# 1947 Zundapp DB200 Operators Manual

# BETRIEBS-ANLEITUNG

FÜR DAS

# ZÜNDAPP-MOTORRAD

# DB 200

WWW.ZUNDAPPFOOL.COM

Briefanschrift: Zündapp-Werke G. m. b. H., Nürnberg 20
Dieselstraße 10
Drahtanschrift: Zündapp Nürnberg
Fernschreiber: 06/2102
Fernsprecher: Nürnberg 6 91 41
Bahnhof: Nürnberg-Schweinau, Anschlußgleis
Postscheck-Konto: Nürnberg 7726

Ausgabe Juli 1950

---

ZÜNDAPP-WERKE G.M.B.H. · NÜRNBERG

WWW.ZUNDAPPFOOL.COM

# Inhalt


| Abschnitt | | Seite |
|---|---|---|
| | Vorwort | 3 |
| 1 | Technische Angaben | 4 |
| 2 | Vor der Fahrt | 5 |
| 3 | Achtung — Einfahren! | 5 |
| 4 | Kraftstoff und Schmiermittel | 6 |
| 5 | Anwerfen des Motors | 6 |
| 6 | Anfahren und Schalten | 7 |
| 7 | Auf der Fahrt | 7 |
| 8 | Das Ausbauen der Laufräder | 8 |
| 9 | Bremspflege | 8 |
| 10 | Vergaser | 8 |
| 11 | Luftfilter | 8 |
| 12 | Zündung | 8 |
| 13 | Kontrolle der Zündkerze | 9 |
| 14 | Nachstellen der Kupplung | 9 |
| 15 | Kettenpflege | 9 |
| 16 | Schmierung und Wartung | 9 |
| 17 | Störungsursachen | 10 |


Aenderungen in Bezug auf die Konstruktion und Ausführung vorbehalten.

WWW.ZUNDAPPTOOL.COM

# Vorwort

Die vorliegende Betriebsanleitung will Ihnen das Vertrautwerden mit Ihrer Maschine erleichtern. Was Sie zur richtigen Pflege wissen müssen, ist darin enthalten, auch die Behebung einfacher Störungen, mit denen jeder Fahrer einmal rechnen muß. Es liegt an Ihnen, sich die Ratschläge dieses Heftchens zu Ihrem Vorteil zunutze zu machen.

**Die Einfahrvorschriften müssen ganz besonders beachtet werden, weil davon die Lebensdauer eines Kraftfahrzeuges abhängig ist!**

Zündapp-Motorräder sind nach modernsten Grundsätzen praktisch konstruiert, mit größter Genauigkeit und aus bestem Werkstoff hergestellt. Das richtig behandelte Fahrzeug wird seinen Wert länger behalten als das schlecht behandelte. Es liegt also in Ihrem eigenen Interesse die kleine Mühe und geringen Unkosten, die Ihnen durch sachgemäße Pflege und Behandlung erwachsen, nicht zu scheuen, damit Sie vor größeren Ausgaben und Verlusten bewahrt bleiben. Es ist sehr wichtig, daß **Zündapp-Original-Ersatzteile** verwendet werden, denn nur diese geben volle Gewähr für Haltbarkeit und einwandfreie Funktion. Die Zündapp-Werke bieten alles auf, um Material und Herstellungsverfahren den strengsten Kontrollen zu unterwerfen und dadurch wirklich einwandfreie Motorräder herauszubringen.

Das Lieferwerk gewährleistet eine dem jeweiligen Stand der Technik entsprechende Fehlerfreiheit des Kaufgegenstandes in Werkstoff und Werkarbeit während der Dauer von sechs Monaten nach Erstzulassung, höchstens jedoch bis zu einer Gesamtfahrtleistung von 10 000 Kilometern.

Wird ein Garantieschaden als vorliegend angenommen, dann ist davon das Werk oder der nächstgelegene Zündapp-Händler sofort zu verständigen. Fahrgestellnummer, Zulassungstag und gefahrene Kilometer sind unbedingt anzugeben. Im übrigen sind für die Behandlung von Garantie-Fällen unsere Gewährleistungsbestimmungen maßgebend.

