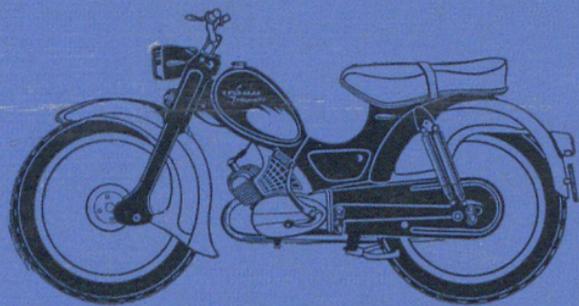
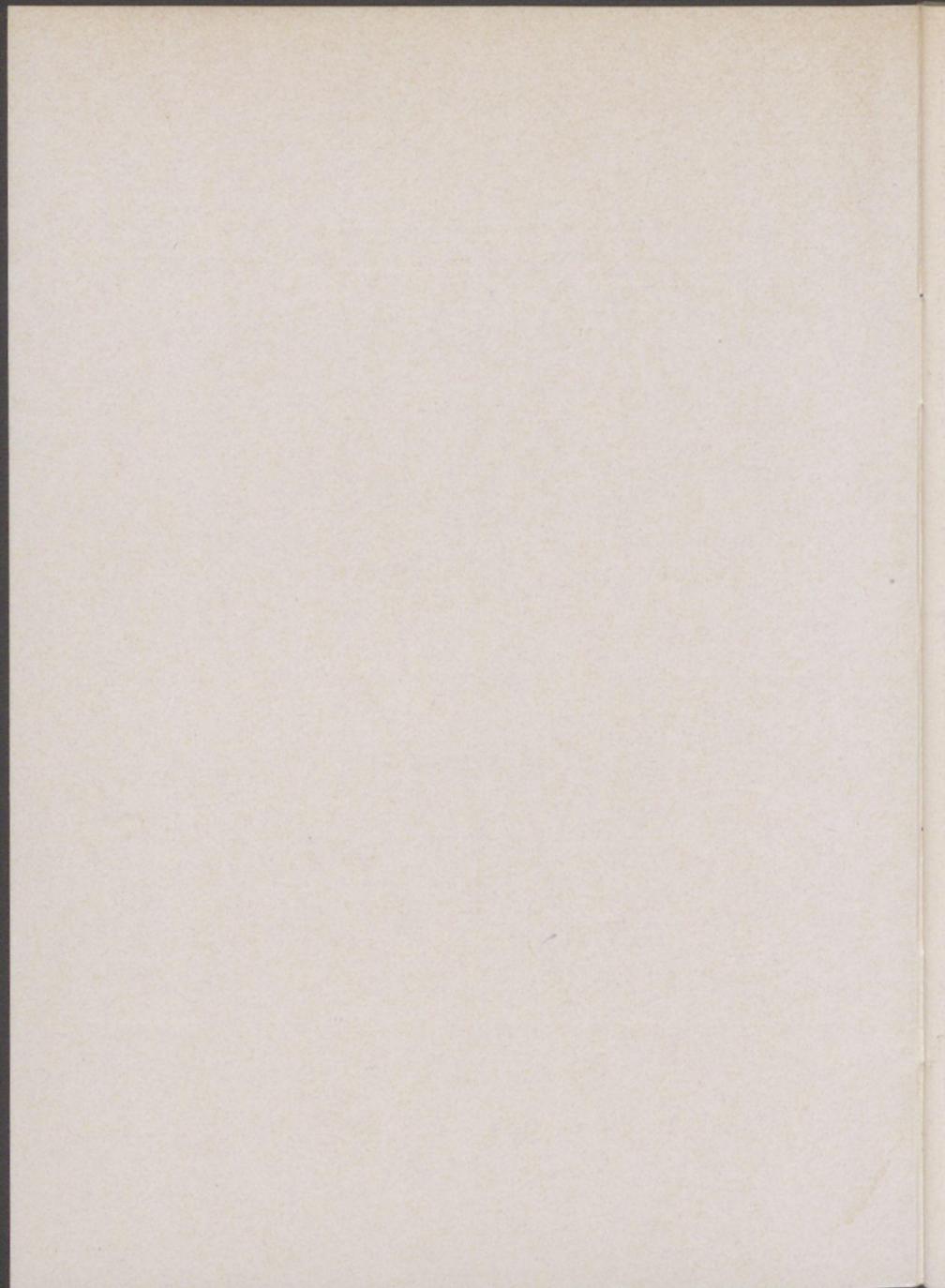


**ZÜNDAPP**  
*Falconette*

Typ 435



**BEDIENUNG UND PFLEGE**



## Ein Wort zuvor:

Die Bedienung und Wartung der Falconette ist sehr einfach. Ihr ZÜNDAPP-Händler hat Ihnen beim Kauf dieses leistungsfähigen Fahrzeuges ja schon die notwendigen Instruktionen gegeben. Trotzdem haben wir in diesem Heftchen nochmals alles für die Bedienung, Pflege und die Behebung von Störungen Wichtige zusammengefaßt, damit Sie es zu Hause in aller Ruhe nachlesen können.

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

Selbstverständlich steht Ihnen Ihr ZÜNDAPP-Händler, wenn Sie irgendwelche Fragen haben, genau so wie wir selbst immer mit Rat und Tat zur Verfügung.

Wir wünschen Ihnen gute Fahrt!

**ZÜNDAPP-WERKE GMBH**

**München 8**

**Anzinger Straße 1-3**

# Inhalt

Seite

Die technischen Einzelheiten . . . . .	3
Vorbereitungen zum Fahren und Beschreibung der Falconette . . . . .	7
a) Der Tank . . . . .	7
b) Der Kraftstoffhahn . . . . .	7
c) Das Getriebe . . . . .	7
d) Der Lenker . . . . .	7
e) Der Werkzeugbehälter . . . . .	9
f) Die Reifen . . . . .	9
g) Die Sitzgelegenheiten . . . . .	12
h) Die Hinterradfederung . . . . .	14
Der Fahrbetrieb . . . . .	15
Die Pflege . . . . .	18
1. Reinigen des Luftfilters . . . . .	18
2. Die Kupplung . . . . .	18
3. Die Vorderradbremse und Ausbau des Vorderrades . . . . .	19
4. Die Hinterradbremse und Ausbau des Hinterrades . . . . .	22
5. Die Vorder- und Hinterradfederung . . . . .	22
6. Die Kette . . . . .	23
7. Ölstand im Getriebe . . . . .	23
8. Der Vergaser . . . . .	23
9. Der Leerlauf des Motors . . . . .	23
10. Die Zündkerze . . . . .	25
11. Die Seilzüge . . . . .	25
12. Die Auspuffanlage . . . . .	25
Motorstörungen und ihre Ursachen . . . . .	25
Das Fertigungsprogramm . . . . .	28

## Die technischen Einzelheiten

### Motor:

Bezeichnung . . . .	Typ 267
Inhalt . . . . .	50 ccm
Bohrung/Hub . . . .	39/41,8 mm
Verdichtung . . . .	1 : 7
Leistung . . . . .	3,6 PS bei 5300 U/min.
Arbeitsverfahren . .	2-Takt
Schmierung für Getriebe . . . . .	Markengetriebeöl SAE 80
Getriebeölmenge . .	ca. 300 ccm
Kraftstoff . . . . .	Zweitakter-Mischung im Verhältnis 25 : 1
Ölsorte zum Kraftstoff . . . . .	2-Takt-Markenöle oder Motoröl SAE 30-40
Kraftstoffnormver- brauch . . . . .	ca. 2,1 Liter/100 km
Vergaser . . . . .	Bing 1/16/18
Hauptdüse . . . . .	74
Nadeldüse . . . . .	2,24
Nadelstellung . . . .	2. Kerbe von oben
Auspuff . . . . .	seitlich angeordnet

