

OKTOBER 1950

Inhalt: Kupplungs-Umbau für Derby- und DB-Modelle
Behebung von Störungen an Kupplungen der Derby- und DB-Modelle
Einstellung der Zündung mittels Gradscheibe bei DB 200 und DB 201

Kupplungs-Umbau für Derby- und DB-Modelle

Die nachstehend aufgeführten Bauserien unserer Derby-Modelle und zwar:

Baumuster u. Baujahr	Motor-Nummer von — bis	Baumuster u. Baujahr	Motor-Nummer von — bis
DE 1935	200000—200300	DK 200/1935	300001—302500
DL 1935	200301—200800	DBK 200/1936	302501—305350
DE 1935	200801—208000	DB 200/1937	223001—237282
DB 1936	208001—212000	DB 200/1937	237301—237333
DBL 1936	212001—212800	DBK 200/1937	305351—309200
DB 1936	212801—223000	DB 250/1937	353503—354122

sind bekanntlich mit einer Metallscheiben-Kupplung ausgestattet, während die späteren Modelle mit Juridscheiben-Kupplung versehen sind. Nachdem seitens vieler Zündapp-Fahrer immer wieder der Wunsch vorgebracht wurde, die etwas härter arbeitende Metallscheiben-Kupplung durch die weichere Juridscheiben-Kupplung zu ersetzen, haben wir Versuche in dieser Richtung angestellt. Diese Versuche haben ergeben, daß ein solcher Umbau ohne Schwierigkeiten und große Kosten auf zweierlei Wegen möglich ist:

Ausführung I:

Die hintere Lamelle, der Laufring und der Kuppelungskern (1) bleiben unverändert. Das vorhandene

Kupplungskettenrad (2) wird in den Ausfräsungen (3) der Kupplungslamellen so nachgearbeitet, daß die Juridscheiben (5 u. 7) eingelegt werden können.

Aufbau:

Kupplungskern mit hinterer Lamelle und Lauftring (1) auf die Getriebe-Hauptwelle stecken, Kupplungs-Kettenrad (2) aufsetzen, eine Stahllamelle (4) der alten Kupplung einlegen, 1 Juridscheibe 929 z 4 (5), 1 Stahllamelle (6) der alten Kupplung, 1 Juridscheibe 929 z 4 (7), 1 Stahllamelle (8) der alten Kupplung und die Decklamelle (9) der alten Kupplung montieren. Auf das Gewinde der Getriebe-Hauptwelle werden 2 Beilagscheiben 1301 z 02 (10), sowie die beiden großen und kleinen Sternfedern (11) der alten Kupplung gesteckt. Hiervon wird die Bund-Mutter (12) auf das Gewinde der Getriebe-Hauptwelle geschraubt. Siehe **Abbildung Ausführung I** (die in Klammern aufgeführten Zahlen beziehen sich auf die entsprechenden Bildnummern der Abbildung).

Folgende Neuteile werden bei Durchführung der Arbeiten nach Ausführung I benötigt:

2 Juridscheiben 929 z 4 à DM 2.05 = DM 4.10

2 Beilagscheiben 1301 z 02 à DM —.08 = DM —.16

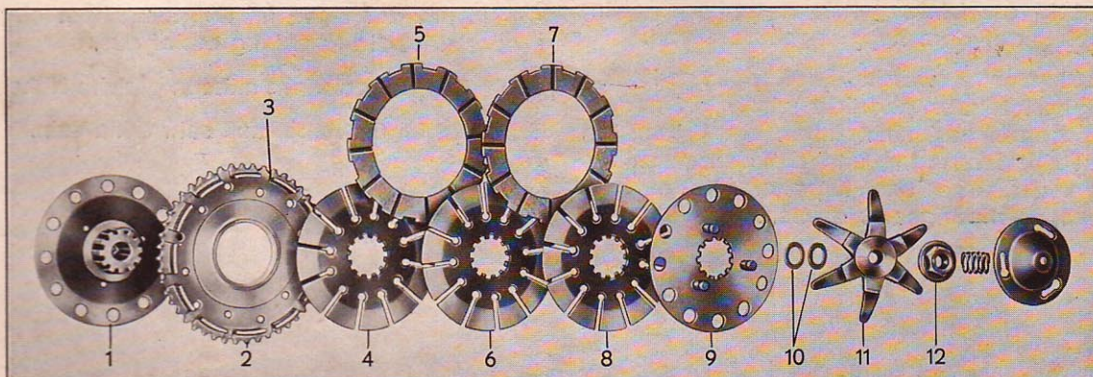


Abbildung 1

Ausführung II:

Die hintere Lamelle, der Laufring und der Kupplungskern (13) bleiben unverändert.

