



»ZÜNDAPP«
DAS MOTORRAD FÜR JEDE ANNE



»ZÜNDAPP«
GESELLSCHAFT FÜR DEN BAU VON SPEZIALMASCHINEN M. B. H.
NÜRNBERG

»ZÜNDAPP«

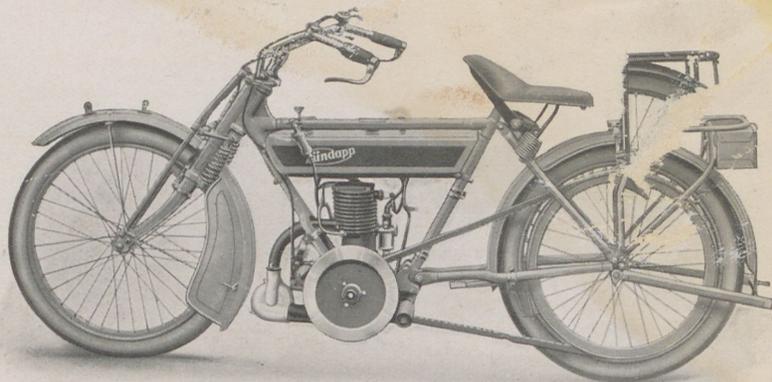
DAS MOTORRAD FÜR JEDERMANN

ist die Maschine des täglichen Gebrauchs, die Maschine für Beruf, Sport und Erholung. Ihre Geschwindigkeit genügt für alle praktischen Bedürfnisse. Mit Absicht sind jene halbsprecherischen Geschwindigkeiten vermieden, die im allgemeinen Verkehr so verurteilt werden. Aller Wert ist auf Einfachheit, Sicherheit und Bequemlichkeit gelegt. Der Preis ist so niedrig gehalten, daß er für Tausende noch erschwinglich ist, die nicht daran denken können, die unvergleichlich hohen Preise für eine Luxusmaschine oder für ein Auto anzulegen.

Zeit ist Geld! Mit »ZÜNDAPP« sparst Du viel Zeit. Du wirst unabhängig von Fahrplan, Chauffeur, Pferd und Omnibus. »ZÜNDAPP« ist immer bereit, immer sicher. Im Nu bringt es Dich auf jedem halbwegs gangbaren Weg wohin Du willst, ins Geschäft, zu Deinen Kunden, zu Deinen Freunden, ins Freie.

Der geringe Betriebsstoffverbrauch des Zündapprades hat in Wirtschaftlichkeitsprüfungen des In- und Auslandes das größte Aufsehen erregt. »ZÜNDAPP« ist das brauchbarste und billigste Verkehrsmittel.

Vertretungen durchwegs mit Reparatur-Werkstätten und Ersatzteillagern an allen wichtigeren Plätzen nicht nur Deutschlands, sondern auch des Auslandes stellen rasch und fachmännisch die Verbindung zwischen uns und unserer Kundschaft her.

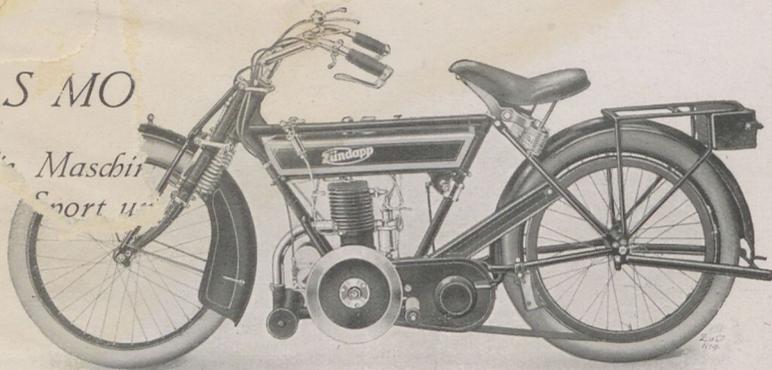


»ZÜNDAPP« Modell 2

- MOTOR:** Zweitaktmotor (Dreikanalsystem) $2\frac{1}{4}$ Ps Leistung, 62 mm Bohrung, 70 mm Hub, 211 ccm Zylinderinhalt, Kurbelwelle aus einem Stück in Bronzebüchsen gelagert, außenliegendes Schwungrad.
- KRAFTÜBERTRAGUNG:** direkt vom Motor auf das Hinterrad durch $\frac{3}{4}$ " Keilriemen.
- RAHMEN:** stark gebauter Ganzstahlrahmen, überall mit im Gesenk geschmiedeten Verbindungsstücken hart verlötet.
- VORDERGABEL:** gut abgefedert und verstärkt.
- RÄDER:** Vorder- und Hinterrad $24 \times 2\frac{1}{4}$ ".
- BRENNSTOFFBEHALTER:** mit Nadelventil ausgerüstet, etwa 6 Liter Fassungsvermögen.
- ÖLUNG:** besonderer Ölbehälter mit $1\frac{1}{2}$ Liter Fassungsvermögen, Ölung erfolgt halbautomatisch.
- SATTEL:** starke Spezialausführung.
- WERKZEUG:** in bester Ausführung, in mit Segeltuch gefüttertem Werkzeugkasten untergebracht.
- LENKSTANGE:** stark gebaut und eine bequeme Stellung gebend, mit allen Stellhebeln in handlicher Lage.
- FUSSRASTEN:** verstellbar, mit Gummi versehen — auf Wunsch Fußbretter (gegen Aufpreis).
- BREMSEN:** zwei, voneinander unabhängig, von welchen die Handbremse auf die Vorderradfelge, die Fußbremse auf die Riemenfelge wirkt.
- SCHUTZBLECHE:** von reichlicher Abmessung, seitlich verkleidet.
- HINTERRADSTÄNDER:** extra breit und standfest.
- GEWICHT:** etwa 60 kg.
- LÄNGE über alles:** 2 Meter.
- BREITE über alles:** 75 cm.
- HÖHE:** 90 cm.
- BRENNSTOFFVERBRAUCH:** 1 Liter auf 45 km Fahrtleistung.
- GESCHWINDIGKEIT:** von 8 bis 57 km pro Stunde.
- FARBE:** schwarz mit Linien.
- BEREIFUNG:** extra stark.

