

Ausführlicher Restaurationsbericht einer DKW E 300 Bj.1928 von Robert Weinmann

Im folgenden Bericht möchte ich detailliert die Restauration einer DKW E 300 Bj.1928 beschreiben.

Ich habe mit den Arbeiten Anfang Juni 2005 begonnen und werde immer versuchen diese Seiten dem aktuellen Stand der Restauration anzupassen.

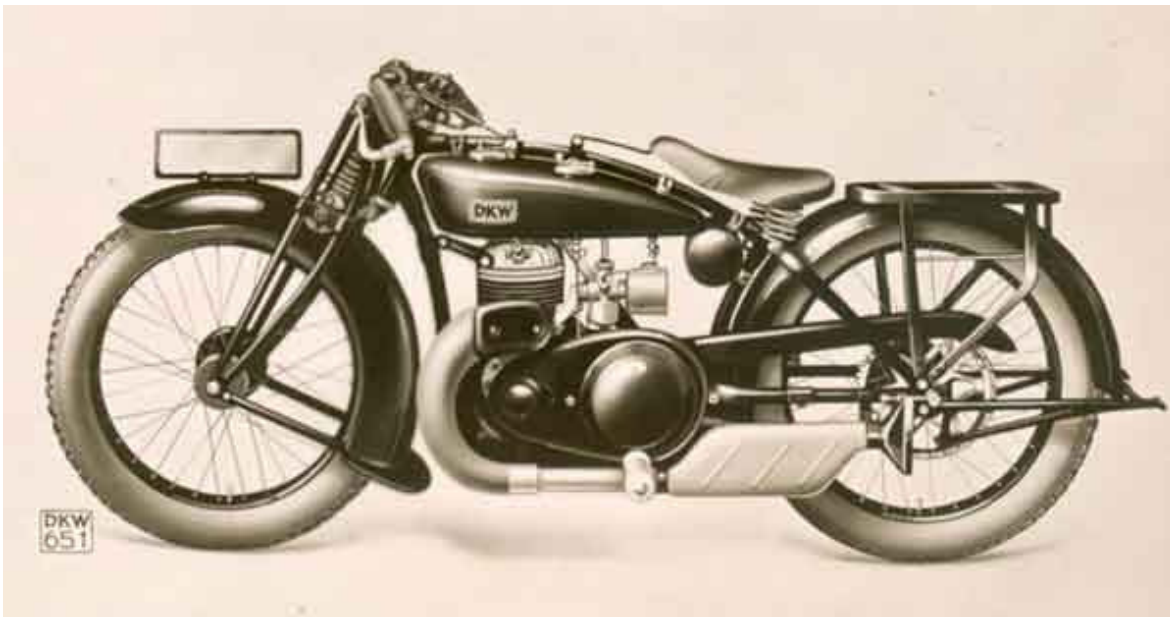
Für Fragen, Anregungen und Kritik bin ich natürlich immer offen!

Viel Spaß beim Lesen!

Robert Weinmann

1. Einige Informationen zur E300	5. Getriebe	9. Räder
2. Bestandsaufnahme	6. Vergaser	10. Fahrwerk
3. Zerlegen	7. Auspuffanlage	11. Rahmen
4. Motor	8. Lichtmaschine	12. Zusammenbau

1. Einige Informationen zur DKW E 300:



Die E300 wurde in den 1928-1929 als Nachfolger zur E250 ins DKW –Programm aufgenommen. Angetrieben wurde die E300 von einem Einzylinder 2-Takt Motor mit 292,5ccm. Dieses luftgekühlte Triebwerk liefert 8 PS was die Maschine auf eine Geschwindigkeit von 85km/h bringen sollte. Das Getriebe wurde von Hurth geliefert. Es war über zwei Bolzen hängend im Motorschuh angeordnet und besaß drei Gänge. Die Kraftübertragung erfolgte über eine Trockenkupplung mit zwei Korklamellen. Mit einem 1:20 Gemisch wurde der Motor von dem Framo-E Vergaser versorgt.

Bei der späteren Version der E300 wurde in den Benzintank ein kleiner Öltank integriert, der die Schmierung der Primärkette garantieren sollte. Der unten offene Rahmen bestand aus konisch kaltgezogenen Stahlrohren, geschlossen wurde er vom Motorschuh, welcher Motor und Getriebe aufnahm. Im Gegensatz zur E206 war die E300 nicht mit einer Pendelgabel, sondern mit einer gedämpften Parallelogrammgabel ausgestattet, was dem Fahrkomfort sehr zuträglich war.

Bereift war die Maschine mit 26x2,85 oder 26x3,85 Wulstreifen. Die E300 besaß eine einfache Magnetzündung die auf Wunsch zu einer Zündlichtanlage erweitert werden konnte. Hierzu wurden einfach auf den Kern der Zündspule zwei Lichtspulen gewickelt. Für eine E300 in der Grundausstattung (Abbildung) musste man 1929 825 RM bezahlen.

2. Bestandsaufnahme:



So sah die Maschine nach dem Kauf im Mai 2005 aus. An sich bietet die Maschine eine solide Basis für eine Restauration.