Aufbau:

Kupplungskern mit hinterer Lamelle und Laufring (13) auf die Getriebe-Hauptwelle stecken, neues Kupplungskettenrad 2100 z 7 (14) aufsetzen, neue Stahl-lamelle 921 z 16 (15) in Kupplungs-Kettenrad einlegen. Der weitere Aufbau erfolgt wie bei Ausführung I.

Folgende Neuteile werden bei Durchführung der Arbeiten nach Ausführung II benötigt:

1 Kupplungskettenrad 2100 z 7	DM 10.50
1 Stahl-lamelle 921 z 16	DM 1.40
2 Beilagscheiben 1301 z 02 à DM —.08	= DM —.16
2 Juridscheiben 929 z 4 à DM 2.05	= DM 4.10

Sollte eine der umgebauten Kupplungen rutschen, so ist an Stelle der kleinen Sternfeder eine große Sternfeder einzusetzen.

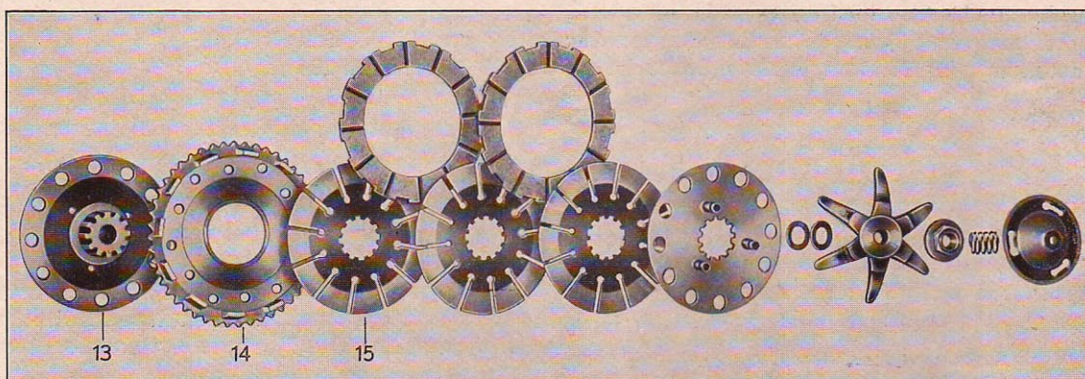


Abbildung 2

Behebung von Störungen an der Jurid-Kupplung bei den Baumustern DB 200, DB 250, DB 201, DBK 200 und DBK 250

Die auftretenden Störungen an der Juridscheiben-Kupplung können verschiedene Ursachen haben, weshalb wir in solchen Fällen um Beachtung der nachstehenden Punkte bitten:

1. Kupplungszug hängt. (Unterer Kupplungshebel geht nicht zurück.)
2. Spiel zwischen Druckstift und Druckschraube im Kupplungshebel muß 0,1 bis 0,2 mm betragen.
3. Der Laufring, auf dem das Kupplungs-Kettenrad läuft, darf nur 4,6 mm stark sein, andernfalls ist er abzuschleifen.
4. Die hintere Lamelle, gegen die das Kupplungs-Kettenrad gedrückt wird, muß ein einwandfreies Auflagebild am Umfang zeigen und fest (ohne Seitenspiel) auf dem Kupplungskern sitzen.
5. Die Stahl-Lamelle, welche im Kupplungs-Kettenrad gegen letzteres gedrückt wird, darf nur am Umfang tragen und nicht innen am Bronzering, sonst ist der Bronzering und die denselben umgebende Gußnabe des Kupplungs-Kettenrades entsprechend niedriger zu drehen.

6. Die Stahl-Lamelle, welche im Kupplungs-Kettenrad gegen letzteres anliegt, muß durch die nachfolgende Jurid-Lamelle tatsächlich bei Druck festgehalten werden. Liegt die Jurid-Lamelle mit ihren Außennocken am Umfang des Kettenrades auf, ohne die Stahl-Lamelle festzuhalten, so muß eine zweite Stahl-Lamelle zwischen Kettenrad und Jurid-Lamelle gelegt werden.

Der Aufbau ergibt sich dann wie folgt:

Feste Lamelle — Kupplungs-Kettenrad — 2 Stahl-Lamellen — Jurid-Lamelle — Stahl-Lamelle — Jurid-Lamelle — Deck-Lamelle.