<b>Elektrische Anlage</b> .	Bosch-Schwunglichtmagnetzünd- 6 Volt, 18 Watt
Zündzeitpunkt . . . .	1,8 mm vor dem oberen Totpunkt
Zündkerze . . . . .	Bosch W 260 T 1
Zündkerzen- Elektrodenabstand	0,4-0,5 mm
Scheinwerferbirne . .	6 Volt, 15/15 Watt (Bilux)
Rücklichtbirne . . . .	6 Volt, 3 Watt
Kupplung . . . . .	3-Scheiben-Ölbadkupplung

- Getriebe . . . . . Ziehkeilgetriebe mit 3 Gängen und  
 Leerlauf  
 Gesamtuntersetzung: 1. Gang 1:29,35  
 2. Gang 1:17,50  
 3. Gang 1:11,42
- Antrieb . . . . . Gliederkette  $1/2'' \times 3/16''$

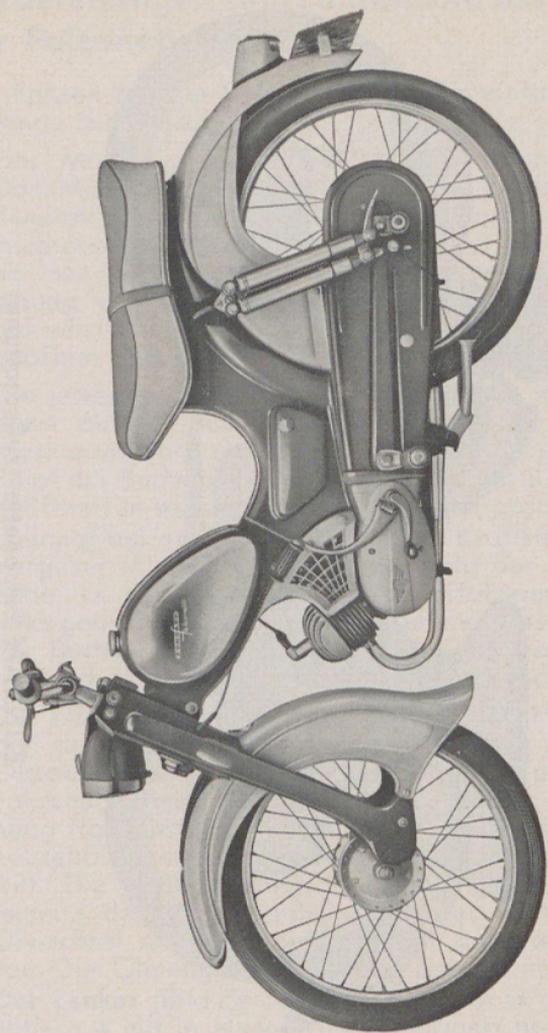
**Fahrgestell:**

- Farben . . . . . golfblau-alabastergrau  
 derbyrot-alabastergrau
- Federung . . . . . Vorderrad-Schwinge: einstellbar  
 je nach Belastung  
 Hinterrad-Schwinge: elastische Hub-  
 begrenzung, dopp. Federbeinpaar,  
 zu- bzw. abschaltbar
- Bremsen . . . . . Vollnaben-Innenbacken-Bremsen  
 120 mm Durchmesser in Vorder- und  
 Hinterrad
- Räder . . . . . 23"
- Bereifung . . . . . 23"x2,5" Motortyp-Spezial, mit  
 Schrader-Ventil
- Reifendruck . . . . . Bei voller Auslastung der Maschine  
 vorn 1,6 u. hinten 2,25 atü
- Tank . . . . . 7,3 l, Reserve 0,5 l
- Bedienungsgriffe  
 und -hebel . . . . . Gasdrehgriff, Kupplungshebel,  
 Kickstarterhebel, Fußschalthebel  
 und Bremshebel

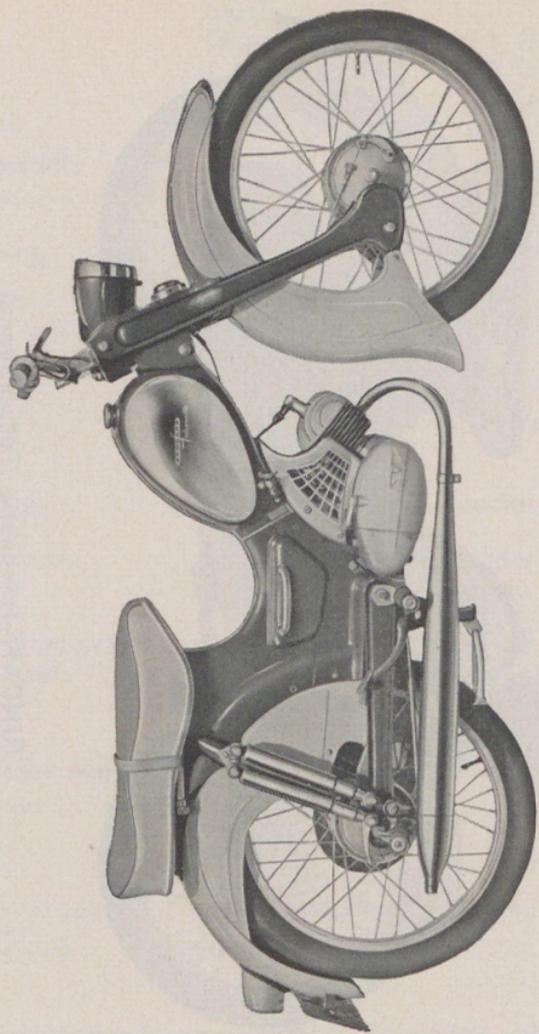
**Technische Abmessungen:**

- Leergewicht . . . . . ca. 67 kg
- Radstand . . . . . 1,21 m
- Länge . . . . . 1,84 m
- Breite . . . . . 0,57 m
- Höhe . . . . . 0,96 m
- Sitzhöhe, verstellbar . . . . . von 0,84 bis 0,90 (Ausführung mit Sattel)
- Zulässiges  
 Gesamtgewicht . . . . . bis 230 kg

Konstruktionsänderungen gegenüber Text und Bild vorbehalten.



ZUNDAPP-Falconette (Fußschaltung)



ZÜNDAPP-Falconette (Fußschaltung)

## Vorbereitungen zum Fahren und Beschreibung der Falconette

Das Fahren mit der Falconette ist sehr einfach, wenn Sie folgende Hinweise beachten:

- a) Der Motor wird mit Zweitakter-Mischung betrieben. Das Mischungsverhältnis Kraftstoff : Öl ist 25 : 1; die Zweitakter-Mischung ist auch bei sogenannten selbstmischenden Ölen in einer Kanne gut durchzumischen, da nur auf diese Weise eine einwandfreie Vermischung von Kraftstoff und Öl gewährleistet ist. Hierauf wird der **Tankverschluß 1** durch Drehen nach links geöffnet und die Zweitakter-Mischung eingefüllt.
- b) Die jeweilige Stellung des zweiarmigen, als Dreiwegehahn ausgebildeten **Kraftstoffhahnes 2** ist aus den Markierungen A und R ersichtlich. A = auf; R = Reserve. Zeigt der Buchstabe A nach oben, ist der Kraftstoffhahn geöffnet; in senkrechter Stellung ist er geschlossen. Gelangt bei geöffnetem Hahn kein Kraftstoff mehr zum Vergaser (Motor bleibt stehen), geht der Kraftstoff zu Ende. Es wird dann der Kraftstoffabsperrhebel nach links gedreht. Durch die Linksdrehung desselben kommt der Buchstabe R zum Vorschein. Dies deutet an, daß nur noch für etwa 15 km Kraftstoff vorhanden ist.
- c) Die **Ölmenge im Getriebe** wird durch Herausschrauben der seitlich rechts angeordneten rot gezeichneten Ölstandschraube kontrolliert. Fließt bei aufgebocktem Fahrzeug kein Öl aus, so ist durch die Öleinfüllöffnung (rote Schraube auf der Oberseite der linken Gehäusehälfte) soviel Öl nachzufüllen, bis es seitlich austritt. Die Ölablaßschraube befindet sich an der Unterseite des Motorgehäuses auf der Trennwand. Den Ölwechsel nimmt man vorteilhaft bei warmem Motor vor. Die Ölmenge im Getriebe beträgt ca. 300 ccm.
- d) **Der Lenker** (Bild 5) der Falconette ist in zwei Lenkerhaltern 4 mit je einer Schelle gelagert und kann nach Lösen von vier Sechskantschrauben 5 nach vor- oder

