

ZÜNDAPP

Janus 750



BEDIENUNG
UND PFLEGE



Janus 150

BEDIENUNG UND PFLEGE

ZÜNDAPP

ADOLF KURTZMANN
Bln.-Neukölln, Karl-Marx-Str. 264
Tel. 62 69 00

FEBRUAR 1958

ZÜNDAPP-WERKE G. M. B. H. NÜRNBERG-MÜNCHEN

WERK NÜRNBERG



Unser Wunsch...

Ihnen ein Fahrzeug in die Hand zu geben, das in seiner sinnvollen Bauart wohl einmalige Möglichkeiten der Verwendung bietet, scheint Ihre Anerkennung gefunden zu haben. Die sich durch diese Bauweise ergebenden Vorzüge ergänzen sich noch durch eine anspruchslose Wartung, die Ihren JANUS zu einem wirklich wirtschaftlichen Fahrzeug werden läßt. Daneben gibt Ihnen ein gerade wegen seiner soliden Erzeugnisse bekanntes Werk die Gewähr für eine einwandfreie Arbeit.

Von uns aus ist alles getan, um Ihnen das Fahren so angenehm und den Unterhalt so billig wie möglich zu gestalten. Es liegt daher an Ihnen, diesen Wert des Fahrzeuges recht lange Zeit zu erhalten. Hierzu soll Ihnen dieses Heft verhelfen: Wir haben versucht, mit wenig Worten das Wissenswerte mitzuteilen, ohne Sie dabei mit technischen Nebensächlichkeiten zu langweilen.

Wir wünschen Ihnen viel Freude*)

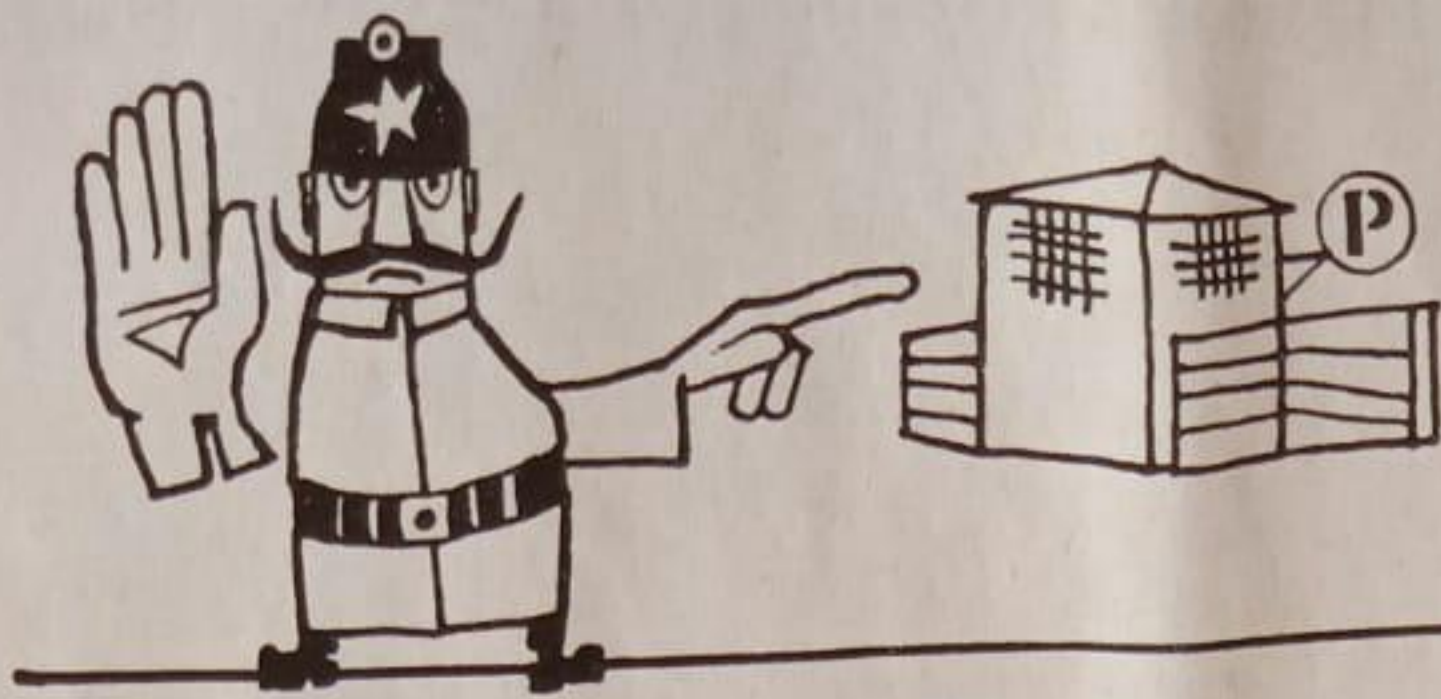
mit Ihrem

JANUS 50

*) Falls Sie sich einmal nicht so freuen sollten:

Die vielen ZÜNDAPP-Händler im Bundesgebiet sind wegen ihrer Hilfsbereitschaft und Fachkenntnis weit und breit bekannt. Sie können auch unserer Abteilung Kundendienst in Nürnberg Ihre Sorgen mitteilen. Wir stehen jederzeit mit Rat und Tat zur Seite.

Unser Wunsch	3
Zuerst die Zulassung!	7
Die Bedienungshebel	8
Vom Fahren!	9
Das Tanken	10
Das Starten	10
Einfahrtvorschriften	11
Ein Wort zum Kraftstoffverbrauch	11
Das Schalten	13
Die Pflege nicht vergessen!	13
Das Reinigen	14
Verchromte Teile	14
Die Seitenfenster	15
Die Bereifung	15
Das Oel im Getriebe	16
Das Oel im Hinterachsgetriebe	17
Das Abschmieren	18
Das Luftfilter	18
Die Heizung	19
Die Batterie	19
Die Zündkerze	20
Schaltplan	24
Übersicht über die Pflegearbeiten	24
Maßnahmen zum Schutze des Fahrzeuges	26
Er weiß sich zu helfen!	27
Der Radwechsel	27
Die Reifenmontage	28
Das Einstellen der Spur	29
Das Nachstellen des Kupplungszuges	29
Die Bremseinstellung	29
Arbeiten am Vergaser	30
Die Lichtmaschine	31
Die Lichtanlage	32
Das Einrichten einer Liege	33
Das Abschleppen	33
Wo fehlt's denn?	35
Störungen an der Kraftstoffanlage	35
Störungen an der Zündanlage	36
Sonstige Unregelmäßigkeiten	37
Der Techniker spricht!	39
Technische Angaben	39



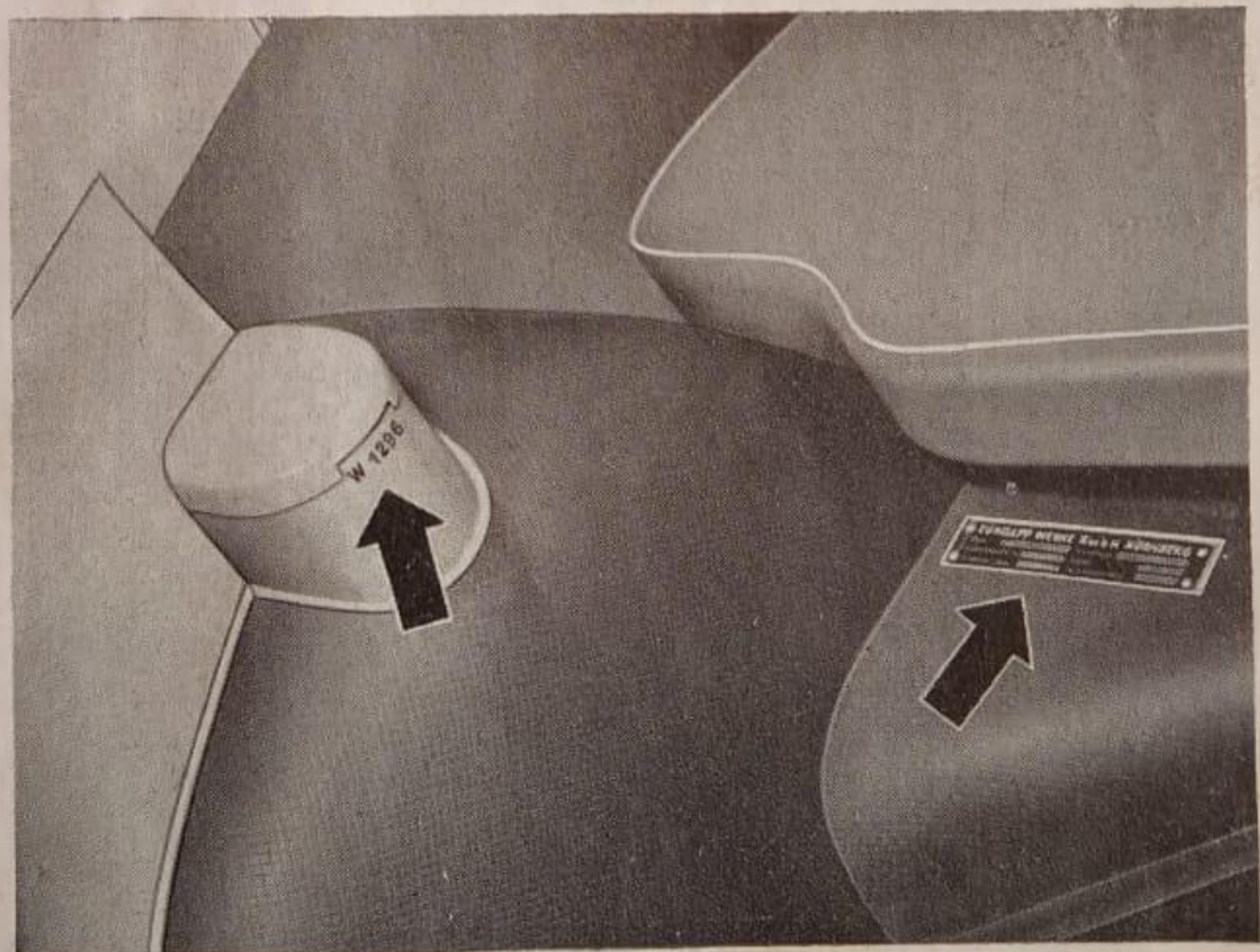
Zuerst die Zulassung!

Wenn Ihr Händler die Zulassung Ihres Fahrzeuges nicht bereits besorgt hat:

Sicher wissen Sie, daß Sie bei der Zulassungsbehörde einen Nachweis über die abgeschlossene Haftpflichtversicherung vorzeigen müssen, bevor diese Dienststelle die Zulassung Ihres Fahrzeuges erteilen kann. Daneben benötigen Sie zur Vorlage den Kraftfahrzeugbrief. Außerdem sollten Sie sich mit der Lage der Fahrgestell- und Motornummer vertraut machen.

Die Fahrgestellnummer des JANUS ist oberhalb des Radkastens des rechten Vorderrades eingeschlagen. Unterhalb des Radkastens vor der Sitzbank finden Sie das Typschild des Fahrzeuges.

Die Motornummer ist am Gehäusedeckel oberhalb des Antrieb-Mitnehmers eingeschlagen und stimmt in der Regel mit der Fahrgestellnummer überein.



Fahrgestellnummer
und Typschild

Auch im Briefverkehr mit „Ihrem“ Werk sollten Sie stets die nachstehend angegebenen Daten sowie den augenblicklichen Kilometer-

stand und das Zulassungsdatum Ihres Fahrzeuges mitteilen. Die Daten Ihres Fahrzeuges sind:

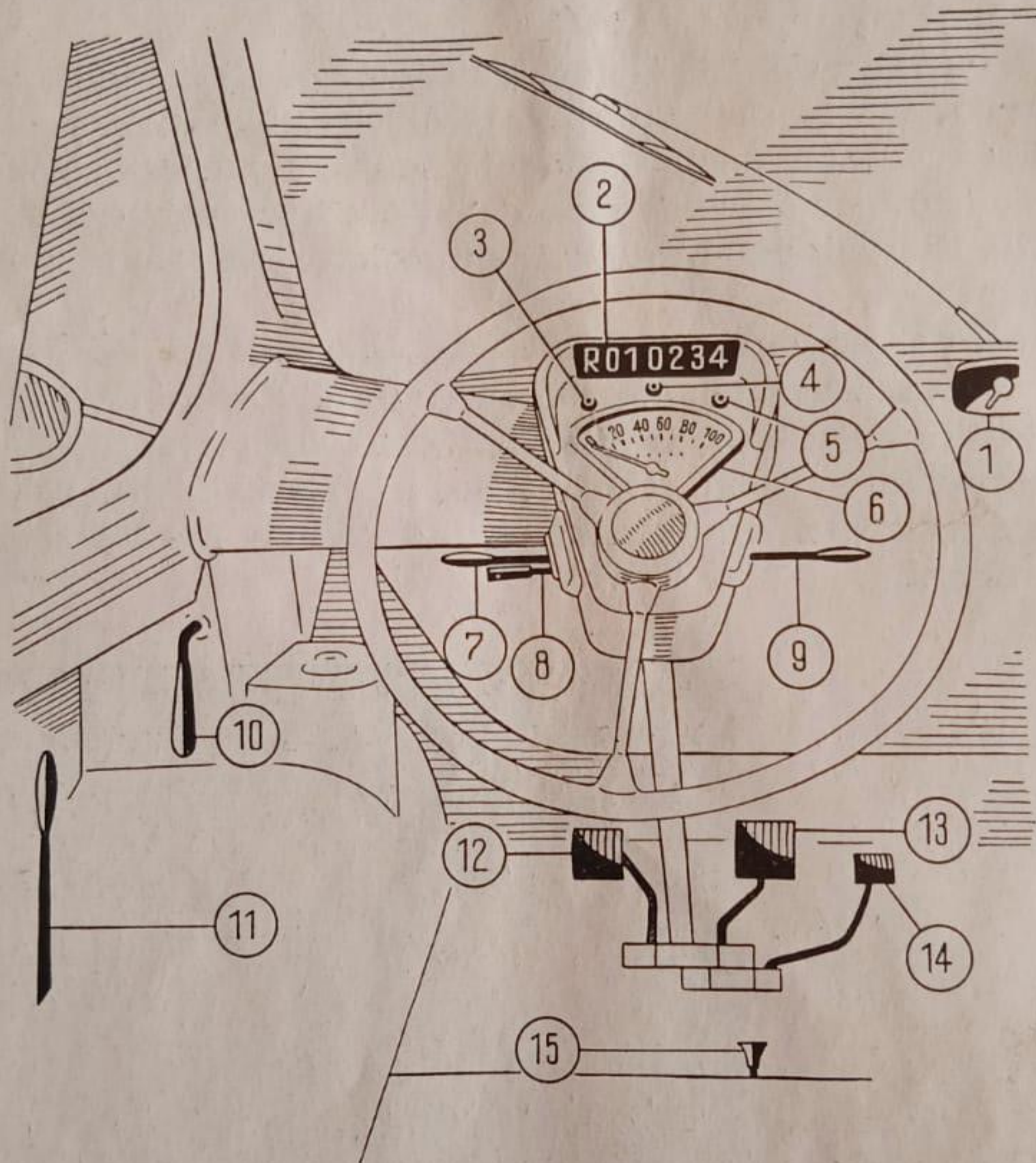
Baujahr 1958 Fahrgestellnummer 5342

Eigengewicht Motornummer 5342

Zulässiges Gesamtgewicht

Die Bedienungshebel

Sicher haben Sie sich schon einmal hinter das Lenkrad gesetzt und dabei herausgefunden, was man mit den Hebeln und Knöpfen alles anfangen kann. Es ist alles da, wie bei einem „Großen“:



- | | |
|----------------------------------|----------------------------|
| 1. Scheibenwischer | 9. Blink- und Hornschalter |
| 2. Ganganzeige | 10. Handbremse |
| 3. Kontrollleuchte für Blinker | 11. Schalthebel |
| 4. Kontrollleuchte für Fernlicht | 12. Kupplung |
| 5. Kontrollleuchte für Zündung | 13. Fußbremse |
| 6. Tachometer | 14. Gas |
| 7. Lichtschalter | 15. Startschieber |
| 8. Zünd- und Anlaßschlüssel | |



Vom Fahren,

Sie werden sich mit dem JANUS leicht tun; sei es, daß Sie vorher Roller, Motorrad oder ein Vierradfahrzeug gefahren haben, ja sogar als Anfänger, Sie haben sich nur an die unterschiedliche Lage der Bedienungshebel oder an den andersartigen Schaltmechanismus zu gewöhnen. So oder so: Wir sind überzeugt, daß Sie den jeweiligen Unterschied als angenehm empfinden werden.

Und noch ein Wort zum Fahren: Es dauert immer eine gewisse Zeit, bis man sich an ein neues Fahrzeug gewöhnt hat. Sie wissen schon, man benimmt sich noch etwas ungeschickt im Verkehrsgewühl. Wir empfehlen Ihnen deshalb, für die ersten Fahrversuche verkehrsarme Straßen aufzusuchen, wo Sie sich ungehemmt mit der Bedienung des JANUS vertraut machen können, also keine Hauptverkehrsstraßen und Autobahnen.

Sehr wichtig ist die richtige Handhabung der Schaltung (Seite 11). Sie werden auch nach kurzer Zeit erkennen, daß Sie wegen der idealen Abstufung des Getriebes und bei entsprechender Schaltweise unter normalen Umständen stets im üblichen Verkehr mitkommen können. Natürlich haben Sie keine besonders große Leistungsreserve zur Verfügung. Wenn Sie daher flott fahren wollen, dann muß die Betriebsdrehzahl des Motors stets nahe der Drehzahl der höchsten Motorleistung sein.

Das Tanken

Beim Tanken sollten Sie stets dabei sein, denn hier kann viel falsch gemacht werden. Dies gilt es zu beachten: Bereits von Anfang an lassen Sie sich ein Kraftstoff-Öl-Mischungsverhältnis 1:25 „zubereiten“*).

