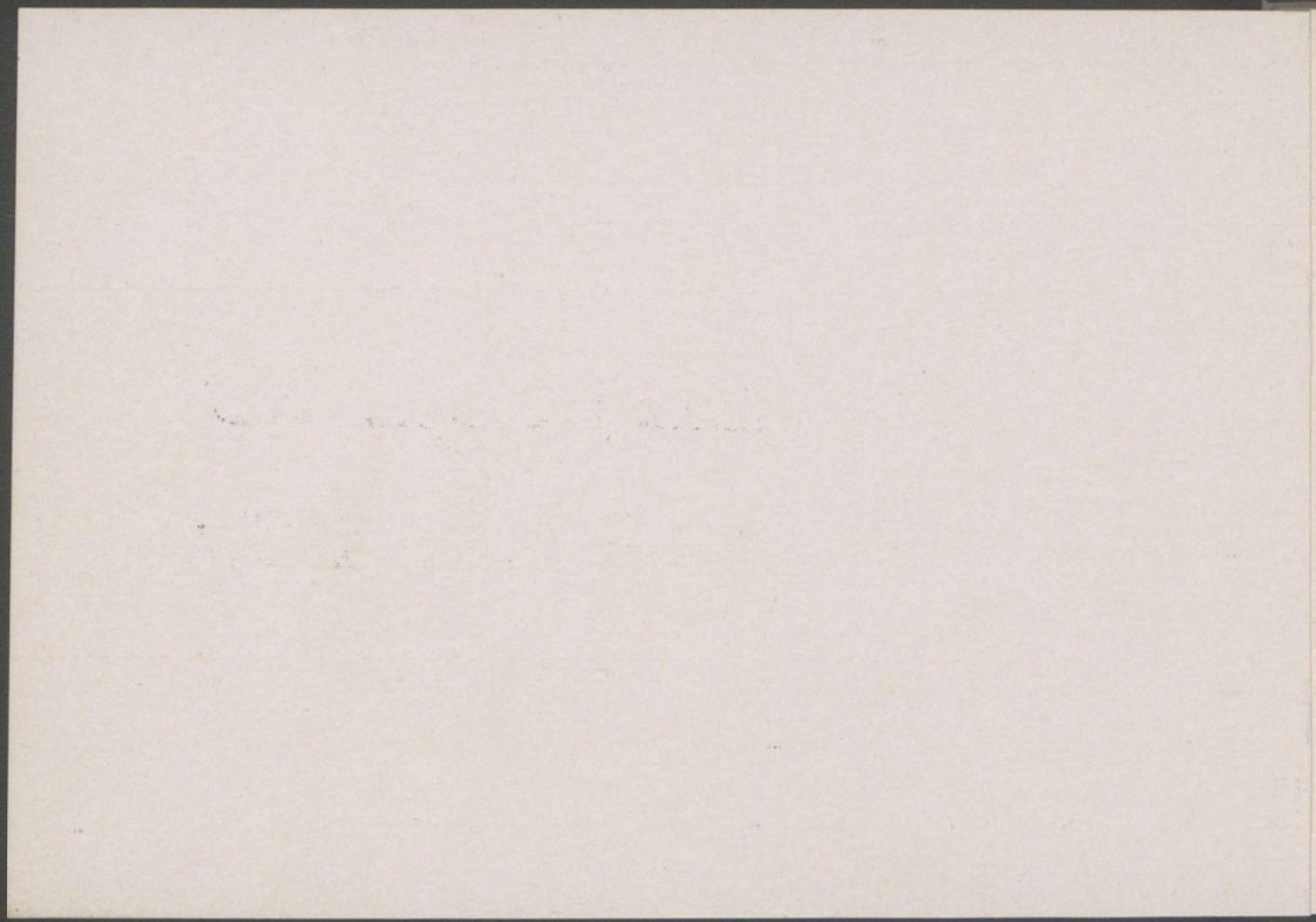


ZUNDAPP

trophy 175s

trophy 250s

BEDIENUNG UND PFLEGE



Lieber ZÜNDAPP-Freund!

Die Bedienung und Wartung der „Trophy S“ ist sehr einfach. Ihr ZÜNDAPP-Händler hat Ihnen beim Kauf dieses Fahrzeuges ja schon die notwendigen Anweisungen gegeben. Trotzdem haben wir in diesem Heft das Wichtigste für die Bedienung, die Pflege und die Behebung von Störungen zusammengefaßt, damit Sie es in Ruhe nachlesen können.

Eine Bitte aber haben wir: Lesen Sie diese Bedienungsanweisung auf jeden Fall **vor** dem ersten Start!

Selbstverständlich stehen Ihnen Ihr ZÜNDAPP-Händler wie auch unsere Fachleute bei irgendwelchen Fragen stets mit Rat und Tat zur Verfügung.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt!

ZÜNDAPP-WERKE GMBH
MÜNCHEN 8
Anzinger Straße 1-3

Inhalt

	Seite
Wichtige Angaben	5
Technische Einzelheiten	
Trophy 175 S/E	10
Trophy 250 S/E	17
Die erste Fahrt	23
Das Starten	24
Das Anfahren	26
Das Schalten	27
Während der Fahrt	29
Der Kraftstoffverbrauch	30
Das Anhalten	31
Das Abstellen	32
Der Vergaser	33

Luftfilter	35
Die Beleuchtung	36
Die Blinkanlage	36
Das Werkzeug	36
Regelmäßige Pflege	37
Das Reinigen	37
Verchromte Teile	38
Die Bereifung	39
Die Ölfüllung im Getriebe	40
Das Öl in der Vordergabel	42
Die Kettenpflege	42
Das Abschmieren	46
Das Überprüfen der Schraubverbindungen	46
Nachstellen der Kupplung	46
Nachstellen der Vorderradbremse	47
Einstellen der Hinterradbremse	48
Einstellen des Fußbremshebels	49
Die Zündkerze	50

Maßnahmen zum Schutz von Maschine und Zweitakt- Motor während längerer Stillstandsperioden	53
Übersicht über die Pflegearbeiten	55
Verschiedene Handgriffe	57
Der Vorderradausbau	57
Der Hinterradausbau	58
Die Reifenmontage	59
Verstellen der Bedienungshandhebel	60
Einstellung des Gasdrehgriffes	61
Ratschläge	61
Motorstörungen und ihre Ursachen	62
Störungen an der Zündanlage und ihre Ursachen	64

Wichtige Angaben

Bitte versäumen Sie nicht, nach der Übernahme Ihres Fahrzeuges die untenstehenden Zeilen auszufüllen. Im Schriftverkehr mit dem Werk bitten wir, neben 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

.....

