



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen

für
Werkstatt und Ersatzteillager

Folge 24 / Okt. 54

Max

Nr. 1

Motor-Kennzeichnung

Die Motoren der Max-Spezial, serienmäßig ab Fahrzeug Nr. 1 274 974 / 775 575, sind **an der linken Seite des Zylinderfußes** in der Höhe der Durchführung des vorderen Stehbolzens mit „0“ gekennzeichnet. Sollten Sie ein Fahrzeug über der genannten Nummer antreffen, das diese Kennzeichnung nicht zeigt, bitten wir Sie, diese nachträglich einzuschlagen.

Nr. 2

Richtlinien für den Einbau eines Austauschkurbeltriebs

Im Zuge der technischen Weiterentwicklung wurde der seither für Max bis Fahrzeug Nr. 1 274 973 / 775 574 gültige Austauschkurbeltrieb 081 804 902 durch einen **Austauschkurbeltrieb mit 2 Wellendichtringen (081 801 090) auf der linken Kurbeltriebachse** ersetzt. Dieser Austauschkurbeltrieb wird mit einer einbaufertigen **Büchse (081 801 094) und 2 Zylinderstiften (2,5x6 DIN 1473)** unter der Teile-Nummer **081 804 904** geliefert. Der Austauschpreis bleibt unverändert; Lieferung erfolgt durch das zuständige Ersatzteillager. Etwa vorrätige Austauschkurbeltriebe 081 804 902 (seitherige Ausführung) werden kostenlos gegen die neue Ausführung 081 804 904 ausgetauscht.

Vor dem Einbau des neuen Austauschkurbeltriebs muß die seither in der linken Motorgehäusehälfte befindliche Bronze-Büchse 081 801 058 mit der notwendigen Sorgfalt herausgepreßt und diese gegen die neue Büchse 081 801 094 ersetzt werden. Vor dem Einpressen der neuen Büchse wird die Mitte der Bohrung für den Ölzufluß im Gehäuse und auf der Büchse selbst angerissen und dann die Büchse so auf das Gehäuse aufgesetzt, daß die Markierungen der beiden Teile genau aufeinander passen. Die Bohrungen für den Ölzufluß müssen unbedingt vollkommen frei sein!

Weist das Gehäuse nur eine Kerbstiftbohrung auf, so müssen neue Bohrungen für beide Kerbstifte mit 2,5 mm \varnothing und 6,5 mm Tiefe (gemessen von Büchsenoberkante!) hergestellt werden. Dabei wird zweckmäßigerweise die eingepreßte Büchse als Bohrschablone verwendet. Nach Durchführung dieser Arbeiten muß der richtige Sitz der Büchse und der Ölzuflußbohrungen nochmals sorgfältig überprüft werden.

Vor dem Einbau des Kurbeltriebs werden zweckmäßigerweise die Wellendichtringe in die Büchse eingepaßt; dabei soll das geringstmögliche Stoßspiel angestrebt werden, das 0,05 mm nicht übersteigen darf. Dann sind die Wellendichtringe wieder auf die Kurbeltriebachse aufzusetzen, wobei der Stoß um 180° versetzt sein muß. Durch die Anschrägung der Büchse dürfte das Einsetzen der Kurbelwelle selbst keinerlei Schwierigkeiten bereiten.

Bei Max-Spezial wird ab Fahrzeug Nr. 1 274 974 / 775 575 eine andere Kurbelwelle eingebaut. Bei dieser ist die linke Kurbeltriebachse hohlgebohrt. Der Austauschkurbeltrieb für diese Ausführung hat die Teile-Nummer 081 804 905.

Bitte wenden!



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen

für
Werkstatt und Ersatzteillager

Folge 24 / Okt. 54

Max

Motorschmierung

Nr. 3

Bei MAX-Spezial ab Fahrzeug Nr. 1 274 974 / 775 575 wurde gegenüber der seitherigen Standardausführung die Motorschmierung geändert. Die Ventilführungen wurden durch Einbau von Gummimanschetten vollkommen abgedichtet; die ausreichende Schmierung der Kolbenlaufbahn ist durch Einbau eines besonders geschliffenen Kolbens gewährleistet. Diese so ausgeführten Motoren wurden äußerlich durch „O“ am **Zylinderfuß links unten** gekennzeichnet. Das gleiche Kennzeichen tragen die Austauschzylinder, die mit einem Kolben dieser Ausführung unter der Teile-Nr. 081 802 906 für diese Motoren geliefert werden.

Bei Instandsetzungen von Motoren, die mit Gummimanschetten vollkommen abgedichtete Ventilführungen besitzen, darf also nur ein **Zylinder mit Kolben des neuen Schliffbildes** eingebaut werden. Die Verwendung eines Kolbens mit anderem Schliffbild könnte zum Kolbenfressen führen!

Anders ist es bei Motoren der seitherigen Ausführung, also ohne Gummiabdeckungen an den Ventilführungen. Hier darf nur ein Zylinder mit Kolben der seitherigen Ausführung eingebaut werden. Die Verwendung eines Kolbens mit dem neuen Schliffbild würde wahrscheinlich einen erhöhten Ölverbrauch zur Folge haben. Unser Austauschverfahren ist mit beiden Zylinderarten ausgestattet.

Ist nun beabsichtigt, einen Motor der seitherigen Ausführung mit den vorstehenden Neuerungen zu versehen, so sind folgende Teile erforderlich:

1 Austauschzylinder mit besonders geschliffenem Kolben	Teile-Nr. 081 802 906
sowie 1 Satz Änderungsteile, bestehend aus	
1 Einlaßventilführung	Teile-Nr. 081 802 057
1 Gummimanschette dazu	Teile-Nr. 081 805 152
1 Auslaßventilführung	Teile-Nr. 081 802 056
1 Gummimanschette dazu	Teile-Nr. 081 805 197
2 untere Federhalter	Teile-Nr. 081 805 153
2 Keilringteller	Teile-Nr. 081 805 070

Die seitherigen oberen Federhalter 081 805 069 können weiter verwendet werden.

Werkstätten, die nicht in der Lage sind eine solche Auswechslung der Ventilführungen selbst fachgemäß durchzuführen, kann gegen Rückgabe des seitherigen wiederverwendungsfähigen Zylinderkopfes

1 neuwertiger Umtauschzylinderkopf mit Ventilführungen der neuen Ausführung mit eingebauten Ventilen Teile-Nr. 081 802 905

zu einem Sonderpreis geliefert werden.

Da vom technischen Standpunkt aus kein Anlaß gegeben ist, bei Motorinstandsetzungsarbeiten einen solchen Umbau allgemein vorzunehmen, ist die Lieferung der Neu- bzw. Austauschteile selbstverständlich voll zahlungspflichtig.



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen
 für
Werkstatt und Ersatzteilleger

Folge 24 / Okt. 54

Max

Nr. 4

Instandsetzungsanweisungen

Im Anschluß an unser Heft „Instandsetzungsanweisungen für Quickly“ sind wir heute in der Lage Ihnen mitzuteilen, daß das Heft „Instandsetzungsanweisungen für Max-Standard und Spezial-Ausführung“ in den nächsten Tagen von uns geliefert werden kann. Die Herausgabe dieses Heftes verfolgt das Ziel, unsere Vertretungen bei der Durchführung ihrer Aufgaben auf dem Kundendienstsektor zu unterstützen.

Die Instandsetzungsanweisungen wurden nach eigenen Werkstatteerfahrungen zusammengestellt und werden an unsere Vertretungen nach Einsendung der Bestell-Postkarte zu einem Vorzugspreis von DM 2.50 geliefert. Nachbestellungen werden mit DM 3.50 pro Heft berechnet.

In einer für den Fachmann leicht verständlichen Form werden die wichtigsten Arbeitsgänge mit vielen Abbildungen ausführlich behandelt. Es ist vorgesehen, Ergänzungen nach Bedarf folgen zu lassen. Alle Angaben ohne besonderen Hinweis haben sowohl für die „Standard“- als auch für die „Spezial“-Ausführung Gültigkeit. Die im Heft enthaltenen Arbeitsrichtzeiten wurden auf Grund eingehender praktischer Erprobungen festgelegt und stellen Mittelwerte für Kostenvoranschläge, Arbeitszeitüberwachung und dgl. dar. Als Grundbedingung muß das von uns entwickelte Spezialwerkzeug zur fachgerechten und zeitsparenden Durchführung der Arbeiten in jeder guten Vertreterwerkstatt vorhanden sein. Zu fachgerechten und preisgünstigen Instandsetzungsarbeiten gehört selbstverständlich auch die ausschließliche Verwendung von Original-Ersatzteilen und Original-Austauschteilen.

