

ZUNDAPP

50 cc 100 cc

Instruktionsbok



VIKTIGT!

Bara ZUNDAPP 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.

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

ZUNDAPPS 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 ZUNDAPP vittnesordar. 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 ZUNDAPP. Ni har ett fordon att vara stolt över.

AB Motorkraft
Regeringsgatan 89
STOCKHOLM C

ZUNDAPP-Werke GMBH
8 MUNCHEN 80
Anzingerstrasse 1—3

Innehållsförteckning

	Sid.
Allmänt	5
Tekniska data	9
Ram- och motornummer	12
Driv-och Smörjmedel	
Bensin	13
Motorolja	13
Smörjning	13
Tillsatsmedel	14
Växellådsolja	14
Smörjmedel för ramen	14
Lufttryck	14
Tändstift	15
Handledning	
Marksstödet	16
Styråset	17

Tanklocket	17
Bensinkranen	17
Kallstart	18
Gashandtaget	18
Tändnings- och ljusomkopplare	19
Avbländar- och signalknapp	19
Kopplingen	20
Kickstart	20
Fotväxelpedal	20
Tomgångsinställning	22
Bromsarna	24
Verktyg	24
Kontroll	
Lufffiltret	25
Förgasaren	27
Bränslefilter	28
Tändstiftet	29

Brylarspetsarna	30
Kopplingen	32
Oljenivån	33
Kedjan	34
Kedjesmörjning	35
Ramen	35
Bromsjustering	36
Däcken	37
Framhjul, demont.	39
Bakhjul, demont.	39
Ljuddämparen	40
Ljuset	41
Vanliga motorfel och deras orsaker	42
Kopplingsschema KS 50 Super Sport	44
Kopplingsschema KS 100	45
Smörjschema	47
Sammanställning av skötselöreskrifter	48
Rengöring	49
Garantibestämmelser	50

Typbeteckning
517-10 L6

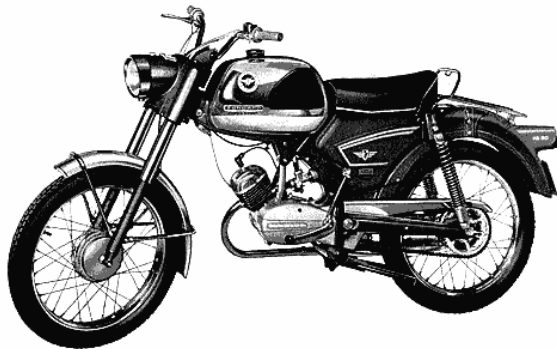


Bild 1 KS 50 Super Sport, 3-växlad, fotväxel, kickstart.

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-takts tillverkningen 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 sexdagars tävlingen som gick i Sverige med utgångspunkt från Karlskoga där Klaus Kemper på en ZUNDAPP med en 75 cc motor tog 659,34 poäng av 660 möjliga. ZUNDAPP 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 ZUNDAPP-maskin och vare sig Ni har Er cykel för bruksåka eller kanske för tävling, så vet Ni att Er ZUNDAPP har den inbyggda säkerhet som ger Er en trygg körning.

Typbeteckning	KS 50 Super Sport	KS 100
insugsljuddämpning	insug genom ramen	
El. system Bosch	6 V/15-3/5 W	6 V/25-4/5 W
tändinställning före övre vändpunkt	1,8 mm	1,8-2 mm
tändstift Bosch	W 175 T 1	W 260 T 1
elektroavstånd	0,4	0,4
strålkastarlampa	6 V/15 W/Bilux	6 V/25 W/Bilux
bakljuslampa	6 V/3 W	6 V/5 W
bromsljuslampa	6 V/5 W	6 V/5 W
signalhorn	~ 6 V/5 W	= 6 V/7 W
Växellåda — total utväxling		
1 : ans växel	1: 41,78	1: 26,05
2 : ans växel	1: 25,00	1: 14,75
3 : ans växel	1: 16,29	1: 9,77
4 : ans växel	—	1: 7,73
koppling	flerskivig i oljebad	
kedja	116 rullar	112 rullar
	1/2 x 3/16"	1/2 x 5,2 mm

ZUNDAPP-historik

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

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

ZUNDAPP 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 firmen över 10.000 maskiner, vilket var en aktningvärd mängd för den tidens förhållanden.

1930 kom ZUNDAPP med sin första 4-taktsmaskin, en 500 cc på 18 hk, den första så kallade boxer motorn.

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

Under det andra världskriget kom ZUNDAPP 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
518-09 L5

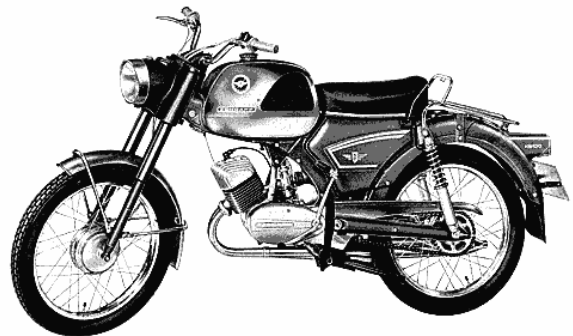


Bild 2 KS 100, lätt motorcykel, 4-växlad, fotväxel, kickstart.

