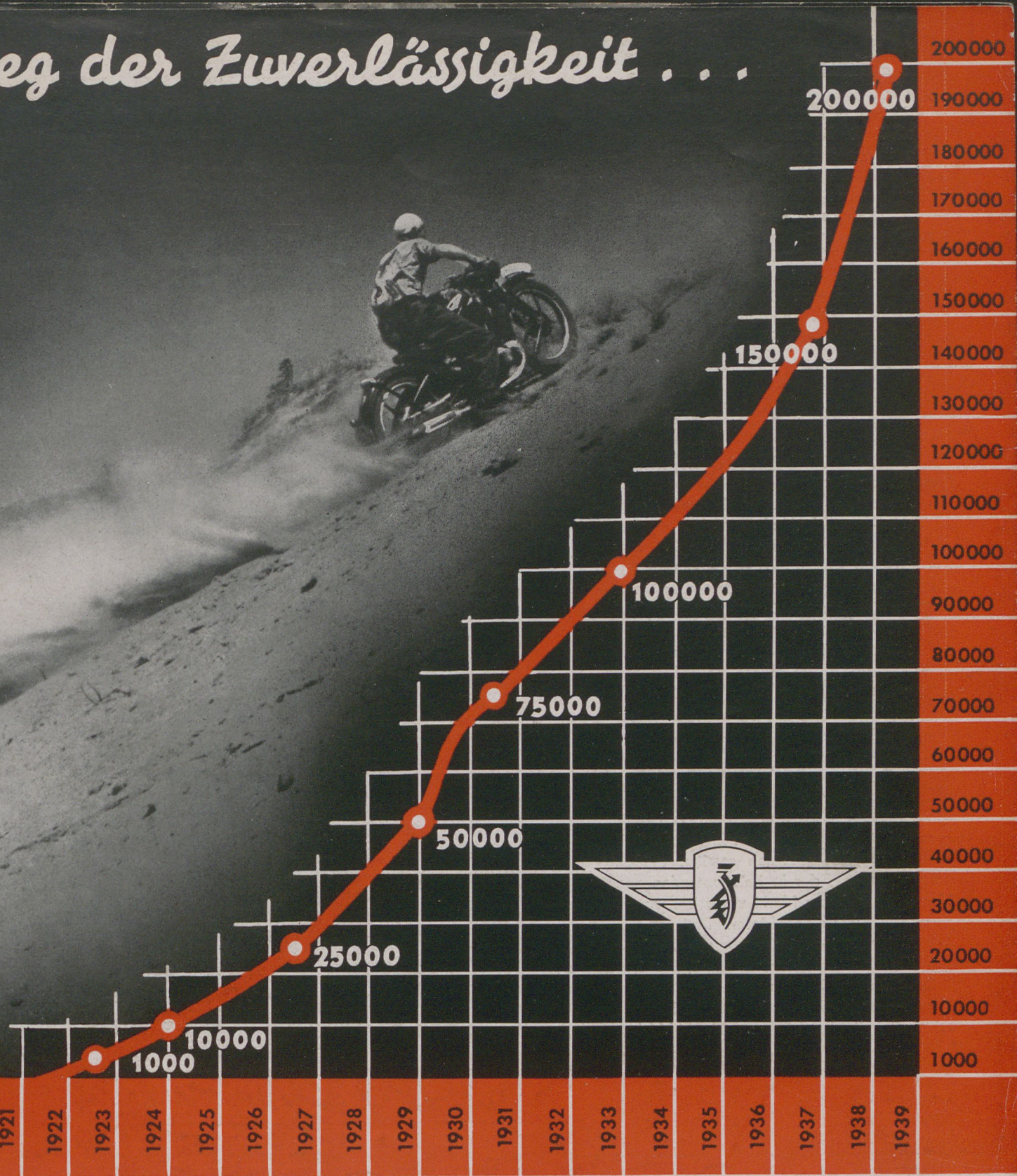
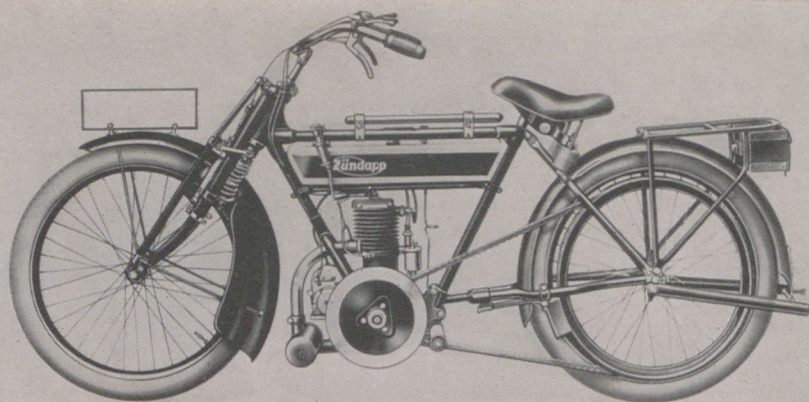