- Blechteile wie Kotflügel und Tank befinden sich alle in einem relativ guten Zustand: natürlich sind die obligatorischen Beulen vorhanden und die Teile sind von Rost befallen, jedoch sollten sie mit relativ wenig Aufwand zu restaurieren sein.
- Der Rahmen scheint nach einer ersten Sichtprüfung auch in Ordnung zu sein. Er zeigt keinerlei Brüche oder Schweißstellen. Das Fahrgestell wurde mit einem Maßband vermessen und scheint auch nicht verzogen zu sein.
- Der Motor ist frei, Dekompression konnte aber leider wegen des fehlenden Dekompressionsventils nicht überprüft werden. Zylinder und Gehäuse machen optisch einen guten Eindruck: Nichts ist ausgebrochen oder geflickt. Das Getriebe lässt sich auch schalten, der Kickstarter rutscht allerdings durch.
- Von der Auspuffanlage ist nur noch die Birne vorhanden, die jedoch einigen Beulen aufweist und unschön mit dem Mittelstück verschweißt wurde. Hier werde ich nach Ersatz suchen, vielleicht auch auf eine Nachfertigung zurückgreifen.
- Auf dem Bild sind noch 19“-Felgen montiert, CC1-Wulstfelgen waren aber beim Kauf dabei.

Nun zu den Fehlteilen:

- Die Beleuchtung der Maschine fehlt komplett. Hier will ich später ein Boschanlage mit der DKW-Zündlichtmaschine betreiben.
- Der Hinterradständer ist leider nicht mehr zu gebrauchen, er wurde mir vom Verkäufer als Muster für eine Nachfertigung mitgegeben. An der Maschine wurde ein Mittelständer angebaut.

- Lenkerarmaturen fehlen bis auf den Framo- Doppelhebel komplett. Immerhin bekam ich aber einen sehr schönen nachgefertigten Lenker dazu.
- Am Getriebe fehlt die Kupplungsfeder mit der dazugehörigen Abdeckung, sowie die Kickstarterfeder und deren Abdeckung.
- Die Lüfterabdeckung wurde von einem Vorbesitzer mal für den Riemenantrieb einer Lichtmaschine „modifiziert“ und ist daher kaum noch zu retten.
- Sonst scheint die Maschine bis auf wenige Kleinteile komplett.

3. Zerlegen:

Als ersten Schritt zur Restauration wird das Motorrad komplett zerlegt. Zuvor sollte man noch einige Bilder von der Maschine machen, dann tut man sich beim Zusammenbau später viel leichter. Notizen und Fotos während dem Zerlegen sind ebenfalls unerlässlich.

Die Teile werden anschließend streng nach Baugruppen aufgeteilt: Fahrwerk, Räder, Motor und Getriebe. Teile die vernickelt werden müssen, kommen gleich in eine extra Kiste. Jetzt kann man erst mit der Restauration beginnen und sich jeder Baugruppe einzeln widmen.





4. Motor:

Nach einer groben Reinigung von außen habe ich mich an das Zerlegen des Motors gemacht. Hierzu wird als erstes die Lichtmaschine abgebaut. Das Schwungrad ließ sich ohne Probleme mit einem selbstgebauten Abzieher entfernen.



Anschließend löst man die Ringmutter und kann die Lichtmaschine abnehmen. Diese Teile wandern erst mal beiseite, um die werde ich mich später kümmern.

Nach dem Abnehmen des Zylinderkopfs boten sich erste Einblicke: Zwar alles mit einer dicken Ölkohleschicht überzogen aber die Lauffläche des Zylinder war praktisch neuwertig.



Der weitere Auseinanderbau gestaltete sich ähnlich problemlos und nach dem Säubern aller Teile konnte man eine genaue Beurteilung vornehmen:

Scheinbar wurde der Motor um 1936 schon einmal in einer Fachwerkstatt mit originalen Neuteilen überholt. Der Zylinder war auf 74,5mm aufgeschliffen und ein neuer Kolben mit vier (!) Kolbenringen eingesetzt worden. Dieser hatte auch schon einen „normalen“ Kolbenbolzen, der mit Seegeringen gesichert wird. Auch die Pleuellwelle ist scheinbar erneuert worden! Alle Teile sind mit den vier Ringen und auf 1936 gestempelt.

Lediglich der Pleuellbolzen und dessen Pleuellbuchse mussten erneuert werden. Letztere konnte ich selber auf der Drehmaschine anfertigen und nach dem Einpressen auf das richtige Maß aufreiben. Alle übrigen Teile sind in bestem Zustand und müssen nur gründlich gereinigt werden. Die Pleuellkohle wird mit einem Brenner erhitzt und kann dann relativ leicht entfernt werden. Den Zylinder habe ich mit einfachem Hitzelack aus dem Baumarkt geschwärzt, dieser hält bei meinen anderen Maschinen schon seit tausenden Kilometern.

Das Pleuellgehäuse habe ich nach einer gründlichen Reinigung mit Edelstahlwolle poliert. Dies gibt meiner Meinung nach eine sehr schöne, originale Optik. Gestrahlte Gehäuse finde ich persönlich nicht so toll, da hierbei die ursprüngliche Struktur des Gusses verloren geht.