*) ist schon der richtige Ausdruck; man kann nicht aufmerksam genug sein. Das Öl soll sich doch gut vermengen, am besten ist dazu die übliche Mischkanne geeignet. Und noch ein Tip: Fahren Sie nur normale, keine Super-Benzine und gutes Markenöl, wie z. B. MobilMix TT.

Der Rußansatz im Motor vermindert sich, wenn
Zündapp-Treibstoffzusatz „Autol-Desolite-Rot“ in der von der Her-
stellerfirma vorgeschriebenen Menge beimischen.

Wenn Sie an einer guten Tankstelle vorfahren, dann wird Ihnen der
Tankwart vor dem Auffüllen einen Schutz um die Einfüllöffnung
des Kraftstoffbehälters hängen. Dabei wird die Lackierung geschont,
denn der eventuell überlaufende Kraftstoff könnte dem Lack Fettstoffe
entziehen, wobei die Farbe bleichen würde. Bestimmt haben Sie schon
diese hierdurch hervorgerufenen häßlichen Flecken unterhalb des
Einfüllstutzens an anderen Fahrzeugen gesehen.

Lassen Sie sich auch nicht den Tank bis zum Überlaufen auffüllen.

Das Starten

Sie brauchen nur den Benzinhahn zu öffnen, bei kaltem Motor den
Starterhebel ziehen, dabei ganz wenig Gas geben, und den Zünd-
schlüssel beim Aufleuchten der roten Kontrollampe nach unten zu
drücken: der Motor wird sofort anspringen*).

Einfahrsvorschriften

Einfahrsvorschriften gibt es beim JANUS nicht. Sie können das Fahr-
zeug vom ersten Augenblick an flott fahren. Wir empfehlen Ihnen,
bei einer Geschwindigkeit von

etwa 15-20 km/Stunde in den 2. Gang, bei
etwa 30-40 km/Stunde in den 3. Gang, bei
etwa 50-60 km/Stunde in den 4. Gang

zu schalten. Diese Schaltgrenzen sollten Sie sich auch zum Rückwärts-
schalten angewöhnen.

Besser ist es aber doch, den JANUS bis zu einem Kilometerstand von
etwa 1000 km weder als Renn- noch als Lastwagen zu mißbrauchen.
Wenn Sie eine große Lebensdauer Ihres JANUS-Motors erreichen
wollen, dann empfehlen wir Ihnen, beim Bergabfahren nicht laufend

*) Es soll schon einmal vorgekommen sein, daß ein Motor nicht gleich an-
sprang. Fluchen hat bisher noch nicht geholfen, aber auf Seite 35 finden
Sie ein paar Hinweise zur Beseitigung kleiner Störungen.

die angegebene Höchstgeschwindigkeit zu überschreiten; mit anderen Worten: den Motor nicht zu „überdrehen“. Diese Fahrweise hätte übermäßigen Verschleiß der Triebwerksteile zur Folge.

Ein Wort zum Kraftstoffverbrauch

Wir geben in unseren Drucksachen einen sogenannten Normverbrauch an, der auf ebener Fahrbahn bei $\frac{2}{3}$ der Höchstgeschwindigkeit ermittelt wird. Wahrscheinlich werden Sie diesen Verbrauch überschreiten, denn es bestehen selten die günstigen Fahrverhältnisse, wie sie bei der Ermittlung des Normverbrauches (als Vergleichswert) gegeben sind. Sie sind vielleicht gezwungen, im Stadtverkehr viel mit den kleinen Gängen zu fahren, aber auch durch

Fahren bei Gegenwind,
Laufenlassen des Motors im Leerlauf,
häufiges Beschleunigen,
übertriebenes Ausfahren der Gänge,
übermäßige Belastung,
zu geringen Reifendruck,
falsche Vergaser- oder Zündeneinstellung und einen
verrußten Motor

kann der Kraftstoffverbrauch erheblich zunehmen.

Beim Gas-geben sollten Sie mit Gefühl vorgehen; sicher haben Sie schon gemerkt, daß man nach dem Erreichen einer gewünschten Geschwindigkeit mit dem Gaspedal ein bedeutendes Stück zurückgehen kann, ohne dabei an Geschwindigkeit einzubüßen. — Sie können dabei viel Kraftstoff sparen!

An der von uns erprobten Vergasereinstellung sollten Sie keine Änderungen vornehmen. Einstellungsänderungen können nur von erfahrenen Fachkräften vorgenommen werden. Bei zu sparsamer Einstellung können Schäden auftreten, deren Behebung Ihnen erhebliche Kosten verursachen kann, wobei wir Sie ausdrücklich darauf aufmerksam machen, daß in solchen Fällen keine Garantie geleistet werden kann.

Das Schalten

Die Schaltung arbeitet ähnlich der bei Motorrädern und Rollern üblichen Anordnung. Der links neben dem Fahrersitz liegende Hebel ist bei der Schaltung nur nach vorwärts zu drücken oder nach rückwärts zu ziehen. Der Hebel kehrt jeweils nach dem Schaltvorgang wieder in seine Mittellage zurück. Am Armaturenbrett ist ein Ganganzeiger angebracht, der mittels Seilzug vom Getriebe aus betätigt wird.

...auf zwischen dem 1. und 2. Gang
ausgekuppelt und der Schalthebel nach hinten bis zum Anschlag ge-
zogen, wobei sich der 1. Gang einschaltet. Schalthebel loslassen, Gas
geben, langsam einkuppeln. Die nun beim Beschleunigen des Fahr-
zeuges folgenden Gänge (2., 3. und 4. Gang) können durch Auskuppeln,
Vorwärtsdrücken des Hebels jeweils bis zum Anschlag und Einkuppeln
geschaltet werden. Hierbei ist es ratsam, den Schalthebel nicht zu
rasch nach vorwärts zu drücken, eine kleine Schaltpause garantiert
Ihnen das geräuschlose Arbeiten des Schaltmechanismus.

Beim sogenannten Zurückschalten — also vom 4. zum 3., vom 3. zum
2. und vom 2. zum 1. Gang — wird der Schalthebel nach rückwärts
bis zum Anschlag gezogen. Nachdem sich zwischen allen Gang-
Positionen des Getriebes auch eine einrastende Leerlaufstellung be-
findet, die durch eine halbe Schaltbewegung entgegen dem nächst-
zuschaltenden Gang geschaltet wird, können die Gänge vollkommen
geräuschlos eingelegt werden. Hierbei wird in der üblichen Weise
verfahren: Gas geben, auskuppeln und dabei auf Leerlauf schalten,
Kupplung loslassen und Zwischengas geben, auskuppeln und zugleich
den nächst kleineren Gang einschalten. Die zwischen den einzelnen
Gangpositionen befindliche Leerlaufstellung ist der Einfachheit halber
nur zwischen dem 1. und 2. bzw. dem 1. und Rückwärtsgang am Gang-
anzeiger markiert.

Bevor der Rückwärtsgang eingeschaltet werden kann, muß der 1. Gang
eingeschaltet sein. Von dieser Stellung aus kann der helle Knopf am
Ende des Schalthebels hochgezogen (Schaltsperre löst sich) und durch
gleichzeitiges Zurückziehen des Hebels der Rückwärtsgang geschal-
tet werden.

Soll vom Rückwärtsgang wieder zum 1. Gang geschaltet werden, so
muß der Schalthebel nur nach vorne bis zum Anschlag gedrückt
werden.

ZUNDAPP

ADOLF KURTZMANN

Bln.-Neukölln, Karl-Marx-Str. 264

Tel. 62 69 00



Die Pflege nicht vergessen!

Die regelmäßige Pflege erhöht die Lebensdauer und erhält den Wert Ihres Fahrzeuges. Wenn Sie daher etwas Zeit übrig haben, können Sie viel Geld sparen. Die auf Seite 24 vorgeschlagenen Pflegearbeiten (siehe auch Scheckheft) sollten Sie unbedingt regelmäßig durchführen lassen.

Kleine Überwachungsarbeiten am Motor können Sie wegen der günstigen Lage desselben „unter Dach“ ausführen. Hierbei ist es nur notwendig, die beiden Rückenlehnen so weit zurückzudrücken, daß eine Beschädigung des Überzuges beim Umklappen der Motorhaube vermieden wird. Als kleine Unterstützung kann hierbei der dem Werkzeug beigegebene Dorn dienen, in dem dieser unter die hintere Sitzbank geklemmt wird.

Das Reinigen

Straßenschmutz enthält Bestandteile, die bei längerem Einwirken auf die Kunstharzschicht von Kraftfahrzeugen eine ätzende Wirkung haben. Wir empfehlen Ihnen ein häufiges Waschen mit kaltem, klarem Wasser, das die Oberflächenhärte des Lacküberzuges vorteilhaft beeinflusst. Ein harter Wasserstrahl ist beim Anspritzen jedoch unbedingt zu vermeiden.

Die Verwendung von Seifen, Shampoos oder alkalischen Reinigungsmitteln ist nur zu empfehlen, wenn die Lackierung sehr stark verschmutzt oder verfettet ist. Hierbei muß unbedingt auf das richtige Mischungsverhältnis des verwendeten Reinigungsmittels geachtet werden, welches aus den Gebrauchsanweisungen der Herstellerfirmen ersichtlich ist. Erfahrungsgemäß erweist sich eine 1 bis 2-prozentige

Kernseifenlösung bei ca. 30° C (keinesfalls darüber) als besonders wirksam.

Es ist auch sehr wichtig, beim Waschen mit Reinigungsmitteln den Schwamm häufig auszuspülen, weil sonst Staubkörner die Lackoberfläche verkratzen und mattschleifen. Nach der Bearbeitung mit dem Schwamm ist die Lackierung grundsätzlich mit Wasser nachzuspülen, um alle noch anhaftenden alkalischen Rückstände zu beseitigen. Anschließend ist die Lackierung mit einem weichen Fensterleder nachzureiben. Das Abwaschen soll nicht in der Sonne durchgeführt werden, damit Eintrocknen der kalkhaltigen Wassertropfen und Fleckenbildung vermieden wird.

Durch die Säuberung der Fahrzeuglackierung mit Reinigungsmitteln werden dieser Fettstoffe entzogen, was mit der Zeit zu einer Abmagerung und Versprödung des Lackfilms führt. Infolgedessen ist es ratsam, durch anschließende Politur mit einem wachs- oder ölhaltigen Poliermittel dem Lacküberzug wieder neue Fettstoffe zuzuführen. Hierfür sollen nur Poliermittel verwendet werden, die für Kunstharzlacke besonders empfohlen sind. Derartig gepflegte Fahrzeuge lassen sich immer gut reinigen, weil auf dem dünnen Wachs- bzw. Ölfilm der Schmutz nie so fest haftet, wie auf einer durch alkalische Reinigungsmittel und Witterungseinflüsse angegriffenen Lackierung.

Verchromte Teile

werden am besten mit Wasser gereinigt und anschließend mit einem Wollappen trockengerieben. Läßt der Glanz im Laufe der Zeit nach, empfiehlt es sich, die Teile mit einem handelsüblichen Chrom-Poliermittel zu behandeln.

Die Seitenfenster

Um die Plexiglasscheiben vor einem Blindwerden im Laufe der Zeit zu schützen, ist es notwendig, diese häufig durch Waschen mit kaltem Wasser oder mit einer verdünnten Lösung eines schwach alkalischen oder neutralen Waschmittels (wie z. B. Pril oder Rei) zu reinigen. Dies geschieht am besten mit einem Schwamm und viel Flüssigkeit, um Schmutz und Staub gut abzuspülen, damit die harten Schmutzteilchen das Glas nicht verkratzen und mattschleifen.

Das Abtrocknen geschieht mit einem weichen, feuchten Fensterleder, da das Abreiben mit einem trockenen Lappen die Scheibe elektrostatisch auflädt und diese dann die Staubteilchen aus der Luft anzieht. Nach der Reinigung sollte das Plexiglas zweckmäßigerweise mit einem handelsüblichen Lackpflegemittel dünn eingestrichen und mit einem sauberen, weichen Tuch durch leichtes Reiben auf Hochglanz poliert werden. Dadurch werden feine Kratzer ausgefüllt und ein weiteres Verkratzen durch die aufgetragene dünne Hartwachsschicht erschwert.

Die Bereifung

sollte einer dauernden gewissenhaften Kontrolle unterliegen. Der Luftdruck soll bei allen Rädern

mit 1—2 Personen 1,4 atü,
mit 3—4 Personen 1,7 atü

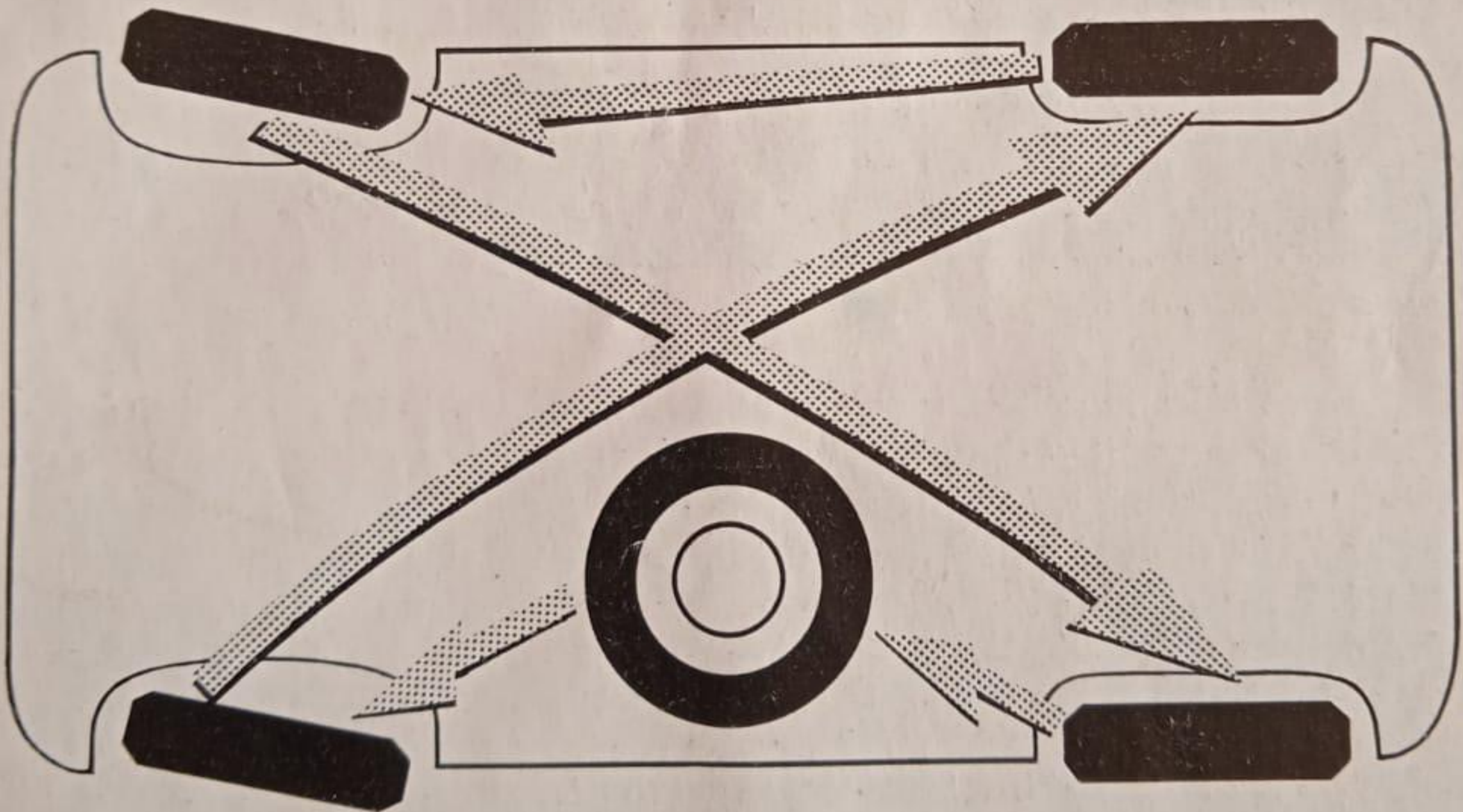
betragen. Falscher Luftdruck bewirkt:

schlechte Straßenlage,
unregelmäßige Reifenabnutzung und
vorzeitiges Altern der Reifen

(Brüchigwerden usw.).

Wenn Sie die Räder nach dem gezeigten Schema untereinander auswechseln (etwa alle 7500 km), dann haben Sie die Gewähr für gleichmäßige Reifenabnutzung. (Radausbau siehe Seite 27)

Gummiteile sind sehr empfindlich gegen Öl, Fett und übermäßige Wärme. Beim Abstellen des Wagens ist daher hierauf Rücksicht zu nehmen. Unbenützte Reifen (z. B. Reifen mit Winterprofil) sollten nur in kühlen, feuchten Räumen aufbewahrt werden.