Sieg der Zuverlässigkeit . . .



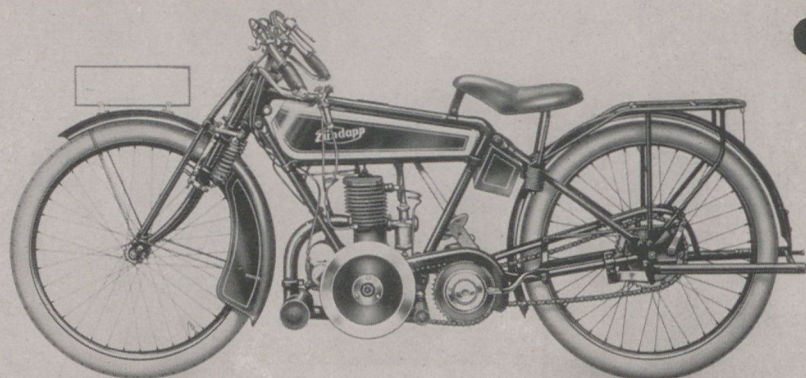
200000 Zündapp-Motorräder

Im Oktober 1921 wurde mit dem Zündapp-Modell Z 22 die Motorrad-Produktion mit Erfolg aufgenommen, denn diese Motorradtype füllte die damals bestehende große Lücke zwischen dem Tretfahrrad mit Hilfsmotor und der schweren Vorkriegsmaschine aus. Das Zündapp-Modell Z 22 wurde mit 211 ccm $2\frac{1}{2}$ PS Zweitakt-Motor, Riemenantrieb, $24 \times 2\frac{1}{4}$ " Hochdruckreifen und Felgenbremsen ausgerüstet, war aber noch getriebeles. Die erreichbare Höchstgeschwindigkeit betrug 57 Std./km.



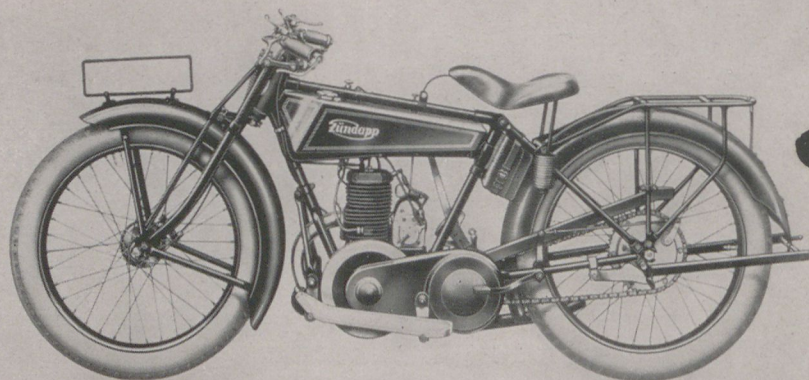
Die 1. Zündapp

Die 10 000 ste Zündapp mit der Modellbezeichnung K 249 verließ im November 1924 die Fabrikation und wies schon in jeder Hinsicht wesentliche Verbesserungen gegenüber den ersten Serien auf. Der 249 ccm Zweitakt-Motor leistete $3\frac{1}{2}$ PS, ein Dreigang-Getriebe mit Kupplung und Kickstarter sowie Kettenantrieb zum Hinterrad war eingebaut und die weitere Ausrüstung bestand aus $26 \times 2\frac{1}{4}$ " Hochdruckreifen, Bremsnabe im Hinterrad usw. Die Höchstgeschwindigkeit betrug damals schon über 70 Std./km.