Nun zur Abdichtung des Pleuellgehäuse: Papierdichtungen werden nach dem Stempelverfahren angefertigt: Dichtfläche mit Öl oder Stempelfarbe bestreichen und fest auf das Dichtungspapier drücken. Danach das Ganze noch ausscheiden und die Löcher mit einem Lochisen ausstanzen. Zusätzlich zu den Papierdichtungen habe ich noch flüssige Dichtmasse verwendet. Die alten Filzdichtungen habe ich gegen moderne Wellendichtringe getauscht. Der Umbau ist unproblematisch, da WDR in den passenden Dimensionen hergestellt werden. Die alte Filzdichtung zwischen den beiden Pleuellagern auf der Pleuellseite habe ich durch ein Distanzstück aus Aluminium ersetzt. Diese Zwischendichtung ist bei den modernen WDR nicht erforderlich und das äußere Pleuelllager wird dadurch besser geschmiert.

Beim Pleuellventil im Zylinderkopf wurde lediglich eine neue Feder eingesetzt und der Pleuell mit etwas Schleifpaste auf der Drehmaschine wieder eingeschliffen.

Anschließend kann der Motor bereits wieder zusammengebaut werden. Hier sollte man aber unbedingt die Pleuell für die Pleuellfedern in der Pleuellwelle mit Klebeband verschließen. Diese haben nämlich die selbe Breite wie die Pleuell der Pleuelllager. Beim Aufschieben ist mir dann eine Pleuell in diese Pleuell gefallen und das Ganze hat sich ziemlich böse verkeilt.





5. Getriebe:



Das Gehäuse war einwandfrei in Ordnung und wurde ebenfalls, wie das Motorgehäuse, nur gründlich gereinigt.



Was mir allerdings vor dem Zerlegen schon Sorgen machte: der Kickstarter ließ sich einfach durchdrehen und griff nicht mehr. Es stellte sich heraus, dass die Sperrklinke so verschließen war, dass sie einfach unter Druck wieder zurückschnappte. Die Maschine musste also auf den letzten Kilometern angeschoben worden sein.

Da auch die Klinke aus einem Ersatzgetriebe nicht viel besser aussah, entschloss ich mich dazu, das Teil selber anzufertigen (Das Gegenstück war noch in deutlich besseren Zustand!).

Die Klinke habe ich aus einem Stück C40-Stahl (kohlehaltig!) gefräst und anschließend gehärtet, d.h. die Spitze bis auf Rotglut (ca. 800 °C) erhitzt, in Öl abgeschreckt, und das ganze noch mal auf ca. 400 °C erwärmt und langsam abkühlen lassen.



Die Zahnräder und Wellen waren alle noch in recht gutem Zustand (wie bei den meisten Getriebe aus dieser Zeit) lediglich die Lager mussten getauscht werden.

Was bei solchen Getrieben immer ein spezielles Thema ist, ist die Abdichtung. Ich bin dabei folgendermaßen vorgegangen:

Auf der Antriebsseite habe ich ein einseitig geschlossenes Kugellager verwendet was mit dem Filzring zusammen ordentlich abdichten sollte. Für die Kickstarterwelle habe ich eine neue Buchse gedreht. Man könnte natürlich die Welle auch einstecken und ein oder zwei O-Ringe aufschieben, doch das Befüllen mit Öl (SAE 90) hat nach mehreren Tagen gezeigt, dass alles auch so dicht ist. Die Schaltspindel wurde von außen noch mit einem O-Ring versehen. Das kleine Kugellager muss allerdings offen bleiben, da durch dieses die Ausdrückschnecke für die Kupplung geschmiert wird. Ich hoffe so ein relativ trockenes Getriebe zu haben.

Die Anbauteile wie Kupplungsbetätigung etc. habe ich schwarz lackiert, da ich an den Teilen auch nur Reste schwarzer Farbe finden konnte. Ich habe zwar auch Getriebe, an denen die Teile vernickelt waren, hier war aber so etwas nicht zu erkennen. Die Gehäusemutter (mit dem kleinen Bund) habe ich auch selbst auf der Drehmaschine nachgefertigt.

Zur Kupplung:

Um das Kettenrad vom Konus zu bekommen, war einiges an Kraft nötig. Ich habe einen großen Abzieher angesetzt (war glaube ich ursprünglich mal für einen Bremszylinder vom Auto gedacht) und in jeden Tag etwas nachgezogen und den Konus erwärmt. Nach drei Tagen hat sich das ganze dann unter einem mächtigen Knall gelöst, war aber nichts beschädigt worden.

Der Kupplungskorb war leider total eingelaufen. Zum Glück habe ich noch ein Getriebe bekommen, an welchem das Teil noch zu verwenden war. Die Kupplungsscheiben wurden lackiert, mit neuen Korkplättchen belegt und anschließend geplant.



Die Ruckdämpfergummis konnten alle wieder verwendet werden. Auch das Beschaffen der Primär und Antriebskette bereitete keine Probleme, gab's beim MZ-Händler für kleines Geld.