Austauschen der Räder

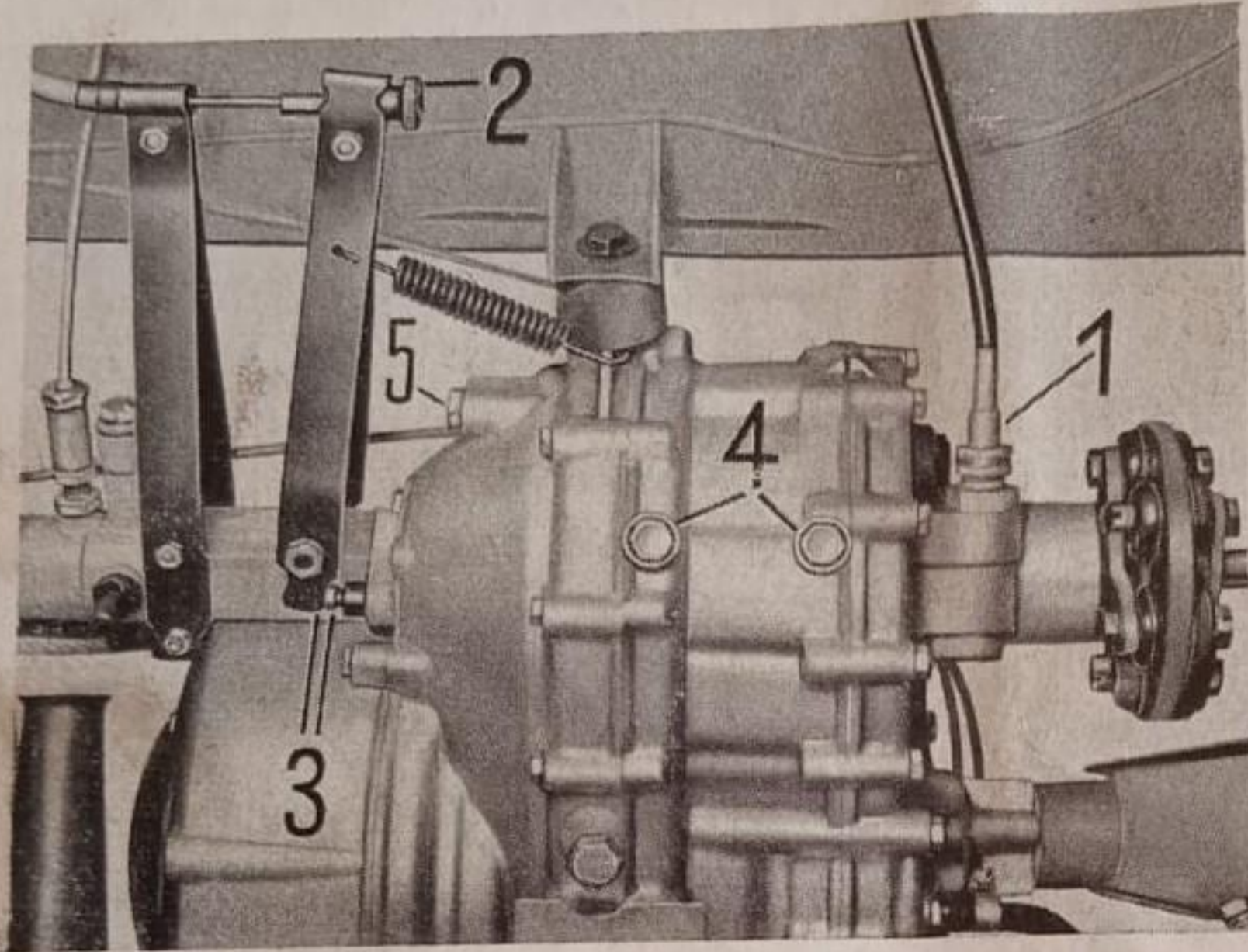
Das Öl im Getriebe

sorgt für die Schmierung der Getriebe- und Kupplungsteile. Ein gewisser Betrag des Öles dient auch zur Schmierung des rechten Kurbelwellenlagers. Es liegt daher auf der Hand, daß der Ölstand im Getriebe

jeiner gewissenhaften Kontrolle unterliegen muß. Die Füllmenge beträgt 800 ccm,

über $+ 10^{\circ} \text{C}$ Außentemperatur Öl der Gruppe SAE 40—50
unterhalb $+ 10^{\circ} \text{C}$ Außentemperatur Öl der Gruppe SAE 20.

Alle 15000 km sollte die Ölfüllung erneuert werden. Die Einfüllschraube befindet sich oben am Getriebegehäuse, die zwei Ablassschrauben unterhalb des Getriebe- und des Kupplungsgehäuses.



Motor von unten:

- 1 Tachometerantrieb
- 2 Nachstellschraube für Kupplung
- 3 Kupplungsstifte
- 4 Ölablassschraube für Getriebeöl
- 5 Kontrollschraube für Getriebeöl

Zur Kontrolle des Ölstandes — die mindestens alle 2500 km durchgeführt werden soll — befindet sich seitlich am Kupplungsgehäuse eine Kontrollschraube. Die vorgeschriebene Ölmenge ist dann vorhanden, wenn nach dem Herausdrehen dieser Schraube das Öl gerade herausläuft. Falls an dieser Stelle kein Ölaustritt feststellbar ist, muß die Füllung ergänzt werden.

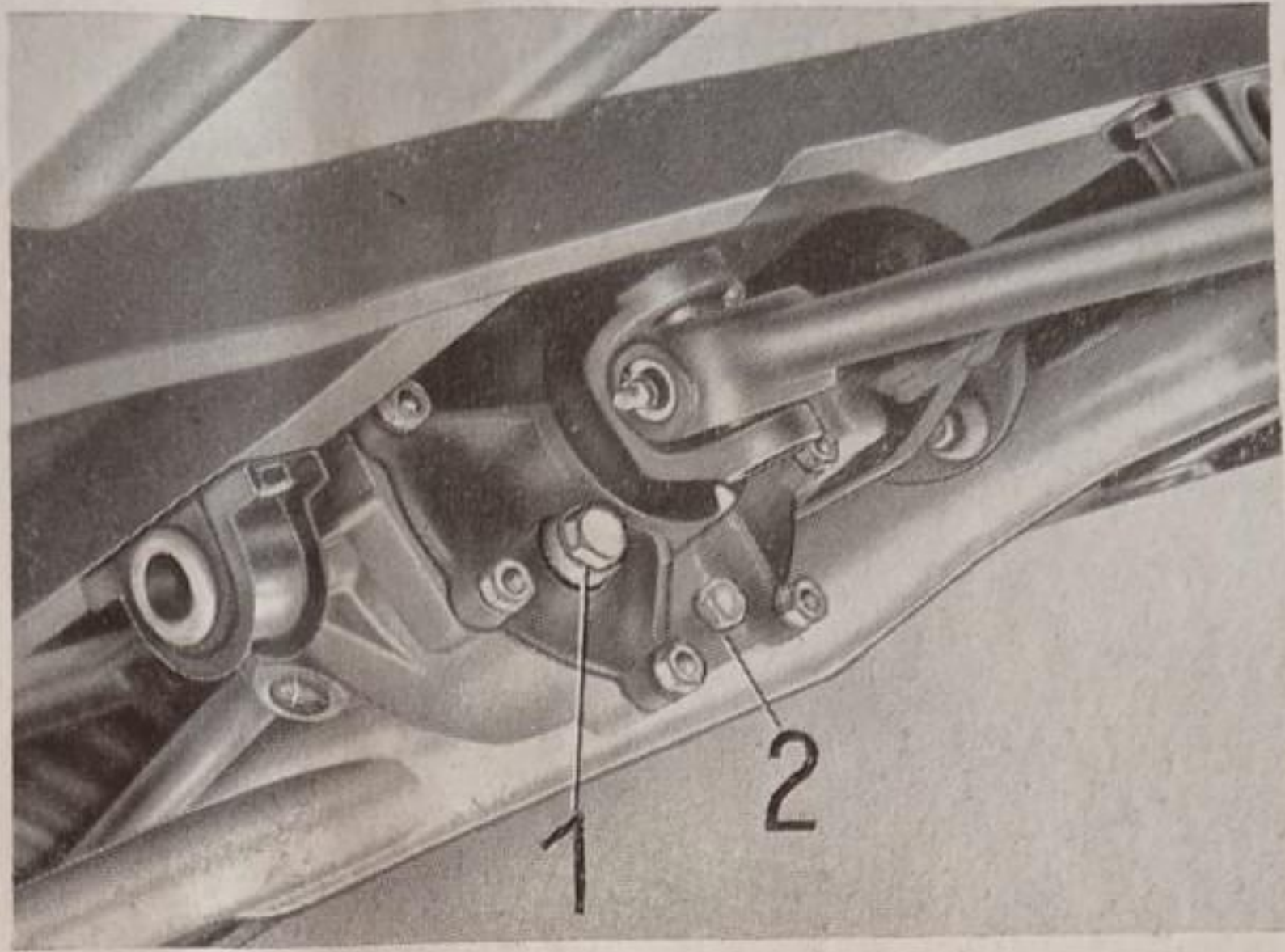
Das Öl im Hinterachsgetriebe

Hier beträgt die Füllmenge 250 ccm, die dann erreicht ist, wenn das Öl soweit aufgefüllt ist, bis es an der Einfüllöffnung überläuft. Die Ablassschraube befindet sich unterhalb des Einfüllstutzens. Wir empfehlen

Veedol-Öl Hypoid SAE 90 (für Sommer und Winter).

Das Erneuern der Füllung ist nach 15000 km Fahrzeit vorzunehmen.

- 1 Öleinfüll- und
Kontrollschraube
- 2 Ablassschraube am
Hinterachsgetriebe

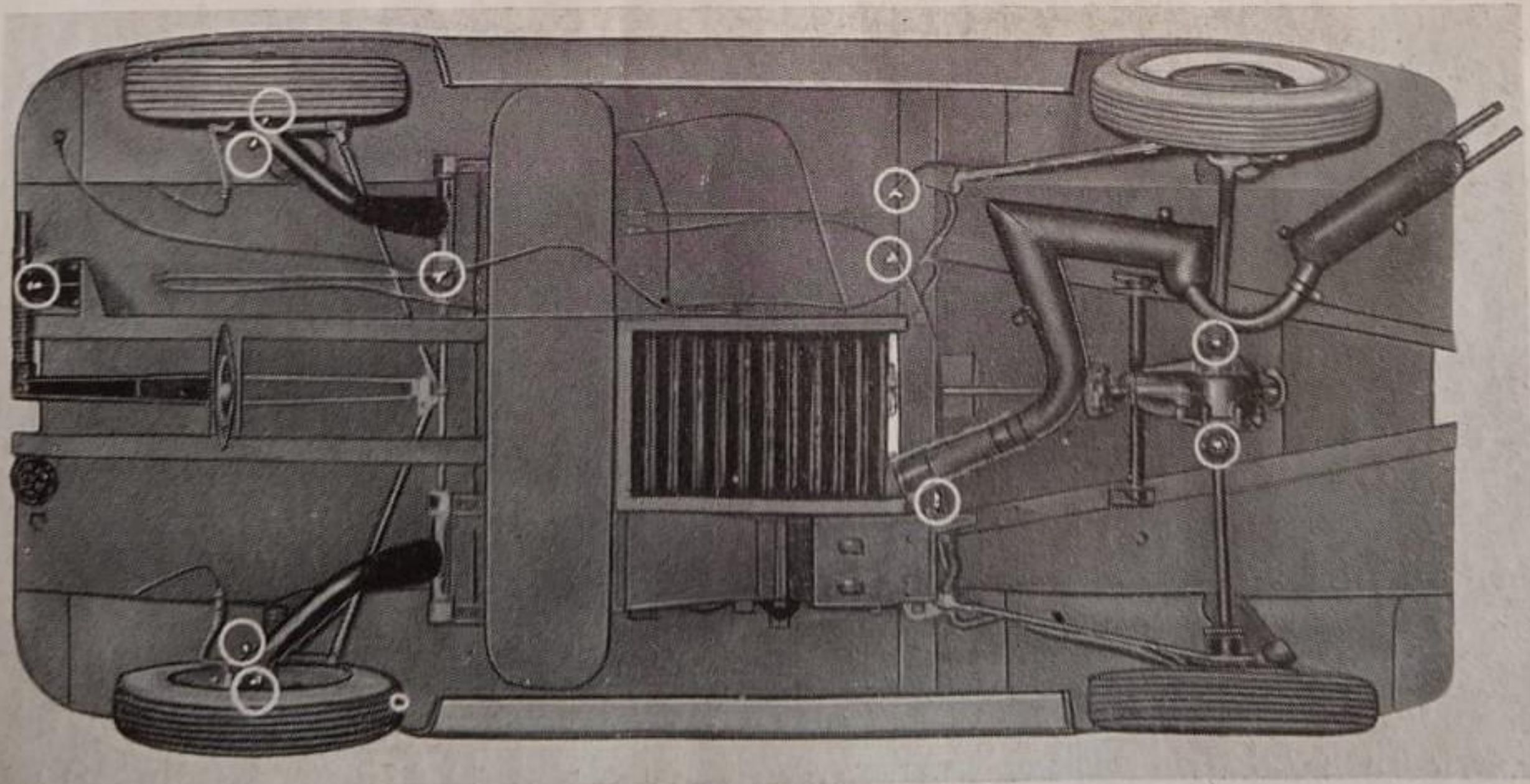


Das Abschmieren

Das Abschmieren des Fahrzeuges empfehlen wir alle 2500 km durchzuführen. Nachstehende 11 Schmierstellen sind mit der Fettpresse zu behandeln:

- an den Bremsseilen für die Handbremse
(am langen Seil zwei, am kurzen Seil eine),
- am Seil für die Kupplung eine,
- an den Kreuzgelenken je eine,
- an den beiden Achsschenkeln je zwei und
- am Lenkgehäuse eine.

Gleichzeitig ist die Pedallagerung von Bremse, Kupplung und Gas abzuschmieren.



Die Schmierstellen

Nach den ersten 7500 km soll das
außen durchgeblasen werden. Steht keine Preßluft zur Verfügung,
kann durch Ausklopfen der Patrone gegen eine harte Unterlage der
angesetzte Schmutz größtenteils entfernt werden.

Der Microniceinsatz sollte unbedingt alle 15000 km erneuert werden.
Werden übermäßig Staub-Straßen befahren, so muß dieser Austausch
entsprechend früher erfolgen. Zu beachten ist, daß die Reinigung
keinesfalls mit einer Flüssigkeit erfolgt, da hierdurch das Papierfilter
zerstört wird. Sicher wissen Sie, daß ein verunreinigtes Filter schlechte
Motorleistung und eine spürbare Erhöhung des Kraftstoff-Verbrauches
zur Folge hat.



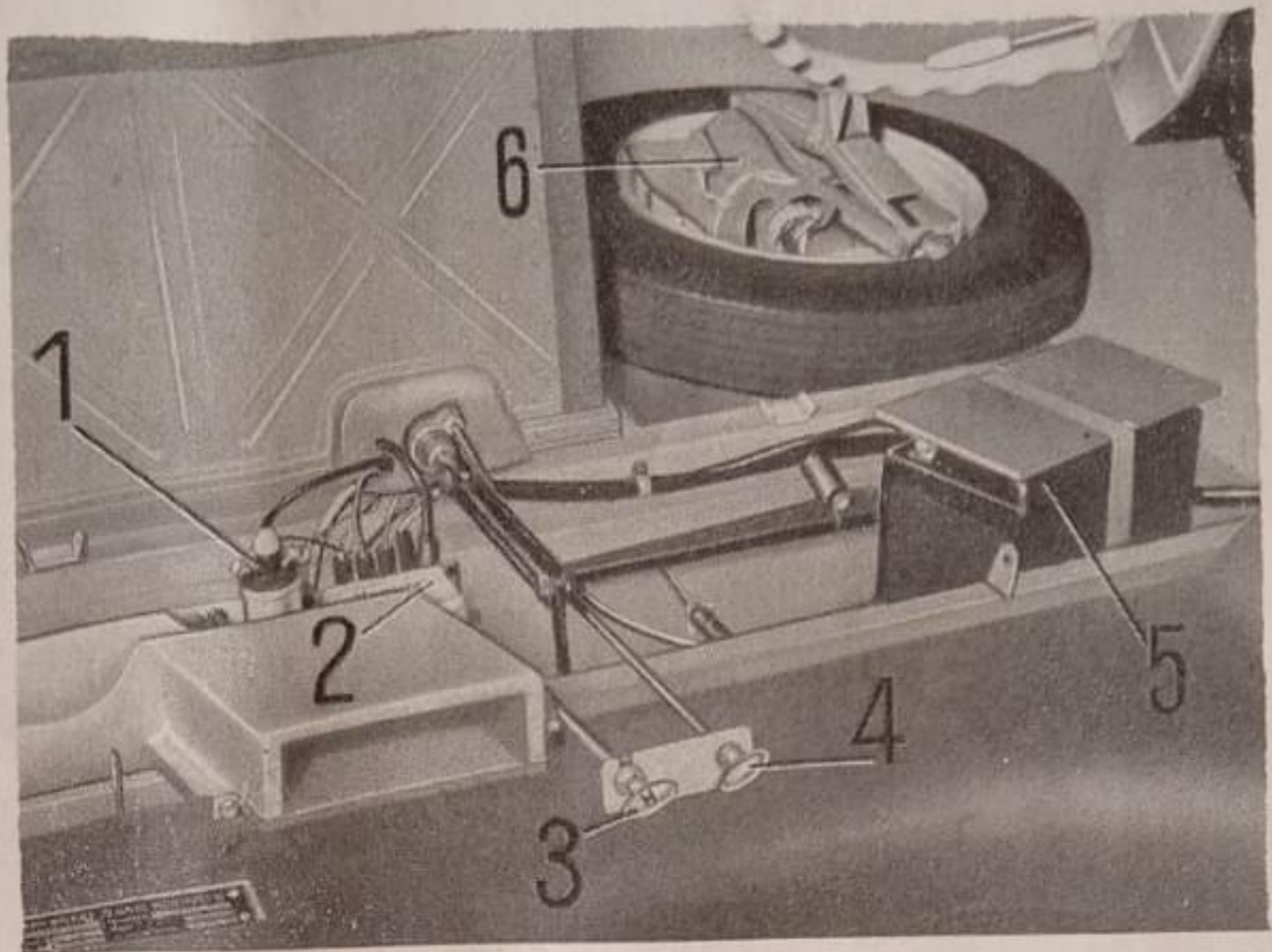
Luftfilter zerlegt

Die Heizung

Die Heizung kann mittels des rechts unter dem Fahrersitz liegenden
Betätigungsknopfes eingeschaltet und reguliert werden. Durch Ziehen
des Knopfes nach außen kann die Fördermenge reguliert werden. Be-
findet sich der Bedienungsknopf in der gewünschten Stellung, so kann
dieser durch eine Drehung nach rechts in seiner Lage festgestellt
werden.

