



**zuverlässig
..und schnell**

Z Ü N D A P P G . M . B . H . N Ü R N B E R G
BERLIN KÖLN HAMBURG MÜNCHEN

Zündapp

Neue Modelle alte Zuverlässigkeit.

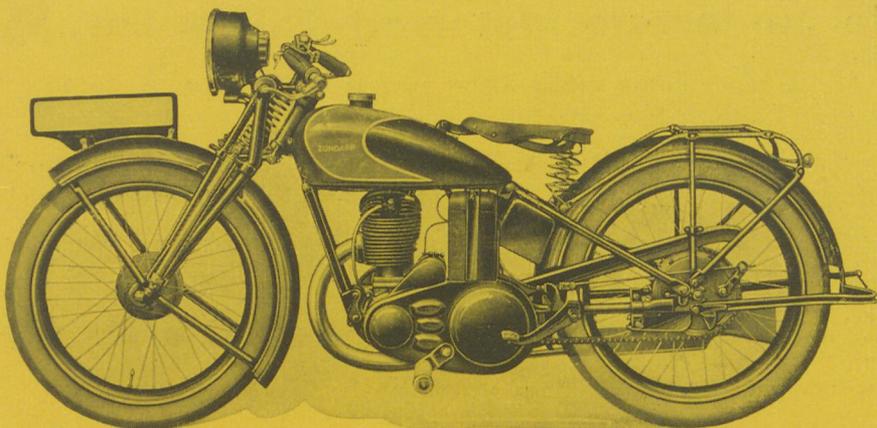
„Zündapp-zuverlässig“ schuf die Zündapp-Geschichte. „Zündapp-zuverlässig“ ist der Leitgedanke einer Arbeit, die aus kleinsten Anfängen zum modernsten Spezialwerk für Motorräder führte. Für alles, was bei Zündapp erfahrene Techniker ersannen, geschulte Werkarbeiter ausführten und zusammenbauten, galt als oberster Richtsatz: Zuverlässigkeit.

Zündapp kennt keine falsche Sparsamkeit an Material — verliert sich auch nicht in der Ausarbeitung einzelner Teile zu Schmuckstücken. Bester Werkstoff, ausgiebige Stärke — die Voraussetzungen für dauernde Zuverlässigkeit eines Motorrades — sind für Zündapp maßgebend.

An allen hier beschriebenen neuen Modellen können Sie jedes Einzelteil kritisch prüfen. Dann fahren Sie „Ihr Modell“ Probe — und Sie werden sich davon überzeugen, daß Zündapp alles das bietet, was Sie mit Recht verlangen, und was wir als Selbstverständlichkeit ansehen. Werbeworte verblassen dort, wo Tatsachen für die berühmte Zuverlässigkeit der Zündappmaschine sprechen.

Der hundertprozentige Erfolg sämtl. Serienmaschinen bei der 144 Stundenfahrt auf dem Nürburg-Ring ist der schlagendste Beweis für die Zuverlässigkeit der Konstruktion und die Präzision des Laufes jedes einzelnen Zündapp-Rades.

Rekord



MOTOR: Ventilloser Zweitakter, 198 ccm, 6 PS mit Nadellager.

VERGASER: Getrennte Luft- und Gasregulierung, daher höchste Motorleistung bei sparsamstem Verbrauch, Turbo-Luftfilter zur Schonung des Motors.

ZÜNDUNG: Zündapp Schwungradmagnet.

AUSPUFF: Angenehme Schalldämpfung ohne Leistungsverlust.

SAITEL: Explosions- und feuersicherer Satteltank, verzinkt und rostfrei, mit Schnellverschluss.

GETRIEBE: Dreigang-Kickstarter-Getriebe mit Leerlauf, Stoßfänger, Hand- und Fußkupplung.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Ganz-Ketten-Antrieb.

RAHMEN: Spannungsfrei verschraubter Doppelrahmen.