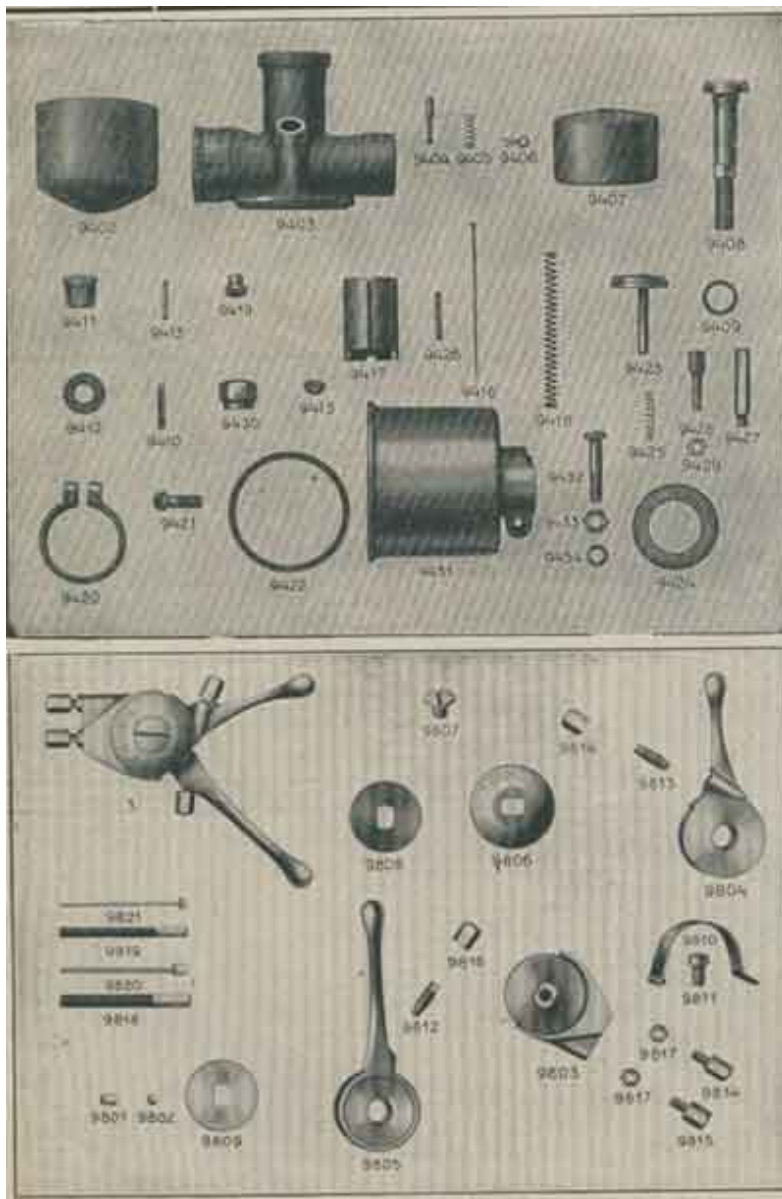
Zum Schluss müssen noch einigen Teile wie die Öleinfüll- und Ablassschrauben, der Schalthebel, Kickstarterhebel und die Federabdeckung vernickelt werden.



(anklicken um zu vergrößern)

6. Vergaser:

Die E300 ist mit einem für die damalige Zeit typischen Messingvergaser, dem Framo-E, ausgestattet.



Leider sind gerade diese Vergaser oft sehr verschlissen. Daher musste ich bei meinem das Gehäuse ausdrehen und einen Übermaßschieber anfertigen (diesen gibt es übrigens auch zu kaufen). Auch wird meist die Schwimmerkammer Risse haben, da der Messingguss der Spannung nicht auf Dauer stand hält. Hier gibt es auch Ersatz zu kaufen, allerdings fehlen hier auf der Unterseite des Bechers die Verstärkungen sowie die D.R.P.- Prägung, was aber im eingebauten Zustand nicht mehr sichtbar ist.

Die weiteren Arbeiten sind identisch mit denen an „neueren“ Vergasern: Düsen, Nadel, Dichtung, Federn

durch Neuteile ersetzen und natürlich alle alten Teile peinlich genau reinigen.

Zur Bedüsung bzw. Nadeldimension kann ich zur Zeit nur Angaben aus einem alten Datenblatt von DKW machen:

Hauptdüse	Düsennadel	
4	3,5	Normaleinstellung ab Werk für die ersten 1000 km
4	3	Anpassungsmöglichkeit nach der Einfahrzeit. Genügt normal in Ebene- Hügelland und Übergangszeit
3	3	Anpassungsmöglichkeit für Bergland, Stadtverkehr, 2/3 Belastung, Winterbetrieb
4	4,5	Anpassungsmöglichkeit für Überlandverkehr, Gemischbetrieb, Sportzwecke, Sommer

Diese Tabelle kann aber meiner Ansicht nach nur zur groben Orientierung dienen. Die richtige Einstellung muss individuell im Fahrversuch ermittelt werden (Tipp: Hertweck, Besser machen!!!!).

Wenn ich soweit bin, werde ich meine Erfahrung noch nachreichen.