Bild 2

Tekniska data

Typbeteckning	KS 50 Super Sport 517-10 L6	KS 100 518-09 L5
Motor	278-03 L2	282-02 L9
slagvolym	50	100 cc
cyl. diam / slagl.	39/41,8	50/50
kompressionsförhållande	1:9	1:9
effekt hk	1,0	8,2
varvtal	3200	6300
arbetssätt	tvåtakt	tvåtakt
smörjemedel för växellådan	SAE 80	SAE 80
oljemängd i växellådan	ca. 350 cc	ca. 450 cc
smörjning av cylinderlopp	1:25	1:25
oljesort	tvåtaktsolja eller motorolja SAE 40	
bränsleförbrukning per 100 km	1,5	2,7
enligt tysk norm	1/9,5/74	1/22/179
Fölgasare Bing	54	100
huvudmunstycke	2,17	1308
nålmunstycke	2 spåret	3 spåret
nålinställning uppifrån		

Typbeteckning	KS 50 Super Sport	KS 100
Ram		
fjädring fram	teleskop	teleskop
bak	svingarm	svingarm
bromsar	120 mm Ø	120 mm Ø
hjul	21"	21"
däck fram och bak	21 x 2,75"	21 x 2,75" spezial
ringtryck fram	1,4 atü	1,4 atü
bak	1,6 atü	1,6 atü
bensintankens rymd	10,3 l	10,3 l
reservtankens rymd	ca. 1,8 l	ca. 1,8 l
lackering	röd allt. blå	blå
Mått och vikter		
tomvikt i kg ca.	73,6	75
hösta belastning i kg	235	235
axelavstånd m.	1,24	1,24
längd m.	1,92	1,93
bredd m.	0,62	0,62
höjd m.	1,005	0,98
sitthöjd m.	0,76	0,76

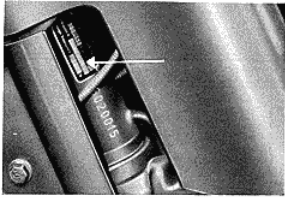


Bild 3

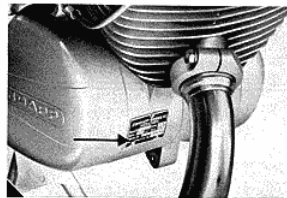


Bild 4

Ram- och Motornummer (se bild 3 och 4)

Varje maskin är försedd med ett separat ram- och motornummer och likaså en typskylt, vars nummer är Väg- & Vattenbyggnadsstyrelsens godkännendenummer 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.

inte bra för motorn och naturligtvis inte heller för lite olja!

Kör aldrig Er ZUNDAPP-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 bensinförbrukningen, bättre smörjning o. s. v., men om Ni använder de moderna tvåtaktsoljorna behöver 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 genomvärm, 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 oljekva litet kan användas året om.

Smörjmedel för ramen

Er ZUNDAPP är på alla viktiga punkter permanentsmord och fordrar således ingen speciell smörjning. Ett undantag för detta är naturligtvis själva drivkedjan mellan 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

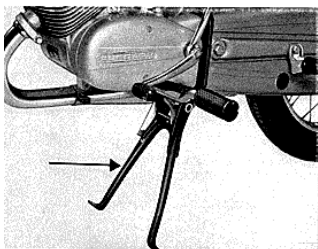
Trycket i däcken är viktigt för Er körkomfort och för Er säkerhet såväl som för däckens livslängd. Trycket måste naturligtvis avpassas efter den belastning maskinen körs med men i den tekniska specifikationen anger vi riktvärden.

Körinstruktion

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

För KS 100 vill vi påpeka, att Ni måste undvika konstant fullgaskörning och vägdragnig i uppförsbackar under de första 500 km. Därefter kan Ni köra med fullt gaspådrag.

Bild 5



Markstödet (bild 5)

Er ZUNDAPP 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 7)

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 trycks

Använd rätt driv- och smörjmedel

Bensin

Rätt bensin för Er ZUNDAPP 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 motorsmörjningen använder Ni lämpligen vanlig högklassig motorolja SAE 30 eller 40 eller ännu hellre de i marknaden förda specialoljorna för tvåtakt. Observera att S. K. Rökfri SAAB-olja inte får användas.

Smörjning

ZUNDAPP-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 oljeblandningen. Mer olja i blandningen är

Tändstift

Vi rekommenderar följande tändstift: för KS 50 Super Sport Bosch 175 T1 eller Beru 175/14. För KS 100 Bosch 260 T1 eller Beru 260/14.

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

löscolven in med nyckeln. Därefter skall nyckeln vridas åt höger och drägas ut. För att låsa upp låset skall nyckeln vridas åt vänster. Härvid frigöres låsklocken. 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 8)

Inklusive reservtank rymmer bensintanken 10,3 liter. Tanklocket sitter fast med en bajonettfästning 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 visso driftstörningar.

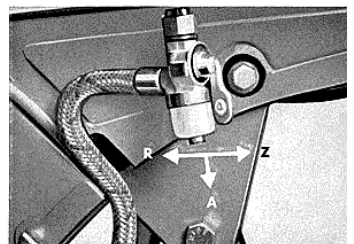
Bensinkranen (bild 7)

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.



Bild 6 ▲

Bild 7 ▼



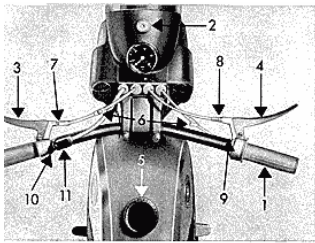


Bild 8

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

18

Kör alltid med kronan 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 och för KS 100 cirka 40 km.

Kallstart (bild 9a och 9b)

På ZUNDAPP KS 50 Super Sport en KS 100 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 vrider 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 8)

På höger sida av styret sitter gashandtaget som via en reglagekabel manövrerar förgasarens trottel.

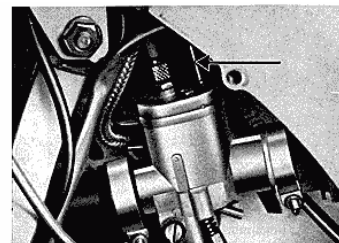


Bild 9a (KS 50) ▲ Bild 9b (KS 100) ▼

Med ställskruvan (på gashandtaget) kan den önskade friktionen ställas in. 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 oavsett sparsammare samtidigt som loppshastigheten behålls.

