



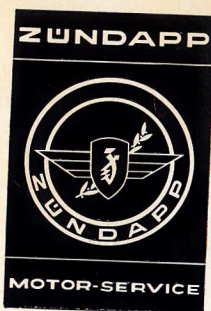
ZUNDAPP-WERKE GMBH MÜNCHEN

W 3142 I schwed.

ZUNDAPP

50 cc

Instruktionsbok



Bara ZÜNDAPP originaldelar ger Er full säkerhet och trygghet. Övertyga Er därför om att Ni vid ev. reparationer får originaldelar monterade. Vid montering av s.k. „piratdelar“ förfaller genast all rätt till garanti.

VIKTIGT!

Att äga och att köra en ZÜNDAPP är något att glädjas åt, det är som att ha skaffat en god vän, som är pålitlig i alla situationer.

ZÜNDAPPS tekniker har sedan 1920 arbetat för att leda utvecklingen på mc-fronten och den maskin de i dag erbjuder Er är en allt igenom förstklassig produkt, vilket också tidigare ägare av ZÜNDAPP vitsordar. Vi är övertygade om att Er maskin kommer att vara Er till mycken nytta och nöje, men Ni kommer att trivas ännu bättre tillsammans, om Ni först läser denna instruktionsbok och följer de anvisningar, som finns i den. Lycka till med Er nya ZÜNDAPP Ni har ett fordon att vara stolt över.

AB Motorkraft
Warfvinges Väg 30
11251 STOCKHOLM

ZÜNDAPP-Werke GMBH
8 MÜNCHEN 80
Anzinger Strasse 1—3

Innehållsförteckning

Allmänt	4
Tekniska data	7
Ram- och motornummer	10
Driv- och Smörjmedel	
Bensin	11
Motorolja	11
Smörjning	11
Tillsatsmedel	11
Växellådsolja	12
Smörjmedel för ramen	12
Lufftryck	12
Tändstift	12
Handledning	
Markstödet	13
Styrlåset	13
Tanklocket	14
Bensinkranen	14
Kallstart	15
Gashandtaget	15
Tändnings- och ljusomkopplare	16
Avbländar- och signalknapp	16
Kopplingen	16
Kickstart	17
Fotväxelpedal	18

Tomgångsinställning	19
Bromsarna	20
Verktyg	20
Kontroll	
Luftfiltret	21
Förgasaren	23
Bränslefiltret	23
Tändstiftet	24
Brytarkontakterna	25
Kopplingen	27
Oljenivån	28
Kedjan	28
Kedjesmörjning	28
Ramen	30
Bromsjustering	31
Däcken	31
Framhjul, demont.	32
Bakhjul, demont.	33
Rengöring av avgassystem	35
Ljuset	35
Vanliga motorfel och deras orsaker	
Kopplingsschema	36
Smörjschema	38
Sammanställning av skötsel föreskrifter	40
Rengöring	41
Garantibestämmelser	42
	43

ZÜNDAPP-historik

Er ZÜNDAPP-maskin är en produkt av flera årtiondens utveckling baserad på mängder av erfarenheter från motorcykeltillverkning.

Vi vill ge Er en kort ZÜNDAPP-historik som kan ge Er en liten bakgrund till just Er maskin.

ZÜNDAPP grundades under det första världskriget och tillverkade då huvudsakligen tändapparater.

1922 kom den första motorcykeln ut, en 211 cc på 2 1/2 hk. Tanken var att göra en „folk-motorcykel“ och det lyckades också för på mindre än 3 år producerade firman över 10.000 maskiner, vilket var en aktningvärd mängd för den tidens förhållanden.

1930 kom ZÜNDAPP med sin första 4-taktsmaskin, en 500 cc på 18 hk, den första så kallade boxermotorn.

1933 kom ZÜNDAPPs stora genombrott då de visade 7 nya modeller från 200 cc upp till 800 cc. Serien kallades av dåtida tekniker för ett teknikens mästerverk och produktionen som kom på långt över 100.000 maskiner motsäger inte dessa lovord.

Under det andra världskriget kom ZÜNDAPP ut med något som var föregångaren till den moderna jeepen. En motorcykel på 750 cc med en fast monterad sidvagn och differential med drivning även på sidvagnshjulet. I Amerika finns ännu några exemplar kvar värda sin vikt i guld bland samlarna. Den hade en bensintank på cirka 40 liter och kunde växlas med hand eller fotväxel. Den var även försedd med en tillsatsväxel-låda, vilket gav den åtta växlar framåt och två back. Naturligtvis var den dessutom kardanddriven. Bromsarna var hydrauliska och magnettändningen var helt inkapslad.

Typbeteckning
517-30 L0

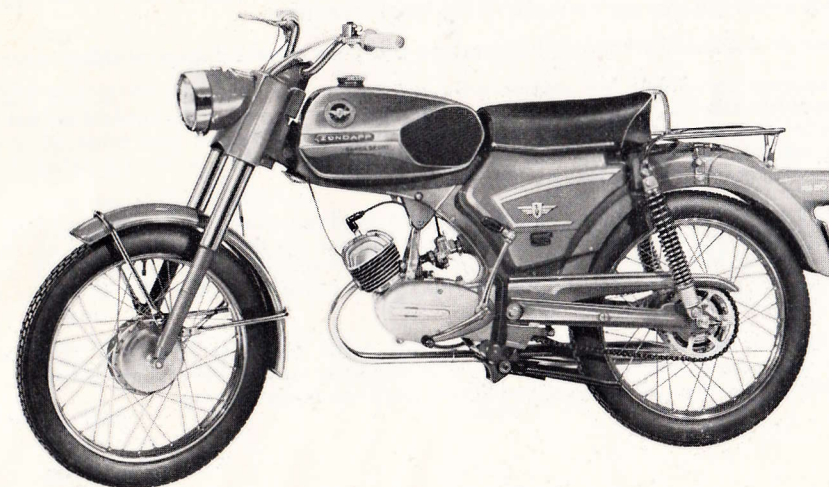


Bild 1

KS 50 Super Sport, 3-växlad, fotväxel, kickstart.

Några av dessa fördelar finns i dag på moderna motorcyklar, men tänk på att KS 750 byggdes för 25 år sedan.

Efterföljaren till KS 750 blev KS 601, även kallad "Den Gröna Elefanten", en maskin som har vunnit allt som går att vinna i tillförlitlighetstävlingar.

Numera är 4-taktstillverkningen helt nerlagd och även tillverkningen av större motorer.

Den enorma satsningen på småmotortillverkningen, det vill säga 50 cc och 100 cc maskiner har däremot slagit väl ut, eftersom man dels med 50 cc lyckats slå en hel rad gällande världsrekord i långtids- och långdistansåkning och dels med både 50 cc och 100 cc och på senare tid även med 125 cc, lyckats besegra världseliten i praktiskt taget alla upptänkliga tillförlitlighetstävlingar.

Ett bevis på detta är ju bland annat den sista sexdagarstävlingen som gick i Sverige med utgångspunkt från Karlskoga där Klaus Kemper på en ZÜNDAPP med en 75 cc motor tog 659,34 poäng av 660 möjliga. ZÜNDAPP erövrade där dessutom 11 guldmedaljer och var överlägset snabbast i varvloppen i klasserna 50 cc, 75 cc, 100 cc och 125 cc.

Alla dessa år och alla de tävlingar som körts under åren har skapat Er ZÜNDAPP-maskin och vare sig Ni har Er cykel för bruksåka eller kanske för tävling, så vet Ni att Er ZÜNDAPP har den inbyggda säkerhet som ger Er en trygg körning.

Tekniska data

Motor	278-03 L2
slagvolym	50
cyl. diam / slagl.	39/41,8
kompressionsförhållande	1:9
effekt hk	1,0
varvtal	3200
arbets sätt	tvåtakt
smörjmedel för växellådan, växellådsolja	SAE 80
oljemängd i växellådan	ca. 350 cc
smörjning av cylinderlopp	1:25
oljesort	tvåtaktsolja eller motorolja SAE 40
bränsleförbrukning per 100 km enligt tysk norm	1,5
Förgasare Bing	1/9,5/74
huvudmunstycke	54
nålmunstycke	2,17
nålinställning uppifrån	2 spåret
insugsljuddämpning	insug genom ramen

El. system Bosch	6 V/15-3/5 W
tändinställning före övre vändpunkt	1,8 mm
tändstift Bosch	W 175 T 1
elektrodavstånd	0,4
strålkastarlampa	6 V/15 W, Bilux
bakljuslampa	6 V/3 W
bromsljuslampa	6 V/5 W
signalhorn	≈ 6 V/15 W

Växellåda — total utväxling

1 : ans växel	1 : 41,78
2 : ans växel	1 : 25,00
3 : ans växel	1 : 16,29
koppling	flerskivig i oljebad
kedja	116 rullar $1/2 \times 3/16''$