Hier noch ein interessanter und sehr ausführlicher Artikel über den Framo-E aus „Das Motorrad“ (NR.5, 1940). Unbedingt lesen, steht eigentlich alles drin!!



(anklicken um zu vergrößern)

7. Auspuffanlage:

Hier habe ich mir eine sehr schöne, originale Nachfertigung besorgt.



8. Lichtmaschine:

So sah die Lichtmaschine nach Entfernen des Schwungrades aus:



Als erstes muss die Ringmutter vom Kurbelgehäuse gelöst werden. **Achtung Linksgewinde!!** Dass einige

frühere Besitzer von E300 das nicht beachtet haben, sieht man an den vielen abgerissenen Gewinde, die man heute an diesen Motoren findet. Hierfür baut man sich am besten ein Werkzeug, da die Mutter auch beim Zusammenbau wieder fest angezogen werden muss.

Jetzt kann man die Lichtmaschine komplett abziehen.

Zunächst habe ich die Unterbrecherdose überholt. Auf der Unterseite des Messingzylinders ist der Kondensator in Teer eingegossen. Um ihn zu entfernen, erwärmt man einfach den Zylinder, bis der Teer weich wird. Anschließend kann man den alten Waskondensator herausziehen. Als Ersatz habe ich einfach einen neuen Zündkondensator gesucht, der klein genug war, um ihn wieder unter der Unterbrecherdose zu verstauen. Mit einer selbst gebogenen Kupferschelle wurde der neue Kondensator befestigt und gleichzeitig sicher mit Masse verbunden.

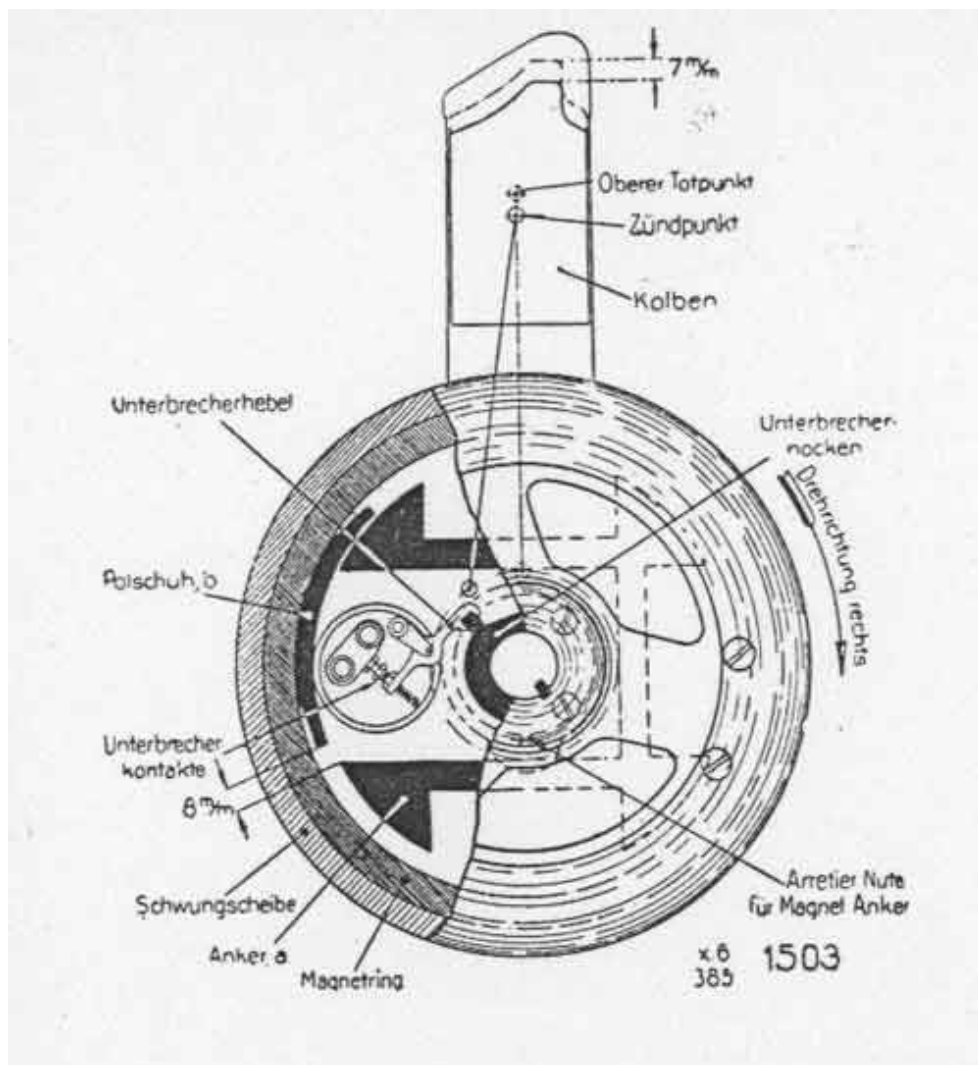
Die Zündkontakte sind Standardteile und mussten nur noch entsprechend gekürzt werden. Die Aufnahme für den positiven Zündkontakt muss man ordentlich von dem Messingzylinder isolieren. Hierfür habe ich die brüchigen Pertinaxplättchen durch Kunststoffscheiben ersetzt und die Kabel wirklich bis zum letzten abisoliert. Es geht da wirklich sehr eng zu!