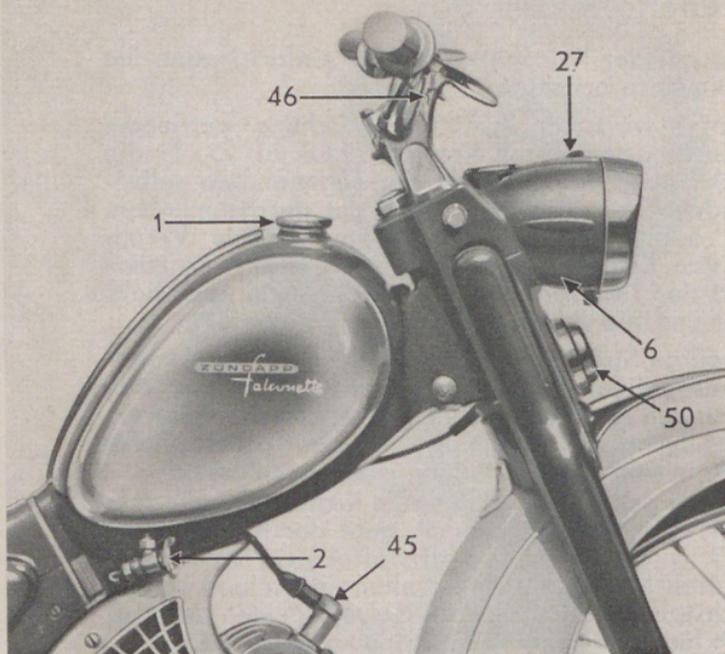


Bild 1

- 1 = Tankverschluß
- 2 = Kraftstoffhahn
- 6 = Scheinwerfergehäuse
- 27 = Licht- und Kurzschlußschalter
- 45 = Zündkerze mit Entstörstecker
- 46 = Öleinfüllstellen für Bowdenzüge
- 50 = Schnarre

rückwärts gedreht werden, dadurch wird der Abstand zum Sattel vergrößert oder verkleinert. Schrauben abwechselnd handfest anziehen.

Auf der linken Seite des Scheinwerfergehäuses 6 ist ein Sicherungsschloß eingebaut, das in abgesperrem Zustand die Lenkung verriegelt. Vor dem Absperren des Schlosses ist der Lenker nach rechts einzuschlagen.

- e) **Der Werkzeugbehälter** 8 (Bild 2) ist in der Mitte des Fahrzeuges angeordnet. Sein Deckel ist auf Wunsch durch ein Schloß gesichert und kann nach Entsperrung oder durch Herausdrehen der Griffschraube 9 abgenommen werden. Bild 3 zeigt den Werkzeugbehälter mit abgenommenem Deckel.
- f) **Der Reifendruck** der Falconette soll bei voller Auslastung vorn 1,6 atü und hinten 2,25 atü betragen. Die Reifen können mit Preßluft oder mit einer Luftpumpe aufgepumpt werden. Die Luftpumpe 10 (Bild 3) ist in einem Behälter (Rahmen) untergebracht und mit einem Deckel 11 abgedeckt, der auf einer Deckplatte 12 drehbar befestigt ist; sie kann nach Beiseitedrehen des Deckels 11 herausgenommen werden.

Ist statt des Sattels eine Sozjus-Sitzbank vorgesehen, so befindet sich die Luftpumpe an der rechten Innenseite der Sitzbank. Für andere Sitzanordnungen ist die Luftpumpe an der linken Seite des Gepäckträgers befestigt. Zum Lösen wird die Luftpumpe durch Zusammenschieben verkürzt und kann mühelos aus den Haken 13 herausgenommen werden.

Das Ventil der Luftpumpe ist durch eine Gummikappe gegen Schmutz usw. geschützt. Nach Gebrauch Kappe unbedingt wieder aufsetzen.

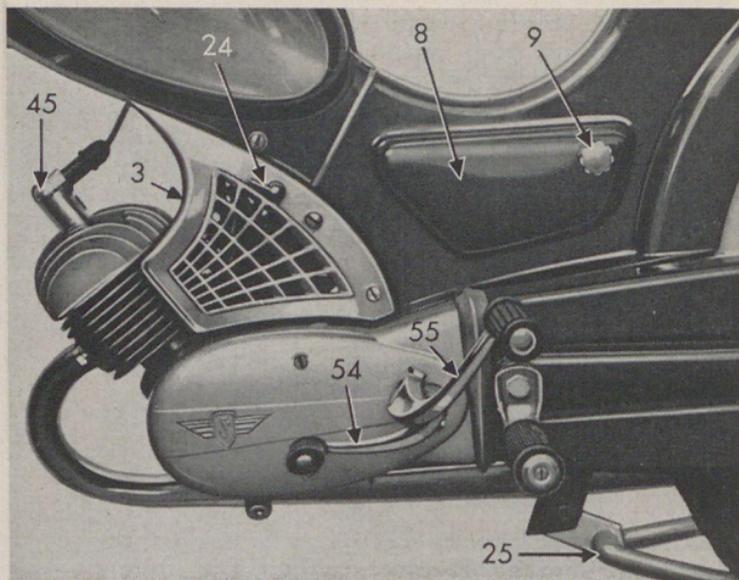


Bild 2

- 3 = linke Vergaserverkleidung
- 8 = Werkzeugbehälter (Deckel)
- 9 = Rändelschraube bzw. Schloß
- 24 = Druckhebel für Startschieber
- 25 = Ständer
- 45 = Zündkerze mit Entstörstecker
- 54 = Fußschalthebel
- 55 = Kickstarter

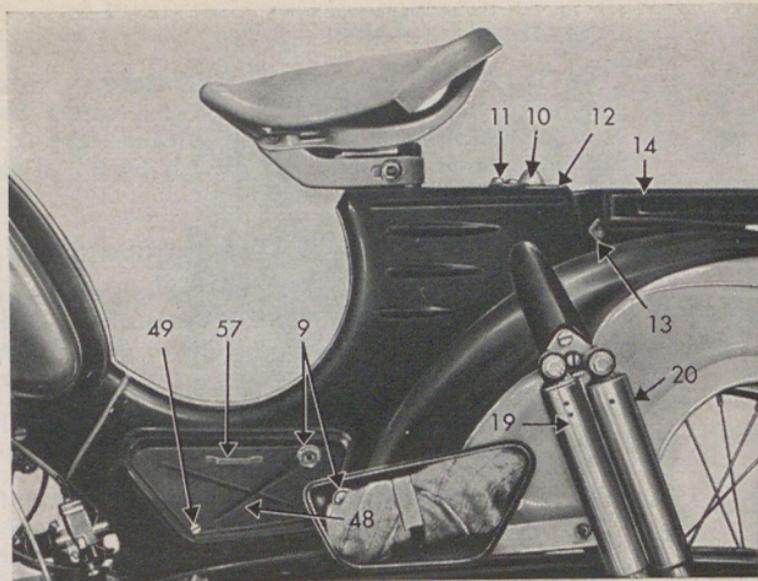


Bild 3

- 9 = Rändelschraube bzw. Schloß
- 10 = Luftpumpe
- 11 = Deckel
- 12 = Deckplatte
- 13 = Haken für Luftpumpe
- 14 = Gepäckträger
- 19 = vorderes Federbein
- 20 = hinteres Federbein
- 48 = Verschußplatte
- 49 = Schraube für Verschußplatte
- 57 = Bügel

## g) Die Sitzgelegenheiten

Die Falconette kann mit verschiedenen Sitzgelegenheiten geliefert werden, so z. B. mit einem Sattel oder mit 2 Sätteln oder mit einer Doppelsitzbank bzw. mit einer  $\frac{3}{4}$  langen Solositzbank. Der Sattel ist verstellbar ausgebildet.