Durch die sehr dicht schließenden Wagenfenster kann, wenn diese
geschlossen sind, innerhalb des Fahrzeuges ein gewisser Überdruck
bei eingeschalteter Heizung entstehen, der die Wirkung derselben
vermindern kann. Es ist dann notwendig, daß eines der seitlichen Ver-
stellfenster einen kleinen Spalt geöffnet wird.

- 1 Zündspule
- 2 Regler für die Lichtmaschine
- 3 Regulierknopf für die Heizung
- 4 Starterzug
- 5 Batterie
- 6 Reserverad, Werkzeug und Wagenheber



Die Batterie

Da die Platten der Batterie eine gewisse Saugfähigkeit aufweisen, ist es erforderlich, innerhalb von 10 Tagen nach der Neuladung den Säurestand zu ergänzen. Hierbei darf nur so viel destilliertes Wasser aufgefüllt werden, bis der Flüssigkeitsspiegel etwa 2 mm über den Platten liegt. Etwa alle 2500 km sollte der Säurestand nachgesehen werden. Zum Nachfüllen darf nur destilliertes Wasser verwendet werden (niemals Säure!). Wird das Fahrzeug längere Zeit stillgelegt, so ist es ratsam, die Batterie auszubauen und etwa alle 4 Wochen einer Fachwerkstätte zum Nachladen zu übergeben.

Während des Winters ist die Batterie besonders pfleglich zu behandeln und stets in gut geladenem Zustand zu halten, da die Kapazität derselben der Außentemperatur entsprechend abnimmt.

Die Zündkerze

Die beim JANUS-Motor verwendeten Zündkerzen

Bosch 240/14 u 2

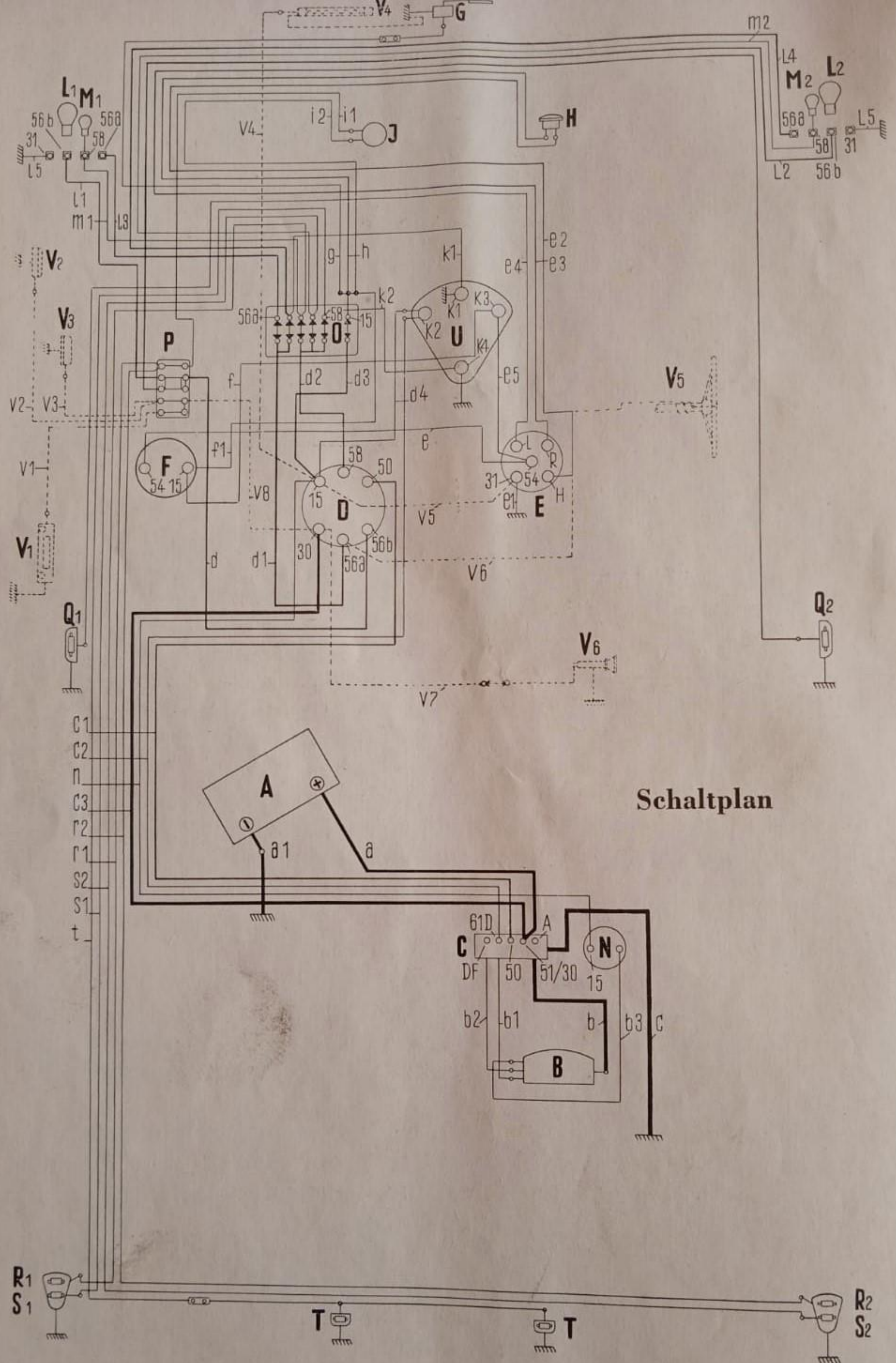
Beru W 240 P 11 S

wurden in langem Versuchsbetrieb ausgewählt. Beim Ersatz der Zündkerze sollte daher nur eine Kerze mit der oben vermerkten Bezeichnung verwendet werden.

Der Abstand der Elektroden soll 0,7 mm betragen. Durch Beobachtung des sogenannten Kerzengesichtes können Sie sich ein Bild über den Zustand des Motors oder auch über Ihre Fahrweise machen

Verrußte Kerze: Vergasereinstellung zu fett
oder Motor wird nicht genügend warm gefahren.

Verbrannte Kerze: Vergasereinstellung zu mager
oder Zündung falsch eingestellt
oder Motor verrußt.



Schaltplan

Erläuterungen zum Schaltplan

<p>A — Batterie</p> <p>B — Anlasser-Lichtmaschine</p> <p>C — Regler</p> <p>D — Anlaß-Lichtschalter</p> <p>E — Blinkschalter und Horn</p> <p>F — Blinkgeber</p> <p>G — Scheibenwischermotor</p> <p>H — Signalhorn</p> <p>J — Bremslichtschalter</p> <p>K₁ — Kontrolllampe für Fernlicht</p> <p>K₂ — Kontrolllampe für Lichtmasch.</p> <p>K₃ — Kontrolllampe für Blinklicht</p> <p>K₄ — Beleuchtung für Tachometer</p> <p>L₁ — Zweifadenlampe links</p> <p>L₂ — Zweifadenlampe rechts</p> <p>M₁ — Standlicht links</p> <p>M₂ — Standlicht rechts</p>	<p>N — Zündspule</p> <p>O — Sicherungsdose</p> <p>P — Anschlußbrücke</p> <p>Q₁ — Blinkleuchte links</p> <p>Q₂ — Blinkleuchte rechts</p> <p>R₁ — Bremslicht links</p> <p>R₂ — Bremslicht rechts</p> <p>S₁ — Schlußlicht links</p> <p>S₂ — Schlußlicht rechts</p> <p>T — Kennzeichenlampe</p> <p>U — Armaturenbrett</p> <p>V₁ — Radio</p> <p>V₂ — Innenbeleuchtung</p> <p>V₃ — Leselampe</p> <p>V₄ — Heizstab</p> <p>V₅ — Signalknopf</p> <p>V₆ — Zigarrenanzünder</p>
--	--

Kabelschlüssel

Bezeichg.	Kennfarbe	Quer- schnitt mm ²	von — bis
a	schwarz	10,0	Batterie + — Regler 51/30 .
a ₁	blank	16,0	Batterie — — Masse
b	schwarz	10,0	Regler A — Lichtmaschine
b ₁	blau	1,5	Regler 61 D — Lichtmaschine
b ₂	schwarz-rot	1,0	Regler DF — Lichtmaschine
b ₃	schwarz	1,0	Zündspule — Lichtmaschine
c	schwarz	16,0	Reglerbefestigungsschraube — Masse
c ₁	grün	2,5	Regler 50 — Anlaß-Lichtschalter 50
c ₂	hellblau	0,75	Regler 61 D — Armaturenbrett K ₂ (Ladekontrolllampe)
c ₃	rot	4,0	Regler 51/30 — Anlaß-Lichtschalter 30
d	gelb	2,5	Anlaß-Lichtschalter 56 b — Anschluß- brücke

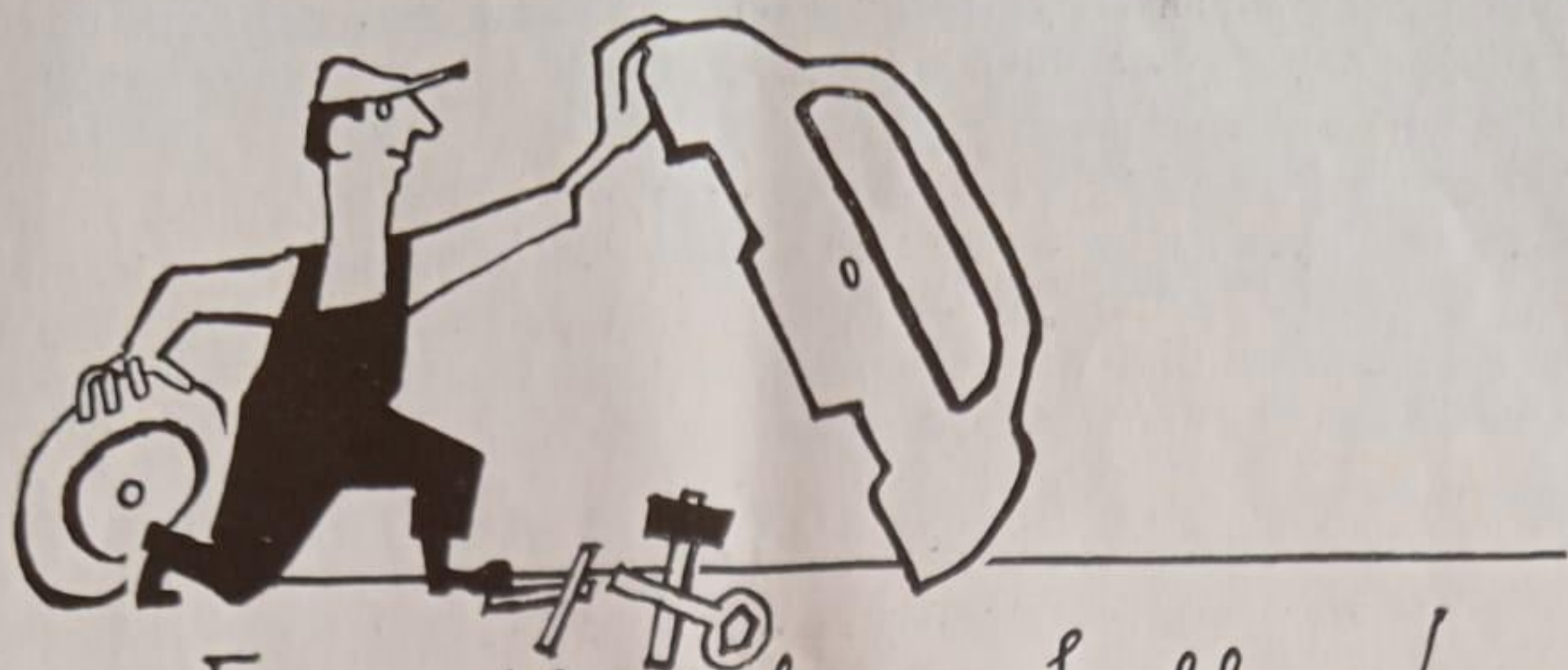
Bezeichg.	Kennfarbe	Querschnitt mm ²	von — bis
d ₁	weiß	2,5	Anlaß-Lichtschalter 56a — Sicherungsdose
d ₂	grau	2,5	Anlaß-Lichtschalter 58 — Sicherungsdose
d ₃	schwarz	2,5	Anlaß-Lichtschalter 15 — Sicherungsdose
d ₄	schwarz	0,75	Anlaß-Lichtschalter 15 — Armaturen- brett K ₂ (Ladekontrollampe)
e	schwarz-weiß-grün	1,0	Blinkschalter 54 — Blinkgeber 54
e ₁	schwarz	1,0	Blinkschalter 31 — Masse
e ₂	schwarz-gelb	1,0	Blinkschalter H — Signalhorn
e ₃	schwarz-grün	1,0	Blinkschalter R — Blinkleuchte rechts
e ₄	schwarz-weiß	1,0	Blinkschalter L — Blinkleuchte links
e ₅	blau	0,75	Blinkschalter 54 — Armaturen- brett K ₃ (Blinklichtkontrollampe)
f	blau	0,75	Armaturenbrett K ₃ — Blinkgeber 15
f ₁	schwarz-weiß-rot	1,0	Blinkgeber 15 — Sicherungsdose
g	schwarz-lila	1,5	Sicherungsdose — Scheibenwischermotor
h	braun	1,0	Sicherungsdose — Signalhorn
i ₁	schwarz-rot	0,75	Bremslichtschalter — Anschlußbrücke
i ₂	schwarz-rot	0,75	Bremslichtschalter — Sicherungsdose
k ₁	hellblau-weiß	0,75	Sicherungsdose — Armaturen- brett K ₁ (Fernlicht-Kontrollampe)
k ₂	grau-grün	0,75	Sicherungsdose — Armaturenbrett K ₄ (Tachometerbeleuchtung)
l ₁	gelb	1,5	Anschlußbrücke — Zweifadenlampe links 56 b
l ₂	gelb-schwarz	1,5	Anschlußbrücke — Zweifadenlampe rechts 56 b
l ₃	weiß	1,5	Sicherungsdose — Fernlicht 56 a links
l ₄	weiß-schwarz	1,5	Sicherungsdose — Fernlicht 56 a rechts
l ₅	braun	1,5	Scheinwerfer 31 — Masse
m ₁	grau	0,75	Sicherungsdose — Standlicht 58 links
m ₂	grau-schwarz	0,75	Sicherungsdose — Standlicht 58 rechts
n	schwarz	0,75	Zündspule 15 — Anlaß-Lichtschalter 15
r ₁	schwarz-rot	0,75	Anschlußbrücke — Bremslicht links
r ₂	schwarz-rot-weiß	0,75	Anschlußbrücke — Bremslicht rechts
s ₁	grau-rot	0,75	Sicherungsdose — Schlußlicht links
s ₂	grau-rot-weiß	0,75	Sicherungsdose — Schlußlicht rechts

Bezeichg.	Kennfarbe	Querschnitt mm ²	von — bis
t	grau-schwarz	0,75	Sicherungsdose — Kennzeichenlampe
v ₁	rot	1,5	Anschlußbrücke — Radio
v ₂	rot	1,5	Anschlußbrücke — Innenbeleuchtung
v ₃	rot	1,5	Anschlußbrücke — Leselampe
v ₄	schwarz-gelb-rot	1,5	Anlaß-Lichtschalter 15 — Heizstab
v ₅	weiß	1,5	Anlaß-Lichtschalter 15 — Blink- schalter Lichthupe
v ₆	weiß	1,5	Anlaß-Lichtschalter 56 a — Blink- schalter H Lichthupe
v ₇	schwarz	2,5	Anlaß-Lichtschalter 30 — Zigarren- anzünder
v ₈	rot	2,5	Verbindung Anlaß-Lichtschalter 30 — Anschlußbrücke

Maßnahmen zum Schutze des Fahrzeuges während längerer Stillstandsperioden

Nachstehende Arbeiten verhindern die Korrosion an Motor und Fahrgestell und garantieren die Betriebsbereitschaft Ihres Fahrzeuges bei Wiederverwendung. Zweckmäßig erledigen Sie die Arbeiten in dieser Reihenfolge:

1. Den Motor richtig warm fahren, 15—20 km,
2. Vergaser abnehmen und während der Starter ohne Zündung betätigt wird (hierzu Kerzenstecker abnehmen!), läßt man durch den Ansaugstutzen 50 ccm Korrosionsschutzöl ansaugen.
3. Vergaser, Luftfilter und Kraftstoffleitung reinigen und wieder anbauen.
4. Ölwechsel im Getriebe vornehmen.
5. Batterie ausbauen, an trockenem, frostgeschütztem Platz abstellen und alle 4—6 Wochen einer Werkstatt zur Pflege geben. (Batterie nicht ausleeren!)
6. Motor- und Fahrgestellteile, welche verölt sind, mit Pinsel und Petroleum reinigen.
7. Mit Reinigungsmittel (geeignete Mittel sind im Handel erhältlich. Gebrauchsanweisung beachten!) Karosserie waschen, nicht abspritzen. Das Abtrocknen des Fahrzeuges geschieht mit einem weichen Fensterleder.
8. Alle Chromteile mit säurefester Vaseline einreiben.
9. Sämtliche Schmierstellen laut Schmierplan abschmieren.
10. Reifendruck auf 1 atü vermindern und Fahrzeug so aufbocken, daß kein Reifen den Boden berührt.
11. Das ganze Fahrzeug durch Abdecken vor Verstaubung schützen.

