



# Kundendienst- Schnellbrief

59

München, 1. April 1954



Nr. 1/M

## I n h a l t

- |   |                 |
|---|-----------------|
| 1. Combinette-Vergaser<br>(Bing 1/9, 5/42)  | 5. Lichtanlage  |
| 2. Neuer Bing-Vergaser mit<br>Startschieber | 6. Zweitakteröl |
| 3. Neues Tropfblech                         | 7. Zündkerzen   |
| 4. Kolbenbolzenbüchse im<br>Pleuelauge      | 8. Reifen       |

Verehrter Geschäftsfreund!

Täglich erreichen uns Anfragen mit der Bitte um Ratschläge für die Behebung von aufgetretenen Schäden an unseren Combimots und Combinetten.

Um dem abzuhelpen - die Fragen sind ja fast immer die gleichen - haben wir uns entschlossen, Sie durch den

### "Kundendienst-Schnellbrief"

über alles für Sie Wissenswerte zu informieren und Ihnen dadurch eine ganze Menge Briefwechsel zu ersparen.

Die erste Ausgabe dieser Kundendienst-Schnellbriefe liegt heute vor Ihnen. Bitte sammeln Sie diese Schnellbriefe in einer Mappe, damit Sie stets eine schnelle Nachschlagsmöglichkeit haben.

Trotzdem stehen wir Ihnen natürlich auch weiterhin bei neu auftretenden Fragen, die wir in unserem Schnellbrief noch nicht behandelt haben, gern mit Rat und Tat zur Verfügung. Wir erbitten Ihre weiteren Anfragen und Anregungen.

Eine schnelle Beantwortung Ihrer diesbezüglichen Mitteilungen können Sie aber am besten dadurch erreichen, dass Sie das Schriftstück an unsere Abteilung Kundendienst richten. Wenn Sie es bei evtl. Einsendungen von Teilen genau so halten, ist Ihnen eine schnelle Abfertigung garantiert.

Im übrigen kommen wir noch im Verlauf unserer späteren Kundendienst-Schnellbriefe auf die Art und Weise unserer Garantieabwicklungen zu sprechen und bitten Sie bis dahin um Geduld.

Mit freundlichen Grüßen  
Ihre  
Kundendienst-Abteilung  
der  
ZÜNDAPP-WERKE G.M.B.H.  
NÜRNBERG-MÜNCHEN  
Werk München

### 1. Combinetten-Vergaser (Bing) 1/9, 5/42

Es sind uns Fälle bekannt geworden, in denen bei Combinetten über schlechte Leistung geklagt wird. Das Fahrverhalten der Maschinen äussert sich dabei darin, dass auf der Ebene wohl eine ausreichende Geschwindigkeit erreicht wird, die Bergleistung dagegen zu wünschen übrig lässt. Die normale Leistung steht jedoch jeweils sofort dann zur Verfügung, wenn der Tupfer kurz niedergedrückt wird. Nach wenigen Sekunden sinkt sie dann wieder auf das vorherige Niveau ab. Die Ursache für dieses Verhalten liegt in einer nicht ausreichenden Belüftung des Schwimmergehäuses. Dieses letztere wird ja über die Bohrung für den Tupferstift belüftet. Ist diese Bohrung durch Schmutz oder Ölreste verlegt, bzw. das Hütchen über der Tupfernadel verbogen, so kann kein Luftausgleich zur Schwimmerkammer erfolgen. Es tritt hierdurch eine Bremswirkung des Kraftstoff-Flusses durch die Hauptdüse ein. Abhilfe wird durch Reinigung der Führungsbohrung für den Tupferstift geschaffen. Man stelle sicher, dass der Tupferstift frei gängig ist.

Die Störungen, die sich durch Nebenlufteintritt an Montageöffnungen des Rahmenrohres ergeben, werden künftig ab Werk durch einen in das Rahmenrohr eingeführten Stopfen aus Kunststoffschaum ausgeschlossen. Dieser Stopfen kann auch nachträglich eingebaut werden und ist ab Werk lieferbar. Bei Einbringen desselben ist jedoch unbedingt darauf zu achten, dass er von der Sattelkerze aus bis über die Eintrittsstelle des Schlauchknies in den Rahmen hinaus vorgeschoben wird, damit der Motor tatsächlich ungehindert Luft ansaugen kann. Von der Verwendung anderer Materialien an Stelle des von uns gelieferten Stopfens raten wir dringend ab. (Ölfestigkeit, Quelleffekt, Verschieben des Stopfens im Betrieb.)