Zu jedem Zündapp-Motorrad gehören Betriebsanleitung und Kundendienstkarte, die beim Kauf der Maschine vom Zündapp-Händler ausgehändigt werden. Die rechtzeitige Ausführung der in der Kundendienstkarte angegebenen Prüfungsarbeiten ist unbedingt notwendig, weil für den Fahrer sonst Schwierigkeiten wegen Anerkennung von Garantie-Ansprüchen entstehen können.

**Verlangen Sie daher bei Uebernahme des Motorrades die Kundendienstkarte. Sie haben damit Anspruch auf Ausführung der Kontrollarbeiten durch Ihren Zündapp-Händler!**

**Zündapp-Werke G.m.b.H., Nürnberg**

# 1 Technische Angaben

| | | |
|---|---|---|
| Anzahl der Zylinder | | 1 |
| Bohrung | | 60 mm |
| Hub | | 70 mm |
| Hubraum | | 198 ccm |
| Kompressionsraum | | 39 + 1 ccm |
| Verdichtungsverhältnis | | 1 : 6,2 |
| Leistung des Motors | | 7,5 Ps |
| Höchst-Drehzahl in der Minute | | 4200 |
| Vorzündung vor oberem Totpunkt | bis F.-Nr. 721665 | 4,5 mm |
| | ab F.-Nr. 721666 | 1 – 1,5 mm |
| Zündkerze | Bosch | W 175 T 1 * |
| Gesamtübersetzung 3. Gang | ca. | 1 : 5,8 |
| Kraftstoffnormverbrauch für 100 km | | 2,5 l |
| Gewicht mit vollem Tank | ca. | 120 kg |
| Höchstbelastung | ca. | 160 kg |
| Radstand | | 1300 mm |
| Wendekreis | ca | 5 m |
| Bodenfreiheit | ca. | 130 mm |
| Gesamtbreite | | 750 mm |
| Gesamtlänge | | 2000 mm |
| Gesamthöhe | | 900 mm |
| Vergaser Fabrikat | | Bing |
| Typ | | AJ 2/20 oder 2/20/1 |
| Durchlaß | | 20 mm |
| Düse | Größe | 80 |
| Luftregulierschraube offen | Umdrehungen ca. | 1½—2 |
| Nadelstellung von oben | Raste | 1 |
| Mischkammereinsatz | Nr. | 4 |

* oder ein gleichwertiges Fabrikat mit gleichem Wärmewert

www.zundapp500.com

## Vor Antritt einer Fahrt 2

soll sich jeder Fahrer davon überzeugen, daß

1. sich das Kraftrad in ordnungsgemäßer Verfassung befindet,
2. Bremsen und Lenkung in Ordnung sind,
3. im Getriebe nach Vorschrift Oel vorhanden und dem eingefüllten Kraftstoff gutes Markenöl im richtigen Verhältnis beigemischt ist,
4. die Lichtanlage funktioniert,
5. das Motorrad gründlich abgeschmiert ist,
6. die Reifen den richtigen Druck aufweisen, und zwar

Vorderrad ca. 1,4 at/Ueberdruck
Hinterrad ca. 1,6 at/Ueberdruck

**Wird das Oel vergessen, so ist die Zerstörung aller Triebwerksteile nur ein Werk von Minuten!**

WWW.ZUNDAPPBOOK.COM

## Achtung — Einfahren! 3

Maschinen mit Vergaserplombe wurden aus Bequemlichkeit oder aus Unkenntnis in der Regel konstant bis zum Anschlag des Gasschiebers gefahren. Gerade diese gleichmäßige Geschwindigkeit ist bei den heutigen Kraftstoffen für den Motor besonders schädlich. Wir sehen deshalb von einer weiteren Plombierung des Vergasers ab.

Es ist äußerst wichtig, beim Einfahren die Geschwindigkeit ständig zu wechseln. Auch bei **zu langsamen** Fahren können Schäden am Motor entstehen. Es muß innerhalb der vorgeschriebenen Einfahrstrecke von 2000 km die Möglichkeit gegeben sein, den Motor durch sachgemäßes Steigern der Fahrgeschwindigkeit den später verlangten Leistungen anzupassen.