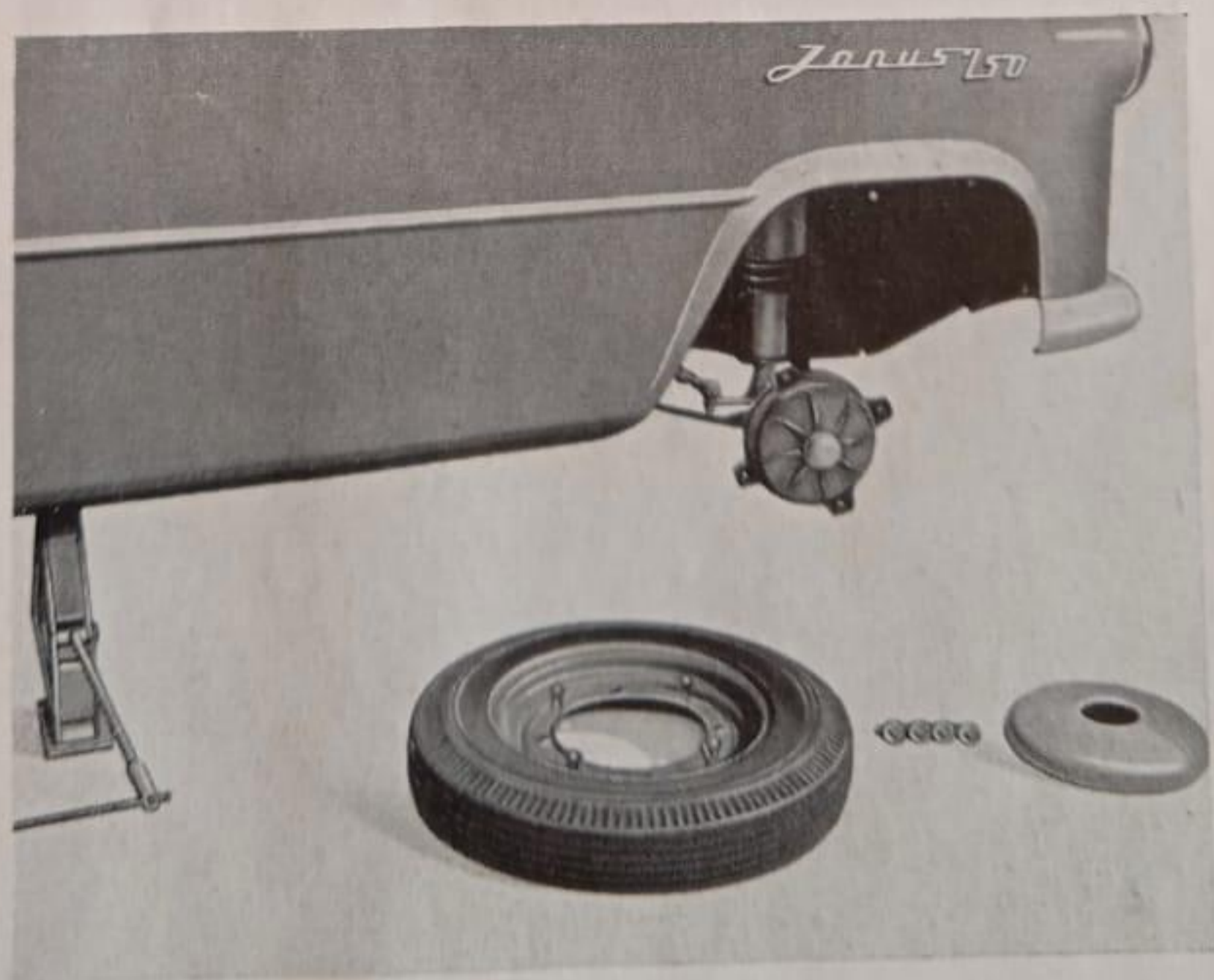


Er weiß sich zu helfen!

Der Radwechsel

Mit dem mitgelieferten Spezialwagenheber können Sie auf jeder Längsseite in Fahrzeugmitte den JANUS anheben, so daß jeweils 2 Räder frei werden. Die am Wagenheber befindliche Gummischiene ist über die Unterkante der Karosserie-Seitenwand einzuführen. Keinesfalls darf der Wagenheber in Radnähe angesetzt werden, da dort die Karosserie nicht die nötige Steifheit besitzt.

Beim Radwechsel lockern Sie nach dem Abnehmen der Radzierkappe mit Hilfe des Winkelschraubenziehers die vier Radschrauben zweckmäßigerweise vor dem Aufbocken. Dann können Sie den JANUS anheben und die Radschrauben entfernen. Vorher ist das Fahrzeug durch Festziehen der Handbremse gegen Wegrollen zu sichern.



Radwechsel

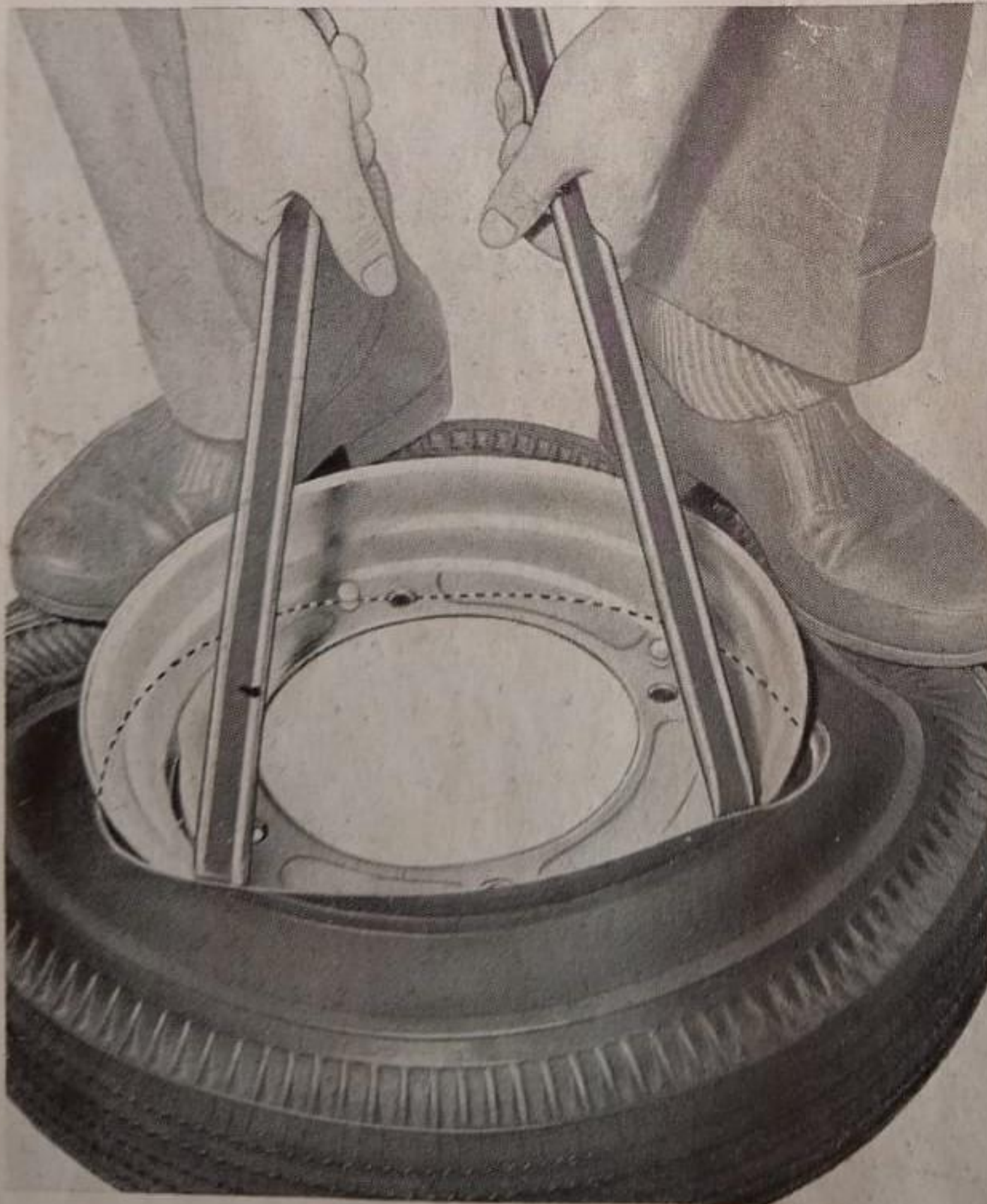
Die Radschrauben sollen beim Befestigen des Rades nicht mit übermäßiger Kraft festgezogen werden. Keinesfalls ist es hier notwendig, einen Hammer als Hilfswerkzeug zu benutzen. Auch ist es ratsam, den festen Sitz der Radschrauben gelegentlich zu überprüfen.

Die Reifenmontage

ist sehr einfach und mit geringem Kraftaufwand zu bewerkstelligen, wenn Sie in dieser Weise vorgehen:

1. Falls noch Luft im Schlauch ist, Ventilverschlußkappe entfernen und
2. damit das Ventil herausschrauben,
3. Ventil-Haltemutter entfernen,
4. Reifen auf einer Seite mit den Füßen in das Felgenbett drücken und auf der Gegenseite mit den Reifenhebern herausheben.

Der Reifen darf nicht mit Gewaltanwendung oder scharfem Werkzeug entfernt werden, da sonst das Stahlseil oder der Schlauch beschädigt werden könnten.



Reifenmontage

Das Einstellen der Spur

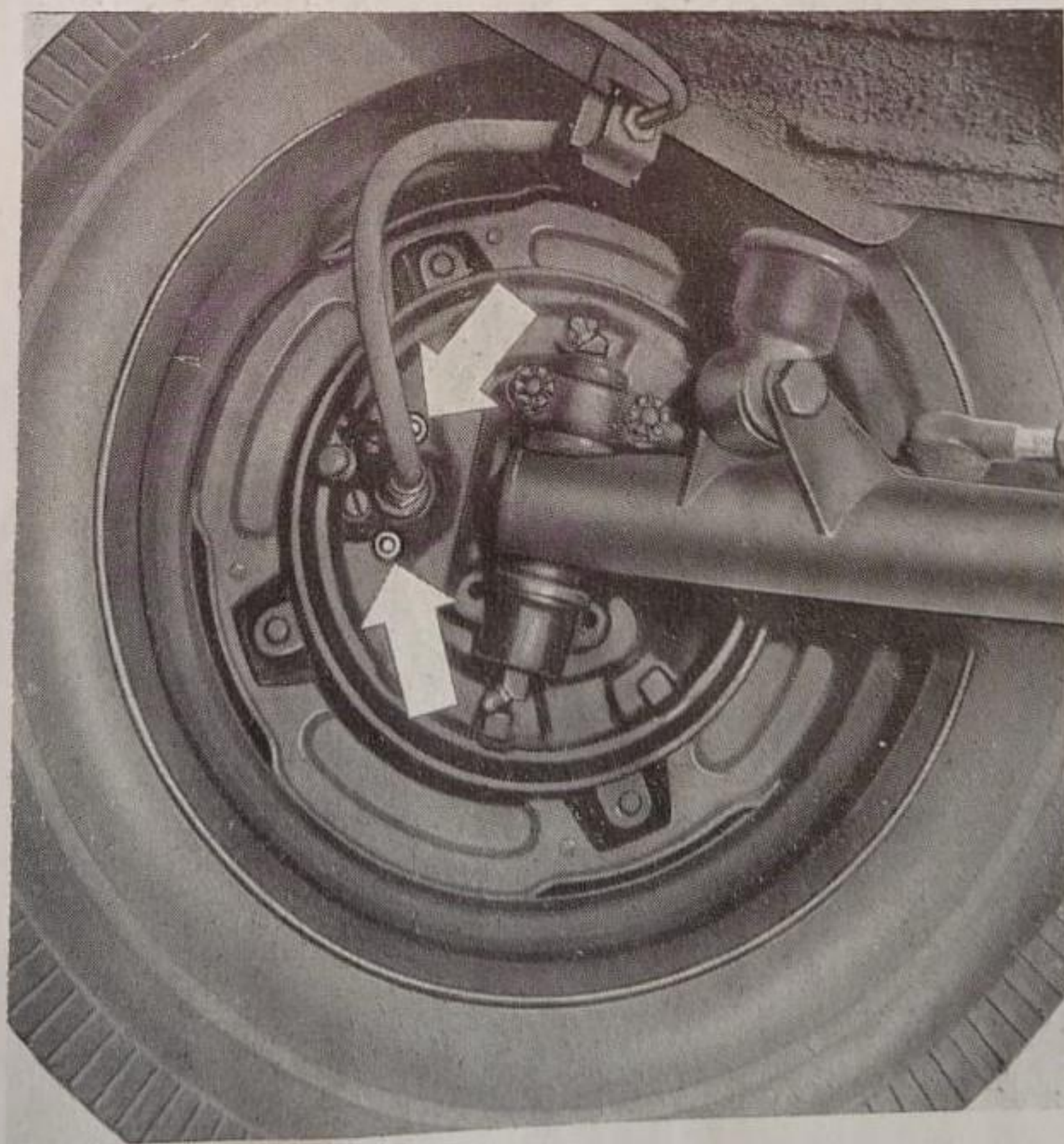
Die genaue Einstellung der Spur garantiert Ihnen geringsten Reifenverbrauch und einwandfreie Lenk- und Fahreigenschaften des JANUS. Sollte eine dieser Eigenschaften vom normalen abweichen, so empfehlen wir, zur genauen Einstellung der Spur einen unserer Vertrags Händler aufzusuchen (Spurmaß siehe technische Daten, Seite 40).

Das Nachstellen des Kupplungszuges

An den Druckstiften zum Motor soll ein Spiel von $3/10$ mm vorhanden sein. Am Ende des Kupplungszuges befindet sich eine Rändelmutter zur Einstellung dieses Abstandes. Zu beachten ist, daß die Kupplung keinesfalls zu knapp eingestellt wird, da sie sonst während der Fahrt schleifen kann (Abbildung siehe Seite 16 und 30).

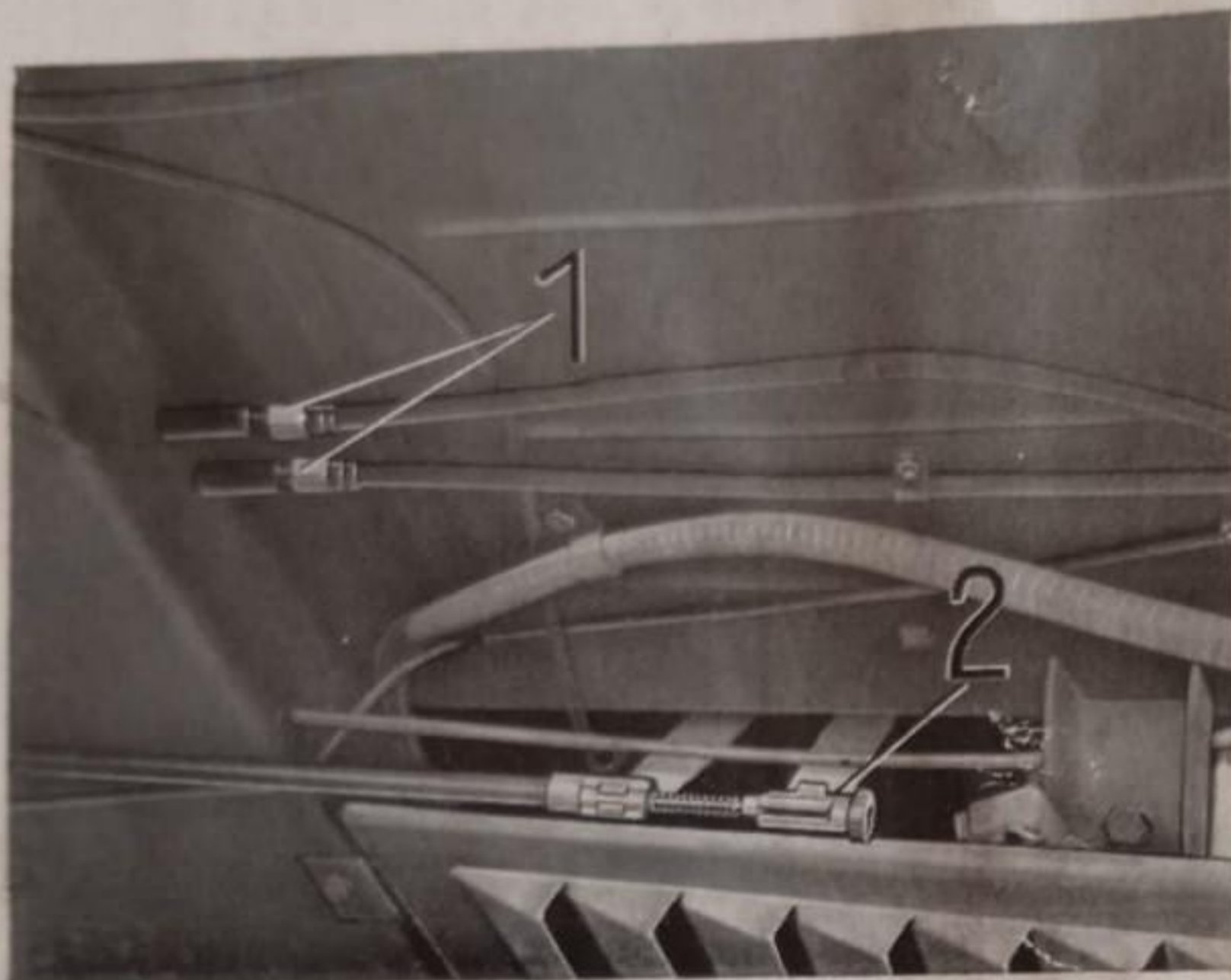
Die Bremseinstellung

Die Oldruck-Fußbremse kann in der üblichen Weise eingestellt werden. An der Bremsankerplatte sind zwei Kunststoffpilze sichtbar, nach deren Entfernen die Nachstellmutter der Bremszylinder zugänglich sind. Bei der Nachstellung ist darauf zu achten, daß die Bremsbacken einzeln soweit nachgestellt werden, bis ein leichtes Berühren der Trommel spürbar ist. Danach etwa 2 Rasten zurückgehen, unbedingt soweit, bis die Trommel ohne spürbaren Widerstand läuft.