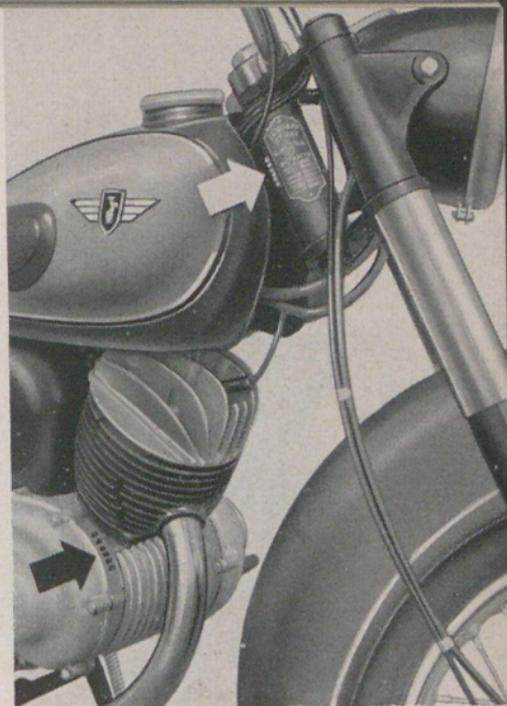


Bild 1

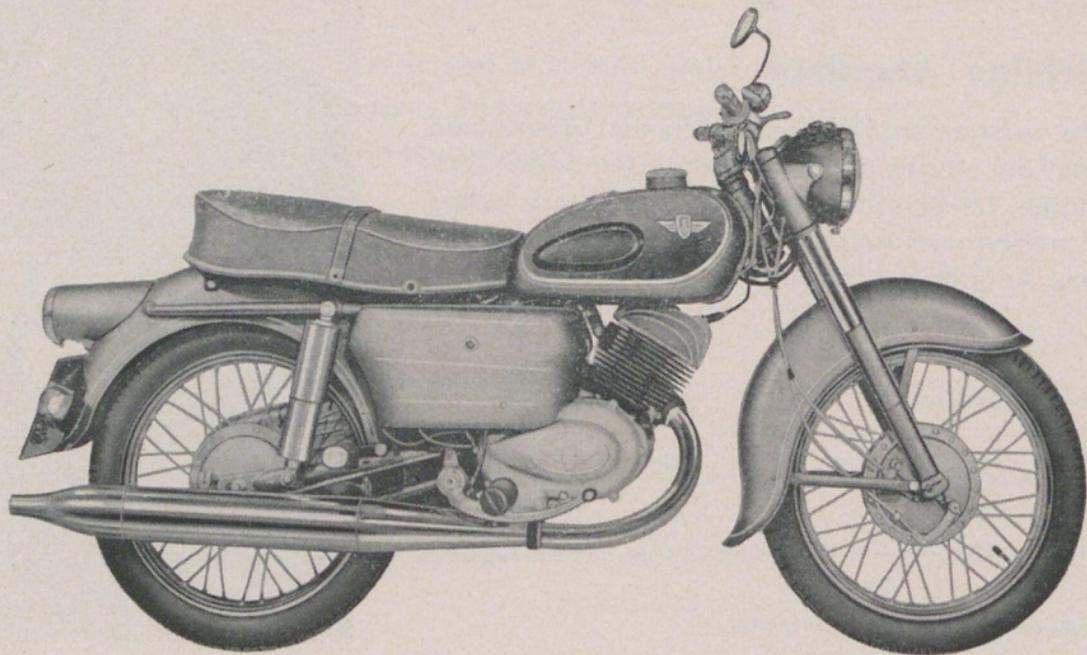


Bild 2
Trophy 175 S/E rechte Seite

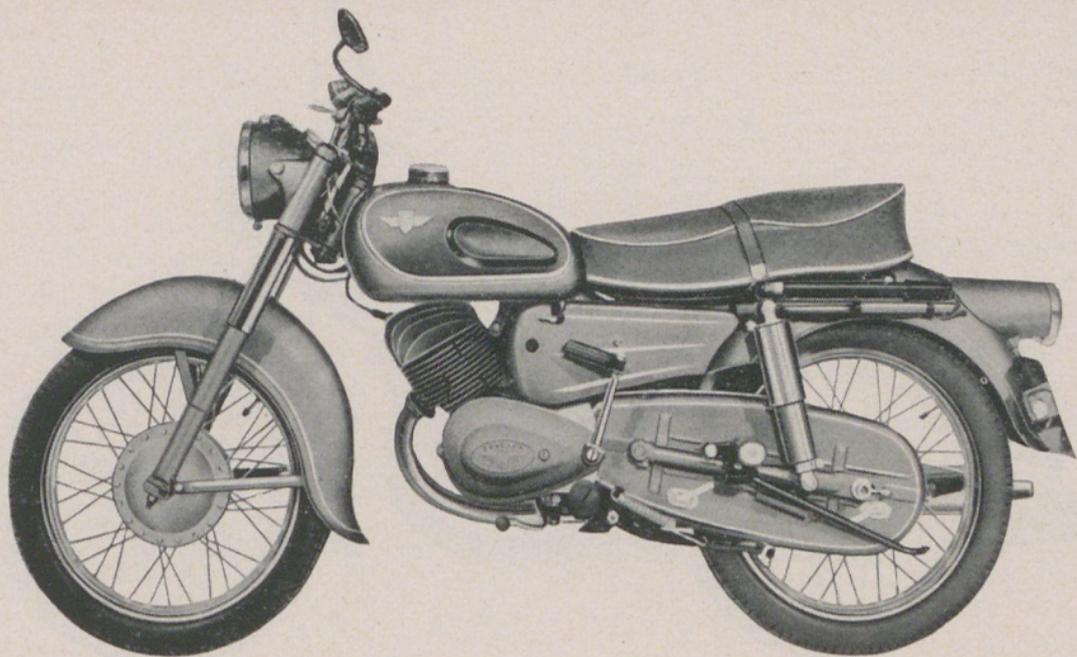


Bild 3

Trophy 175 S/E linke Seite

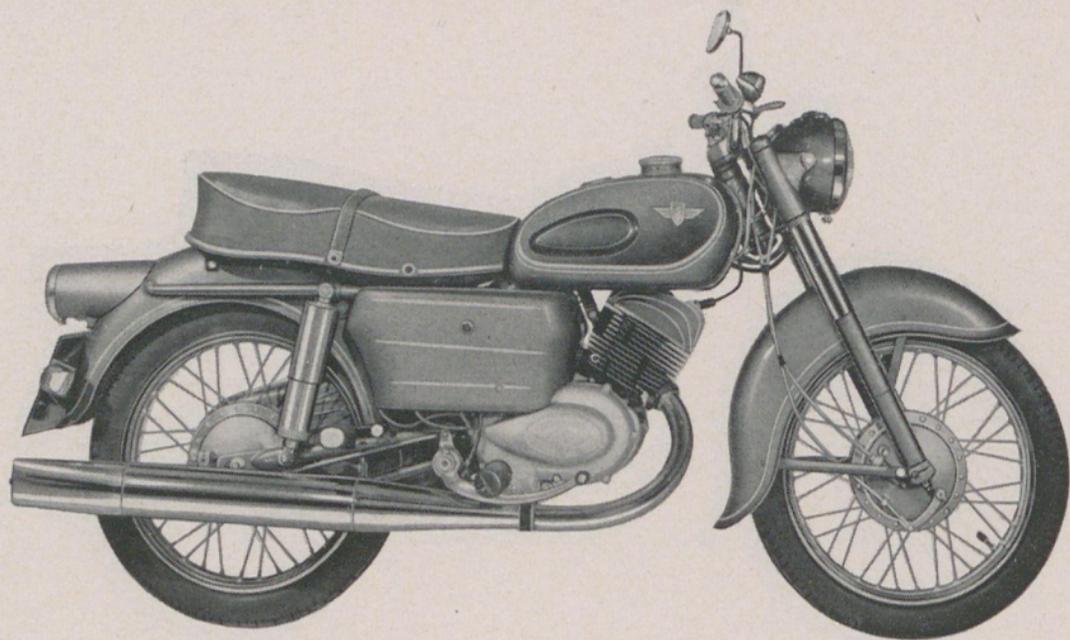


Bild 4

Trophy 250 S/E rechte Seite

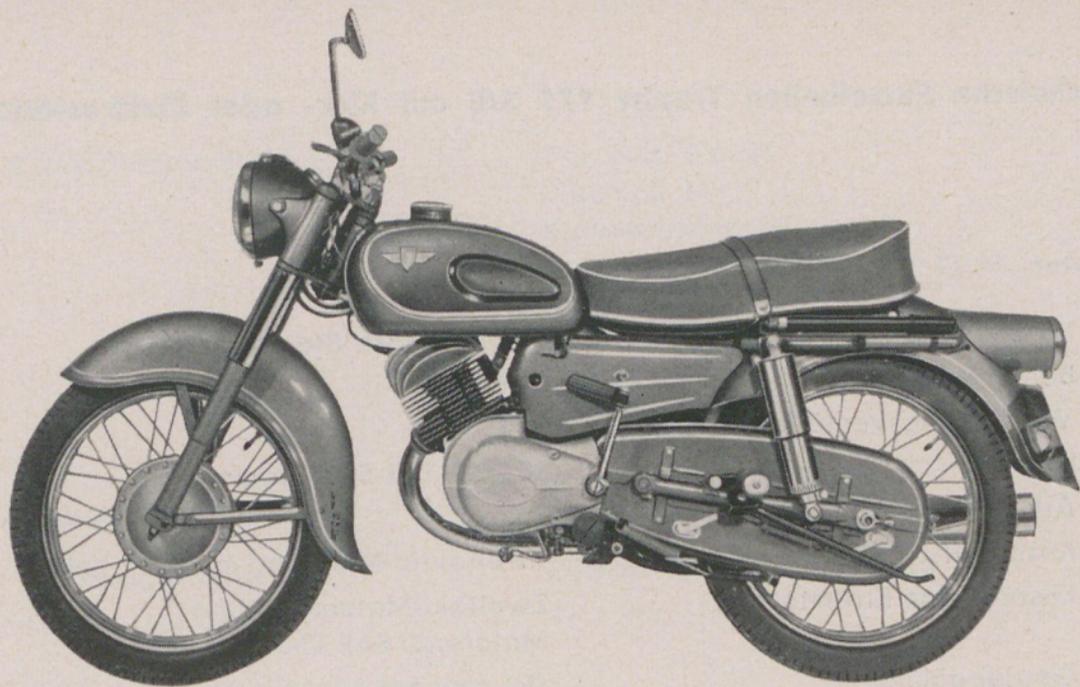


Bild 5
Trophy 250 S/E linke Seite

Technische Einzelheiten Trophy 175 S/E mit Kick- oder Elektrostarter

Motor

Inhalt	174 cm (nach Steuerformel)
Bohrung/Hub	60/62 mm
Verdichtungsverhältnis	1 : 6,7
Leistung	10,5 PS bei 5400 U/min
Arbeitsverfahren	2-Takt
Kraftstoff	Zweitakter-Mischung im Verhältnis 25 : 1
Ölsorte zum Kraftstoff	Zweitakt-Motorenöl oder Motorenöl SAE 30-50
Getriebeölmenge	650 ccm bei über + 15° C Außentemperatur Motorenöl SAE 40-50 unter + 15° C Außentemperatur Motorenöl SAE 20