VORDERGABEL: Prellungsfrei gefedert, mit verstellbaren Stoßdämpfern.

LENKER UND FUSSRASTEN: Verstellbar für jede Körperhaltung und Größe.

RÄDER: Tiefbettfelgen mit Stahlseil-Ballon-Cordreifen 25x3" SS.

BREMSEN: Leicht nachstellbare, kombinierte Bremsen mit Bremsausgleich. Bedienung durch Handhebel für Vorder- und Hinterrad gemeinsam, durch Fußhebel für Hinterrad allein. Reichlich große Innenbacken-Bremsnaben.

SATEL: Elastik-Federsattel mit gefederter Sitzfläche. Sattelhöhe über Boden 67 cm.

BELEUCHTUNG: Elektrisches Dynamo-Licht 6 Volt, 30 Watt mit getrennter Batterie in stoßfreier Aufhängung, extra großem Trommel-Scheinwerfer, schwingungsfrei an der Vordergabel befestigt und Abblend-Vorrichtung von der Lenkstange aus.

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 75—80 km pro Stunde.

VERBRAUCH: ca. 3½ Liter Gemisch auf 100 km.

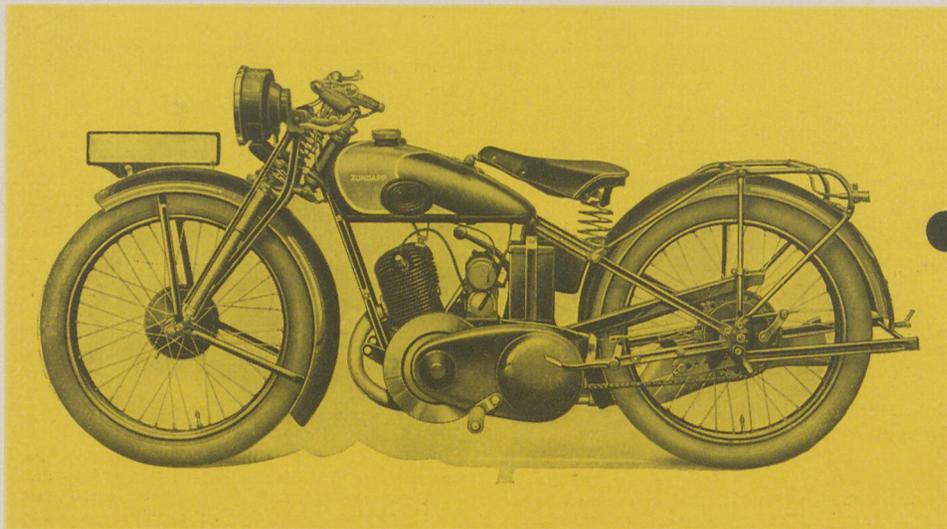
GEWICHT: ca. 95 kg betriebsfertig.

Barpreis ab Werk RM. 835.—

(oder Ratenpreis RM. 915.— bei RM. 195.— Anzahlung und 12 Monatsraten à RM. 60.—)

Ohne Licht ermäßigt sich der Barpreis auf RM 715.—

S 200



MOTOR: Ventilloser Zweitakter, 198 ccm, 6 PS mit Nadellager.

VERGASER: Getrennte Luft- und Gasregulierung, Turbo-Luftfilter zur Schonung des Motors.

ZÜNDUNG: Fenag-Zündlichtmaschine mit verstellbarem Zündzeitpunkt.

AUSPUFF: Angenehme Schalldämpfung ohne Leistungsverlust.

TANK: Explosions- und feuersicherer Satteltank, feuerverzinkt und rostfrei, mit Schnellverschluss.

GETRIEBE: Dreigang-Kicksarter-Getriebe mit Stoßfänger, Hand- und Fußkupplung und direktem Tachometer-Antrieb.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Ganz-Ketten-Antrieb.

RAHMEN: Unzerbrechlicher Profilstahl-Doppel-Rahmen DRP.