Einstellung des Sattels zur Fahrergröße (Bild 4):

Die Befestigungsmuttern 15 am Sattel werden gelockert und dieser vor- oder rückwärts geschoben, wodurch sein Abstand zum Lenker verändert wird; bei dieser Verstellung braucht der Sattel nicht abmontiert zu werden.

Die Muttern 15 sind nach erfolgter Einstellung des Sattels wieder anzuziehen.

**Zur Höheneinstellung** muß der Sattel abgebaut werden. Hierbei wird die Deckplatte 12 abgeschraubt und die Sechskantschraube 16 nach Lösen ihrer Mutter herausgezogen. Der Sattel wird dann so weit nach oben oder unten verschoben, bis die Sechskantschraube 16 in eine der drei übereinanderliegenden Bohrungen im Sattelrohr 17 gesteckt werden kann. Die Schraube 16 kann auch in die untere Bohrung der das Sattelrohr aufnehmenden Hülse der Deckplatte 12 gesteckt werden, so daß fünf Höheneinstellmöglichkeiten des Sattels vorhanden sind.

Einstellung des Sattels nach dem Fahrergewicht:

Durch Rechtsdrehen der Schlitzkopfschraube 18 unter der Sattelnase wird die Federung des Sattels härter, durch Linksdrehen weicher eingestellt. Diese Einstellung kann erfolgen, ohne daß der Sattel abmontiert werden muß.

Wird das Fahrzeug mit einem Sattel geliefert, so ist es mit dem **Seriengepäckträger** ausgerüstet. Bei Verwendung einer Sitzbank oder zur Aufnahme von weite-

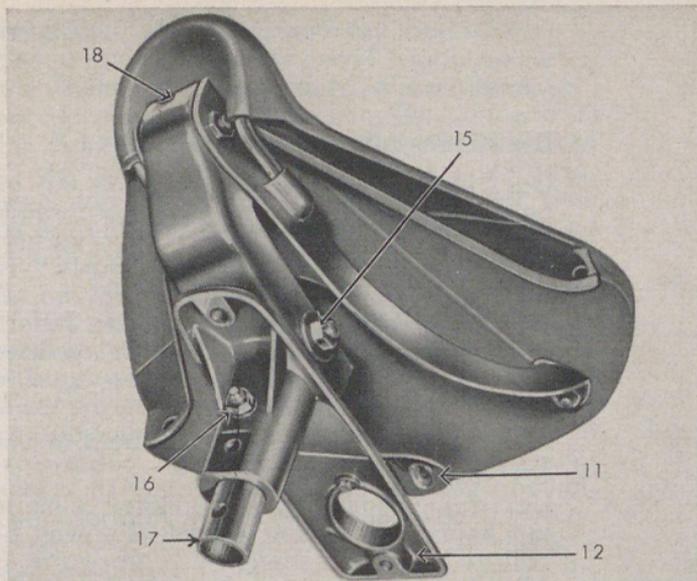


Bild 4

- 11 = Deckel
- 12 = Deckplatte
- 15 = Muttern am Sattel
- 16 = Sechskantschraube am Sattelrohr
- 17 = Sattelrohr
- 18 = Schlitzkopfschraube an der Sattelnase

rem Gepäck kann zusätzlich ein Gepäckträger (von dem verschiedene Typen vorhanden sind) auf einfache Weise schnell und leicht angebracht werden.

h) **Die Hinterradfederung** (Bilder 3 und 7)

Das Hinterrad ist rechts und links mit je zwei Federbeinen 19 und 20 versehen. Die vorderen Federbeine 19 können durch einen Riegel 22 abgeschaltet werden, was insbesondere dann von Vorteil ist, wenn Sie mit geringer Belastung (Solo) fahren. Die Federung wird durch Abschalten der vorderen Federbeine weicher eingestellt. Fahren Sie jedoch mit größerer Belastung (Sozius), ist die Einschaltung des zweiten Federbeinpaars 19 vorzunehmen.

Bild 7 zeigt das vordere Federbein in eingeschaltetem Zustand.

Um das vordere Federbeinpaar einzuschalten, wird auf beiden Seiten der Riegel 22 soweit als möglich, in Fahrtrichtung gesehen, nach vorwärts gedreht. Zum Abstellen der vorderen Federbeine wird ebenfalls auf beiden Seiten der Riegel 22 nach rückwärts verschwenkt.

## Der Fahrbetrieb (Bilder 1, 2 und 5)

1. Der Kraftstoffhahn 2 wird geöffnet. Ist der Motor kalt, soll vor dem Starten bei geschlossenem Gasdrehgriff 23 der an der linken Vergaserverkleidung 3 befestigte Druckhebel 24, der den Startschieber im Vergaser schließt, nach vorn bewegt werden (Bild 2). Bei warmem Motor entfällt das Betätigen des Druckhebels, da nur bei kaltem Motor eine Gemischanreicherung notwendig ist.
2. Das Starten des Motors erfolgt, nachdem das Fahrzeug durch Vorwärtsschieben vom Ständer 25 genommen wurde, auf folgende Weise: Der Gasdrehgriff 23 wird durch Rückwärtsdrehen soweit geöffnet, bis ein kleiner Widerstand spürbar ist. Dieser Widerstand darf nicht überwunden werden, da sonst der Startschieber wieder geöffnet wird. Das Getriebe muß auf **Leerlauf** geschaltet sein. Die Leerlaufstellung kann durch kurzes Hin- und Herschieben des Fahrzeuges und gleichzeitiges Herauf- bzw. Herunterschalten des Fußschalthebels ermittelt werden. Der Kickstarterhebel 55 (Bild 2) wird durch einfaches Umklappen in Startstellung gebracht und bei Leerlaufstellung des Getriebes kräftig durchgetreten. Sollte der Motor nicht sofort anspringen, wird das Durchtreten wiederholt. Läuft der Motor, ist der Kupplungshebel 26 zu ziehen und durch Heruntertreten des Schalthebels 54 (Bild 2) auf den 1. Gang zu schalten, Gas zu geben und die Kupplung langsam loszulassen.

**Nicht mit Gewalt schalten. Sollte bei stillstehendem Fahrzeug, gleich ob Motor läuft oder nicht, der gewünschte Gang nicht zu schalten sein, dann Fahrzeug etwas nach vorn bewegen und dabei schalten.** Nach Erreichen einer Geschwindigkeit von ca. 20 km/std kuppelt man nach Gaswegnahme aus und zieht mit der Fußspitze den Fußschalthebel nach oben, was die Schaltung auf den 2. Gang bewirkt und kuppelt bei nachfolgendem Gasgeben wieder ein. Beim Schalten auf den 3. Gang wird auf gleiche Weise verfahren.