Während der **ersten 1000 km** dürfen in den einzelnen Gängen keinesfalls folgende Geschwindigkeiten überschritten werden:

1. Gang 20 km/Std.
2. Gang 30 km/Std.
3. Gang 50-60 km/Std. (in dieser Spanne ist zu pendeln)

Während der **zweiten 1000 km** dürfen in den einzelnen Gängen keinesfalls folgende Geschwindigkeiten überschritten werden.

1. Gang 20 km/Std.
2. Gang 35 km/Std.
3. Gang 60-70 km/Std. (in dieser Spanne ist zu pendeln)

Vor dem Umschalten auf den nächst höheren Gang dürfen die Geschwindigkeiten im 1. und 2. Gang kurz überschritten werden.

Zum Einfahren eignen sich besonders kurvenreiche Land- oder Distriktstraßen, denn hier wird der Fahrer durch die Beschaffenheit der Strecke gezwungen, die Geschwindigkeit dauernd zu wechseln. Die Autobahn ist für solche Zwecke ungeeignet.

Die vorstehenden Angaben gelten für möglichst ebenes Gelände, ohne Sozius.

Nach 2000 km ist die Geschwindigkeit allmählich bis zur Höchstgeschwindigkeit zu steigern. Es sind Vollgasstrecken einzulegen, die zunächst - etwa bis 4000 km - nur 1 bis 2 km betragen dürfen.

Von größter Wichtigkeit ist es, die Stellung des Gasdrehgriffes und ganz besonders des Lufthebels öfters zu verändern. Beim Bergabfahren ist es notwendig, daß der Gasdrehgriff immer etwas geöffnet bleibt. Zur Verbesserung der Motorschmierung ist es nötig, den Lufthebel dabei zu schließen.

Verbrennungsmotore arbeiten nur bei richtiger Betriebstemperatur gut.

Kalter Motor — hoher Verschleiß

## 4 Kraftstoff und Schmiermittel

Man verwende grundsätzlich nur Marken-Kraftstoffe und hochwertige Oele. In eingehenden Versuchen wurden von uns folgende Oele erprobt:

Motor: Mobilöl BB für Zweitakter mit Dreifachwirkstoff in Blechdosen*)

| | Mischungsverhältnis: | Kraftstoffmenge: | Ölmenge: |
|---|---|---|---|
| Einfahrzeit | 1 : 20 | 5 Liter | 250 ccm |
| später | 1 : 25 | 5 Liter | 200 ccm |

Getriebe: Mobilöl BB im Sommer, Mobilöl Arctic im Winter. | eine Füllung = 550 ccm

Fahrgestell: Mobilcompound Nr. 4. (Preßschmiernippel)

WWW.ZUNDAPPTOOL.COM

## 5 Anwerfen des Motors

1. Schalthebel in Leerlaufstellung bringen.
2. Kraftstoffhahn öffnen und durch Betätigen des Tupfers den Vergaser überlaufen lassen.
3. Die Kupplung, welche im Oelbad läuft, ist durch Ziehen des Kupplungshandhebels und gleichzeitiges Niedertreten der Starterkurbel zu lösen.
4. Lufthebel schließen, Gasdrehgriff etwas öffnen und die Starterkurbel einige Male durchtreten; der Motor saugt nun zündfähiges Gemisch an.
5. Zündung mittels Zündschlüssel einschalten.
6. Starterkurbel niedertreten, bis der Motor anspringt.
7. Drehzahl des Motors möglichst niedrig halten. Es empfiehlt sich den Motor im Stand nur solange laufen zu lassen, bis Betriebswärme erreicht ist, weil ohne Fahrwind die Kühlung nicht genügt.
8. Lufthebel erst mit zunehmender Erwärmung des Motors allmählich öffnen.

*) BB für Zweitakter mit Dreifachwirkstoff in Blechdosen enthält Zusätze, die schädliche Bestandteile im Kraftstoff binden.

## Anfahren und Schalten

6

Kupplungshandhebel ziehen (auskuppeln) — 1. Gang einschalten — langsam einkuppeln und gleichzeitig Gas geben. Das Motorrad fährt nun im 1. oder kleinen Gang. Nach kurzer Beschleunigung auf den 2. und 3. Gang umschalten.