VORDERGABEL: Gesenkgeschmiedete Profilstahlgabel DRP.a mit verstellbarem Stoß- und Steuerungsdämpfer.

LENKER UND FUSSRASTEN: Für jede Körpergröße und -haltung verstellbar.

RÄDER: CC 1-Felgen mit Ballon-Cord-Reifen 26x2,85".

BREMSEN: Kombinierte Vorder- und Hinterradbremsen mit Bremsausgleich, besonders große Innenbackenbremsenablen.

SATTEL: Elastik-Federsattel

BELEUCHTUNG: Elektrische Fenag-Zündlichtanlage, 6 Volt, 30 Watt mit getrennter Batterie in stoßfreier Aufhängung, extragroßem Trommelscheinwerfer, Ablenckvorrichtung von der Lenkstange aus und abnehmbarem Schlußlicht.

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 75—80 km pro Stunde.

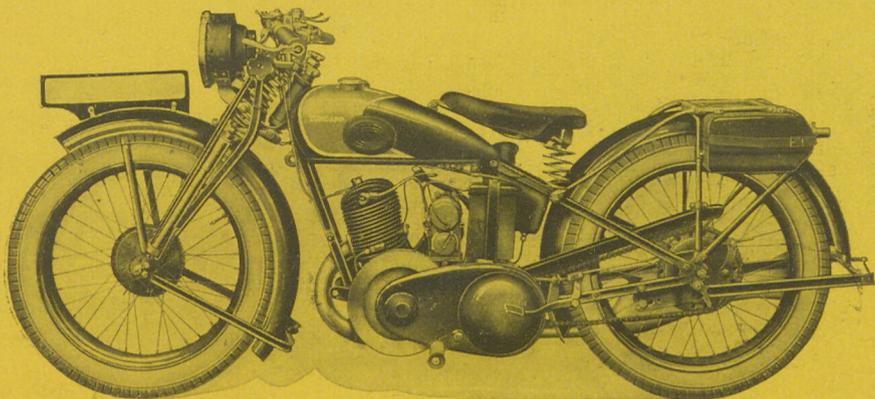
VERBRAUCH: ca. 3 1/2 Liter Gemisch auf 100 km.

GEWICHT: ca. 125 kg betriebsfertig.

Barpreis ab Werk RM. 915.—

(oder Ratenpreis 998.— bei RM. 230.— Anzahlung und 12 Monatsraten à RM. 64.—)
Ohne Licht ermäßigt sich der Barpreis auf RM. 795.—

Nürnberg



MOTOR: Ventilloser Zweitakter, 298 ccm, 9 PS mit Nadellager.

VERGASER: Getrennte Luft- und Gasregulierung, Turbo-Luftfilter zur Schonung des Motors.

ZÜNDUNG: Fenag-Zündlichtmaschine mit verstellbarem Zündzeitpunkt.

ÖLUNG: Automatische Ölpumpe mit Regulierung von der Lenkstange aus.

AUSPUFF: Angenehme Schalldämpfung ohne Leistungsverlust.

LENKER: Explosions- und feuersicherer Satteltank, Öltank getrennt unter dem Sattel.

GETRIEBE: Dreigang-Kickstarter-Getriebe mit Stoßfänger, Hand- und Fußkupplung und direktem Tachometer-Antrieb.

KRAFTÜBERTRAGUNG: Ganz-Ketten-Antrieb.

RAHMEN: Unzerbrechlicher Profilstahl-Doppel-Rahmen D.R.P.

VORDERGABEL: Gesenkgeschmiedete Profilstahlgabel D.R.P. a. mit verstellbarem Stoß- und Steuerungsdämpfer.

LENKER: Gazda-Federlenker, für jede Körpergröße und -haltung verstellbar.

RÄDER: Sicherheits-Tiefbettfelgen mit Ballon-Cord-Reifen extragroß 26x3,5".