Vergaser

Zweischiebertvergaser	Typ Bing 2/24/46 Durchlaß 24 ϕ Kraftstoffdüse 110 Nadelstellung 2. Raste von oben Nadeldüse 2,70 Leerlaufdüse 45 Luftregulierschraube offen 1-1½ Umdr.
---------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Getriebe

Wechselgetriebe	ZÜNDAPP-Wechselgetriebe
Anzahl der Gänge	4

Übersetzung im Getriebe:

1. Gang	1 : 3,14
2. Gang	1 : 1,96
3. Gang	1 : 1,405
4. Gang	1 : 1

Kraftübertragung vom Wechselgetriebe zum Hinterrad	Rollenkette gekapselt (1/2" x 5/16"; 118 Glieder)
Übersetzung vom Wechselgetriebe zum Hinterrad	1 : 2,87
Kupplung	Mehrscheibenkupplung in Öl

Elektrische Anlage

Kickstarter-Ausführung

Batterie-Lichtzündmaschine	Bosch MLZn 60/6/1600 R (spannungsregelnd)
Zünderstellung	Vorzündung 3,5 mm v.o.T. = 24° 30' ± 2° v.o.T.
Zündkerze	Bosch W 240 T 1 oder Beru 240/14 u 2
Elektrodenabstand	0,7 mm
Batterie	6 V 8 Ah
Scheinwerferlampe	6 V 35 Watt
Standlichtlampe	6 V 4 Watt
Ladekontrollampe	6 V 1,2 Watt

Tachometerlampe	6 V 2 Watt
Nummerntafellampe	6 V 5 Watt
Brems- und Schlußlichtlampe . .	6 V 20/5 Watt
Blinkerlampe	6 V 18 Watt

Elektrostarter-Ausführung

Anlasserlichtmaschine	Typ Bosch AZ/DJ1R90/12/1700 + 0,4 L5
Zünderstellung	3,5 mm \pm 0,5 v.o.T. = 24° 30' \pm 2° v.o.T. (bei vollgeöffnetem Fliehkraftregler)
Zündkerze	Bosch W 240 T 1 oder Beru 240/14 u 2
Elektrodenabstand	0,7 mm
Batterien	2 Stück, je 6 V 11 Ah
Scheinwerferlampe	12 V 35 Watt
Standlichtlampe	12 V 4 Watt
Ladekontrolllampe	12 V 2 Watt
Tachometerlampe	12 V 2 Watt
Nummerntafellampe	12 V 5 Watt
Brems- und Schlußlichtlampe . .	12 V 20/5 Watt
Blinkerlampe	12 V 18 Watt

Fahrgestell

Farbe	brillantblau
Rahmen	Zentralrohrrahmen
Vordergabel	Teleskop-Federgabel mit 4 Schraubenfedern
Hinterrad	Schwingfederung mit 2 Ölstoßdämpfern
Schmierung der Vorderradgabel .	Ölmenge je Holm 100 ccm bei über + 15° C Außentemperatur Motorenöl SAE 40 unter + 15° C Außentemperatur Motorenöl SAE 10

Bremsen

Fußbremse	Gestängebremse auf Hinterrad wirkend
Handbremse	Handseilzugbremse auf Vorderrad wirkend

Räder

Felgenreöße	1,85 B x 18
Reifengröße	vorn 3,00 - 18 hinten 3,00 - 18
Reifendruck	am Vorderrad Solobetrieb 1,3 atü Soziusbetrieb 1,5 atü am Hinterrad Solobetrieb 1,8 atü Soziusbetrieb 2,7 atü
Kraftstoffbehälter	14 Liter (2 Liter Reserve)

Technische Abmessungen

Länge	2000 mm
Breite	620 mm
Höhe	1000 mm

Sitzbankhöhe	730 mm
Radstand	1300 mm
Wendekreis	4800 mm

Betriebsfertiges Eigengewicht des Fahrzeuges:

mit Kickstarter	135 kg
mit Elektrostarter	150 kg

Zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeuges:

mit Kickstarter	300 kg
mit Elektrostarter	300 kg

Höchstgeschwindigkeit bis 96 km/h

Konstruktionsänderungen gegenüber Text und Bild vorbehalten

Technische Einzelheiten Trophy 250 S/E mit Kick- oder Elektrostarter

Motor

Inhalt	245 ccm (nach Steuerformel)
Bohrung/Hub	67/70 mm
Verdichtungsverhältnis	1 : 7
Leistung	14,5 PS bei 5500 U/min
Arbeitsverfahren	2-Takt
Kraftstoff	Zweitakter-Mischung im Verhältnis 25:1
Ölart zum Kraftstoff	Zweitakt-Motorenöl oder Motoröl SAE 30-50
Getriebeölmenge	650 ccm bei über + 15° C Außentemperatur Motorenöl SAE 40 unter + 15° C Außentemperatur Motorenöl SAE 20

Vergaser

Zweischiebertvergaser	Bing 2/26/51 Durchlaß 26 ϕ Kraftstoffdüse 120 Nadeldüse 2,70 Nadelstellung 3. Raste von oben Leerlaufdüse 40 Mischkammereinsatz 5 Luftregulierschraube offen 1-1½ Umdr.
---------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Getriebe

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 vom Wechsel- getriebe zum Hinterrad	Rollenkette gekapselt (1/2" x 5/16"; 116 Glieder)
Übersetzung vom Wechsel- getriebe zum Hinterrad	1 : 2,68
Kupplung	Mehrscheibenkupplung in Öl

Elektrische Anlage

Kickstarter-Ausführung

Batterie-Lichtzündmaschine	Bosch MLZn 60/6/1600 R (spannungsregelnd)
Zünderstellung	Vorzündung 3,5 mm v.o.T. = $23^\circ \pm 2^\circ$ v.o.T.
Zündkerze	Bosch W 240 T 1 oder Beru 240/14 u 2
Elektrodenabstand	0,7 mm
Batterie	6 V 8 Ah
Scheinwerferlampe	6 V 35 Watt
Standlichtlampe	6 V 4 Watt
Ladekontrollampe	6 V 1,2 Watt

Tachometerlampe	6 V 2 Watt
Nummerntafellampe	6 V 5 Watt
Brems- und Schlußlichtlampe . .	6 V 20/5 Watt
Blinkerlampe	6 V 18 Watt

Elektrostarter-Ausführung

Anlasserlichtmaschine	Typ Bosch AZ/DJ1R90/12/1700+0,4 L5
ZündEinstellung	3,5 mm v.o.T. = $23^{\circ} \pm 2^{\circ}$ v.o.T. (bei vollgeöffnetem Fliehkraftregler)
Zündkerze	Bosch W 240 T 1 oder Beru 240/14 u 2
Elektrodenabstand	0,7 mm
Batterien	2 Stück, je 6 V 11 Ah
Scheinwerferlampe	12 V 35 Watt
Standlichtlampe	12 V 4 Watt
Ladekontrolllampe	12 V 2 Watt
Tachometerlampe	12 V 2 Watt
Nummerntafellampe	12 V 5 Watt
Brems- und Schlußlichtlampe . .	12 V 20/5 Watt
Blinkerlampe	12 V 18 Watt

