

ZÜNDAPP

175-Trophy

250-Trophy

BEDIENUNG
UND PFLEGE



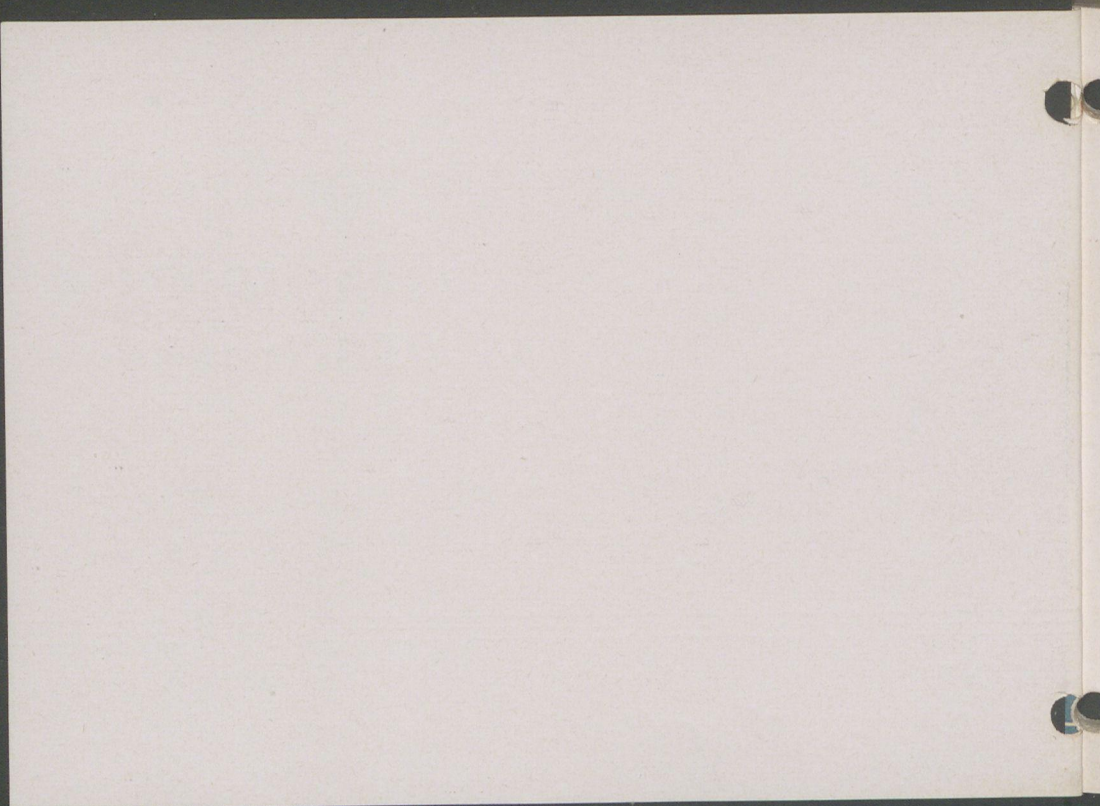
ZÜNDAPP-MOTORRAD

175-Trophy
250-Trophy

Bedienung und Pflege



Ausgabe April 1958



Vorwort

Wir freuen uns, daß Sie sich bei der Wahl Ihres Fahrzeuges zu einer „Zündapp“ entschlossen haben. Unsere langjährige Erfahrung im Bau von Motorrädern garantiert Ihnen ein werkstoff- und handwerklich einwandfreies Fahrzeug, das weitverzweigte Zündapp-Händlernetz eine tadellose Betreuung Ihrer „Trophy“.

Vor Antritt der ersten Fahrt sollten Sie nicht versäumen, sich eingehend mit der Bedienung Ihres Fahrzeuges vertraut zu machen. Jeder Fahrzeugtyp hat seine besonderen Merkmale, so daß Sie auch als langjähriger Motorradfahrer gut daran tun, den Abschnitt „Die erste Fahrt“ aufmerksam durchzulesen.

Sie haben zweifellos den Wunsch, den Wert und die Zuverlässigkeit Ihres Fahrzeuges möglichst lange zu erhalten. Hierzu verhilft Ihnen der 2. Teil der Bedienungsanleitung, der alles für Sie Wissenswerte enthält.

Auch an den technisch interessierten Fahrer haben wir gedacht und die Abschnitte „Beschreibung“ und „Abhilfemaßnahmen“ beigefügt.

Wußten Sie übrigens, daß gerade die ZÜNDAPP-Fahrer wegen ihres rücksichtsvollen Fahrens bekannt sind? Wir bitten deshalb auch Sie, sich die Fahrweise anzueignen, die der großen Zahl der ZÜNDAPP-Fahrer in aller Welt zu ihrem guten Ruf verholfen hat und wünschen Ihnen

Viel Freude mit Ihrer „Trophy“.

Z Ü N D A P P - W E R K E G . M . B . H . N Ü R N B E R G - M Ü N C H E N
W E R K N Ü R N B E R G

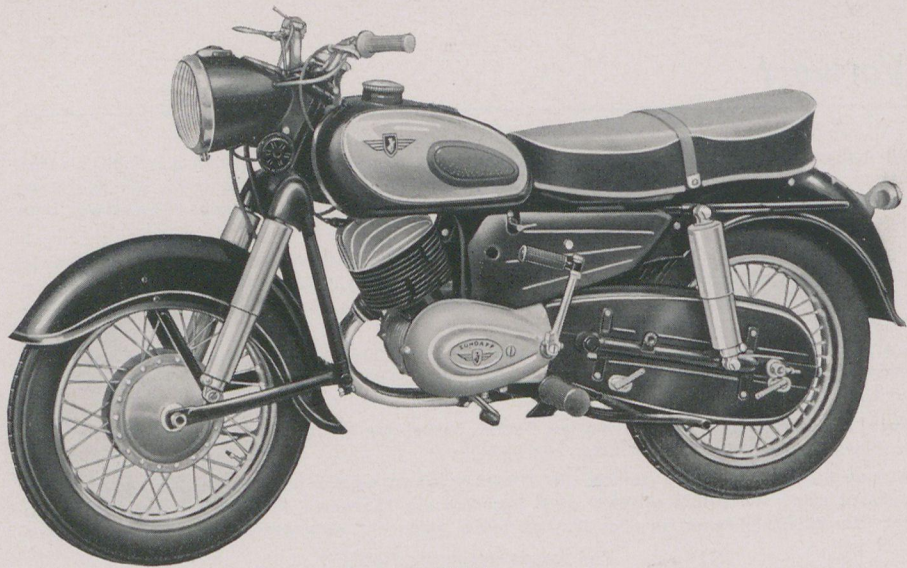


Bild 1
175-Trophy linke Seite

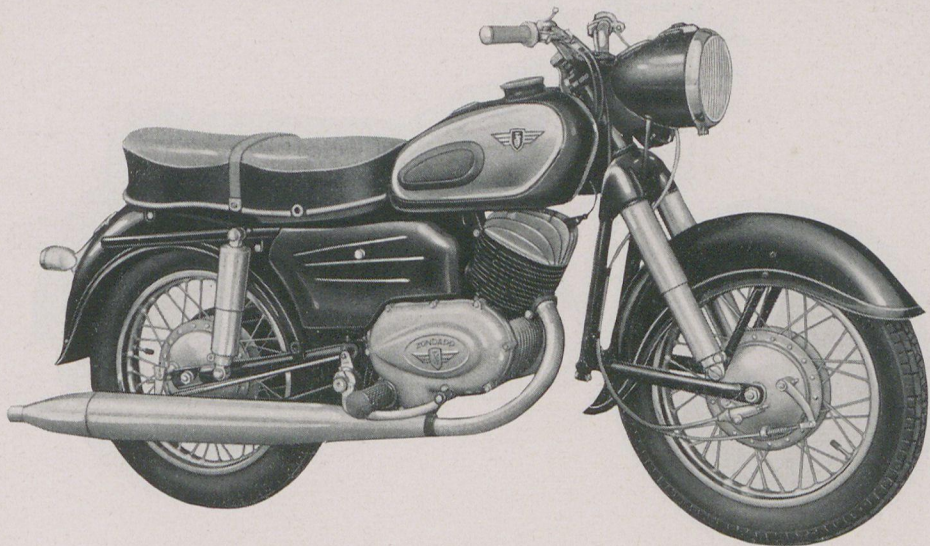


Bild 2
175-Trophy rechte Seite

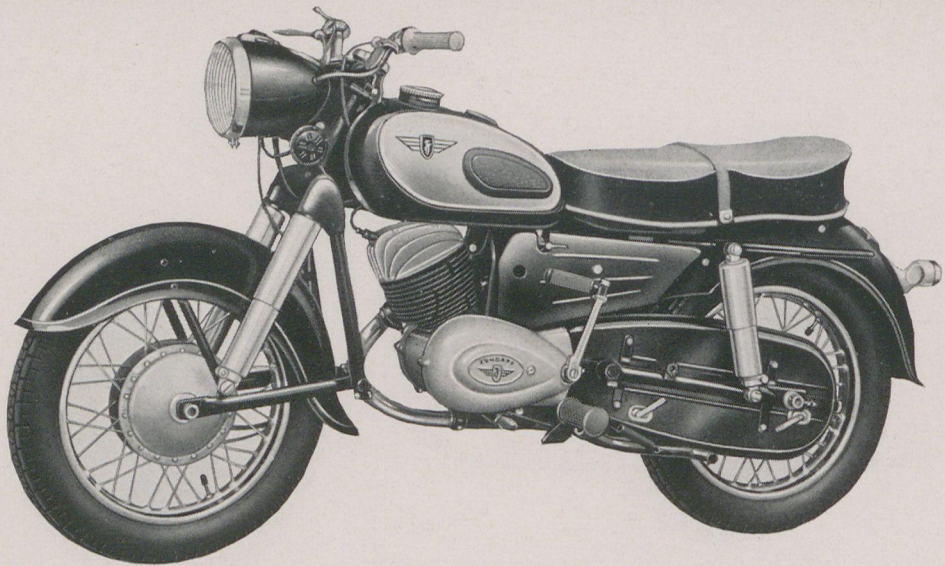


Bild 3
250-Trophy linke Seite

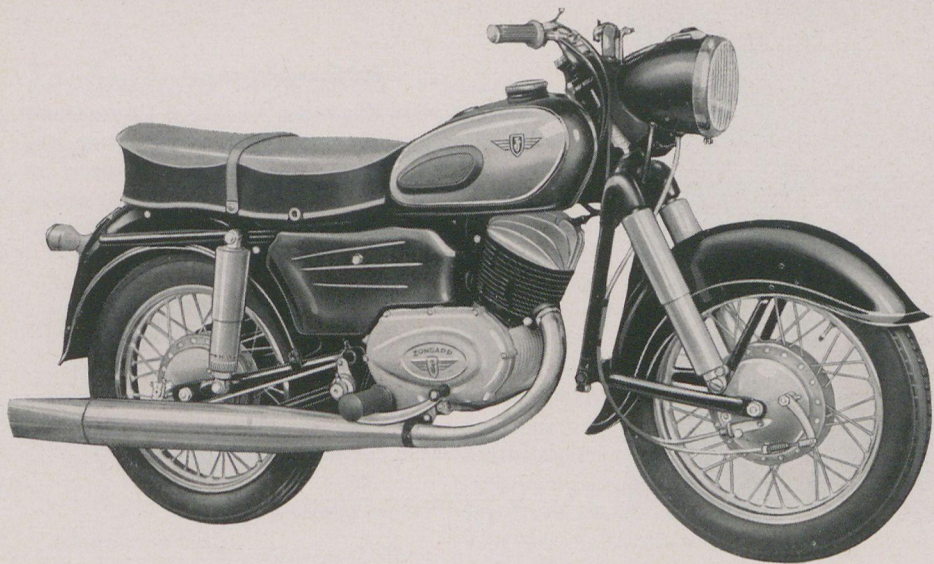


Bild 4
250-Trophy rechte Seite

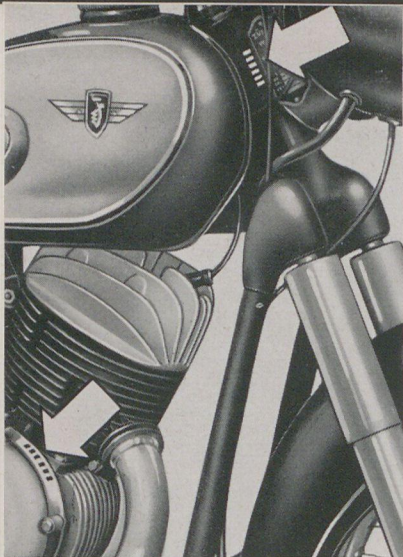


Bild 5

Fahrzeugdaten

Bitte versäumen Sie nicht, nach der Übernahme Ihres Fahrzeuges in untenstehende Spalten die besonderen Daten Ihrer „Trophy“ einzutragen. Im Schriftverkehr mit dem Werk bitten wir, außer dem augenblicklichen Kilometerstand diese Angaben nicht zu vergessen.