Wir bitten Sie, die anhängende Postkarte abzutrennen, auszufüllen und uns sofort als Drucksache zu übersenden.



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen
 für
Werkstatt und Ersatzteilleger

Folge 25 / Nov. 54

Max

Wichtige Hinweise (auszugsweise) aus früheren Kundendienstmitteilungen

Nr. 5 (KDM Nr. 15 / April 1953)

Ölstandprüfung

Um den richtigen Ölstand zu ermitteln, muß zunächst das im Kurbelgehäuse angesammelte Öl durch kurzen Lauf des Motors in den Öltank zurückbefördert werden.

Nr. 6 (KDM Nr. 18 / Dez. 1953)

Zündeneinstellung

Bei vollständig geöffnetem Fliehkraftregler soll die Zündung 7,6 mm v. o. T. (= 36° Kurbelwinkel) erfolgen. Es ist besonders darauf zu achten, daß das Gewicht ohne Anschlag voll geöffnet ist.

Nr. 7 (KDM Nr. 18 / Dez. 1953)

Schmieröl

Die Verwendung von Graphitzusatz zum Schmieröl ist nicht zu empfehlen, da unter ungünstigen Bedingungen sich Ölbeimischungen ablagern und die Ölleitungen zusetzen können.

Nr. 8 (KDM Nr. 18 / Dez. 1953)

Vorderes Motorabstützblech

Bei Instandsetzungsarbeiten ist — soweit noch nicht geschehen — bei allen Fahrzeugen vor Fahrgestell-Nr. 1 249 120 für die vordere Motoraufhängung am Rahmen das verstärkte Abstützblech (083 831 002) einzubauen.

Nr. 8 (KDM Nr. 19 / Jan. 1954)

Ventilspiel

Um einem Hängenbleiben oder Durchbrennen des Auslaßventils vorzubeugen, sind die Ventile in regelmäßigen Zeitabständen nachzustellen und dabei folgende Ventilspiele zu beachten:

Einlaßventil = 0,05 mm
 Auslaßventil = 0,10 mm

Bei der Einstellung müssen beide Ventile geschlossen sein und der Kolben auf dem oberen Totpunkt stehen.

Nr. 9 (KDM Nr. 21 / Mai 1954)

Unteres Rahmenabdeckblech

Sofern Ihrer Werkstatt ein Fahrzeug zugeführt werden sollte, bei dem das untere Rahmenabdeckblech 083 831 018 noch nicht angebracht ist, bitten wir, den nachträglichen Einbau dieses Teils vorzunehmen. Abdeckbleche 083 831 018 können unter Angabe der Fahrzeugdaten bei den Ersatzteileversorgungsagern kostenlos angefordert werden.

Nr. 10 (KDM Nr. 21 / Mai 1954)

Batteriekastenentlüftung

Denken Sie bitte bei der Batteriepflege immer daran, sich davon zu überzeugen, daß — insbesondere in der warmen Jahreszeit — eine einwandfreie Entlüftung des Batteriekastens gewährleistet ist und die Entlüftungsschlitze nicht mit Putzwolle oder dergl. verstopft werden.

Bitte wenden!



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen

für

Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 25 / Nov. 54

Max

Nr. 11 (KDM Nr. 21 / Mai 1954)

Schlammbüchsen im Kurbeltrieb

Die Schlammablagerungen in den Schlammbüchsen des Kurbeltriebs richten sich nach den Betriebsverhältnissen. Es empfiehlt sich eine **Reinigung nach 4—6000 km Fahrleistung** vorzunehmen, um durch größere Schlammablagerungen etwa entstehenden Schmierungsstörungen vorzubeugen. Zum Ausbau empfehlen wir den **Spezialschraubenzieher 088 891 918** (siehe KDM Nr. 23 — Spezialwerkzeug) zu verwenden!

Nr. 12 (KDM Nr. 22 / Juni 1954)

Hinterradfederung

Der Nutenabstand der Einrollmutter (073 732 057) wurde von 55 mm auf 48 mm geändert; dadurch kann der Spezialsteckschlüssel 088 891 913 für die neue Ausführung dieser Einrollmutter nicht verwendet werden. Dagegen kann der **Spezialsteckschlüssel 078 791 905 durch Ausdrehen auf das Maß 45,2 + 0,1 mm Ø und 12 mm Tiefe verwendungsfähig** gemacht werden. Neuerdings wird dieser Schlüssel von Haus aus in abgeänderter Ausführung geliefert.

Nr. 13

Ausbau der Kurbeltrieb-Schlammhülsen

Um die beiden, im Kurbeltrieb befindlichen Schlammhülsen einwandfrei und leicht entfernen zu können, wurde von uns der Spezialschraubenzieher Teil-Nr. 088 891 918 entwickelt. Siehe KDM Nr. 23 „Spezialwerkzeug Nr. 1“.

Nr. 14

Stopfmutter für Gelenkbolzen der Bremswiderstandlasche-Hinterrad

Neuerdings wird anstelle der Sechskantmutter M 6 DIN 934 und der beiden Federscheiben A 6 DIN 137 für den Gelenkbolzen der Lasche des Hinterrad-Bremswiderstandes eine **Stopfmutter M 6 DIN 985** verwendet. Anbringung dieser technischen Weiterentwicklung jederzeit auch nachträglich möglich.

Nr. 15

Vorderrad mit Vollnabenbremse

Um etwa auftretende Klappergeräusche beim Vorderrad mit Vollnabenbremse zu beseitigen, empfiehlt es sich, wie folgt vorzugehen:

Bremsscheibe ausbauen, Bremsbacken abnehmen, dahinter liegendes Sackloch auf Bremsscheibenrückseite mit einem Bohrer 8,8 mm Ø (+ 0,05 mm) durchgehend bohren, durchbohrte Bremsscheibe als Schablone zum Anreißen einer Bohrung im Bremswiderstand verwenden und Bohrung mit einem Bohrer 7,4 mm Ø (+ 0,1 mm) vornehmen, angegossene Rippe in Bremsscheibe beiseitigen (fräsen), damit einwandfreier Bolzensitz gewährleistet ist.

Bolzen (085 851 024) einpressen, Büchse (085 851 025) auf Bolzen pressen, Bremswiderstand aufsetzen, Stopfmutter (085 841 020) aufschrauben — Arbeitszeit etwa 1½ Stunde.

Die benötigten Teile

085 851 024 Bolzen
085 851 025 Büchse
085 841 020 Stopfmutter

können unter Angabe der Fahrgestellaten bei dem zuständigen Ersatzteilverorgungslager zur kostenlosen Lieferung angefordert werden.



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen

für

Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 27 / Febr. 55

Max

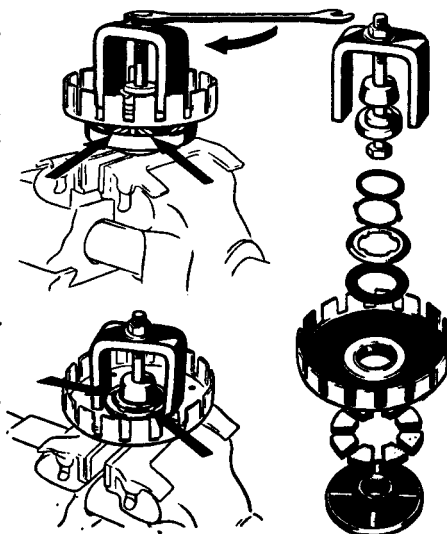
Nr. 16

Einbau der verstärkten Kupplungs-Stoßdämpfergummi

An Stelle der 8 Stoßdämpfergummi 082 813 014 werden ab Fahrzeug Nr. 1 269 623 / 770 249 verstärkte Stoßdämpfergummi 082 813 041 verwendet.