BREMSEN: Kombinierte Vorder- und Hinterradbremse mit Bremsausgleich. Besonders große Innenbacken-Bremsnaben.

FUSSRASTEN: Verstellbar, mit Gummi-Überzug.

SATTEL: Elastik-Federsattel.

BELEUCHTUNG: Elektrische Fenag-Zündlichtanlage 6 Volt, 30 Watt mit getrennter Batterie in stoßfreier Aufhängung, extragroßem Trommelscheinwerfer, Abblendvorrichtung von der Lenkstange aus und abnehmbarem Schlußlicht.

HÖCHTSGESCHWINDIGKEIT: 90 km pro Stunde.

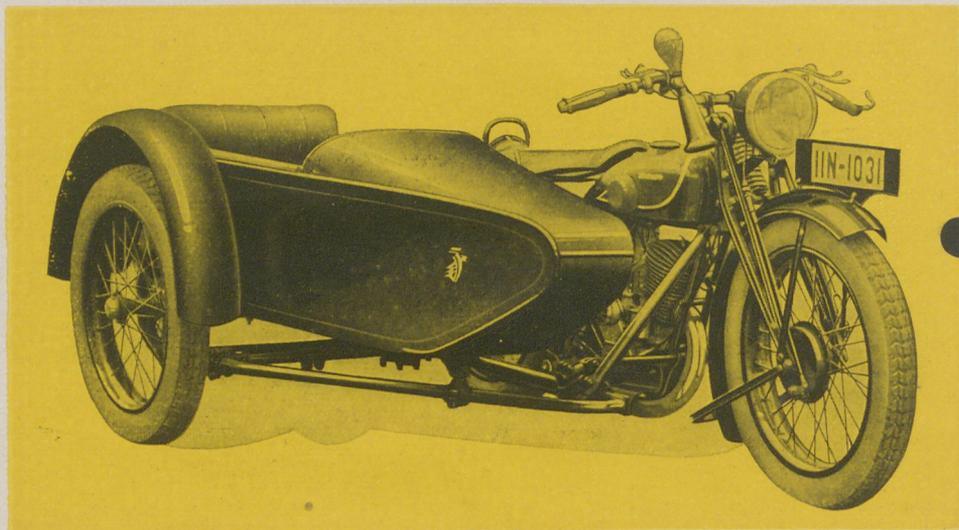
VERBRAUCH: ca. 4,5 Liter Benzin und 1/2 Liter Öl auf 100 km.

GEWICHT: ca. 137 kg betriebsfertig.

Barpreis ab Werk RM. 1015.—

(oder Ratenpreis RM 1107.— bei RM 255.— Anzahlung u. 12 Monatsraten à RM 71.—)
Ohne Licht ermäßigt sich der Barpreis auf RM 895.—

Seitenwagen



Soziusfahren ist zwar schön und sportlich, aber doch nicht jedermanns Sache. Ein Beiwagen bietet eben mehr Bequemlichkeit und Schutz vor den Unbilden der Witterung.

Wir haben deshalb bei der Konstruktion der Zündapp S 300 die Anbringung leichter Beiwagenmodelle vorgesehen. Rahmen, Vordergabel, Getriebe und Steuerungsdämpfer wurden gegenüber unserem vorjährigen Modell Z 300 entsprechend verstärkt. Die Zündapp S 300 ist mit Sicherheitstiefbettfelgen ausgerüstet, sodaß auch beim Beiwagenbetrieb ein Herausspringen der Bereifung unmöglich ist. Wir haben die Motorleistung unseres 300 ccm Motors erhöht, sodaß bei genügender Kraftreserve und dem von uns gewählten Übersetzungsverhältnis ein reibungsloser Beiwagen-Betrieb sichergestellt ist.

