



TECHNISCHE MITTEILUNGEN

DER ZUNDAPP-WERKE G.M.B.H. NURNBERG ABT. KUNDENDIENST



JULI 1953

Inhalt: Behebung von Störungen bei den Baumustern DB 202, Comfort und Norma

Behebung von Störungen bei den Baumustern DB 202, Comfort und Norma

Herausspringen des dritten Ganges bei den Baumustern DB 202, Comfort und Norma

Um das verschiedentlich beobachtete Herausspringen des 3. Ganges zu vermeiden, wird die Schaltwelle nunmehr an den 3 Mitnehmerstollen seitlich geschliffen und die Bohrungen für die Arretierungsfedern durchgebohrt, um ein seitliches Verdrücken der Welle auszuschalten. Es ist weiter erforderlich, auf beiden Seiten der Federn je 1 Kugel beizulegen, welche im Mitnehmer gleiten, weil die Federn nicht mehr im Grund der Bohrungen aufstehen.

Zum Umbau werden demnach folgende Teile benötigt:

- 1 Schaltwelle 1921 z 701 durchbohrt
- 2 Druckfedern 321 z 312
- 4 Kugeln 6 C DIN 5401

Gegebenenfalls bitten wir die Teile bei uns anzufordern.

Hoher Kraftstoffverbrauch bei Comfort

Bei vorkommenden Klagen über zu hohen Kraftstoffverbrauch der Comfort ist zunächst einmal durch **genaue** Messungen zu ermitteln, wie hoch der Verbrauch wirklich ist. Der durchschnittliche Verbrauch stimmt mit dem in den Druckschriften angegebenen Normverbrauch nicht überein, weil dieser von ganz bestimmten Faktoren abhängig ist.

Zur Ermittlung des Normverbrauches wird die Maschine mit betriebswarmem Motor gestoppt. Mit $\frac{2}{3}$ der ermittelten Höchstgeschwindigkeit wird alsdann eine ebene Strecke von 50 km Länge in beiden Richtungen ohne Anhalten durchfahren. Zu der auf dieser Strecke verbrauchten Kraftstoffmenge erfolgt ein Zuschlag von 10% und dies ergibt den Normverbrauch. Diese Vorschrift nach DIN 70030 gilt für die gesamte Kraftfahrzeug-Industrie zur Ermittlung des Normverbrauches. Die entsprechende Formel lautet:

$$\text{Normverbrauch} = \frac{\text{Verbrauch (Liter)} + 10\%}{100 \text{ km}} \cdot 100 = \dots \text{ Ltr./100 km}$$

Beim praktischen Fahren sind zusätzliche Verbrauchsfaktoren zu berücksichtigen, wie übermäßiges Tupfen, Laufenlassen am Stand, Schalten, Beschleunigen, Vollgasstrecken, Stehenlassen mit offenem Kraftstoffhahn usw., so daß der Normverbrauch nur in besonders günstig gelagerten Fällen in der Praxis erreicht werden kann.

Voraussetzung für niedrigen Verbrauch ist genaue Einstellung der Zündung (siehe Technische Mitteilungen Nr. 1) und des Vergasers, besonders aber der Leerlaufluftschraube, welche je nach Klima entsprechend nicht starr nach den Angaben in der Technischen Tabelle für Zweitakt-Motoren eingestellt werden muß. Der Motor soll immer die richtige Betriebstemperatur haben, wobei Voraussetzung ist, daß der Fahrer überhaupt ein Gefühl für die richtigen Drehzahlen und die erforderliche Drehgriffstellung hat. Die Maschine läuft nicht immer am schnellsten, wenn am weitesten aufgedreht ist. Man kann bei erreichter Geschwindigkeit mit dem Gas immer ohne Tempo-Verlust etwas zurückgehen.

Wenn trotz der vorstehend erwähnten Voraussetzungen der Kraftstoffverbrauch bei der Comfort zu hoch ist, kann statt der vorgeschriebenen Vergasereinstellung die der Norma gewählt werden, und zwar:

Einstellung:	Fahrvergaser	Zusatzvergaser
	links	rechts
Durchlaß	18	17
Kraftstoffdüse	90	70
Nadelstellung von oben, Raste	3	1
Nadeldüse	2,62	2,60
Leerlaufdüse	35	
Luftregulierschraube, offen	1 $\frac{1}{2}$ —2	
	Umdrehungen	

Der ärmer eingestellte Vergaser hat eine größere Erwärmung des Motors zur Folge und um diese auszugleichen, wird eine Dichtung aus Aluminium zwischen Zylinderdeckel und Zylinder eingebaut.