Mit dem von uns inzwischen entwickelten Spezialwerkzeug 088 891 919 ist der Einbau dieser verstärkten Gummi folgendermaßen ohne Schwierigkeiten durchzuführen:

1. Sechskantschraube der Montagevorrichtung in Schraubstock spannen. Tasse für Stoßdämpfer auf Vorrichtung legen.
2. Die leicht eingeölnen oder mit Talcum gepuderten 8 Stoßdämpfergummi werden so in die Tasse eingelegt, daß jeweils 2 davon in einem Fach eine Art Dach bilden. Man schiebt nun den Kupplungskorb vorsichtig so ein, daß die 4 Stege zwischen die hochgestellten Dämpfergummi kommen (evtl. mit einem kleinen Schraubenzieher etwas nachhelfen).
3. Nachdem die Kunststoff-Anlaufscheibe (mit der glatten Seite nach oben), die Druckscheibe und die Blechsicherung eingelegt sind, wird der Konus der Vorrichtung mit dem Sicherungsring (jedesmal einen neuen verwenden) aufgeschoben, der Bügel aufgesetzt und das Ganze zusammengezogen.
4. Der Sicherungsring kann nun leicht mit 2 Schraubenziehern über den Konus in seinen Sitz gebracht werden. Die Vorrichtung wird abgenommen und der Ring abgesichert, nachdem man sich überzeugt hat, daß derselbe einwandfrei in der Ringnute sitzt und der Ringstoß nicht in einer der 4 Längsnuten, sondern in einem Steg sitzt.



Weitere Angaben über dieses Einbauwerkzeug in dieser Kundendienstmitteilung unter „Spezialwerkzeug Nr. 7“.



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen

für

Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 29

Juni 55

Max

Nr. 17

Vorgespannte Vorder- und Hinterradfederung

Im Zuge der techn. Weiterentwicklung wurde ab Fahrzeug Nr. 1 288 521 / 788 809 eine **vorgespannte Vorder- und Hinterradfederung mit stärkeren Stoßdämpfern** eingebaut.

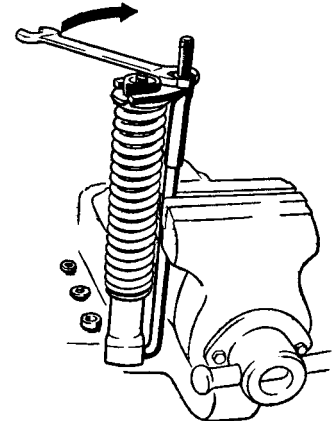
In Fahrzeuge der seitherigen Ausführung kann die neue Vorderradfederung nur komplett und die neue Hinterradfederung nur unter Verwendung eines neuen Rahmenhinterteils (083 831 518) eingebaut werden. Einzelheiten über die Teile-Änderungen bitten wir dem beigefügten Nachtrag zur Max-Ersatzteilleiste, Ausgabe Dezember 1954, zu entnehmen.

Zum Aus- und Einbau der vorgespannten Federn (die gleiche Änderung wurde auch bei Super-Lux eingeführt!) werden zweckmäßigerweise **3 von uns neu entwickelte Spezialwerkzeuge** verwendet.

Zerlegung und Zusammenbau der vorgespannten Vorderfeder mit Stoßdämpfer:

Ausbau: Feder mit Stoßdämpfer ausbauen (Steckschlüssel 078 791 901 verwenden). Komplettes Aggregat in **Spannvorrichtung (088 891 922)** setzen und Mutter etwas anziehen. Zugstange des Stoßdämpfers mit Schraubenzieher anhalten und beide Muttern entfernen. Mutter der Spannvorrichtung lösen, Einrollmutter, Abdeckscheibe, Distanzhülse, 2 Gummipuffer u. Feder abnehmen.

Einbau: Stoßdämpfer mit Feder in Spannvorrichtung setzen, Zugstange vollst. ausziehen, Distanzhülse und einen Gummipuffer mit Einrollmutter einsetzen, mit Spannvorrichtung zusammenpressen bis Distanzhülse aus der Einrollmutter herausragt; Gummipuffer mit Abdeckscheiben einlegen und mit beiden Muttern befestigen. Spannvorrichtung lösen, Feder mit Stoßdämpfer einbauen.



Bitte wenden!

Folge 29

Juni 55

Kundendienst-Mitteilungen

für

Werkstatt und Ersatzteilelager

Max

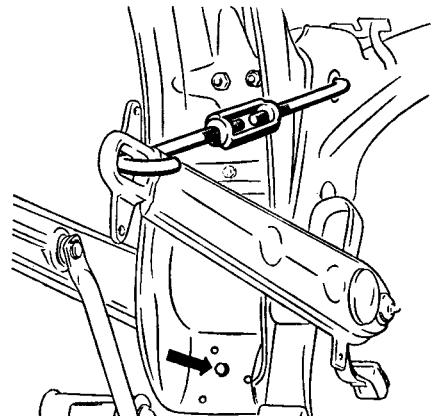


KUNDENDIENST

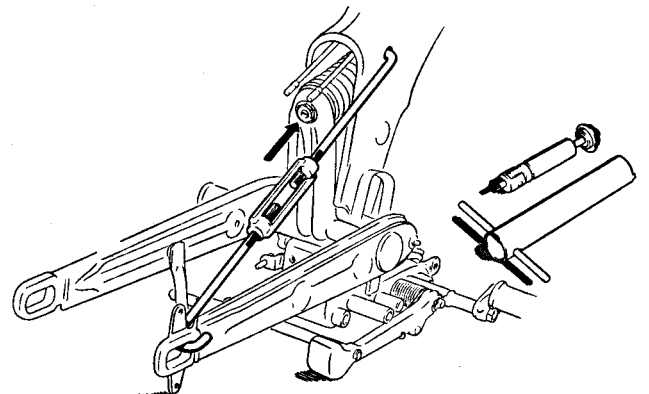
Aus- und Einbau der vorgespannten Hinterfeder mit Stoßdämpfer:

Ausbau: **Spannvorrichtung (088 891 923)** am Fahrgestell einsetzen und Spannmutter etwas anziehen. Auspuffhalter mit 3 Schrauben entfernen, dadurch sichtbar werdende Flachkopfschraube herausdrehen; 2 Stoppmuttern am Hinterrahmen abnehmen, Rahmenhinterteil und Abdeckleiste entfernen. Halsmutter mit Federscheibe herausdrehen (Zugstange mit Schraubenzieher anhalten). Spannmutter lösen und Vorrichtung abnehmen, Seegerring entfernen, Welle mit passendem Dorn ausschlagen (auf Anlaufscheibe achten), Gabel mit Feder und Scheibe abnehmen. Stoßdämpfer mit **Spezialschlüssel (088 891 920)** herausdrehen.

Einbau: Stoßdämpfer kompl. mit Spezialschlüssel befestigen, Zugstange vollst. ausziehen, Feder mit Scheibe einsetzen; Hintergabel mit Anlaufscheiben einführen, Welle einschlagen und absichern (Öl verwenden).



Hintergabel mit Spannvorrichtung soweit anziehen, bis Halsmutter mit Federscheibe angezogen werden kann, **dabei muß der Schlitz der Zugstange waagrecht stehen!** Abdeckleiste auf Rahmenhinterteil so aufsetzen, daß die schmale Seite der Leiste in Fahrtrichtung zeigt; Rahmenhinterteil einsetzen, die beiden Stoppmuttern einige Gänge eindrehen. Spannmutter der Vorrichtung so lange anziehen, bis die Bohrungen von Vorder- und Hinterrahmen übereinstimmen, mittlere Schraube (Flachkopf) mit Federscheiben befestigen, Vorrichtung abnehmen, Stoppmuttern festziehen, auf richtigen Sitz der Abdeckleiste achten, Auspuffhalter anbringen. **Weitere Angaben über diese Spezial-Werkzeuge in dieser Kundendienstmitteilung unter „Spezialwerkzeug“ Nr. 9.**



Wir empfehlen dieses Blatt **nach eingehender Unterrichtung Ihrer Werkstattfachkräfte** in die „Max-Instandsetzungsanweisungen“ bei Fahrgestell Seite 6 bzw. 10/11 einzuheften bzw. dort einen entsprechenden Hinweis nachzutragen.



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen
für
Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 29

Juni 55

Max

Nr. 18

Verlegung der Tachometer-Antriebswelle

Ab Fahrzeug Nr. 1 289 974 / 789 525 wurde die seither 1000 mm lange Tachowelle gegen eine solche von nur 800 mm Länge ersetzt, die entlang dem rechten Gabelholm verlegt wird.

Diese kurze Welle (086 892 507) kann auch bei Fahrzeugen der seitherigen Ausführung verwendet werden, indem man den oberen Kabelhalter um etwa 90° dreht, die Welle entlang dem Gabelholm führt und zum Anschluß das Tachoantriebsgehäuse entsprechend dreht; der untere Kabelhalter an der Schutzblechstrebe wird nicht mehr benötigt.