.....
Name des Besitzers

.....
Anschrift des Besitzers

.....
Name und Anschrift des Händlers

.....
Datum der erstmaligen Zulassung

.....
Fahrgestell-Nr.

.....
Motor-Nr.

.....
Besondere Änderungen am Fahrzeug

Technische Angaben 175-Trophy

Motor

Arbeitsverfahren	Zweitakt
Zylinderzahl	1
Hub	62 mm
Bohrung	60 mm
Hubraum	174 ccm (nach Steuerformel)
Verdichtungsverhältnis	1 : 6,7
Leistung	10,5 PS bei 5400 U/min
Drehmoment	max. 1,64 mkg bei 4200 U/min
Kolbenspiel	0,06 mm
Elektrische Anlage	Batterie-Lichtzündmaschine (spannungsregelnd) Typ Noris MLZn 60/6/1600 R
Zünderstellung	Vorzündung 3,5 mm v.o.T. = $24^{\circ} 30' \pm 2^{\circ}$ v.o.T.
Zündkerze	Bosch W 240 T 11, Beru 240/14u2
Elektrodenabstand	0,7 mm
Batterie	6 Volt 8 Ah

Kühlung	Luftkühlung
Motorschmierng	Mischungsschmiering 1 : 25
Zweischiebervergaser	Typ Bing 2/24/46
	Durchlaß 24 ø
	Kraftstoffdüse 110
	Nadelstellung von oben Raste 2
	Nadeldüse 2,70
	Leerlaufdüse 45
	Luftregulierschraube offen 1-1½ Umdr.
Kupplung	Mehrscheiben in Öl
Wechselgetriebe	Zündapp-Wechselgetriebe
Anzahl der Gänge	4

Übersetzung im Getriebe:

1. Gang	1 : 3,14
2. Gang	1 : 1,964
3. Gang	1 : 1,405
4. Gang	1 : 1

Kraftübertragung von Wechsel- getriebe auf Hinterrad	Rollenkette, gekapselt (1/2" x 5/16", 116 Glieder)
Übersetzung vom Wechsel- getriebe zum Hinterrad	1 : 2,75

Fahrgestell:

Rahmen	Zentralrohrrahmen
Lenkkopflagerung	Kugellager
Vordergabel	Langarmschwinge mit Federbeinen
Hinterrad	Schwingfederung, mit 2 Ölstoßdämpfern

Bremsen:

Fußbremse	Gestängebremse auf Hinterrad wirkend
Handbremse	Seilzugbremse auf Vorderrad wirkend

Räder:

Felgenreiße	1,85 B x 16
Reifenreiße	vorn 3,00-16 hinten 3,25-16

Fahrzeug:

Länge	1900 mm
Breite	620 mm
Höhe	960 mm
Sattelhöhe	720 mm
Radstand	1260 mm
Wendekreis	4800 mm
Betriebsfertiges Eigengewicht	133 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	285 kg
Höchstgeschwindigkeit	bis 95 km/h

Füllmengen

Kraftstoff:

Kraftstoffbehälter	13,5 Liter (davon Vorrat 2 Liter)
--------------------	-----------------------------------

Schmierstoff:

Motor MobilMix TT, selbstmischend, für Zwei-
takter, dem Kraftstoff im Verhältnis 1 : 25
beigemischt oder ein gleichwertiges,
selbstmischendes Zweitakt-Markenöl,
oder ein gleichwertiges Markenöl
SAE 30-SAE 50

Wechselgetriebe 650 ccm bei
über +15° C Außentemperatur
Motorenöl SAE 40-50
unter +15° C Außentemperatur
Motorenöl SAE 20

Technische Angaben 250-Trophy

Motor

Arbeitsverfahren	Zweitakt
Zylinderzahl	1
Hub	70 mm
Bohrung	67 mm
Hubraum	245 ccm (nach Steuerformel)
Verdichtungsverhältnis	1 : 7
Leistung	14,5 PS bei 5500 U/min
Drehmoment	max. 2,2 mkg bei 3500 U/min
Kolbenspiel	0,06 mm
Elektrische Anlage	Batterie-Lichtzündmaschine (spannungsregelnd) Typ Noris MLZn 60/6/1600 R
Zündeinstellung	Vorzündung 3,5 mm v.o.T. + 2° = 23° — 1° 30' v.o.T.
Zündkerze	Bosch W 240 P 11 S, Beru 240/14 u 2

Elektrodenabstand	0,7 mm
Batterie	6 V 8 Ah
Kühlung	Luftkühlung
Motorschmierung	Mischungsschmierung 1 : 25
Zweischiebervergaser	Typ Bing 2/26/51
	Durchlaß 26 ø
	Kraftstoffdüse 120
	Nadelstellung von oben Raste 3
	Nadeldüse 2.70
	Leerlaufdüse 40
	Mischkammereinsatz 5
	Luftregulierschraube offen 1—1½ Umdr.
Kupplung	Mehrscheiben in Öl
Wechselgetriebe	Zündapp-Wechselgetriebe
Anzahl der Gänge	4
Übersetzung im Getriebe:	
1. Gang	1 : 3,14
2. Gang	1 : 1,964
3. Gang	1 : 1,405
4. Gang	1 : 1

Kraftübertragung von Wechsel-
getriebe auf Hinterrad Rollenkette, gekapselt ($1/2'' \times 5/16''$,
116 Glieder)

Übersetzung vom Wechsel-
getriebe auf Hinterrad 1 : 2,625

Fahrgestell:

Rahmen Zentralrohrrahmen
Lenkkopflagerung Kugellager
Vordergabel Langarmschwinge mit Federbeinen
Hinterrad Schwingfederung,
mit 2 Ölstoßdämpfern

Bremsen:

Fußbremse Gestängebremse
auf Hinterrad wirkend
Handbremse Seilzugbremse
auf Vorderrad wirkend

Räder:

Felgenreiße	1,85 B x 16
Reifenreihe	vorn 3,25-16
	hinten 3,25-16

Fahrzeug:

Länge	1900 mm
Breite	620 mm
Höhe	960 mm
Sattelhöhe	750 mm
Radstand	1260 mm
Wendekreis	4000 mm
Betriebsfertiges Eigengewicht	136 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	288 kg
Höchstgeschwindigkeit	bis 110 km/h

Füllmengen:

Kraftstoff:

Kraftstoffbehälter	13,5 Liter (davon Vorrat 2 Liter)
------------------------------	-----------------------------------

Schmierstoff:

Motor MobilMix TT, selbstmischend, für Zwei-
takter, dem Kraftstoff im Verhältnis 1 : 25
beigemischt oder ein gleichwertiges,
selbstmischendes Zweitakt-Markenöl,
oder ein gleichwertiges Markenöl
SAE 30 - SAE 50

Wechselgetriebe 650 ccm
über + 15° C Außentemperatur
Motorenöl SAE 40-50
unter + 15° C Außentemperatur
Motorenöl SAE 20

Wichtiges bei der Übernahme des Fahrzeuges

Nach Durchführung nachstehend genannter Arbeiten erhalten Sie Ihre „Trophy“ in fabrikneuem Zustand durch Ihren Zündapp-Händler. Bitte überzeugen Sie sich selbst von der einwandfreien Beschaffenheit Ihres Fahrzeuges, denn nur unter dieser Bedingung können eventuelle Reklamationen anerkannt werden.

1. Scheinwerfer prüfen
2. Kettendurchhang und Spur kontrollieren
3. Hand- und Fußbremse sowie Kupplungseinstellung prüfen
4. Fahrzeug abschmieren
5. Ölfüllung im Getriebe prüfen
6. Reifendruck kontrollieren
7. Batterie an fremder Stromquelle aufladen (zu Ihren Lasten)
8. Werkzeug auf Vollständigkeit prüfen.

Die Durchführung dieser Arbeiten bestätigt Ihr Zündapp-Händler durch Unterschrift in der hierfür vorgesehenen Spalte auf der Kundendienst-Karte.

Auf dieser Karte finden Sie neben unseren Garantie-Bedingungen nähere Angaben über die vom Händler durchzuführenden Überwachungsarbeiten. Nach Abtrennung des Stammabschnitts händigt Ihnen der Händler die Kundendienstkarte aus, damit Sie sich die folgenden Überprüfungen sofort nach Durchführung durch den Händler bestätigen lassen können.

Wir lehnen jeglichen Garantie-Ersatz ab, wenn uns nicht zur Bearbeitung des Falles die Kundendienstkarte eingesandt wird.

Die Angaben und Abbildungen dieser Bedienungsanleitung sind nicht bindend, nur der Kaufvertrag ist maßgebend für den Lieferungsumfang. Änderungen am Fahrzeugtyp berechtigen den Käufer nicht, Ansprüche irgendwelcher Art beim Herstellerwerk geltend zu machen.

Garantiebestimmungen und Überwachungsarbeiten

Für die Betreuung Ihrer „Trophy“ steht Ihnen ein im In- und Ausland weitverzweigtes Kundendienstnetz mit in unserem Werk geschulten Fachkräften zur Verfügung. Nur die dort erhältlichen Original-Zündapp-Ersatzteile sichern Ihnen eine einwandfreie Funktion Ihres Fahrzeuges, wobei die von uns veröffentlichte Richtzeitenliste für Reparaturarbeiten eine reelle Arbeitspreisgestaltung garantiert.

Wir empfehlen Ihnen, unabhängig von den in der Kundendienst-Karte aufgeführten Arbeiten, Vereinbarungen über weitere regelmäßige Überwachungen mit Ihrem Zündapp-Händler zu treffen, die sich bestimmt günstig auf die Lebensdauer Ihres Fahrzeuges auswirken.

Die erste Fahrt

Diese sollte Sie, auch als erfahrenen Motorradfahrer, möglichst dorthin führen, wo Sie sich ungehemmt mit der Bedienung des Fahrzeuges vertraut machen können. Also: keine verkehrsreichen Straßen, Schnellverkehrs-Straßen oder Autobahnen.

Nachdem Ihnen vom Zündapp-Händler das Fahrzeug in einwandfreiem Zustand übergeben wurde, brauchen Sie nur noch zu tanken.

Der Kraftstoffbehälter faßt 13,5 Ltr. Es darf nur Benzin-Öl-Gemisch im Mischungsverhältnis 1 : 25 verwendet werden. **Bei der 1. Tankfüllung muß das Mischungsverhältnis jedoch 1 : 20 betragen.**

Als Kraftstoffe eignen sich alle handelsüblichen normalen Benzine. Auch die im Handel befindlichen Zweitaktöle eignen sich alle zur Gemischbereitung. In unserem eigenen Betrieb hat sich MobilMix selbstmischend für Zweitakter sehr gut bewährt. Empfehlenswert ist die Verwendung eines Öles mit korrosionsverhütendem Zusatz oder die Beimischung von Zündapp-Treibstoffzusatz „Autol-Desolite-Rot“. Sonstige, sogenannte leistungssteigernde oder verbrauchsenkende Zusätze dem Kraftstoff beizumischen, ist nicht zu empfehlen.