Tänd- och ljusomkopplage (bild 8)

ZUNDAPP är försedd med en kombinerad tändnings- och ljusomkopplare, vilken manövreras med en speciell tändnyckel. När denna stickits in och vrids till läge 1 är tändningen inkopplad och maskinen kan startas och när nyckeln vrids 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 8)

KS 50 Super Sport är försedd med en strålkastarlampa på 15/15 watt Bilux och KS 100

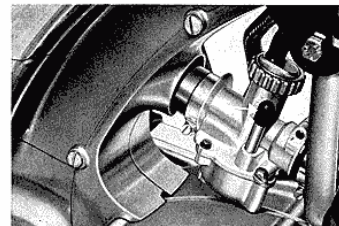


Bild 9c (KS 50) ▲ Bild 9d (KS 100) ▼

19

med en 25/25 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 8)

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 10)

Start av motorn sker med hjälp av kickstarten på maskinens vänstra sida. När kickstarten trampas ner drar den runt mo-

torn 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.

Göm inte bort att öppna bensinkranen (bild 7) och vid kall motor måste också choke användas enligt tidigare omskrivna rekommendationer (bild 9). Tändningen måste naturligtvis inkopplas (bild 8) och gaspedalet öppnas något, men inte för mycket, så att chokeverkan upphör. Trampa 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.

Fotväxelpedal (bild 10)

Er KS 50 Super Sport är försedd med en 3-växlad växellåda och KS 100 med en 4-växlad, vilken manövreras med fotväxel. Växellådan är av så kallad dragkylstyp, i vilken samtliga drev ligger i ständigt in-

grepp och dessa spärras av invändigt liggande stälkular som pressas ut genom att växelskivorna 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 trampar ner fotväxel och lägger därigenom i ettans växel och släpper kopplingsreglaget under samtidigt gaspådrag.

När Ni nått en hastighet av 10-15 km (KS 50 Super Sport) är det dags att lägga in tvåan och då drages kopplingen åter i samtidigt som gasen minskas, fotväxelpedalen lyftes till sitt översta läge och kopplingen släppts under samtidigt gaspådrag. Vid växling till treans växel förfar Ni på samma sätt.

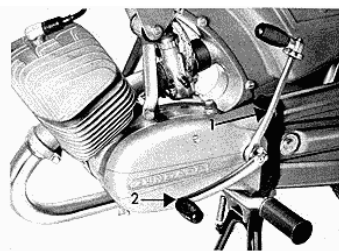


Bild 10

- 1 = Kickstart
- 2 = Fotväxelpedal

20

21

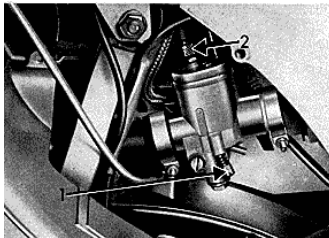


Bild 11 (KS 50 Super Sport)

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

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 trycks 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 växelsteg.

Tomgångsinställning (bild 11 KS 50 Super Sport, bild 12 KS 100)

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. Gasskivan i förgasaren måste också öppnas något och den kan regleras med en ställskruv vilken

verkar som stopp för gasskivan. (Se bild 11 och 12).

När skruven skruvas inåt ökas tomgången respektive minskas om skruven skruvas ut. Om motorn stannar efter en stund när den står på tomgång är det lämpligt att höja tomgångsvervet något.

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

Förgasaren på KS 100 är något annorlunda så till vida, att bränsleblandningen på tomgång kan regleras med ställskruven 3 (bild 12). Normalt skall skruven öppnas från bottenläge till 1/2-2 varv. Ytterligare vridning till vänster ger magrare bränsleblandning och till höger fetare. Vid tomgångsjustering förfaras enligt följande: Vrid skruven 3 i botten och öppna den sedan 1/4 varv. Kör därefter motorn varm och gör en grovjustering av tomgången med ställskruven 1. Finjustera därefter med skruven 3.

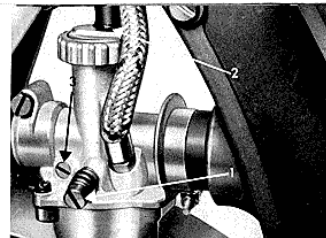


Bild 12 (KS 100)

- 1 = Ställskruv för gastrotellen
- 2 = Ställskruv för gaskabelns ytterhölje
- 3 = Skruv för finjustering av tomgångs-blandningen

22

23



Bild 13

- 1 = Fotbroms pedal
- 2 = Bromsljuskontakt
- 3 = Smörjinippel

Bromsarna (bild 8 och 13)

Handbromsen.

På styrets högra sida sitter handbromsen (bild 8), vilken via en reglagekabel påverkar bromsbackarna i framhjulets fullnavsbromsar.

Fotbromsen.

Bromsen på bakhjulet påverkas med en speciell bromsstång som är sammankopplad med fotbroms pedalen (bild 13) 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 14)

Handverktygen finns i ett speciellt rum i gjutodsramen, vilket är tillgängligt genom luckan på ramens högra sida. Efter-

som verktygsfacket är förselt med lås, måste Ni först ordentligt sticka in nyckeln i den främre förskruvningen innan denna kan lossas. Observera att nyckeln ej skall vridas om.

Kontroll

Lufftfilter (bild 15 och 16)

Ett nedsmutsat lufftfilter förlorar sin rena 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 lufftfilter.

För att komma åt lufftfilteret måste först luckan på maskinens högra sida över verktygsfacket tagas bort. Sedan näs de båda fästskruvarna för den vänstra luckan (se bild 14). När den vänstra luckan tagits bort ligger utrymmet för insugsjuddämpningen fritt (bild 15).

