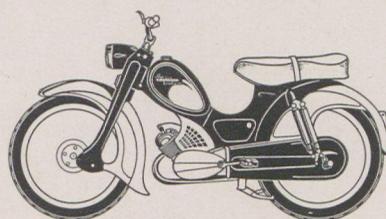
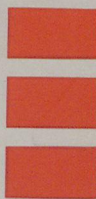
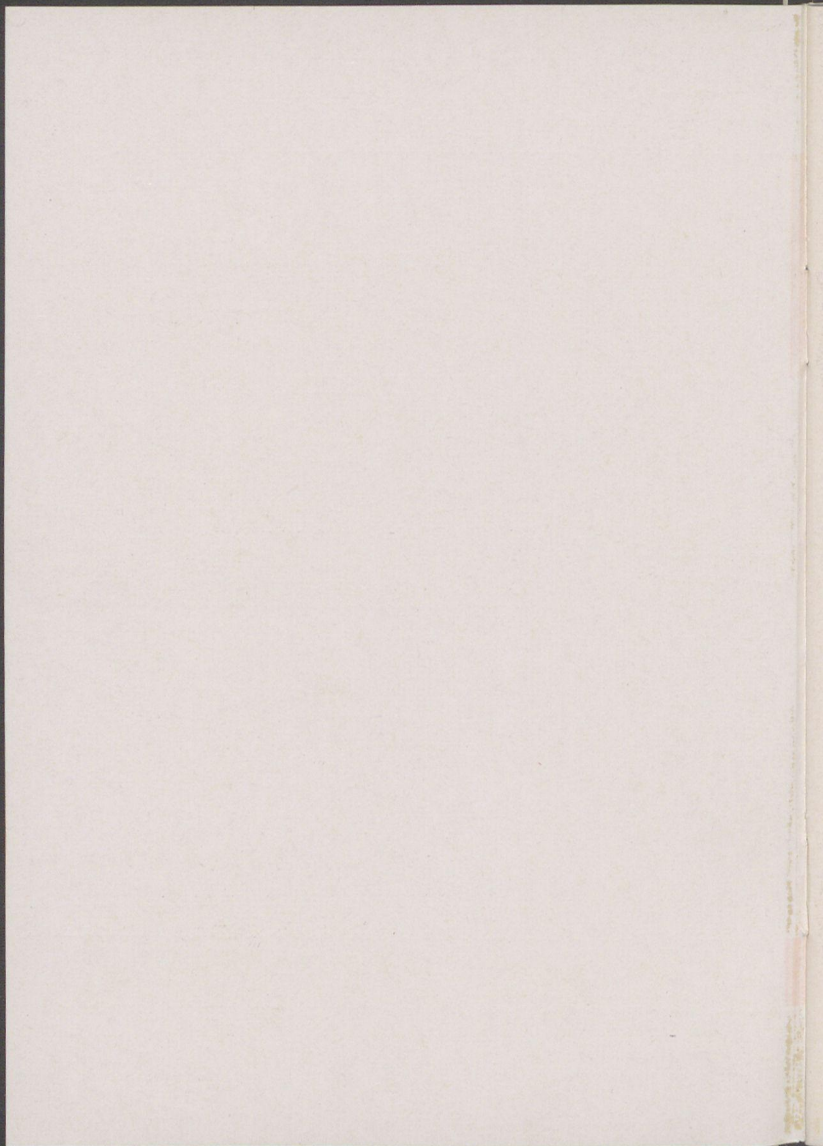


Super
ZUNDAPP
Combinette

Type 429



BEDIENING EN ONDERHOUD



Waarde ZÜNDAPP-Rijdster!

Waarde ZÜNDAPP-Rijder!

De bediening en de verzorging van de Super Combinette, welke in verschillende modellen bestaat, is zeer eenvoudig. Uw ZÜNDAPP-handelaar heeft U bij de aankoop van dit krachtige voertuig wel de nodige onderrichtingen gegeven. Nochtans hebben wij in deze brochure nogmaals alles wat voor de bediening, de verzorging en het verhelpen van storingen van belang is, samengevat, zodat U het thuis rustig overlezen kunt.

Eén verzoek echter: Lees a. u. b. deze bedieningshandleiding in ieder geval vóór de eerste start.

Vanzelfsprekend staat Uw ZÜNDAPP-handelaar altijd, zoals wijzelf, met raad en daad te Uwer beschikking, wanneer U een of andere vraag te stellen mocht hebben. Wij wensen U veel rijgenot.

ZÜNDAPP-WERKE GMBH

München 8

Anzinger Straße 1-3

Inhoud

De technische Bijzonderheden	3
Vorbereidingen tot het rijden en beschrijving der Super-Combinette	7
a) De brandstoftank	7
b) De brandstofkraan	7
c) De versnellingsbak	7
d) Het stuur.	9
e) De gereedschapskist	9
f) De banden	9
g) De zitgelegenheden	9
h) De achterwielvering	12
Het rijverkeer	15
Het onderhoud	18
1. Reinigen van de luchtfilter	18
2. De koppeling	18
3. Montage en afstelling van de schakelkabel	19
4. De voorwielrem en demontage van het voorwiel	21
5. De achterwielrem en demontage van het achterwiel	21
6. De voor- en achterwielvering	24
7. De ketting	24
8. Oliepeil in versnellingsbak	26
9. De carburateur	26
10. Het stationnair draaien van de motor	26
11. De bougie	26
12. De bowdenkabels	27
13. De uitlaatinstallatie	27
Motorstoringen en de oorzaken	27
ZÜNDAPP produkten	30

De technische Bijzonderheden.

Motor:

Benaming	Type 266
Inhoud in ccm . . .	50
Boring/slag in mm	39/41,8
Verhouding	1 : 7
Vermogen in PK . .	3 bij 5.300 T/min. (2,0 bij 4.800 T/min.)
Arbeidswijze	Tweetakt
Smering voor versnellingsbak . .	Merk-cardanolie SAE 80
Hoeveelheid olie . .	ongeveer 300 ccm.
Brandstof	Benzine/oliemengsel in de ver- houding 25 : 1
Oliesoort	2-takt merkolie of motorolie SAE 30—40

Normaal

brandstofverbruik

per 100 km	ongeveer 1,9 liter (1,1 liter)
Carburateur	Bing 1/14 (1/10/67)
Hoofdsproeier . . .	62 (52)
Naaldsproeier . . .	2,22 (2,17)
Naaldstand	3. kerf van boven af (3.)
Uitlaat	zijdelings aangebracht

Elektrische installatie:

	Bosch vliegwielmagneetontsteking 6 Volt, 17 Watt
Ontstekingstijdstip	1,8 mm vóór het bovenste dode punt
Bougie	Bosch W 240 T 11 S (W 175 T 1) Beru 240/14 u 3 S (175/14 u 2)
Bougies-	
Elektrodenafstand .	0,5 mm
Koplamp	6 Volt, 15 Watt
Achterlicht lamp . .	6 Volt, 2 Watt
Koppeling	3-schijven Oliebadkoppeling

- Versnellingsbak Trekspiëtransmissie met 3 versnellingen en vrijloop
 Totale overbrenging:
 1ste versnelling 1:29,4 (1:36,5)
 2de versnelling 1:17,5 (1:21,8)
 3de versnelling 1:11,4 (1:14,2)
- Aandrijving Schakelketting $1\frac{1}{2}'' \times 3\frac{3}{16}''$

Frame:

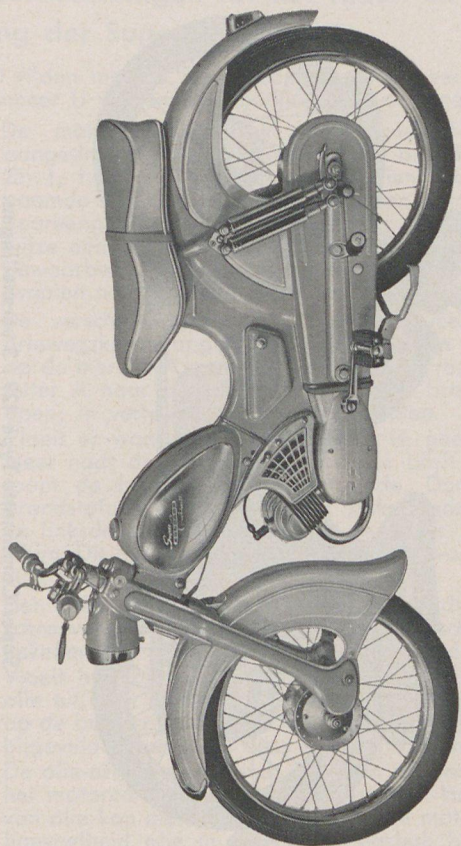
- Kleuren Golfblauw — albastgrijs
 Derbyrood — albastgrijs
- Vering Voorwiel-wiegveerhanger, regelbaar volgens belasting. Achterwiel-wiegveerhanger, elastische slagbeperking. Dubbele veerbeenparen afschakelbaar
- Remmen Volnaaf-binnenklauwen-remmen
 120 mm ϕ in voor- en achterwiel
- Wielen 23"
- Banden 23" x 2,5" met Schrader-ventiel,
 Banden-spanning Voor 1,2 at., achter 1,8 at. bij een belasting van ca. 75 Kg.
- Tank 7,3 l., reserve 0,5 l.
- Bedienings-
 handgrepen Gasdraaigreep, koppelingshefboom en
 Snelheidsschakeling met bijstelvijs,
 remhefboom

Technische Afmetingen:

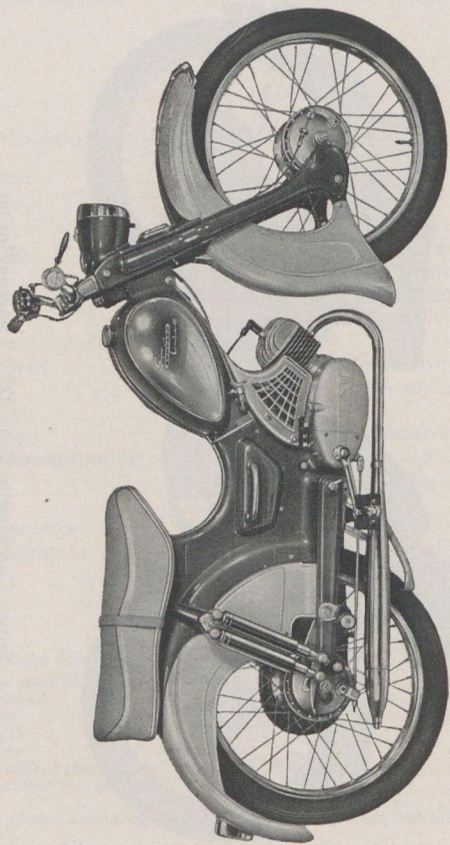
- Ledig gewicht Ongeveer 67 Kg.
 Wielstand 1,21 m
 Lengte 1,84 m
 Breedte 0,57 m
 Hoogte 0,96 m
 Zithoogte, regelbaar van 0,84 tot 0,90 m
 Toegelaten tot. gewicht tot 230 Kg.

De tussen aanhaling tekens gemoende gegevens betreft, gedrosselde motoren.

Wijzigingen zoals gebruikelijk voorbehouden.



Super Combinette Type 429 / 3 versnellingen.



Super Combinette Type 429 / 3 versnellingen.

Vorbereidingen tot het rijden en Beschrijving der Super Combinette.

Het rijden met de Super Combinette is zeer eenvoudig, wanneer U volgende opmerkingen in acht neemt:

a) De motor wordt met een brandstof-oliemengsel aangedreven. De mengverhouding brandstof : olie is 25 : 1; het brandstof-oliemengsel dient ook bij zogenoemde zelfmengende oliën in een mengpot goed dooreengemengd te worden, daar slechts op deze wijze een perfecte vermenging van brandstof en olie gewaarborgd is. Daarna wordt de **tankvuldop** 1 door draaien naar links geopend en het mengsel bijgevuld.

b) De verschillende standen van de tweearmige, als driewegskraan opgevatte **brandstofkraan** 2 is te zien op de merken A en R. A = open. R = reserve. Zo de letter A naar boven wijst, dan is de brandstofkraan open; in verticale stand is zij gesloten.

Vloeit er wanneer de kraan open is, geen brandstof meer naar de carburator (de motor blijft staan), dan loopt de brandstof op haar einde. Dan wordt de brandstofafsluithefboom naar links gedraaid. Door de linksdraaiing ervan, komt de letter R te voorschijn. Dit duidt aan, dat er slechts nog voor ongeveer 30 km brandstof voorhanden is.

c) Het oliepeil in de versnellingsbak wordt door eruit schroeven van de rechts opzij aangebrachte en rood gekenmerkte oliepeilschroef gecontroleerd.

Vloeit hier bij op de standaard gezet voertuig geen olie uit, dan moet door de olieulopening (rode bout op de bovenzijde van de linker carterhelft) zoveel olie bijgevuld worden, tot deze er opzij uitkomt.