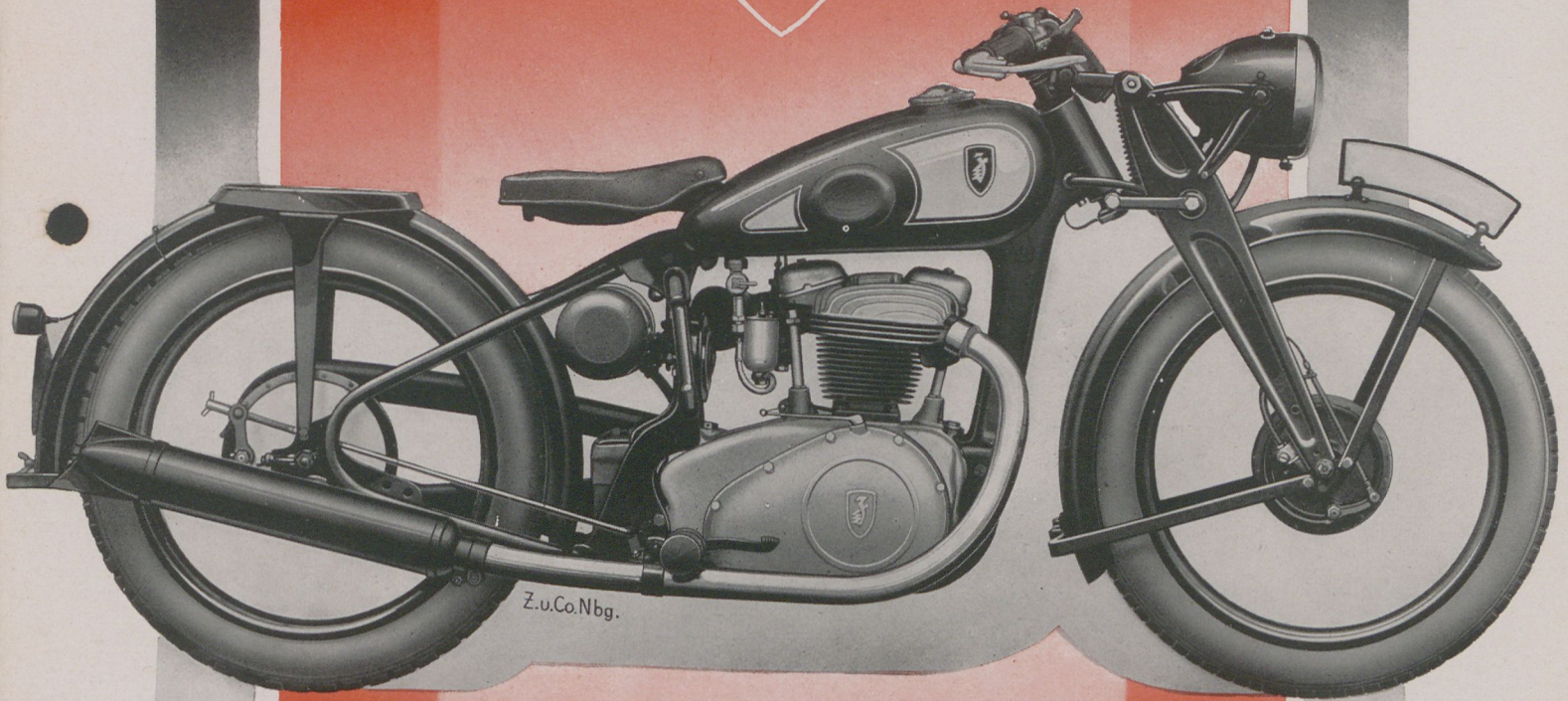
Die 10000. Zündapp

Die 25 000 ste Zündapp kam im Juni 1927 heraus. Mit dieser Type, dem Einheitsmodell, brachte das Werk seinen zweiten großen Schlager heraus, der in Zehntausenden von Maschinen auf den Markt verbreitet wurde. Ausgerüstet war dieses Motorrad mit 249 ccm $4\frac{1}{2}$ PS Zweitakt-Motor, Dreigang-Getriebe mit Kickstarter, Kettenantrieb, $26 \times 2,85$ Ballonreifen und Innenbackenbremsen an Vorder- und Hinterrad. Die Höchstgeschwindigkeit betrug ca. 80 Std./km.