Nr. 19

Änderungen der Kurbelgehäuseentlüftung

Ab Fahrzeug Nr. 1 288 858 / 788 916 wurde die **Kurbelgehäuseentlüftung von der linken auf die rechte Seite verlegt**; die Entlüftung geht nunmehr durch die rechte Achshälfte. Die sich dadurch ergebenden Teile-Änderungen finden Sie in dem dieser KDM beigefügten Nachtrag zur Max-Ersatzteilleiste, Ausgabe Dezember 1954.

Abänderung eines Motors der seitherigen Ausführung ist nicht vorgesehen.

Nr. 20

Verlegung des Seilzuges für Ventilheber

Ab Fahrzeug Nr. 1 288 078 / 788 554 wurde eine günstigere Verlegung des Seilzuges für Ventilheber durch **Einbau eines geänderten Zylinderkopfdeckels** (081 802 520) vorgenommen. Teile-Änderungen aus Ersatzteile-Nachtrag ersichtlich.

Der neue Deckel für Zylinderkopf ist mit einem Gewindestutzen für Seilzugstellschraube versehen und kann unter Verwendung des neuen Seilzuges (084 844 506) für Ventilheber und des Nippels 084 844 022 auch in Fahrzeuge früherer Ausführung eingebaut werden.

Nr. 21

Fußrasten

Es wurde schon wiederholt beobachtet, daß von verschiedenen Vertretungen die Fußrasten falsch angebracht werden.

**Die Fußraste mit kurzem Bügel gehört nach links,
die Fußraste mit längerem Bügel nach rechts.**



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen
für
Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 30

Juli 55

Max

Nr. 22

Aufpressen des Antriebsritzels auf den Kurbeltrieb

Zum Aufpressen des Antriebsritzels auf den Kurbeltrieb empfiehlt es sich, eine Aufpreßhülse mit 18 mm Innendurchmesser, 24 mm Außendurchmesser und 15 mm Höhe zu verwenden; die von uns unter Teil-Nr. 088 891 921 bezogen werden kann.

Nr. 23

Hinterrad-Teleskopstoßdämpfer

Die Teleskopstoßdämpfer werden neuerdings mit einer Sicherungsscheibe 8 D:1N 6799 (seither Seegerring) geliefert. Beim Einbau ist darauf zu achten, daß **zusätzlich eine Scheibe 083 832 037 eingebaut wird**.

Nr. 24

Schutzschutz an der Vorderradbremse

Um das Eindringen von Schmutz in die Vorderradbremse zu verhindern, wird ab Fahrzeug Nr. 1 291 106 / 790 775 eine Abdeckkappe (085 851 051) eingebaut. Es empfiehlt sich, solche Abdeckkappen im Reparaturweg, je nach den Betriebsverhältnissen, auch in früher gelieferte Fahrzeuge einzubauen.

Nr. 25

Motorleistung und Sitzbank

Wenn anstelle des Fahrersattels eine Sitzbank angebracht wird, ist darauf zu achten, daß die Öffnung oben im Rahmen nicht vollkommen abgedeckt wird. Gegebenenfalls muß die Befestigungsplatte der Sitzbank mit mehreren Bohrungen für ausreichenden Luftdurchgang zum Vergaser versehen werden, da sonst infolge Luftmangel eine **Leistungsverminderung** und eine **Kraftstoffverbrauchserhöhung** eintreten wird.

Nr. 26

Stopfmutter für vorgespannte Vorderfeder

Im Anschluß an KDM Folge 29, Max Nr. 17, weisen wir darauf hin, daß **beim Zusammenbau der vorgespannten Vorderfeder die beiden Muttern auf der Zugstange sehr stramm angezogen sein müssen**. Ist dies nicht der Fall, so besteht die Möglichkeit, daß sich diese Muttern lösen und die Federn an ihrem oberen Ende frei werden, was zu unangenehmen Folgen führen kann. Neuerdings verwenden wir als zusätzliche Sicherung anstelle der normalen Sechskantmutter **zum Kontern eine Stopfmutter** (084 841 037).

Anläßlich der Durchführung von Kundendienstarbeiten sind bei allen Fahrzeugen von Nr. 1 288 521 / 788 809 bis ca. Nr. 1 297 000 / 796 790 Sechskantmutter durch Stopfmutter zu ersetzen.

Zum festen Anziehen und zum Festhalten der unteren Mutter beim Festziehen der Konter-Stopfmutter ist es zweckmäßig, einen Spezialschlüssel zu verwenden. Dieser kann in jeder Werkstatt aus einem handelsüblichen Zwölfkant-Ringschlüssel SW 14 ohne weiteres hergestellt werden, indem die Schlüsselhöhe auf 4 mm ermäßigt und gegebenenfalls die Außenseite der Ringpartie so nachgearbeitet wird, daß der Schlüssel nicht über die Höhe der angezogenen Mutter herausragt und nicht an der Kante der Einrollmutter ansteht.



KUNDENDIENST

Einbau einer verstärkten Vorderradbremse bei Max-Spezial

Sonderdruck
Max-Spezial
31. August 1955

Zum Einbau der verstärkten Vorderradbremscheibe (085 851 535), der gleichzeitig die Auswechslung der seitherigen Verbindungslasche (085 851 523) mit Buchsen und Bolzen erforderlich macht, werden folgende Neuteile benötigt:

1 verstärkte Bremscheibe	085 851 535	} Sammelbestell-Nr. 085 851 906
1 Lasche, vollst.	085 851 529	
1 Abdeckkappe für Nabenrohr	085 851 052	
1 Gummiring	085 851 048	
1 Paßschraube, vorn (lang)	085 851 030	
1 Paßschraube, hinten (kurz)	085 851 049	
4 Abdeckkappen	085 851 017	
4 Federscheiben	A 7 DIN 137	
1 Buchse, vorn, 12 mm	085 851 044	
1 Buchse, hinten, 14 mm	085 851 043	
2 Stoppmuttern	084 841 020	
1 Radialdichtring	085 851 038	
1 Gummikappe	085 851 046	

Beim Einbau ist folgendes zu beachten:

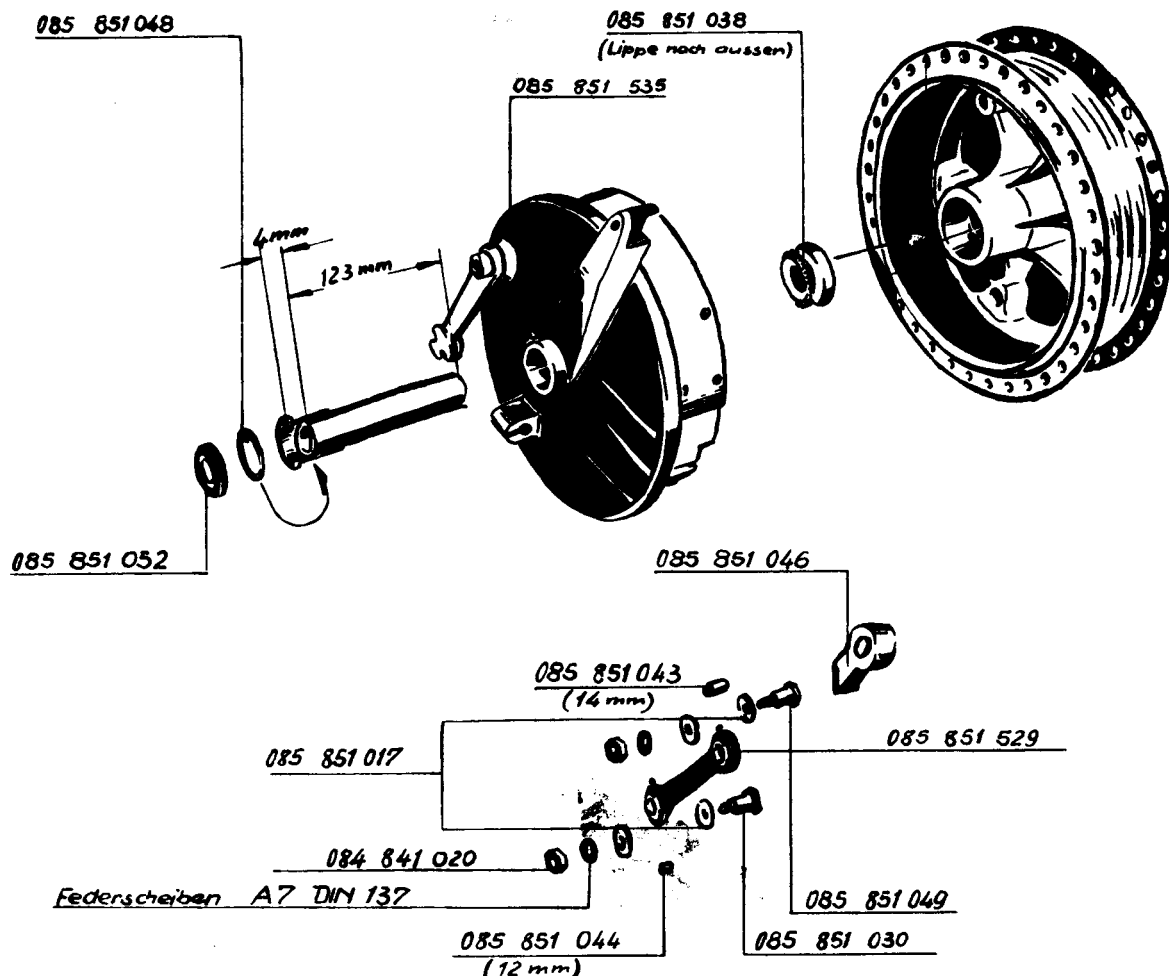
Die Bremsbacken sind von der alten Bremscheibe auf die neue Bremscheibe zu übernehmen. Ist ein Lagerrohr (085 852 045) von 127 mm Länge eingebaut, so ist dieses um 4 mm auf 123 mm Gesamtlänge zu kürzen. Das Lagerrohr ist so in die Lagerbüchse (19 51 00 013) einzupressen, daß diese etwa 4 mm übersteht und der Bund der neuen Abdeckkappe (085 851 052) einen einwandfreien Sitz in der Lagerbüchse hat.