Die Zündspule habe ich neu wickeln lassen und die beiden Lichtspulen wurden lediglich frisch isoliert. Diese kommen bei meiner Maschine nicht mehr zum Einsatz, da ich inzwischen eine Fenag-Lichtmaschine gefunden habe, die den Strom für die Beleuchtung liefern soll.

Bei einem anschließenden Funktionstest zeigte sich ein einwandfreier Funke, obwohl der Magnet noch nicht aufmagnetisiert wurde. Das sollte man erst machen, wenn man sich sicher ist, dass das Schwungrad nicht mehr abgezogen werden muss, da bauartbedingt beim Abziehen der Magnet geschwächt wird.



Den Zündzeitpunkt (7mm vor OT) kann man nach folgender Skizze einstellen. Als Zündkerze habe ich eine Bosch 145/1 verwendet.



Fenag- Lichtmaschine:

Diese Lichtmaschine ist Teil der Fenag- Lichtanlage, die damals als Zubehörteil von DKW angeboten wurde. Später wird diese über einen Riemen um den Kupplungskorb angetrieben.



Diese Anbaulichtmaschinen sind sehr einfach im Aufbau und können eigentlich von jedem selbst überholt werden, vorausgesetzt die Windungen sind noch in Ordnung.

Zunächst wird das Teil zerlegt und die einzelnen Komponenten von Dreck und Kohlenstaub befreit. Um dem Gehäuse wieder die ursprüngliche Optik zu geben, eignet sich am besten eine Ständerbohrmaschine, ein Drahtbürstenaufsatz und einiges an Geduld. Die Abdeckkappe wird wieder schwarz lackiert.

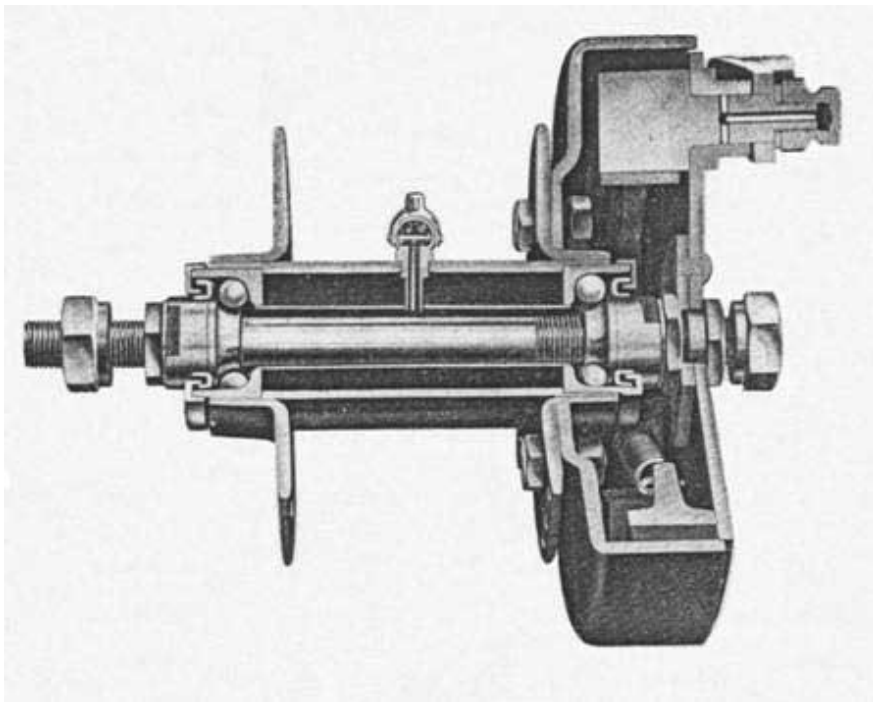
Die Lagerungen des Rotors waren noch in Ordnung und brauchten nur gründlich gereinigt und neu gefettet werden, was durch die zerlegbaren Kugellager sehr erleichtert wurde. Der Kollektor hatte doch schon einige Riefen und Macken, darum habe ich ihn einige Zehntel abgedreht.

Die Kohlen waren auch schon ziemlich runter gelaufen, daher musste hier auch Ersatz beschafft werden. Ich kaufe mir hierzu immer im Autoersatzteilhandel Kohlen mit „Übermaß“ und feile diese dann auf die richtige Größe.

Nachdem alles wieder zusammengebaut wurde, verlief auch der Probelauf auf der Drehmaschine einwandfrei.



9. Räder:



Die Radnaben der E300 sind vorne und hinten im Prinzip gleich aufgebaut, sie unterscheiden sich lediglich in der Breite und der Bremsankerplatte.

Zunächst wurden die Räder ausgespeicht und anschließend die Radnaben von Dreck, Farbe und Rost befreit. Die für vorne und hinten identisch, aufgeschraubten Bremsstrommel wurden abgebaut und zur Seite gelegt.