Die 25000. Zündapp

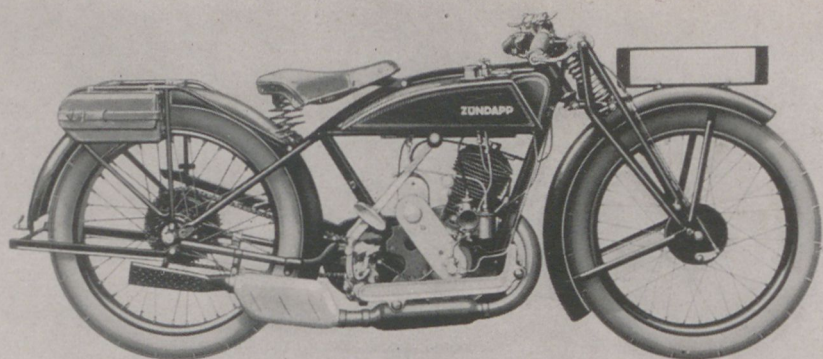
Marksteine in der 17



Z.u.Co.Nbg.

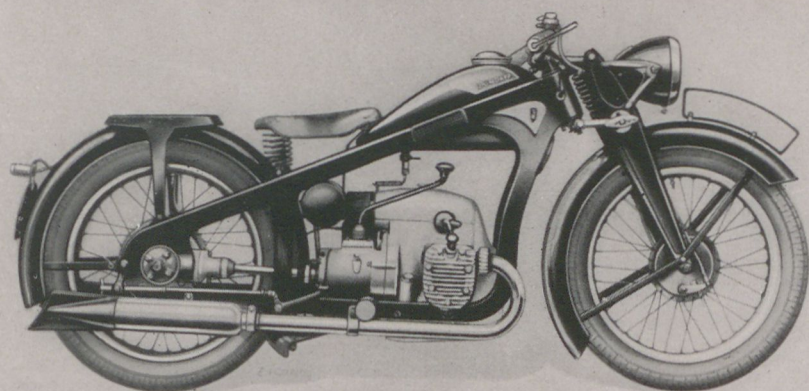
Die 200 000 ste
ZÜNDAPP
eine DS 350

jährigen Entwicklung des Zü



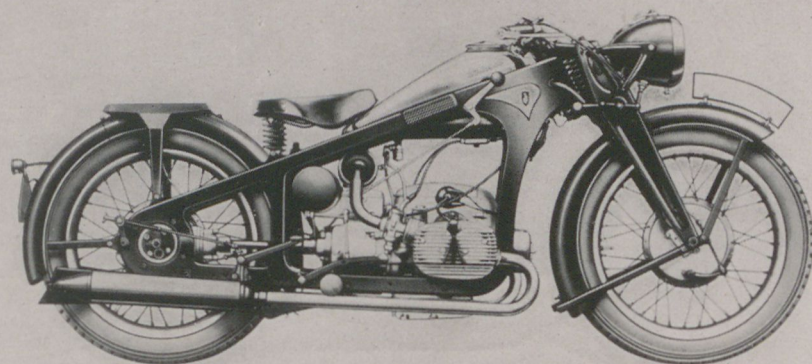
Die 50000. Zündapp

Als aufsehenerregende Neuheit im Motorradbau brachte das Werk Anfang 1929 mit der 50 000sten Maschine das Stahlmodell Z 300 auf den Plan. Die Maschine besaß den Zündapp patentierten, unzerbrechlichen Profilstahlrahmen mit ebensolcher Vordergabel. Ausgerüstet war die Maschine mit 298 ccm 8 PS Zweitakt-Motor, Dreigang-Getriebe mit Kickstarter, Kettenantrieb, 26 x 2,85 Ballonreifen und Gazda-Federlenker. Als Höchstgeschwindigkeit erreichte die Z 300 90 Std./km.