Seitenwagenfahren bietet fast die gleichen Vorteile und Bequemlichkeiten wie ein Kleinauto, ist dabei jedoch wesentlich wirtschaftlicher und daher billiger. Nicht zuletzt fallen hierbei heute die erhöhten Brennstoffkosten ins Gewicht, da beim Motorrad der Verbrauch an Betriebsstoff bedeutend geringer ist. Geringer ist ebenso der Verbrauch an Schmieröl.

Weitere Ersparnisse bringen dem Besitzer eines Seitenwagengespannes gegenüber dem Kleinautofahrer die sehr viel niedrigeren Steuern: Nur RM. 28.— im Jahr.

Bezugsquellen und Preise für Seitenwagen auf Anfrage!

Zeugnisse

Auf Empfehlung des D Tierarztes, der seine Zündapp-Maschine zur damaligen Zeit seit 1924 rund 175000 km fast nur auf schweren Landwegen benützte, entschloß ich mich von Ihrer Ducherower-Verretung ein Zündapp zu kaufen. Ich habe diese Maschine in dieser gebirgigen Gegend während dreier Monate bei Wind und Wetter fast immer mit Sozius rund 10000 km gefahren, ohne die geringste Störung gehabt zu haben. Das Anspringen der Maschine und der leichte Lauf ist einfach fabelhaft.

W. M.

Kursig, 22. 2. 28.

. . . , daß ich mit Ihrem Modell 24 (211 ccm) außerordentlich zufrieden war. Diese Maschine hat während der 4 Jahre laut Tachometer und Bestätigung meiner Klubs 200000 km z. Teil in bergigem Gelände, z. Teil mit Sozius absolviert. Einen Maschinenschaden hatte ich nicht gehabt.

H. G.

Berlin, 19. 4. 28.

. . . , daß ich auch mit dem zweiten Zündapp (Einheitsmodell), welches ich im vergangenen Jahre beruflich bei jedem Wetter dauernd mit Beiwagen, jetzt über 40000 km, gefahren habe, wieder glänzend zufrieden bin. Während dieser ganzen Zeit und auf dieser kolossalen Strecke hat mich das Fahrzeug niemals im Stich gelassen.

L. R.

Pullach-München, 4. 1. 28.

Seit fast 5 Jahren läuft die kleine 2¼ PS Maschine in unserem Harzgebirge bei starker Benützung, mit und ohne Sozius, ganz gleich ob Regen, Schnee oder Sonnenschein. Sie leistet heute noch 60 Stdkm. Jedem, der Wert auf Zuverlässigkeit und Lebensdauer legt, empfehle ich nur Zündapp.

H. O.

Allrode, 25. 11. 29.

100 Kilometer ohne jede Panne, ohne die geringste Störung. Nicht ein einziges Mal hat der Motor ausgesetzt. Ich bin seit 1912 Motorfahrer, habe verschiedene Maschinen besessen, aber Zündapp ist mir die liebste geworden, sie läßt einen nie im Stich und verlangt so gut wie gar keine Pflege.

M. F.

Schwerin i. M., 4. 7. 28.

Auf allen Fahrten hat die „Zündapp“-Maschine durchgehalten; sie hat mich bisher nicht einmal im Stiche gelassen. Ob ich lange Zeit in schnellster Fahrt die Maschine anstrenge, oder ihr große Steigungen bezw. schlechteste Wege zumute, immer hat sie die ganze Arbeit geleistet und mich nie gezwungen abzusteigen.

A. R.

Berlin-Steglitz, 26. 7. 28.

Dieselbe hat bis jetzt ca. 12000 km gelaufen, ohne daß ich irgend jemals eine Störung oder eine Reparatur am Motor hatte.

H. W.

Pinneberg, 23. 4. 28.

Ein Versagen der Maschine kenne ich nicht. Der Verbrauch an Betriebsstoff ist erstaunlich gering.

Breslau, 3. 6. 28.