Efter att klämskruven (bild 16) lossats kan insugsjuddämparen dragas ut. Tag se-

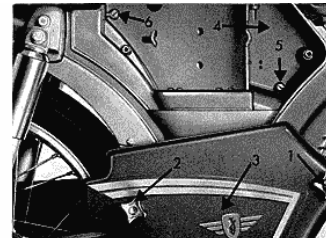


Bild 14

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

24

25

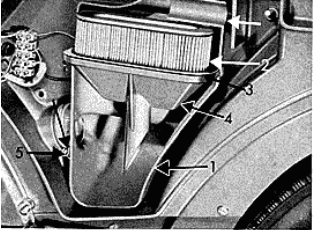
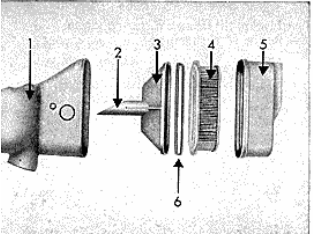


Bild 15 ▲ Bild 16 ▼



dan bort den övre delen av insugsljuddämparen med användande av en dorn med 18-20 mm diameter, exempelvis ett mejsel-skoft. (Se pilen på bild 15).
Ni får då loss filtret, som är ett mikrofilter, det vill säga av papper vilket betyder att det inte för tvättas rent med varken vatten eller petroleumprodukter. Filtret skall göras rent genom att slås eller pisgas försiktigt mot någonlång så att Ni därigenom skakar ut smutsen.

- Bild 15**
 1 = Insugsljuddämpare
 2 = Lufffilter
 3 = Gummitätning
 4 = Dämparsinsats
 5 = Klämskruv för anslutning av insugsljuddämpare

- Bild 16**
 1 = Insugsljuddämpare
 2 = Insugskanal
 3 = Dämparsinsats
 4 = Lufffilter
 5 = Filterhus
 6 = Gummitätning

26

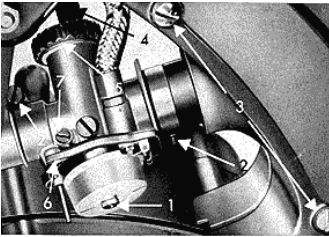


Bild 18 (KS 100)

- 1 = Huvudmunstycke
 2 = Slangklamma
 3 = Fästskruv för ramkäpa
 4 = Ställskruv
 5 = Skruvlock för trattelkammaren
 6 = Fästskruv för flottörhuset
 7 = Finjusteringsskruv, tomgångsen

Observera att förgasaren aldrig bör rengöras med fasta verktyg utan att endast tryckluft och bensin för användas. I sommanhänget vill vi nämna att montering av ställbara munstycken tyvärr har ökat motorskadorerna 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.

Gesreglaget skall ha ett spel på cirka 1 mm och får ej ställa in detta spel oavsett Ni ställskruven, vilken är synlig på bild 18. För KS 100 gäller detsamma också för choken (bild 12 och 18). Sedan inställning gjorts skall ställskruvarna lösas med den därför avsedda stoppmuttern. Smärre justering av gaskabeln kan också ske direkt vid gashandtaget (bild 8).

Bränslefilter (bild 19)

För att förhindra föroreningar i bensintanken att komma ner till förgasaren är ZUNDAPP försedd med ett bränslefilter (bild 19). För att göra rent detta måste bensinen

28

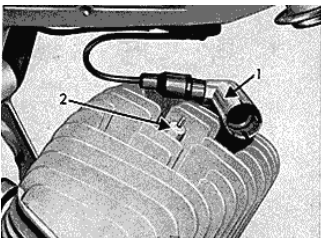
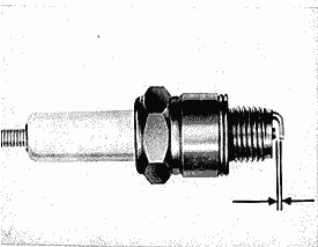


Bild 20 ▲ Bild 21 ▼



Även vid montering av nytt tändstift ber Vi Er kontrollera elektroavståndet med hjälp av en tåk.

Brytarspetsarna (bild 10, 20, 22, 23)

Lossa klämskruven på fotväxelpedalen (bild 10) och tag bort denna och lossa sedan de två fästskruvarna på vänstra vevhuskåpan.

Genom hålen i svänghjulet (bild 22) kan nu brytarspetsarna kontrolleras och justeras. Svänghjulet skall inte togas av eftersom brytaravståndet i så fall inte kan kontrolleras. På bild 23 är detta gjort enbart för att Ni klart skall se hur detaljerna ser ut.

Genom att vrida svänghjulet medsols kan Ni nu kontrollera brytaravståndet som vid största öppning skall ha ett avstånd av

- Bild 20**
 1 = Anslutningshysla
 2 = Tändstift

30

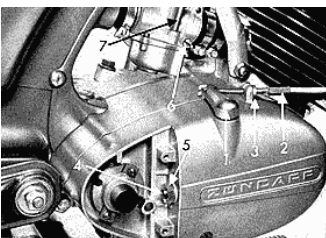
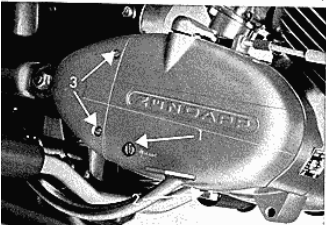


Bild 24 ▲ Bild 25 ▼



Kopplingen (bild 8 och 24)

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 kopplingsormen på motorns översida har ett visst spel vilket betyder att det finns ett litet avstånd mellan kopplingsarm och kopplingsstift inne i motorn. (bild 24) Om detta spel skulle ha försvunnit eller knoppat vara kännbart måste en efterjustering ske. Man lossar då skruven (bild 25/3) på den bakre delen av motorns högra sida och tar bort locket.