Fahrgestell

Farbe	brillantblau
Rahmen	Zentralrohrrahmen
Vordergabel	Teleskop-Federgabel mit 4 Schraubenfedern
Hinterrad	Schwingfederung mit 2 Ölstoßdämpfern
Schmierung der Vorderradgabel .	Ölmenge je Holm 100 ccm bei über + 15° C Außentemperatur Motorenöl SAE 40 unter + 15° C Außentemperatur Motorenöl SAE 10

Bremsen

Fußbremse	Gestängebremse auf Hinterrad wirkend
Handbremse	Handseilzugbremse auf Vorderrad wirkend

Räder

Felgengröße	1,85 B x 18
-----------------------	-------------

Reifengröße	vorn 3,00 - 18
	hinten 3,00 - 18
Kraftstoffbehälter	14 Liter (2 Liter Reserve)

Technische Abmessungen

Länge	2000 mm
Breite	620 mm
Höhe	1000 mm
Sitzbankhöhe	765 mm
Radstand	1300 mm
Wendekreis	4800 mm

Betriebsfertiges Eigengewicht des Fahrzeuges:

mit Kickstarter	140 kg
mit Elektrostarter	150 kg

Zulässiges Gesamtgewicht des Fahrzeuges:

mit Kickstarter	300 kg
mit Elektrostarter	300 kg

Höchstgeschwindigkeit ca. 105 km/h

Konstruktionsänderungen gegenüber Text und Bild vorbehalten

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 14 Ltr. Es darf nur **Zweitakter-Mischung** 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.

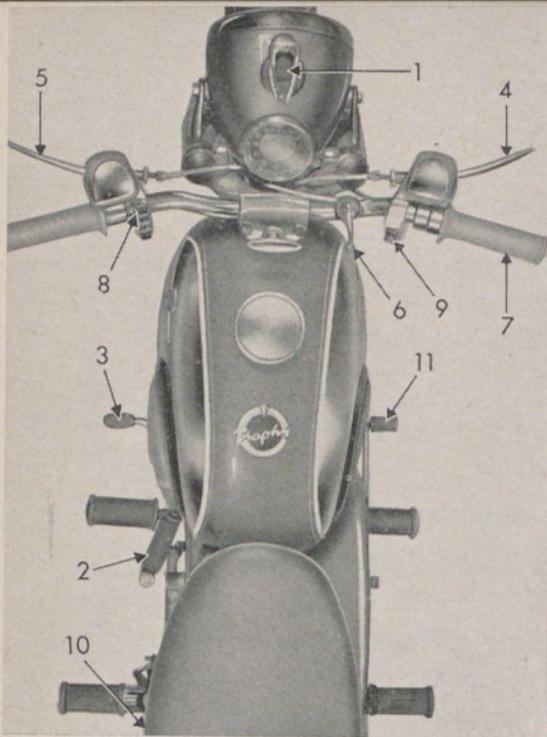


Bild 6

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 Ablendschalter mit Hornbedienungs-knopf
- 9) Blinkerschalter mit Lichthupe
- 10) Elektrostarter
(liegt unterhalb der Sitzbank, siehe Bild 7)
- 11) Fußbremshebel

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

a) Starten mit Kickstarter (Bild 6)

1. Kraftstoffhahn öffnen
2. Fußschalthebel in Leerlaufstellung bringen, Lufthebel schließen
3. Tupfer am Vergaser niederdrücken, bis sich zwischen Schwimmergehäuse und -deckel Kraftstoff zeigt
4. Zündung einschalten (rotes Licht leuchtet auf)
5. Motor mit Kickstarter antreten.

b) Starten mit Elektrostarter (Bild 7)

1. Kraftstoffhahn öffnen
2. Fußschalthebel in Leerlaufstellung bringen, Lufthebel schließen

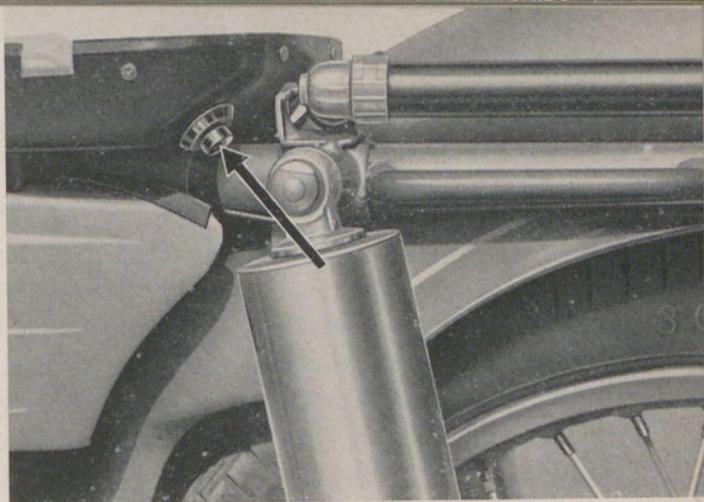


Bild 7

3. Tupper am Vergaser niederdrücken, bis sich zwischen Schwimmergehäuse und -deckel Kraftstoff zeigt
4. Zündung einschalten (rotes Licht leuchtet auf)
5. Elektrostarter (Druckknopf unter der linken Seite der Sitzbank) betätigen.

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, brauchen Sie nur den Kupplungshebel zu ziehen (also Kupplung lösen), sodann

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

entsprechend dem Nachlassen des Kupplungshebels allmählich und gleichmäßig 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 langes Schleifenlassen der Kupplung hat hohen Verschleiß der Kupplungsbeläge zur Folge.

Das Schalten

Nach entsprechender Beschleunigung durch vermehrtes 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

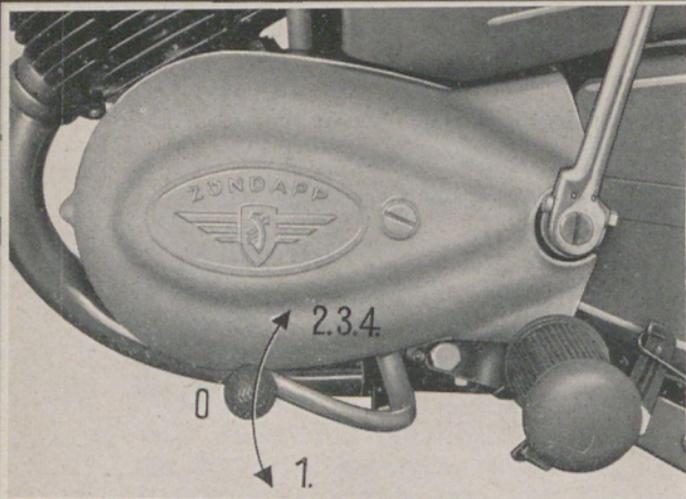


Bild 8

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.

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 S“ 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 der Zweitaktermischung hat 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. Klängeln, Glühzündungen oder sogar Kolbenklemmen).

Unvermeidbar erhöht sich der Kraftstoffverbrauch durch:

Fahren in den niederen Gängen,
vieles 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 S“ spürbar beeinflussen.

Das Anhalten

geschieht durch Gaswegnehmen, gleichmäßiges angepaßtes 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 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 Schwimmernadel verbunden ist. Die Aufgabe des Schwimmers 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 Schwimmernadel.

Diese Nadel besitzt am oberen Ende einen konischen Anschliff und schließt, wenn das richtige Niveau erreicht ist, in Verbindung mit dem Schwimmergehäusedeckel die Benzinzufuhr aus der Kraft-

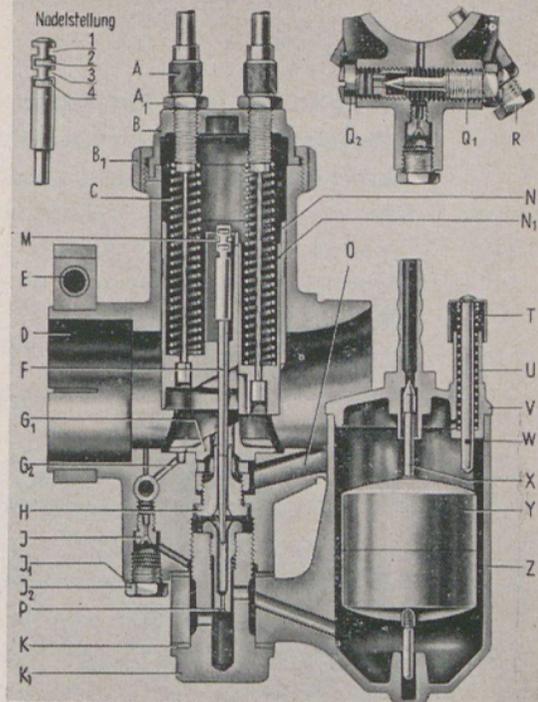


Bild 9

stoffleitung. 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 erforderlich, nämlich das Leerlaufdüsensystem, bestehend aus Leerlaufdüse J, Leerlaufdüse Q 2 und Leerlauf-Luft-Regulierschraube Q 1.