Ram fjädring fram	teleskop
bak	svingarm
bromsar	120 mm ϕ
hjul	21"
däck fram	21 x 2,75"
bak	21 x 2,75"
ringtryck fram	1,4 atü
bak	1,6 atü
bensintankens rymd	11,25 l
reservtankens rymd	ca. 1,8 l
lackering	röd, blå, arizonaguld

Mått och vikter

tomvikt i kg ca.	74
högsta belastning i kg	235
axelavstånd m.	1,24
längd m.	1,92
bredd m.	0,62
höjd m.	1,005
sitthöjd m.	0,76

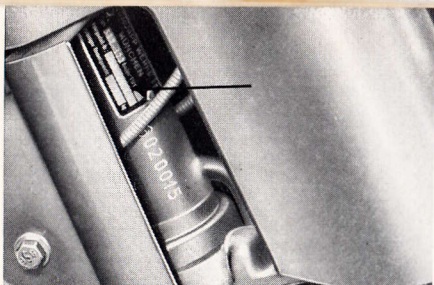


Bild 2

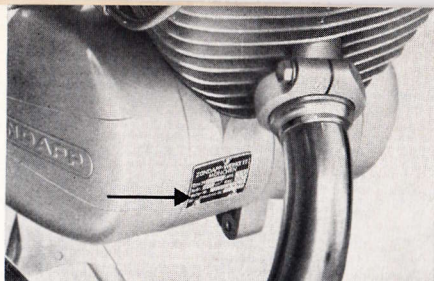


Bild 3

Ram- och Motornummer (se bild 2 och 3)

Varje maskin är försedd med ett separat ram- och motornummer och likaså en typskylt, vars nummer är Väg- & Vattenbyggnadsstyrelsens godkännandenummer av maskinen (gäller moped). Denna typskylt är placerad på vänstra sidans ramkåpa

medan ram- och motornumrens placering framgår av ovanstående bilder. Vi rekommenderar Er, för säkerhets skull, att notera dessa båda serienummer separat, så att Ni vid en eventuell stöld har dem tillgängliga.

Använd rätt driv- och smörjmedel

Bensin

Rätt bensin för Er ZÜNDAPP är den i marknaden så kallade normalbensinen, använd således inte högoktanig bensin. Den skadar naturligtvis inte motorn men ger Er heller inga fördelar och dessutom är förgasarinställningen avsedd för normalbensin. Om Ni ändå skulle vilja prova högoktanigt bränsle måste Ni minska huvudmunstycket med ett steg.

Motorolja

För motorns smörjning är det bäst att använda självblandande tvåtaktsolja.

Smörjning

ZÜNDAPP-motorn arbetar som bekant med smörjmedlet inblandat i bensinen i likhet med de flesta tvåtaktsmotorer och blandningsförhållandet skall vara 1:25 det vill säga 4% även under inkörningstiden. Genom detta smörjsystem fordras heller inga

mekaniska delar för smörjningen såsom oljebehållare, oljepump och dylikt.

Smörjningen följer också alltid normala smörjbehov eftersom en ökad belastning kräver mera gaspådrag och därmed också mera bränsle och automatiskt således också mera olja.

Smörjningsförhållandet 1:25 betyder: 1 liter olja på 25 liter bensin, 0,4 liter olja på 10 liter bensin och 0,2 liter olja på 5 liter bensin. Experimentera inte med oljeinblandningen. Mer olja i blandningen är inte bra för motorn och naturligtvis inte heller för lite olja!

Kör aldrig Er ZÜNDAPP-motor med ren bensin. Även en ganska kort körtid kan ge svåra motorskador.

Tillsatsmedel för bränslet

I handeln förekommer talrika "undermedel" som skall ge högre kraft, bättre acceleration, sänkning av bensinförbruk-

ningen, bättre smörjning o. s. v., men om Ni använder de moderna tvåtaktsolja behövs inga sådana tillsatsmedel användas.

Vi har dock gjort upprepade prov med Desolite och funnit att denna tillsats, speciellt vid korta körningar då motorn inte blir genomvarm, har en god verkan mot korrosion. Vi rekommenderar därför Er som kör så korta sträckor dagligen att motorn inte hinner bli helt varm, att använda Desolite som tillsats.

Växellådsolja

Primärtransmission, koppling och växellåda löper ständigt i olja och är helt skilda från den normala motorsmörjningen. Till detta ändamål skall en speciell växellådsolja med viskositet SAE 80 användas. Denna oljekvalitet kan användas året om.

Smörjmedel för ramen

Er ZÜNDAPP är på alla vitala punkter permanent smord och fordrar således ingen speciell smörjning. Ett undantag för detta är naturligtvis själva drivkedjan mel-

lan växellåda och bakhjul och till denna måste Ni använda ett speciellt kedjefett eftersom olja eller konsistensfett genom den värme-utveckling som blir i transmissionen redan efter några kilometer har kastats av. För kedjan rekommenderar vi därför t. ex. Klübers kedjefett. För smörjningen av reglagekablarna kan en tunnflytande motorolja användas.

Luftryck

Trycket i däckerna är viktigt för Er körkomfort och för Er säkerhet såväl som för däckens livslängd. Trycket måste naturligtvis avpassas efter den belastning maskinen körs med men i den tekniska specifikationen anger vi riktvärden.

Tändstift

Vi rekommenderar följande tändstift: Bosch 175 T1 eller Beru 175/14.

Nya tändstift har inte alltid de inställningar som är lämpliga och vi ber Er därför att kontrollera vid montering av nytt tändstift, att elektrodavståndet är 0,4 mm.

Körinstruktion

Vi vill med de följande raderna ge Er de grundläggande instruktionerna för Er ZÜNDAPP, så att Ni snabbt kan lära känna Er maskin och därigenom snabbt också får större glädje och förtroende för den.

För KS 50 Super Sport vill vi påpeka, att Ni måste undvika konstant fullgaskörning och vägdragning i uppførsbackar under de första 500 km. Därefter kan Ni köra med fullt gaspådrag.

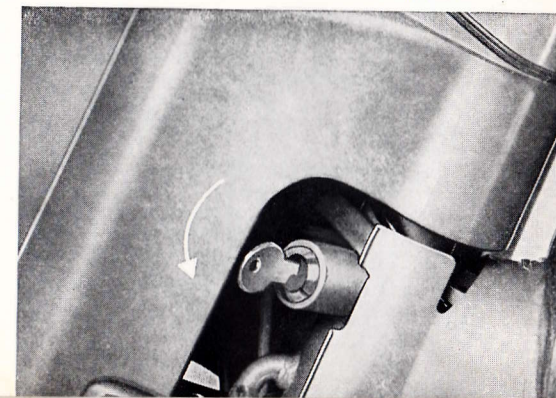
Markstödet

Er ZÜNDAPP är utrustad med ett brett och kraftigt centralstöd, vilket är lätt att använda. Se bara upp så att Ni ställer ifrån Er maskinen där Ni har ett fast underlag. Utsätt inte styrlåset för onödig belastning genom att ta upp och av maskinen från stödet med låset spärrat.

Styrlås (bild 4)

Styrlåset befinner sig på styrhuvudets vänstra sida. För att låsa eller låsa upp låset måste styret stå åt höger. Nyckeln skall för låsning vridas åt vänster. Sedan tryckes låskolven in med nyckeln. Därefter skall

Bild 4



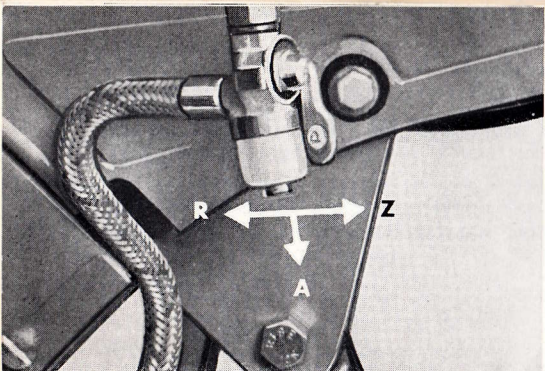


Bild 5

nyckeln vridas åt höger och dragas ut. För att låsa upp låset skall nyckeln vridas åt vänster. Härvid frigöres låsklacken. Sedan vrids nyckeln åter åt höger och kan dragas ur låset. Smörj ej styrlåset, använd ej våld vid låsandet! Om låset frusit, värm nyckeln före den sätts in i låset och försök på så sätt att tina upp låset.

Tanklocket (bild 6)

Inklusive reservtank rymmer bensintanken 11,25 liter. Tanklocket sitter fast med en bajonettfattning och lossas genom att vridas till vänster. Tanklocket är gjort så att tanken kan urluftas genom detta och kontrollera då och då att luftkanalerna inte blir igentäppta då det kan ge vissa driftstörningar.

Bensinkranen (bild 5)

Bensinkranens inställning är följande: Z är lika med stängd, A är lika med huvudtanken och R är lika med reservtanken. När maskinen parkeras skall kranen alltid stängas.