Zunächst sollten die Naben von Konuslager auf Rollenlager umgebaut werden, da die alten Lager nicht mehr zu retten waren (zerbrochene Käfige, zerbröselte Lagerschalen...). Hierzu habe ich staub- und spritzwasserdichte Lager der Dimension 6201 verwendet. So konnten die alten Achsen weiterverwendet werden, jedoch musste ich Buchsen zur Aufnahme der Lager drehen, die in den Außenmassen den alten Lagerschalen entsprachen.

Zudem wurden noch anstatt der alten Konusse Distanzstücke gedreht um so wieder die ursprüngliche Breite und Optik zu erhalten. Die ehemaligen Kontermuttern der verstellbaren Lager spannen jetzt also die neuen Lager zusammen und damit sich hier nichts verspannt, wird die Messinghülse des Ölers durch eine exakt passende Distanzhülse ersetzt.

Diese muss natürlich auf den Innenring der Lager drücken. Der Öler ist somit außer Funktion, die neuen Lager haben ja auch eine Lebenszeitschmierung.



Nun kann alles wieder montiert werden und auf die Aufnahme im Rahmen abgestimmt werden. Die alten Staubkappen kommen auch wieder zum Einsatz, so dass von dem Umbau von außen nichts mehr sichtbar ist.

Die alten Bremstrommeln hatten innen schon einige Riefen. Daher habe ich beide Trommeln leicht ausgedreht. Hierbei unbedingt auf genauen Rundlauf in der Drehmaschine achten!

Die neuen Bremsbeläge habe ich aus Meterware (4mm) zugeschnitten, entsprechend gebohrt und gesenkt, und dann mit Kupfernieten wieder aufgenietet. Immer von innen nach außen nieten, damit sich keine Wellen im Belag bilden!



10. Fahrwerk:

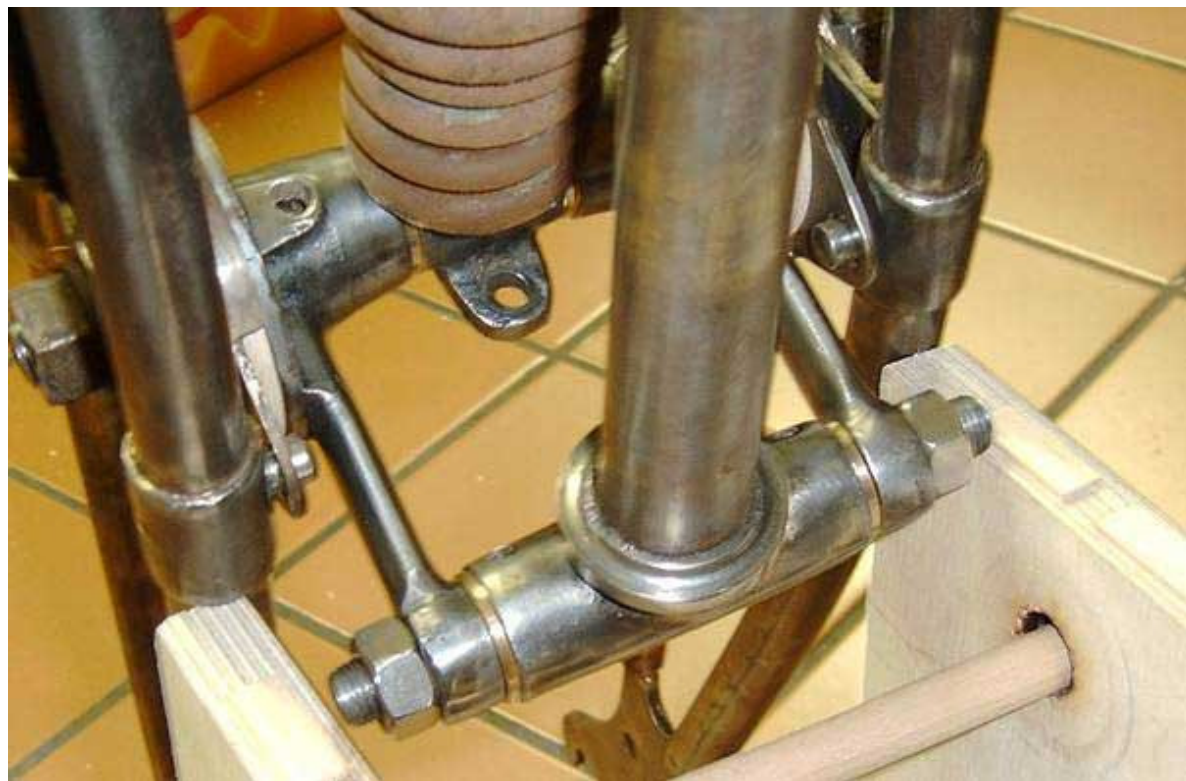
Parallelogrammgabel:

Nachdem jetzt Motor- und Vergasertechnisch alles passen sollte, geht's mit den Arbeiten am Fahrwerk weiter.