Der seitherige Dichtring (085 852 060) im Nabenkörper ist durch den neuen Dichtring (085 851 038) zu ersetzen. Dabei ist der Einbau so vorzunehmen, daß die Lippe des Dichtringes nach aussen zeigt und die Blechfassung mit dem Nabenkörper plan ist (Rohr- oder Messingdorn verwenden). Beim Einsetzen des Lagerrohrs in die Bremscheibe ist unter den Bund der Lagerbüchse der neue Gummiring (085 851 048) einzulegen.

Vor Einbau des Rades ist die am linken Schwinghebel (meist) vorhandene Warze bis auf die Höhe des Schwinghebelauges nachzufeilen. Bevor die neue Lasche (085 851 529) an der Bremscheibe befestigt wird, ist auf der Anschlußseite (mit höherem Bund!) zur Gabel unter Verwendung einiger Tropfen Öl die neue Gummikappe (085 851 046) überzuziehen, dann sind die längere Büchse (085 851 043) und die beiden Abdeckkappen (085 851 017) einzusetzen. Bei der Befestigung der Lasche an der Gabel kann nötigenfalls eine dünne Unterlagscheibe angebracht werden.

Vorstehend Gesagtes gilt sinngemäß auch für Superlux bis Fahrzeug-Nr. 1 771 192 / 3 017 885.

(Skizze umseltig!)



Nr. 27

Verstärkte Brems scheiben

Ab Fahrzeug-Nr. 1 295 095 / 794 910 werden verstärkte Brems scheiben eingebaut (vorn: 085 851 535, hinten: 085 852 541). Wird deren Einbau auch bei Fahrzeugen der seitherigen Ausführung verlangt, so sind zum Umbau folgende Teile erforderlich:

Vorderradbremse:	1 verstärkte Brems scheibe	085 851 535
	1 Lasche, vollst.	085 851 529
	1 Abdeckkappe für Nabenrohr	085 851 052
	1 Gummiring	085 851 048
	1 Paßschraube, vorn	085 851 030
	1 Paßschraube, hinten	085 851 049
	4 Abdeckkappen	085 851 017
	4 Federscheiben	A 7 DIN 137
	1 Buchse, vorn (12 mm)	085 851 044
	1 Buchse, hinten (14 mm)	085 851 043
	2 Stoppmuttern	084 841 020
	1 Radialdichtring	085 851 038
	1 Gummikappe	085 851 046
Hinterradbremse:	1 Brems scheibe	085 852 541
	1 Dichtring	085 851 038

Beim Einbau der verstärkten Vorderradbremsscheibe ist folgendes zu beachten:

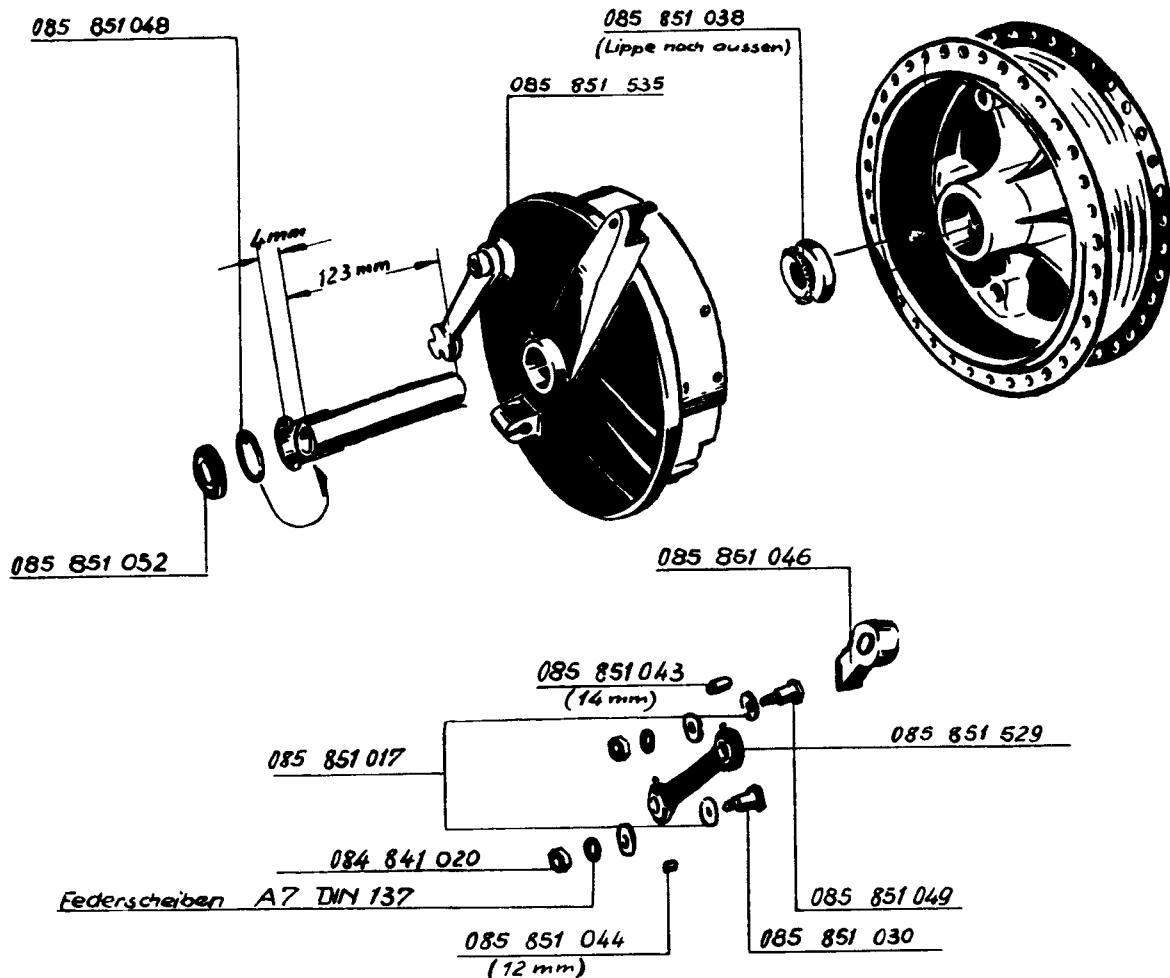
Die Bremsbacken sind von der alten Brems scheibe auf die neue Brems scheibe zu übernehmen. Ist ein Lagerrohr (085 852 045) von 127 mm Länge eingebaut, so ist dieses um 4 mm auf 123 mm Gesamtlänge zu kürzen. Das Lagerrohr ist so in die Lagerbüchse (19 51 00 013) einzupressen, daß diese etwa 4 mm übersteht und der Bund der neuen Abdeckkappe (085 851 052) einen einwandfreien Sitz in der Lagerbüchse hat.