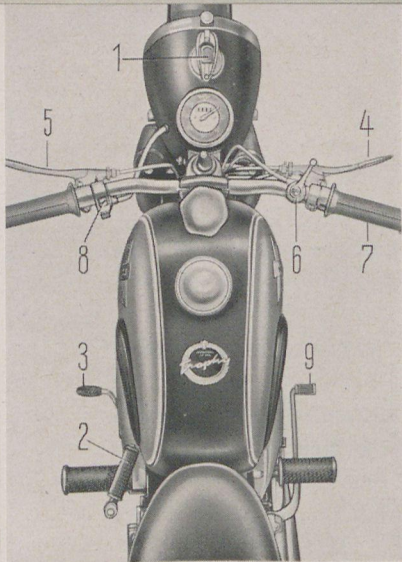


Bild 6

Das Starten

ist für den erfahrenen Motorradfahrer eine Kleinigkeit, Sie müssen sich aber vorher mit allen Bedienungshebeln vertraut machen. Auf nebenstehender Abbildung sehen Sie unter

- 1) das Zündschloß
- 2) den Kickstarter
- 3) den Fußschalthebel
- 4) den Handbremshebel
- 5) den Kupplungshebel
- 6) den Lufthebel
- 7) den Gasdrehgriff
- 8) den Abblendschalter
mit Hornbedienungsknopf
- 9) den Fußbremshebel

Wenn Sie beim Starten in folgender Reihenfolge vorgehen, werden Sie unter normalen Bedingungen niemals Startschwierigkeiten haben.

Also:

1. Kraftstoffhahn öffnen,
2. Fußschalthebel auf Leerlaufstellung bringen, Lufthebel schließen,
3. Tupfer am Vergaser niederdrücken, bis sich zwischen Schwimmergehäuse und -deckel Kraftstoff zeigt,
4. Gasdrehgriff etwa $\frac{1}{4}$ öffnen und dabei Kickstarter betätigen,
5. Zündung einschalten (rotes Licht sowie grünes Licht - bei 250-Trophy - der Leerlaufanzeige leuchtet auf) und Motor anwerfen.

Nach dem Anwerfen des Motors mit dem Gasdrehgriff zurückgehen, hohe Drehzahl im Leerlauf schadet dem Motor. Der Lufthebel wird entsprechend der Erwärmung des Motors mehr und mehr geöffnet. Den Motor im Leerlauf — also ohne Belastung — warmlaufen zu lassen, ist nicht ratsam. Er soll seine günstigste Betriebstemperatur möglichst schnell erreichen, was am besten durch Anfahren nach dem Anlassen geschieht.

Das Anfahren

ist denkbar einfach. Nachdem Sie auf dem Fahrzeug Platz genommen haben, der Fußschalthebel sich in Normallage, d. h. im Leerlauf zwischen dem 1. und

2. Gang befindet (grünes Licht leuchtet bei „Trophy 250“ auf), brauchen Sie nur den Kupplungshebel ziehen, bei gezogener Kupplung

durch Niedertreten des Fußschalthebels
den 1. Gang einschalten und anschließend
den Kupplungshebel langsam nachlassen,
wobei

entsprechend dem Nachlassen des Kupplungshebels etwa im gleichen Maße mehr Gas zu geben ist. Anfänger lassen vielfach die Kupplung zu schnell eingreifen oder geben zu wenig Gas. Im ersten Fall setzt sich das Motorrad sprunghaft in Bewegung, im zweiten Fall läuft das Fahrzeug ruckweise an. Übertrieben lange Betätigung der Kupplung hat hohen Verschleiß der Kupplungsbeläge zur Folge.

Das Schalten

Nach entsprechender Beschleunigung durch Gasgeben können sie nun in den 2., 3. und 4. Gang schalten (sogen. „Vorwärtsschaltung“). Es soll auf ebenen Straßen möglichst

im 1. Gang nicht unter 20 km/Std. in den 2. Gang
im 2. Gang nicht unter 40 km/Std. in den 3. Gang
im 3. Gang nicht unter 60 km/Std. in den 4. Gang

geschaltet werden. Beim Vorwärtsschalten wird rasch das Gas zurückgenommen, ausgekuppelt, durch Hochziehen des Fußschalthebels mit der Fußspitze bis zum Anschlag bei gezogener Kupplung der höhere Gang eingeschaltet, eingekuppelt und anschließend wieder Gas gegeben.

Beim Rückwärtsschalten wird das Gas rasch zurückgenommen und ohne zu kuppeln, auf die zwischen allen Gängen liegende Leerlaufstellung geschaltet, wobei auf den Fußschalthebel nur leicht zu tippen ist (also nicht bis zum Anschlag durchtreten!). Im Leerlauf wird nun entsprechend der Geschwindigkeit (bei hoher Geschwindigkeit viel, bei niedriger Geschwindigkeit wenig) Zwischengas gegeben, durch Ziehen der Kupplung und Niedertreten des Schalthebels bis zum Anschlag der nächst niedere Gang eingeschaltet, und anschließend eingekuppelt.

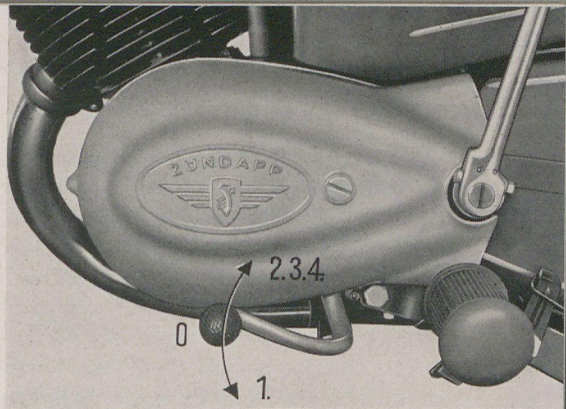


Bild 7

Während der Fahrt

Wir empfehlen Ihnen, während der ersten 500 km den Motor nicht voll zu belasten, also nicht mit Vollgas oder übermäßiger Belastung zu fahren. Bis 1000 km soll dann der Motor immer stärker belastet werden. Ab diesem Kilometerstand bestehen keine Bedenken mehr, die Motorleistung voll auszunutzen. Geschwindigkeitsbegrenzungen während der ersten 1000 km bestehen nicht, jedoch ist es nicht ratsam, längere Zeit mit Vollgas zu fahren. Wichtig ist es aber, die Drehzahl des Motors nicht zu niedrig zu halten, denn

kalter Motor verursacht hohen Verschleiß (verminderte Schmierfähigkeit der Kraftstoff-Öl-Mischung sowie Korrosionsanfälligkeit) und erhöht den Ölkohleansatz, wodurch wiederum Leistung und Lebensdauer vermindert werden.

An **Steigungen** immer rechtzeitig schalten und mit größerer Drehzahl fahren, **Gefälle** etwa mit dem Gang fahren, mit dem die entsprechende Steigung zu befahren wäre. Dabei immer etwas Gas geben, damit der Motor genügend Schmierung erhält. Vor **unübersichtlichen Stellen und Kurven** immer rechtzeitig die Geschwindigkeit vermindern, gegebenenfalls durch Zurückschalten in den nächst kleineren Gang. Auf nassen und glatten Straßen ist entsprechende Vorsicht geboten (Rutschgefahr!). Mit besonderem Gefühl sind dabei die Bremsen zu betätigen.

Der Kraftstoffverbrauch

Der Motor existiert noch nicht, bei dessen zunehmender Leistungsabgabe der Kraftstoffverbrauch abnimmt. Aber in gewissen Grenzen haben Sie es doch selbst in der Hand, den Benzinverbrauch Ihrer „Trophy“ zu bestimmen.

Ihre Sparsamkeit soll jedoch nicht soweit gehen, daß Sie in den einzelnen Gängen übertrieben langsam, d. h. mit ungenügender Motordrehzahl fahren, denn die infolge ungenügender Erwärmung des Motors herabgesetzte Schmierfähigkeit des Kraftstoff-Ölgemisches hätte erhöhten Verschleiß der Triebwerksteile zur Folge.

An der von uns erprobten Vergasereinstellung sollten Sie nur mit größter Vorsicht Korrekturen vornehmen. Sie wissen bestimmt, daß beim Zweitakt-Motor nicht nur der Fahrtwind, sondern auch das durch den Vergaser angesaugte Kraftstoff-Luftgemisch zur Kühlung beiträgt. Wird diese sogenannte „innere Kühlung“ durch Verkleinerung der Vergaserdüsen oder durch Verändern der Nadelposition verringert, dann besteht die Gefahr der Überhitzung des Motors mit allen ihren Folgen (z. B. Klingeln, Glühzündungen oder sogar Kolbenklemmen).

Unvermeidbar erhöht sich der Kraftstoffverbrauch durch:

Fahren in den niederen Gängen,
viele Schalten (also besonders im Stadtverkehr)

und in gebirgigen Gegenden),
Fahren bei Gegenwind.

Der Verbrauch erhöht sich jedoch auch durch:

Laufenlassen des Motors im Leerlauf,
zu rasantes Beschleunigen,
übertriebenes Ausfahren der Gänge,
falsche Vergaser- oder Zündeneinstellung,
verrußten Motor oder zu großes Kolbenspiel,
rutschende Kupplung,
zusätzliche Belastung,
Fahren mit Windschutzscheibe oder
mit quergestellten Koffern auf Kofferträgern,
zu geringen Reifendruck.

Sie werden feststellen, daß Sie nach dem Erreichen der gewünschten Geschwindigkeit mit dem Gasdrehgriff ein bedeutendes Stück zurückgehen können, ohne an Geschwindigkeit zu verlieren. Durch Beachten dieser Tatsache können Sie den Kraftstoffverbrauch Ihrer „Trophy“ spürbar beeinflussen.

Das Anhalten

geschieht im Notfall durch Gaswegnehmen, gleichzeitiges, zügiges Betätigen der Bremsen und Ziehen der Kupplung kurz vor dem Stillstand des Fahrzeuges.

Normalerweise wird man auf Leerlauf schalten — am besten zwischen dem 1. und 2. Gang, da beim Anfahren sofort in den 1. Gang geschaltet werden kann.

Zum Anhalten immer an die rechte Straßenseite fahren! Nicht zu scharf bremsen, schleifende Räder bewirken starke Reifenabnutzung und schlechte Bremsverzögerung!

Das Abstellen

Soll das Fahrzeug nur für kurze Zeit stillgesetzt werden, genügt es zum Abstellen des Motors, das Gas wegzunehmen, den Zündschlüssel abzuziehen und den Benzinhahn zu schließen. Beim Stillsetzen des Fahrzeuges für längere Zeit oder beim Abstellen des Motors nach starker Beanspruchung sollten Sie folgendermaßen vorgehen:

1. Motor auf höhere Drehzahl bringen, dabei
2. Lufthebel schließen und
3. Zündschlüssel abziehen;
4. Gasdrehgriff und
5. Benzinhahn schließen.

Durch diese Methode erhält der Motor eine zusätzliche sogenannte „innere Kühlung“; außerdem werden die betriebswichtigen Teile des Motors mit einer korrosionsverhindernden Ölschutzschicht überzogen.

Der Motor

Das Arbeitsverfahren

Der Zündapp-Zweitaktmotor arbeitet nach der bewährten Umkehrspülung. Das bei der Aufwärtsbewegung des Kolbens durch den Vergaser angesaugte Kraftstoff-Luftgemisch wird bei der Abwärtsbewegung des Kolbens im Kurbelgehäuse verdichtet, gelangt anschließend über zwei Überströmkanäle in den Kompressionsraum, wird bei der nachfolgenden Aufwärtsbewegung des Kolbens verdichtet und verbrennt dort unter Einwirkung des Zündfunken. Die verbrannten Gase gelangen nach erfolgter Abwärtsbewegung des Kolbens (Arbeitstakt) über die Auspufföffnung, den Auspuffkrümmer und Schalldämpfer ins Freie.