Kör alltid med kranen inställd på A så att Ni vid ett eventuellt driftstopp alltid kan slå över till reservtanken. Ni har då en reservmängd av 1,8 liter bensin som för KS 50 Super Sport räcker cirka 60 km.

Källstart (bild 7)

På ZUNDAPP KS 50 Super Sport finns på förgasaren ett stift med vilket en chokeskiva regleras. Den behöver bara användas när motorn är kall eller vid kylig väderlek. När chokeskivan manövreras skall gasen vara helt avdragen och då Ni sedan startar vrids Ni gasen till dess att Ni känner ett lätt motstånd men inte längre eftersom chokeskivan i så fall automatiskt öppnas. Om maskinen inte startar genast bör Ni därför på nytt kontrollera att Ni inte dragit på gas så långt att chokeskivan satts ur funktion.

Gashandtaget (bild 6)

På höger sida av styret sitter gashandtaget som via en reglagekabel manövrerar förgasarens trottel. Med ställskruven (på gashandtaget) kan den önskade friktionen ställas in.

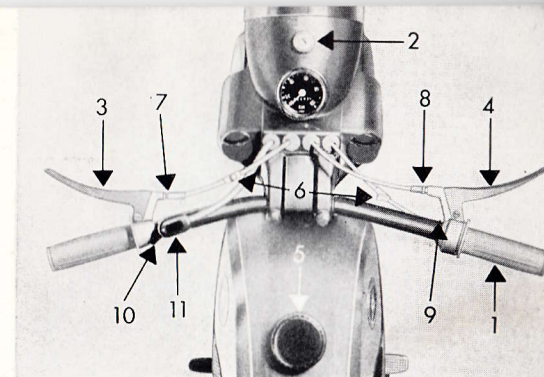


Bild 6

- 1 = Gashandtag
- 2 = Tändnings- och ljusomkopplare
- 3 = Kopplingshandtag
- 4 = Handbromshandtag
- 5 = Tanklock
- 6 = Smörjnipplar för reglagekablarna
- 7 = Ställskruva för kopplingskabeln
- 8 = Ställskruva för handbromskabeln
- 9 = Ställskruva för gaskabeln
- 10 = Avbländningskontakt
- 11 = Signalknapp

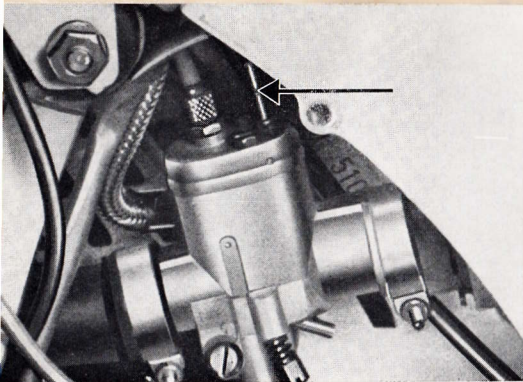


Bild 7

Vid acceleration vrides gashandtaget om för fullt men när Ni nått den önskade hastigheten rekommenderar vi att dra av gasen något eftersom motorn därigenom arbetar avsevärt sparsammare samtidigt som topphastigheten behålles.

Tänd- och ljusomkopplage (bild 6)

ZÜNDAPP är försedd med en kombinerad tändnings- och ljusomkopplare, vilken

manövreras med en speciell tändnyckel. När denna stukits i och vridits om till läge 1 är tändningen inkopplad och maskinen kan startas och när nyckeln vridits till läge 2 är även ljuset inkopplat. I dessa båda lägen är nyckeln inte urtagbar. Eftersom Er maskin inte är försedd med batteri kan Ni endast få ljus när motorn är igång.

Avbländar- och signalknapp (bild 6)

KS 50 Super Sport är försedd med en strålkastarlampa på 15 watt Bilux vilket innebär att Ni har avbländbart ljus. Omkoppling mellan hel- och halvljus regleras med den på styrets vänstra sida monterade avbländningskontakten. Denna är även kombinerad med en signalknapp som påverkar det elektriska signalhornet.

Kopplingshandtag (bild 6)

På styrets vänstra sida finns också kopplingshandtaget. När detta dras in påverkar detta genom en reglagekabel en speciell

kopplingsarm och kraftöverföringen mellan motor och bakhjul kopplas ur. Givetvis skall kopplingen användas vid varje växling.

Reglagekabeln för kopplingen skall ha ett spel på 1–2 mm. Detta gör att man med säkerhet skall veta att kopplingsarmen inte ligger emot kopplingsstiftet inne i motorn.

Kickstart (bild 8)

Start av motorn sker med hjälp av kickstarten på maskinens vänstra sida. När kickstarten trampas ner drar den runt motorn 3–4 gånger och maskinen startar. Vid start skall växellådan vara i friläge.

Genom att rulla maskinen fram och tillbaka, förvisar Ni Er om att ingen växel ligger i.

Glöm inte bort att öppna bensinkranen (bild 5) och vid kall motor måste också choke användas enligt tidigare omskrivna rekommendationer (bild 7). Tändningen måste naturligtvis inkopplas (bild 6) och gaspådraget öppnas något, men inte för mycket, så att chokeverkan upphör. Tram-

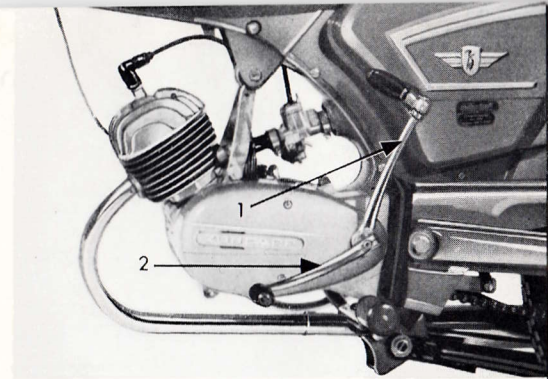


Bild 8

1 = Kickstart
2 = Fotväxelpedal

pa sedan ner kickstarten lugnt 1 eller 2 gånger så att Ni suger in färsk bensinluftblandning i motorn och starta därefter motorn genom att trampa till kraftigt. När motorn är varm behöver dessa förberedelser inte ske utan då kan man starta redan på första kickningen.

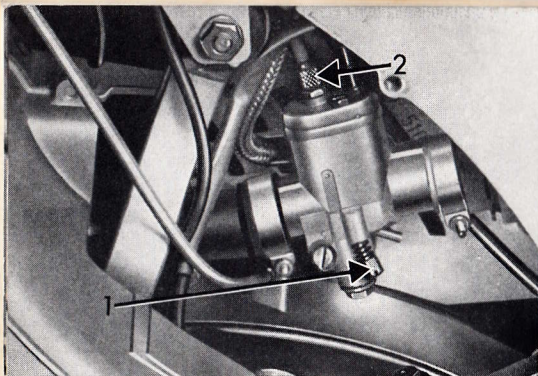


Bild 9

- 1 = Ställskruv för tomgången
- 2 = Ställskruv för reglagekabel

Fotväxelpedal (bild 8)

Er KS 50 Super Sport är försedd med en 3-växlad växellåda vilken manövreras med fotväxel.

Växellådan är av så kallad dragkilstyp, i vilken samtliga drev ligger i ständigt ingrepp och dessa spärras av invändigt lig-

gande stålkulor som pressas ut genom att växelaxeln skjutes.

Med utgångspunkt från friläget lägger Ni i ettans växel genom att trampa fotväxelpedalen neråt och för att växla till tvåan, trean respektive fyran lyftes sedan växelpedalen till dess översta läge. Om Ni har svårigheter att finna friläget (mellan ettans och tvåans växel) rekommenderar vi Er att lägga i ettans växel och sedan lyfta fotväxelpedalen till ungefär hälften.

När motorn har startat och Ni skall fara iväg drar Ni in kopplingshandtaget trappar ner fotväxel och lägger därigenom i ettans växel och släpper kopplingsreglaget under samtidigt gaspådrag.

När Ni nått en hastighet av 10–15 km är det dags att lägga in tvåan och då drages kopplingen åter in samtidigt som gasen minskas, fotväxelpedalen lyftes till sitt översta läge och kopplingen släppes under samtidigt gaspådrag. Vid växling till treans växel förfar Ni på samma sätt.

Om hastigheten vid körning sjunker något trots att Ni ger mera gas, t. ex. vid en

kraftig stigning så måste Ni växla ner. Detta sker på samma sätt som vid uppväxling, men vid nedväxling tryckes fotväxelpedalen nedåt.

Om Ni växlar i höga hastigheter rekommenderar vi Er att ge "mellangas" d. v. s. att ge motorn ett gaspådrag när motorn är urkopplad.

Om motorn då inte orkar på tvåans växel återstår att växla ner ytterligare ett växlesteg.