Zur Durchführung der Norma-Vergasereinstellung werden demnach folgende Teile benötigt:

- 1 Aluminium-Dichtung 469 z 01 Al
- 1 Kraftstoffdüse Größe 70 6430 z 48/65
- 1 Kraftstoffdüse Größe 35 6430 z 48/65

Rutschen der Kupplung bei den Baumustern DB 202, Comfort und Norma

Die Leistung unserer Motoren ist laufend verbessert worden, so daß in Sonderfällen die Kupplung eine einwandfreie Kraftübertragung nicht mehr gestattet. In Fällen, wo die Kupplung rutscht, läßt sich durch Einbau neuer Kupplungsscheiben aus Stahlblech mit einem Kork-Buna-Belag an Stelle der verwendeten Juridlamellen 929 z 4 Abhilfe schaffen. Es genügt der Einbau der neuen Lamellen Nr. 920 z 51, um die Kupplung einwandfrei in Ordnung zu bringen. Es wurde festgestellt, daß Fahrer das Rutschen der Kupplung nicht bemerken, so daß hierin ein Grund für zu hohen Kraftstoffverbrauch zu suchen ist.

Hinterradfederung Comfort und Norma-Luxus

Beim Auftreten von Klappergeräuschen sind folgende Punkte zu beachten:

1. Die Spannmutter 1001 z 202 am Führungsrohr 1331 z 703 muß sehr gut angezogen sein.
2. Bei unbelasteter Federung hat die kleine Druckfeder, die innerhalb der großen Druckfeder sitzt, Höhenspiel und kann in diesem Spielraum auf und ab hüpfen. Bei belasteter Federung gilt das gleiche für die oben eingebaute kleine Druckfeder.

Abhilfe: Federung zerlegen und die kleinen Federn in hitzebeständiges Fett packen. In der Serie werden in Zukunft die Federn am ruhen-

den Ende so eingerollt, daß sie auf dem Federbolzen festsitzen. Die untere Feder unten, die obere Feder oben fest. (Kann auch nachträglich bei schon gelieferten Maschinen gemacht werden. Federn im Schraubstock an einem Ende enger drücken.)

Ist die Federung zu weich, können zwei stärkere Druckfedern, welche in der Länge, im Durchmesser und in der Drahtstärke gleich sind, jedoch statt 16 Windungen nur 15 Windungen haben, bezogen werden.

Bestell-Nr. 321 z 506 (15 Windungen).

Geschlossener Kettenschutz

Bei den ersten Comfort-Maschinen mit geschlossenem Kettenschutz war das Oberteil mit einer Sechskantschraube M 6×10 DIN 933 k am Halter aus Aluminium befestigt. Bei starkem Durchfedern der Hinterradfederung stößt der Kopf dieser Schraube gegen die Lasche zur Gepäckträgerbefestigung, so daß der Halter aus Aluminium zerstört werden kann. Um dies zu vermeiden, muß die 6kt-Schraube durch eine Linsensenkschraube M 6×12 DIN 91 k ersetzt werden.

Bremsen bei den Baumustern Comfort und Norma

Im angezogenen Zustand treten bei verschiedenen Bremsen der Comfort- und Norma-Maschinen pfeifende oder quietschende Töne auf. Es ist nicht immer leicht, die Geräusche zum Verschwinden zu bringen. Jedoch empfehlen wir Ihnen vorkommendenfalls durch Vertauschen der Bremsbacken zum Ziel zu kommen. Auf keinen Fall dürfen weichere Bremsbeläge eingesetzt werden, denn diese verlieren bei lang anhaltenden Bremsungen ihre Wirkung und weisen einen hohen Verschleiß auf.

Wir bitten Sie, die oben behandelten Punkte genau zu beachten und auch mit Ihrem Werkstattpersonal zu besprechen.