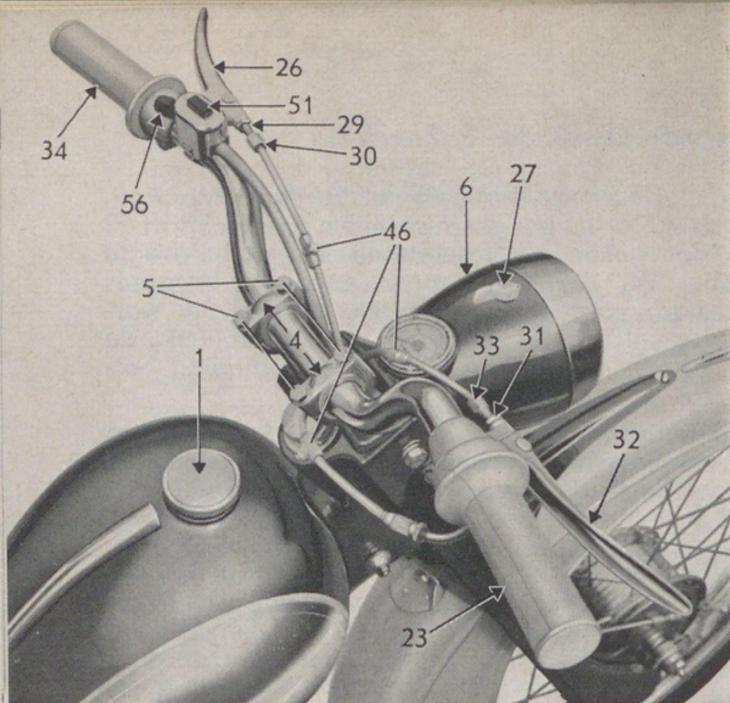


Bild 5

- 1 = Tankverschluß
- 4 = Lenkerhalter
- 5 = Sechskantschrauben für Lenkerbefestigung
- 6 = Scheinwerfergehäuse
- 23 = Gasdrehgriff
- 26 = Kupplungshebel
- 27 = Licht- und Kurzschlußschalter
- 29 = Gegenmutter am Kupplungshebel
- 30 = Nachstellschraube am Umlenkröhrchen
- 31 = Sechskantmutter am Drehgriffgehäuse
- 32 = Handbremshebel
- 33 = Nachstellschraube am Drehgriffgehäuse
- 34 = Festgriff
- 46 = Öleinfüllstellen für Bowdenzüge
- 51 = Knopf für Schnarre
- 56 = Abblendschalter

Beim Schalten vom 3. auf den 2., bzw. vom 2. auf den 1. Gang wird der Fußhebel nach unten gedrückt, wobei die Kupplung vor dem Schalten betätigt wird. Zweckmäßigerweise wird, besonders beim schnellen Zurückschalten, Zwischengas gegeben.

Die Leerlaufstellung liegt zwischen 1. und 2. Gang; sie wird also aus dem 1. oder 2. Gang heraus nach Zurücklegen der Hälfte des sonst – von Gang zu Gang – üblichen Schaltweges erreicht.

Während des Fahrens können Sie dadurch Kraftstoff sparen, wenn Sie soviel Gas wegnehmen, daß der Motor die erreichte Geschwindigkeit gerade noch hält. Bei längeren Bergabfahrten wird empfohlen, kurz auszukuppeln und ab und zu Gas zu geben, damit eine ausreichende Schmierung des Zylinders und der Kolben- teile gewährleistet ist.

Wir bitten Sie, während der ersten 500 km ununterbrochene Vollgasfahrten und lange Bergfahrten zu vermeiden. Nach 500 km können Sie dann dem Motor die volle Leistung abverlangen. Das Abwürgen des Motors während der Fahrt durch Bremsen soll man vermeiden; immer erst auskuppeln, auf Leerlauf schalten und dann den Motor stillsetzen.

Zum **Stillsetzen des Motors** ist erst mehr Gas zu geben und dann wird ohne Gaswegnahme der Hebel des Licht- und Kurzschlußschalters 27 am Scheinwerfer nach rechts gedreht. Er kehrt selbsttätig in seine Ausgangsstellung zurück. Nach dem Stillsetzen des Fahrzeuges wird der Gasdrehgriff nach vorwärts gedreht und der Kraftstoff- hahn 2 geschlossen.

### 3. **Beleuchtung** (Bild 5)

Zum Einschalten des Scheinwerfers wird der Schalter 27 nach links gedreht. Die Lampen geben nur Licht, wenn der Motor läuft. Wollen Sie abblenden, wird der auf der linken Lenkerseite befestigte Hebel 56 nach vorwärts bewegt.

Das an der Hinterradverkleidung befestigte Schlußlicht wird beim Einschalten der Beleuchtung mit eingeschaltet.

#### 4. **Signalanlage**

Unterhalb des Scheinwerfers ist als Warnsignal eine Schnarre 50 (Bild 1) eingebaut, die durch Drücken auf den Knopf 51 in Tätigkeit gesetzt wird (Bild 5).

### **Die Pflege**

Die vom Werk vorgeschriebenen drei Inspektionen sind zur Erhaltung des Garantieanspruches unbedingt durchzuführen und zwar:

1. Inspektion nach 300 km,
2. Inspektion nach 1200 km,
3. Inspektion nach 2500 km.

Auch nach diesen Inspektionen soll alle 2000 km eine Überprüfung des Fahrzeuges durchgeführt werden.

Bei der Überprüfung ist folgendes zu beachten:

1. Zum **Reinigen des Luftfilters** 28 (sehr wichtig) Bild 8 wird an der linken Fahrzeugseite der Werkzeugkassendeckel abgenommen, das Werkzeug entfernt und die Verschußplatte 48, welche die Rückwand des Werkzeugkastens bildet, nach Lösen der Schraube 49 und Mutter 9 vorsichtig herausgenommen. Dies geschieht durch Einführen der abgewinkelten Seite des Reifenmontierhebels unter den Bügel 57 und vorsichtiges Ziehen. Die an die Verschußplatte angeklebte Rundgummischnur darf dabei nicht verletzt werden. Das Luftfilter 28 läßt sich nun nach Lösen des Klemmringes 7 ohne weiteres aus der Kunststoff-Filterkammer herausnehmen. Es wird am einfachsten in einer Zweitaktermischung ausgewaschen und wieder sorgfältig eingebaut. Auf richtige Lage der Rundschnur-Gummidichtung ist hierbei zu achten. Schlechter Filtereinbau beeinträchtigt die Leistung und Lebensdauer des Motors.
2. **Die Kupplung** soll nicht schleifen. Bei richtiger Einstellung hat der Handkupplungshebel 26 (Bild 5) beim Anziehen, also beim Auskuppelvorgang, etwas Spiel

(toten Gang), und zwar ca. 1 cm am äußeren Hebelende. Das Spiel des Kupplungszuges wird dadurch nachgestellt, daß man die am Handkupplungshebel 26 anliegende Gegenmutter 29 lockert und dann die Stellschraube 30 hinein- oder herausdreht. Hineindreihen vergrößert, Herausdrehen verkleinert das Spiel. Nach der Einstellung des Kupplungsspieles wird die Gegenmutter 29 gegen den Handgriff wieder festgezogen. Reicht die Nachstellmöglichkeit nicht aus, ist in einer **Werkstatt** die Kupplung neu einzustellen.

### 3. Die Vorderradbremse und Ausbau des Vorderrades

Durch Abnützen der Bremsbeläge ist von Zeit zu Zeit ein Nachstellen der Bremse erforderlich.

Arbeitsvorgang hierzu (Bilder 5 u. 6):

Die Sechskantmutter 31 am Drehgriffgehäuse ist zu lockern und die Stellschraube 33 so weit herauszudrehen, bis ein Spiel von 1 cm am äußeren Hebelende erreicht ist. Hierauf wird die Stellschraube festgehalten und die Sechskantmutter 31 wieder gegen das Drehgriffgehäuse festgezogen.

Eine weitere Nachstellmöglichkeit mittels eines Gewindebolzens ist an der Vorderradnabe vorgesehen.