Dieses System arbeitet im Leerlauf allein. Bei zunehmender Drehzahl arbeitet dann der

Mischkammereinsatz G 1 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 am Vergaser

Motor im Leerlauf laufen lassen, Gasschieberanschlagschraube R so weit hineindrehen, 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.

Luftfilter regelmäßig reinigen und mit Öl benetzen

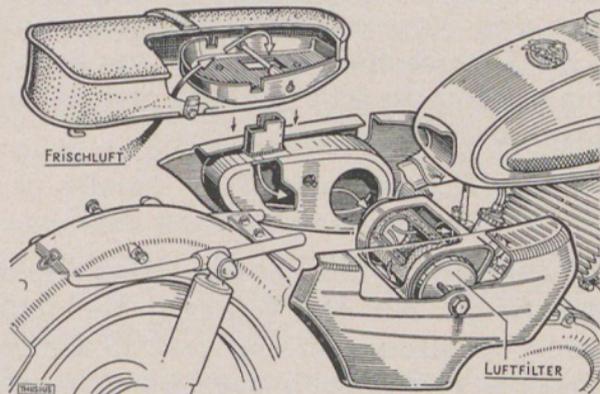


Bild 10 Trophy 175 S/E

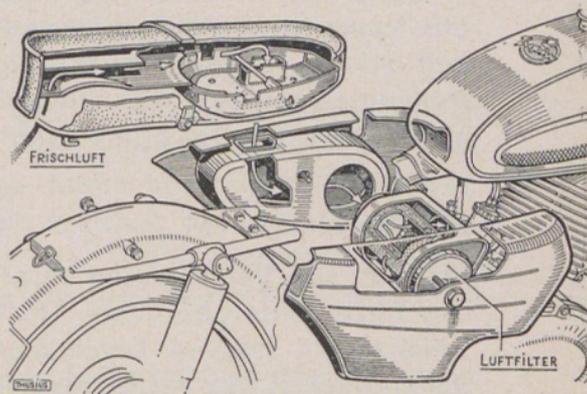


Bild 11 Trophy 250 S/E

Die Beleuchtung

der Trophy S wird durch Drehen des Zündschlüssels nach rechts (großes Licht) und nach links (Standlicht) getätigt. Von den links am Lenker angebrachten Schaltern ist der obere der Horndruckknopf und der untere der Abblendschalter.

Die Blinkanlage

Um einen Wechsel der Fahrtrichtung anzeigen zu können, ist eine Blinkanlage eingebaut. Sie besteht aus 4 Blinklampen, von denen je 2 am Lenker und an der Nummerntafelaufhängung montiert sind. Von den rechts am Lenker angebrachten Schaltern ist der untere der Blinkschalter, welcher in der Schaltstellung oben den linken Blinker und in der unteren Schaltstellung den rechten Blinker betätigt. Der obere Schalter löst die Lichthupe aus.

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 abziehen.

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.

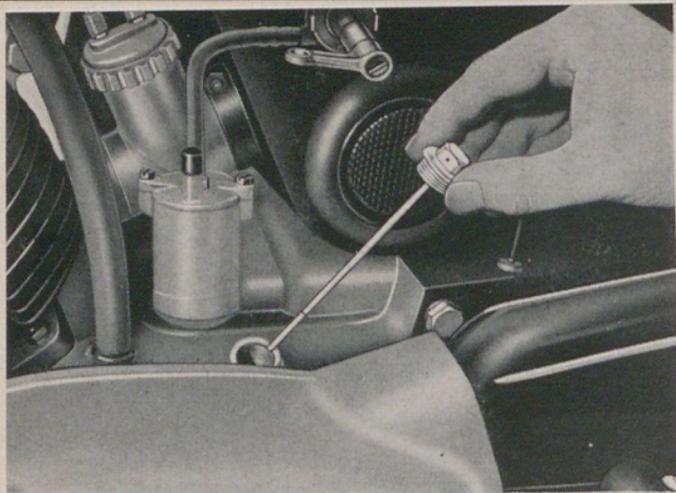


Bild 12

Die Ölfüllung im Getriebe

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 das Öl bis zur Höhe der Kerbe steht.

Ölwechsel soll mindestens alle 10000 km bei warmem Motor durchgeführt werden.

Hierzu sind die beiden Ablasschrauben zu entfernen. Die Ölfüllung beträgt 650 ccm.

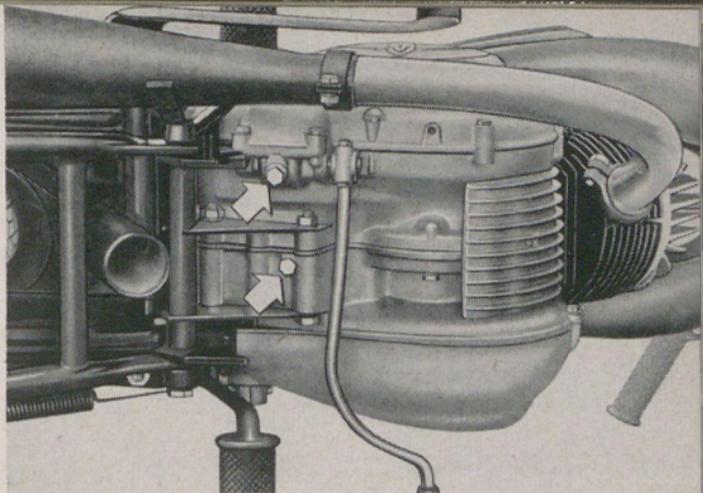


Bild 13

Zu beachten ist, daß sich nach Neufüllung das Öl erst gleichmäßig auf Getriebe und Kupplungsgehäuse verteilen muß, so daß die Markierung am Ölmeßstab erst nach kurzer Fahrt den richtigen Stand anzeigt. Die beiden Ablasschrauben sind aus der Abbildung ersichtlich.

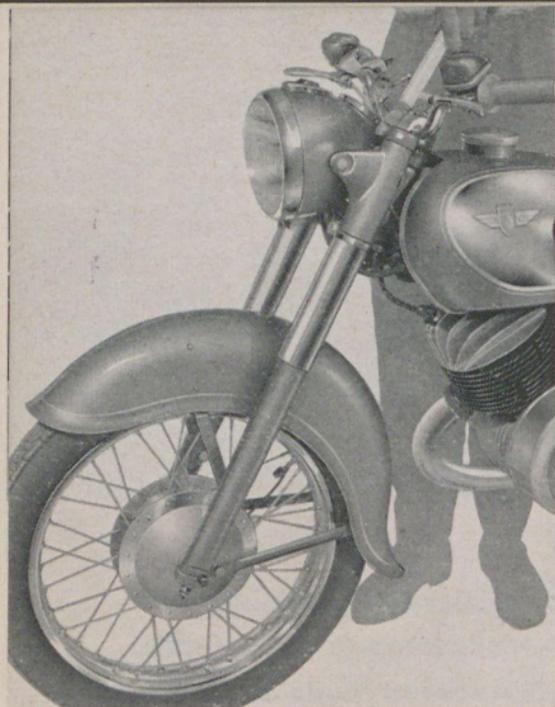


Bild 14

Die Kettenpflege

sollten Sie unter keinen Umständen vernachlässigen. Im Gegensatz zum Starrrahmen-Motorrad ist beim modernen Fahrzeug wegen der Schwingenbewegung

Das Öl in der Vordergabel

dient außer zur Schmierung der Führungsteile auch zur Dämpfung der Gabelbewegung.

Die Ablaßschraube ist aus der Abbildung ersichtlich.

Es ist zweckmäßig, nach etwa 50 000 km Fahrt die Gabelrohre der Teleskopgabel an den Klemmstellen der unteren Gabelverbindung auf Korrosion — verursacht durch eingedrungene Feuchtigkeit — zu untersuchen. Gegebenenfalls sind die Gabelrohre auszuwechseln.

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.