DAS MO

Maschine
Sport 11"



»ZÜNDAPP« Modell GS

Dieses Modell ist in Bauart und Motorstärke dem Modell 2 gleich. Es verfügt jedoch über ein erstklassiges Dreigang-Getriebe mit Kupplung (Korklamellen), Leerlauf und Kickstarter.

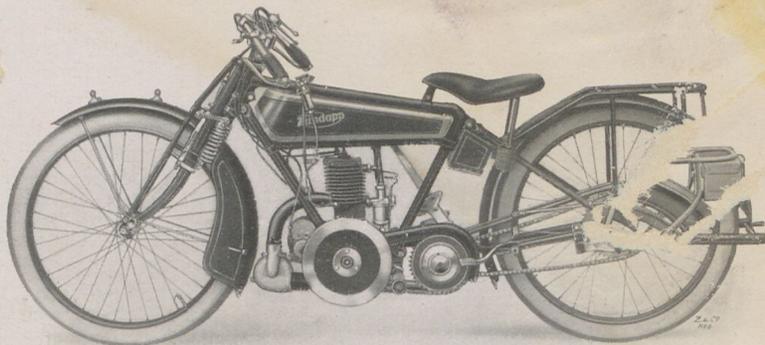
Die Kraftübertragung vom Motor zum Getriebe erfolgt durch Kette und vom Getriebe auf das Hinterrad durch $\frac{3}{4}$ " Keilriemen.

Das Gewicht dieser Maschine beträgt etwa 73 kg.

Die Konstruktion unseres Modells 2 ermöglicht jederzeit einen nachträglichen Einbau des Getriebes, eine Arbeit, die jeder unserer Vertreter innerhalb kürzester Zeit ausführen kann. Bei der nachträglichen Bestellung des Getriebes sende man das alte Schwungrad ein, damit die daran befestigte Riemenscheibe durch ein Kettenrad ersetzt wird. Der Getriebekasten wird mit Bolzen am Motoraufhängeblech und an der Hinterbrücke aufgehängt, der Kupplungshebel und der Bowdenzug angebracht und der Fußbremshebel etwas gekröpft. Nachdem der Schalthebel eingebaut ist, wird die Kette aufgelegt und die Maschine ist fahrbereit.

Die Vorzüge des »ZÜNDAPP«-Motorrades

1. Einfachste Bauart unter Verzicht auf jede unnötig teure Ausstattung.
2. Einfache Bedienung, für jeden des Radfahrens Kundigen leicht zu erlernen.
3. Ruhiger, stoßfreier Lauf und leichtes Anspringen.
4. Hohe Betriebssicherheit infolge Verwendung erstklassigen Materials und peinlich sorgfältiger Herstellung.
5. Trennung von Öl und Benzin, daher erhöhte Leistung und größte Wirtschaftlichkeit.
6. Geringe Abnutzung.
7. Leichtes Gewicht und handliche, niedrige Bauart.



»ZÜNDAPP« Modell K 249

- MOTOR :** Zweitaktmotor $2\frac{1}{2}$ Ps Leistung, 62 mm Bohrung, $82\frac{1}{2}$ mm Hub
249 ccm Zylinderinhalt, Kurbelwelle aus einem Stück auf Kugellagern gelagert, außenliegendes Schwungrad, die Kühlfläche ist durch breitere Kühlrippen vergrößert.
- GETRIEBE :** Dreigang-Getriebe mit Kupplung (Korklamellen), Leerlauf, Kickstarter und Stoßfänger.
- KRAFTÜBERTRAGUNG :** durch $\frac{5}{8}$ '' Rollenkette.
- RAHMEN :** Ganzstahlrahmen. Die gesenkgeschmiedeten Verbindungsstücke sind mit den nahtlos gezogenen Stahlrohren ausschließlich durch Hartlötlung bezw. Verschraubung miteinander verbunden.
- VORDERGABEL :** verstärkt und nach dem sogen. Paralogrammtyp abgefedert.
- RÄDER :** $26 \times 2\frac{1}{4}$ ''.
- BRENNSTOFFBEHALTER :** nach hinten abgedrängt, etwa $6\frac{1}{2}$ Liter Fassungsvermögen.
- ÖLUNG :** besonderer Ölbehälter mit $1\frac{1}{2}$ Liter Fassungsvermögen, Ölung erfolgt durch eine ganzautomatische Ölpumpe. Um aber die größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten, rüsten wir die Maschine auch noch mit einer halbautomatischen Handölpumpe aus.
- SATTEL :** starke Spezialausführung, besonders tief gelagert.
- WERKZEUG :** in bester Ausführung mit Werkzeugrolle in wasserdichtem Kasten unter dem Sattel angebracht.
- LENKSTANGE :** stark gebaut und eine bequeme Stellung gebend, mit allen Stellhebeln in handlicher Lage, auf Wunsch gerader oder tiefer Lenker.
- USSRASTEN :** verstellbar, mit Gummiüberzug, auf Wunsch Fußbretter (gegen Aufpreis).
- BREMSEN :** zwei, voneinander unabhängig, von welchen die Handbremse auf die Vorderradfelge und die Fußbremse auf die Hinterradnabe wirkt.
- SCHUTZBLECHE :** von reichlicher Abmessung, seitlich verkleidet.
- HINTERRADSTÄNDER :** extrabreit und standfest.
- GEWICHT :** ca. 76 kg.
- LÄNGE über alles :** 205 cm.
- BREITE über alles :** 75 cm.
- HÖHE :** 95 cm.
- BRENNSTOFFVERBRAUCH :** 1 Liter auf 38 km Fahrleistung.
- GESCHWINDIGKEIT :** von 4 bis 70 km pro Stunde.
- FARBE :** schwarz, mit Linien abgesetzt.
- BEREIFUNG :** extra stark.