De olie-aftapbout bevindt zich aan de onderzijde van het motorcarter op de scheidingswand. Het verversen van olie kan men het beste bij warme motor doen. De hoeveelheid olie in de versnellingsbak bedraagt ca. 300 ccm.

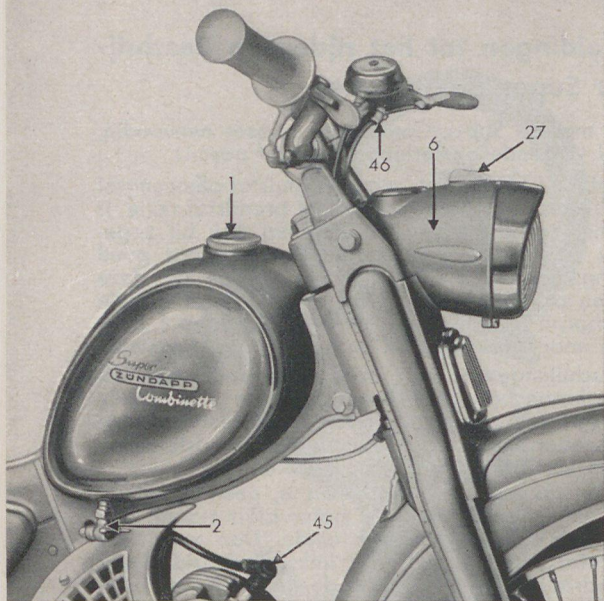


Fig. 1

- 1 = Brandstof-vuldop.
- 2 = Brandstofkraan.
- 6 = Koplampkast.
- 27 = Licht- en kortsluitschakelaar.
- 45 = Bougie-contactstop.
- 46 = Olie-in vulplaatsen voor Bowdenkabels.

- d) **Het Stuur** (Figuur 5) van de Combinette is in twee stuurhouders 4, elk met één schel, gelagerd en kan na losdraaien van vier zeskantvijzen 5 naar voor- of achter gedraaid worden; daardoor wordt de afstand tot het zadel vergroot of verkleind. Vijzen afwisselend handvast aandraaien.

Op de linkerzijde van de koplampkast 6 is een veiligheidsslot ingebouwd, dat in afgesloten toestand de besturing grendelt. Vóór het afsluiten van het slot moet het stuur naar rechts omgeslagen worden.

- e) **De Gereedschapskist** 8 (Figuren 2 en 3) is in het midden van het voertuig aangebracht. Het deksel ervan kan na uitdraaien van de gekartelde vijs 9 afgenomen worden. Op de rechterzijde van het voertuig bevindt zich een greep voor het opheffen. Figuur 3 toont de gereedschapskist met afgenomen deksel.

- f) **De bandendruk** van de Combinette moet aan het voorwiel 1,2 atmosferen en aan het achterwiel 1,8 atmosferen bedragen. De banden kunnen met perslucht of bij middel van een luchtpomp opgepompt worden. De luchtpomp 10 (Figuur 3) is met een deksel 11 afgedekt, dat op een dekplaat 12 draaibaar bevestigd is. Ze kan na opzijdraaien van het deksel 11 uitgenomen worden.

Is inplaats van het zadel een dubbelzit gemonteerd, dan bevindt zich de luchtpomp tegen de rechter binnenzijde van de dubbelzit. Voor andere zitplaatsvoorzieningen is de luchtpomp aan de linkerzijde van de bagagedrager 14 bevestigd. Voor het losmaken wordt de luchtpomp door inschuiven verkort en kan dan zonder moeite uit de haken 13 gehaald worden.

Het ventiel van de luchtpomp is door een rubberen kapje tegen vuil enz. beschermd. Na gebruik kapje er beslist weer opzetten.

- g) **De zitgelegenheden.**

De combinette kan met verschillende zitgelegenheden geleverd worden. Zo bijvoorbeeld met een zadel of

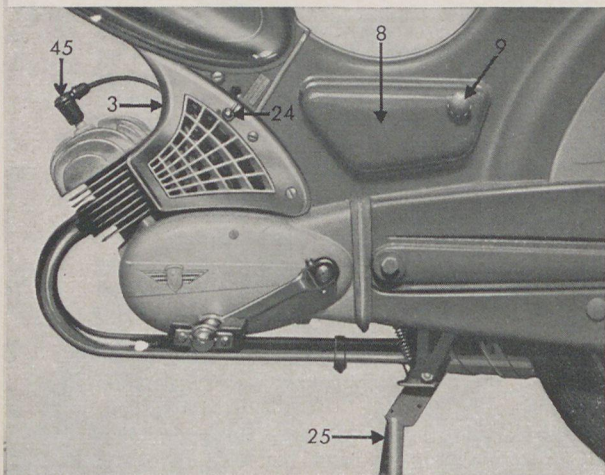


Fig. 2

- 3 = Linkse carburatorbekleding.
- 8 = Gereedschap-bergruimte (deksel).
- 9 = Gekartelde vijs.
- 24 = Drukhevel voor startschuif.
- 25 = Staander.
- 45 = Bougie-contactstop.

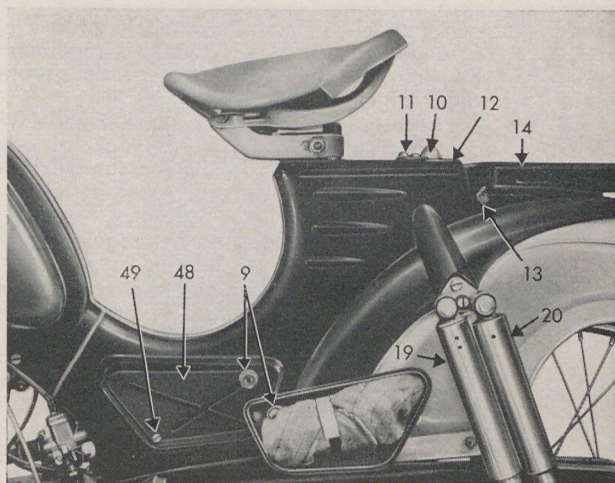


Fig. 3

- 9 = Gekartelde bout resp. slot.
- 10 = Luchtpomp.
- 11 = Deksel.
- 12 = Dekselplaat.
- 13 = Haken voor luchtpomp.
- 14 = Bagagedrager.
- 19 = Voorste veerbeen.
- 20 = Achterste veerbeen.
- 48 = Afsluitplaat.
- 49 = Bout voor afsluitplaat.

met 2 zadels, of met een dubbele zitbank of met een $\frac{3}{4}$ lange solozitbank. Het zadel is regelbaar opgevat. **Regeling van het zadel volgens de grootte van de rijder** (Figuur 4):

De bevestigingsmoeren 15 aan het zadel worden los gemaakt en het zadel wordt voor- of achteruit geschoven, waardoor zijn afstand ten opzichte van het stuur veranderd wordt; bij deze regeling moet het zadel niet afgemonteerd worden.