Die 100000. Zündapp

Die 100 000ste Zündapp verließ im September 1933 das laufende Band. Es war eine K 500 aus dem Rekord-Programm neuer Kardan-Modelle, die den Weltruf der Zündapp-Werke begründeten. Dieses Modell war ausgerüstet mit 500 ccm 12,5 PS Zweizylinder-Viertakt-Motor, angeblocktem Viergang-Duplexketten-Getriebe mit Kugelschaltung, Kardan-Antrieb sowie Preßstahl-Rahmen und Preßstahl-Vordergabel, Steckachsen usw. Die Höchstgeschwindigkeit betrug weit über 100 Std./km.



Die 150000. Zündapp

Die 150 000ste Zündapp, eine KS 500, wurde Mitte September 1936 fertiggestellt. Als schnelle und zuverlässige Sportmaschine reihte dieses Modell bei den schwersten in- und ausländischen Geländefahrten Erfolge an Erfolg. Die Maschine hatte einen kopfgesteuerten 500 ccm 25 PS Zweizylinder-Blockmotor mit Viergang-Duplexketten-Getriebe und komb. Fuß- und Handschaltung sowie Kardan-Antrieb, Preßstahl-Rahmen und -Gabel, Steckachsen usw. Serienmäßig erreichte die KS 500 mühelos 125 Std./km.


Zündapp-Motorrades



Aus der Geschichte der Zündapp-Werke

Die Firma wurde im Jahre 1917 von dem inzwischen verstorbenen Geheimrat Dr.-Ing. e. h. Fritz Neumeyer und der Fried. Krupp A.G., Essen, unter dem Namen „Zünder- und Apparatebau-Gesellschaft m. b. H.“, Nürnberg, gegründet und stellte bis zum Kriegsende 1918 Zünder für die deutsche Heeresverwaltung her. Im Jahre 1919, nach der Umstellung auf Friedenswirtschaft, schied die Fried. Krupp A.G. als Gesellschafterin aus und die Firma änderte ihren Namen in „Zündapp Gesellschaft für den Bau von Specialmaschinen m. b. H.“, Nürnberg. Sie nahm u. a. die Herstellung von Lichtmaschinenteilen und im Jahre 1921 die Fabrikation von Motorrädern auf. Die kleinen, flinken Maschinen wurden in der Folgezeit als „Zündapp-Jedermann“ in ganz Deutschland berühmt. Die Produktionszahlen führten in steiler

Zündapp-Motorräder 200 000 fach bewährt



Kurve aufwärts, so daß schon im November 1924 das 10000ste Zündapp-Motorrad fertiggestellt wurde. Mit dem Einheitsmodell von 250ccm, das 1925 auf den Plan kam, brachte das Werk den zweiten großen Schlager heraus, der in Zehntausenden von Maschinen auf den Markt kam. Mit den äußeren Erfolgen hielt die innere Modernisierung Schritt. In allen Werksabteilungen fanden die neuesten Methoden Eingang, die Fabrikation wurde Zug um Zug verbessert. Im Sommer 1928 kam es zum Bau einer neuen Fabrik am Rande der Stadt, die noch im Dezember des gleichen Jahres schlüsselfertig wurde. Die Zündapp-Werke waren eine der modernsten Motorradfabriken geworden. Die darauffolgenden Krisenjahre vermochten nicht die technische Weiterentwicklung zu unterbinden. Im Jahre 1932 machte das Werk riesenhafte Anstrengungen, um konstruktiv die Spitze zu gewinnen, nachdem es in den Jahren vorher den Ruf der absoluten Zuverlässigkeit erworben hatte. Diese Anstrengungen waren von vollem Erfolg begleitet. Auf der Berliner Automobil- und Motorrad-Ausstellung 1933 wurden dem Publikum neue Modelle gezeigt, die einstimmig als Meisterwerke der Technik bezeichnet wurden. Die Idee des modernen Motorrads fand in ihnen vollendeten Ausdruck. Mit diesem Bauprogramm war der Weg zum Weltruf frei. Anfang September 1933 wurde das 100000ste Motorrad fertiggestellt und Anfang Oktober 1938 hat das 200000ste Zündapp-Motorrad das laufende Band verlassen. Im Jahre 1935 wurde noch die Herstellung von Eisen- und Metallwaren aufgenommen und im Jahre 1938 der Name der Firma in „Zündapp-Werke G. m. b. H.“, Nürnberg, abgeändert.

VERTRETER:

Zündapp-Werke G. m. b. H. Nürnberg