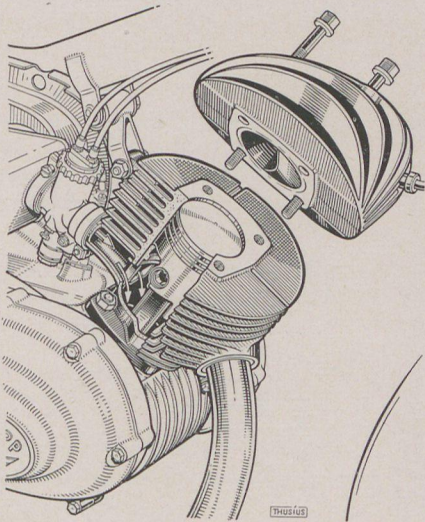


Bild 8

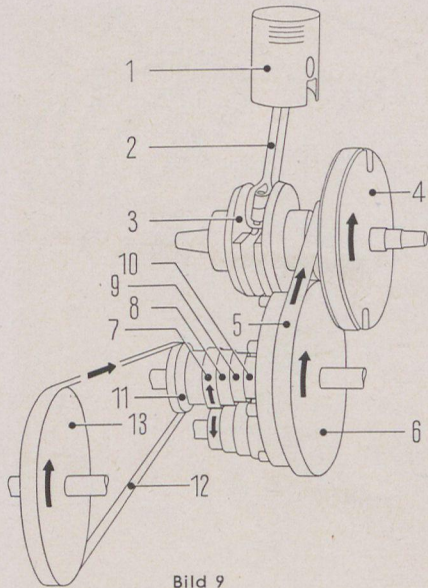


Bild 9

Das Triebwerk

Der durch die Ausdehnung der Gase entstehende Druck wird über Kolben, Pleuelstange und Pleuelstange auf die Kurbelwelle übertragen und dabei in Drehkraft umgewandelt. Die Schwungscheibe sorgt für die Gleichförmigkeit der Drehbewegung.

- 1 Kolben
- 2 Pleuelstange
- 3 Kurbelwelle
- 4 Schwungscheibe
- 5 Kette
- 6 Kupplung
- 7 1.-Gang-Zahnradpaar
- 8 2.-Gang-Zahnradpaar
- 9 3.-Gang-Zahnradpaar
- 10 4.-Gang-Zahnradpaar
- 11 Kettenritzel
- 12 Kette
- 13 Kettenrad

Von der Kurbelwelle zur Kupplung findet durch eine entsprechende Übersetzung eine Drehzahlverminderung (= Erhöhung der Drehkraft) statt. Durch die Betätigung der Kupplung kann die weitere Kraftübertragung an das Wechselgetriebe unterbrochen werden. Im Wechselgetriebe erfolgt eine weitere Umwandlung von Drehzahl und Drehkraft entsprechend der gewählten Übersetzung (d. h. dem eingeschalteten Gang).

Vom Wechselgetriebe aus erfolgt die Übertragung auf das außerhalb des Motorblocks liegende Kettenritzel, von hier aus durch die Antriebskette zum Hinterrad.

Der Vergaser

dient in Verbindung mit dem Luftfilter zur Aufbereitung des Kraftstoff-Luftgemisches, d. h. zur Umwandlung des flüssigen Brennstoffes in ein zündfähiges Gemisch.

Der Vergaser besteht aus zwei Hauptteilen:

dem Schwimmergehäuse und
dem Vergasergehäuse.

Im Schwimmergehäuse befindet sich der Schwimmer, der durch eine Klemmfeder mit der Schwimbernadel verbunden ist. Die Aufgabe des Schwimmers

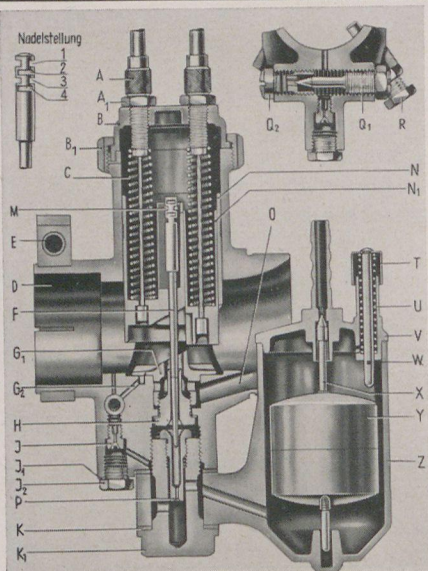


Bild 10

ist es, für eine gleichbleibende Höhe des Kraftstoffspiegels im Vergaser zu sorgen. Durch das Öffnen des Benzinhahnes fließt Kraftstoff in das Schwimmergehäuse und hebt den Schwimmer mit Schwimbernadel. Diese Nadel besitzt am oberen Ende einen konischen Anschliff und schließt, wenn das richtige Niveau erreicht ist, in Verbindung mit dem Schwimmergehäuse- deckel die Benzinzufuhr aus der Kraftstoffleitung. Beim Betätigen des Tupfers drückt der Schwimmer den Kraftstoff über das normale Kraftstoff- Niveau im Vergaser, wobei Kraftstoff durch das geöffnete Nadelventil nachfließt.

Der Vergaser hat die Aufgabe, in jedem Drehzahlbereich des Motors für eine einwandfreie Aufbereitung des Kraftstoff-Luftgemisches zu sorgen. Hierzu sind folgende Düsensysteme erforder- lich,

nämlich das Leerlaufdüsensystem, bestehend aus Leerlaufdüse J, Leerlauf- luftdüse Q 2 und Leerlauf- luft-Regulierschraube Q 1.

Dieses System arbeitet im Leerlauf allein, bei höherer Drehzahl abnehmend gemeinsam mit den übrigen Düsenanordnungen. Bei zunehmender Drehzahl arbeitet dann der

Mischkammereinsatz G1 in Verbindung mit der Düsennadel F und der Nadeldüse H, anschließend Düsennadel F und Nadeldüse H allein. Erst bei ziemlich hoher Drehzahl tritt die Hauptdüse P in Funktion.

Die Größen der Düsen sowie die Einstellung des Vergasers wurden vom Werk in langen Versuchen ermittelt. Nach dem Reinigen des Vergasers sind daher nur Leerlauf und Seilzüge neu einzustellen.

1. Die Leerlaufeinstellung

Motor im Leerlauf laufen lassen, Gasschieberanschlagschraube R so weit hineindreihen, daß der Motor bei geschlossenem Gasdrehgriff läuft; Luftregulierschraube Q 1 ganz eindrehen und anschließend langsam herausdrehen, bis der Motor am schnellsten läuft. Von diesem Punkt wird die Schraube etwa $\frac{1}{4}$ Umdrehung weiter eingedreht. Nun wird die Schieberanschlagschraube R so weit herausgeschraubt, bis der Motor in der gewünschten Leerlaufdrehzahl läuft.

2. Die Bowdenzüge

Die Bowdenzugstellschrauben sind so einzuregulieren, daß zwischen Bowdenzughülle und Stellschraube etwa 1 mm Spiel vorhanden ist.

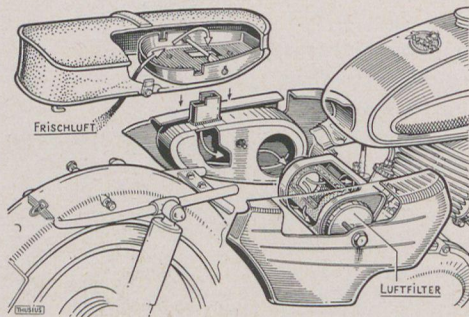


Bild 11 175-Trophy

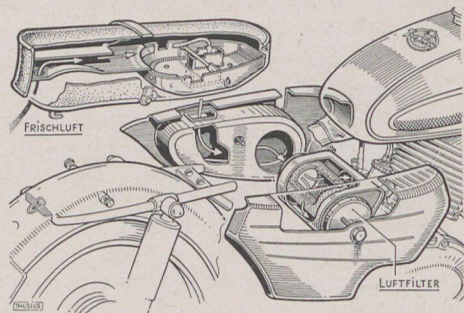


Bild 12 250-Trophy

Luftfilter

Das Luftfilter hat die Aufgabe, die zur Verbrennung notwendige Luft zu reinigen. Zur besseren Filterwirkung ist das Stahlgeflecht mit einem Ölüberzug versehen. Je besser die Filterwirkung, desto geringer ist der Verschleiß der Triebwerkteile. — Deshalb: **Luftfilter regelmäßig reinigen und mit Öl benetzen.**

Der Zylinderdeckel

bildet den Abschluß des Verbrennungsraumes und ist mit 4 Schrauben am Zylinder befestigt. Er besteht aus Leichtmetall und ist zur Ableitung der Verbrennungswärme mit Kühlrippen versehen.

Die Zündkerze

ist mit einem 14 x 1,5 mm-Gewinde im Zylinderkopf festgeschraubt.

Als Kerze empfehlen wir

175-Trophy Beru 240/14 u 2
Bosch W 240 T 11

250-Trophy Beru 240/14 u 2
Bosch W 240 P 11 S

oder eine gleichwertige Kerze anderen Fabrikates.

Der Zylinder

ist mit 4 Stiftschrauben am Leichtmetall-Kurbelgehäuse festgeflanscht. Er besteht aus Grauguß. Im Zylinder eingegossen sind: 1 Ansaugkanal, 2 Überströmkanäle und 1 Auspuffkanal. Das Kolbeneinbauspiel beträgt 6/100 mm.

Der Kolben

besteht aus Leichtmetall und ist zur Abdichtung gegen die Zylinderlaufbahn und zur Wärmeableitung an den Zylinder mit 3 Kolbenringen versehen. Der Verbrennungsdruck auf den Kolben wird durch den

Kolbenbolzen,

der seitlich durch 2 Seegerringe gesichert ist, auf die

Pleuelstange

übertragen. Im Pleuelkopf ist die Kolbenbolzenbuchse aus Bronze eingepreßt. Der Pleuelfuß ist teilbar angeordnet. Zur Lagerung der Pleuelstange im Hubzapfen der Kurbelwelle finden käfiggeführte zweiteilige Nadellager Verwendung.

Die Kurbelwelle

besteht aus einem Stück und ist dreifach gelagert. Auf der linken Seite der Welle befindet sich der Anker der Lichtmaschine, auf der rechten Seite die Schwungscheibe. An die

Schwungscheibe

ist das Kettenritzel — zur Kraftübertragung an das Kupplungskettenrad — angeietet. Die Übertragung erfolgt durch die

Getriebekette auf die

Kupplung.

Durch 6 unter Druck stehende Federn werden drei Belaglamellen, die mit dem mit Kupplungsbelag versehenen Kupplungskettenrad immer verbunden

sind, gegen danebenliegende Stahl-
lamellen, die stets mit dem Getriebe
verbunden sind, gedrückt. Durch Be-
tätigung des Kupplungshebels wird
der Federdruck aufgehoben, wobei
auch die Verbindung Kupplungs-
kettenrad—Getriebe unterbrochen
wird.

Das Getriebe

besteht aus vier Zahnrad-Paaren.
Während die Schalträder lose auf
der Schaltwelle laufen, sind die Gegenräder zu einem sogenannten Zahnrad-
block zusammengepreßt. Dieser Block ist auf der Kickstarterwelle gelagert.
Wird diese Welle durch Betätigen des Starters verdreht, dann greift ein Mit-
nehmer in die Verzahnung des kleinsten Rades und treibt dadurch den Motor
an. Der Gangwechsel geschieht durch seitliches Verschieben der verzahnten
Schaltwelle innerhalb der mit einer Innenverzahnung versehenen Schalträder.
Zwischen den Stegen der Schalträder befindet sich die Schaltwelle jeweils
in Leerlaufstellung. Von der Schaltwelle erfolgt die Kraftübertragung auf das
außerhalb des Motors liegende kleine Kettenrad.

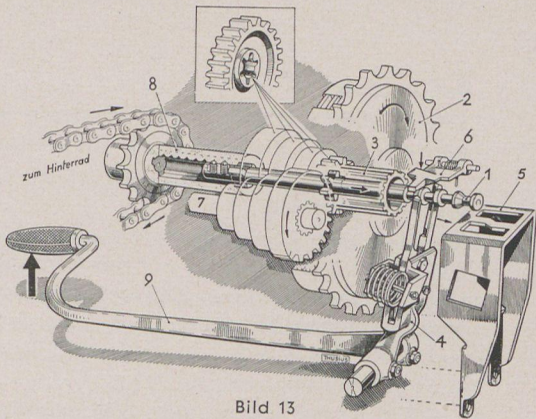


Bild 13

Der Antrieb

erfolgt über das kleine Kettenrad, die Antriebskette ($1/2'' \times 5/16''$, 116 Glieder) und das große Kettenrad auf das Hinterrad.