De moeren 15 moeten na het regelen van het zadel weer aangedraaid worden.

Voor de hoogteregeling moet het zadel gedemonteerd worden. Hierbij wordt de dekplaat 12 losgedraaid en de zeskantvijs 16 na het losdraaien van de moer uitgetrokken. Het zadel wordt dan zo ver naar boven of onder verschoven, tot de zeskantvijs in één der drie boven elkaar liggende boringen in de zadelbuis 17 gestoken kan worden. De vijs 16 kan ook in de onderste boring van de de zadelbuis opnemende huls van de dekplaat 12 gestoken worden, zodat vijf hoogteregelingsmogelijkheden van het zadel bestaan. Regeling van het zadel volgens het gewicht van de rijder: Door draaien-naar-rechts van de sleufvijs 18 onder de zadelneus wordt de vering van het zadel harder, en door draaien-naar-links zachter geregeld. Deze regeling kan gebeuren, zonder dat het zadel gedemonteerd moet worden.

Wordt het voertuig met zadel geleverd, dan is het met de normale bagagedrager uitgevoerd. Bij gebruik van een dubbelzit of voor het medenemen van verdere bagage kan bovendien een bagagerek op eenvoudige wijze snel en gemakkelijk gemonteerd worden.

h) **De achterwielvering** (Figuren 3 en 8)

Het achterwiel is rechts en links elk van twee veerbenen 19 en 20 voorzien. De voorste veerbenen 19 kunnen door een grendel 22 uitgeschakeld worden, wat vooral dan zijn nut heeft, als U met geringere belasting (solo) rijdt. De vering wordt door uitschakeling van de

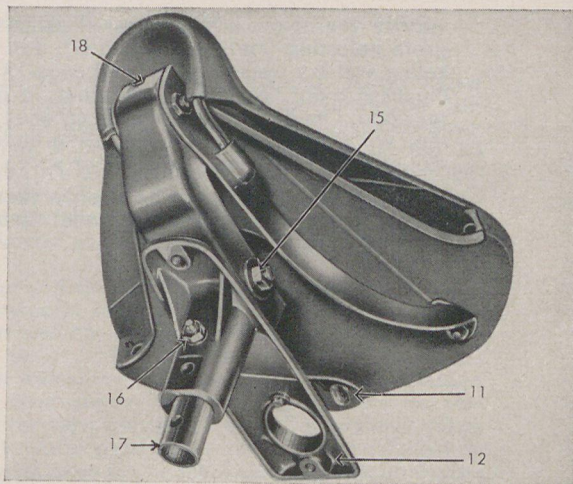


Fig. 4

- 11 = Deksel.
- 12 = Dekselplaat.
- 15 = Moeren aan het zadel.
- 16 = Zeskantvijs aan de zadelbuis.
- 17 = Zadelbuis.
- 18 = Sleufvijs aan de zadelneus.

voorste veerbeneden lichter ingesteld. Rijdt U echter met grote belasting (met duo-passagier), dan is de inschakeling van het tweede paar veerbeneden 19 te verkiezen. Figuur 8 toont het voorste veerbeen in ingeschakelde toestand. Om het voorste paar veerbeneden in te schakelen, wordt aan beide zijden de grendel 22 zo ver mogelijk, in rijrichting gezien, naar voren gedraaid.

Voor het uitschakelen van de voorste veerbeneden wordt evenzo aan beide zijden de grendel 22 naar achteren verdraaid.

Het Rijverkeer (Figuren 1, 2 en 5).

1. De brandstofkraan 2 wordt geopend. Is de motor koud, dan moet vóór het vertrekken, terwijl de gasdraaigreep 23 gesloten is, de aan de linkse carburatorbekleding 3 bevestigde drukhefboom 24, die de vertrekschuif in de carburator sluit, naar voren bewegen worden (Figuur 2). Bij warm weder valt het in werking stellen van de drukhefboom weg, daar slechts bij koud weder een mengsel-verrijking nodig is.
2. Het starten van de motor gebeurt, nadat het voertuig door voorwaarts schuiven van de staander 25 is genomen, en wel op volgende wijze: De gasdraaigreep 23 wordt door achteruitdraaien zo ver geopend tot een kleine weerstand te bespeuren is. Deze weerstand mag niet overwonnen worden, daar anders de vertrekschuif opnieuw geopend wordt. De versnellingsbak moet op vrijloop geschakeld zijn. De gangstand kan aan een merkteken op de schakeldraaigreep afgelezen worden. De pedaalkruk wordt naar voren doorgetrapt; mocht de motor niet onmiddellijk aanslaan, dan wordt het doortrappen herhaald. Daarna dient de koppelingshefboom 26 te worden ingetrokken, op de 1ste versnelling te schakelen, gas te worden gegeven en de koppeling langzaam te worden losgelaten.

Niet met geweld schakelen. Zou bij stilstaand voertuig, doet er niet toe of de motor loopt of niet, niet in de gewenste versnelling te schakelen zijn, dan voertuig iets naar voren bewegen en daarbij schakelen.

Na het bereiken van een snelheid van ongeveer 20 Km. koppelt men na gaswegneming uit, schakelt op de 2de versnelling en koppelt, gelijktijdig gas gevend, weer in. Bij het schakelen op de 3de versnelling, wordt op de zelfde wijze te werk gegaan. Het is nuttig, wanneer men na het schakelen (vóór het loslaten van de koppelingshefboom) een kleine tussenpoos neemt, om een

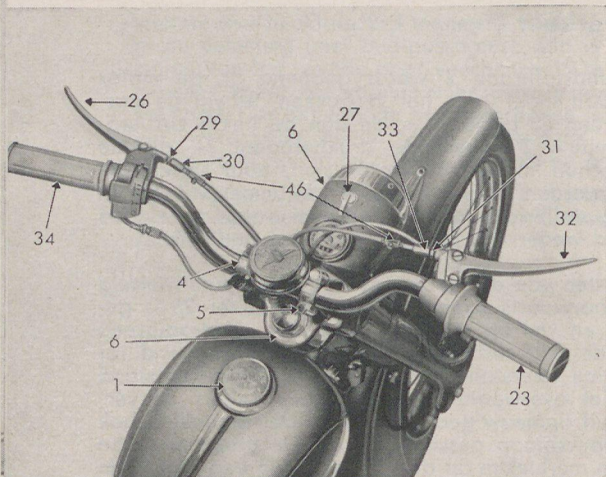


Fig. 5

- 1 = Brandstof-vuldop.
- 4 = Stuurhouder.
- 5 = Zeskantvijs.
- 6 = Koplampkast.
- 23 = Gasdraaigreep.
- 26 = Koppelingshefboom.
- 27 = Licht- en kortsluiteschakelaar.
- 29 = Zeskantmoer aan de koppelingshefboom.
- 30 = Zeskantvijs aan de koppelingshefboom.
- 31 = Zeskantmoer aan de handremhefboom.
- 32 = Handremhefboom.
- 33 = Stelvijs voor handremhefboom.
- 34 = Schakeldraaigreep.
- 46 = Smeerpunten voor Bowdenkabels

volledig inrusten van de versnellingen te bekomen. Bij het terugschakelen mag geen versnelling overgesprongen worden.