- Bild 24**
 1 = Kopplingsarm 5 = Stoppmutter
 2 = Ställskruv 6 = Tomgångsmunstycke
 3 = Stoppmutter 7 = Flöjarknopp
 4 = Ställskruv [vissa modeller]

- Bild 25**
 1 = Nivåskruv för oljan
 2 = Oljeavtappningsskruv
 3 = Fästskruv för bakre vevhuskåpan

32

Det är mycket noga att filtret sätts ihop med insugsljuddämparen på ett riktigt sätt (se bild 16) och vi ber Er också se till att gummitätningen ligger riktigt.

Dessutom måste rundningen peka i insugsljuddämparens riktning vid montaget. (Se undre pilen på bild 15).

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

Förgasaren. (bild 11 och 17 för KS 50 Super Sport och bild 12 och 18 för KS 100)

För att kunna ta loss förgasaren för rengöring och test lossas den först från motorn och därefter lossas klämskruvarna (bild 17 och 18) Bensinengen drögs därefter av från förgasarinställningen. På KS 50 Super Sport lossa därefter de båda skruvarna på blandningskammaren (bild 17) medan man på KS 100 skruvar av hylsan

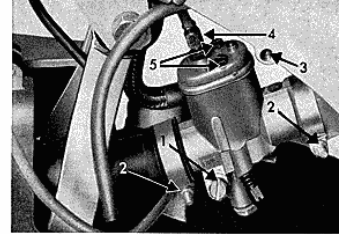


Bild 17 (KS 50 Super Sport)

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

på blandnings- och startförgasardelen. Förgasaren kan sedan togas bort på de båge typerna.

27

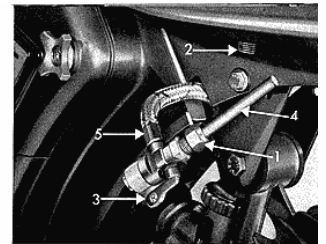


Bild 19

- 1 = Mutter
 2 = Anslutningsdel
 3 = Bensin
 4 = Bränslefilter
 5 = Anslutningsnippel för bensinlang

först togas ur tanken varefter bensinkranen togas bort genom att sexkantmuttern (bild 19/1) vrides till vänster. Denna mutter är en specialmutter som har en höger och en vänstergånga och det är därigenom möjligt när ni åter monterar bränslekranen, att sätta den i en greppriktig vinkel (bild 19/3). 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 elektroavstånd (bild 20 och 21)

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

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

0,4 mm. Detta kan kontrolleras med ett bladmått. Justering av brytarspetsarna göres genom att spårskruven (bild 23/2) lossas (inte skruvas bort!).

Därefter kan den ställbara delen av brytarspetsarna (bild 23/3) med en skruvmejsel förskjutas så att brytaravståndet blir riktigt. Därefter skruvas spårskruven fast. Kontrollera på nytt brytaravståndet efter detta. Om brytarspetsarna är brända måste de bytas ut och vi rekommenderar Er i så fall att vända Er till en auktoriserad ZUNDAPP-verkstad.

- Bild 22**
 1 = Svänghjul
 2 = Brytarspetsar

- Bild 23**
 1 = Brytarspetsar
 2 = Spårskruv
 3 = Brytarspetsarnas ställbara del
 4 = Ansat för justering
 5 = Kondensator

31

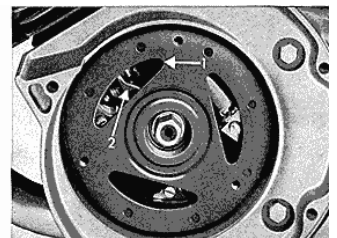
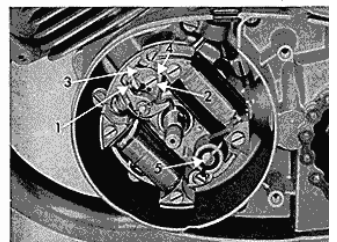


Bild 22 ▲ Bild 23 ▼



Lossa därefter lösmuttern (bild 24) och justera sedan med ställskruven (bild 24/3) med en skruvmejsel. Om Ni skruvar medsols minskar spelet och om Ni skruvar mot-sols ökar spelet i kopplingsarmen. Efter justering drag åter fast stoppmuttern. Kom också ihåg att sedan justera spelet i kopplingshandtaget med ställskruven för regler-gewiren.

Oljenivån (bild 25 och 26)

På högra vevhuskåpan finns en rödmarkerad spårskruv (bild 25/1). Om denna skruvas ut, skall, när maskinen står på marken med båge hjulen, något olja komma ut, vilket markerar att oljenivån i växellådan är tillräcklig. Om detta inte sker skall oljefyllningskruven (bild 26) togas loss och växellådsolja SAE 80 fyllas på. FYLL INTE FÖR MYCKET OLJA I VÄXELLÅDAN. Oljebyte skall ske med varm motor eftersom oljan då är mer lättöflytande.

Avtappingspluggen (bild 24/2) och påfyllningskruven togas då bort. När all olja har runnit ut sättes avtappingskruven

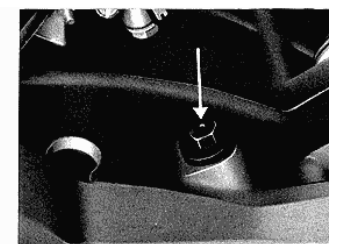


Bild 26

åter dit och för KS 50 Super Sport fyllas på 350 cc och för KS 100 = 450 cc med växellådsolja SAE 80. (bild 26)

SE TILL ATT LUFTHALET I PÅFYLNINGSSKRUVEN INTE ÄR TÄPPT

33

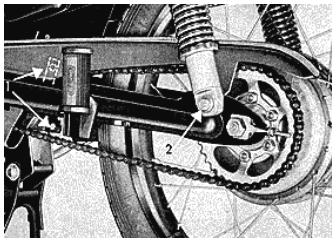


Bild 27 ▲

Bild 28 ▼

Kedjan (bild 27 och 28)

Vid belastad maskin skall kedjan kunna röras 15–20 mm upp och ned. Stämmer inte kedjespänningen lossas stickaxeln (bild 30/1), axelmuttern och stoppmuttern på kedjespännaren. Kedjan spänns genom att muttern på kedjespännaren vrids åt höger. Efter riktig inställning skruvas stoppmuttern, axelmuttern och stickaxeln åter till ordentligt. Kontrollera sedan att hjulet spårar ordentligt.

