



www.vintagevespa.org

Hoffmann-Werke

J. O. HOFFMANN • LINTORF BEZ. DÜSSELDORF

An alle

Händler bzw.
Kundendienst-Werkstätten !
=====

Fernruf: Ratingen St.-Nr. 31 51
Postfach: Lintorf Bez. Düsseldorf 15
Drahtwort: Solifa Lintorf Bez. Düsseldorf
Bankkonto: Rheinisch-Westfälische Bank, Düsseldorf
Postcheck: Essen Nr. 250 29
Station: Lintorf Bez. Düsseldorf, Anschlußgleis
Autobahn: Ausfahrt Düsseldorf-Nord
Fernschreiber: 035 - 755

Ihre Zeichen

Ihre Nachricht vom

Unsere Zeichen

 **LINTORF**
BEZIRK DÜSSELDORF

Betreff:

Vespa
- Kundendienst

R u n d s c h r e i b e n Nr. 3

Heute nehmen wir Veranlassung, zu folgenden Punkten Stellung zu nehmen:

1. E i n l e i t u n g.

Wir müssen darüber Klage führen, dass scheinbar die von uns herausgegebenen Rundschreiben nicht so sorgfältig gelesen werden, wie dieses zur Durchführung eines gewissenhaften Kundendienstes nötig ist.

Auch die Aufklärung der Vespa-Fahrer geschieht vielerorts nicht in dem Sinne, wie dieses nötig ist, obwohl wir immer wieder bitten, dieses in gewissen Punkten zu tun, um den Vespa-Besitzer mit der Zeit dahin zu bringen, dass er Fehler an der Maschine, die durch Zündung - und Kraftstoffeinflüsse entstehen, selbst erkennt und auf der Strecke sich gegebenenfalls selbst helfen kann.

Aufklärung und Schulung des Vespa-Fahrers ist nötig!

2. K r a f t s t o f f.

Es ist allgemein bekannt, dass der Kraftstoff, der zur Zeit im Bundesgebiet zur Verfügung steht mangel behaftet ist und durch Beimengungen verschiedenster Art für den Motor schädlich ist.

Wir haben festgestellt, dass trotz der Ansicht der Kunden, einwandfreien Markenkraftstoff getankt zu haben, diese von gewissenlosen Treibstoffhändlern, die sich auf Kosten der Kunden bereichern wollen, Kraftstoff getankt bekommen, der durch Zusatzmittel wie Homologen, oder Lackverdünnung, oder ähnlichem, ver schlechtert war.

Durch Versuche haben wir festgestellt, dass der, gemäss der Vorschrift dem Kraftstoff beigemischte Schmierstoff, durch die oben-erwähnten Zusatzmittel in seiner Schmierwirkung wesentlich beeinträchtigt wird. Die Folge davon ist, dass Kolben und Zylinder, bzw. Pleuel und Kurbelwellenlager einem erheblichen Verschleiss ausgesetzt sind. Dazu kommt, dass der Motor im Betrieb eine wesentliche Minderleistung aufweist, bei gleichzeitiger Erhöhung der Betriebstemperatur. Alldies führt zu schweren Schädigungen der einzelnen Triebwerksteile.

Durch zusätzliche, über die Vorschrift hinausgehende Zumischung von Schmierstoff zu derartigen Kraftstoff würden die, von der verringerten Schmierwirkung herrührenden Schädigungen, wenigstens zum Teil verhindert. (Z.B. übermässig abgenützte Wälzlager ausgelagerte Kolbenbolzenlager, übermässiger Verschleiss an Kolbenringen, Kolben und Zylinderbahn, übermässiger Verschleiss der Zündkerzen-Elektroden, bzw. übermässig starke Verschmutzung der Kerzen.

Das beste Gegenmittel gegen all diese Schäden ist ein e i n - w a n d f r e i e r Kraftstoff.

A c h t u n g !

Wir bitten, die Vespa-Kunden dahingehend zu belehren, dass sie durch eine Geruchprobe sich davon überzeugen, dass sie einwandfreien Kraftstoff getankt bekommen. Sollte ein Kunde einmal aus Verlegenheit keinen anderen Kraftstoff erhalten können, so bitten wir, darauf aufmerksam zu machen, dass, wie oben schon erwähnt, die zuzusetzende Oelmenge entsprechend erhöht wird.

3. Z ü n d k e r z e n .

Wir haben schon wiederholt darauf hingewiesen, dass an Stelle der, in der Anleitung und Bedienungsvorschrift empfohlenen Zündkerzen, solche mit höherem Wärmewert zu verwenden sind.

Wir empfehlen:

Bosch W 225 T 1 und
Beru K 225 b 1/14 U.

In diesem Zusammenhange weisen wir darauf hin, dass nach unseren Erfahrungen den örtlichen Verhältnissen entsprechend über die Zündkerzen geklagt wird. So z.B. im Gebiet Bremen. Es wird immer wieder beanstandet, dass die von uns vorgeschlagenen Zündkerzen nach einer Betriebszeit von ca. 100 - 300 Fahr-km zu Zündstörungen führen. Hierzu können wir nur folgendes sagen: "Die Kerzenfrage ist mehr oder weniger eine Brennstoff-Frage."

In diesem Zusammenhange wollen wir Ihnen die Feststellung nicht vorenthalten, dass bei der Sternfahrt der Vespa-Fahrer nach San Remo, die von Köln aus gestartete Maschine diese Strecke mit den von uns empfohlenen Kerzen, ohne Beanstandung gefahren hat.