Gedurende het rijden kunt U brandstof sparen door zoveel gas weg te nemen, dat de motor de bereikte snelheid juist nog houdt. Bij langere bergaf-ritten verdient het aanbeveling, even te ontkoppelen en af en toe gas te geven, om een voldoende smering van de cilinder en de zuigerdelen te verzekeren.

Wij verzoeken U, tijdens de eerste 500 Km, ononderbroken volgasritten en lange bergritten te vermijden. Na 500 Km kunt U dan van de motor de volle prestaties vorderen.

Om de motor stil te zetten, wordt de hefboom van de licht- en kortsluitschakelaar 27 aan de koplamp naar rechts gedraaid. Na het loslaten van de schakelaar keert hij in zijn uitgangsstand terug. Het smoren van de motor gedurende de rit door remmen, dient vermeden te worden; altijd eerst ontkoppelen, op vrijloop schakelen en daarna de motor stilzetten. Na het stoppen van het voertuig moet de brandstofkraan 2 gesloten worden, opdat brandstofverliezen of startmoeilijkheden door olie-bezinksels in de carburator zouden vermeden worden.

3. Verlichting (Figuur 5).

Om de koplamp in te schakelen, wordt de schakelaar 27 naar links gedraaid. Het achterlicht wordt bij het inschakelen van de verlichting mede ingeschakeld. De lampen geven alleen licht, wanneer de motor loopt.

Het Onderhoud.

De door de fabriek voorgeschreven drie beurten moeten volstrekt verricht worden, wil men op garantie recht hebben. Deze zijn:

- de eerste beurt na 300 Km.
- de tweede beurt na 1200 Km.
- de derde beurt na 2500 Km.

Ook na deze inspecties moet alle 2000 Km een onderzoek van het voertuig uitgevoerd worden. Bij dit onderzoek dient het volgende in acht genomen te worden:

1. Voor het reinigen van de luchtfilter 28 (zeer belangrijk, Fig. 9) wordt aan de linkerkant van het voertuig het deksel van de gereedschap-bergruimte weggenomen, het gereedschap verwijderd en de afsluitplaat 48, welke de achterzijde van de gereedschap-bergruimte vormt, na losdraaien van de bout 49 en moer 9 voorzichtig eruit genomen. Het aan de afsluitplaat vastgeplakte ronde rubberen snoer mag daarbij niet beschadigd worden. De luchtfilter 28 is nu na losdraaien van de klemring 7 zonder meer uit de kunststof-filterkamer te verwijderen.

De luchtfilter wordt het gemakkelijkst in gemengde benzine uitgewassen en wordt daarna weer zorgvuldig gemonteerd. Hierbij moet op de juiste stand van de rubberen afdichting van het ronde snoer gelet worden. Slechte filtermontage beïnvloedt het vermogen en de levensduur van de motor.

2. **De koppeling** mag niet schuren. Bij een behoorlijke regeling heeft de handkoppelingshefboom 26 (Figuur 5) bij het aantrekken, dus bij het uitkoppelen, een weinig speling (dood punt) en wel ongeveer 1 cm aan het uiterste hefboomuiteinde. De speling van de koppelingskabel wordt bijgesteld op de volgende manier: de aan de handkoppelingshefboom 26 aangrenzende zeskantmoer 29 maakt men los en daarna draait men de stelvijs 30 in of uit. Indraaien vergroot

en uitdraaien verkleint de speling. Na het regelen van de koppelingsspelning wordt de zeskantmoer 29 tegen de schakeldraaigreep 34 weer vastgetrokken. Volstaat de bijregelingsmogelijkheid niet, dan moet de koppeling opnieuw geregeld worden in een **werkplaats**.

3. Montage en afstelling van de schakelkabel.

Een storingvrij schakelen wordt door juiste afstelling van de schakelkabel bereikt.

Werkwijze:

Schakelhevel 50 op de motor door draaien van het achterwiel in de 3e versnelling zetten (het inschakelen gebeurt vanzelf door de schakelveer in de versnellingsbak, wanneer aan het achterwiel gedraaid wordt).

Bij van het stuur verwijderd draaibaar schakelhandle 34 en losgenomen koppelingskabel de schakelkabel van binnen naar buiten met de nippel inhaken (nippelrand 51 binnen aansluitend). Stelbout 30 op het gebogen pijpje er geheel opdraaien. Het andere einde van de schakelkabel met nippel in de schakelhevel 50 op de motor haken. Nu het draaibare handle 34 op het stuur schuiven en vastklemmen.

Draaibaar schakelhandle 34 onder gelijktijdig draaien van het achterwiel in de nulstand (vrijloop) zetten.

Vrijloopstand van het schakelhevel 50 op de motor door uitschroeven van de stelbout 30 op het gebogen pijpje 52 met de nulstand (vrijloop) op het draaibare schakelhandle 34 in overeenstemming brengen.

Kontrole:

Bij draaiende motor en in 0-stand (vrijloop, rode punt) zich bevindende draaibaar schakelhandle de schakelhevel 50 op de motor door aftasten kontroleren. Hierin mag bij korrekte afstelling geen beweging zitten.