Bei Kontrollen oder bei Überprüfungen der von uns gelieferten Combinetten in Kundenhand sind uns einige Fälle bekannt geworden, in denen das Überfluten des Vergasers durch Niederdrücken des Tupferstiftes nur ausserordentlich langsam, in extremen Fällen überhaupt nicht zu erreichen war. Die Ursache hierfür liegt darin, dass bei diesen Vergasern der Tupferstift bei verklemmtem Schwimmer gewaltsam niedergedrückt und dadurch der Schwimmer an der Berührungsstelle mit dem Tupferstift eingebeult worden war. In diesen Fällen erreicht der Tupferstift, auch wenn er ganz niedergedrückt ist, den Schwimmer nicht mehr, und es kann selbstverständlich auch kein Überfluten stattfinden. Hier kann durch Auswechseln des Schwimmers und sachgemässen Einbau desselben Abhilfe geschaffen werden.

### 2. Neuer Bing-Vergaser mit Startschieber

Wie Ihnen bekannt, liefern wir seit einiger Zeit unsere Einbaumotoren mit einem neuen Vergaser aus. Das wesentliche Unterscheidungsmerkmal dieses Vergasers gegenüber dem bisher verwendeten ist der Fortfall des Tupfers und das Vorhandensein eines Startschiebers. Der Betätigungsstift für den Startschieber tritt oben durch den Deckel der Schieberkammer aus. Mit diesem Vergaser haben wir das Anspringen unserer Motoren noch günstiger und die Bedienung narrensicher gestaltet. Ausserdem tritt beim Startvorgang (Tupfen) kein Kraftstoffverlust und das damit verbundene Verschmutzen des Motors mehr ein. Ein weiterer wesentlicher Unterschied, der besonders beim Einbau von Combimot-Motoren zu beachten ist, besteht darin, dass der neue Vergaser einen grösseren Drehgriffhub als bisher bedingt, d.h. mit dem neuen Vergaser ist ein neuer Gasdrehgriff zu verwenden. Bei Verwendung des alten Drehgriffes wird wohl der Gasschieber weit genug geöffnet, jedoch ist hier der zusätzliche Weg, der zum völligen Öffnen des Startschiebers erforderlich ist, nicht vorhanden.

Ausserlich unterscheidet sich der neue Drehgriff vom bisherigen darin, dass es sich hier um einen sog. Rundzugdrehgriff (gegenüber dem bisherigen Längszugdrehgriff) handelt. Auch hat der neue Drehgriff keine Ratschenbremsung, sondern eine Klemmbremsung, die durch eine von aussen zugängige Schraube einstellbar ist.

#### Startvorgang:

Zum Starten des Motors (in kaltem Zustand) wird lediglich ein dem Tupfer ähnlicher Stift, kurz Startschieber genannt, der oberhalb des Vergasers seinen Sitz hat, niedergedrückt. Zu beachten ist dabei, dass der Gasdrehgriff in Leerlaufstellung steht und bis zum völligen Warmlaufen nicht mehr als Halbgas gegeben wird. Wird erstmals der Gasdrehgriff voll geöffnet, so wird hierdurch der Startschieber mit hochgezogen und ausser Betrieb gesetzt. Bei warmem Motor ist ein neuerliches Betätigen des Startschiebers nicht erforderlich. Im Winter empfiehlt es sich, nach dem Anspringen - wie beim Wagen - bei gezogener Kupplung, den Motor im Stillstand warmlaufen zu lassen.

Zu dem neuen Vergaser gehören auch neue Hauptdüsen, die gegenüber den bisherigen etwa um die Hälfte kürzer sind. Wir bitten, diese rechtzeitig bei uns zu bestellen.

#### 3. Neues Tropfblech

In der laufenden Serie ist eine Änderung dahingehend erfolgt, dass die bisher am Schwimmergehäuse des Vergasers angebrachte Tropfschale durch ein am Kurbelgehäuse des Motors selbst befestigtes Tropfblech ersetzt worden ist. Ein nachträglicher Anbau dieses Tropfbleches ist nicht möglich.

#### 4. Kolbenbolzenbüchse im Pleuelauge

Für das Einziehen der genannten Bronze-Büchse steht in Kürze für unsere Vertragswerkstätten ein ab Werk lieferbares Werkzeug zur Verfügung. Ausführliche Beschreibung geht darüber gesondert zu.