4. O e l s t a n d i m G e t r i e b e .

Wir haben Veranlassung darauf hinzuweisen, dass gemäss der Anleitung und Bedienungsvorschrift der Ölstand im Getriebe geprüft werden muss. Wie auf Seite 13 der Anleitung im Bild gezeigt, muss der Ölspiegel mit der unteren Kante der Ölkontrollschraube (Ablassschraube) abschneiden, d.h. bei waagerechter Lage der Maschine

muss Oel noch austreten. Auf keinen Fall darf das Oel bei geneigter Maschine nach links aufgefüllt und dann die Verschlusschraube eingedreht werden. Dadurch erhöht sich der Oelstand unkontrolliert. Zu viel Oel im Getriebegehäuse kann die Ursache von Oelundichtigkeit an der Hinterradantriebswelle sein. Wenn an dieser Stelle Oel austritt, ist auf jeden Fall zuerst der Oelstand im Getriebe nachzuprüfen.

5. Zündung.

Bei Maschinen, die uns mit Zündbeanstandungen vorgeführt worden sind, d.h. bei verminderter Motorleistung, bzw. übermäßigem Heisswerden des Motors, haben wir festgestellt, dass die Zündungseinstellung nicht mehr den Werksvorschriften entspricht. In solchen Fällen bitten wir die Werkstätten, den Zündzeitpunkt nachzuprüfen und gegebenenfalls auf den Sollwert 4,5 mm VOT (Vor oberem Totpunkt) einzustellen.

6. Stossdämpfer.

Wenn festgestellt wird, dass der Stossdämpfer in seiner Wirkungsweise nicht mehr einwandfrei arbeitet (Siehe Punkt 5 Rundschreiben Nr. 1), so ist anzunehmen, dass nicht mehr genügend Oel im Stossdämpfer vorhanden ist. Im Oel in den Stossdämpfer nachzufüllen, ist folgendermassen vorzugehen:

Der untere Stossdämpferbolzen wird entfernt, der gesamte Stossdämpfer aus seiner Aufnahme nach links herausgedreht, die Bleibombe von der Kontermutter (oben) entfernt, die Kontermutter abgeschraubt, das Gewindestück in die Bleibacken eines Schraubstokes eingespannt, die obere Gleithülle nach links losgeschraubt, die Gleithülle abgezogen und der Gewindeverschlusspfropfen mit Hilfe eines doppelten Hackenschlüssels aus dem Stossdämpfergehäuse entfernt.

Hierauf wird das alte Stossdämpferoel entfernt, der zylindrische Behälter mit Petroleum ausgespült und anschliessend mit neuem Stossdämpferoel (Shell AB 11, oder Mobilstossdämpferoel) aufgefüllt, der Gewindeverschlusspfropfen wieder angeschraubt und des weiteren der Zusammenbau des Stossdämpfers in umgekehrter Reihenfolge als die Zerlegung, vorgenommen. Es ist dabei zu beachten, dass die Kontermutter wieder fest angezogen wird.

Nach dem Wiedereinbau des Stossdämpfers ist eine Funktionsprüfung vorzunehmen.

7. Gewährleistungs - Anträge.

Im Rundschreiben Nr. 2 wiesen wir darauf hin, dass wir zwecks Vereinfachung der Abwicklung bei Garantiefällen Gewährleistungs-Anträge zur Verfügung stellen würden.

In der Anlage finden Sie einen Gewährleistungs-Antragsblock und 20 Stück Anhängenzettel.

Bei Beanstandungen bitten wir in Zukunft so zu verfahren, dass das beanstandete Teil einen ausgefüllten Anhängenzettel bekommt, der mit einer Nummer zu versehen ist. Dazu muss das Formular "Gewährleistungsantrag" ausgefüllt werden mit derselben Nummer, allen Daten und einer kurzen technischen Begründung und an uns eingesandt werden.

Die vorgesehene weisse Kopie bleibt bei Ihren Akten. Die stark umrandeten Felder sind nicht auszufüllen, sondern werden vom Werk in Anspruch genommen.

Falls das Werk bereits eine Absendung des beanstandeten Teiles vorgenommen hat und hierüber eine vorläufige Rechnung ausgestellt wurde, ist die Rechnungs-Nr. auf dem Gewährleistungsantrag anzugeben, damit nach Prüfung schnellstens Gutschrift erfolgen kann.

8. A l l g e m e i n e s.

Um einen zweckmässigen Kundendienst durchzuführen, bitten wir, die Ihnen in diesem Rundschreiben gemachten Hinweise und Erfahrungen Ihren Kunden zur Verfügung zu stellen, d.h. den Vespa-Fahrer zu belehren und aufzuklären, damit er von sich aus Normalfehler, die in jedem Fahrbetrieb vorkommen können, erkennen kann und auf langen Strecken auch nicht hilflos dasteht.

Wir haben Veranlassung anzunehmen, dass dieser sog. Dienst an Kunden nicht in allen sog. Vespa-Verkaufsstellen durchgeführt wird.

Wir weisen darauf hin, dass ein zufriedener Vespa-Fahrer eine Reklame für den weiteren Verkauf darstellt, ein unzufriedener Fahrer dagegen auch Ihre Verkaufsstelle in einen schlechten Ruf bringt.

L. Haarm