Nachstellen
der Oldruckbremse

Auch zur Nachstellung der Handbremse müssen grundsätzlich erst die beiden hinteren Bremszylinder nachgestellt werden. Anschließend können die Handbremsseile unterhalb des Rahmens korrigiert werden. Normalerweise wird die Einstellung der Bremsen nach je 7500 km Fahrstrecke erforderlich sein. Wichtig ist das regelmäßige Überprüfen des Bremsflüssigkeitsvorrates im Hauptbremszylinder (vor dem Fußbremshebel). Gegebenenfalls nur ATE-Bremsflüssigkeit nachfüllen!



- 1 Nachstellschrauben für Handbremszüge
- 2 Nachstellschraube für Kupplung

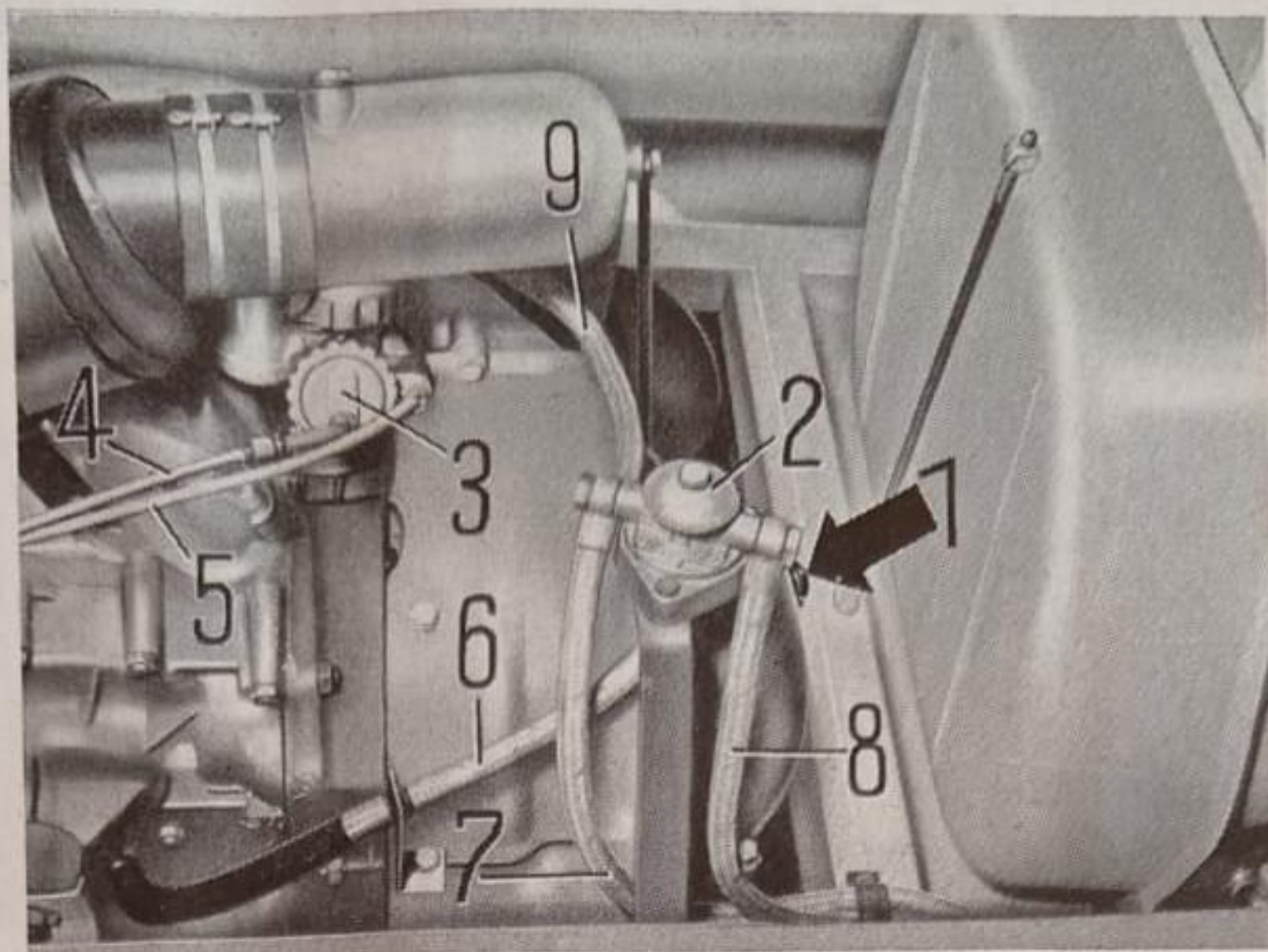
Nachstellen des Kupplungs- und der Handbremszüge

Arbeiten am Vergaser

Zum Reinigen des Vergasers ist es notwendig, diesen in seine einzelnen Bestandteile zu zerlegen. In einer mit Benzin gefüllten Schale können Sie dann die Teile mit einem feinen Pinsel reinigen (keine Drahtbürste verwenden!) und anschließend die Düsen mit Preßluft durchblasen, auch eine Luftpumpe erfüllt diesen Zweck. Die Bohrungen der Düsen dürfen keinesfalls mit einem Draht gesäubert werden!

Da an der Werkseinstellung des Vergasers nichts geändert werden darf, ist nach dem Zusammenbau nur noch die LeerlaufEinstellung vorzunehmen. Dabei soll die Leerlauf-Drehzahl nicht zu niedrig gewählt werden, falls Sie eine Meß-Möglichkeit haben: 1000—1200 Umdrehungen/Minute wären gerade recht. Bei dieser Drehzahl sollte auch gerade die rote Ladekontrollampe erlöschen.

- 1 Zündkerze
- 2 Kraftstoffpumpe
- 3 Vergaser
- 4 Gaszug
- 5 Starterzug
- 6 Unterdruckschlauch für Kraftstoffpumpe
- 7 Kraftstoffschlauch für Rücklauf
- 8 Kraftstoffzuführungsschlauch
- 9 Kraftstoffschlauch zum Vergaser



Vergaser mit Kraftstoffpumpe

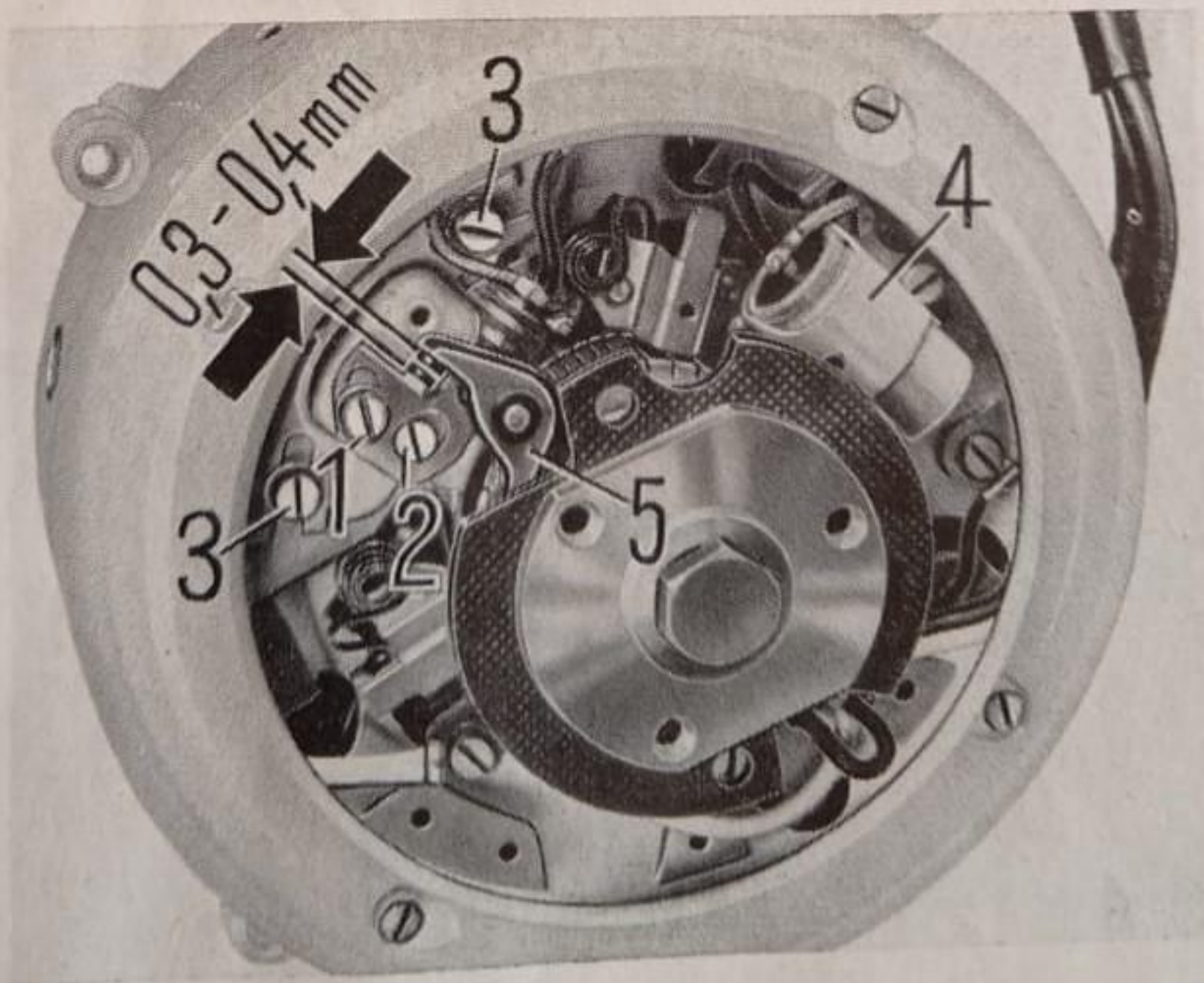
Die Lichtmaschine

Die Lichtmaschine — zugleich Anlasser beim Starten des Motors — ist unter der Motorhaube von vorne zugänglich. Sie liegt hinter dem Gebläserad. Dieses muß abgebaut werden, ehe Arbeiten an der Anlasser-Lichtmaschine durchgeführt werden können.

Nach je 7500 km Fahrzeit soll der Abstand der Unterbrecherkontakte überprüft und wenn nötig nachgestellt werden. Dieser Abstand muß 0,3 bis 0,4 mm betragen. Die Einstellung geschieht so: Zuerst ist die Halteschraube zu lockern, anschließend kann mittels der exzentrischen Schraube der vorgeschriebene Abstand eingestellt werden. Danach Halteschraube wieder festziehen!

Anläßlich dieser Überprüfung bzw. Einstellung ist auch der Schmier-

- 1 Halteschraube
- 2 Exzentrerschraube
- 3 Klemmschrauben
- 4 Kondensator
- 5 Unterbrecherhebel



Lichtmaschine

Filz der Unterbrecher...
Filz auch gut an der Nocke anliegt.

Etwa alle 30000 km sollten die Kohlebürsten und der Unterbrecher der Lichtmaschine erneuert werden.

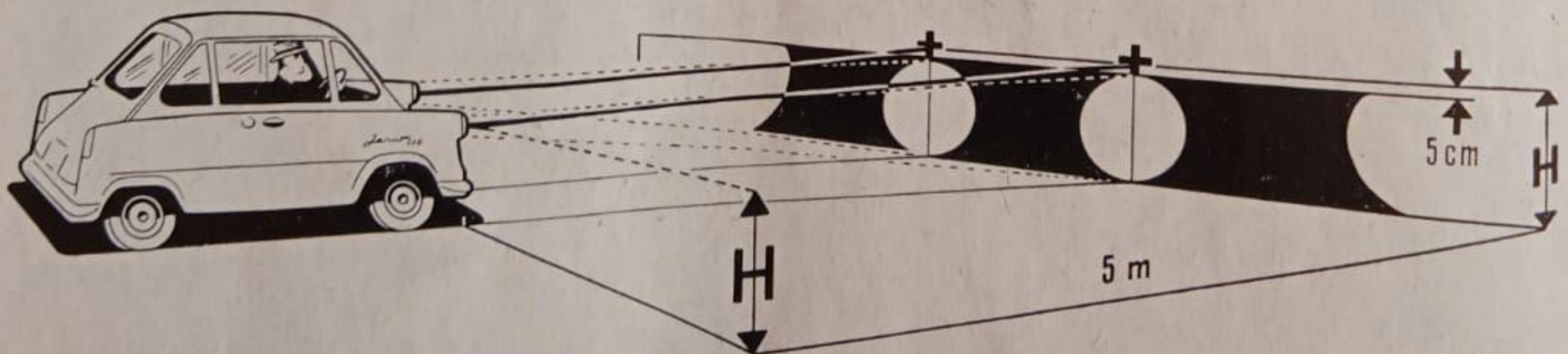
Die Lichtanlage

Die vorschriftsmäßige Einstellung der Scheinwerfer garantiert Ihnen die maximal mögliche Lichtausnutzung, wobei Sie zugleich die Gewähr dafür haben, daß Sie die übrigen Verkehrsteilnehmer nicht belästigen. Die richtige Einstellung geschieht so: In einer Entfernung von 5 m vor einer senkrechten, dunklen Wand wird das Fahrzeug mit den Scheinwerfern parallel zur Wand aufgestellt. Bei eingeschaltetem Fernlicht muß sich das Zentrum des hellen Lichtflecks an der Wand auf gleicher Höhe wie die Scheinwerfermitte befinden.

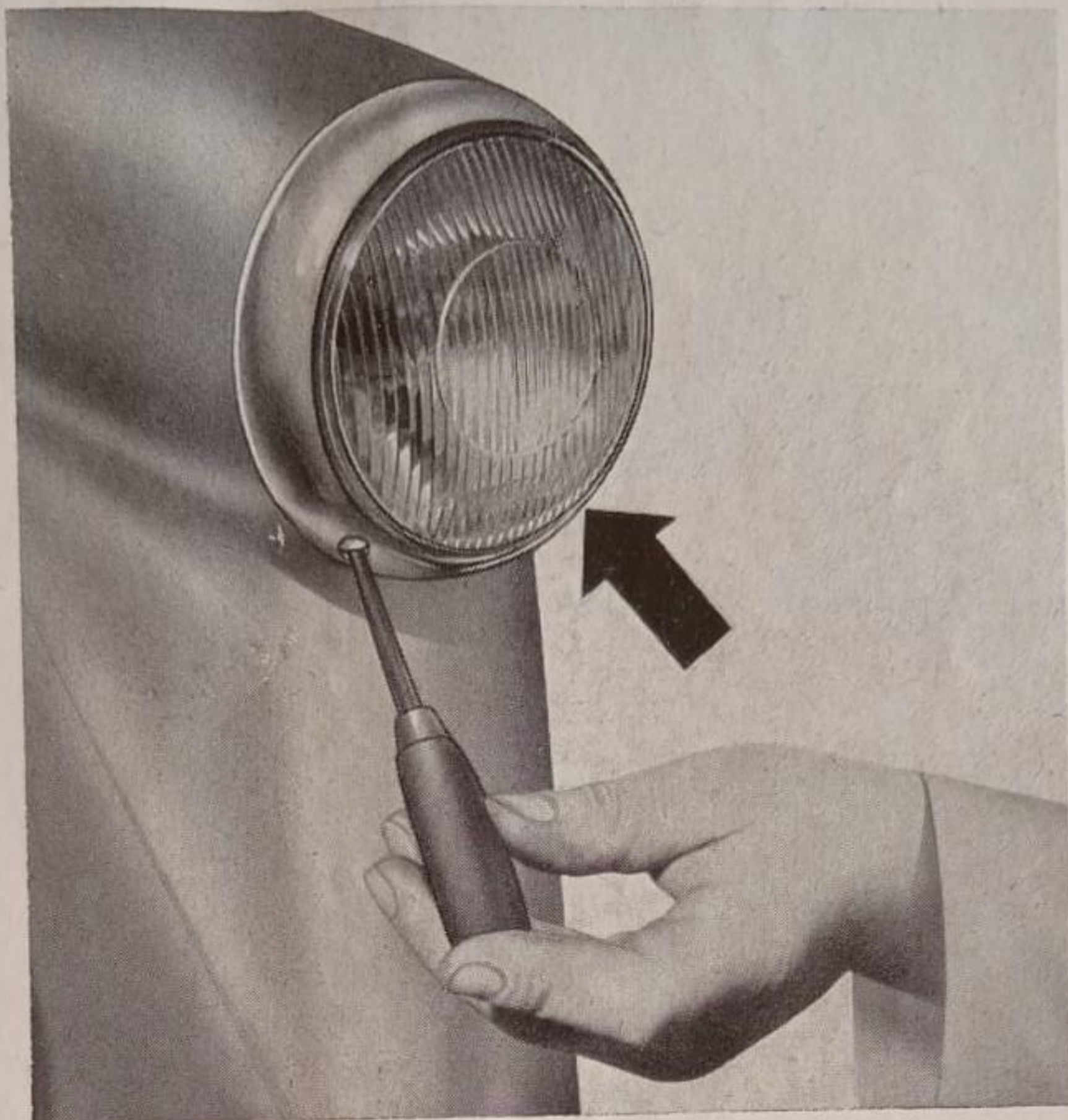
Bei Abblendlicht muß die Hell-Dunkel-Grenze 5 cm tiefer liegen, als der senkrechte Abstand von Scheinwerfermitte zum Boden beträgt. Zu beachten ist auch, daß bei eingeschaltetem Licht die Mitte des hellen Lichtflecks eines jeden Scheinwerfers in gleichem seitlichen Abstand wie die Scheinwerfer von der Fahrzeugmitte liegen.

Eine eventuell notwendige Korrektur kann mittels Schraubenzieher an den äußeren Schlitzschrauben der Scheinwerferblende ausgeführt werden.

Selbstverständlich müssen defekte Glühlampen oder Leitungen sofort erneuert werden.



Einstellen
der Scheinwerfer



Das Einrichten einer Liege

Durch Anheben der Sitzpolster nach oben entsteht eine Liege mit einer Fläche von etwa 1,8 x 1,2 m. Wird noch zusätzlich ein Kopfpolster gewünscht, so ist dies auf der Lenkradseite unterzubringen; das Lenkrad kann dabei als Unterlage benützt werden. Damit der Filzbelag der Motorhaube nicht beschädigt wird, soll beim Anheben der Sitzpolster auch zugleich die Lehne mit angehoben werden.