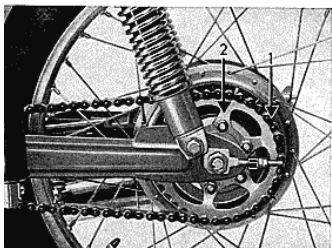


Bild 27

- 1 = Fästskruvar
- 2 = Stötdämparfäste

Bild 28

- 1 = Kedjelås
- 2 = Kedjekrans

34

Kedjesmörjning (bild 27 och 28)

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 användas. Ett tunt lager fett läggs 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 (27/1) 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 därigenom att ta bort vänster vevhuskåpa vid monteringen.

Kedjan skall tvättas i ett bensin/olja bad och kontrollera att varje länk rör sig lätt. Lägga 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 tunnluta ändan i kedjans rörelseriktning.

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

Ramen (bild 8)

Ramen på Er ZUNDAPP 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 reglagkabablarna och reglagen med tunnflytande olja, vilket avsevärt ökar kablarnas livslängd.

35

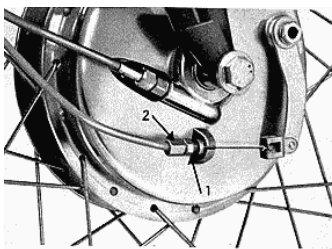


Bild 29 ▲

Bild 30 ▼

Bromsarna (bild 29 och 30)

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

Framhjulsbromsen justeras med ställskruven (bild 29) så att önskat spel erhålles i handtaget. Glöm inte att åter dra fast stoppmuttern.

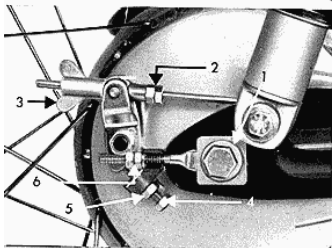


Bild 29

- 1 = Stoppmutter
- 2 = Ställskruv

Bild 30

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

36

Bakbromsen (bild 30) justeras med ställskruven (bild 30/4). 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 bromsbeläggan, eftersom bromsverkan då bli avsevärt försämrad.

Däcken (bild 31 och 32)

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

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

Tänk på att det minsta godkända däckmönstret (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

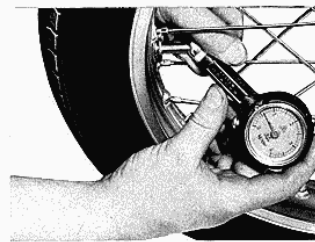


Bild 31 ▲

Bild 32 ▼



37

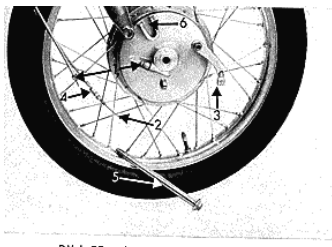


Bild 33 ▲

Bild 34 ▼

Bild 33

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

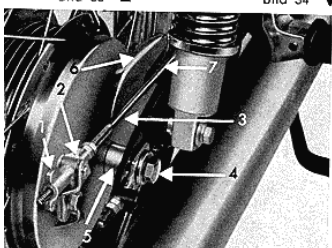


Bild 34

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

38

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 33)

För att ta loss framhjulet måste först muttern för hastighetsmätaran slutningen (bild 33/1) lossas och hastighetsmätarviren tagas loss från bromsskölden. Därefter lossas handbromsreglaget först upp vid handtaget, varefter det är lätt att taga loss nippeln vid bromsskölden.

Nu lossas stickaxeln (bild 33/5) 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 34 och 35)

Demonteras enligt följande: Lossa bromsstaget genom att skruva av muttern (34/1) och tag loss bromsarmen

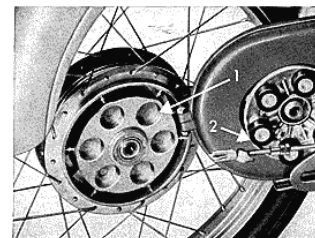


Bild 35

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

(bild 34/2). Skruva sedan upp stickaxeln (bild 34/4) men LOSSA INTE SEKKANTMUTTERN PÅ MASKINENS VÄNSTRASIDA! När stickaxeln är utdragen avlägs-

39

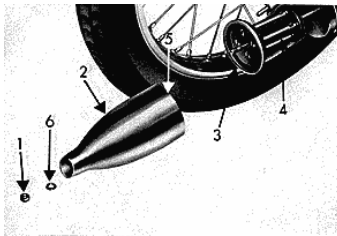


Bild 36

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

När Ni distanshylsan (bild 34/5), förskjuter hjulet åt höger sida så att det lossnar från kedjekransen vorefter det kan tagas ur.

Vid montering förfärs på motsvarande sätt men se till att stoppbulten griper in i urtaget på bromsskolden.

Ljuddämparen (bild 36)

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 36/1) och den bakre ljuddämpardelen toges bort varpå insatsen togs ut.

Vanliga motorfel och deras orsaker.