Arbeitsvorgang hierzu (Bild 6):

Die Mutter 35 wird gelockert, die Schraube 36 so weit herausgedreht, bis das Spiel von 1 cm am Handbremshebel 32 erreicht ist und hierauf die Mutter 35 wieder am Ring 37 festgezogen, wobei die Schraube 36 festzuhalten ist.

Der Ausbau des Vorderrades erfolgt nach Aushängen des Vorderradbremseleinnippels durch Lösen der linken und rechten Vorderradachsmutter 21. Das Fahrzeug vorn leicht anheben, dann fällt das Vorderrad nach unten heraus.

Nach dem Einstellen muß geprüft werden, ob das Rad frei spielen kann.

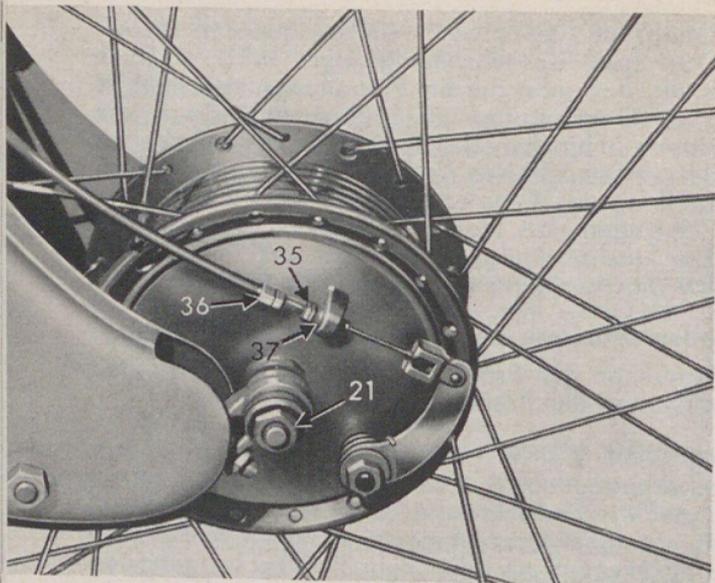


Bild 6

- 21 = Vorderradachsmutter
- 35 = Mutter an Vorderradnabe
- 36 = Schraube an Vorderradnabe
- 37 = Ring an Vorderradnabe

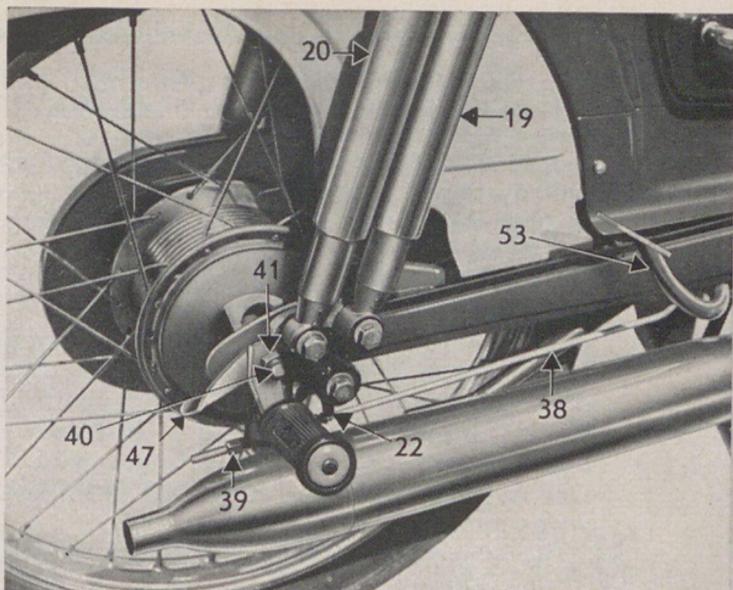


Bild 7

- 19 = vorderes Federbein
- 20 = hinteres Federbein
- 22 = Riegel
- 38 = Bremsstange
- 39 = Mutter auf Bremsstange
- 40 = Hinterradachse
- 41 = Mutter an Hinterradachse
- 47 = Hebel für Kettenspannung
- 53 = Fußbremshebel

#### 4. Die Hinterradbremse und Ausbau des Hinterrades

Die Hinterradbremse wird mit dem rechten Fuß betätigt; auch sie soll von Zeit zu Zeit geprüft werden, ob sie richtig angreift.

Das Nachstellen der Bremse muß nach folgendem Ablauf durchgeführt werden:

- a) Nachstellmutter 39 so weit zurückdrehen, bis Hinterrad frei spielen kann.
- b) Nachstellmutter 39 wieder anziehen bis eine leichte Bremswirkung spürbar wird.
- c) Jetzt Nachstellmutter 39 von dem unter a) genannten Punkt, 8 volle Umdrehungen zurückdrehen.
- d) Abschließend die Bremswirkung überprüfen.

Beim Transport des Fahrzeuges ist darauf zu achten, daß die Bremsstange nicht verbogen wird.

Der Ausbau des Hinterrades wird in folgender Weise vorgenommen:

1. Abnehmen der Kettenkastenhaube durch Lösen beider Schrauben
2. Lösen des Bremsgestänges 38 durch Abdrehen der Mutter 39
3. Lockern der linken und Abschrauben der rechten Hinterradachsmutter 41
4. Vorschieben des Hinterrades durch Drehen des Kettenspannhebels 47
5. Abnehmen der Kette
6. Herausziehen des Hinterrades

Die auf dem Bild nicht sichtbare Mutter auf der Kerbverzahnung des Bremschlüssels, welche den Bremshebel fixiert, darf nicht gelöst werden.

#### 5. Die Vorderrad- und Hinterradfederung

Die Vorderradschwinge bedarf ebensowenig wie die Hinterradschwinge einer Wartung.

Die Köpfe der Federbeine 19 und 20 (Bilder 3 und 7) sind mit je einem Kugelöler versehen, die ab und zu etwas Öl benötigen.

## 6. Die Kette (hierzu Bild 7)

Die Kette ist in einem Kettenkasten untergebracht und deshalb weitgehend vor Verschmutzung geschützt. Sie soll alle 1000 km in einem Bad (z. B. Waschbenzin, Dieselöl) gereinigt und mit ZÜNDAPP-Kettenfließfett geschmiert werden (**Werkstattarbeit**).

Zum Nachspannen werden die auf beiden Seiten der Hinterradachse 40 befestigten Muttern 41 gelöst; dann wird der Hebel 47 im Uhrzeigersinn gedreht, bis die richtige Kettenspannung (ca. 1 cm Durchhang) vorhanden ist. Nun werden die beiden Achsmuttern wieder festgezogen. Auf festes Anziehen der Muttern ist besonders zu achten.

## 7. Ölstand im Getriebe

Der Ölstand ist alle 1000 km zu prüfen und bei Bedarf nachzufüllen (Arbeitsvorgang siehe Seite 7). Die Öl- ablaßschraube befindet sich an der Unterseite des Getriebegehäuses.

## 8. Der Vergaser (Bilder 2 und 8)

Der Vergaser ist nach Abschrauben der linken Vergaserverkleidung 3 zugänglich. Die Hauptdüse 43 wird herausgeschraubt und **nur** durch Ausblasen gesäubert.

9. **Der Leerlauf des Motors** wird bei Bedarf wie folgt neu eingestellt: Bei **warmem** Motor die Einstellschraube 44 in das Gehäuse des Vergasers soweit als möglich einschrauben und dann den Motor starten. Hierauf wird bei geschlossenem Gasdrehgriff die Einstellschraube soweit herausgedreht, bis der Motor gerade noch einwandfrei läuft. Normalerweise sind ca. drei halbe Umdrehungen der Einstellschraube notwendig (Bild 8). Abschließend Spiel am Gasseil korrigieren.