#### 5. Lichtanlage

Vielfach wird die zu geringe Leuchtkraft der Lichtanlage bemängelt. Hierzu muss darauf verwiesen werden, dass nach der gültigen Strassenverkehrszulassungsordnung die Leistung der Lichtanlage für Mopeds vom Gesetzgeber auf 3 Watt beschränkt worden ist. Vom Werk aus ist alles getan worden, um im Rahmen dieser vom Gesetzgeber gezogenen Grenzen die bestmögliche Lichtausbeute zu erreichen. Wenn stellenweise Mopeds mit stärkeren Anlagen auftauchen (17 Watt) so handelt es sich hierbei um Ausführungen, die den gesetzlichen Vorschriften über Mopeds nicht gerecht werden. Derartig ausgerüstete Maschinen sind führerschein- und zulassungspflichtig.

Durchbrennen des Schlusslichtes: Es wird Klage geführt, über das häufige Durchbrennen des Schlusslichtes. Hierzu ist folgendes zu bemerken: Die Schlusslichtlampe hat eine sehr geringe Leistungsaufnahme um von den insgesamt zur Verfügung stehenden 3 Watt für das Hauptlicht so wenig wie möglich Strom abzunehmen. Daraus präsentiert ein sehr dünner Glühfaden für die Schlusslichtlampe, der vor allem auch mechanischen Erschütterungen nicht immer gewachsen ist. Ausserdem tritt ein Durchbrennen des Glühfadens naturgemäss dann ein, wenn schlechte Kontaktgabe eine zeitweilige Überlastung des Schlusslichtfadens eintritt. Es ist also ausserordentlich wichtig, dass sowohl die Masseverbindungen wie auch alle anderen Anschlüsse wirklich gut hergestellt sind und die Lämpchen selbst fest in ihren Fassungen sitzen.

Für die Combinette haben wir neuerdings ein Schlusslicht geschaffen, bei dem das Lämpchen mit seiner Fassung gefedert im Gehäuse angebracht ist. Vor allen Dingen für den Einbau des Combimots weisen wir auf die Möglichkeit der Verwendung derartiger Schlusslichter hin.

#### 6. Zweitakter-Öl

Die endgültige Bezeichnung des von uns empfohlenen, selbstmischenden Zweitakter-Öls lautet: Mobil Mix TT (vorher Zwota-Mix, Mobil Mix). Ausser in den bekannten Tuben für 1 Liter fertiges Gemisch 1:25 kommt Mobil Mix TT nunmehr auch in Blechkannen für 50 Liter fertiges Gemisch: 1:25 in den Handel. Die Originalkanne ist oben mit einem Füllgefäss versehen, das zwangsläufig jeweils die für 1 Liter benötigte Ölmenge in den Handel gibt. Mobil Mix TT ist auch an Aral-Tankstellen erhältlich. Wir empfehlen jedem Händler, ein selbstmischendes Öl auf Lager zu halten.

#### 7. Zündkerzen

Beanstandungen über Brückenbildung an den Zündkerzen haben mit der Qualität der Kerzen nichts zu tun. Die Brückenbildung ist eine an Zweitaktmotoren bekannte Erscheinung, die zum Teil in der prinzipiellen Arbeitsweise bedingt ist. Begünstigt wird die Brückenbildung durch zu fettes Gemisch und zu engem Elektrodenabstand. Die Verwendung von Super-Kraftstoffen ist bei unseren Motoren nicht erforderlich.

#### 8. Reifen

Im Hinblick auf die bevorstehende Reisezeit erhalten wir häufiger Anfragen über Reifen mit verstärkter Decke, die vor allem für Fahrten im Gegenwind mit schlechten Strassenverhältnissen gebraucht werden. Für diese Zwecke liefert die Reifenindustrie verstärkte Reifen, die durch die Bezeichnung 26 x 2.00 "Motortyp" gekennzeichnet sind. Im selben Zusammenhang auftretende Nachfragen über die Tragfähigkeit der Combinetten sind dahingehend zu beantworten, dass diese weniger durch das Fahrwerk als die zulässige Reifenbelastung begrenzt ist. Die maximale Tragfähigkeit des Moped-Reifens 26 x 2.00 beträgt für eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h 70 kg bei einem Luftdruck von 2 Atü.