Weitere Vorzüge unseres K-Modells

DAS *Neu* möglichst große Stabilität zu erreichen, wurden zur Aufhängung der *Motor* mit den Rahmen verlöteten vorderen Motor-*Motor* und Rahmen-*Motor* verwendet, die am Steuerkopf mit dem Rahmen-*Motor* verbunden sind. Die Vorderradfederung gehört zum sogen. *Sport* und trägt ganz wesentlich zum ruhigen, stoßfreien Lauf der

Die Kugelwelle ist aus einem Stück herausgearbeitet und auf Kugellagern montiert. Die Kühlfläche des Zylinders wurde durch breitere Kühlrippen so vergrößert, daß sie allen an einen Hochleistungsmotor zu stellenden Anforderungen genügt.

Ferner haben wir das K-Modell mit einer ganzautomatischen Ölpumpe bester Konstruktion ausgerüstet, die einer besonderen Wartung mit Ausnahme der Einstellung nicht bedarf. Um aber die größtmögliche Sicherheit zu gewährleisten, rüsten wir die Maschine auch noch mit einer halbautomatischen Hand-*Ölpumpe* aus.

Das Gewicht der Maschine ist möglichst weit nach vorn und möglichst tief verlegt. Dadurch wird im Verein mit der an und für sich niedrigen Bauart eine größere Sicherheit im Fahren gewährleistet. Die Bodenfreiheit ist aber trotzdem so groß, daß auch schlechte ausgefahrene Straßen damit befahren werden können.

Die Kraftübertragung erfolgt sowohl vom Motor zum Getriebe, als auch vom Getriebe zum Hinterrad durch eine $\frac{3}{8}$ " Rollen-Kette. Der beim kombinierten Ketten-Riemenantrieb durch den Keilriemen entstehende Reibungsverlust kommt dadurch in Wegfall.

Als Getriebe findet ein Dreigang-Getriebe mit Kupplung, Leerlauf, Kick-starter und Stoßfänger Verwendung. Das Getriebe ist in einer Führungsbrücke durch zwei Schrauben in einfachster Weise aufgehängt und zur Regulierung sowohl der vorderen als auch der hinteren Kette vor- und rückwärts verschiebbar. Seitliche Verschiebungen des Getriebes sind ausgeschlossen.

Die Hinterrad-Nabenbremse, die mit dem linken Fuß bedient wird, ist gut durchgebildet und durchaus zuverlässig. Für das Vorderrad ist eine Handbremse vorgesehen, die auf die Radfelge wirkt.

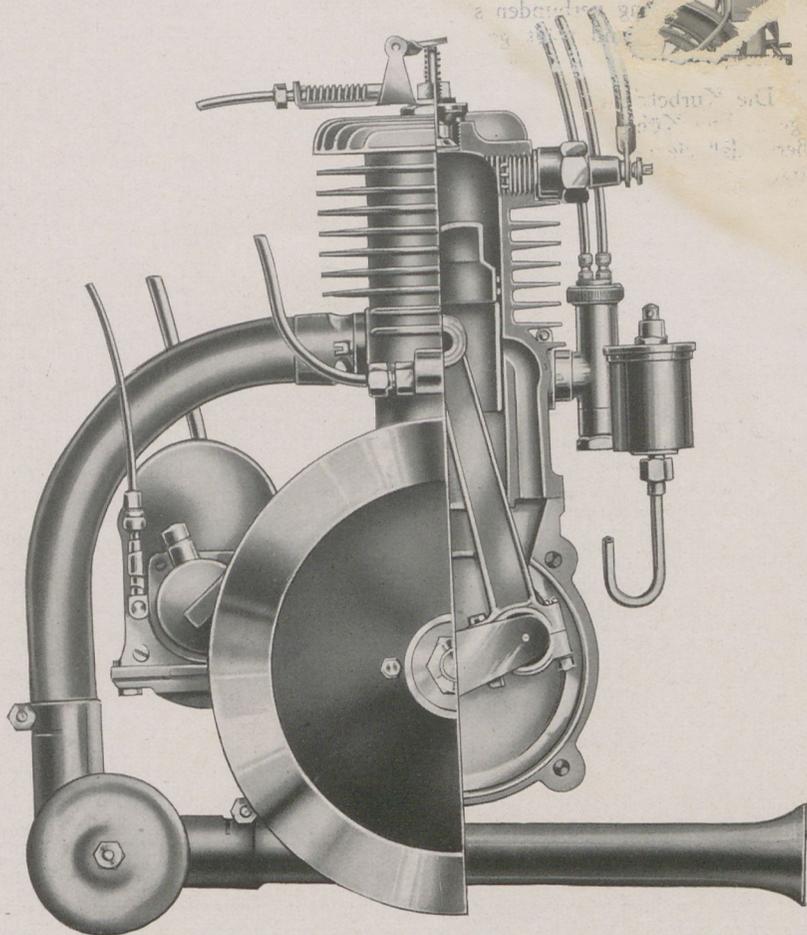
Zwischen Bereifung und Schutzblechen ist ein möglichst großer Zwischenraum gelassen, damit Schmutz und Schnee kein Hindernis für das Fahren bilden können. Die Benzin- und Öleinfüllöffnungen sind so groß gehalten, daß auf einen Einfülltrichter verzichtet werden kann.