Beim Umschalten auf den nächst höheren Gang — Vorwärtsschalten — ist folgendes zu beachten:

Gas weg — auskuppeln — umschalten — einkuppeln — Gas geben. Der Gang darf durch den Schalthebel nicht zu rasch eingerückt werden. Bei zu raschem Einrücken entstehen leicht Geräusche durch den Aufprall der verschieden schnell rotierenden Schaltklauen.

**Die Gänge müssen grundsätzlich der Reihe nach geschaltet werden!**

## Auf der Fahrt

7

Beschleunigung, Geschwindigkeit und Verzögerung des Motorrades werden mittels des Gasdrehgriffes, sowie der Vorder- und Hinterradbremsen reguliert. Die Bremsen sollen sehr vorsichtig betätigt werden.

**Wer wenig bremst, fährt gut, spart Reifen und Kraftstoff.**

Wichtig ist die Bedienung des Kupplungs- und Handschalthebels beim Uebersetzungswechsel.

Beim Umschalten auf einen kleineren Gang — Rückwärtsschalten genannt — kommt es auf die Erfassung des richtigen Augenblickes an, was Gefühls- und Uebungssache ist.

**Rechtzeitig umschalten! — Häufig schalten ist besser als zu wenig!**

Beim Rückwärtsschalten wird im Gegensatz zum Vorwärtsschalten der Gasdrehgriff nicht ganz geschlossen, da der Motor im Verhältnis zur Uebersetzungsänderung beschleunigt werden muß. „Zwischengasgeben" (wie beim Kraftwagen) ist also nicht notwendig. Die Motordrehzahl darf nie so niedrig gehalten werden, daß der Motor ruckartig läuft, denn dadurch leidet er Schaden.

Es ist unbedingt notwendig bei flotter Fahrt den Lufthebel in kürzeren Zeitabständen kurzzeitig zu schließen, damit eine bessere Schmierung erzielt und eine Ueberhitzung des Motors vermieden wird. An Steigungen ist der Lufthebel entsprechend der besten Motorleistung zu verstellen.

Die Fahreigenschaften des Motorrades können durch die Bedienung des Stoßdämpfers beeinflußt werden, was durch Lockern oder Festziehen des Stoßdämpferhandgriffes an der rechten Seite der Vordergabel geschieht.

Nach dem Anhalten Schalthebel auf Leerlauf stellen. **Wichtig für leichten Start und geringen Verschleiß ist das richtige Abstellen des Motors. Dies geschieht wie folgt:**

**Kraftstoffhahn schließen, Lufthebel schließen, Motor auf höhere Drehzahl bringen, Zündschlüssel abziehen, mit geöffnetem Gasdrehgriff auslaufen lassen und hierauf letzteren schließen.**

Wird der Zündschlüssel nicht herausgezogen, entlädt sich die Batterie über die Zündspule und das Kontrollicht.

Die Kraftstoffreserve wird durch Umlegen des Motorrades auf die linke Seite verfügbar.

WWW.2WDAPPOOL.COM

## 8 Ausbauen der Laufräder

**Vorderrad:**

Motorrad auf den Ständer stellen. Bremsseil nach Hochziehen des Gummischlauches und Anheben des Bremshebels aus dem Gabelstück aushängen, hierauf die Klemmschraube für Tachometerspirale lösen und Spiralende herausziehen. Achsmutter abschrauben, Achse herausziehen.

**Hinterrad:**

Knebelmutter des Bremsgestänges lösen und dieses auf den an der Innenseite des Gepäckträgers befindlichen Winkel legen. Die drei Vierkantschrauben an der Außenseite des Kettenrades herausschrauben, die Achsmutter abschrauben und die Achse herausziehen. **Auf Zwischenbuchse achten,** damit dieselbe nicht verloren wird.

## 9 Bremspflege

Die Beseitigung des durch allmähliche Abnützung entstandenen Spieles erfolgt durch Nachziehen der Knebelschraube am Ende des Bremsgestänges des Hinterrades, bzw. der Stellschraube am Vorderrad-Bremszug.

In entlastetem Zustand darf die Bremse nicht schleifen, es muß etwas Spiel oder toter Gang im Handbremshebel bzw. Fußbremshebel vorhanden sein.