Als Zubehör ist ein abnehmbares Lenkrad erhältlich.

Das Abschleppen

Zur Befestigung des Abschleppseiles (es soll möglichst ein Hanf- oder Kunststoffseil verwendet werden) kann einer der beiden vorderen Kurbelarme benützt werden (siehe Seite 29). Dabei soll das Seil unmittelbar neben der Lagerung der sogen. Federstrebe befestigt werden.



Wo fehlt's denn?

Wir wünschen Ihnen nicht, daß Sie derjenige vom Tausend der JANUS-Fahrer sind, der sich mit Kerzenfäden, Wasser im Kraftstoff oder Kurzschluß zu befassen hat. Wir wollen Ihnen helfen, die betreffende Störungsquelle rasch zu erkennen und Ihnen einen Tip zur einfachen Beseitigung geben.

Bei Störungen des Motorlaufes gilt es als erstes zu unterscheiden, ob der Defekt seine Ursache an der Kraftstoff- oder Zündanlage hat. Um dies zu erforschen, schrauben Sie die Zündkerze heraus und verbinden eine als einwandfrei bekannte Ersatz-Kerze mit dem Kerzenstecker und Masse (z. B. Zylinderverkleidung). Dazu betätigen Sie kurz den Anlasser; springen an der Kerze regelmäßig Funken über, dann ist die Störungsursache an der Kraftstoffanlage zu suchen.

Störungen an der Kraftstoffanlage

Motor springt nicht an:

Tankverschluß läßt keine Luft nachströmen, so daß der Kraftstoff nicht nachfließen kann: Deckel austauschen oder kleine Bohrung säubern.

Kraftstoff-Filter verunreinigt: Ausblasen.

Kraftstoff-Hahn verunreinigt: Ausblasen. Beim Ausbauen ist darauf zu achten, daß ein Gefäß aufgestellt wird, damit der Kraftstoff nicht wegläuft.

Kraftstoff-Leitung verunreinigt: Säubern, vorher den Kraftstoffhahn schließen.

Kraftstoffpumpe arbeitet nicht: Meist genügt es, mit einem harten Gegenstand gegen das Pumpengehäuse zu klopfen. Hierbei lösen sich eventuell anliegende Ventile. Falls hierdurch die Störung nicht beseitigt werden kann, ist es notwendig, die Kraftstoffpumpe zu zerlegen und zu reinigen. Hierbei ist darauf zu achten, daß keines der in der Pumpe eingebauten Kleinteile verloren geht.

Zu beachten ist, daß die Fördermenge der Pumpe wesentlich größer ist, wenn der Gasschieber des Vergasers voll geöffnet ist. Bei Fahrzeugen, die wegen zu geringer Fördermenge beim Anlassen aus diesem Grunde nicht anspringen, kann daher durch Vollgasgeben Abhilfe geschaffen werden.

Vergaser arbeitet nicht: Ausbauen, zerlegen, mit Benzin auswaschen, möglichst mit Preßluft (notfalls Luftpumpe verwenden) ausblasen, zusammenbauen und nach Vorschrift einstellen (siehe technische Angaben).

Bei unregelmäßiger Kraftstoffzufuhr können alle die oben beschriebenen Störungsquellen in Frage kommen. Es ist daher in entsprechender Weise vorzugehen.

Durch zu langes Betätigen des Starterzuges kann es vorkommen, daß der Motor trotz einwandfreier Zünd- und Kraftstoffanlage nicht anspringt; der Motor ist „ersoffen“.

Kraftstoffhahn schließen, Vollgas geben und Motor mit Anlasser durchdrehen (ca. 15 Sekunden). Springt der Motor nicht an, muß die Kerze überprüft werden. Nach Anspringen des Motors Kraftstoffhahn öffnen.

Störungen an der Zündanlage

Anlasser zieht nicht durch: Batterie zu schwach, oder schlechter Massekontakt von Batterie zu Masse.

Motor springt trotz Arbeiten des Anlassers nicht an: Kerze defekt, Stromzuführungen nicht in Ordnung, Zündspule arbeitet nicht.

Zündung setzt während des Motorlaufes aus: Siehe vorher mögliche Ursachen.

Starker Kontaktabbrand am Unterbrecherkontakt: Kondensator defekt.

Batterieladung zu gering: Reglereinstellung falsch, von BOSCH-Dienst einstellen lassen. Batterie defekt.

Sonstige Unregelmäßigkeiten

Motor springt schlecht an:

in kaltem Zustand: Leerlauf-Luftregulierschraube weiter eindrehen (auch im Winter) Motor hat Nebenluft, Störung durch Händler beseitigen lassen.

in warmem Zustand: Leerlauf - Luftregulierschraube herausdrehen (im Sommer mehr Leerlaufluft geben!), Schwimmernadelsitz dichtet nicht ab, reinigen, eventuell Schwimmergehäusedeckel mit Nadel erneuern.

Motor läuft unregelmäßig:

Zündkerze defekt, Elektrodenabstand prüfen; Motor noch nicht warm gefahren, kurze Strecke mit gezogenem Starterknopf fahren. Zu ölhaltiges Gemisch, Tank leeren und Gemisch 1:25 tanken. Vergaser zu luftarm eingestellt, Leerlauf-Luftregulierschraube weiter herausdrehen, eventuell auch Leerlauf- bzw. Hauptdüse zugesetzt.

Leistung des Motors läßt nach:

Motoreinstellung nicht nach Vorschrift. Zündung und Vergaser vom Händler überprüfen lassen. Luftfilter verunreinigt, mit Preßluft ausblasen. Motor- und Auspuffanlage verrußt, reinigen lassen. Motor undicht, in Werkstatt abdichten lassen. Kolbenring fest, vom Händler in Ordnung bringen lassen. Kolben und Zylinder abgenützt, Zylinder ausschleifen und Kolben erneuern.

Motor „klingelt“:

Kurzzeitiges Klingeln beim Beschleunigen ist unbedeutend, eventuell auch ungeeignete Fahrweise, rechtzeitig in die niedrigen Gänge schalten; Zündung zu früh, Vergaser zu mager eingestellt. Falsche Zündkerze, richtigen Wärmewert beachten. Kompressionsraum durch Ölkohleinsatz zu klein geworden. Überhitzung des Motors durch verlegte Kanäle oder verunreinigte Auspuffanlage.

Bremswirkung schlecht:

Bremsbeläge verschmiert, mit Benzin auswaschen, Abdichtung untersuchen, eventuell erneuern. Bremsbeläge abgenützt, erneuern.

Einseitige Reifenabnutzung:

Falscher Luftdruck, falsche Spureinstellung.



Der Techniker spricht!

Technische Angaben

Motor

Hersteller	Zündapp-Werke G.m.b.H., Nürnberg-München, Werk Nürnberg
Arbeitsweise	Zweitakt
Zylinderzahl und -Anordnung	1, liegend
Bohrung	67 mm
Hub	70 mm
Hubraum	248 ccm - 245 ccm nach Steuerformel
Verdichtung	1 : 6,7
Betriebsdrehzahl	4500—5500 U/min
Höchst-drehzahl	5600 U/min
Motorleistung	14 PS bei 5000 U/min
Höchstes Drehmoment	2,15 mkg bei 4800 U/min
Kolben	Leichtmetall
Kolbenspiel	0,07 mm
Kolbenringe	3 Verdichtungsringe
Kolbenbolzenlagerung	Nadeln, in Käfig geführt
Kurbelwellenlagerung	3 Rollenlager
Pleuellager	Nadeln, in Käfig geführt
Schmierung	Mischung, 1 : 25 Öl im Kraftstoff
Kühlung	Gebläse auf Kurbelwelle
Zündung	Licht-Batteriezündung
Anlaß-Lichtmaschine	Bosch LA-ZJ 12/130 L mit automat. Zündverstellung, 12 V / 100 W (auf Kurbelwelle)
Zünderstellung	$3,5 \pm 0,5 \text{ mm} = 23^\circ \begin{matrix} +2^\circ \\ -1,5^\circ \end{matrix} \text{ v.o.T.}$
Unterbrecherabstand	0,4 mm
Zündkerze	Beru 240/14 u 2 Bosch W 240 P 11 S
Kraftstoffförderung	pneumatische Membranpumpe

Vergaser	Bing 1/26/56
Vergasereinstellung	Durchlaß 26 mm Schieber B 3 Hauptdüse 120 Nadelstellung 3 Nadeldüse 1508 Leerlaufdüse 35 Starterdüse 100 Leerlauf Luftschraube 1 1/2 Umdr. offen Micronic-Feinstfilter
Luftfilter	
Kraftübertragung	
Kraftübertragung vom Motor zum Wechselgetriebe	Kette im Oelbad Übersetzung 1 : 2,5
Kupplung	Mehrscheiben-Kupplung in Oel
Wechselgetriebe	Zündapp-Ziehkeilgetriebe mit Motor verblockt
Anzahl der Gänge	4 Vorwärts-, 1 Rückwärtsgang
Schaltung	mit Handhebel
Übersetzungen im Getriebe	1. Gang 1 : 4,16 2. Gang 1 : 2,1 3. Gang 1 : 1,33 4. Gang 1 : 1,00 Rückwärtsgang 1 : 3,975
Kraftübertragung vom Wechselgetriebe zum Hinterachsgetriebe	Gelenkwelle mit 2 Vulkollan-Gelenkscheiben
Hinterachs Antrieb	Spiralverzahnte Kegelräder mit Kegelrad-Ausgleichsgetriebe über Pendelachsen
Übersetzung	1 : 2,69
Fahrwerk	
Rahmen	selbsttragende Karosserie
Radaufhängung	vorn: spur- und sturzkonstante Kurbelarme mit Stabilisator, wartungsfrei gummigelagert hinten: Pendelachsen mit Längslenkern wartungsfrei gummigelagert
Federung	Federbeine mit 2 vorgespannten hintereinandergeschalteten Schraubenfedern, wartungsfrei
Federweg	vorn 220 mm; hinten 190 mm
Dämpfung	hydraulischer Oelstoßdämpfer
Lenkung	Zahnstangenlenkung
Gesamtübersetzung	15,9
Lenkradumdrehung von Anschlag zu Anschlag	2,43
Größter Radeinschlag	innen 25° 40'; außen 32°
Räder	Stahlscheibenräder mit Tiefbettfelge 3,00 x 12
Bereifung	4,40—12
Radeinstellung	Vorspur 2—3 mm Sturz 1° 30' Spreizung 4° 30' Nachlauf 15° = ~ 65 mm

Reifendruck	2 Personen vorn und hinten 1,4 atü 4 Personen vorn und hinten 1,7 atü
Bremsen	verrippte Trommelbremsen mit Turbokühlung, 160 ϕ x 40 mm
Fußbremse	hydraulische Vierradbremse wirksame Bremsfläche 488 cm ²
Handbremse	mit Seilzug, auf die Hinterräder wirkend, wirksame Bremsfläche 244 cm ²

Karosserie

Sitze	2 Sitzbänke, beide umlegbar als Liege mit ca. 2,1 m ² Fläche
-----------------	--

Elektrische Anlage

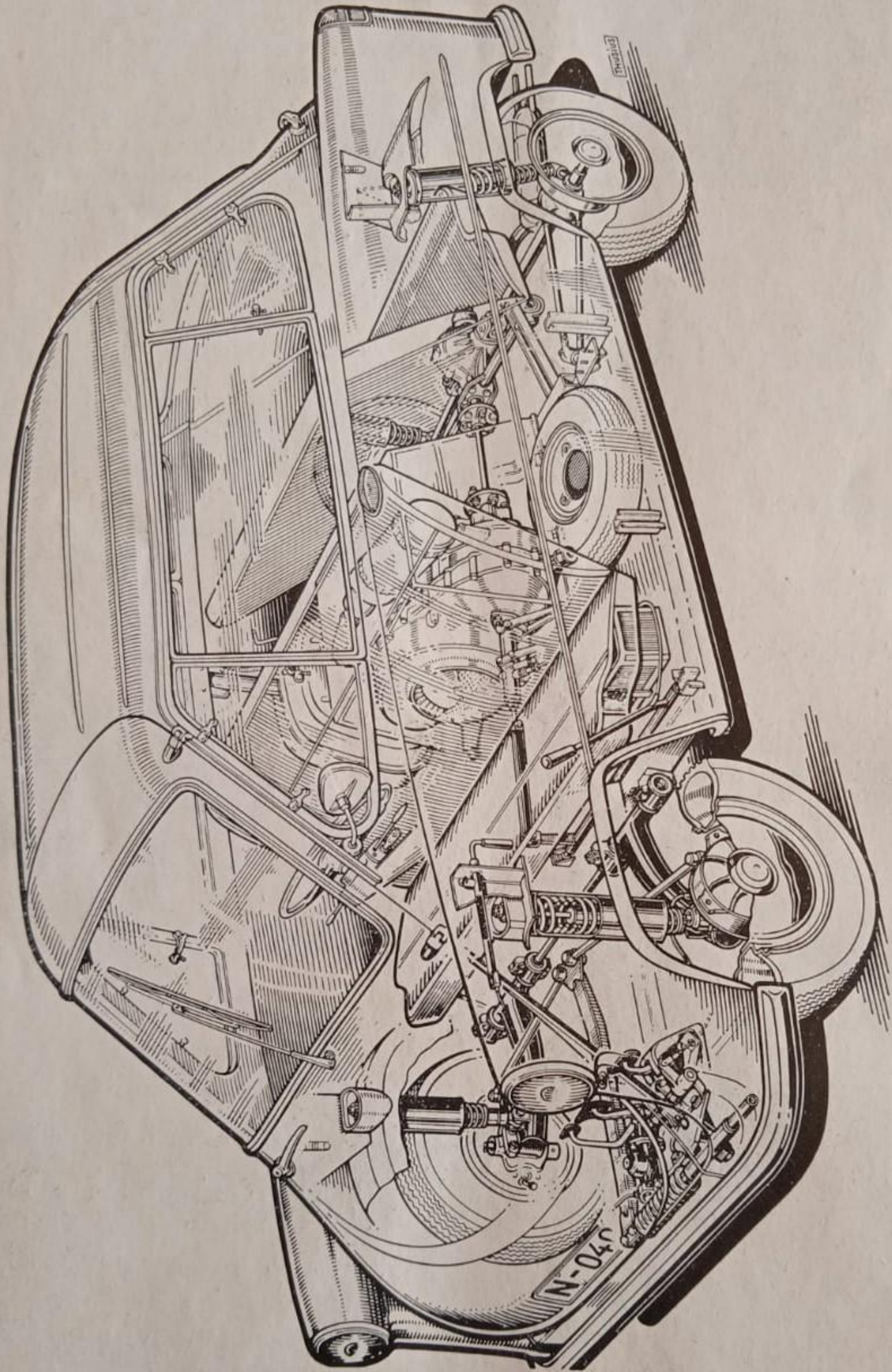
Batterie	12 Volt 24 Ah
Scheinwerfer	Lichtaustritt 130 mm ϕ , Biluxlampe 35/35 W, Standlicht 2 W
Heckleuchten	Schlußleuchten 5 W Kennzeichenleuchten 3 W Bremsleuchten 15 W
Fahrtrichtungsanzeiger	Blinkleuchten 15 W

Abmessungen und Gewichte

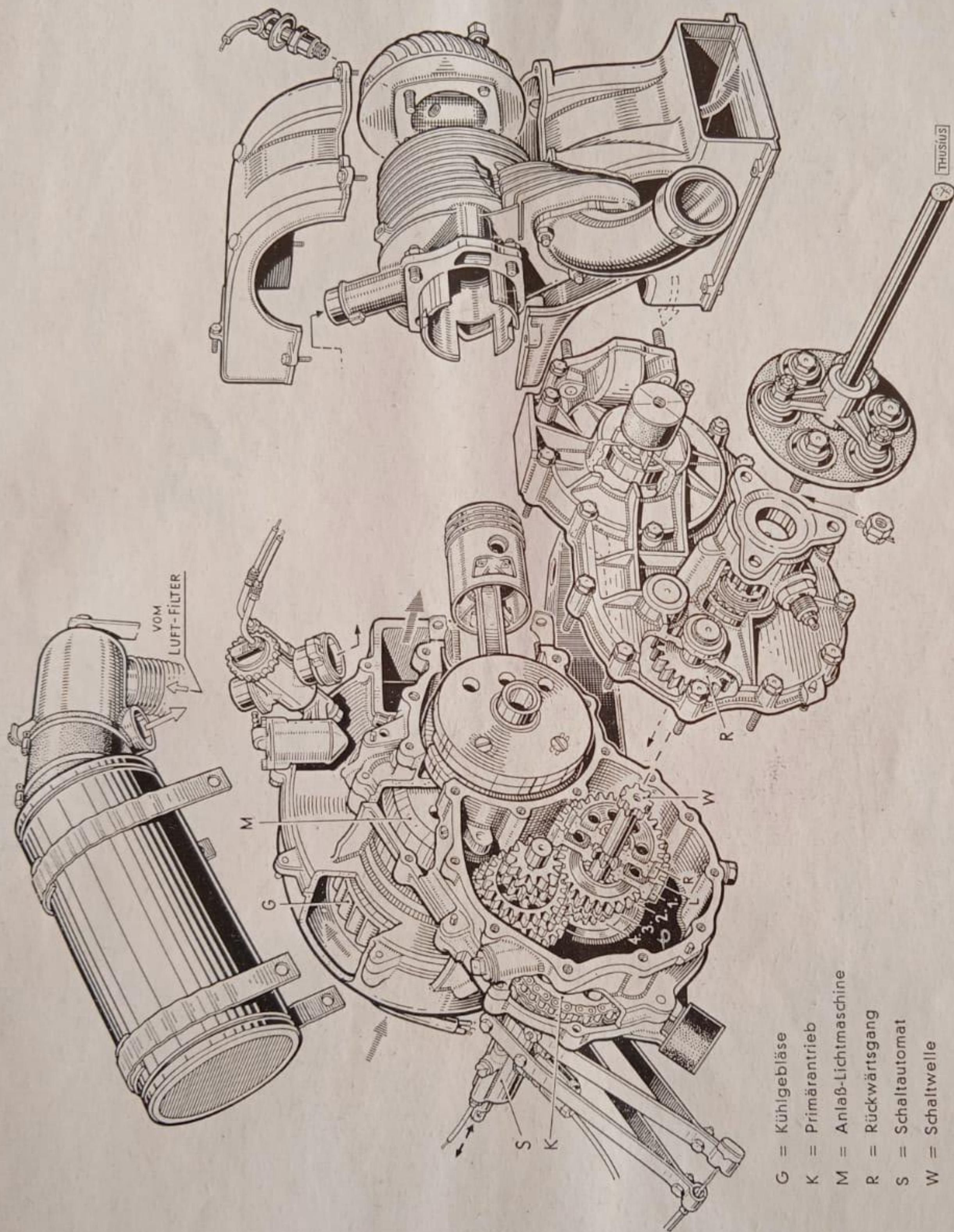
Länge	2890 mm
Breite	1410 mm
Höhe, unbelastet	1400 mm
Spurweite vorn	1150 mm
Spurweite hinten	1180 mm
Radstand	1825 mm
Bodenfreiheit (mit 4 Personen besetzt)	135 mm
Wendekreis	ca. 8,0 m
Eigengewicht	425 kg
Zulässige Belastung	300 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	725 kg
Leistungsgewicht, leer	30 kg/PS
Höchstgeschwindigkeit	bis 80 km/h
Steigvermögen	28 %
Kraftstoffverbrauch	bei 40 km/h = ca. 4,4 Ltr. Gemisch für 100 km bei 60 km/h = ca. 5,5 Ltr. Gemisch für 100 km (bei gleichbleib. Geschwindigkeit)