Wanneer een beweging vastgesteld wordt, dan de schakelhevel door stelbout 30 op het gebogen pijpje 52 zolang korrigeren, tot de schakelhevel 50 op de motor

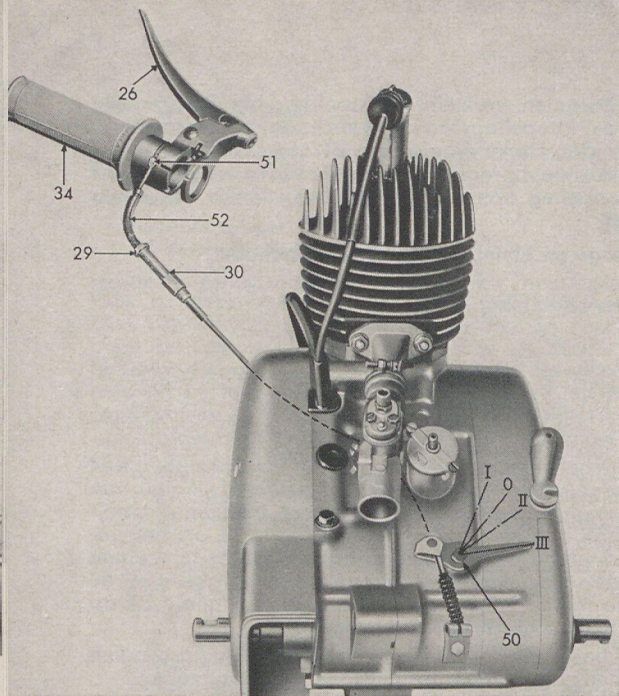


Fig. 6

- 26 = koppelingshevel
- 29 = borgmoer
- 50 = schakelhevel op de motor
- 51 = nippelrand
- 30 = stelbout op het gebogen pijpje
- 34 = draaibaar schakelhandle
- 52 = gebogen pijpje

niet meer beweegt. Na het meermaals schakelen in alle versnellingen de vrijloop nogmaals controleren. Stelbout 30 op het gebogen pijpje 52 door de borgmoer 29 vastzetten. Koppelingskabel weer inhaken. De afstelling van de schakelkabel ca. elke 500 km controleren. Werkzaamheden zo mogelijk in een werkplaats laten uitvoeren.

4. **De voorwielrem en demontage van het voorwiel.**

Wegens afslijten van de remvoeringen is van tijd tot tijd een naregeling van de rem noodzakelijk. Hiervoor aldus te werk gaan (Figuren 5 en 7): De zeskantmoer 31 aan de handremhefboom 32 moet losgedraaid worden en de stelvijs 33 dient zo ver uitgedraaid, tot een speling van 1 cm bekomen is. Daarna wordt de stelvijs vastgehouden en de zeskantmoer opnieuw met de gasdraaigreep 23 — niet met de stelvijs 23 — vastgedraaid.

Een andere bijregelingsmogelijkheid bij middel van een schroefdraadbout is aan de voorwielnaaf voorzien. Hiervoor aldus te werk gaan (Figur 7):

De moer 35 wordt losgedraaid, de vijs 36 zo ver uitgedraaid tot de speling van 1 cm aan de handremhefboom 32 bekomen is en daarna de moer 35 weer aan de ring 37 vastgedraaid, waarbij de vijs 36 vastgehouden moet worden.

Na het afstellen moet gecontroleerd worden, of het wiel gemakkelijk bewegen kan.

De demontage van het voorwiel geschiedt na het losmaken van de voorremkabelnippel 53 door losdraaien van de linker en rechter voorwielmoer 21. Het voertuig voor even optillen, dan valt het wiel er onderuit.

5. **De achterwielrem en demontage van het achterwiel** (Figuur 8).

De achterwielrem wordt door terugdraaien van het pedaalhevel bediend; ook moet van tijd tot tijd gecontroleerd worden, of deze goed pakt. Het nastellen van de rem moet op de navolgende wijze geschieden:

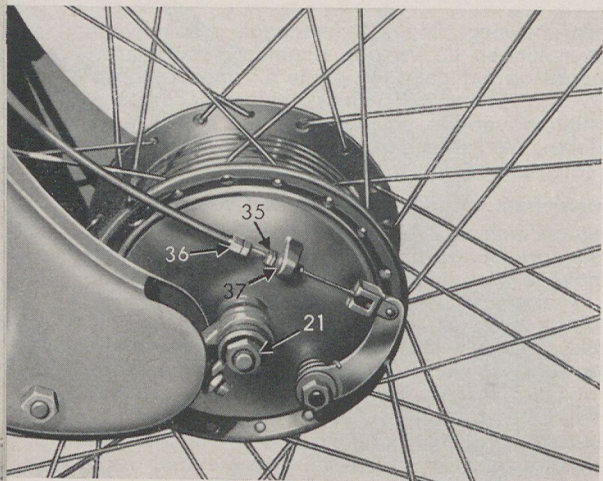


Fig. 7

- 21 = Voorasmoer.
- 35 = Moer aan voorwielnaaf.
- 36 = Vijs aan voorwielnaaf.
- 37 = Ring aan voorwielnaaf.

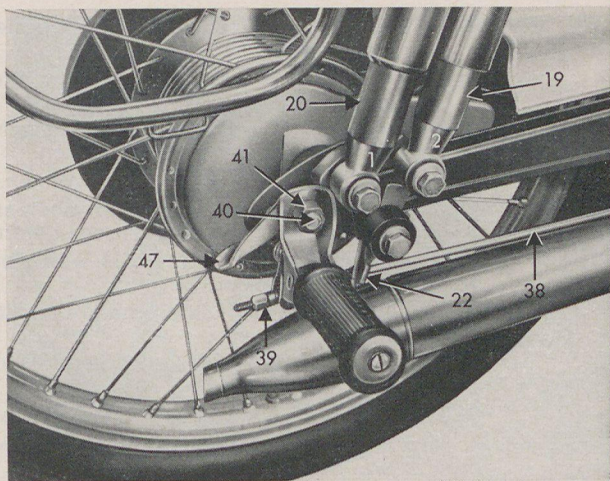


Fig. 8

- 19 = Voorste veerbeen.
- 20 = Achterste veerbeen.
- 22 = Grendel
- 38 = Remstang.
- 39 = Moer op de remstang.
- 40 = Achterwielas (verborgen).
- 41 = Moer aan achterwielas (verborgen).
- 47 = Hefboom voor kettingspanning.

- a) Stelmoer 39 zo ver terugdraaien, tot achterwiel vrij bewegen kan.
- b) Stelmoer 39 weer aantrekken tot een lichte remwerking bemerkbaar is.
- c) Nu stelmoer 39 van het onder a) genoemde punt, 8 gehele omwentelingen terugdraaien.
- d) Ter afsluiting de remwerking controleren.

Bij het transport van het voertuig moet erop gelet worden, dat de remstang niet verbogen wordt.

De demontage van het achterwiel wordt op de navolgende wijze uitgevoerd:

- 1. Verwijderen van het kettingscherm door losdraaien van de beide bouten.
- 2. Losmaken van de remstang 38 door afdraaien van de moer 39.
- 3. Losdraaien van de linker en rechter achterasmoer 41.
- 4. Naar voren schuiven van het achterwiel door draaien van de kettingspanninghevel 47.
- 5. Afnemen van de ketting.
- 6. Eruit trekken van het achterwiel.