Tomgångsinställning (bild 9)

Vid normal körning (när motorn arbetar) är förgasarens huvudmunstycke i funktion och ser till att motorn erhåller den riktiga bränsleblandningen. Vid tomgång, däremot, arbetar en speciell kanal som verkar som tomgångsmunstycke. Trottlet i förgasaren måste också öppnas något och den kan regleras med en ställskruv vilken verkar som stopp för trottlet (se bild 9).

När skruven skruvas inåt ökas tomgången respektive minskas om skruven skruvas ut. Om motorn stannar efter en stund när

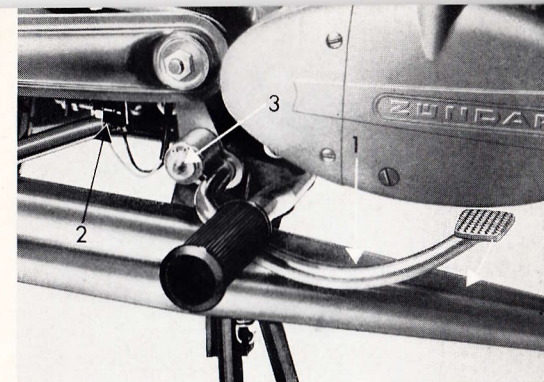


Bild 10

- 1 = Fotbromspedal
- 2 = Bromsljuskontakt
- 3 = Smörjnippel

den står på tomgång är det lämpligt att höja tomgångsvarvet något.

Tomgången skall icke ställas genom att reglagekabeln från gashandtaget kortas eller förlängs. Spelet på denna kabel skall vara 0,5–1 mm.

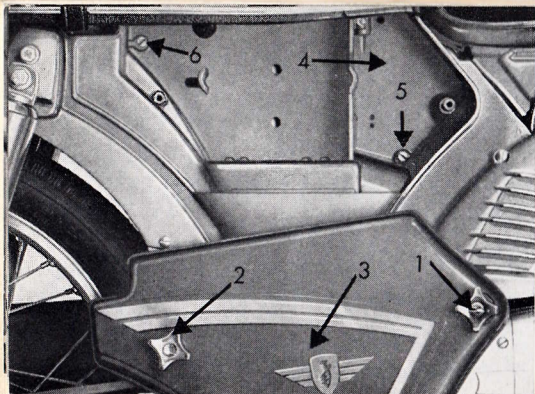


Bild 11

- 1 = Nyckel till främre förskruvningen
- 2 = Bakre förskruvningen
- 3 = Lok
- 4 = Utrymme för verktyg
- 5 = Fästskruv för vänster ramkåpa
- 6 = Fästskruv för vänster ramkåpa

Bromsarna (bild 6 och 10)

Handbromsen.

På styrets högra sida sitter handbromsen (bild 6), vilken via en reglagekabel påverkar bromsbackarna i framhjulets fullnavsbromsar.

Fotbromsen.

Bromsen på bakhjulet påverkas med en speciell bromsstång som är sammankopplad med fotbromspedalen (bild 10) på maskinens högra sida. Vid bromsning lyser också automatiskt bromsljuset.

Undvik att bromsa så hårt att hjulet blockeras eftersom ett stillastående hjul bromsar sämre än ett som rullar något.

För att nå korta bromssträckor måste Ni lära Er att använda bägge bromsarna så att Ni i en nödsituation även kan använda frambromsen utan fara.

Verktyg (bild 11)

Handverktygen finns i ett speciellt rum i gjutgodsramen, vilket är tillgängligt genom luckan på ramens högra sida. Eftersom verktygsfacket är försett med lås,

måste Ni först ordentligt sticka i nyckeln i den främre förskruvningen innan denna kan lossas. Observera att nyckeln ej skall vridas om.

Kontroll

Luftfiltret (bild 12 och 13)

Ett nedsmutsat luftfilter förlorar sin reande verkan (smuts följer med in i motorn) och försämrar motorns kraft (genom överfettat bränsle) och samtidigt höjs också bränsleförbrukningen. Det är därför nödvändigt att med jämna mellanrum göra rent luftfiltret.

För att komma åt luftfiltret måste först luckan på maskinens högra sida över vertygsfacket tagas bort. Sedan nås de båda fästskruvarna för den vänstra luckan (se bild 11). När den vänstra luckan tagits bort ligger utrymmet för insugsljuddämpningen fritt (bild 12).

Efter att klämskruven (bild 13) lossats kan insugsljuddämparen dragas ut. Tag sedan bort den övre delen av insugsljuddäm-

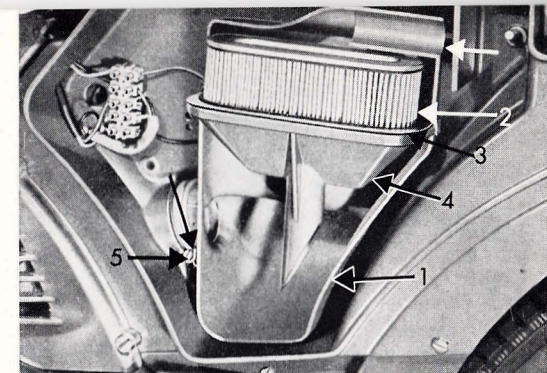


Bild 12

- 1 = Insugsljuddämpare
- 2 = Luftfilter
- 3 = Gummitätning
- 4 = Dämparinsats
- 5 = Klämskruv för anslutning av insugsljuddämpare

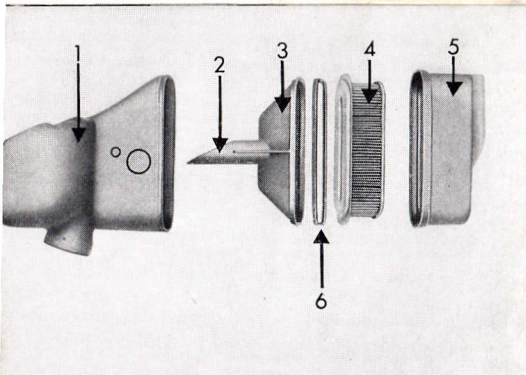
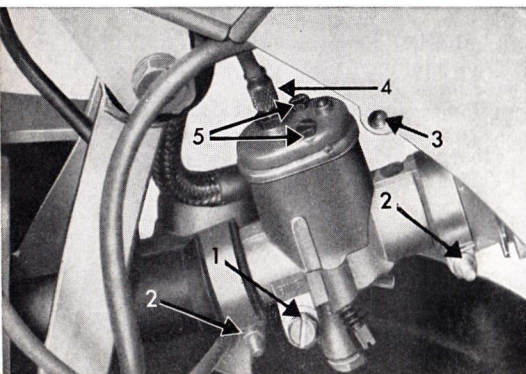


Bild 13 ▲

Bild 14 ▼



paren med användande av en dorn med 18–20 mm diameter, exempelvis ett mejselskaft. (Se pilen på bild 12).

Ni får då loss filtret, som är ett mikrofilter, det vill säga av papper vilket betyder att det inte får tvättas rent med varken vatten eller petroleumprodukter. Filtret skall göras rent genom att slås eller piskas försiktigt mot någonting så att Ni därigenom skakar ut smutsen.

Det är mycket nogga att filtret sätts ihop

Bild 13

- 1 = Insugsljuddämpare
- 2 = Insugskanal
- 3 = Dämparinsats
- 4 = Luftfilter
- 5 = Filterhus
- 6 = Gummitätning

Bild 14

- 1 = Huvudmunstycke
- 2 = Fästskruv
- 3 = Skruvhål för förgasargaller
- 4 = Ställskruv
- 5 = Skruv för förgasarlock

med insugsljuddämparen på ett riktigt sätt (se bild 13) och vi ber Er också se till att gummitätningen ligger riktigt.

Dessutom måste rundningen peka i insugsljuddämparens riktning vid monteraget. (Se undre pilen på bild 12).

Man får aldrig köra utan luftfilter eftersom dels motorn därigenom slits ner fortare och dels förgasarinställningen inte längre stämmer. Borttagandet av luftfiltret ökar i inget fall hastigheten eller accelerationen.

Förgasaren (bild 9 och 14)

För att kunna ta loss förgasaren för rengöring och test lossas den först från motorn och därefter lossas klämskruvarna (bild 14). Bensinslangen drages därefter av från röranslutningen. På KS 50 Super Sport lossa därefter de båda skruvarna på blandningskammaren (bild 14). Förgasaren kan sedan tagas bort.

Observera att förgasaren aldrig bör rengöras med fasta verktyg utan att endast tryckluft och bensin får användas. I sammanhanget vill vi nämna att montering av ställbara munstycken tyvärr har ökat mo-

torskadorna eftersom förgasarinställningen med dessa munstycken inte blivit lämplig.

Vi har därför funnit nödvändigt, att i de fall ställbart munstycke monterats, låta garantin förfalla för dessa motorer.

Gasreglaget skall ha ett spel på cirka 1 mm och för att ställa in detta spel använder Ni ställskruven, vilken är synlig på bild 14. Sedan inställning gjorts skall ställskruvarna låsas med den därför avsedda stoppmuttern. Smärre justering av gaskabeln kan också ske direkt vid gashandtaget (bild 6).