7. Der vor dem Kupplungskern sitzende Federteller muß mit der Nase im Kupplungskern eingreifen, sonst löst die Kupplung schief aus.
8. Die Kupplungsfedern müssen gleiche Höhe haben.
9. Das Öl im Getriebe muß sehr dünn sein.

Einstellung der Zündung bei DB 200 und DB 201 mit der Gradscheibe

Voraussetzung für einwandfreie Motorenleistung ist die richtige Einstellung der Zündung. Da beim Überprüfen bzw. Einstellen der Zündung an unseren Motoren DB 200 und DB 201 vielfach Fehler gemacht werden, geben wir nachfolgend die richtige Art der Einstellung bekannt:

1. Zylinderdeckel abnehmen.
2. Einen Eisenwinkel (1) anfertigen, der mit einer Sechskantschraube M 10×15 DIN 933 (2) an einem Ende auf der Dichtfläche des Zylinders befestigt wird und mit dem anderen Schenkel von 30 bis 35 mm Länge in die Kolbenlaufbahn hineinragt.
3. Schutzkappe von dem Scheibendynamo abnehmen.
4. Unterbrecherkontakte (3) auf 0,4 mm Abstand einstellen.
5. Ankerschraube herausrauben und an deren Stelle die Gradscheibe (4) befestigen. (Befestigungsschraube mit Gegenmutter gegen Drehung sichern.)
6. Zeiger aus Draht (5) anfertigen und so am Kurbelgehäuse befestigen, daß dessen Ende auf die Skala der Scheibe (4) zeigt.
7. Kurbelwelle drehen, bis der Kolben an dem Eisenwinkel (1) anstößt.
8. Zeigerstellung auf der Gradscheibe (4) markieren.
9. Kurbelwelle entgegengesetzt drehen, bis der Kolben wieder an dem Eisenwinkel (1) anstößt.
10. Diese zweite Zeigerstellung ebenfalls auf der Gradscheibe (4) markieren.
11. Die Zahl der Grade auf der Gradscheibe zwischen den beiden Markierungen feststellen, und zwar in dem Teil, welchen der Zeiger (5) nicht durchlaufen hat.
12. Die Hälfte zwischen den beiden Markierungen ergibt dann auf der Gradscheibe (4) die Stellung für den oberen Totpunkt. (Auf der Scheibe markieren.)
13. Eisenwinkel (1) abschrauben.
14. Kurbelwelle drehen, bis sich der Zeiger (5) mit der Markierung für den oberen Totpunkt auf der Gradscheibe (4) deckt. Der Kolben steht jetzt im oberen Totpunkt.
15. Kurbelwelle um so viel Grad entgegen der Drehrichtung des Motors zurückdrehen, als die Frühzündung in Grad betragen soll.
16. In dieser Stellung muß der Unterbrecher gerade öffnen.
17. Stimmt die Einstellung nicht, sind die beiden Befestigungsschrauben für das Gehäuse der Scheibendynamo zu lockern und letzteres so zu verdrehen, bis der Abriß genau stimmt. Anschließend sind die Befestigungsschrauben wieder festzuziehen.

18. Zur genauen Feststellung der Öffnungszeit der beiden Unterbrecherkontakte ist es vorteilhaft, eine Lampe zu verwenden. Der Vorgang ist folgender:

Ein Lichtkabel wird mit der Masse des Motors und dem Minus-Pol eines Sammlers verbunden. Ein zweites Lichtkabel geht vom Plus-Pol des Sammlers zur Lampe und ein drittes Lichtkabel von der Lampe zum Unterbrecherhammer. Der genaue Abriß ist der Punkt, wo die Lampe gerade aufleuchtet oder erlischt.

Lieferbare Teile:

1 Gradscheibe	ZWN 392 E
1 Sechskantschraube	M 10×85 DIN 933
2 Sechskantmuttern	M 10 DIN 934
2 Dichtringe	B 10×16 DIN 7603

zum Netto-Preis von DM 1.50 ab Werk, ausschl. Verpackung.

Zusammenbau:

Einen Dichtring, die Gradscheibe und den zweiten Dichtring auf die Schraube stecken und mit einer Mutter festziehen. Die zweite Mutter dient zum Kontern gegen den Anker. (Die Skala der Gradscheibe zeigt zum Schraubenkopf.)

Die in Klammern aufgeführten Zahlen beziehen sich auf die entsprechenden Bildnummern in der Abbildung.