De op de afbeelding zichtbare moer op de vertanding van de remsleutel, welke de remhevel vasthoudt, mag niet losgemaakt worden.

6. **De voorwiel- en achterwielvering.**

De voorwielwiegveerhanger alsook de achterwielwiegveerhanger vragen geen onderhoud.

De koppen van de veerbenen 19 en 20 (Figuren 3 en 7) zijn elk met een kogelsmeerdopje voorzien, die af en toe een weinig olie vergen.

7. **De ketting** (zie Figuur 8).

De ketting is in een kettingkast ondergebracht en derhalve in hoge mate tegen bevuilding beschermd. Zij moet om de 1000 Km in een bad (b. v. wasbenzine, dieselolie) gereinigd en met ZÜNDAPP kettingvet

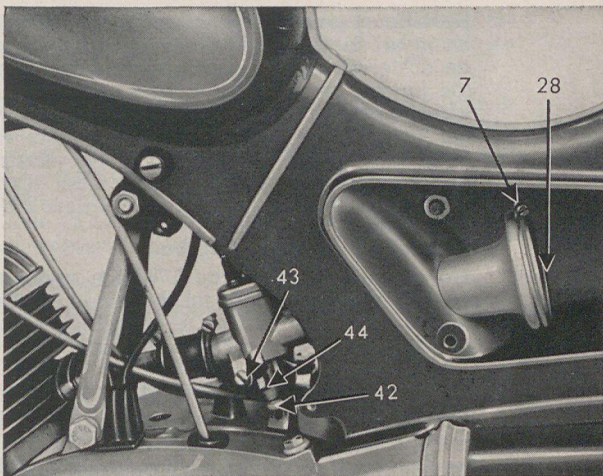


Fig. 9

- 7 = Klemring voor luchtfilter.
- 28 = Luchtfilter.
- 42 = Bout voor naaldsproeier.
- 43 = Hoofd-sproeier.
- 44 = Regelvijs voor de vrijloop.

(vloeibaar) gesmeerd worden (**Werkplaatsarbeid**).

Voor het bijspannen worden de op beide zijden van de achterwielas 40 bevestigde moeren 41 losgedraaid (de ligging dezer delen is slechts aangeduid); daarna wordt de hefboom 47 in de richting van de wijzers van het uurwerk gedraaid tot de juiste kettingspanning (ong. 1 cm. doorhang) bereikt is. Nu worden de twee asmoeren terug vastgeschroefd. Er moet bijzonder gelet worden op het juiste vastzetten van deze moeren.

8. **Oliepeil in de versnellingsbak.**

Het oliepeil moet om de 1000 Km nagezien worden en in geval van noodzaak bijgevuld worden. (Werkwijze: zie Bladzijde 7.) De olieaftapvijs bevindt zich aan de onderzijde van de krukkast.

9. **De carburator** (Figuren 2 en 9).

De carburator is na afnemen van de linker carburatorbekleding 3 toegankelijk. De hoofdsproeier 43 wordt voor het reinigen uitgedraaid en **alleen** door uitblazen gezuiverd.

10. **De vrijloop van de motor** wordt in geval van behoefte als volgt opnieuw geregeld: Terwijl de **motor warm** is, de regelvijzen 44 in de kast van de carburator zo ver mogelijk indraaien en daarna de motor starten. Daarna wordt, bij gesloten gasdraaigreep, de regelvijs zo ver uitgedraaid, tot de motor juist nog korrekt loopt. Normaal zijn ongeveer drie halve omdraaiingen van de regelvijs nodig (Figuur 9). Tenslotte speling van de gaskabel korrigeren.

11. **De Bougie** (Figuren 1 en 2).

De bougie-contactstop 45 wordt van de bougie afgenomen; deze wordt losgedraaid en grondig, bij voorbeeld met een stalen borstel, van overblijfsels gereinigd. Daarna moet de elektrodenafstand, die 0,7 mm moet bedragen, indien nodig, door bijbuigen

der elektrode opnieuw geregeld worden. De elektrodenafstand kan met een in de vakhandel te verkrijgen kaliber gemeten worden.

12. **Alle Bowdenkabels** (Figuur 5) moeten in hun omhulsels gemakkelijk kunnen bewogen worden en moeten derhalve na de 3 inspecties, of naar behoefte, gesmeerd worden. Hierbij worden van de smeerpunten 46 de hoedjes afgenomen. Na het inspuiten van een dunne olie (b. v. SAE 40) moeten de hoedjes opnieuw opgezet worden.
13. **De uitlaatinstallatie.**
De uitlaatinstallatie moet om de 3000 Km gereinigd worden (Werkplaatsarbeid).

Motorstoringen en hune Oorzaken.

1. De motor slaat niet aan.

Oorzaken :

Brandstoftank is ledig.

Brandstofkraan is niet open.

Zeef in de brandstofkraan is verstopt.

Vlotternaald hangt.

Carburatorsproeier is verstopt.

Wanneer de motor te koud is, werd de startstift niet in werking gebracht.

Bougie is vervuild.

Elektrodenafstand (normaal 0,7 mm) is te groot.

Ontstekingskabel is defekt.

Kortsluiting in de onderbreker aan de koplamp.

Onderbrekerkontakten zijn met olie bevuild of ingebrand.

2. De motor slaat aan, maar blijft na een kortstondig lopen weer stilstaan.

Oorzaken :

Brandstofkraan is gesloten.

Bougie is vuil.

3. De motor slaat aan, doch blijft bij het gas geven stilstaan.

Oorzaak:

Motor is nog te koud.

4. De motor slaat aan, maar in de carburator petst het bij het gas geven.

Oorzaken:

Motor is te koud.

Sproeier is verstopt.

Brandstofleiding is vervuild.

Zuigleiding is lek.

Ontstekingstijdstip is te laat afgesteld.

Kondensator of ontstekingspoel is defekt.

5. De motor werkt onregelmatig.

Oorzaken:

Luchtfilter is vervuild.

Bougie is vervuild.

Ontsteking is niet in orde.

Ontstekingskabel is los.

Kabelstekker is los met de bougie verbonden.

Carburator is verstopt.

6. De motor pingelt.

Oorzaken:

Oliekoolbezinsel op de zuigerbodem.

Slechte brandstof.

7. De motor wordt te warm.

Oorzaken:

Ongeschikte olie.

Olie-toevoeging in de brandstof is te gering.