1. **Motorn startar ej.**
Orsaker:
Bensinlanken är tom.
Bensinkranen är stängd.
Silen i bensinkranen är täppt.
Flottörnålen har hakat upp sig.
Förgasarmunstycket är igenlåppt.
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.
Brytarkontakterna äro brända eller oljiga.
2. **Motorn startar, men stannar efter en kort stund.**
Orsaker:
Bensinkranen är stängd.
Tändstiftet har oljat igen.
3. **Motorn startar, men stannar då gas ges.**
Orsak:
Motor är kall.
4. **Motorn startar men smäller i förgasaren vid gaspådrag.**
Orsaker:
Motorn är kall.
Munstycket är täppt.
Förångningar på grund av smuts i bensinledningen.
Lufkläckor i insuget.
För sen tändning.
Kondensatorn eller tändspolen är felaktig.
För litet avstånd mellan brytarspetsarna.
5. **Motorn arbetar ojämnt.**
Orsaker:
Luffiltret är smutsigt.
Tändstiftet är sotigt.
Tändkabeln har lossnat.
Anslutningshylsan sitter löst på tändstiftet.
Smuts i förgasaren.

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

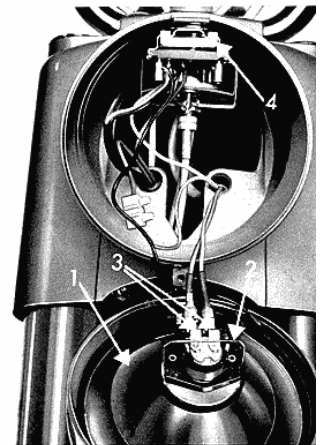
Ljuset

(bild 37)

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

Bild 37

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



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.
Kylflansarna äro starkt smutsiga.
Felaktig tändinställning.
8. **Motorn roterar med omväxlande högt och lågt varvtal.**
Orsak:
Kopplingen slirar beroende på otillräckligt spel eller starkt förlitna lammeller.
9. **Motorn är svag.**
Orsaker:
För sen tändning.
Smutsigt luffilter.
10. **Motorn fyraktar.**
Orsaker:
Huvudmunstycket är för stort.
Felaktig bränsleblandning (för mycket Munstycksnälen är deformerad olja).
Flottören är otät flottörnålen tötar ej.
Luffilter är smutsigt.
Tändningen är felaktigt inställd.
11. **För hög bränsleförbrukning.**
Orsaker:
För stort munstycke i förgasaren.
För sen tändning.
Avgassystemet är sotigt.