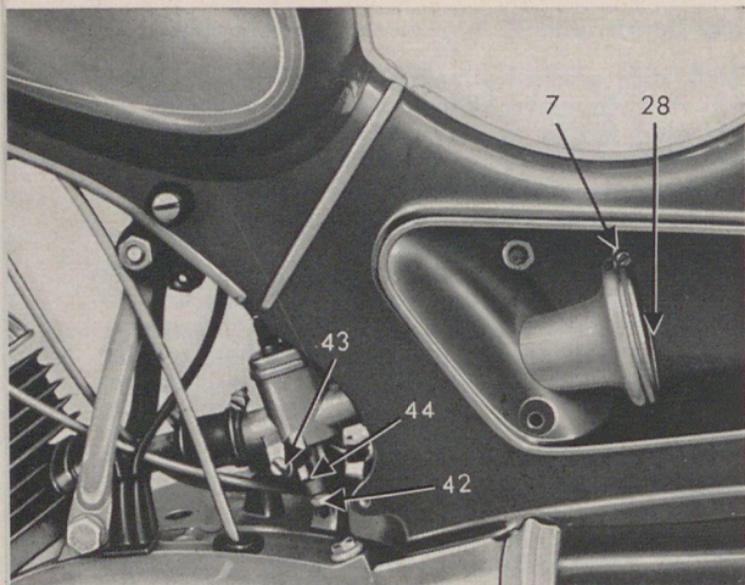


Bild 8

- 7 = Klemmring für Luftfilter
- 28 = Luftfilter
- 42 = Schraube für Nadeldüse
- 43 = Hauptdüse
- 44 = Einstellschraube für den Leerlauf

### 10. **Die Zündkerze** (Bilder 1 und 2)

Der Kerzenstecker 45 wird von der Zündkerze abgezogen, diese herausgeschraubt und gründlich, z. B. mit einer Stahlbürste, von Rückständen gereinigt. Hierauf ist der Elektrodenabstand, der 0,7 mm betragen soll, bei Bedarf durch Nachbiegen der Elektrode neu einzustellen. Der Elektrodenabstand kann mit einer im Fachhandel erhältlichen Lehre gemessen werden.

### 11. **Alle Seilzüge** (Bild 5) müssen sich in ihren Hüllen leicht bewegen lassen und sind deshalb nach den 3 Inspektionen, bzw. nach Bedarf zu schmieren. Hierbei sind von den Einfüllstellen 46 die Hütchen abzunehmen. Nach dem Einspritzen eines dünnen Öles (z. B. SAE 40) die Hütchen wieder aufsetzen.

### 12. **Die Auspuffanlage**

Die Auspuffanlage soll alle 3000 km gereinigt werden (Werkstattarbeit).

## **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 Startstift nicht betätigt.

Zündkerze ist verschmutzt.

Elektroden-Abstand (normal 0,7 mm) ist zu groß.

Zündkabel ist defekt.

Kurzschluß im Stromunterbrecher am Scheinwerfer.

Kurzschlußschalter hängen geblieben.

Unterbrecherkontakte sind verölt oder verschmort.

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

Ursachen:

Kraftstoffhahn ist geschlossen.

Kerze ist verschmiert.

**3. Motor springt an, bleibt aber beim Gasgeben stehen.**

Ursachen:

Motor ist noch zu kalt.

Startstift nochmals niederdrücken.

**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 arbeitet 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.

**6. Motor klingelt.**

Ursachen:

Ölkohleansatz auf dem Kolbenboden.

Schlechter Kraftstoff.

**7. Motor wird zu heiß.**

Ursachen:

Ungeeignetes Öl.

Ölzusatz im Kraftstoff ist zu gering.

Auspuffschlitz, Auspuffrohr und Auspufftopf sind durch Ölkohle verengt.

Kühlrippen sind stark verschmutzt.

**8. Motor läuft schnell wechselnd auf hohen und niederen Tourenzahlen.**

Ursache:

Kupplung schleift durch fehlendes Spiel am Kupplungshebel oder infolge zu großer Abnutzung der Kupplungslamellen.

**9. Ungenügende Motorleistung.**

Ursachen:

Zu wenig Frühzündung.

Verschmutztes Luftfilter.

Auspuffschlitz, Auspuffrohr und Auspufftopf sind durch Ölkohle verengt.

Klebende Kolbenringe.

Defekte Zylinderkopfdichtung.

Lockerer Zylinderkopf, Auspuff-Flansch oder Ansaugflansch.

Filterkammeranschlüsse sind undicht.

**10. Motor läuft im Viertakt.**

Ursachen:

Falsche Zweitakter-Mischung (zu viel Öl).

Vergaserdüse ist zu groß.

Düsennadel ist verklemmt.

Schwimmer oder Sitz der Schwimmernadel ist undicht.

Luftfilter ist verschmutzt.

Zündzeitpunkt ist falsch eingestellt.

**11. Kraftstoffverbrauch zu hoch.**

Ursachen:

Leckstellen im Kraftstoffbehälter oder dessen Leitungen.

Vergaserdüse ist zu groß.

Zündzeitpunkt ist zu spät eingestellt.

Auspuffanlage ist durch Ölkohle verengt.



**ZÜNDAPP**

ZÜNDAPP-Erzeugnisse zeichnen sich durch fortschrittliche, marktreife Konstruktionen aus. Elegante Form, hohe Qualität und erstklassiges Finish geben ihnen das Gepräge. Ihr innerer Wert soll auf den ersten Blick erkennbar sein. Dies alles wird nicht durch Zufall erreicht. Nur eine Fertigung, die in einem engmaschigen Netz von Spezialvorrichtungen, Prüfungen und Kontrollen erfolgt, kann dieses Ziel erreichen. Der Name ZÜNDAPP verpflichtet. Jedes Erzeugnis, das diesen Namen trägt, ist ein echter Markenartikel. Der Verbraucher, der sich ein ZÜNDAPP-Erzeugnis kauft, will nicht nur für sein gutes Geld den vollen Gegenwert, sondern auch noch nach Jahren zufrieden sein.

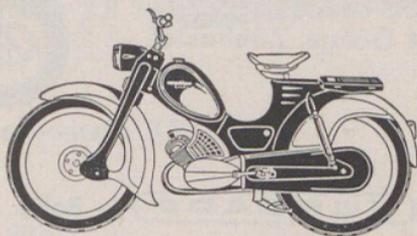
ZÜNDAPP lehnt es bewußt ab, mit der großen Zahl zu operieren. Vor die Entscheidung gestellt, größere Stückzahlen oder bessere Qualität, entschließt sich das Werk immer zuerst für die Qualitätssteigerung. Das erste Gebot der gesamten ZÜNDAPP-Fertigung heißt: Spitzenqualität.

## FERTIGUNGSPROGRAMM

### **ZUNDAPP** - Combinette

das Moped für Anspruchs-  
volle.

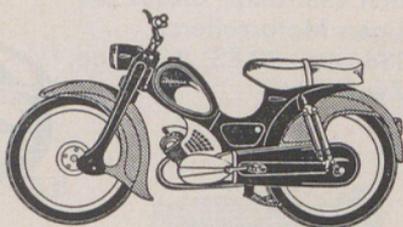
50 ccm, 2 PS, 2 Gänge  
Zweitakter.



### **ZUNDAPP** - Super-Combinette

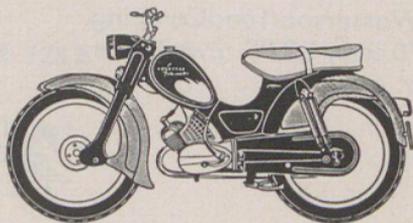
das neue soziesfeste  
Moped bietet:  
Platz für 2, Kraft für 2,  
Spaß für 2.

50 ccm, 2 PS, 3 Gänge,  
Zweitakter.  
Führerscheinfrei.