Für die selbsttätige Rückkehr der Bremshebel in die Ruhelage sind die gute Spannung der Bremsbackenfedern und geringe Gelenkreibung wichtig, daher rechtzeitig durchschmieren. Mit Oel oder Fett verschmierte Beläge können nicht bremsen und müssen mit Benzin ausgewaschen bzw. erneuert werden.

## 10 Vergaser

Die Normalwerte der Einstellung sind in Abschnitt 1 (Technische Angaben) enthalten.

## 11 Luftfilter

Die regelmäßige Reinigung des Luftfilters erhöht die Lebensdauer des Motors; es empfiehlt sich diese jeweils nach einer Fahrstrecke von etwa 500 km vorzunehmen. Zum Entfernen des Schmutzes ist das Luftfilter mit Kraftstoff zu säubern, zu trocknen und auszublasen, sodann in dünnes Oel zu tauchen, das man abtropfen läßt. Die staubbindende Wirkung beruht vor allem auf dem schwachen Oelüberzug der in dem Filter befindlichen Einlagen. Mangelhaft oder garnicht gereinigte Luftfilter haben schlechte Leistung und hohen Kraftstoff-Verbrauch zur Folge.

## 12 Zündung

Der Abstand der Unterbrecher-Kontakte soll etwa 0,4 mm betragen. Motor durchdrehen, bis sich die Unterbrecher-Kontakte voll geöffnet haben. Mit einem entsprechend starken, kalibrierten Blechstreifen muß man leicht zwischen den Kontakten hindurch können.

WWW.ZUNDAPP250.COM

## Kontrolle der Zündkerze 13

Der Elektrodenabstand der Zündkerze muß 0,7 mm betragen. Die herausgeschraubte und an das Zündkabel angeschlossene Kerze wird mit dem Hauptkörper auf den Zylinder gelegt. Bei eingeschalteter Zündung betätigt man die Starterkurbel. Zwischen den Elektroden der Kerze müssen nun Funken überspringen, sofern die Zündanlage, das Zündkabel, der Unterbrecher und die Zündkerze selbst in Ordnung sind. Verrußte oder verölte Zündkerzen reinigt man am besten mit einer Stahlbürste oder mit Kraftstoff.

## Nachstellen der Kupplung 14

Die Einstellung der Kupplung erfolgt durch die Druckschraube, welche sich im Kupplungshebel befindet und mit einer Gegenmutter gesichert ist. Zwischen Druckschraube und Druckstift muß im eingekuppelten Zustand ein Spiel von etwa 0,2 mm vorhanden sein.

**Immer für gut durchgeölten Seilzug Sorge tragen!**

WWW.ZUNDAPPFOOL.COM

## Kettenpflege 15

**Durchhang der Hinterradantriebskette regelmäßig und möglichst kurzfristig überprüfen und erforderlichenfalls nachspannen. Die Hinterradantriebskette alle 1500 km abnehmen, in Petroleum reinigen, in warmes, dickflüssiges Motorenöl legen, herausnehmen, erkalten lassen und wieder auflegen.**

## Schmierung und Wartung 16

1. Die Hinterrad-Antriebskette nach jedem Reinigen der Maschine, spätestens jedoch nach 300 bis 500 km kräftig einölen. (Wegen Kettenpflege siehe Abschnitt 15).
2. Oelstand im Getriebe alle 300 km prüfen.
   An der Einfüllschraube auf dem Kurbelgehäuse rechts hinter dem Zylinder befindet sich ein Meßstab mit den Marken „zu viel" und „zu wenig". Zur Nachprüfung des Oelstandes den abgewischten Meßstab in die Einfüllöffnung lose einstecken, **nicht** einschrauben. Vor der Messung etwas warten, bis das verteilte Oel zurückgelaufen ist. Die Oelmenge ist richtig, wenn der Oelspiegel bis in die Mitte der beiden Markenstriche reicht.
   Alle 5000 km ist das Getriebe-Oel zu wechseln. **Nur Motoren-Oel verwenden** (siehe Abschnitt 4) !
3. Die Preßschmierstellen an den Gabelgelenken und Bremsschlüsseln, Vorderrad-Bremsdeckel und Fußbremshebel alle 300 bis 500 km, an den Naben alle 2000 km abschmieren.
4. Sämtliche übrigen Gelenke (an der Schaltung usw.) nach dem Reinigen der Maschine einölen.
5. **Bei längerer Stillegung der Maschine, hauptsächlich im Winter, Zylinder- und Vorkompressions-Raum mit Korrosions-Schutzmittel behandeln, um (Kugel-) Lagerschäden zu vermeiden.**