Bränslefilter (bild 15)

För att förhindra föroreningar i bensintanken att komma ner till förgasaren är Er ZÜNDAPP försedd med ett bränslefilter (bild 15). För att göra rent detta måste bensinen först tagas ur tanken varefter bensinkranen tages bort genom att sexkantmuttern (bild 15/1) vrides till vänster. Denna mutter är en specialmutter som har en höger och en vänstergänga och det är därigenom möjligt när ni åter monterar bränslekranen, att sätta den i en greppriktig vin-

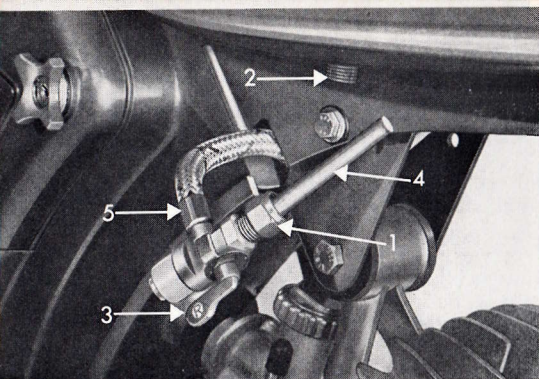
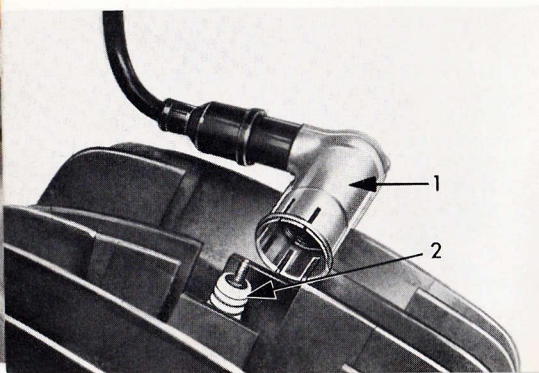


Bild 15 ▲

Bild 16 ▼



kel (bild 15/3). Se bara till att de befintliga packningarna är rena och oförstörda när Ni gör monteringen.

Den under bensinkranen befintliga genomskinliga smuts- och vattenuppsamlaren kan naturligtvis lossas och tömmas utan att kranen togas bort.

Tändstift och elektrodavstånd

(bild 16 och 17)

Kontrollera då och då tändstiftets elektrodavstånd och allmänna kondition så att Ni har en lättstartad maskin. Tändstiftet kan borstas rent med en mjuk stålborste eller sandblästras.

Bild 15

- 1 = Mutter
- 2 = Anslutningsdel
- 3 = Bensinkran
- 4 = Bränslefilter
- 5 = Anslutningsnippel för bensinslang

Bild 16

- 1 = Anslutningshysla
- 2 = Tändstift

Kontrollera och justera eventuellt elektrodavståndet till 0,4 mm. För stort elektrodavstånd försvårar starten och belastar dessutom tändspolen mycket hårt.

Även vid montering av nytt tändstift ber Vi Er kontrollera elektrodavståndet med hjälp av en tolk.

Brytarkontakterna (bild 8, 16, 18, 19)

Lossa klämskruven på fotväxelpedalen (bild 8) och tag bort denna och lossa sedan de två fästskruvarna på vänstra vevhuskåpan.

Genom hålen i svänghjulet (bild 18) kan nu brytarkontakterna kontrolleras och justeras. Svänghjulet skall inte tagas av eftersom brytaravståndet i så fall inte kan kontrolleras. På bild 19 är detta gjort enbart för att Ni klart skall se hur detaljerna ser ut.

Bild 18

- 1 = Svänghjul
- 2 = Brytarkontakterna

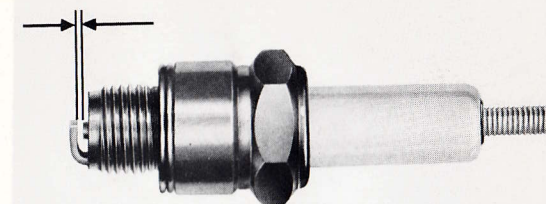
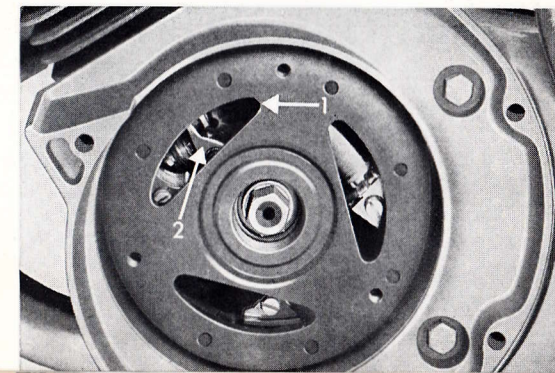


Bild 17 ▲

Bild 18 ▼



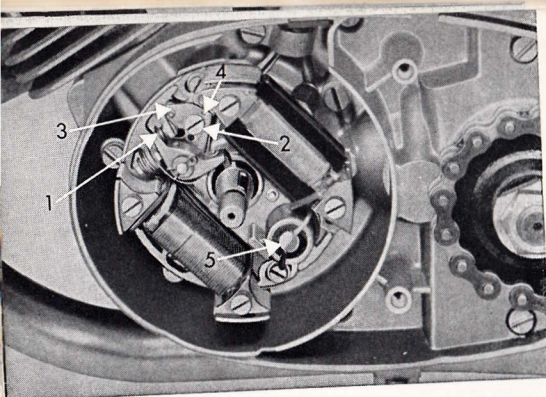


Bild 19 ▲

Bild 20 ▼

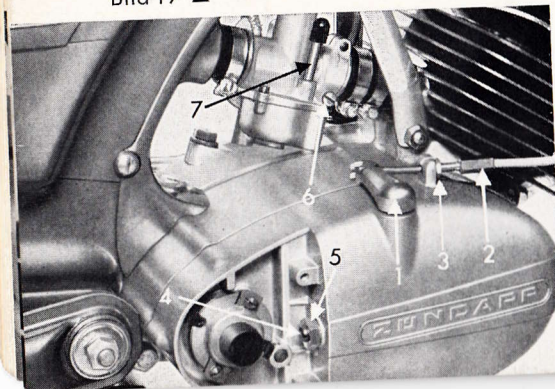


Bild 19

- 1 = Brytarkontakterna
- 2 = Spårskruv
- 3 = Brytarkontaktens ställbara del
- 4 = Ansats för justering
- 5 = Kondensator

Bild 20

- 1 = Kopplingsarm
- 2 = Ställskruv
- 3 = Stoppmutter
- 4 = Ställskruv
- 5 = Stoppmutter
- 6 = Tomgångsmunstycke
- 7 = Flödarknapp

Genom att vrida svänghjulet medsols kan Ni nu kontrollera brytaravståndet som vid största öppning skall ha ett avstånd av 0,4 mm. Detta kan kontrolleras med ett bladmått. Justering av brytarkontakterna göres genom att spårskruven (bild 19/2) lossas (inte skruvas bort!).

Därefter kan den ställbara delen av brytarkontakterna (bild 19/3) med en skruvmejsel förskjutas så att brytaravståndet blir riktigt. Därefter skruvas spårskruven fast. Kontrollera på nytt brytaravståndet efter

detta. Om brytarkontakterna är brändamåste de bytas ut och vi rekommenderar Er i så fall att vända Er till en auktoriserad ZÜNDAPP-verkstad.

Kopplingen (bild 6 och 20)

Vi har förut nämnt att det i kopplingshandtaget skall vara ett spel på 1–2 mm, vilket kan justeras med den på handtaget befintliga ställskruven.

Kontrollera även att kopplingsarmen på motorns översida har ett visst spel vilket betyder att det finns ett litet avstånd mellan kopplingsarm och kopplingsstift inne i motorn (bild 20). Om detta spel skulle ha försvunnit eller knappt vara kännbart måste en efterjustering ske. Man lossar då skruven (bild 21/3) på den bakre delen av motorns högra sida och tar bort locket.