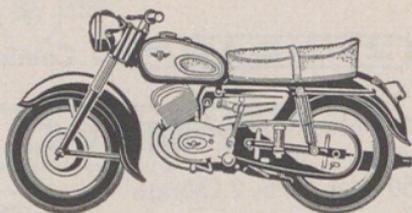
### **ZUNDAPP** - Typ 435

das Fahrzeug mit Zukunft  
für Sozies- und Solobetrieb. 50 ccm, 3,6 PS, 3 Gänge,  
Zweitakter. Fußschaltung. Keine Geschwindig-  
keitsbegrenzung. Steuer-  
frei, nur Führerschein 4.



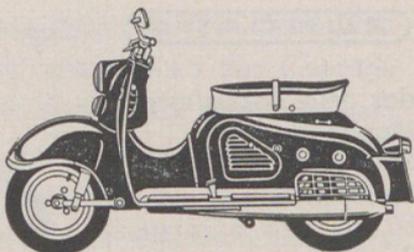
## **ZUNDAPP** - Trophy S

ein Motorrad mit Erfolg!  
174 ccm, 10,5 PS und  
245 ccm, 14,5 PS,  
4 Gänge, Zweitakter.



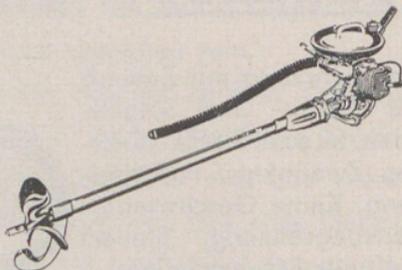
## **ZUNDAPP** - Bella

Kraft und Eleganz prägen  
den Charakter dieses ras-  
sigen Motorrollers.  
198 ccm, 12 PS, 4 Gänge,  
Zweitakter.



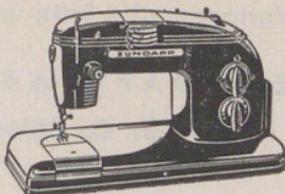
## **ZUNDAPP** - Delphin

der ideale Bootsmotor für  
Wassersport und Camping.  
70 ccm, 2,3 PS, Zweitakter.



**ZUNDAPP** - Elcona 1 B

Elektrische  
Geradstich-Koffernähmaschine



**ZUNDAPP** - Elcona 2 B

Elektrische Universal-Zick-Zack-  
Koffernähmaschine

**ZUNDAPP** - Elconamatic 3 B

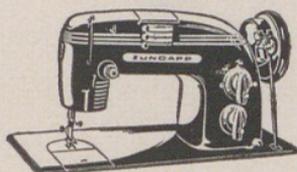
Automatische  
Koffernähmaschine,  
bei der alle Nähfunktionen auto-  
matisch über Kurvenscheiben  
gesteuert werden.

**ZUNDAPP** - ZR 18 B

Geradstich-  
Haushaltnähmaschine

**ZUNDAPP** - ZR 118 B

Universal-Zick-Zack-  
Haushaltnähmaschine



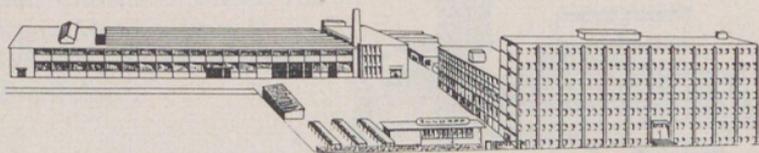
**ZUNDAPP** - ZR 128 B

Automatische  
Haushaltnähmaschine; auch mit  
Spezial-Motor (Zahnriemen-  
Antrieb) als Unterkl. 128 BE  
lieferbar.

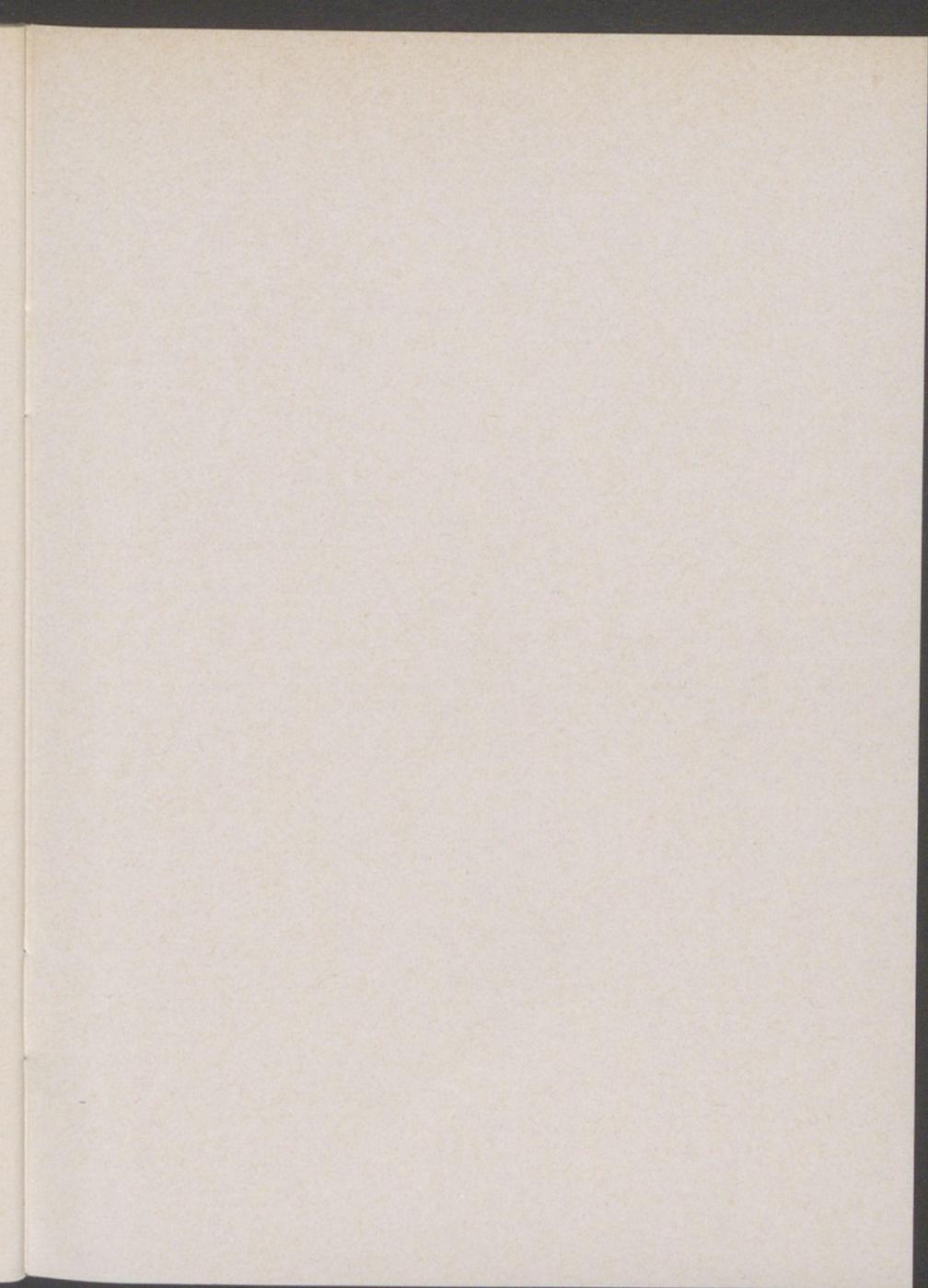
Verlangen Sie bitte unverbindlich Prospektunterlagen von

**ZÜNDAPP-WERKE GMBH MÜNCHEN**

**Abt. Co, München 8, Anzinger Straße 1-3**



**ZÜNDAPP**  
**MÜNCHEN**





ZÜNDAPP - WERKE GMBH

MÜNCHEN