Der Werkzeugkasten wurde an einem Platz unter dem Sattel angebracht, der möglichst wenig Erschütterungen ausgesetzt ist.

Die Geschwindigkeit beträgt beim Modell K 249 4-70 km pro Stunde und genügt somit allen praktischen Bedürfnissen.

Die Wirkungsweise des Zweitaktmotor

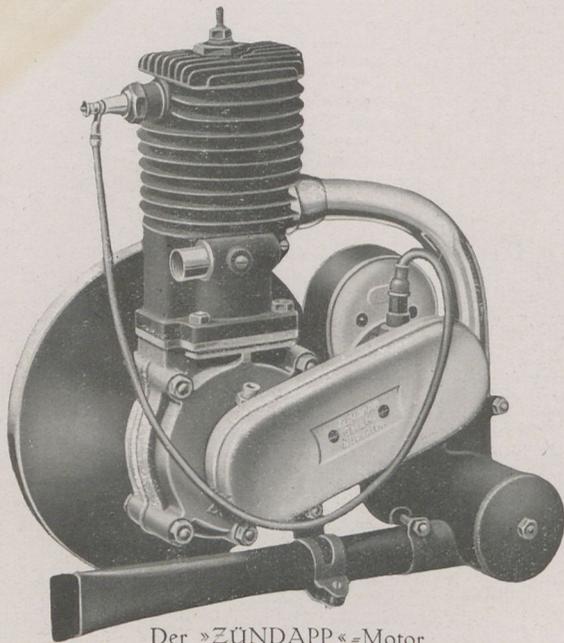
Der Zweitaktmotor leistet im Gegensatz zum Viertaktmotor
drehung einen Arbeitstakt. Der Zündapparat hat drei Kanäle



Der »ZÜNDAPP«-Motor
mit Magnetapparat, Vergaser und Auspuffleitung

Seite den Einlaßkanal, hinten den Überströmkanal und vorne den Auslaßkanal.
Durch Drehung der Kurbelwelle wird der Kolben nach oben geschoben und saugt

hierbei durch den Vergaser und das Kurbelgehäuse während des letzten Teiles
 seines Hubes ein Gemisch von Betriebsstoff und Luft an. Bei weiterer Drehung
 schließt der Kolben den Einlaßkanal und preßt das Gemisch im Kurbelgehäuse
 zusammen. In der tiefsten Stellung des Kolbens in seiner tiefsten Stellung den Überströmkanal frei-
 stellt, durch den das Gemisch durch diesen in den Raum über dem Kolben
 strömt. Jetzt geht der Kolben beim Drehen der Kurbelwelle wieder nach
 oben, das Gemisch stark zusammen. In der Höchststellung des Kolbens
 erzeugt die Zündkerze die elektrische Funke über, die das Gemisch entzündet



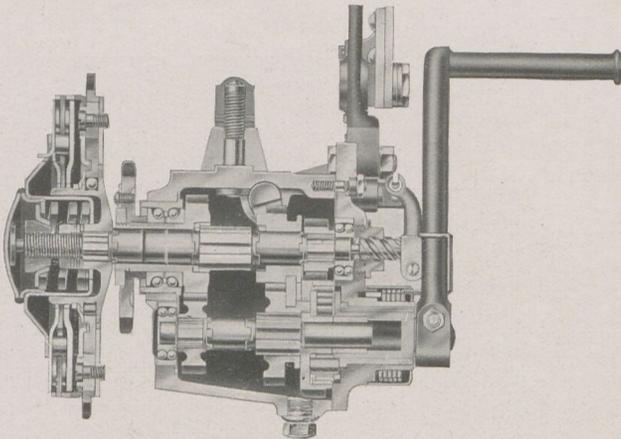
Der »ZÜNDAPP«-Motor
 (Magnet-Antrieb-Seite)

und den Kolben nach unten treibt. Kurz vor dem tiefsten Punkt, den der Kolben
 erreicht, wird der Auslaßkanal frei und nun entweichen die verbrannten Gase
 unter Knall, der durch den Auspufftopf gedämpft wird, ins Freie. Während
 einer kurzen Zeit hält der Kolben Überström- und Auslaßkanal gleichzeitig offen
 und hierbei verdrängt das einströmende frische Gemisch das verbrannte. Damit
 es nicht unmittelbar über den Kolben zum Auslaßkanal entweichen kann, hat der
 Kolben einen muldenförmigen Ableiter. Dieser Vorgang wiederholt sich bei
 jeder Umdrehung der Kurbelwelle.