Der seitherige Dichtring (085 852 060) im Nabenkörper ist durch den neuen Dichtring (085 851 038) zu ersetzen. Dabei ist der Einbau so vorzunehmen, daß die Lippe des Dichtringes nach außen zeigt und die Blechfassung mit dem Nabenkörper plan ist (Rohr- oder Messingdorn verwenden). Beim Einsetzen des Lagerrohrs in die Brems scheibe ist unter den Bund der Lagerbüchse der neue Gummiring (085 851 048) einzulegen.

Vor Einbau des Rades ist die am linken Schwinghebel (meist) vorhandene Warze bis auf die Höhe des Schwinghebelauges nachzufeilen. Bevor die neue Lasche (085 851 529) an der Brems scheibe befestigt wird, ist auf der Anschlußseite (mit höherem Bund!) zur Gabel unter Verwendung einiger Tropfen Öl die neue Gummikappe (085 851 046) überzuziehen, dann sind die längere Büchse (085 851 043) und die beiden Abdeckkappen (085 851 017) einzusetzen.

Bei der Befestigung der Lasche an der Gabel kann nötigenfalls eine dünne Unterlagscheibe angebracht werden.

(Skizze unseitig).





KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen
für
Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 31

Sept. 55

Max

Nr. 28

Änderung der Kurbelgehäuseentlüftung

Ab Fahrzeug Nr. 1 298 096 / 797 550 führt die Kurbelgehäuseentlüftung, wie beim Kurbeltrieb 1. Ausführung, durch die linke Achse; allerdings ungesteuert.

Die sich dadurch ergebenden Teile-Änderungen bitten wir dem beigefügten Ersatzteile-Nachtrag zu entnehmen.

Nr. 29

Exzenterwelle und Zwischenrad

Wir bitten darauf zu achten, daß vorübergehend von Fahrzeug-Nr. 1 274 974 / 775 575 bis 1 296 287 / 796 008 eine Exzenterwelle Teil-Nr. 081 805 904 und ein Zwischenrad Teil-Nr. 081 805 195 eingebaut wurde und daß neuerdings wie ursprünglich wieder eine Exzenterwelle Teil-Nr. 081 805 902 und ein Zwischenrad Teil-Nr. 081 805 079 zum Einbau kommen. Wir weisen in diesem Zusammenhang auf den beigefügten Ersatzteile-Nachtrag für die Max-Ersatzteilliste, Ausgabe Dez. 1954.



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen
für
Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 33

Febr. 56

Max

Nr. 30

Kurbeltrieb

Bei Motorinstandsetzungsarbeiten, die mit dem Einbau eines Austauschkurbeltriebs verbunden sind, ist die **verschiedenartige Kurbeltriebschmierung und Gehäuseentlüftung zu beachten.**

Von Haus aus wurden eingebaut:

1. Von Fahrzeug Nr. 1 234 001 / 734 001 bis 1 274 973 / 775 574 **Kurbeltrieb 081 804 906** (I. Ausführung) mit **Entlüftung durch die linke Achse**, gesteuert durch eine Einfräsung an deren linkem Ende und **Schmierung durch 2 Bohrungen** in der linken Achse mit 2 Wellendichtringen abgedichtet und einer Bronzebüchse in der linken Kurbelgehäusehälfte.

Dazu gehört der Austauschkurbeltrieb 081 804 904 (I. Ausf.) und ein neues Lagerschild 081 801 564, das anstelle des seitherigen Lagerschildes 081 801 509 einzubauen ist. **Vor Einbau** ist die obere mittlere Stiftschraube in der linken Kurbelgehäusehälfte zu entfernen. Der Abdichtring 081 801 098 muß im Lagerschild so eingesetzt werden, daß die Lippen nach außen (also nicht nach dem Motor!) zeigen.

2. Von Fahrzeug Nr. 1 274 974 / 775 575 bis 1 288 857 / 788 915 **Kurbeltrieb 081 804 551** (II. Ausf.) mit **Entlüftung durch** eine Bohrung im Zwischenrad (daher keine Einfräsung am Ende der linken Achse) und **Schmierung durch** eine Bohrung durch die gesamte Länge der linken Achse.

Dazu gehört der Austauschkurbeltrieb 081 804 905 (II. Ausf.) und ein **Austauschlagerschild 081 801 907** oder ein neues Lagerschild 081 801 404 (mit Büchse, Sechskantmutter, Federscheibe und Wellendichtring,) das anstelle des seitherigen Lagerschildes 081 801 536 einzubauen ist.

Nach Einbau des Austauschkurbeltriebes (081 804 905) ist die Federscheibe (B 16 DIN 137) mit Sechskantmutter (081 804 401) und Wellendichtring 081 801 090 auf die linke Achse aufzuschrauben und fest anzuziehen. Dann wird eine Meßuhr auf den Bund dieser Mutter aufgesetzt und der Kurbeltrieb durchgedreht; die Mutter darf höchstens 0,02—0,025 mm schwanken! Ist der Ausschlag größer, so ist die Mutter etwas zu lösen und mit einem passenden Dorn und Hammer durch leichten Schlag zu richten. Vorsicht! Nur die Mutter - nicht etwa die Achse des Kurbeltriebes - richten! Dann Mutter wieder festziehen und nochmals mit Meßuhr prüfen. Vor Aufsetzen des Lagerschildes (081 801 404) den Wellendichtring (081 801 090) einfetten und so drehen, daß dessen Stoß bei Einführung in die Büchse durch den Sehschlitz des Lagerschildes beobachtet werden kann. Lagerschild mit Gummihammer vorsichtig einschlagen und befestigen.

3. Von Fahrzeug Nr. 1 288 858 / 788 916 bis 1 298 095 / 797 549 **Kurbeltrieb 081 804 569** (III. Ausf.) mit **Entlüftung durch** eine Bohrung (6 mm Ø) **in der rechten Achse** vor dem Kugellagersitz (Gesamtlänge der Achse 64 mm) und **Schmierung durch** eine Bohrung durch die gesamte Länge der linken Achse. Ohne Verschlüßhülsen in der linken Schwungscheibe!

Bitte wenden.



Dazu gehört der Austauschkurbeltrieb 081 804 907 (III. Ausf.) und ein **Austauschlagerschild 081 801 907** oder ein neues Lagerschild 081 801 404 (mit Büchse, Sechskantmutter, Federscheibe und Wellendichtring,) das anstelle des seitherigen Lagerschildes 081 801 536 einzubauen ist.

Für den Einbau gelten die gleichen Richtlinien wie für Ausführung II.

4. Von Fahrzeug Nr. 1 298 096 / 797 550 **Kurbeltrieb 081 804 574** (IV. Ausführung) mit **Entlüftung durch eine Bohrung** in der linken Schwungscheibe und durch die linke Achse (ohne Einfräsung an deren linkem Ende) und **Schmierung durch eine Bohrung** in der linken Achse, abgedichtet durch 2 Wellendichtringe auf der linken Achse und eine Rotgußbüchse in der linken Kurbelgehäusehälfte.

Dazu gehört der Austauschkurbeltrieb 081 804 908 unter Weiterverwendung des eingebauten Lagerschildes 081 801 564. Wird für Ausführung IV ein Lagerschild 081 801 509 (ursprüngliche Ausführung) verwendet, so ist zur Gehäuseentlüftung vorher unbedingt die hinter dem Abdichtring liegende Bohrung auf 16 mm \varnothing aufzubohren. Dazu ist der Abdichtring 081 801 098 auszubauen, die dahinterliegende Bohrung mit Fräser oder flach geschliffenem Spiralbohrer - ohne Beschädigung der Verschußscheibe! - auf 16 mm \varnothing aufzubohren, ein neuer Abdichtring 081 801 098 mit Lippe nach außen einzubauen. Gute Arbeitsausführung erfordert erfahrene Fachkraft!

!! Austauschlagerschild 081 801 907:

- Solche Austauschlagerschilder (mit Büchse, Sechskantmutter, Federscheibe und Wellendichtring) sind im Austauschverfahren zu den üblichen Austauschbedingungen zu angemessenem Austauschpreis bei den Ersatzteillieferungslagern erhältlich und dort mit dem Austauschkurbeltrieb anzufordern!



