



# Kundendienst-Schnellbrief

München, 15. April 1954



Nr. 2/M

## I n h a l t

- |                           |                               |
|---------------------------|-------------------------------|
| 1. Ersatzteile            | 5. Einstellung der Kupplung   |
| 2. Zubehör-Verkaufspreise | 6. Montage der Schlusslichter |
| 3. Schriftverkehr         | 7. Tachometer                 |
| 4. Kundendienst-Lehrgänge | 8. Keilriemen                 |

Sehr geehrter Geschäftsfreund!

In dieser zweiten Ausgabe unseres Zündapp-Kundendienst-Schnellbriefes bringen wir Ihnen wieder einige weitere Hinweise um deren Beachtung wir im Interesse einer beiderseits angenehmen Geschäftsverbindung bitten.

Mit freundlichen Grüßen

Ihre  
Kundendienst-Abteilung  
der  
ZÜNDAPP-WERKE G.m.b.H.  
NÜRNBERG-MÜNCHEN  
Werk München

1. Ersatzteile

Unsere Ersatzteile-Listen sind Ihnen bereits vor längerer Zeit zugegangen und wir hoffen, dass Sie dadurch eine zuverlässige Unterlage zur Beschaffung der Ersatzteile haben.

Der durchschlagende Erfolg des vergangenen Verkaufsjahres gibt uns die berechtigte Hoffnung, dass die Motorisierung des sogenannten "kleinen Mannes" für dieses Jahr sämtliche Dispositionen um ein Erhebliches übersteigen wird.

Wir bitten Sie deshalb in Ihrem eigenen Interesse und im Interesse eines reibungslosen Kundendienstes, möglichst sofort ausreichende Ersatzteile-Bestellungen aufzugeben.

Die Belieferung mit Ersatzteilen erfolgt direkt über unser Werk, oder durch unsere Kundendienst-Einsatzwagen, sowie durch den einschlägigen Grosshandel.

Wir geben Ihnen mit diesem Hinweis einen wohlgemeinten Rat und sehen Ihrer Bestellung mit grossem Interesse entgegen.

2. Zubehör-Verkaufspreise

Ab 1.4.d.J. haben die Firmen Robert Bosch G.m.b.H. und Beru-Verkaufsgesellschaft m.b.H. ihre Katalog-Preise für Zündkerzen von DM 2,20 auf DM 2,40 per Stück erhöht. Wir empfehlen Ihnen, von der Preiserhöhung Ihrer Ersatzteil-Abteilung Kenntnis zu geben, damit auch bei Ihnen ab sofort der erhöhte Ersatzteile-Preis zur Berechnung kommt. Gleichzeitig wollen Sie in Ihrem Besitz befindliche Preisunterlagen entsprechend abändern.

3. Schriftverkehr

Wir bitten Sie, bei allen Schreiben, die sich auf Lieferung, Rechnungen, Reklamationen und dergl. beziehen, die Motor- und Fahrgestellnummer anzugeben. Auf diese Art erleichtern Sie uns ganz erheblich die Arbeit und erreichen eine schnellere Abfertigung.

Vor allen Dingen dürfen wir Sie hierdurch nochmals bitten, den Anhangabschnitt des Garantiescheines sorgfältig auszufüllen und insbesondere den Verkaufstag einzutragen und die Unterschrift des Käufers einzuholen.

4. Kundendienst-Lehrgänge

Die Händlerschulungen für das Winterhalbjahr 53/54 werden am 15.4.54 abgeschlossen.

Neue Händlerlehrgänge finden voraussichtlich erst ab kommendem Herbst statt, wozu wir Ihnen rechtzeitig Einladungen zugehen lassen.

5. Einstellung der Kupplung

Wir haben festgestellt, dass von verschiedenen Händlern die Einstellung der Kupplung unsachgemäss vorgenommen wurde. Wir möchten Ihnen aus diesem Grunde einige Hinweise geben:

- A. Die Kupplung wird normalerweise am Kupplungsstift mit mehreren Beilagscheiben versehen. Eine Verringerung der bei der Montage eingebauten Scheiben soll erst vorgenommen werden, wenn sich die Kupplungsscheiben im praktischen Betrieb abgenützt haben.
- B. Für das Einstellen der Kupplung ist grundsätzlich zwischen zwei Spielen zu unterscheiden:
- a) Das Spiel zwischen dem Ausrückhebel (am Kupplungsgehäuse) und dem Kupplungsstift,
  - b) Das Spiel in der Bowden-Seilübertragung zwischen Handhebel und Ausrückhebel.
- C. Das Spiel a) zwischen Ausrückhebel und Kupplungsdruckstift ist bestimmt durch die Zahl und Stärke der unter dem Druckstift eingelegten Distanzscheiben. Dieses Spiel wird bei Montage des Motors so eingestellt, dass der Ausrückhebel bei fühlbar werdendem Auskuppeln etwa  $5^{\circ}$  unter seiner horizontalen Lage steht und bei voller Entlastung (Ruhestellung) einen Rücklaufweg von etwa  $10^{\circ}$  aufweist. Nützen sich durch den praktischen Betrieb die Kupplungslamellen ab, so kann die erforderliche Korrektur des Spieles a) durch Herausnehmen entsprechender Distanzscheiben vorgenommen werden. Bei richtiger Einstellung steht der Kupplungshebel am Motor im ausgekuppeltem Zustand etwa  $10$  bis  $15^{\circ}$  über der horizontalen Lage nach oben.
- D. Der Kupplungsbedienungshebel am Lenker ist so einzustellen (Spiel b) dass der Hebel von seinem Anschlag in der Ruhestellung bis zum spürbaren Betätigen etwa 4 bis 5 mm Spiel aufweist, wobei der Ausrückhebel am Kupplungsgehäuse am durch die Feder gebildeten Anschlag anliegen soll. Dieses Spiel kann im allgemeinen durch die Stellschraube am Kupplungsgehäuse je nach Bedarf eingestellt werden. Sollte sich dieses Spiel durch Nachstellen der Stellschraube allein nicht erreichen lassen, so muss der Klemmnippel am Kupplungsseil im Kupplungshebel nachgestellt werden. Die Klemmschraube ist dann zu lösen und das Kupplungsseil entsprechend nachzustellen.
- E. Es ist bei der Kupplung zu überprüfen, ob das Auskuppeln einwandfrei erfolgt, wobei der Kupplungsbedienungshebel an der Lenkstange in die Raste einfallen muss.
- F. Das Kupplungsseil ist vor dem Einbau mit Graphitöl einzufetten, damit die Bedienung leicht geht und Beschädigungen durch zu starkes Reiben des Seiles vermieden werden.

Ganz besonders möchten wir noch darauf hinweisen, dass das Kupplungsspiel unter garkeinen Umständen durch Versetzen des Kupplungshebels eingestellt werden darf.

## 6. Montage der Schlusslichter

Wir konnten feststellen, dass Defekte an den Schlusslichterlampen häufig durch unsachgemässe Anbringung des Schlusslichtes am Kotflügel verursacht werden. Es ist hier nicht nur darauf zu achten, dass das Stromzuführungskabel fest eingeklemmt wird, sondern vor allem auch darauf, dass bei der Montage des Schlusslichtes guter, d.h. leitender Masseschluss zum Schlusslicht und Kotflügel besteht. Ist das nicht der Fall, so brennt die Schlusslichtlampe entweder überhaupt nicht, oder flackert, wodurch ein Durchbrennen des Glühfadens begünstigt wird.

Bei Montage des Schlusslichtes also Lack an der Anlagefläche der Haltemutter abkratzen und für blanke Verbindung sorgen.

Um diese Störung auszuschliessen, werden wir künftig die Combinetten ab Werk wieder mit montiertem Schlusslicht liefern.

#### 7. Tachometer

Beanstandungen am Tachometer haben häufig ihre Ursache darin, dass Schmutz, Sand oder dergl. in den Nabenantrieb eingedrungen sind. An dieser Stelle ist entsprechende Wartung durch gelegentliches Nachpressen von Fett erforderlich wodurch mit dem überschüssigen Schmierstoff auch eingedrungener Schmutz entfernt wird.

#### 8. Keilriemen

Wir haben festgestellt, dass Beanstandungen hinsichtlich zu geringer Lebensdauer des Keilriemens ihre Ursache häufig in einer unsachgemässen Montage des Riemens haben. So wenig der Riemen zu lose gespannt sein darf, soll er andererseits auf keinen Fall überdehnt werden. Dies tritt nach unseren Beobachtungen häufig beim Auflegen des Riemens auf die Riemenfelge ein. Das Rad muss in jedem Fall so weit wie möglich nach vorn geschoben werden, so dass der Riemen ohne Gewaltanwendung über die Schulter der Riemenfelge aufgezogen werden kann. Die richtige Vorspannung des Riemens liegt bei etwa 20 kg.