Die Lichtmaschine

ist eine spannungsregelnde Noris-Gleichstrom-Maschine mit einer Leistung von 60/90 Watt. Der Anker ist auf der Kurbelwelle befestigt. Die übrigen Teile der Lichtmaschine befinden sich auf dem am Motorblock festgeschraubten Lichtmaschinengehäuse.

Das Fahrgestell

Der Rahmen

besteht aus Spezialwerkstoff und ist als Zentralrohr-Rahmen ausgebildet.

Die Vorderradschwinge

Die Fahrzeug-Federung hat die Aufgabe, die Übertragung der Straßenunebenheiten auf den Fahrer zu vermindern.

Die Langarmschwinge erfüllt nach neueren Erkenntnissen am besten diesen Zweck. Die Vorderradschwinge wird im Steuerkopf des Rahmens in Kugellagern gehalten. Zwei Federstreben (sogenannte Federbeine), die je eine Druckfeder und einen Ölstoßdämpfer enthalten, nehmen die Fahrbahnstöße auf. Die Federstreben sind unten an den Schwingarmen und oben in der Schwinggabel in Gummilagern befestigt. Diese Teile bedürfen keiner Wartung.

Die Hinterradfederung

ist eine Schwingarmfederung. Um einen im Rahmen gelagerten Drehpunkt schwingt die Hintergabel mit dem Hinterrad. Die Stöße werden durch je zwei Federn gemindert und durch je einen Ölstoßdämpfer gedämpft.

Die Räder

sind mit Felgen der Größe 1,85B x 16 ausgerüstet. Als Bereifung sind für beide Räder Stahlseil-Niederdruckreifen der Größe 3,25—16 vorgesehen (Vorderrad

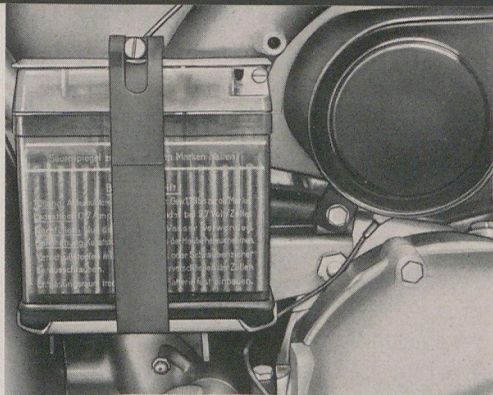


Bild 14 175-Trophy

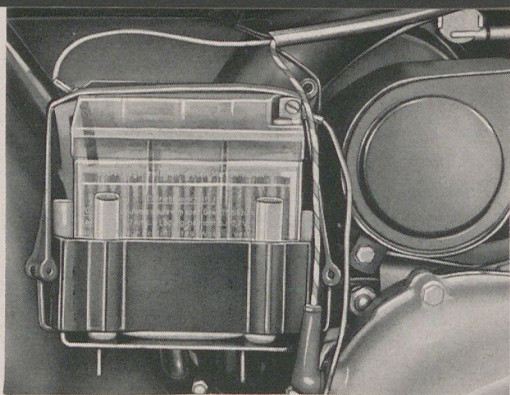


Bild 15 250-Trophy

bei „175-Trophy“ 3,00—16). Die sogenannten Vollnaben bestehen aus Leichtmetall mit eingezogenem Graugußring als Bremsfläche.

Der Kraftstoffbehälter

faßt 13,5 Liter. Er ist in Gummi gelagert und wird beim Befestigen des Werkzeugbehälters mit festgeklemmt. Die Kraftstoffreserve beträgt ca. 2 Liter.

Die Batterie

hat eine Kapazität von 8 Ah. Sie ist unter der rechten Verkleidung an einem am Rahmen angeschweißten Konsolblech schwingungsfrei befestigt.

Der Scheinwerfer

hat einen Durchmesser von 160 mm. Er enthält 5 Glühlampen:

- eine Biluxlampe für Fern- und Abblendlicht 6 V 35 W,
- eine Standlichtlampe 6 V 2 W,
- eine Ladekontrollampe 6 V 2 W,
- eine Leerlaufanzeigelampe 6 V 2 W - bei 250-Trophy - und
- eine Glühlampe zur Tachometerbeleuchtung 6 V 1,2 W.

Die Glühlampen, sowie der ebenfalls im Scheinwerfer befestigte Tachometer und das Zündschloß sind nach dem Entfernen des Scheinwerfer-Vorderteils (hierzu vorne unten liegende Schlitzschraube lösen) zugänglich. Der Hohlspiegel kann mit Hilfe der vor dem Zündschloß liegenden Stellschraube den Straßenverkehrsvorschriften entsprechend eingestellt werden.

Das Werkzeug

befindet sich verschlossen unter dem Fahrersitz. In das auf der rechten Seite des Sitzes untergebrachte Steckschloß ist der mit dem Fahrzeug gelieferte Schlüssel zu stecken. Durch eine leichte Rechtsdrehung und anschließendes Hineindrücken des Verschlusses läßt sich die Verriegelung lösen. Der Schlüssel ist vor dem Anheben des Sitzes abzuziehen.

Regelmäßige Pflege

erhöht die Lebensdauer und erhält den Wert und die Zuverlässigkeit Ihrer „Zündapp“.

Das Reinigen

Straßenschmutz enthält Bestandteile, die bei längerem Einwirken auf die Kunstharzschicht von Kraftfahrzeugen eine ätzende Wirkung haben. Wir empfehlen Ihnen ein häufiges Waschen mit klarem, kaltem Wasser, das die Oberflächenhärte des Lacküberzuges vorteilhaft beeinflusst. Ein harter Wasserstrahl ist beim Abspritzen jedoch unbedingt zu vermeiden. Beim Abspritzen sind Lichtmaschine und Vergaser mit einem Lappen abzudecken.

Die Verwendung von Seifen, Shampoos oder alkalischen Reinigungsmitteln ist nur zu empfehlen, wenn die Lackierung sehr stark verschmutzt oder verfettet ist. Hierbei muß unbedingt auf das richtige Mischungsverhältnis des verwendeten Reinigungsmittels geachtet werden, welches aus den Gebrauchsanweisungen der Herstellerfirmen ersichtlich ist. Erfahrungsgemäß erweist sich eine 1-2 prozentige Kernseifenlösung bei ca. 30° C (keinesfalls darüber!) als besonders wirksam.

Es ist auch sehr wichtig, beim Waschen mit Reinigungsmitteln den Schwamm häufig auszuspülen, weil sonst Staubkörner die Lackoberfläche verkratzen und

mattschleifen. Nach der Bearbeitung mit dem Schwamm ist die Lackierung grundsätzlich mit Wasser nachzuspülen, um alle etwa noch anhaftenden alkalischen Rückstände zu beseitigen. Anschließend ist die Lackierung mit einem weichen Naturfensterleder nachzureiben. Das Abwaschen nicht in der Sonne durchführen, um ein Eintrocknen der kalkhaltigen Wassertropfen und damit Fleckenbildung zu vermeiden.

Durch die Säuberung der Fahrzeuglackierung mit Reinigungsmitteln werden dieser Fettstoffe entzogen, was mit der Zeit zu einer Abmagerung und Versprödung des Lackfilms führt. Infolgedessen ist es ratsam, durch anschließende Politur mit einem wachs- oder ölhaltigen Poliermittel dem Lacküberzug wieder neue Fettstoffe zuzuführen. Hierfür sollen nur Poliermittel verwendet werden, die für Kunstharzlacke besonders empfohlen sind.

Derartig gepflegte Fahrzeuge lassen sich immer gut reinigen, weil auf dem dünnen Wachs- bzw. Ölfilm der Schmutz nie so fest haftet, wie auf einer durch alkalische Reinigungsmittel und Witterungseinflüsse angegriffenen Lackierung.

Verchromte Teile

werden am besten mit Wasser gereinigt und anschließend mit einem Wollappen trockengerieben. Läßt der Glanz im Laufe der Zeit nach, empfiehlt es sich, die Teile mit einem handelsüblichen Chrom-Poliermittel zu behandeln.

Die Bereifung

sollte einer dauernden gewissenhaften Kontrolle unterliegen.

Der Luftdruck soll

	175-Trophy	Solo	mit Sozius	250-Trophy	Solo	mit Sozius
beim Vorderrad		1,2 atü	1,2 atü		1,5 atü	1,5 atü
beim Hinterrad		1,5 atü	1,9 atü		1,8 atü	2,2 atü

betragen. Falscher Luftdruck bewirkt:

schlechte Straßenlage,
ungleichmäßige Reifenabnutzung und
vorzeitiges Altern des Reifens (Brüchigwerden usw.)

Empfehlenswert ist es, die Bereifung etwa alle 5000 km untereinander auszu-tauschen.

Reparierte Reifen sollten stets am Hinterrad eingebaut werden.

Gummiteile sind empfindlich gegen Öl, Fett und übermäßige Wärme, daher Reifen in kühlen, feuchten Räumen aufbewahren.

Die Ölfüllung im Getriebe

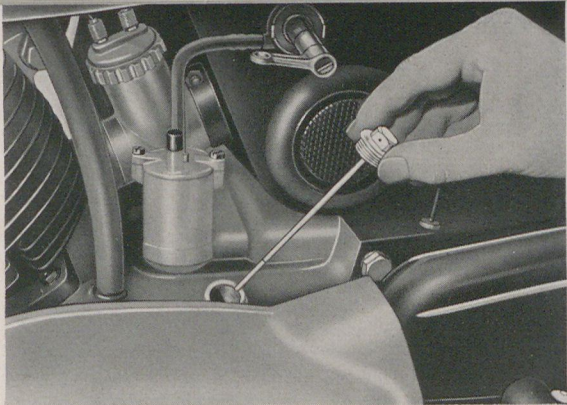


Bild 16

Die Ölfüllung im Getriebe ist regelmäßig zu überprüfen und notfalls zu ergänzen. Dabei wird der Ölmeßstab **nicht** eingeschraubt, nur eingesteckt. Der richtige Ölstand ist dann erreicht, wenn sich das Öl in der Höhe der Kerbe abzeichnet.

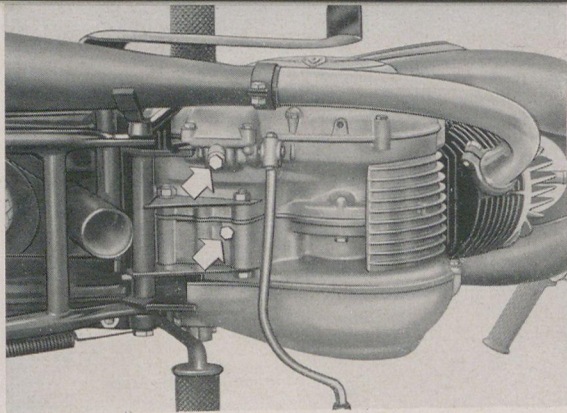


Bild 17

auf Getriebe und Kupplungsgehäuse verteilen muß, so daß die Markierung am Ölmeßstab erst nach kurzer Fahrt den richtigen Stand anzeigt. Die beiden Ablassschrauben sind aus der Abbildung ersichtlich.

Die Kettenpflege

sollten Sie unter keinen Umständen vernachlässigen. Im Gegensatz zum Starrrahmen-Motorrad mit großen Rädern und mäßiger Fahrgeschwindigkeit ist

Normalerweise soll die Ölfüllung alle 10000 km erneuert werden. Hierzu sind die beiden Ablassschrauben zu entfernen. Die Ölfüllung beträgt 650 ccm, die Ölsorte soll sich nach den Witterungsverhältnissen richten.

Wir empfehlen

bei warmer Witterung Öl SAE 40-50

bei kühler Witterung Öl SAE 20.