Das Dreigang-Getriebe

Das »ZÜNDAPP« = Dreigang = Getriebe mit Kickstart... das in unsere sämtlichen Modelle eingebaut werden kann, zeichnet sich vor allem durch große Einfachheit, geringes Gewicht und geringen Umfang aus. Von dem, daß dadurch ist nicht mehr, wie bisher, am Sattelrohr, sondern mittels einer Befestigung direkt am Getriebe befestigt. Dies hat den Vorzug, daß die Schaltung stets richtig eingestellt ist. Die durch das Verlängern oder Verkürzen der Getriebe-Kette sonst erforderliche Nachstellung des Schaltgestänges kommt also in Wegfall.

Der Getriebekasten besteht aus Aluminium = Guß. Das Getriebe hat nur sechs Zahnräder. Beim Schalten der Gänge wird lediglich das mittlere Räderpaar



Schnitt durch das
»ZÜNDAPP« = Dreigang - Getriebe
mit Kickstarter

verschoben, wodurch das Schalten der einzelnen Zahnräder überflüssig wird. Dadurch wird natürlich die Lebensdauer des Getriebes wesentlich erhöht.

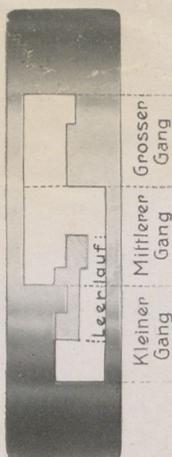
Der KICKSTARTER = ANTRIEB erfolgt durch die kleine Übersetzung.

Die KUPPLUNG hat Korkeinsätze, die eine gute Reibfläche geben.

In das Dreigang-Getriebe, welches für das K-Modell Verwendung findet, sind außerdem Gummipuffer als STOSSFÄNGER eingebaut.

Die SCHALTUNG DER GÄNGE ist aus nachstehender Abbildung ohne weiteres ersichtlich. Der im Schnitt gezeichnete (schraffierte) Schalthebel steht

hier auf Leerlauf. Das Einstellen der Schaltung erfolgt durch Herausnehmen des Bolzens A und Drehen des Gabelstückes B. Bei richtiger Einstellung soll der Schalthebel nach vorne und hinten gleich viel Bewegung haben zwischen dem Eingriff in die erste und zweite Übersetzung.



Schaltsegment

Der im Schnitt gezeichnete (schraffierte) Schalthebel steht auf Leerlauf

Das Wechseln der Gänge geschieht durch Entkupplung mit dem Hebel an der Lenkstange und scharfes Verbringen des großen Hebels in die gewünschte Stellung. Auf der Schaltplatte sind Rasten angebracht, welche die betreffenden Stellungen der Gänge und des Leerlaufs sichern. Nach ungefähr 1500 km Fahrt ist neues Öl nachzufüllen. Es empfiehlt sich, das alte Öl von Zeit zu Zeit durch die untere Ölschraube abzulassen und dann durch die obere Ölschraube $\frac{1}{4}$

Liter frisches Getriebeöl einzufüllen.

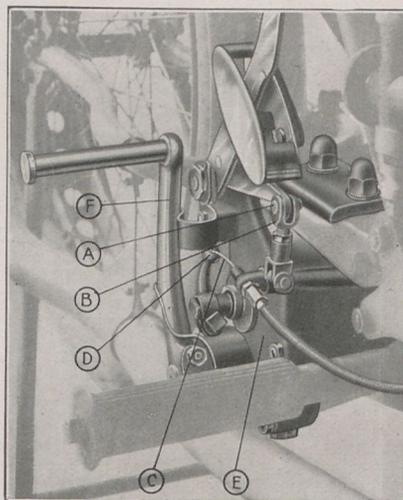
Alle Verbindungen am Schaltgestänge sollten öfters geölt werden, hauptsächlich die Rasten der Schaltscheiben

und der V-förmige Schlitz des Hebels. Die Kupplung darf nicht geölt werden.

Um das Getriebe auseinanderzunehmen entferne man das Kupplungskabel C aus dem Hebel D und den Bolzen A aus dem Gabelstück B. Hierauf werden die fünf Haltemuttern des Getriebedeckels E abgeschraubt und dieser abgenommen. Sollte der Deckel festsitzen, so schlage man mit

einem Holzhammer gegen die Innenseite des Kickstarter-Hebels F. Nach Abnahme des Deckels kann man die Getriebeteile herausnehmen.

Beim Zusammenbau des Getriebes ist zu beachten, daß die Kugellager richtig sitzen. Der Deckel läßt sich dann ohne jede Gewalt wieder aufschrauben.