Kopplingschema KS 50 Super Sport

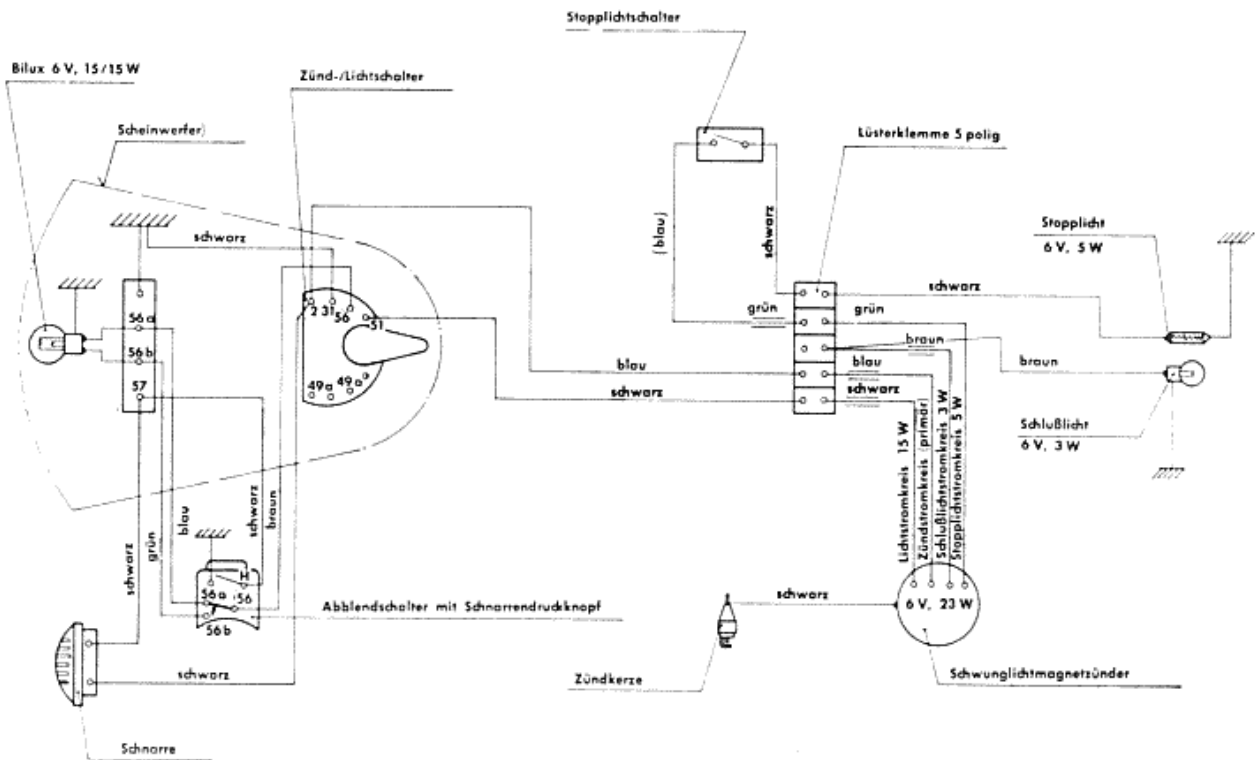


Bild 38

Kopplingschema KS 100

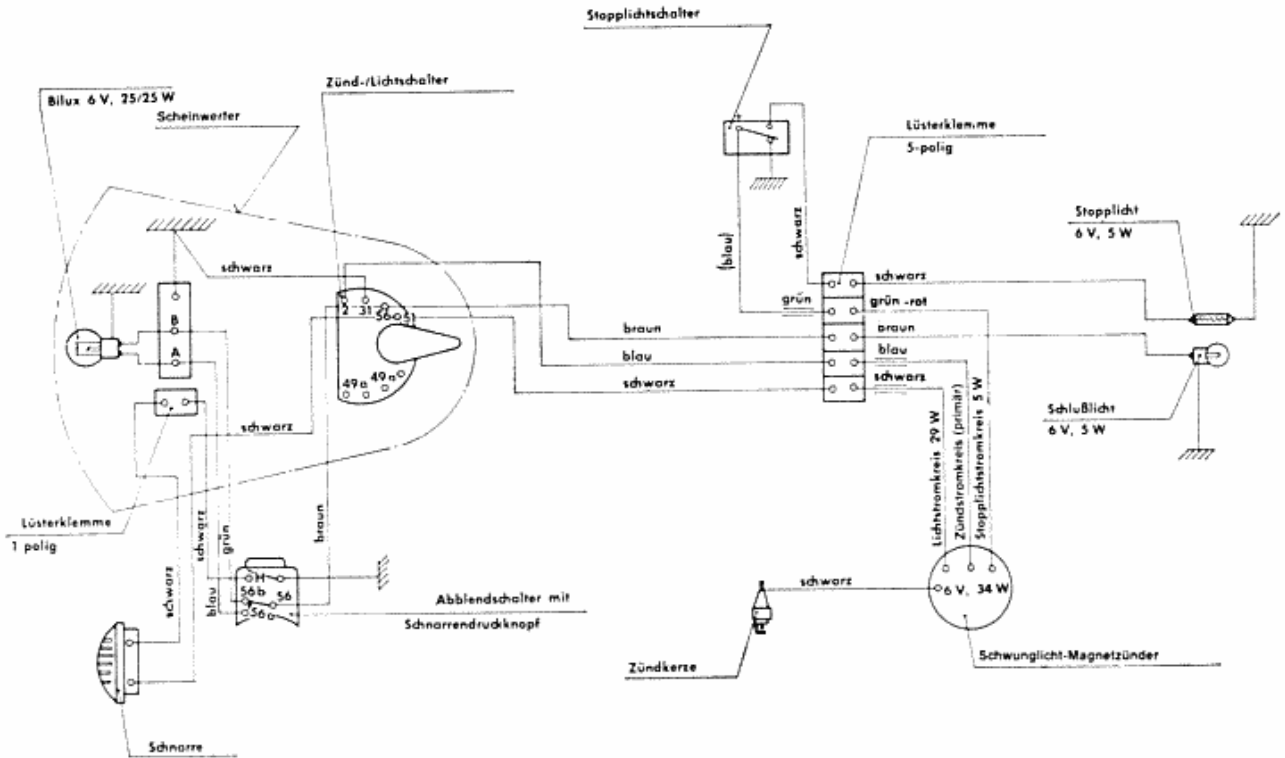


Bild 39

Bild 38 och 39

- | | | |
|---|---|-------------------------------------|
| Scheinwerfer 6 V, 15/15 W | = | Strålkastare |
| Bilux 6 V, 25/25 W | = | Glödlampa Bilux 6 V, 15/15 W |
| Zünd-/Lichtschalter | = | Glödlampa Bilux 6 V, 25/25 W |
| Stopplichtschafter | = | Tändnings- och ljusomkopplare |
| Lüsterklemme 5-polig | = | Bromsljuskontakt |
| Lüsterklemme 1-polig | = | Kopplingsplint 5-polig |
| Schnarre | = | Kopplingsplint 1-polig |
| Abblendschalter mit Schnarren- druckknopf | = | Signalhorn |
| Zündkerze | = | Avbländningskontakt med signalknapp |
| Zündstromkreis (primär) | = | Tändstift |
| Lichtstromkreis 15 W | = | Primärström |
| Lichtstromkreis 29 W | = | Strålkastare 15 W |
| Stopplichtstromkreis 5 W | = | Strålkastare 29 W |
| Schlußlicht | = | Bromsljus 5 W |
| Schlußlicht | = | Bakljus 6 V, 3 W |
| Schwunglichtmagnetzünder 6 V, 23 W | = | Bakljus 6 V, 5 W |
| Schwunglichtmagnetzünder 6 V, 34 W | = | Svänghjulsmagnet 6 V, 23 W |
| | | Svänghjulsmagnet 6 V, 34 W |

braun = brun grün = gul schwarz = svart blau = blå grün-rot = gul-röd

Smörjschema

efter körda kilometer	smörjarbete	smörjställe	smörjmedel	se sid.
1000	smörj Bowdenkablarna	smörjkopp 6 bild 8	olja SAE 20	14
	kontrollera oljenivå i växellådan	nivåskruv 1 bild 25 påfylld, skruv bild 26	olja SAE 80	33
5000	oljebyte i växellådan	urtappningsskruv under motorn	SAE 80 300 cc KS 50 Super Sport SAE 80 400 cc KS 100	33

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 ZUNDAPP originaldelar användas.

efter körda kilometer	arbete	se sid
500	kontrollera Bowdenkablarna och justera om nödvändigt	19—20
1000	prova bromsarna ordentligt och justera	
	kontrollera motorns tomgång	24
2000	kontrollera kedjespänningen och gör ren kedjan	35
	rengör förgasaren	27
	kontrollera elektrodavstånden	29
	rengör luftfiltret	25
3000	kontrollera tändningen	30
	rengör avgassystemet	40
6000	drag efter topplocket med momentnyckel 1,5 mkg	

Rengöring och skötsel av er ZUNDAPP

Vägsmut 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 får bli av vattenbenämda.

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 reklameringsrapport omgående insändes till AB Motorkraft. Noggranna uppgifter på fordonets typ, årmodell, 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 följskador lämnas ej av fabrikan- ten. För de delar, som ej tillverkas av ZUNDAPP, 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.

50



VIKTIGT!

Bara ZUNDAPP 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.



ZUNDAPP-WERKE GMBH MÜNCHEN

1988 / VP / 100000