Zu beachten ist, daß sich nach Neufüllung das Öl erst gleichmäßig

beim modernen Fahrzeug wegen der Schwingenbewegung und der bedeutend höheren Umlaufgeschwindigkeit die Kette wesentlich stärker beansprucht. Sie verlangt daher nicht nur eine genaueste Einstellung von Spur und Durchhang, sondern auch die peinlichste Beachtung unserer Schmieranweisungen. Der Durchhang der Kette soll bei Belastung mit einer Person 2 cm betragen. Die Spur der Kette läßt sich durch Anlegen einer Latte an die Laufräder kontrollieren.

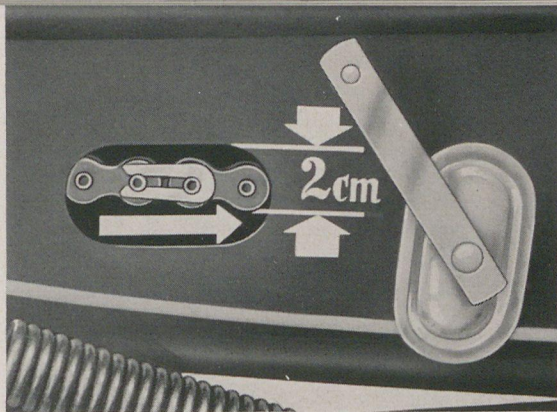


Bild 18

Zum Nachstellen der Kette sind die beiden Kettenspanner gleichmäßig zu verstellen. Ist die gewünscht Einstellung erreicht, werden wieder Gegenmutter am Kettenspanner und Achsmutter festgezogen.

Auch die Schmierung der Kette sollte regelmäßig erfolgen. Am besten eignen sich dazu Spezialkettenfette mit gutem Haftvermögen und ausreichender Schmierfähigkeit bei starker Erwärmung. Wir verwenden das in Tuben bei unseren Händlern erhältliche „Zündapp Kettenfließfett“. Mindestens alle

5000 km sollte die Kette abgenommen, mit Waschbenzin oder Petroleum gereinigt, mit Sägespänen getrocknet und in Kettenfett so lange gelegt werden, bis das Fett zwischen Glieder, Stift und Rolle eingedrungen ist. Bitte vergessen Sie vor dem Auflegen der neu eingefetteten Kette nicht die Reinigung der Kettenräder.

Bei Erneuerung der Kette sollten stets die Kettenräder ausgewechselt werden, denn abgenützte Kettenräder zerstören in ganz kurzer Zeit die neue Antriebskette.

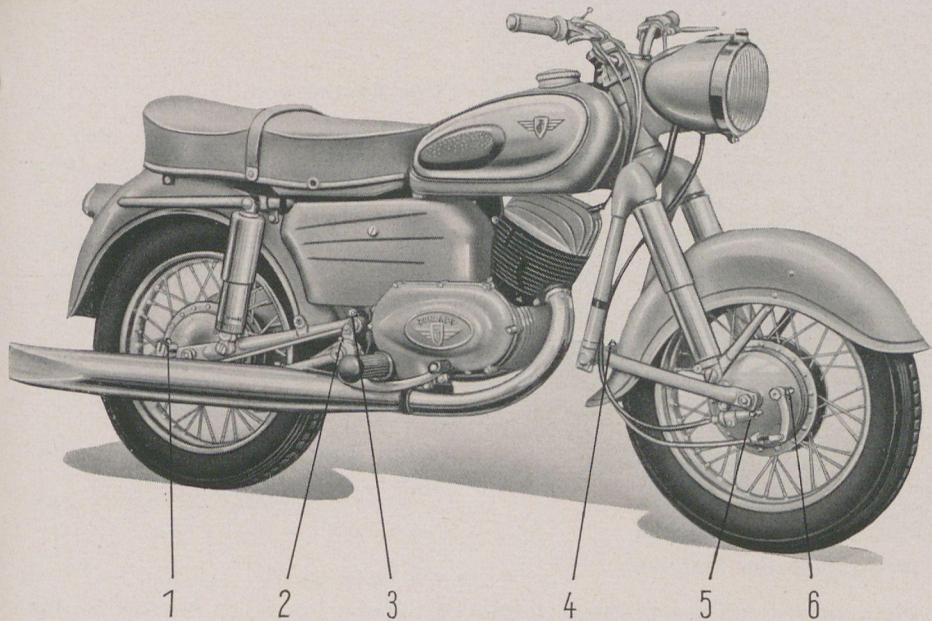


Bild 19

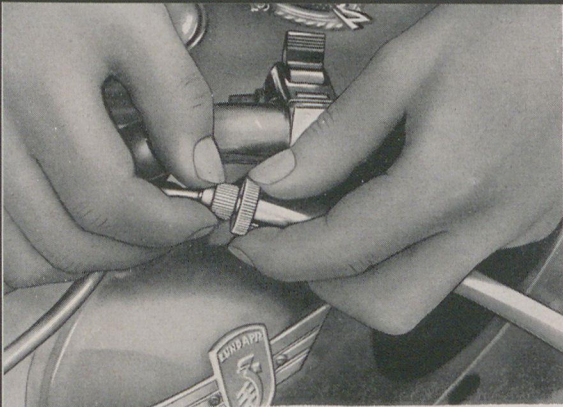


Bild 20

Nachstellen der Kupplung

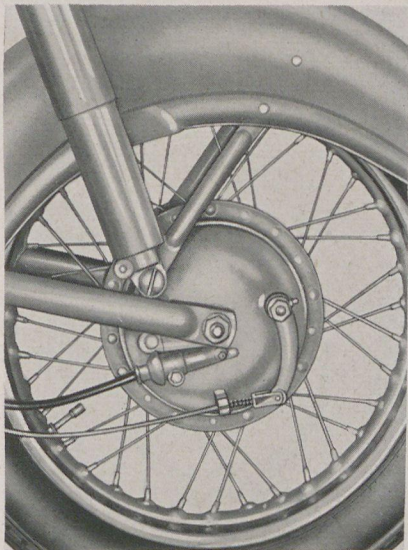
Die Kupplung soll immer etwas „toten Gang“ haben, da sonst die Gefahr des Rutschens besteht. Die Nachstellung erfolgt am Lenker mittels Rändelschraube und Gegenmutter.

Das Abschmieren

Am Fahrzeug befinden sich 6 Schmierstellen, welche regelmäßig alle 1000 km mit der Fettpresse nach vorheriger Reinigung der Schmier-nippel abzuschmieren sind.

Das Überprüfen der Schraubverbindungen

sollte gelegentlich des Abschmie-rens nicht versäumt werden.



Nachstellen der Vorderradbremse

Die Nachstellung erfolgt am Lenker mittels Rändelschraube und Gegenmutter, dabei darf die Bremse nicht zu knapp eingestellt werden, da sonst bereits bei Fahrt die Beläge schleifen, wodurch das Blockieren der Bremse hervorgerufen werden kann.

Bild 21

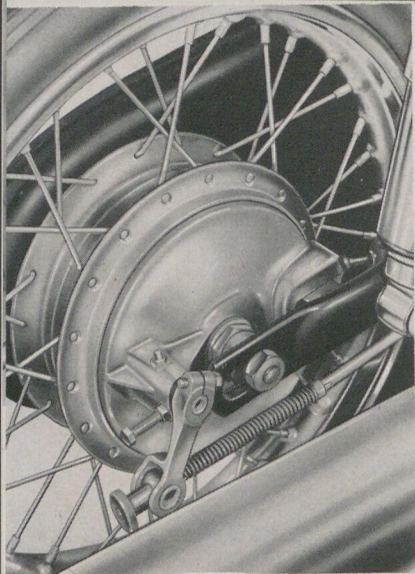


Bild 22

Einstellen der Hinterradbremse

Die Einstellung kann am Hinterrad durch entsprechende Drehung der Rändelmutter verbessert werden. Bremse nicht zu knapp einstellen!

Einstellen des Fußbremshebels

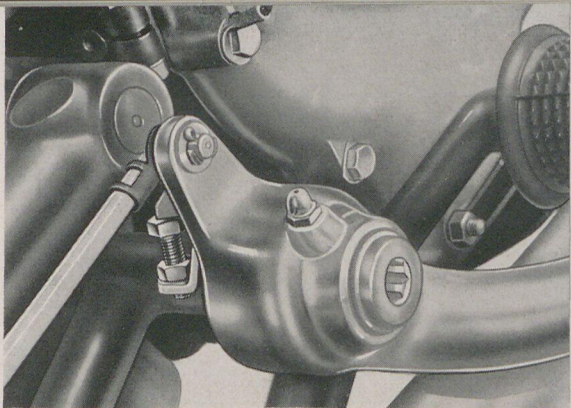


Bild 23

Die Lage des Fußbremshebels kann durch eine Stellschraube mit Gegenmutter der Sitzposition des Fahrers angepaßt werden.

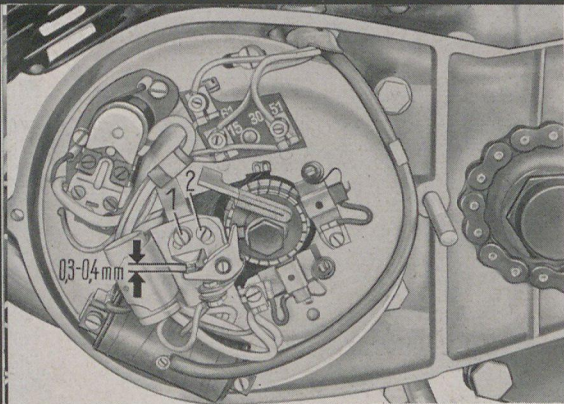


Bild 24

gen Teile der Lichtmaschine benötigen keine Pflege.

Die Batterie

Der Säurestand sollte alle 1000 km überprüft werden. Reicht dieser nicht mehr bis zur Meßmarke, ist destilliertes Wasser (keine Säure!) nachzufüllen. — Wird das Fahrzeug längere Zeit stillgelegt, so ist es ratsam, die Batterie auszubauen und etwa alle 4 Wochen einer Fachwerkstätte zur Wartung zu übergeben.

Während des Winters ist die Batterie besonders pfleglich zu behandeln. Eine entladene Batterie friert bei -8° C ein, ungenügend geladene Batterie bei entsprechend tieferer Temperatur.

Die Lichtmaschine

Hier ist der Abstand der Unterbrecherkontakte alle 5000 km zu überprüfen. Zur Nachstellung ist die Halteschraube 1) zu lockern und die exzentrische Schraube 2) so zu verdrehen, daß der Abstand 0,3-0,4 mm beträgt (0,1 mm Kontakt-abstand-Verstellung = 10° Zündzeitpunkt-Verstellung).

Auch der Schmierfilz soll alle 5000 km nachgefettet werden. Die übrigen

Die Zündkerze

Der Abstand der Elektroden soll 0,7 mm betragen. Durch Beobachtung des sogenannten „Kerzengesichtes“ können Sie sich ein Bild über den Zustand des Motors oder über Ihre Fahrweise machen.

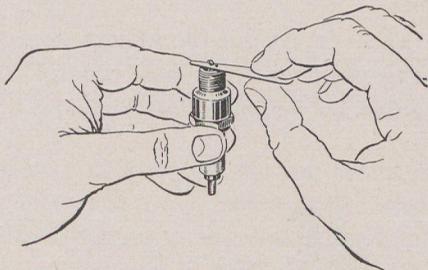


Bild 25

- Verrußte Kerze: Vergasereinstellung zu fett oder Motor wird nicht genügend warm gefahren.
- Verbrannte Kerze: Vergasereinstellung zu mager oder Zündung falsch eingestellt, oder Motor verrußt.