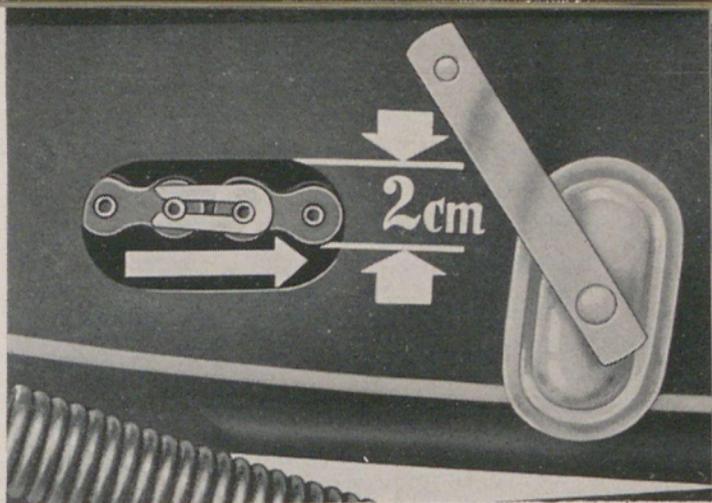


Bild 15

Zum Nachstellen der Kette sind die beiden Kettenspanner gleichmäßig zu verstellen. Ist die gewünschte 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.

Abschmierstellen an der Trophy 175/250 S/E

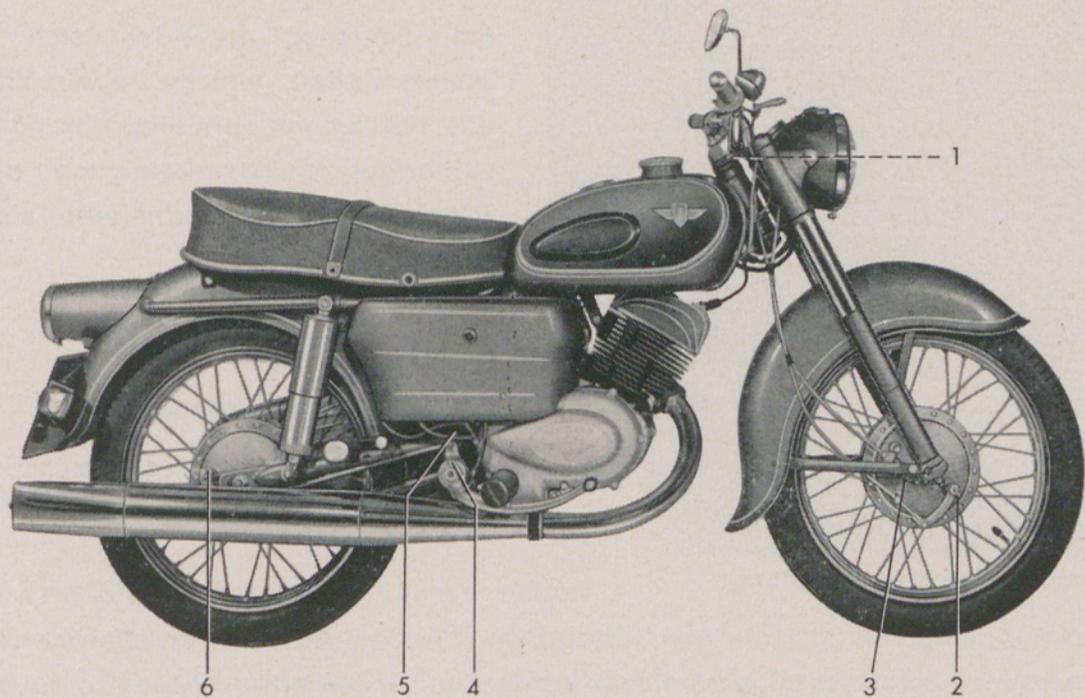


Bild 16

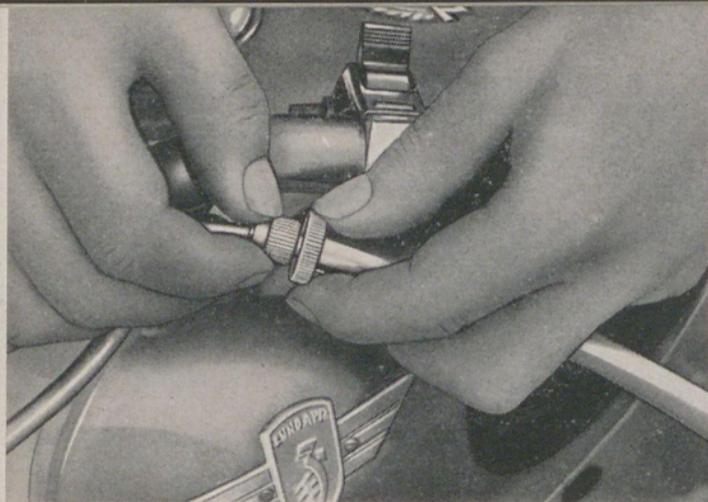


Bild 17

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 guter Reinigung der Schmiernippel abzuschmieren sind (siehe Bild 16).

Das Überprüfen der Schraubverbindungen

sollte gelegentlich des Abschmierens 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.

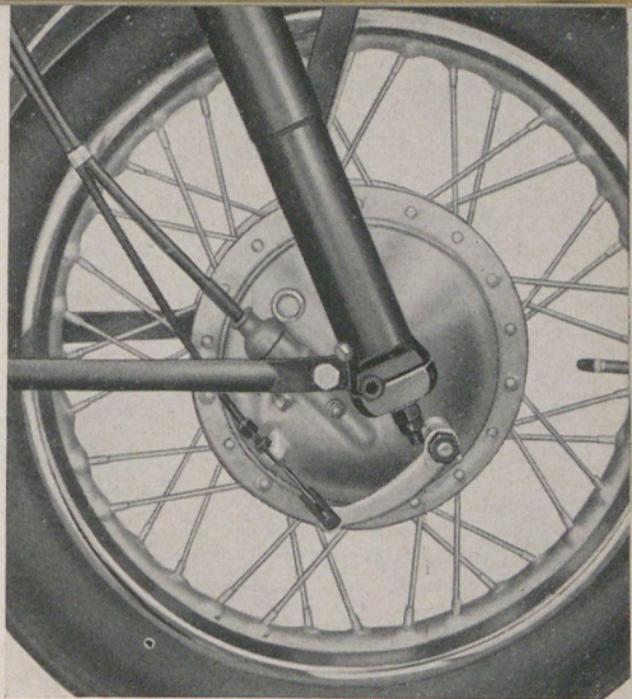


Bild 18

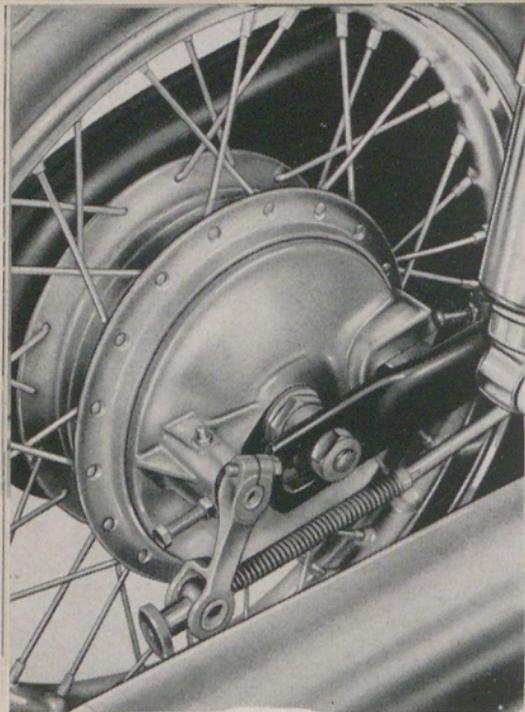


Bild 19

Einstellen der Hinterradbremse

Die Nachstellung erfolgt durch entsprechende Rechtsdrehung der Rändelmutter (am Ende des Bremsgestänges).