Bild 21

- 1 = Nivåskruv för oljan
- 2 = Oljeavtappningsskruv
- 3 = Fästskruv för bakre vevhuskåpan

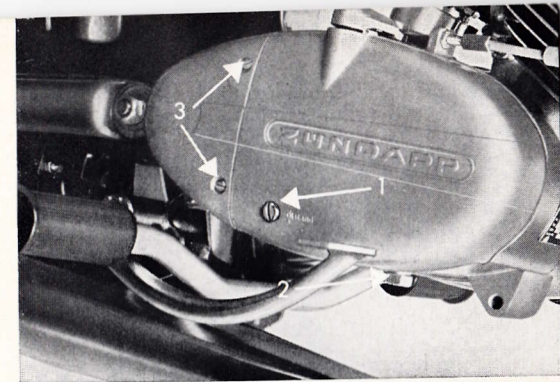
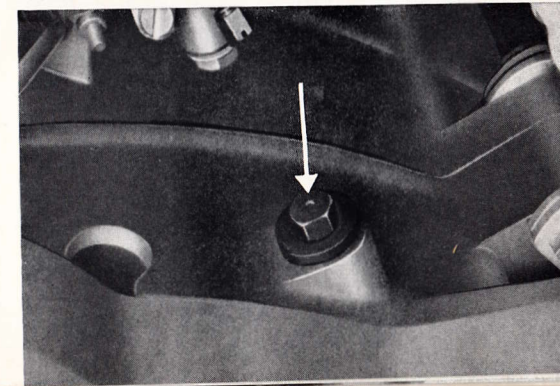


Bild 21 ▲

Bild 22 ▼



Lossa därefter låsmuttern (bild 20) och justera sedan med ställskruven (bild 20/3) med en skruvmejsel. Om Ni skruvar med-
sols minskar spelet och om Ni skruvar med-
sols ökar spelet i kopplingsarmen. Efter
justering drag åter fast stoppmuttern. Kom
också ihåg att sedan justera spelet i kopp-
lingshandtaget med ställskruven för regla-
gewiren.

Oljenivån (bild 21 och 22)

På högra vevhuskåpan finns en rödmarke-
rad spårskruv (bild 21/1). Om denna skru-
vas ut, skall, när maskinen står på marken
med bägge hjulen, något olja komma ut,
vilket markerar att oljenivån i växellådan
är tillräcklig. Om detta inte sker skall ol-
jepåfyllningsskruven (bild 22) tagas loss
och växellådsolja SAE 80 fyllas på. **FYLL
INTE FÖR MYCKET OLJA I VÄXELLÅDAN.**
Oljebyte skall ske med varm motor efter-
som oljan då är mer lättflytande.

Avtappningspluggen (bild 20/2) och påfyll-
ningsskruven tas bort. När all olja
har runnit ut sättes avtappningsskruven

åter dit fylls på 350 ccm med växellåd-
solja SAE 80 (bild 22).

**SE TILL ATT LUFTHÅLET I PÅFYLNINGSS-
SKRUVEN INTE ÄR TÄPPT.**

Kedjan (bild 23 och 24)

Vid belastad maskin skall kedjan kunna
röras 15–20 mm upp och ned. Stämmer
inte kedjespänningen lossas stickaxeln
(bild 26/1), axelmuttern och stoppmuttern
på kedjespännaren. Kedjan spännes ge-
nom att muttern på kedjespännaren vrids
åt höger. Efter riktig inställning skruvas
stoppmuttern, axelmuttern och stickaxeln
åter till ordentligt. Kontrollera sedan att
hjulet spårar ordentligt.

Kedjesmörjning (bild 23 och 24)

Observera att smörjning inte får ske med
olja eller vanligt fett då detta redan efter
kort tids körning har kastats av kedjan,
utan att ett speciellt kedjefett måste an-

vändas. Ett tunt lager fett lägges så på
kedjans insida medan hjulet långsamt
vrids runt.

Någon gång måste kedjan också tagas
loss för att göras ren och för en ordentlig
genomsörjning. Detta sker enligt följande.
De båda fästskruvarna som håller
kedjeskyddet (23/1) skruvas ut med
en hylsnyckel från maskinens högra sida.
Kedjelåset demonteras sedan och kedjan
tagas loss. För att underlätta monteringen
är det till god hjälp om Ni har en gammal
kedja som kan kopplas ihop med den som
skall smörjas upp och Ni drar in den
gamla kedjan över det lilla kedjehjulet.
Ni slipper dörigenom att ta bort vänster
vevhuskåpa vid monteringen.

Kedjan skall tvättas i ett bensin/oljebad
och kontrollera att varje länk rör sig lätt.
Lägg sedan kedjan i ett bad av speciellt
kedjefett och låt även däri länkarna röra
sig sinsemellan så att fettet tränger in
överallt. Torka sedan av överflödigt fett
och montera kedjan. Observera att fjädern
på kedjelåset skall ligga med den slutna
ändan i kedjans rörelseriktning.

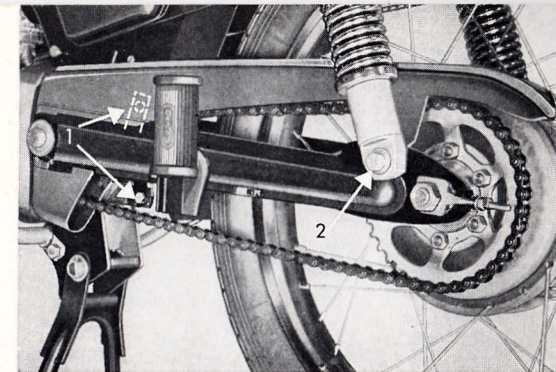


Bild 23

1 = fästskruvar
2 = stötdämparfäste

Om kedjan hoppar över vid körning kan
ni utgå från att kedjekransarna och kedjan
är så starkt slitna att dessa behöver bytas.

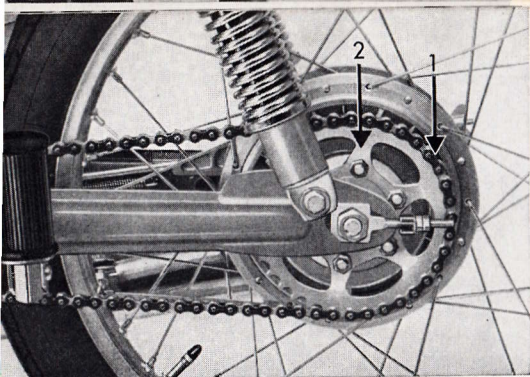


Bild 24 ▲

Bild 25 ▼

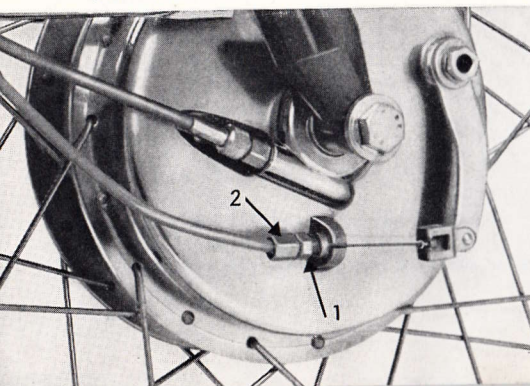


Bild 24

1 = Kedjelås
2 = Kedjekrans

Bild 25

1 = Stoppmutter
2 = Ställskruv

Ramen (bild 6)

Ramen på Er ZÜNDAPP behöver bara smörjas på tre ställen: framgaffeln, bakgaffelns lagring och lagringen för fotbromspedalen. I övrigt är maskinen redan vid monteringen smord med permanent smörjmedel.

Dessutom bör Ni då och då smörja reglagekablarna och reglagen med tunnflytande olja, vilket avsevärt ökar kablarnas livslängd.

Bromsarna (bild 25 och 26)

Efter en tids körning är det nödvändigt att efterjustera bromsarna eftersom bromsbackarna då har slitit in sig.

Framhjulsbromsen justeras med ställskruven (bild 25) så att önskat spel erhålles i handtaget. Glöm inte att åter dra fast stoppmuttern.

Bakbromsen (bild 26) justeras med ställskruven (bild 26/4). Glöm inte att åter dra fast stoppmuttern.

Tänk också på att bromsbackarna inte får ligga emot bromstrumman.

Vid demontering av navet får inte olja eller fett komma i kontakt med bromsbeläggen, eftersom bromsverkan då bli avsevärt försämrad.

Däcken (bild 27 och 28)

Till däcksvården hör i första hand kontroll av lufttrycket så att Ni inte kör med vare sig för mycket eller för litet luft i däcken.

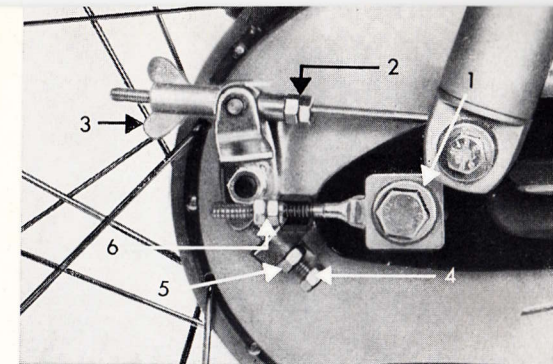


Bild 26

1 = Stickaxel 4 = Ställskruv
2 = Stoppmutter 5 = Stoppmutter
3 = Justeringsmutter 6 = Kedjespännaren

Håll också däcken rena från olja och fett eftersom petroleumprodukter dels gör att däckets slits fortare och dels kan ge ett sämre väggrepp.