Die Lichtanlage

Zu beachten ist, daß die Anlage stets den polizeilichen Vorschriften entspricht. Selbstverständlich müssen defekte Glühbirnen oder Kabel sofort ersetzt werden. Zur richtigen Einstellung des Scheinwerfers muß das Fahrzeug mit zwei

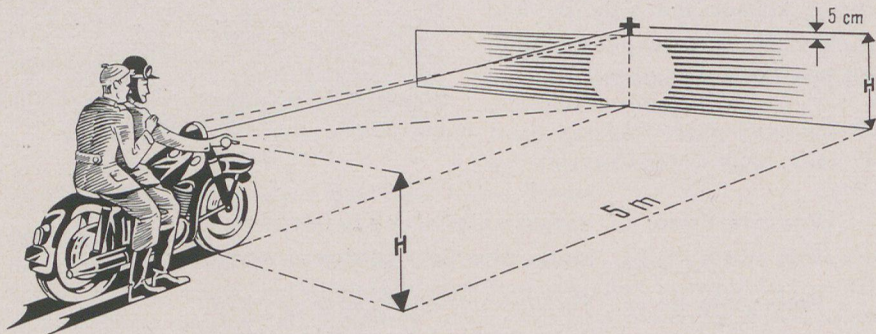


Bild 26

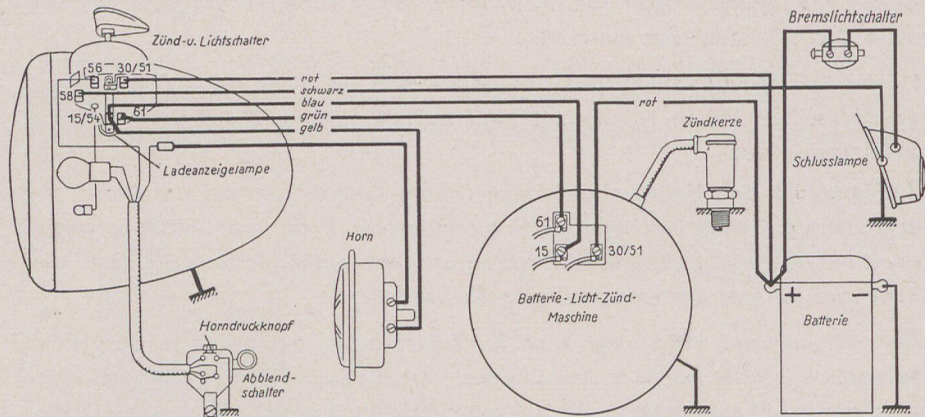
Personen belastet sein. Das Motorrad wird auf einem ebenen Platz mit seiner Längsachse senkrecht zu einer Wand in 5 m Entfernung aufgestellt und ist wie

oben angegeben belastet. Auf der Wand wird die Höhe „H“ der Scheinwerfermitte durch Einstellkreuz markiert.

Fernlichteinstellung: Nach dem Einschalten muß die Mitte der auf der Wand erscheinenden hellen Fläche mit dem auf der Wand angebrachten Kreuz zusammenfallen.

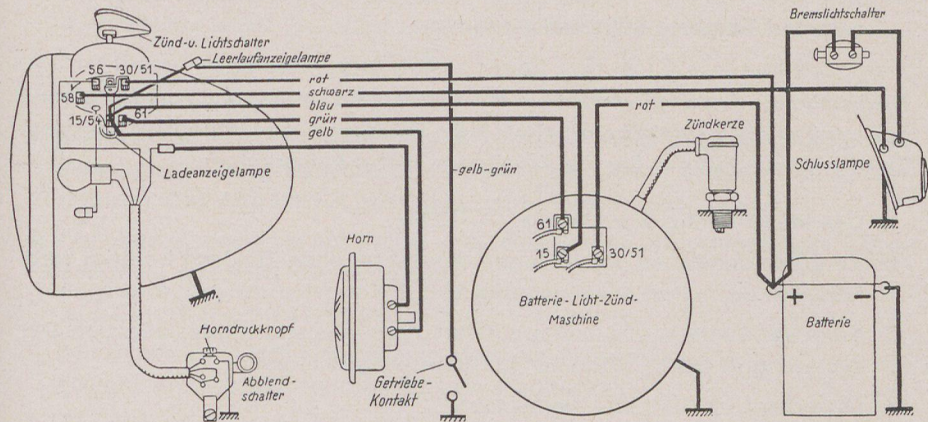
Abblendlicht: Die Hell-Dunkel-Grenze (obere Grenze der auf der Wand erscheinenden hellen Fläche) muß sich mindestens 5 cm unterhalb des angebrachten Kreuzes befinden und waagrecht verlaufen, andernfalls muß der Scheinwerfer entsprechend nachgestellt werden.

Der Scheinwerfer trägt oben eine Rändelschraube, mit der man den Hohlspiegel und daher den Lichtstrahl in drei verschiedene Neigungen (auch während der Fahrt) stellen kann, um bei jeder Belastung eine gute und vorschriftsmäßige Fahrbahnbeleuchtung zu haben.



Schaltplan der elektrischen Anlage

Bild 27 175-Trophy



Schaltplan der elektrischen Anlage

Bild 28 250-Trophy

Maßnahmen zum Schutz von Maschine und Zweitaktmotor während längerer Stillstandsperioden:

Nachstehende Arbeiten verhindern die Korrosion an Motor und Fahrgestell und garantieren die Betriebsbereitschaft Ihres Fahrzeuges bei Wiederverwendung. Zweckmäßig erledigen Sie die Arbeiten in dieser Reihenfolge:

1. Den Motor richtig warmfahren, 15—25 km,
2. Vergaser abnehmen und während der Starter ohne Zündung betätigt wird, läßt man durch den Ansaugstutzen 50 ccm Korrosionsschutzöl ansaugen.
3. Vergaser, Luftfilter und Kraftstoffleitung reinigen und wieder anbauen. Der Gasdrehgriff bleibt während der Ruhezeit geschlossen.
4. Ölwechsel im Getriebe vornehmen.
5. Antriebskette abnehmen. Damit man sie leicht wieder auflegen kann, hängt man ein altes Stück Kette an und läßt dieses auf dem Getriebekettenrad hängen, um später die konservierte Kette anhängen und durchziehen zu können. Die abgenommene Kette wird nach den Angaben der Bedienungsanweisung gereinigt und gefettet.

6. Batterie ausbauen, an trockenem, frostgeschütztem Platz abstellen und alle 4—6 Wochen einer Werkstatt zur Pflege geben. (Batterie nicht ausleeren!)
7. Motor- und Fahrgestellteile, welche verölt sind, mit Pinsel und Petroleum reinigen.
8. Mit Reinigungsmittel (geeignete Mittel sind im Handel erhältlich. Gebrauchsanweisung beachten) Fahrgestell und Motor waschen, nicht abspritzen. Das Abtrocknen geschieht mit Schwamm und Leder.
9. Lichtmaschinendeckel abnehmen und austrocknen. Das Innere der Lichtmaschine ebenfalls trockenreiben.
10. Alle Chromteile mit säurefester Vaseline einreiben.
11. Mit einem Zerstäuber das ganze Motorrad einsprühen. (Geeignete Sprühöle sind im Handel erhältlich.)
12. Sämtliche Schmierstellen laut Schmierplan abschmieren.
13. Fahrzeug in trockenem Raum auf den Ständer stellen und so unterbauen, daß beide Reifen den Boden nicht berühren.
14. Reifendruck auf 1 atü vermindern.
15. Das ganze Motorrad durch Abdecken vor Verstaubung schützen.

Übersicht über die Pflegearbeiten

nach je km	Pflegearbeit	Bemerkungen	Näheres Seite
500	kleine Kettenpflege	Zündapp-Kettenfett	52
1000	Schrauben und Muttern nachziehen Fahrzeug abschmieren Drehpunkt der Fuß- und Handhebel schmieren Batterie prüfen	Mobilcompound Nr. 4 Einige Tropfen Motorenöl	56 56 56 60
5000	Lagerung der Vorder- und Hinterradschwinge schmieren Luftfilter reinigen und mit Öl benetzen Unterbrecher-Abstand überprüfen Zündkerze reinigen und Elektrodenabstand prüfen Große Kettenpflege	Shell-Retinax G Zündapp-Kettenfett	— 40 60 61 52
10000	Ölwechsel im Getriebe	Öl SAE 20—40/50	52
20000	Radnaben mit Fett auffüllen	Mobilcompound Nr. 4	—

Pflegearbeiten können Sie selbst ausführen, die Durchführung nachstehender Arbeiten sollten Sie aber unbedingt der erfahrenen Zündapp-Vertragswerkstätte überlassen:

Arbeiten am Motor

Reparaturen an Bremsanlage,

Vorderradschwinge,

Rahmen und Schwinge mit Federung,

Entrußen des Motors und Säuberung der Auspuffanlage,

Beseitigung von Unfallschäden.

Die Bosch-Dienststelle ist dagegen zuständig für die Beseitigung von Störungen an der Lichtmaschine.

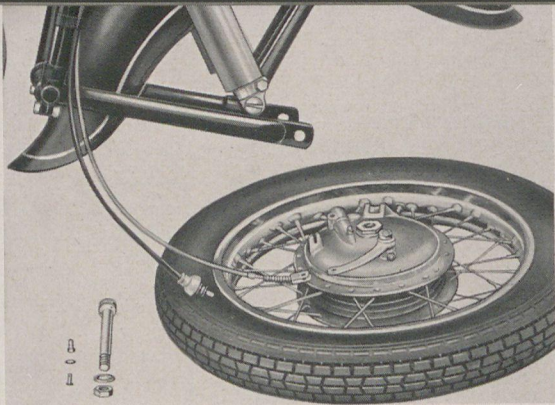


Bild 29

Verschiedene Handgriffe

haben wir Ihnen hier so zusammengestellt, daß Sie die betreffende Arbeit auf die einfachste und schnellste Art erledigen können.

Der Vorderradausbau

1. Fahrzeug auf Mittelständer stellen
2. Bremszug aushängen
3. Tachometerwelle lösen
4. Achsmutter lösen, Steckachse herausziehen, bis das Rad nach unten herausfällt.

Der Einbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge.

Der Hinterradausbau 175-Trophy

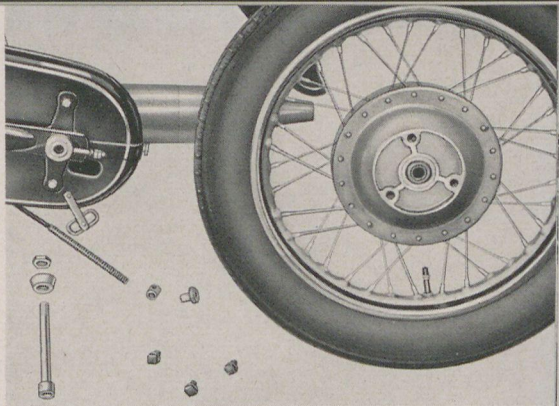


Bild 30

1. Fahrzeug auf Mittelständer stellen
2. Entfernen der 3 Radbefestigungsschrauben
3. Lösen der Achsmutter sowie der Verbindung zwischen Bremshebel und Gestänge
4. Durchschieben der Steckachse.

Der Einbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge.

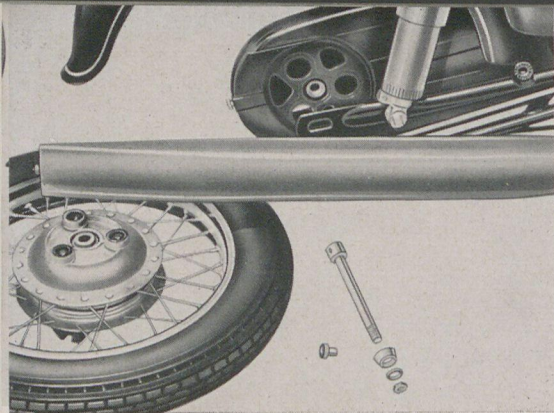


Bild 31

Der Hinterradausbau 250-Trophy

1. Fahrzeug auf Mittelständer stellen
2. Lösen der Achsmutter sowie der Verbindung zwischen Bremshebel und Gestänge
3. Durchschieben der Steckachse.

Der Einbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge.

Die Reifenmontage

ist sehr einfach und ohne Kraftaufwand zu bewerkstelligen, wenn Sie in dieser Weise vorgehen:

1. Falls noch Luft im Schlauch ist, Ventilverschlußkappe entfernen und
2. damit Ventil herausschrauben
3. Ventil-Haltemutter entfernen
4. Reifen auf einer Seite mit den Füßen in das Felgenbett drücken und auf der Gegenseite mit den Reifenhebern herausheben.