F. M.

Einige Dankesworte nur. Meine Junghans-Uhr und meine Zündapp haben eins gemein, nämlich allerhöchste Zuverlässigkeit. Ich benutze die Maschine täglich. Ich bin mit dem Motorrad sehr zufrieden. Es kann nichts an Motorrädern geben, welche zuverlässiger sein möchten. Mit mir sind 10000 de Zündappfahrer so zufrieden, wie gut habe ich getan, mir damals eine Zündapp zu leisten.

H. B.

Glehn bei Neufß, 17. 11. 29.

Ich bereue nie, daß ich gerade Zündapp kaufte; es ist fürwahr zuverlässig — es hat mich noch nie im Stich gelassen — die Maschine ist eine Präzisionsarbeit, kein Schleuderartikel.

F. J.

Barenstein, 24. 2. 30

. . . . , wiederholen, daß diese Z 200, welche bei mir fast Unglaubliches geleistet hat, bei Tag- und Nachtbetrieb und auch bei Schneegestöber, wo ich als einziger Kraftfahrer auf der Straße war und diese Maschine trotzdem ganz hochgradig in Bezug auf Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit Stand gehalten hat.

J. P.

Thyrnau, 26. 2. 29.

Was Stabilität anbelangt, so kann ich Ihnen mitteilen, daß es kaum ein zweites Fabrikat geben dürfte, was dermaßen aushält.

O. W.

Waldheim, 15. 7. 29.

. . . . , daß die Maschine mich niemals im Stiche gelassen hat und bis heute keinerlei Reparaturen beanspruchte. Trotz meiner 74 Jahre ist es mir immer eine Freude, mit meinem Zündapp-Rad über Land zu fahren.

G. L. R.

Weidenbach, 1. 12. 28.

Täglich, bei jedem Wetter, als Zeitungsfahrer, auf Zündapp-Einheitsmodell 1927. Dauerndes Stoppen und Anfahren im Großstadtverkehr haben der Maschine nichts geschadet. 15 Monate bei täglicher Leistung von 150 km in 10 Stunden und Ballast von rund 3—4 Zentner; diese Tatsachen erübrigen jedes Kommeniar.

H. Eipel.

Berlin, 15. 1. 30.

Die Maschine zieht vortrefflich, selbst bei 3½ Ztr. Last. Sie bewältigt die größten Berge spielend, so daß ich diese jedermann auf das Beste empfehlen kann.

P. F.

Dresden, 10. 1. 28.

Obleich ich schon 4 starke Maschinen gefahren habe, habe ich eigentlich erst mit Ihrer prachvollen Maschine den rechten Genuß beim Fahren.

Freiburg i. B., 28. 11. 28.

Dr. E. F.

Zündapp

Die modernste Motorrad-Fabrik Europas.

Der Name einer Firma erhält Klang und Bedeutung, wenn sie Jahr für Jahr ihrer Tradition treu bleibt.

Daher auch der Weltruf von „Zündapp“, deren Motorräder in ununterbrochenem Siegeszug ihre Qualität immer wieder unter Beweis stellen.

Ausgereifte, in der Praxis erprobte Konstruktionen, erstklassige Materialien und gewissenhafte Kontrollen bei allen Arbeitsvorgängen haben

„Zündapp — zuverlässig“

zu einem unzertrennlichen Begriff gestempelt.

Die Anschaffungs- und Betriebskosten

einer Zündapp sind denkbar niedrig. Sämtliche Modelle sind auch gegen bequeme Teilzahlung erhältlich.

Zündapp - Kundendienst.

Über 6000 Zündapp-Vertreter mit Reparaturwerkstätten und Ersatzteillagern in Deutschland allein umfaßt unser musterhaft organisierter Kundendienst. Briefliche Bestellungen werden innerhalb 24 Stunden, telegrafische innerhalb 8 Stunden erledigt.

Den besten Kundendienst aber bietet die sprichwörtliche Zuverlässigkeit und Dauerhaftigkeit jeder Zündapp selbst.

VERTRETER:

[Faint, illegible text, possibly a stamp or signature, located in the bottom right corner of the advertisement.]