Einbau des Dreigang-Kickstarter-Getriebes

- | | |
|------------------|---------------------|
| A Bolzen | D Hebel |
| B Gabelstück | E Getriebe-Deckel |
| C Kupplungskabel | F Kickstarter-Hebel |

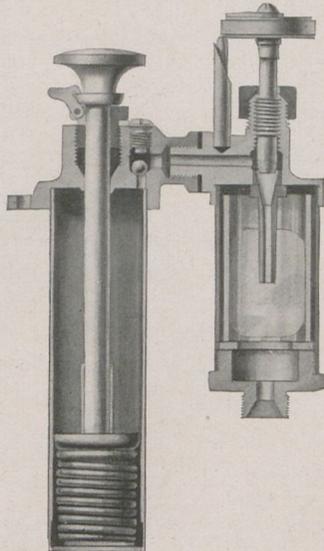
Die Ölung

Die beim »ZÜNDAPP«-Motorrad durchgeführte Trennung von Öl und Benzin hat den Vorzug, daß das Öl unmittelbar in die Lager geleitet wird, ohne mit dem Benzin in Berührung zu kommen, ganz abgesehen davon, daß dadurch auch die Leistung der Maschine erhöht und eine größere Wirtschaftlichkeit erzielt wird. Das Gasgemisch im Zylinder bleibt dadurch verhältnismäßig frei von Ölschmutz. Die Ölung erfolgt durch getrennte Leitungen zunächst in den Zylinder, in die Hauptlager der Kurbelwelle und durch die hohle Kurbelwelle in die Pleuelstange.

Die halbautomatische Ölung

Unsere Modelle 2 und GS sind mit einer halbautomatischen Ölpumpe laut untenstehender Abbildung ausgerüstet. Der Arbeitsgang derselben ist folgender:

Beim Herunterdrücken des Pumpenkolbens entsteht über diesem ein luftverdünnter Raum, der das Öl in den Pumpenzylinder saugt. Gleichzeitig wird

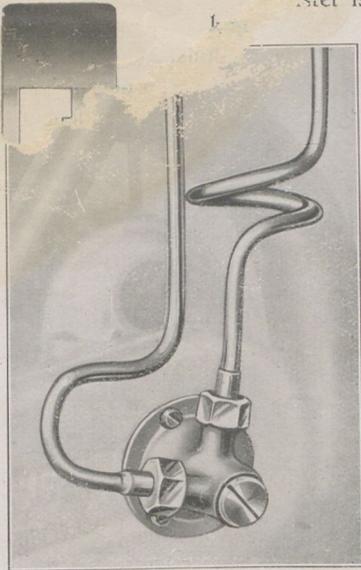


Schnitt durch die halbautomatische Ölpumpe

die unterhalb des Kolbens liegende Spiralfeder zusammengepreßt. In dem Bestreben, sich auszudehnen, drückt sie den Kolben nach oben und dabei auch das Öl, das sich dann in die zum Zylinder und zum Hauptlager führenden Leitungen ergießt. Die Einstellung des Ölzuflusses erfolgt durch eine Schraube mit Zifferblatt.

hier auf Leerlauf. Diese ganzautomatische Ölung

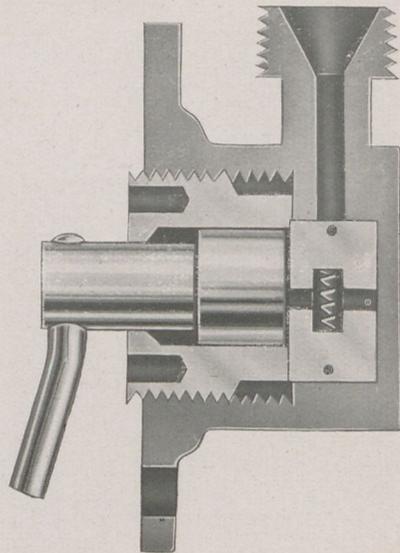
des Bolzens A und Γ K 249 findet eine ganzautomatische Ölpumpe neuester
 der Schalthebel nach vor die einer besonderen Wartung mit Ausnahme der
 Eingriff in die erste und z nicht bedarf. Diese automatische Pumpe, die mit
 stet ist, sitzt auf dem Magnetantrieb-Schutzdeckel



Sitz der ganzautomatischen Ölpumpe

es dann durch die Druckleitung in das
 links am Tank befindliche Schauglas, von
 wo aus dann das Öl – wie schon bei der
 halbautomatischen Pumpe beschrieben –
 in die Schmierstellen weitergeleitet wird.
 Mit der zunehmenden Fahrgeschwindigkeit
 der Maschine steigert sich der Ölzufluß
 automatisch. – Die von uns verwendete
 automatische Ölpumpe unterscheidet sich
 aber dadurch vor vielen anderen Typen,
 als durch eine besondere Öl-Regulier-Schraube
 der Ölzufluß den jeweiligen Ge-
 lände und Witterungsverhältnissen angepaßt
 werden kann, denn der Ölbedarf einer
 Maschine hängt ja nicht allein von der
 Geschwindigkeit ab, sondern von deren Be-
 lastung, von der evtl. zu überwindenden
 Steigung, von der jeweiligen Witterung usw.