Bild 32

Der Reifen darf nicht mit Gewaltanwendung oder scharfem Werkzeug entfernt werden, da sonst Stahlseil oder Schlauch beschädigt werden könnte.

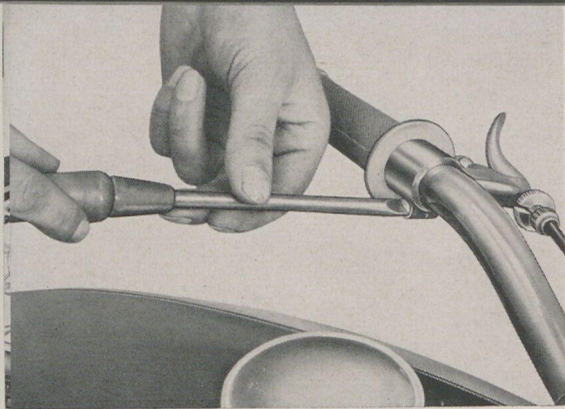


Bild 33

Verstellen der Bedienungshandhebel

Auch die Lage der Bedienungshebel (Kupplungs- und Handbremshebel) können Sie Ihren besonderen Verhältnissen anpassen. Hierzu brauchen Sie nur die Befestigungsschraube lockern, die Hebel in die gewünschte Lage drehen und anschließend wieder befestigen.

Einstellung des Gasdrehgriffes

Durch Lockern oder Festziehen der kleinen Schraube am Drehgriff wird der Federdruck einer Blattfeder reguliert, wodurch der Gasdrehgriff entsprechend leichter oder schwerer zu bedienen ist.

Diese Kleinigkeiten

sollten Sie außer dem beigegebenen Zubehör stets mitführen:

- Ersatzzündkerze
- Ersatzglühlampen
- Isolierband
- Kettenfett

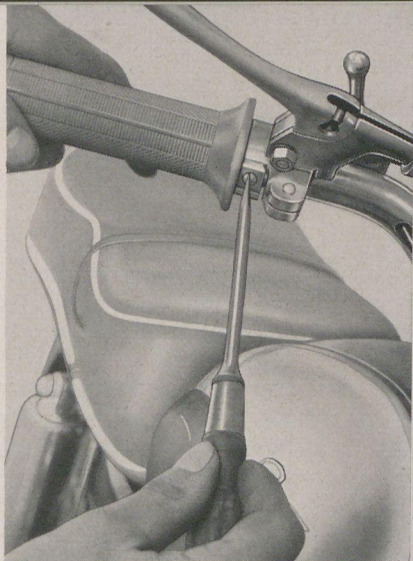


Bild 34

Bei größeren Auslandstouren empfehlen wir noch die Mitnahme der wichtigsten Ersatzteile (Kette, Zündspule oder dergleichen), entsprechend den Verhältnissen im Reiseland.

Störungen und Abhilfemaßnahmen

Selbstverständlich wird der Motor Ihrer „Trophy“ nie anspringen, wenn Sie vergessen haben, den Zündschlüssel einzustecken oder den Benzinhahn zu öffnen. Schon oft haben „alte“ Motorradfahrer das halbe Fahrzeug zerlegt und hatten nur vergessen, den Benzinhahn auf Reserve zu stellen. Sie können Ihr Fahrzeug über zehntausende von Kilometern fahren, ohne daß es Sie einmal im Stich läßt. Und plötzlich versagt irgend etwas am Motor oder am Fahrgestell; dann zünden Sie sich in entsprechendem Abstand vom Fahrzeug eine Zigarette an, überlegen und gehen systematisch — etwa nach untenstehender Reihenfolge — vor:

Beim Motordefekt ist es das erste, zu unterscheiden, ob die Störung an der Zündanlage oder an der Kraftstoffanlage zu suchen ist. Also:

Zündkerze herausschrauben, eine als einwandfrei bekannte Kerze an Masse (Kühlrippe o. ä.) legen und bei eingeschalteter Zündung Kickstarter betätigen. Springen an der Kerze regelmäßig Funken über, dann ist die Störungsursache an der Kraftstoffanlage zu suchen.

Störungen an der Kraftstoffanlage

Tankverschluß läßt keine Luft nachströmen, so daß der Kraftstoff nicht nachfließen kann.

Abhilfe: Deckel austauschen oder kleine Bohrung anbringen
(maximal 2 mm ϕ)

Kraftstoffhahn verstopft

Abhilfe: reinigen; beim Herausdrehen des Hahnes Gefäß unterstellen, damit kein Kraftstoff verlorenght.

Kraftstoffleitungen verunreinigt

Abhilfe: säubern, vorher Kraftstoffhahn schließen.

Vergaser versagt

Abhilfe: ausbauen, zerlegen, mit Benzin auswaschen, möglichst mit Preßluft (notfalls Luftpumpe verwenden), ausblasen, zusammenbauen und nach Vorschrift einstellen (siehe technische Angaben).

Durch zu vieles Tupfen des Schwimmers oder durch zu vieles Betätigen des Kickstarters kann es vorkommen, daß der Motor trotz einwandfreier Zünd- und Kraftstoffanlage versagt; der Motor ist „ersoffen“.

Abhilfe: Bei herausgeschraubter Zündkerze, geschlossenem Gasdrehgriff und geöffnetem Lufthebel Motor bei abgeschalteter Zündung öfters durchdrehen. Anschließend antreten wie üblich (in krassen Fällen ist es nötig, die Sechskantmutter der unter der Kurbelwelle am Kurbelgehäuse liegenden Stiftschraube zu lösen, damit im Kurbelgehäuse angesammelter Kraftstoff abfließen kann).

Störungen der Zündanlage

Batterie zu wenig geladen, Kontrolllicht brennt nur schwach und flackert beim Antreten

Abhilfe: Fahrzeug im 2. Gang anschieben. Bei nächster Gelegenheit Batterie überprüfen und an fremder Stromquelle aufladen lassen.

Ingangsetzen des Motors ohne Batterie

Eine tief entladene oder schadhafte Batterie erschwert das Ingangsetzen des Motors. Eine solche Batterie ist deshalb durch Abklemmen der Verbindung vom Minuspol zur Masse abzuschalten. Bei fehlender oder abgeklemmter Batterie muß das Krafrtrad angeschoben werden. Das Anschieben wird erleichtert, wenn die auf der Anschlußplatte mit 30 und 61 bezeichneten Klemmen im Innern

der Lichtmaschine durch einen Drahtbügel verbunden werden. Dabei müssen die schon in den Klemmen sitzenden Leitungen darin belassen werden.

Nach Wiedereinbau der Batterie ist der Drahtbügel zu entfernen.

Kabelzuführungen zur Batterie haben keinen einwandfreien Kontakt (Kontrolllicht brennt nicht).

Abhilfe: Batteriepole und Kabelschuhe säubern, Masseverbindung zum Motor überprüfen.

Zündschloß defekt (Kontrolllicht brennt nicht). Arbeiten am Zündschloß müssen dem Händler überlassen werden.

Lichtmaschine defekt. Arbeiten an der Lichtmaschine müssen dem Händler bzw. der Bosch-Dienststelle überlassen werden.

Sonstige Unregelmäßigkeiten

Motor springt schlecht an

In kaltem Zustand:

Leerlauf-Luftregulierschraube weiter eindrehen (auch im Winter!)
Motor hat Nebenluft, Störung durch Händler beseitigen lassen.

In warmem Zustand:

Leerlauf-Luftregulierschraube herausdrehen (im Sommer mehr Leerlauf Luft geben!)

Schwimmernadelsitz dichtet nicht ab, reinigen, eventl. Nadel und Gehäusedeckel erneuern.

Motor läuft unregelmäßig

Zündkerze defekt, Elektrodenabstand prüfen; Motor noch nicht warmgefahren, kurze Strecke mit hoher Drehzahl fahren. Zu ölhaltiges Gemisch, Tank entleeren und Gemisch 1 : 25 tanken.

Vergaser zu luftarm eingestellt, Leerlauf-Luftregulierschraube weiter herausdrehen.

Motorleistung läßt nach

Motoreinstellung nicht nach Vorschrift. Zündung und Vergaser vom Händler einstellen lassen. Motor- und Auspuffanlage verrostet, reinigen lassen. Motor undicht, in Werkstatt abdichten lassen. Kolbenringe fest, vom Händler in Ordnung bringen lassen. Kolben und Zylinder abgenützt, Zylinder ausschleifen und Kolben erneuern.

Motor „klingelt“

Ungeeignete Fahrweise, rechtzeitig in die niederen Gänge schalten; Zündung zu früh, Vergaser zu mager eingestellt. Falsche Zündkerze, richtigen Wärmewert beachten. Kraftstoff ungeeignet (Oktanzahl zu niedrig). Kompressionsraum durch Ölkohleansatz zu klein geworden. Überhitzung des Motors durch verlegte Kanäle.

Bremswirkung schlecht

Bremsbeläge verschmiert, mit Benzin auswaschen, Abdichtung untersuchen, evtl. erneuern. Bremsbeläge abgenützt, erneuern.

Hoher Kettenverschleiß

Falsche Einstellung, ungenügende Pflege. Nach Anweisung einstellen und pflegen.

Einseitige Reifenabnutzung

Falscher Luftdruck. Wenn Reifenmittelspur übermäßig abgenützt, dann Reifendruck zu hoch. Wenn Reifen beiderseitig außen abgenützt, dann Luftdruck zu niedrig.

Schlechte Straßenlage

Reifendruck entsprechend korrigieren.

Fahrzeug zieht nach der Seite

Spur mit der Meßlatte einstellen.

Inhalt

Vorwort	3
Fahrzeugdaten	8
Technische Angaben	9 u. 15
Motor	9 u. 15
Fahrgestell	11 u. 17
Fahrzeug	12 u. 18
Füllmengen	12 u. 18
Wichtiges bei der Übernahme des Fahrzeuges	21
Garantiebestimmungen und Überwachungsarbeiten	23
Die erste Fahrt	25
Das Starten	26
Das Anfahren	27
Das Schalten	28
Während der Fahrt	30
Der Kraftstoffverbrauch	31
Das Anhalten	32
Das Abstellen	33

Der Motor	35
Das Arbeitsverfahren	35
Das Triebwerk	36
Der Vergaser	37
Luftfilter	40
Der Zylinderdeckel	41
Die Zündkerze	41
Der Zylinder	41
Der Kolben	41
Kolbenbolzen	42
Pleuelstange	42
Die Kurbelwelle	42
Schwungscheibe	42
Getriebekette	42
Kupplung	42
Das Getriebe	43
Der Antrieb	44
Die Lichtmaschine	44
Das Fahrgestell	45
Der Rahmen	45
Die Vorderradschwinge	45

Die Hinterradfederung	45
Die Räder	45
Der Kraftstoffbehälter	46
Die Batterie	46
Der Scheinwerfer	47
Das Werkzeug	47
Regelmäßige Pflege	48
Das Reinigen	48
Verchromte Teile	49
Die Bereifung	50
Die Ölfüllung im Getriebe	51
Die Kettenpflege	52
Das Abschmieren	56
Das Überprüfen der Schraubverbindungen	56
Nachstellen der Kupplung	56
Nachstellen der Vorderradbremse	57
Einstellen der Hinterradbremse	58
Einstellen des Fußbremshebels	59
Die Lichtmaschine	60
Die Batterie	60
Die Zündkerze	61

Die Lichtenanlage	62
Maßnahmen zum Schutz von Maschine und Zweitakt- Motor während längerer Stillstandsperioden	66
Übersicht über die Pflegearbeiten	68
Verschiedene Handgriffe	70
Der Vorderradausbau	70
Der Hinterradausbau	71 u. 72
Die Reifenmontage	73
Verstellen der Bedienungshandhebel	74
Einstellung des Gasdrehgriffes	75
Diese Kleinigkeiten	75
Störungen und Abhilfemaßnahmen	76
Störungen an der Kraftstoffanlage	77
Störungen an der Zündanlage	78
Sonstige Unregelmäßigkeiten	79