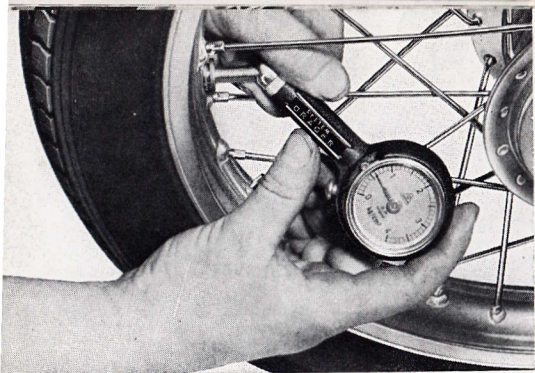


Bild 27 ▲

Bild 28 ▼

Tänk på att det minsta godkända däcksmönstret (1 mm) mäts på det mest slitna stället.

Kontrollera, efter exempelvis en kullkörning, att hjulen spårar ordentligt genom att maskinen hålles rak på marken medan Ni själv ställer Er 2–3 m bakom maskinen med ryggen mot densamma, böjer Er ner och ser i cykelns längdriktning. Spårar inte hjulen är det lämpligt att ta kontakt med en fackman.

Framhjulet (bild 29)

För att ta loss framhjulet måste först muttern för hastighetsmätaranslutningen (bild 29/1) lossas och hastighetsmätarwiren tagas loss från bromsskölden. Därefter lossas handbromsreglaget först uppe vid handtaget, varefter det är lätt att taga loss nippeln vid bromsskölden.

Nu lossas stickaxeln (bild 29/5) och hjulet kan tagas bort.

När hjulet åter skall monteras sker detta givetvis i omvänd ordning mot demonteringen. Se då till att bromssköldens fäste passas in ordentligt i motsvarande del av framgaffeln.

Bakhjulet (bild 30 och 31)

Demonteras enligt följande:

Lossa bromsstaget genom att skruva av

Bild 29

- 1 = Hastighetsmätardrivning
- 2 = Nippel på bromskabeln
- 3 = Bromskabelfäste
- 4 = Ställskruv
- 5 = Stickaxel
- 6 = Bromsplattans fäste vid gaffeln

Bild 30

- 1 = Justermutter
- 2 = Bromsarm
- 3 = Bromsstag
- 4 = Stickaxel
- 5 = Distansbricka
- 6 = Bromssköldens fäste
- 7 = Fäste i gaffeln

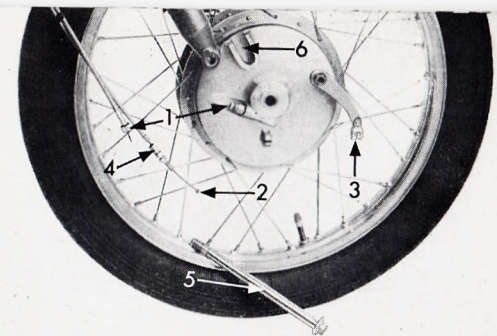
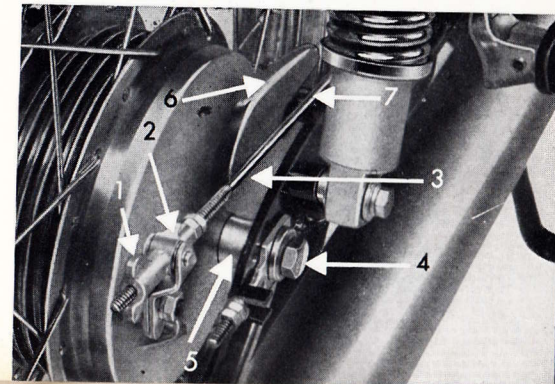


Bild 29 ▲

Bild 30 ▼



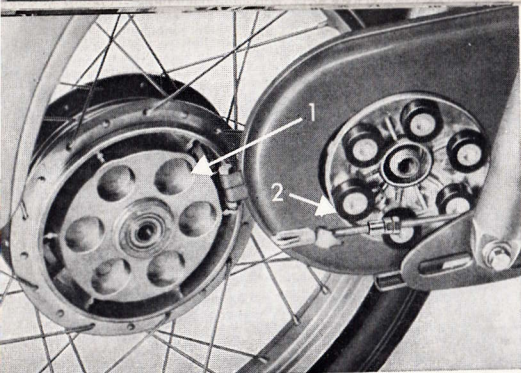
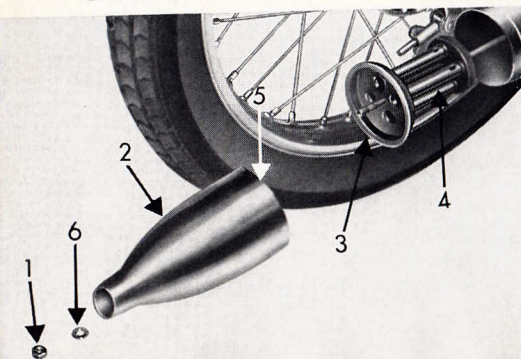


Bild 31 ▲

Bild 32 ▼



muttern (30/1) och tag loss bromsarmen (bild 30/2). Skruva sedan up stickaxeln (bild 30/4) men. **Muttern på navets vänstra sida får under inga omständigheter Lossas.** När stickaxeln är utdragen avlägsnar Ni distanshylsan (bild 30/5), förskjuter hjulet åt höger sida så att det lossnar från kedjekransen varefter det kan tagas ur. Vid montering förfars på motsvarande sätt

Bild 31

- 1 = Medbringarhål i navet
- 2 = Medbringare med gummidämpare i kedjekransen

Bild 32

- 1 = Mutter
- 2 = Bakre ljuddämpardel
- 3 = Ljuddämparinsats
- 4 = Genomströmningsrör
- 5 = Asbesttätning
- 6 = Fjäderbricka

men se till att stoppbulten griper in i urtaget på bromsskölden.

Rengöring av avgassystem (bild 32)

Ljuddämparen måste då och då sotas eftersom oförbrända olje- och sotrester samlas i denna med den följd att motorns effekt avsevärt minskas.

För att göra detta lossas muttern (bild 32/1) och den bakre ljuddämpardelen toges bort varpå insatsen toges ut.

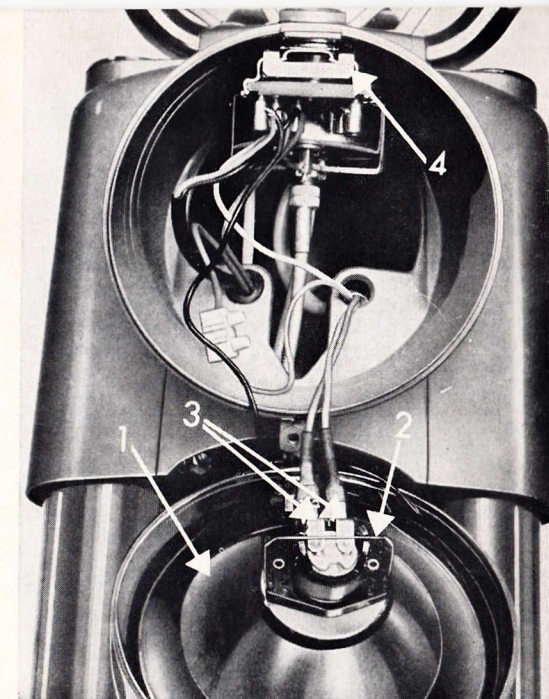
Observera att ljuddämparen är avstämmd för motoreffekten så att varje förändring av ljuddämparen kan innebära en effektförsämring.

Ljuset (bild 33)

Kontrollera att Era glödlampor är i god funktion och tag som en regel att byta dem minst en gång om året.

Bild 33

- 1 = Strålkastarinsats
- 2 = Klämbygel
- 3 = Kontaktfjädrar för lampan
- 4 = Tändings- och ljusomkopplare



Vanliga motorfel och deras orsaker.

1. Motorn startar ej.

Orsaker:

Bensintanken är tom.
Bensinkranen är stängd.
Silen i bensinkranen är täppt.
Flottörnålen har hakat upp sig.
Förgasarmunstycket är igentäppt.
Startreglaget har inte använts fast motorn är kall.
Tändstiftet är igensotat.
Elektroavståndet på tändstiftet är för stort (skall vara 0,4 mm).
Tändkabeln är defekt.
Kortslutning i omkopplaren på strålkastarhuset.
Brytarkontaktarna äro brända eller oljiga.

2. Motor startar, men stannar efter en kort stund.

Orsaker:

Bensinkranen är stängd.
Tändstiftet har oljat igen.

3. Motor startar, men stannar då gas ges.

Orsak:

Motor är kall.

4. Motor startar men smäller i förgasaren vid gaspådrag.

Orsaker:

Motorn är kall.
Munstycket är täppt.
Förträngningar på grund av smuts i bensinledningen.
Luftläckor i insuget.
För sen tändning.
Kondensatorn eller tändspolen är felaktig.
För litet avstånd mellan brytarkontaktarna.