Die Überholung der Gabel gestaltete sich sehr aufwendig, da hier früher mal mächtig gepfuscht wurde. Scheinbar waren irgendwann mal die Buchsen ausgeschlagen und der frühere Besitzer wusste sich dadurch zu helfen, dass er einfach die Distanzhülsen gekürzt hat, so dass diese in den Buchsen verschwanden. Um den Verschleiß auszugleichen wurde einfach zwischen Hülse und Buchse ein Stück Messingblech mit eingepresst. Nun bewegten sich praktisch die Gabelbolzen in den Distanzhülsen und damit nichts klemmt, wurden einfach die Muttern nicht richtig festgezogen und dann verschweißt.

Um das alles wieder zu richten ging ich folgendermaßen vor: Zunächst wurde die Gabel zerlegt und die Einzelteile von Rost und alter Farbe befreit. Nun mussten die alten Buchsen ausgepresst werden, was am leichtesten geht, wenn man einfach auf einer Seite der Buchse den Bund abfräst und dann beide nach der anderen Seite durchdrückt. Auf der Drehmaschine habe ich mir dann neue Lagerbuchsen aus Lagerbronze (Rg7) mit einem Aufmaß von 3/10mm gedreht. Nach dem Einpressen wurden diese dann mit einer verstellbaren Reibahle auf das passende Maß aufgerieben. Hierbei ist es wichtig, jeweils beide Buchsen auf einmal aufzureiben, da diese sonst später nicht richtig fluchten. Die Distanzhülsen sowie die neuen Bolzen (mit M12 x 1,25) habe ich aus Silberstahl gefertigt. Dieser bietet ausreichende Festigkeit und er ist bereits genau auf Maß geschliffen. Insgesamt musst ich vier Bolzen, zwei Distanzhülsen und zehn Buchsen drehen. Zudem habe ich noch neue Dämpferscheiben aus Holz (wie original) angefertigt. Das Holz sollte dabei nicht zu weich sein, ich z.B. habe Buche verwendet.

Nun wird die Gabel probeweise montiert, um zu sehen, ob die Distanzhülsen auch die richtigen Längen haben, ansonsten würde sich das ganze verspannen. Auch die Dämpfung scheint mit 5mm starken Scheiben in Ordnung zu sein.





Nun wird wieder alles zerlegt und zum lackieren vorbereitet. Die Abdeckungen für die Dämpferscheiben sowie die neue verchromte Feder (auf dem Bild ist noch die alte zu sehen) werden noch vernickelt. Und eine zweite Aufnahme für die Luftpumpe muss ich auch noch drehen...

11. Rahmen:

Der Rahmen der E300 besteht aus sechs miteinander verschrauben Teilen, dem Motorschuh, dem Hauptrahmen und den Streben für das Hinterrad.

Besondere Beachtung sollte man den unteren Rahmenstreben schenken. Diese wurden scheinbar zu schwach dimensioniert und durch den Hinterradständer bei fast jeder Maschine verbogen.



Ich habe das Teil kalt gerichtet, d.h. mir auf der Werkbank eine entsprechende, stabile Halterung aus Holz gebaut, in die das Rahmenstück fest eingespannt werden konnte. Mit einigen gezielten Hammerschlägen (mit Hartholz dazwischen!) wurden die Streben schnell wieder in ihre ursprüngliche Form gebracht.

Nun konnte alle Teile sandgestrahlt, gespachtelt, grundiert und lackiert werden.

Die Lenkkopflagerschalen waren bis auf die Oberste noch sehr gut erhalten. Die eine Schale hatte eine kleine Riefe von einer zerbrochenen Kugel bekommen. Da die Beschädigung nur recht gering war, habe ich versucht die Schale nachzuschleifen. Dazu einen Dremel mit Kugelschleifer mit entsprechendem Radius in den Support einer Drehmaschine spannen und dann bei hoher Drehzahl beider Maschinen ganz vorsichtig schleifen (Führungen der Drehmaschine lieber abdecken!). Das Ergebnis war wieder eine einwandfrei Lagerschale. Neue Kugeln (Größe 3/16 Zoll = 4,762 mm) bekommt man problemlos im Industrierversand.

An dieser Stelle vielleicht noch etwas über die Schrauben am Motorrad. Normalerweise versuche ich an meinen Maschinen die alten Schrauben zu retten (besonders wenn diese Beschriftungen wie „Ribe“ etc. tragen). Leider waren die Muttern und Schrauben an der E300 nahezu alle „ausgequetscht“ oder sowieso schon tauscht worden. Nach längerem hin und her habe ich mich dazu entschlossen diesmal Edelstahlschrauben zu verbauen. Am Anfang war ich eher skeptisch, aber nachdem ich die Beschriftung abgedreht und noch einige kleine Änderungen an den Schraubenköpfen und Mutter vorgenommen habe, kam das ganze den originalen, vernickelten Schrauben in Form und „Farbe“ doch verblüffend nahe. Dieses Thema bleibt aber sicher immer Ansichtssache und sei jedem selbst überlassen...



Scheinbar wurde 1928 an einigen E300 „Rasmussen“- Schriftzüge am Hauptrahmen, innen angebracht.



Ein anderer DKW-Freund hatte schon Abziehbilder von dem Schriftzug gemacht und so konnte ich diesen auch wieder an meiner Maschine anbringen.