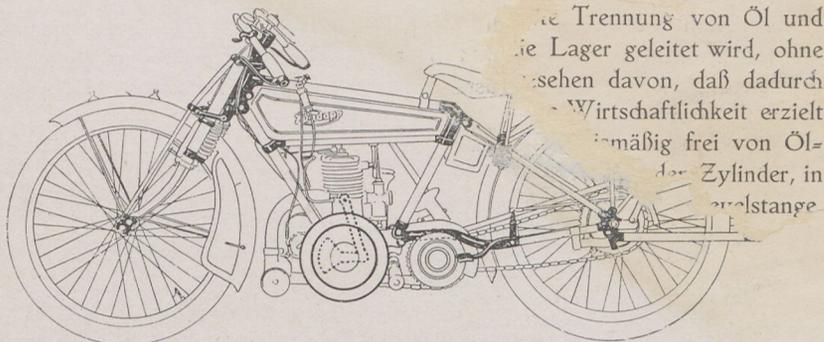
und besteht im Wesentlichen aus einem
 Aluminium-Gehäuse und zwei Förder-
 flügeln. Letztere werden durch einen
 am Kettenrand des Magnetantriebs be-
 festigten Antriebsbolzen in Bewegung
 gesetzt, saugen das Öl durch die Saug-
 leitung aus dem Öltank an und pumpen



Schnitt

durch die ganzautomatische Ölpumpe

Der Rahmen



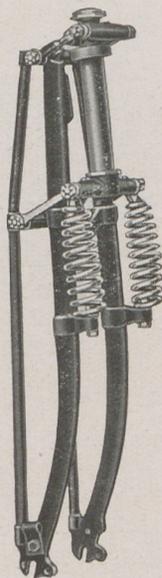
Verwendung von Schmiedestücken

⟨Die Gesenkschmiedestücke sind mit Ausnahme von Schwungscheibe, Kurbelwelle und Pleuelstange vollschwarz angelegt.⟩

Zur Herstellung des Rahmens, der ganz aus Stahl besteht, verwenden wir grundsätzlich nur nahtlos gezogene Rohre bester Qualität und im Gesenk geschmiedete Verbindungsstücke, die nicht, wie bei vielen billigeren Maschinen, durch Schweißung, sondern ausschließlich durch Hartlötung und Verschraubung miteinander verbunden sind. Die dadurch erreichte erhöhte Stabilität trägt ganz wesentlich zur Sicherheit des Fahrers bei. In welchem ausserordentlichem Maße beim »Zündapp«-Rahmen Gesenkschmiedestücke verwendet werden, ist aus vorstehender Abbildung ersichtlich.

Die Vorderrad-Federung

Eine besonders bewährte und zuverlässige Bauart — zum sogen. Parallelogrammtyp gehörend — hat hier Verwendung gefunden. Die Weichheit und Geschmeidigkeit dieser Federung trägt ganz erheblich zum ruhigen, stoßfreien Lauf der Maschine bei.

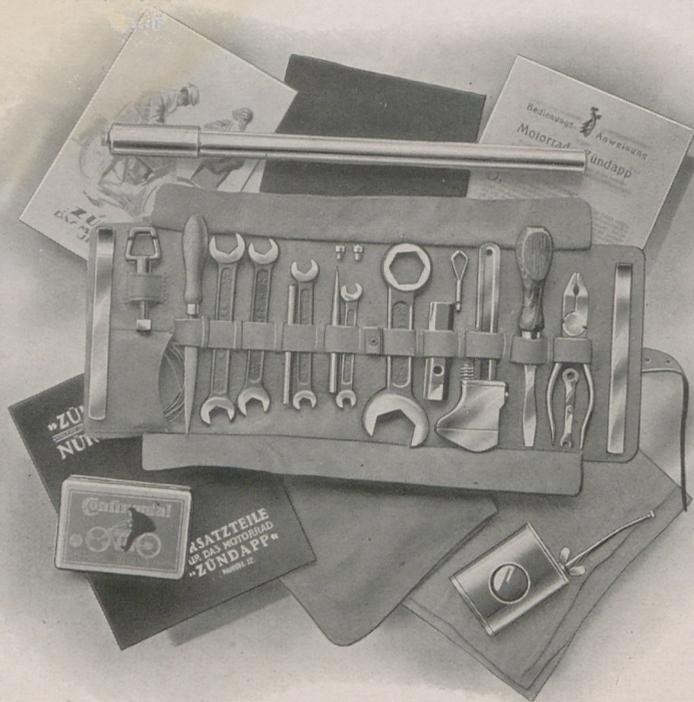


Vordergabel mit Federung

geworden sind. J
entstandenen S

Das Werkzeug

Für die von d
reifung, Zündanme beigegebene Werkzeug stellt eine Auslese des Besten
beschränkt sich Werkzeuges ist der Fahrer in der Lage, jede Arbeit an
Se zeug hine zuzunehmen.
fallende



Vollständiger Werkzeugsatz in Lederrolle
neben sonstigem Zubehör

Bei den Modellen 2 und GS ist das Werkzeug in einem mit Segeltuch
gefülltem Werkzeugkasten unter dem Gepäckträger angebracht. Beim Modell
K 249 befindet sich in einer besonderen Werkzeugrolle aus Leder, die in dem
Kasten unter dem Sattel mitgeführt wird.

ALLGEMEINE VERKAUF UND LIEFERUNGSBEDINGUNGEN

aufgestellt nach den Richtlinien des Reichsverbandes der Auto...

ERFÜLLUNGSORT. Erfüllungsort und Gerichtsstand für alle Verträge sind die beiden Teile der Sitz der Hersteller-Firma.