WWW.ZUNDAPP2001.COM

# 17 Störungen

| Motor springt nicht an | Motor springt schlecht an | Motor patscht in den Vergaser | Auspuff knallt beim Antreten | Motor setzt ruckweise aus | Zweitakt-Motor viertaktet | Starker Ölqualm | Schwarzer Auspuffrauch | Motor klingelt | Schlechte Kompression | Motorleistung ungenügend | Hoher Kraftstoffverbrauch | Vergaser tropft | Zündkerze setzt aus | Zündkerze innen grau | Zündkerze innenverkrustet | Zündkerze innen feucht |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| X | X | X | | | | | | X | | X | | | | X | | |
| | X | X | | X | | | | X | | X | | | | X | | |
| | | | | | X | | X | | | X | X | | | | X | X |
| | X | | | | X | | X | | | | X | X | | | X | X |
| | X | | | | X | | X | | | | X | X | | | X | X |
| | | | | | X | | X | | | X | X | | | | | |
| | | | | | | | | X | | X | X | | | X | X | |
| | | | | | X | X | | | | X | | | | X | X | |
| X | X | | X | X | | | | X | | X | | | X | X | X | |
| | X | | | | | | | | | | | | X | | | |
| | X | | | | | | | | | | | | X | | | |
| X | X | | | X | | | | | | | | | | | | |
| X | X | | X | X | | | | | | | | | | | | |
| X | X | | | | | | | | | | | | | | | X |
| | | | | | | | | X | | X | | | | | | |
| | X | | | | | X | | | X | X | X | | | | | |
| | • | | | | | X | | | | | | | | | | |

Die Kreuze in den Feldern weisen auf die verschiedenen möglichen Ursachen und deren richtige Beseitigung (wie auf Seite 11 beschrieben) hin.

WWW.ZUNDAPPTOOL.COM

| Ursache | Beseitigung |
|---|---|
| Motor bekommt Nebenluft. | Dichtungen nachsehen, Zündkerzen festziehen. |
| Vergaser verschmutzt. | Vorschriftsmäßig reinigen und prüfen. |
| Falsche Vergaser[illegible]stellung. | Einstelldaten nach Abschnitt 1 nachprüfen. |
| Schwimmernadel dichtet nicht mehr ab oder Schwimmer undicht. | Nadel oder Schwimmer erneuern. |
| Schwimmmernadel bleibt hängen. | Tupfer kurz betätigen, wenn nötig Schwimmergehäuse reinigen. |
| Lufthebel ungenügend offen. | Ganz öffnen. |
| Kraftstoff oder Oel ungeeignet. | Nur Markenbetriebsstoffe tanken. (Siehe Abschnitt 4) |
| Mischungsverhältnis des Kraftstoffes falsch. | Gemäß Abschnitt 4 überprüfen und richtigstellen. |
| Zündkerze verschmutzt, ungeeignet oder beschädigt. | Zündkerze reinigen oder erneuern. |
| Elektrodenabstand durch Abbrand zu groß. | Masse-Elektrode auf 0,7 mm Abstand nachbiegen. |
| Zündkerzenisolation locker oder gesprungen. | Kerze erneuern. |
| Unterbrecherkontakte verschmutzt oder verölt. | Kontakte reinigen. |
| Unterbrecherhammer dreht sich schwer oder Fiberklotz abgenützt. | Hammer gangbar machen. Kontakte auf 0,4 mm Abstand einstellen, wenn notwendig Unterbrecher-Hammer erneuern. |
| Zündkabel schlägt durch. | Kabel erneuern. |
| Zündanlage gestört. | Störungen durch Elektrodienst beheben lassen. |
| Motor ist durch zuviel Kraftstoff ersoffen. | Kraftstoffhahn schließ. u. Zündg. ausschalten. Zündkerze herausnehmen u. reinigen. Gas- u. Lufthebel vollständig öffnen und Starter mehrere Male betätigen. Zündkerze einschrauben, Kraftstoffhahn öffnen und normal starten. |
| Starker Olkohleansatz i. Explosionsraum u. d. Auspuffanlage. | Auspuffkanäle, Kolben, Zylinderkopf und Auspuffanlage entkohlen lassen. Nur richtiges Kraftstoff-Oel-Gemisch verwenden. (Siehe Abschnitt 4) |
| Kolbenringe festgebrannt. | Vom Fachmann nachsehen lassen. |
| Zuviel Oel im Kraftstoff. | Kraftstoff im richtigen Mischungsverhältnis nachfüllen. (Siehe Abschnitt 4) |