Nr. 31

Vorderradfederung

Ab Fahrzeug Nr. 1 823 382 / 3 217 905 werden Vorderradstoßdämpfer mit etwas größerer Ölmenge und dadurch etwas größerem Arbeitsbereich eingebaut. Dieser **neue Stoßdämpfer** ist ausgezogen um 11 mm länger und wird unter der **Teilnummer 084 841 518** geführt.

Die ab Fahrzeug Nr. 1 288 521 / 788 809 eingebauten **kompletten Vorderfedern** (084 841 908) sind paarweise gegen die **neue Ausführung (084 841 911)** austauschbar.

Da die nackte Feder (084 841 028) unverändert geblieben ist, kann auch lediglich der seitherige Stoßdämpfer (084 841 514) gegen die neue Ausführung (084 841 518) - wegen des Längenunterschiedes allerdings **nur paarweise** - ausgewechselt werden. Dies ist preisgünstiger als die Auswechslung der kompletten Vorderfedern.

Dazu sind folgende Einzelteile erforderlich:

2 Teleskopstoßdämpfer Teil-Nr.	084 841 518
2 Schutzschläuche für Stoßdämpfer	084 841 041
4 Halsmuttern	084 841 040
4 Gummiringe für Stoßdämpfer	084 841 038
2 Federlager oben	084 841 039

Zuerst wird über den Stoßdämpfer der Schutzschlauch, Teil-Nr. 084 841 041, gezogen. Nach vollständigem Ausziehen der Kolbenstange wird auf dieselbe eine Halsmutter, Teil-Nr. 084 841 040, aufgesetzt und bis zum Gewindeende eingeschraubt. Auf den Bund der Halsmutter kommt der Gummiring, Teil-Nr. 084 841 038 zu liegen. Über den Stoßdämpfer wird die Feder Teil-Nr. 084 841 028 gestülpt und dann das obere Federlager Teil-Nr. 084 841 039 aufgesetzt. Die zweite Halsmutter Teil-Nr. 084 841 040 wird mit dem aufgelegten Gummiring Teil-Nr. 084 841 038 auf die Kolbenstange des Stoßdämpfers aufgeschraubt. Zum Festziehen spannt man zweckmäßigerweise die Feder in den Schraubstock und bringt als Abschluß die Stopmutter Teil-Nr. 084 841 037, auf das Gewinde der Kolbenstange und kontert dieselbe gegen die zuvor fest angezogene Halsmutter. Zum Einbau der kompletten Feder verwendet man den Steckschlüssel Teil-Nr. 078 791 901.

Nr. 32

Einbau verstärkter Vorderradbremsscheiben

Unter Hinweis auf unsere Kundendienstmitteilung Folge 31 vom September 1955 über den Einbau verstärkter Vorderradbremsscheiben bei Max-Spezial (und Super-Lux), machen wir darauf aufmerksam, daß **bei der Befestigung der Lasche an der Gabel nötigenfalls eine Unterlagscheibe angebracht werden muß**. Geschieht dies nicht und wird die Lasche gegen die Gabel gezogen, so führt dies zu frühzeitigem Verschleiß der Bolzen und Büchsen.



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen
für
Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 35 Juli 56

Max

Nr. 33

Kurbeltrieb

Beim Einbau eines Austauschkrbheltriebs (1. Ausf.) 081 804 904 oder Neuteil 081 804 906 ist zu beachten, daß — **entgegen der sonstigen Anweisung** — der Abdichtring 081 801 098 im Lagerschild 081 801 564 so eingesetzt wird, daß die **Lippe nach innen (also gegen den Motor)** zeigt. Wir bitten, Ihre Werkstattfachleute von dieser Abweichung von den sonstigen Richtlinien zu unterrichten und die KDM Nr. 33 vom Februar 1956 am Schluß des Punktes Max 33/1 entsprechend zu ändern.



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen
für
Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 36 Okt. 56

Max/Supermax

Nr. 34

Verstärkte Brems scheiben

Unter Bezugnahme auf den Hinweis Nr. 27 in unserer Kundendienstmitteilung Folge 31 vom September 1955 machen wir darauf aufmerksam, daß die verstärkte Brems scheibe (085 851 535) neuerdings **mit einer eingebauten Vulkollan-Buchse** (085 851 055) geliefert wird, die in ihrem Innendurchmesser etwas enger als die seitherige Bronze-Buchse (085 851 045) ist. **Deshalb muß auch die seitherige Lagerbuchse (19 51 00 013) durch die den Teilen beige packte neue Lagerbuchse (19 51 01 013), die im Außendurchmesser um 2/10 schwächer ist, ersetzt werden.**

Nr. 35

Nachträglicher Einbau von Federbeinen

Um Ihnen die Möglichkeit zu geben, den da und dort auftretenden Wünschen von Kunden, die schon kürzer oder länger in Betrieb befindliche Max nachträglich mit Federbeinen auszurüsten, liefern wir im Ersatzteiledienst

2 Federbeine (Teile-Nr. 083 832 527) (2 x)
1 Satz Einbauteile (Teile-Nr. 083 832 901)
Umrüstungsanleitung dazu.

Der Umbau kann bei jedem Fahrzeug vorgenommen werden; ebenso bei Lux ab Fahrzeug-Nr. 1 744 171 / 990 070.
Preis: DM 150.— unverpackt ab Werk. Lieferung nur ab Werk (mit 25% Vertreter-Rabatt). **Aufträge direkt an Abteilung KVT erbeten.**

Nr. 36

Lagerschild für Kurbeltrieb

Unter Hinweis auf

1. die Richtlinien in dem Nachtrag vom Mai 1956 zur Austausch teileliste vom Juni 1955
2. die Ausführungen in KDM Folge 33 vom Februar 1956 unter „Max Nr. 30“
3. die Angaben auf dem Anhänger an jedem Austauschkrbheltrieb

sehen wir uns veranlaßt, nochmals darauf aufmerksam zu machen, daß

mit einem Austauschkrbheltrieb der Ausführung II (081 804 905) oder der Ausführung III (081 804 907) unbedingt auch ein Austausch lagerschild (081 801 907) eingebaut werden muß.

Das gleiche gilt für den Einbau eines neuen Kurbeltriebs der Ausführung II (081 804 551) und der Ausführung III (081 804 569). Bei dem **Lagerschild 081 801 564** für die Kurbeltrieb-Ausführungen I und IV muß die Lippe des Dichtringes **entgegen der sonstigen Anweisung nach innen (also gegen den Motor)** zeigen.
Die Verantwortung für eine Nichtbeachtung dieser Richtlinien trägt jede Vertreter-Werkstatt in eigener Zuständigkeit. Wir bitten, Ihre Werkstattfachkräfte und Ihre Ersatzteile-Bearbeiter genauestens zu unterrichten.

bitte wenden!

Technische Weiterentwicklung

Nr. 37

Bei Supermax ab Fahrzeug-Nr. 1 830 801 / 3 224 062 sind für die Werkstatt nachstehend näher beschriebene Neuerungen von besonderer Bedeutung:

1. **Mikro-Filter** (Papierfilter). Anstelle des seither serienmäßig eingebauten Ölseibs und Magneteinsatzes wird die Supermax in gleicher Weise wie neuerdings die Superfox mit einem Mikro-Filter (Papierfilter) ausgestattet. Hinsichtlich des Ölwechsels und der Erneuerung des Filtereinsatzes gelten auch für die Supermax die in dieser Kundendienstmitteilung unter „Superfox Nr. 8“ festgelegten Richtlinien. Die Verschlußkappe am Magneteinsatz wurde gleichzeitig durch eine normale Verschlußschraube ersetzt.
2. **Ansaugeräuschkämpfer**. Die Luft, die der Motor zur Verbrennung benötigt, tritt unterhalb der beiden Kniekissen ins Innere des Zentralpreßrahmens ein, wird dort geläutert und beruhigt und gelangt dann über den Luftfilter zum Vergaser. Für die Vergasereinstellung gilt:

Bing-Vergaser 2/26/55 Teile-Nr. 081 816 515

Hauptdüse	100
Nadeldüse	2,66
Nadelstellung	2
Leerlaufdüse	50
Mischkammereinsatz	5
Leerlaufschraube	1 Umdrehung geöffnet
Schwimmer	47 b (11 gr.)

Nach der Einlaufzeit wird die Leerlaufschraube (031 109 329) noch etwa 1/2 Umdrehung weiter geöffnet.