5. Motorn arbetar ojämnt.

Orsaker:

Luftfiltret är smutsigt.
Tändstiftet är sotigt.
Tändkabeln har lossnat.
Anslutningshylsan sitter löst på tändstiftet.
Smuts i förgasaren.

6. Motorn knackar.

Orsaker:

Sotavlagringar på kolvtoppen.
Dåligt bränsle.

7. Motorn blir överhettad.

Orsaker:

Olämplig olja.
För litet olja i bränslet.
Avgasport, avgasrör och ljuddämpare äro bemängda med sot.
Kylflänsarna äro starkt smutsiga.
Felaktig tändinställning.

8. Motorn roterar med omväxlande högt och lågt varvtal.

Orsak:

Kopplingen slirar beroende på otillräckligt spel eller starkt förslitna lameller.

9. Motorn är svag.

Orsaker:

För sen tändning.
Smutsigt luftfilter.

Avgasport, avgasrör och ljuddämpare äro bemängda med sot.
Kolringarna har fastnat.
Defekt cylinderlockspackning.
Cylinderlock, fläns till avgas – eller insugningsrör äro inte ordentligt dragna.
Otäthet vid luftfiltret.

10. Motorn fyraktar.

Orsaker:

Huvudmunstycket är för stort.
Felaktig bränsleblandning (för mycket olja).
Munstycksnälen är deformerad.
Flottören är otät flottörnålen tätar ej.
Luftfilter är smutsigt.
Tändningen är felaktigt inställd.

11. För hög bränsleförbrukning.

Orsaker:

För stort munstycke i förgasaren.
För sen tändning.
Avgassystemet är sotigt.

Kopplungsschema KS 50 Super Sport

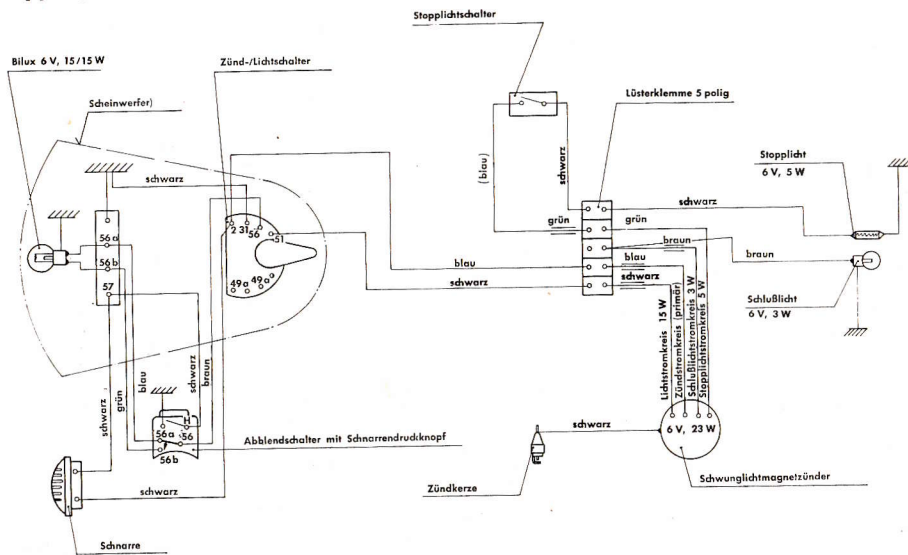


Bild 34

38

Bild 34

- Scheinwerfer
 - 6 V, 15 W Bilux
 - Zünd-/Lichtschalter
 - Stopplichtschafter
 - Lüsterklemme 5 polig
 - Lüsterklemme 1 polig
 - Schnarre
 - Abblendschalter mit Schnarrendruckknopf
 - Zündkerze
 - Zündstromkreis (primär)
 - Lichtstromkreis 15 W
 - Schlußlichtstromkreis 3 W
 - Schlußlicht 6 V, 3 W
 - Stopplichtstromkreis 5 W
 - Stopplicht 6 V, 5 W
 - Schwunglichtmagnetzünder 6 V, 23 W
- = Strålkastare
 - = Glödlampa Bilux 6 V, 15 W
 - = Tändnings- och ljusomkopplare
 - = Bromsljuskontakt
 - = Kopplingsplint 5-polig
 - = Kopplingsplint 1-polig
 - = Signalknopf
 - = Avbländningskontakt med signalknopf
 - = Tändstift
 - = Primärström
 - = Belysningsledning 15 W
 - = Bakljusledning 3 W
 - = Bakljus 6 V, 3 W
 - = Bromsljusledning 5 W
 - = Bromsljus 6 V, 5 W
 - = Svänghjuls magnet 6 V, 23 W

braun = brun grün = gul schwarz = svart blau = blå

39

Smörjschema

efter körda kilometer	smörjarbete	smörjställe	smörjmedel	se sid.
1000	smörj Bowdenkablarna	smörjkopp 6 bild 6	olja SAE 20	12
	kontrollera oljenivå i växellådan	nivåskruv 1 bild 21 påfylln. skruv bild 22	olja SAE 80	28
5000	oljebyte i växellådan	urtappningsskruv under motorn	SAE 80 300 cc	28

Sammanställning av skötselöreskrifter

Förutom den fria 25 mils servicen är det nödvändigt att löpande kontrollera och justera Er maskin. Nedanstående tabell ger Er en påminnelse om vad som bör göras. Vid ev. utbyte av del bör endast ZÜNDAPP originaldelar användas.

efter körda kilometer	arbete	se sid
500	kontrollera Bowdenkablarna och justera om nödvändigt	15/16
1000	prova bromsarna ordentligt och justera	20/31
	kontrollera motorns tomgång	25
	kontrollera kedjespänningen och gör ren kedjan	28
2000	rengör förgasaren	23
	kontrollera elektrodavstånden	24
	rengör luftfiltret	21
3000	kontrollera tändningen	24
	rengör avgassystemet	35
5000	Byt brytarkontakter	25
6000	drag efter topplocket med momentnyckel 1,5 mkp	

Rengöring och skötsel av er ZÜNDAPP

Vägsmutts innehåller beståndsdelar, som om de får sitta alltför länge har en etsande verkan på lackskiktet. Tvätta därför maskinen då och då med kallt rent vatten. Om Ni skall spola den, så tänk på att magnet och förgasare inte mår bra av att bli vattenbemängda.

Användning av tvättmedel är endast att rekommendera när maskinen är starkt nedsmutsad. Tänk då på att dels inte överdosera tvättmedlet och dels att skölja maskinen ordentligt efteråt eftersom ev. kvarvarande tvättmedel kan orsaka fläckar i lacken. Torka sedan maskinen med sämskskinn. Naturligtvis skall tvätten inte ske i öppet solljus. Efter en tvätt med rengöringsmedel, som tar bort lackens „feta“ hinna är det lämpligt att vaxa maskinen med ett polermedel av god kvalitet eftersom det tunna vaxskiktet har en mot smuts och olja avvisande yta.

Förkromade detaljer skötes också enligt ovan men om de med tiden mattas rekommenderar vi Er att polera dem med spec. kromputsmedel.

GARANTIBESTÄMMELSER

Fabrikanten lämnar under 6 månader från leveransdagen garanti å material- och fabriktionsfel och beträffande mopeder med den inskränkningen, att fordonet ej har körts mer än 6.000 km. Eventuella anspråk på garantiersättning behandlas endast om uppkomna fel omedelbart anmäles till den firma, som sålt fordonet, och att reklamationssrapport omgående insändes till AB Motorkraft. Noggranna uppgifter på fordonets typ, årsmodell, ram- och motornummer samt antal körda kilometer måste härvid lämnas. Om del av fordonet befinnes vara defekt, skall den insändas till AB Motorkraft för vidare befordran till resp. tillverkare. Om fabriktionsfel konstateras, lämnas ersättning efter leverantörens val i form av reparation eller utbyte av insända defekta delar. Ersättning för direkta eller indirekta följdskador lämnas ej av fabriktanten. För de delar, som ej tillverkas av ZÜNDAPP, hänvisas vid eventuella garanti-anspråk till resp. tillverkare eller dennes representant i Sverige. Sådana delar är bl. a. däck, el. utrustning och hastighetsmätare.

Kostnaden för demontering och montering av fordonet samt fraktkostnader i samband med utbytet av sådan defekt del skall betalas av kunden. Garantin upphör att gälla om icke originalreservdelar monteras.

Om reparation företagits eller försökts av återförsäljare eller annan verkstad utan AB Motorkrafts medgivande, förfaller varje rätt till garanti.

Rätt till ändringar förbehålles.
Utgivare: ZÜNDAPP-WERKE GMBH MÜNCHEN
8 München 80, Anzinger Straße 1-3

VIKTIGT!

Bara ZÜNDAPP originaldelar ger Er full säkerhet och trygghet. Övertyga Er därför om att Ni vid ev. reparationer får originaldelar monterade. Vid montering av s.k. „piratdelar“ förfaller genast all rätt till garanti.