Einstellen des Fußbremshebels

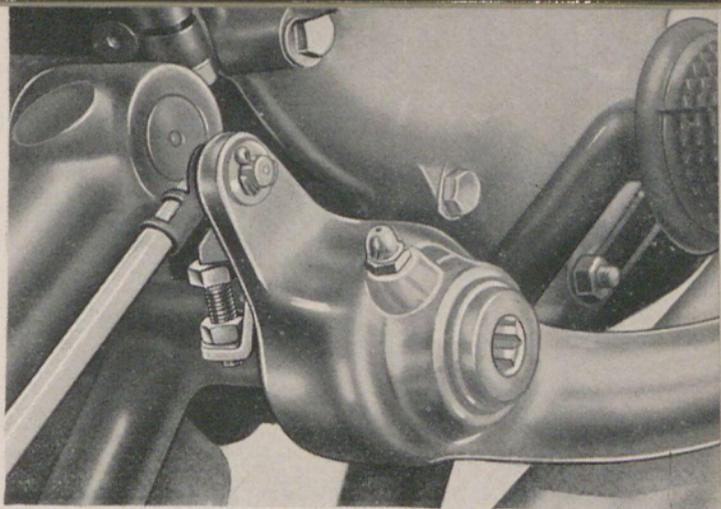


Bild 20

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

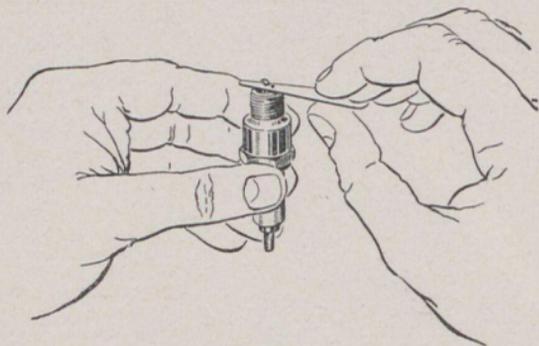


Bild 21

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.

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

Schaltplan der elektrischen Anlage

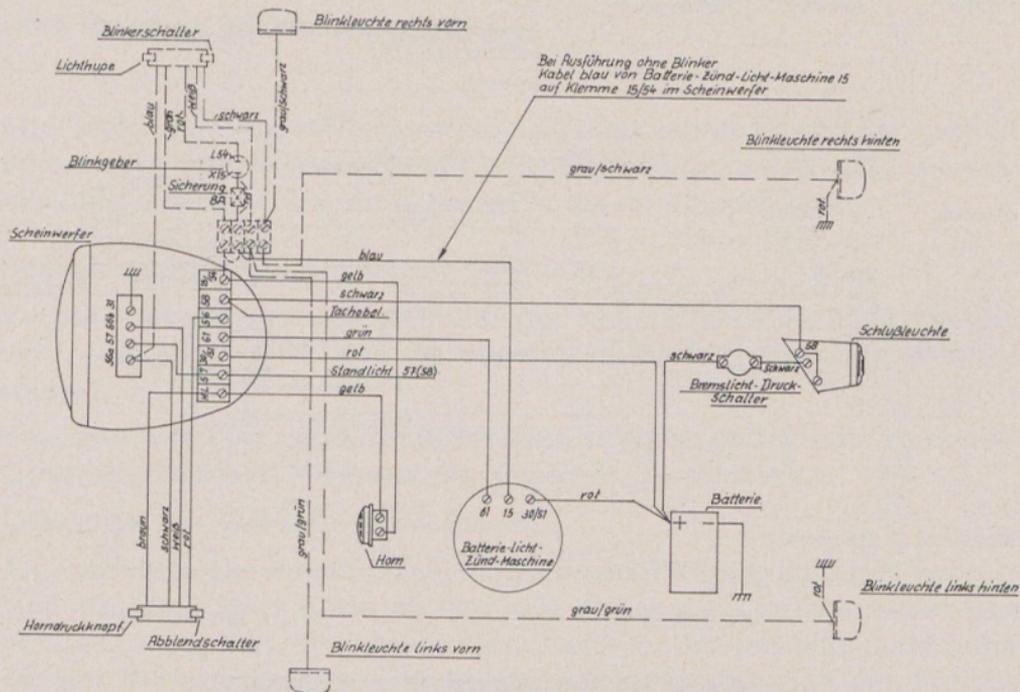


Bild 22 Trophy 175/250 S mit Kickstarter und Fahrtrichtungsanzeiger (Blinker)

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, 10—15 km,
2. Vergaser abnehmen und während der Kickstarter 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 entleeren!)
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 säurefreier 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	42
1000	Schrauben und Muttern nachziehen Fahrzeug abschmieren Drehpunkt der Fuß- und Handhebel schmieren	Mobilcompound Nr. 4 Einige Tropfen Motorenöl	46 46 45
5000	Lagerung der Hinterradschwinge schmieren Luftfilter reinigen und mit Öl benetzen Zündkerze reinigen und Elektrodenabstand prüfen Große Kettenpflege	Shell-Retinax G ZÜNDAPP-Kettenfett	— 35 50 42
10000	Ölwechsel in der Teleskopgabel Ölwechsel im Getriebe	Mobilöl SAE 10-50 Öl SAE 20—40/50	42 40
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

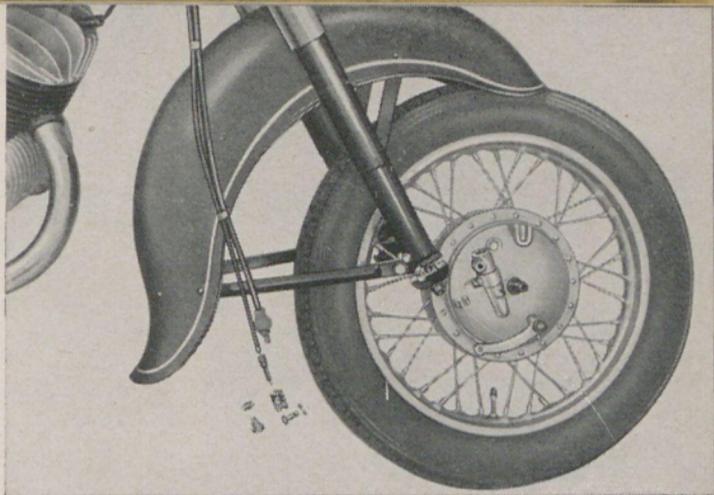
Reparaturen an Bremsanlage, Vordergabel, Rahmen und Schwinge mit Federung,

Entrüßen des Motors und Säuberung der Auspuffanlage,
Beseitigung von Unfallschäden.

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

Verschiedene Handgriffe

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

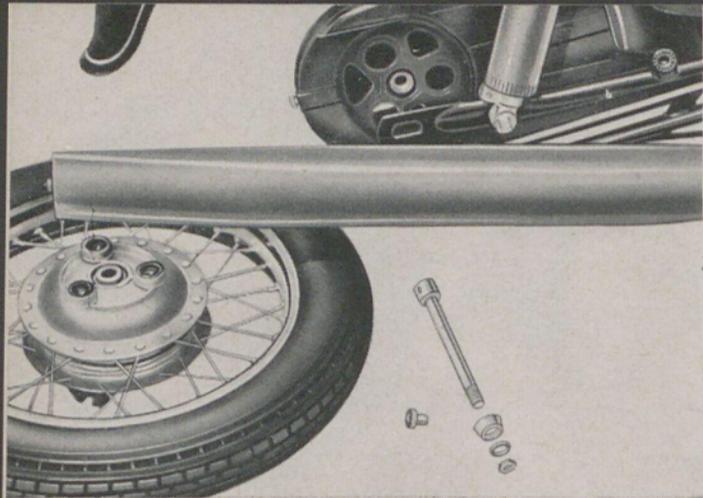


Der Vorderradausbau

Bild 24

1. Fahrzeug auf Mittelständer stellen
2. Bremszug aushängen
3. Tachometerwelle lösen
4. Die beiden Muttern am Gabelende lockern, bis das Rad mit Achse nach unten herausfällt.

Der Einbau geschieht in umgekehrter Reihenfolge.



Der Hinterradausbau

Bild 25

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 26

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

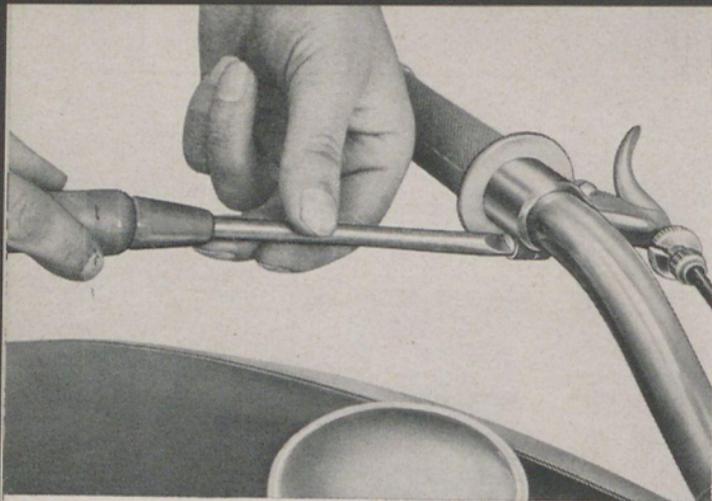


Bild 27

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.