Füllmengen

Kraftstoffbehälter	21 Liter, davon 4 Liter Reserve	3 l reserve
Getriebe	800 ccm Motorenoel SAE 20 im Winter SAE 40-50 im Sommer	
Hinterachsgetriebe	250 ccm Veedol-Hypoid- Getriebeoel SAE 90	



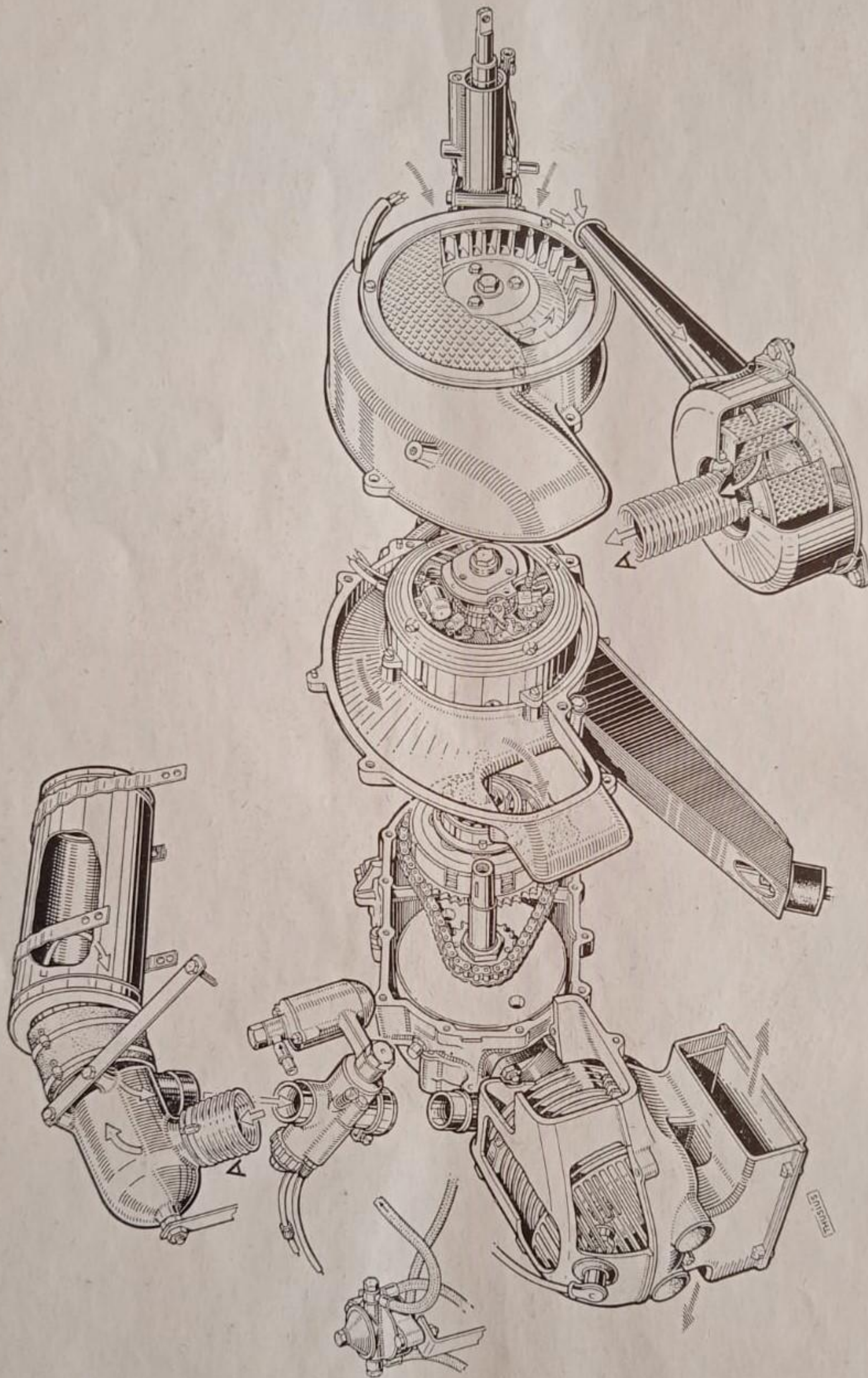
Janus 250 — Gesamtansicht



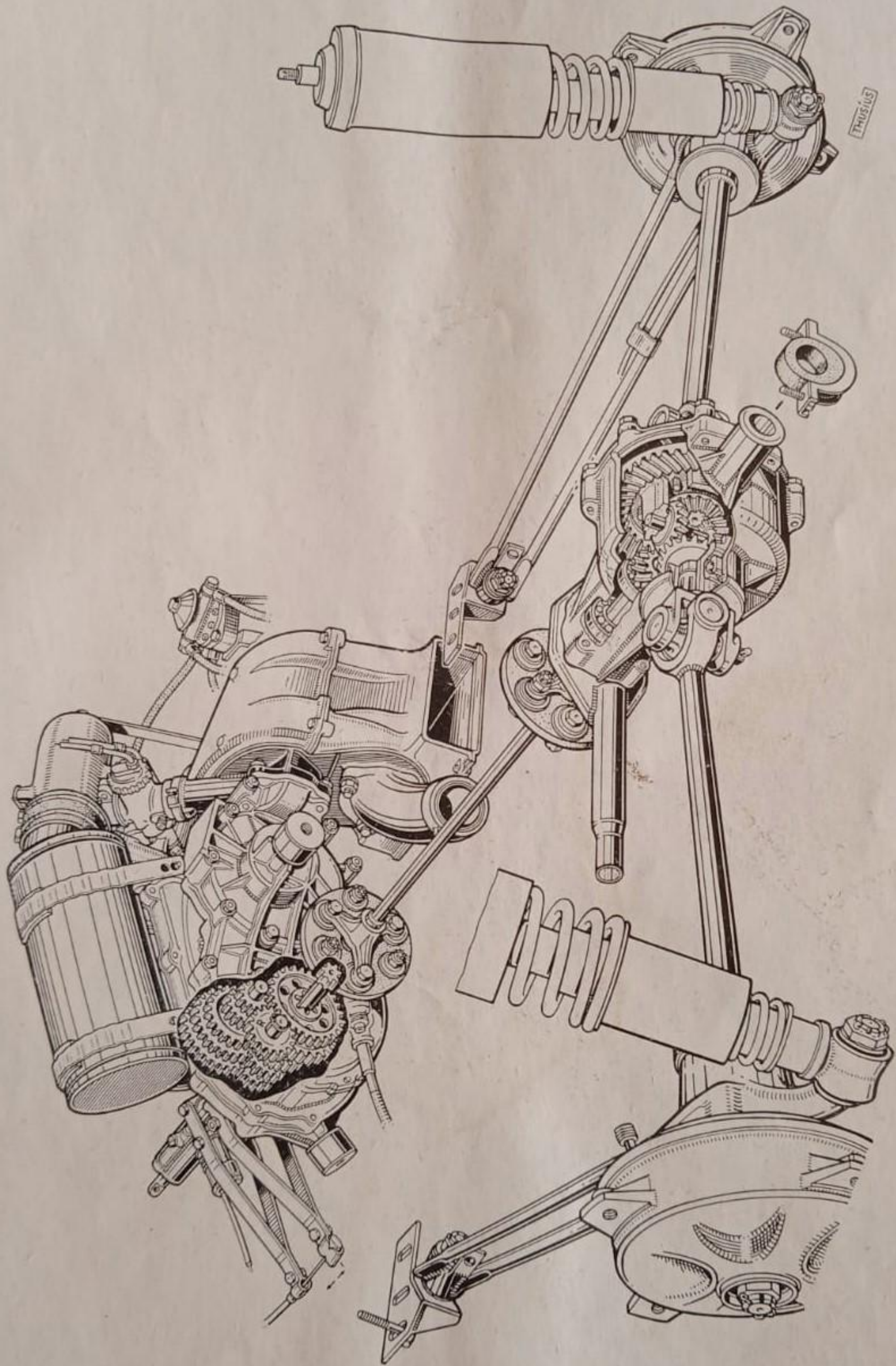
- G = Kühlgebläse
- K = Primärtrieb
- M = Anlaß-Lichtmaschine
- R = Rückwärtsgang
- S = Schaltautomat
- W = Schaltwelle

(Anmerkung: Die Getriebezahnräder sind etwas verschoben dargestellt.)

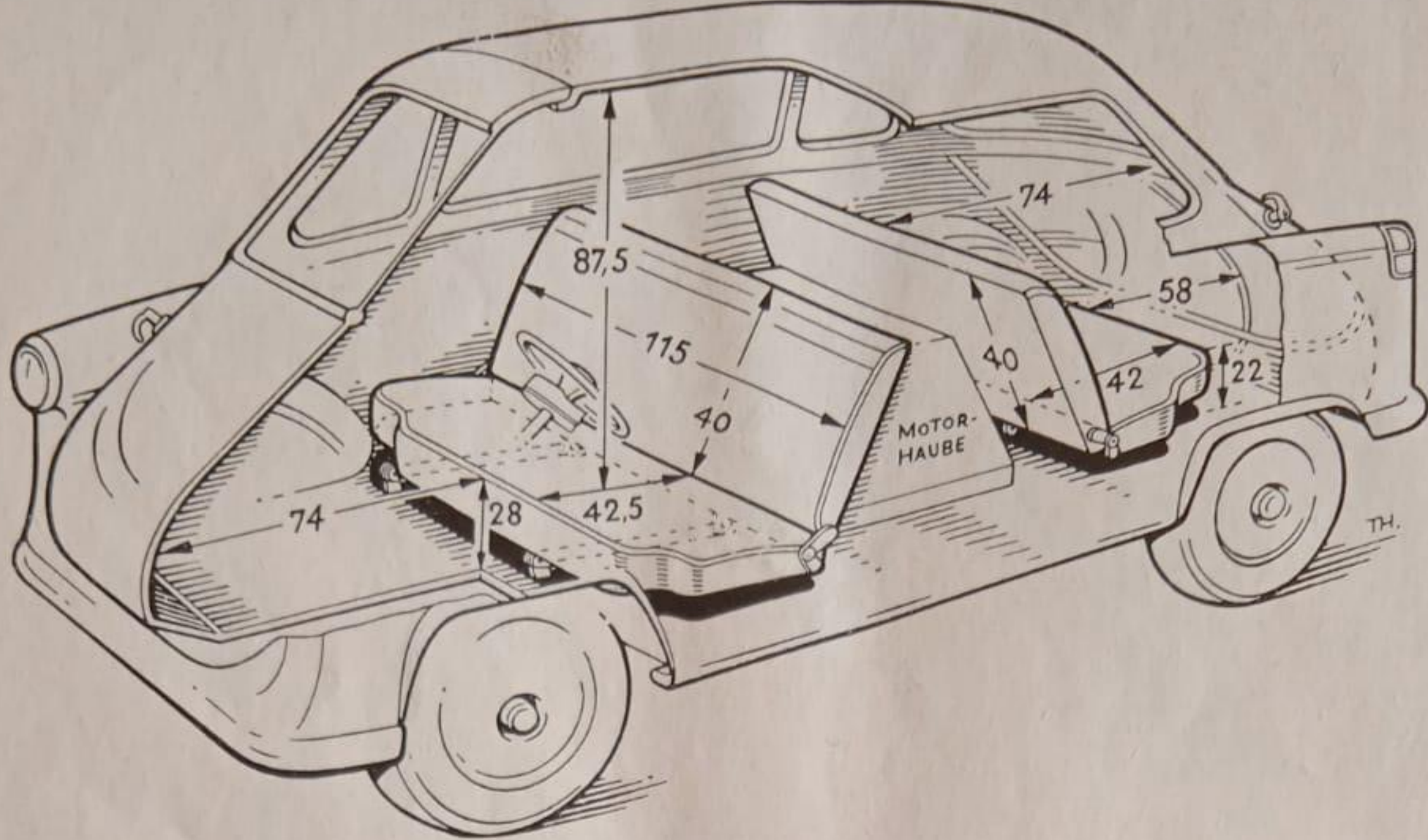
Motor, Getriebeseite



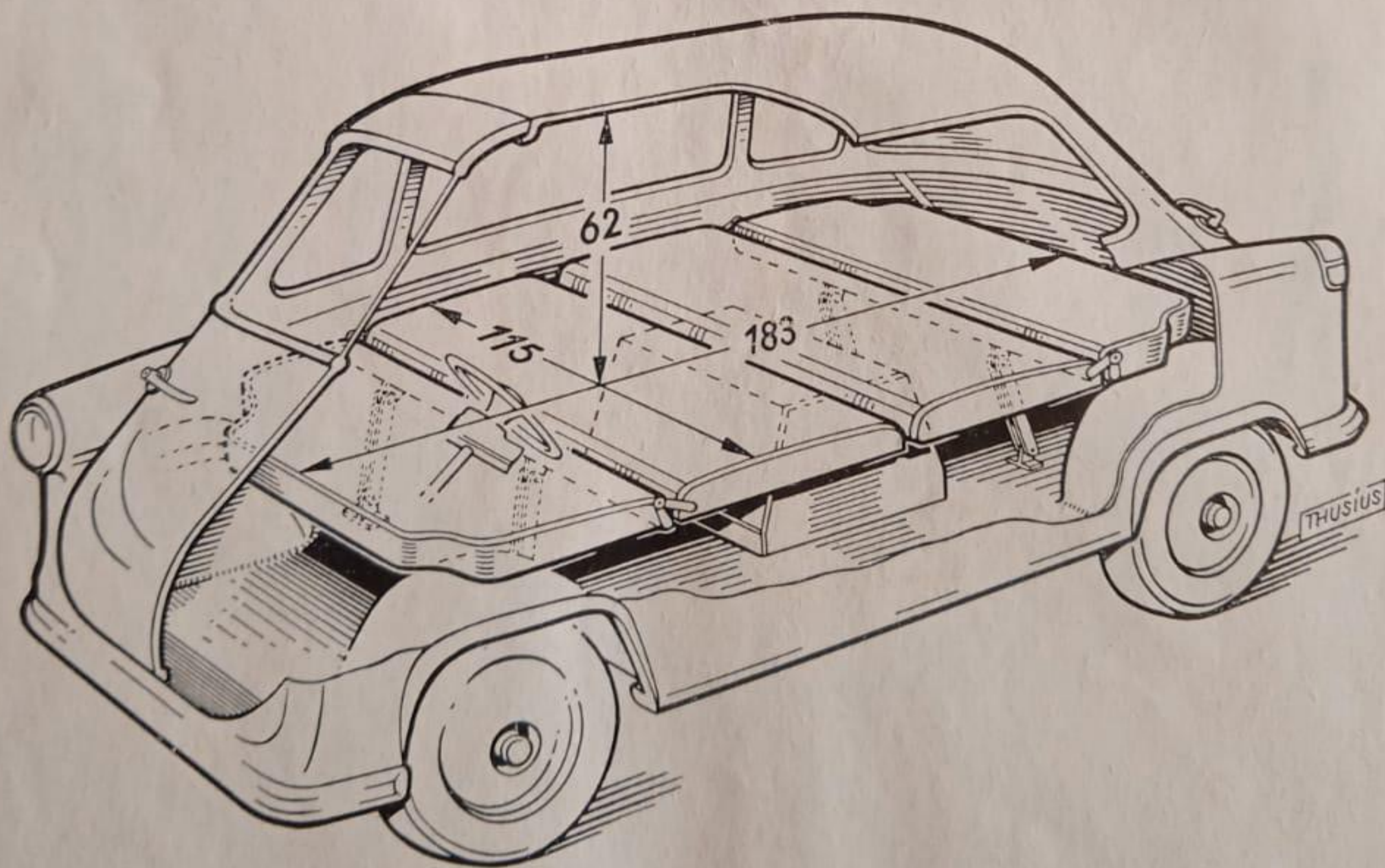
Motor, Gebläseseite mit Anlaß-Lichtmaschine und Ansaugluftführung



Hinterachse mit Antriebsaggregat



Die günstigen Sitzraumverhältnisse



Die Doppelliege

ZUNDAPP

ADOLF KURTZMANN
Bln.-Neukölln, Karl-Marx-Str. 264
Tel. 62 69 00