Wo die Beseitigung beobachteter Störungen durch den Fahrer nicht als selbstverständlich vorausgesetzt werden kann, empfehlen wir, **sofort den nächsten Zündapp-Händler** aufzusuchen.

# Nachtrag

## zur Betriebsanleitung für das Zündapp-Motorrad DB 200 Modell 1947

WWW.ZUNDAPPFOOL.COM

**Betrifft: DB 201 Modell 1950**

## Technische Angaben 1

| | | |
|---|---|---|
| Verdichtungsverhältnis | | 1 : 6,2 |
| Leistung des Motors | | 7,5 PS |
| Höchst-Drehzahl in der Minute | | 4200 |
| Vorzündung vor oberem Totpunkt | 1 — 1,5 mm | 12° — 18° |
| Gesamtübersetzung 3. Gang | | 1 : 5,8 |
| Gewicht mit vollem Tank | | ca. 125 kg |
| Höchstbelastung | | ca. 150 kg |
| Radstand | | ca. 1310 mm |
| Gesamtbreite | | ca. 700 mm |
| Gesamtlänge | | ca. 2005 mm |
| Gesamthöhe | | ca. 960 mm |

## Vor Antritt einer Fahrt 2

| | |
|---|---|
| Vorderrad | ca. 1,40 at / Überdruck |
| Hinterrad | ca. 1,60 at / Überdruck |

## Achtung - Einfahren! 3

Der Lufthebel ist in kürzeren Zeitabständen einige Sekunden zu schließen, damit eine reichlichere Schmierung erzielt und eine Überhitzung des Motors vermieden wird. An Steigungen ist der Lufthebel entsprechend der besten Motorleistung zu verstellen. Beim Bergabfahren darf der Gasdrehgriff nie ganz geschlossen werden, sonst ist der Motor ohne Schmierung.

## 8 Ausbauen der Laufräder

**Vorderrad:**

Motorrad auf den Ständer stellen. Bremsseil nach Anheben des Bremshebels aus dem Gabelstück aushängen. Stellschraube mit Seilzug herausschrauben, hierauf die Klemmschraube für Tachometerspirale lösen und Spiralende herausziehen. An beiden Holmenden Muttern für Klemmschrauben nur so weit lösen, bis Vorderachse nach unten herausfällt.

WWW.ZUNDAPPFOOL.COM

## 16 Schmierung und Wartung

3. Das Öl in der Teleskopgabel ist nach je 5000 km Fahrstrecke an den beiden Ablaßschrauben abzulassen. In jeden Gabelholm sind dann **100 ccm Mobilöl BB im Sommer, Arctic Spezial im Winter,** nach Abnahme der Gummi-Verschlußstopfen an den oberen Enden derselben einzufüllen.

   Werden Öltropfen an den unteren Enden der Gabelholme sichtbar, sind nach Entfernung der Klemmschrauben für die Vorderachse und Ausbau des Vorderrades die Muttern zur Befestigung der Federpakete nachzuziehen. Hierbei ist der Gewindebolzen mittels Schraubenzieher am Verdrehen zu hindern.

   Der Druckschmierkopf für die vordere Sattellagerung befindet sich an der unteren Verbindungsstrebe des Rahmendreiecks in der Tankausbuchtung.

WWW.ZUNDAPPFOOL.COM