Ratschläge

Außer dem beigegebenen Zubehör sollten Sie stets mitführen:

- Ersatzzündkerze
- Ersatzglühlampen
- Isolierband

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

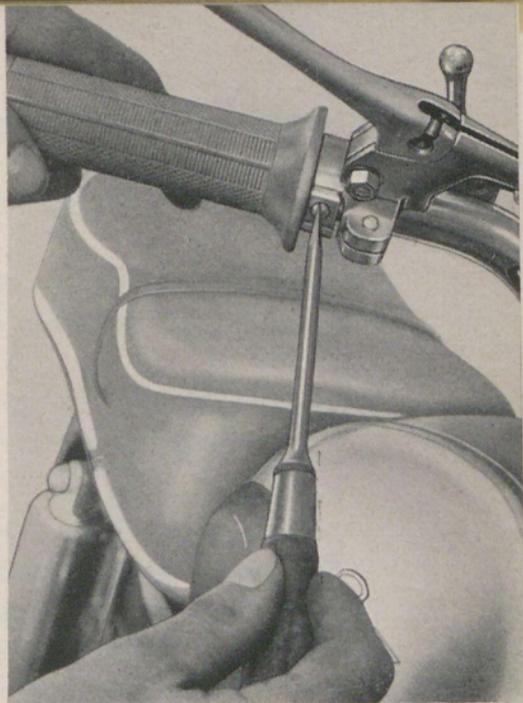


Bild 28

Motorstörungen und ihre Ursachen

1. Motor springt nicht an

Ursachen:

Kraftstofftank ist leer

Kraftstoffhahn ist nicht geöffnet

Sieb im Kraftstoffhahn ist verstopft

Schwimmernadel hängt

Vergaserdüse ist verstopft

Bei zu kaltem Motor wurde der

Luftregulierhebel nicht betätigt

Zündkerze ist verschmutzt

Elektroden-Abstand

(normal 0,7 mm) ist zu groß

Zündkabel ist defekt

2. Motor springt an, bleibt aber nach kurzem Lauf stehen

Ursachen:

Kraftstoffhahn ist geschlossen

Kerze ist verschmutzt

3. Motor springt an, bleibt aber beim Gasgeben stehen

Ursache:

Motor ist zu kalt

4. Motor springt an, es patscht aber im Vergaser beim Gasgeben

Ursachen:

Motor ist zu kalt

Düse ist verstopft

Kraftstoffleitung ist verschmutzt

Ansaugleitung ist undicht

Zündzeitpunkt ist zu spät eingestellt

Kondensator oder Zündspule

ist defekt

5. Motor läuft unregelmäßig

Ursachen:

Luftfilter ist verschmutzt

Zündkerze ist verschmutzt

Zündung ist nicht in Ordnung

Zündkabel ist lose

Kabelstecker ist lose mit der

Zündkerze verbunden

Vergaser ist verstopft

Auspuffanlage ist verrußt

Kolben oder Zylinder sind abgenutzt

6. Motor klingelt

Ursachen:

Ölkohleansatz am Kolbenboden

Schlechter Kraftstoff

Vergaser ist zu mager eingestellt

Falsche Zündkerze

7. Motor wird zu heiß

Ursachen:

Ungeeignetes Öl

Ölzusatz im Kraftstoff zu gering
Auspuffschlitz, Auspuffrohr und
Auspufftopf sind durch verkohltes
Öl verengt

8. Motor läuft schnell wechselnd auf hohen und niederen Tourenzahlen

Ursachen:

Kupplung schleift infolge fehlenden
Spiels am Kupplungshebel oder
infolge zu großer Abnutzung der
Kupplungslamellen

9. Geringe Motorleistung

Ursachen:

Zu wenig Frühzündung

Verschmutzter Luftfilter

Auspuffschlitz, Auspuffrohr und

Auspufftopf sind durch verkohltes

Öl verengt

Klebende Kolbenringe

Defekte Zylinderkopfdichtung

Störungen an der Zündanlage und ihre Ursachen

1. Kontrolllichter brennen nur schwach

Ursache:

Batterien zu wenig geladen

2. Kontrolllichter brennen nicht

Ursachen:

Zündschloß oder Glühbirne defekt

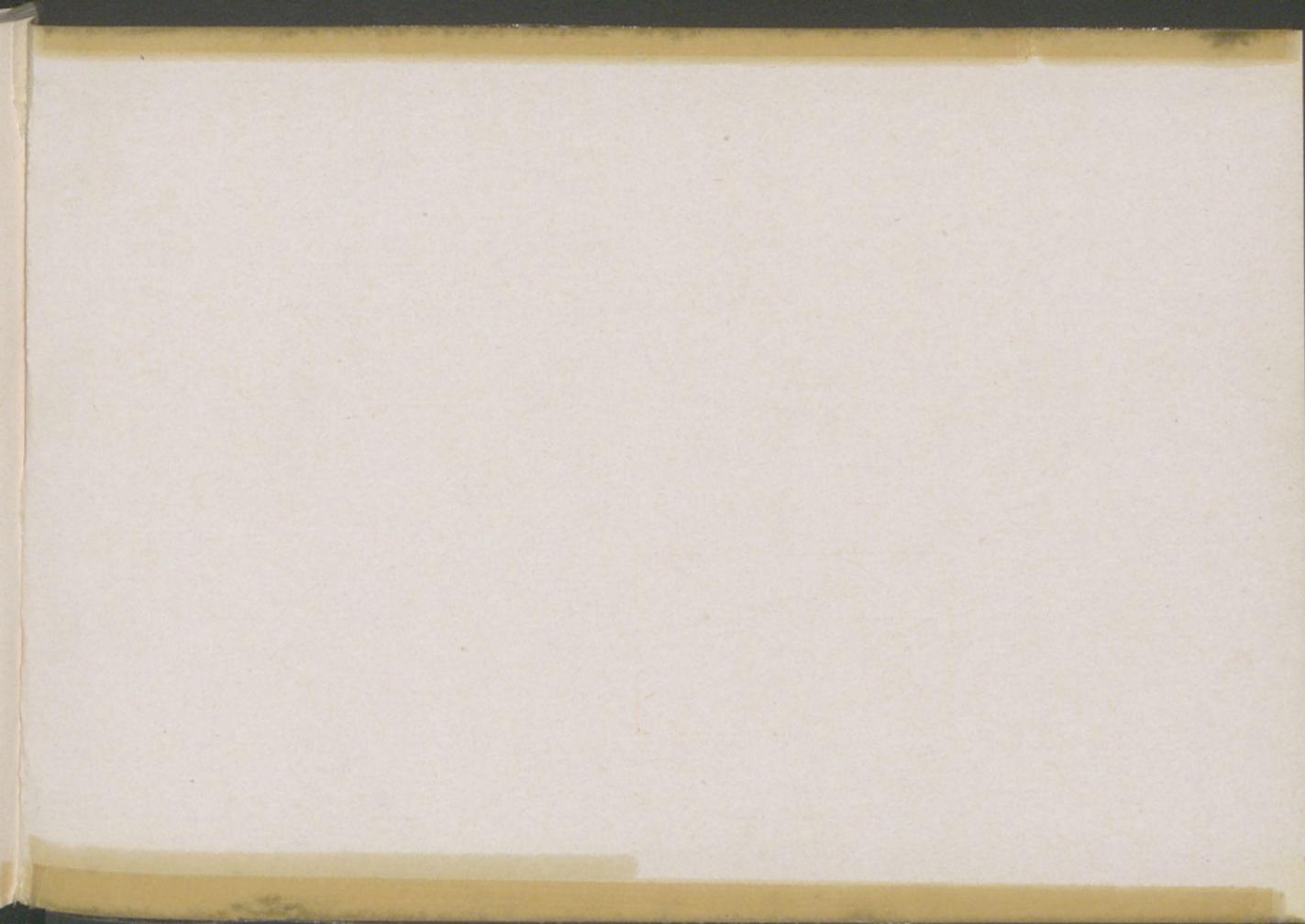
Schlechter Kontakt an Kabel-
verbindungen

3. Rotes Kontrolllicht leuchtet bei laufendem Motor

Ursachen:

Kurzschluß

Lichtmaschine ist defekt





W 2535 II dtsh

ZÜNDAPP-WERKE GMBH, MÜNCHEN