PREISE. Die Preise verstehen sich unverbindlich ab Fabrik und netto, ohne Skonto oder sonstigen Nachlaß. Die Verpackung wird zu dem jeweils festgesetzten Tagespreis berechnet und kann bei freier Rücksendung zur Hälfte des berechneten Betrages gutgeschrieben werden. Anfuhr, Fracht, Versicherungsgebühren und Zollspesen gehen zu Lasten des Käufers.

ZAHLUNG. Die Zahlung hat vor Abgang der Maschinen bzw. bei Anzeige der Versandbereitschaft – für Ersatz- und Zubehörteile sofort nach Empfang unserer Rechnung – in bar, ohne jeden Abzug unmittelbar an uns zu erfolgen. Zurückbehaltung der Zahlung oder Aufrechnung wegen irgendwelcher Gegenansprüche des Bestellers sind ausgeschlossen.

LIEFERUNG. Die liefernde Firma bleibt bemüht, die vereinbarten Lieferfristen nach Möglichkeit einzuhalten. Schadenersatz irgendwelcher Art oder Verzinsung der geleisteten Zahlung etwa infolge verspäteter Ablieferung oder Nichtbelieferung wird nicht geleistet. Auch kann wegen Verspätung, falls diese sechs Monate nicht übersteigt, der Auftrag nicht annulliert werden. Im Falle des Ausstandes (auch bei Unterlieferanten), des Krieges, der Kriegsbereitschaft, der Aussperrung oder überhaupt bei jeder Betriebs- bzw. Verkehrsstörung hat die liefernde Firma die Wahl, von der Lieferung entweder ganz abzusehen oder diese bis zum Wiedereintritt normaler Zustände hinauszuschieben. In diesem Falle wird lediglich die Anzahlung erstattet. Die Lieferzeit beginnt erst vom Datum der geschehenen Anzahlung an zu laufen.

Die liefernde Firma behält sich Änderungen der Konstruktion und Ausstattung während der Lieferzeit vor.

Die Angaben in Druckschriften über Gewichte, Betriebskosten, Geschwindigkeiten usw. sind als annähernde Angaben ohne Verbindlichkeit zu betrachten.

ÜBERNAHME. Der Käufer bzw. sein Vertreter hat das Recht, das Kaufobjekt vor Absendung zu prüfen.

Verzichtet er auf die Prüfung ausdrücklich oder stillschweigend, so gilt das Objekt bei Verlassen des Werkes als ordnungsgemäß geliefert.

GEWÄHRLEISTUNG. Die Gewähr der liefernden Firma wird während der Dauer von sechs Monaten nach erfolgter Ablieferung geleistet. Sie wird nach Wahl der Fabrik in Reparatur oder Ersatz portofrei eingesandter Gegenstände bestehen, die infolge nachweislicher Material- oder Arbeitsfehler schadhaft oder unbrauchbar

geworden sind. Jeder Ersatz eines mittelbar oder unmittelbar in irgendeiner Form entstandenen Schadens wird ausdri...

Für die von der liefernden Firma 1... erzeugten Teile, wie z. B. Be-
reifung, Zündapparate, Meßinstrumente, Laternen, Antriebsriemen, Ketten usw.
beschränkt sich die Gewähr auf die Abtretung der etwaigen ihr gegen den Er-
zeuger wegen des Mangels zustehenden Ansprüche. Eine unter die Gewähr
fallende Reparatur oder Ersatzlieferung berechtigt keinesfalls zur Wandlung des
Kaufs, Minderungs des Kaufpreises oder Schadenersatz irgendwelcher Art.

Werden Schäden oder Mängel am Motorrad gefunden oder vermutet, deren
unentgeltliche Abstellung auf Grund der Gewähr beansprucht wird, so ist das
Motorrad oder sind die schadhaften Teile desselben fracht- bzw. portofrei der
Fabrik zur Prüfung einzusenden. Die Rücksendung erfolgt auf Kosten und Gefahr
des Einsenders. Bei etwaigen Transportschäden kann nur die Eisenbahnverwaltung
haftbar gemacht werden. Unentgeltlich ersetzte Teile werden Eigentum der Fabrik,
Montage und Reisespesen eines zu entsendenden Monteurs gehen in allen Fällen
zu Lasten des Auftraggebers. Die Gewährleistungspflicht erlischt, wenn, abgesehen
von Notfällen, Reparaturen von anderer Seite als der liefernden Fabrik vor-
genommen werden. Das gleiche gilt, wenn das Motorrad von irgendwelcher
anderer Seite außer durch die liefernde Fabrik verändert wurde oder Ersatz
einzelner Teile durch Teile fremden Ursprungs erfolgte. Im übrigen gelten, soweit
hier nicht etwas anderes bestimmt ist, die gesetzlichen Bestimmungen über die
Gewährleistungspflicht.

NEBENABREDEN. Besondere Vereinbarungen, insbesondere solche mit den beauf-
tragten Wiederverkäufern usw., sowie telefonische Abmachungen sind nur dann
für die Herstellerfirma verbindlich, wenn sie schriftlich von ihr bestätigt werden.

»ZÜNDAPP«

GESELLSCHAFT FÜR DEN BAU VON SPEZIALMASCHINEN M. B. H.

NÜRNBERG

MOLTKESTRASSE 13—17

FERNSPRECHER NR. 12200—12204 / DRAHTANSCHRIFT: ZÜNDAPP

acc. Hilday
Typhlocyba
No. 0004