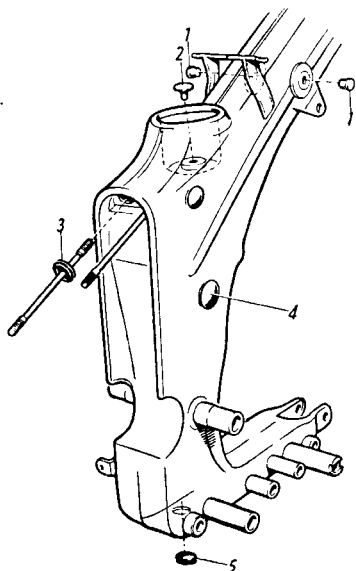
3. **Gasdrehgriff**. Anstelle des seitherigen Gasdrehgriffes kommt ein sog. Wickelgriff zum Einbau, mit dem „Vollgas bzw. Leerlauf“ mit einer **kurzen Drehbewegung** erreicht wird. Dieser Gasdrehgriff kann unter Verwendung eines neuen Gaszuges und geringfügiger Änderung am Lenker auch anstelle des seither serienmäßigen Gasdrehgriffes eingebaut werden.
4. **Federbeine**. Die anstelle der seitherigen Zentralfeder am Teleskopstoßdämpfer serienmäßig zum Einbau kommenden Federbeine sind wartungsfrei. Ähnliche Federbeine können zum nachträglichen Einbau bzw. zur Umrüstung von Fahrzeugen früherer Ausführung geliefert werden (s. vorstehenden Hinweis Nr. 35).



Nr. 38

Motorleistung / Kraftstoffverbrauch

Während bei Standard-MAX und MAX-Spezial die Frischluft auf verschiedenen Wegen durch den Rahmen dem Vergaser zugeführt wird, ist die Super-MAX (ab Fahrgestell-Nr. 1 830 801 / 3 224 062) mit einem vollkommen geschlossenen Rahmen (083 831 902) ausgestattet, bei dem die Luftzufuhr durch zwei seitlich am Rahmen angebrachte Öffnungen (unter dem Kraftstoffbehälter) erfolgt. Zusätzliche Luftzufuhr führt zu unregelmäßigem Lauf und schlechter Leistung des Motors. Deshalb bei Motorstörungen sofort überprüfen, ob die unten angeführten und auf der Skizze ersichtlichen Gummitüllen, Stopfen und Kappen im Rahmen montiert sind.



1. Beim Ausbau eines serienmäßigen Sattels und dafür Einbau einer Sitzbank, sind die beiden Lagerbuchsen für Sattellagerung mit zwei Gummistopfen (1) — Teil-Nr. 085 851 012, wie sie den über NSU bezogenen Sitzbänken kostenlos beigelegt sind — zu verschließen. Der Gummistopfen (2) Teil-Nr. 083 831 110 dagegen zu entfernen, damit die Sitzbank angeschraubt werden kann (Gewinde M 10).
2. Beim Einbau eines Rahmenhinterteils sind die beiden Dehnschrauben im Rahmenvorderteil mit zwei Gummitüllen (3) Teil-Nr. 083 831 066 abzudichten.
3. Auf der rechten Seite des Rahmenvorderteils ist die Bohrung (Aufnahme des Rahmens bei der Bearbeitung) mit der Verschlußkappe (4) Teil-Nr. 073 731 055 zu verschließen.
4. An der Unterseite des Rahmenvorderteils ist die Auslaufbohrung mit der Gummkappe (5) Teil-Nr. 083 831 104 abzudichten.

bitte wenden!

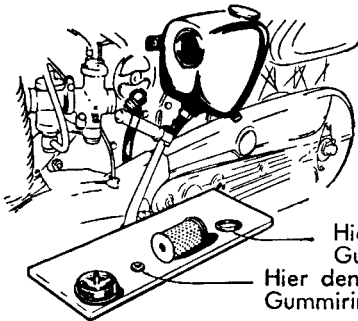
Ölwechsel

Nr. 39

Bei den mit Micronic-Ölfeinstfilter (Papierfilter) ausgerüsteten Fahrzeugen (serienmäßig ab 1 830 801 / 3 224 062) muß beim Ölwechsel mit besonderer Sorgfalt beachtet werden:

1. Bei dem **alle 2 000 km** durchzuführenden Ölwechsel muß nach Herausnahme des Micronic-Ölfeinstfilters der **Vorraum im Ölbehälter sorgfältig gereinigt** werden. Der Filtereinsatz selbst darf nicht in Benzin oder dgl. ausgewaschen werden, da hierbei sich das Filterpapier auflösen würde, sondern ist unverändert wieder einzubauen.
2. Bei **jedem 3. Ölwechsel** (also nach jeweils 6 000 km Fahrleistung) muß der **Filtereinsatz (19 74 00 508) erneuert** werden.

Wir bitten, nicht nur Ihre Werkstattfachleute, sondern auch Ihre Kunden über diesen Hinweis eingehend zu unterrichten, denn bei zu langer Benützung setzt sich der Micronic-Ölfeinstfilter durch Verschmutzung zu. Dadurch öffnet sich dann das Überdruckventil, wodurch das Öl dem Motor wieder in ungefiltertem Zustand zufließt. Dies kann zu vermeidbaren Motorstörungen und kostspieligen Instandsetzungen führen.



Hier den **großen**
Gummiring einlegen
Hier den **kleinen**
Gummiring einlegen

Obwohl die den Fahrzeugen mitgegebenen Betriebsanleitungen ein aufklärendes Einlageblatt enthalten, bitten wir, die Kunden bei Fahrzeugablieferung eingehend zu unterrichten und die **Kundendienstkarte mit einem Hinweis** auf die Auswechslung des Filtereinsatzes nach 6 000 km Fahrleistung zu versehen. Entsprechende Änderung bzw. Ergänzung der Kundendienstkarte ist unsererseits für den Nachdruck vorgesehen.

Beim **Einbau** eines neuen Filtereinsatzes (19 74 00 508) ist darauf zu achten, daß die Gummiringe (19 74 00 008 und 19 74 00 009) nach nebenstehender Skizze eingelegt werden.

No. 39

MAX-Vorderradschutzblech

Das Vorderradschutzblech 083 833 503 ist nicht mehr lieferbar. Anstelle dieses Vorderradschutzbleches können die noch lieferbaren Vorderradschutzbleche 073 733 500 bzw. 083 833 501 verwendet werden. Der Unterschied liegt lediglich in der verschieden angebrachten 12 mm-Bohrung zur Verlegung des Vorder-
rädbrmszuges. Bei Ersatz wird die nicht benötigte Bohrung 12 mm \varnothing mit dem Dichtstopfen 41 81 00 001 verschlossen. Die benötigte Bohrung 12 mm \varnothing wird anhand des alten Vorderradschutzbleches angerissen und gebohrt, wobei geringe Abweichungen der Lage der Bohrung unerheblich sind.



Nr. 40

Seitenwagen-Anbau

Federbeinauf "W" stellen, Seitenwagen belasten und Seitenwagenträger am Rahmen einführen. Schraubenkopf der vorderen Befestigungsschraube an einer Fläche nötigenfalls nachfeilen, von links einstecken, hintere Befestigungsschraube von rechts. Beim Aus- und Einbau des Kettenkastens sinngemäss vorgehen.



KUNDENDIENST

Kundendienst-Mitteilungen
 für
Werkstatt und Ersatzteilelager

Folge 43 Dez. 1958

MAX / SUPERMAX

Nr. 41

Neue Richtzeiten für Instandsetzungsarbeiten bei MAX und SUPERMAX

In Zusammenarbeit mit Vertreterwerkstätten haben wir die Richtzeiten für Instandsetzungsarbeiten überprüft und sind dabei teilweise zu neuen Ergebnissen gekommen.

Als Anlage erhalten Sie eine Zusammenstellung der neuen Arbeitsrichtzeiten, die künftighin als Richtlinien dienen und wodurch die seitherigen Richtzeiten ihre Gültigkeit verlieren.

Anlage

Wir empfehlen die neuen Richtzeiten anstelle der seitherigen Angaben in Ihrer MAX-Instandsetzungsanweisung abzuheften, damit sie für Kostenvoranschläge und Arbeitsüberwachung jederzeit eingesehen werden können.

Sollten Sie über eine MAX-Instandsetzungsanweisung und das MAX-Spezialwerkzeug noch nicht verfügen, so bitten wir um Ihre umgehende Bestellung, damit die Instandsetzungsarbeiten ohne Schwierigkeiten nach unseren Richtlinien durchgeführt werden können.