Uitlaatgleuf, uitlaatbuis en uitlaatpot (knalpot)

zijn door oliekool vernauwd.

Koelribben zijn erg vervuild.

8. De motor loopt snel overgaand op hoge en lage toerentallen.

Oorzak :

Koppeling sleept wegens gebrek aan speling aan de koppelingshefboom of ingevolge te grote afslijting der koppelingslamellen.

9. Onvoldoende prestatie van de motor.

Oorzaken :

Te weinig voorontsteking.

Vervuilde luchtfilter.

Uitlaatgleuf, uitlaatbuis en knalpot zijn door oliekool-aanslag vernauwd.

Klevende zuigerringen.

Defekte cilinderkoppakking.

Losse cilinderkop, uitlaat-flens of zuigflens.

Gummi koppelstuk aan de carburator is niet-dicht of verschoven.

10. De motor viertakt.

Oorzaken :

Verkeerd mengsel (te veel olie).

Carburator-sproeier is te groot.

Sproeier-naald is vastgeklemd.

Vlotter of zitting van de vlotternaald is lek.

Luchtfilter is vervuild.

Ontstekingstijdstip is verkeerd afgesteld.

11. Brandstofverbruik te hoog.

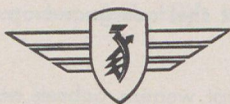
Oorzaken :

Lekke plaatsen in de brandstoftank of diens leidingen.

Carburator-sproeimondstuk is te groot.

Ontstekingstijdstip is te laat afgesteld.

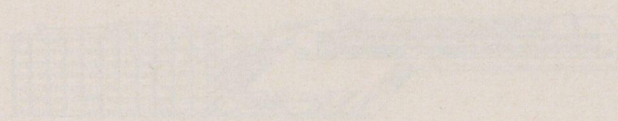
Uitlaatinstallatie door oliekool vernauwd.



Z Ü N D A P P

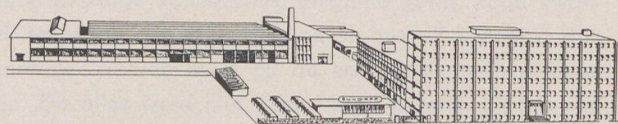
ZÜNDAPP-produkten blinken uit door vooruitstrevende, marktwaardige constructies. Elegante vorm, hoge kwaliteit en eerste klas afwerking geven hen dit kenmerk. Hun innerlijke waarde moet bij de eerste blik te herkennen zijn. Dit alles werd niet door toeval bereikt. Slechts een fabriekage, die in een fijnmazig net van speciale apparaten, onderzoekingen en kontrôlen geschiedt, kan dit doel bereiken. De naam ZÜNDAPP legt een plicht op. Ieder produkt, dat deze naam draagt, is een echt merkartikel. De gebruiker, die een ZÜNDAPP-produkt koopt, wil niet slechts voor zijn goede geld de volle tegenwaarde, maar ook nog na jaren tevreden zijn.

ZÜNDAPP wijst het bewust af, met het grote getal te opereren. Voor de beslissing gesteld, grotere aantallen of betere kwaliteit, besluit de fabriek steeds eerst tot verhoging van de kwaliteit. Het eerste gebod van de totale ZÜNDAPP-produkte heet: topkwaliteit.

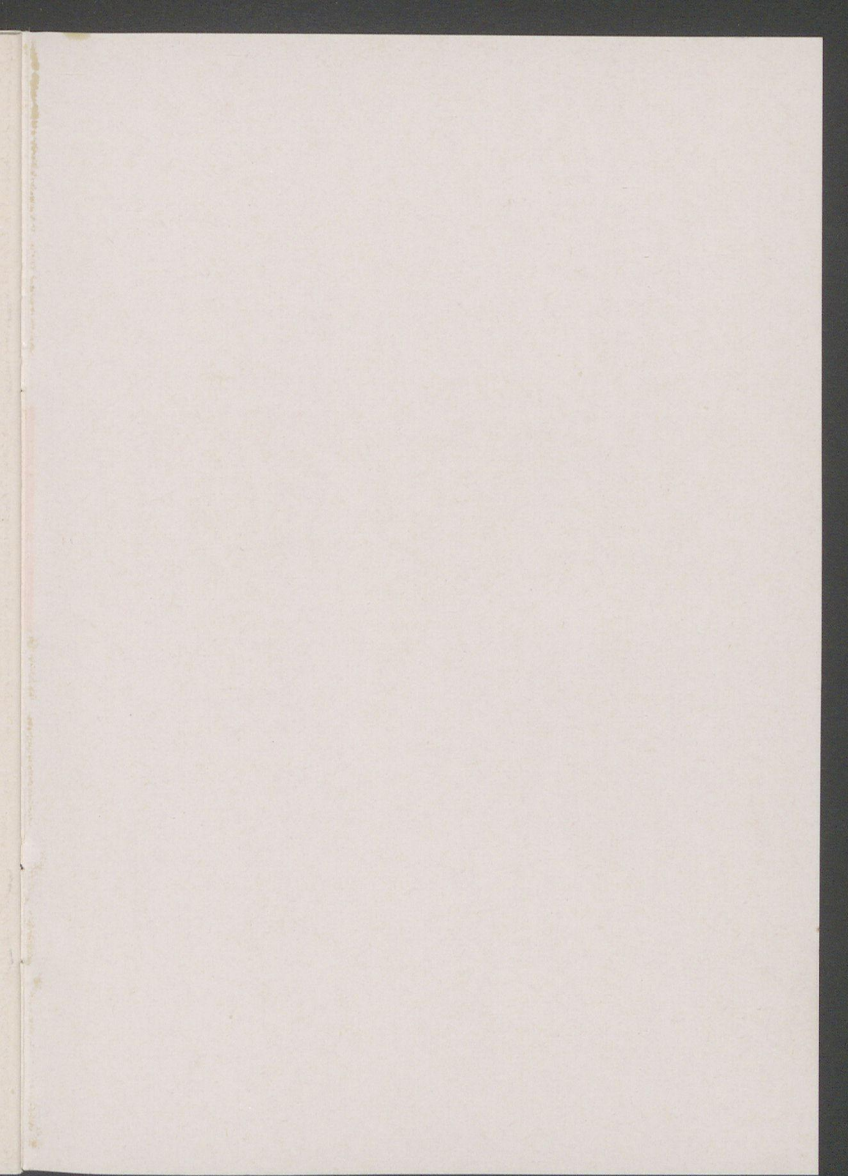


GREENE
MAY 1904

100-100-100



W 2450 II* fläm.





ZÜNDAPP - WERKE GMBH MÜNCHEN