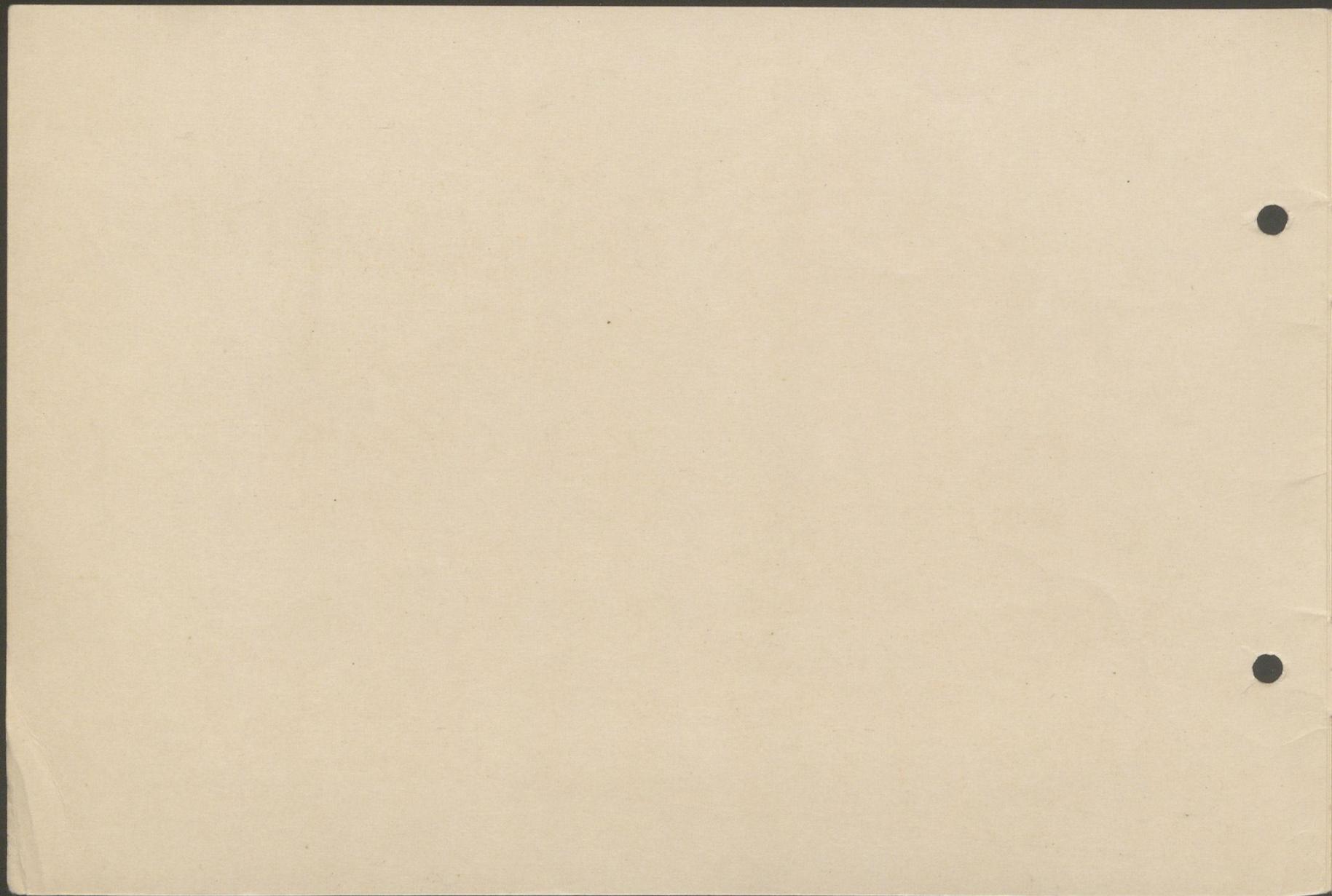
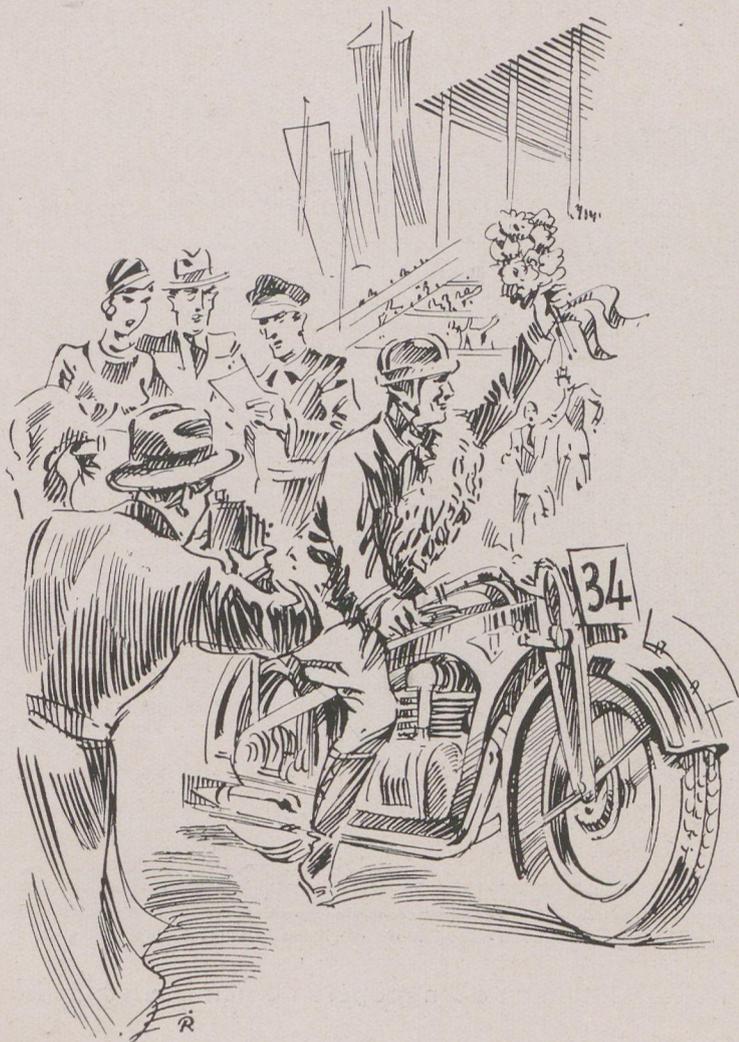


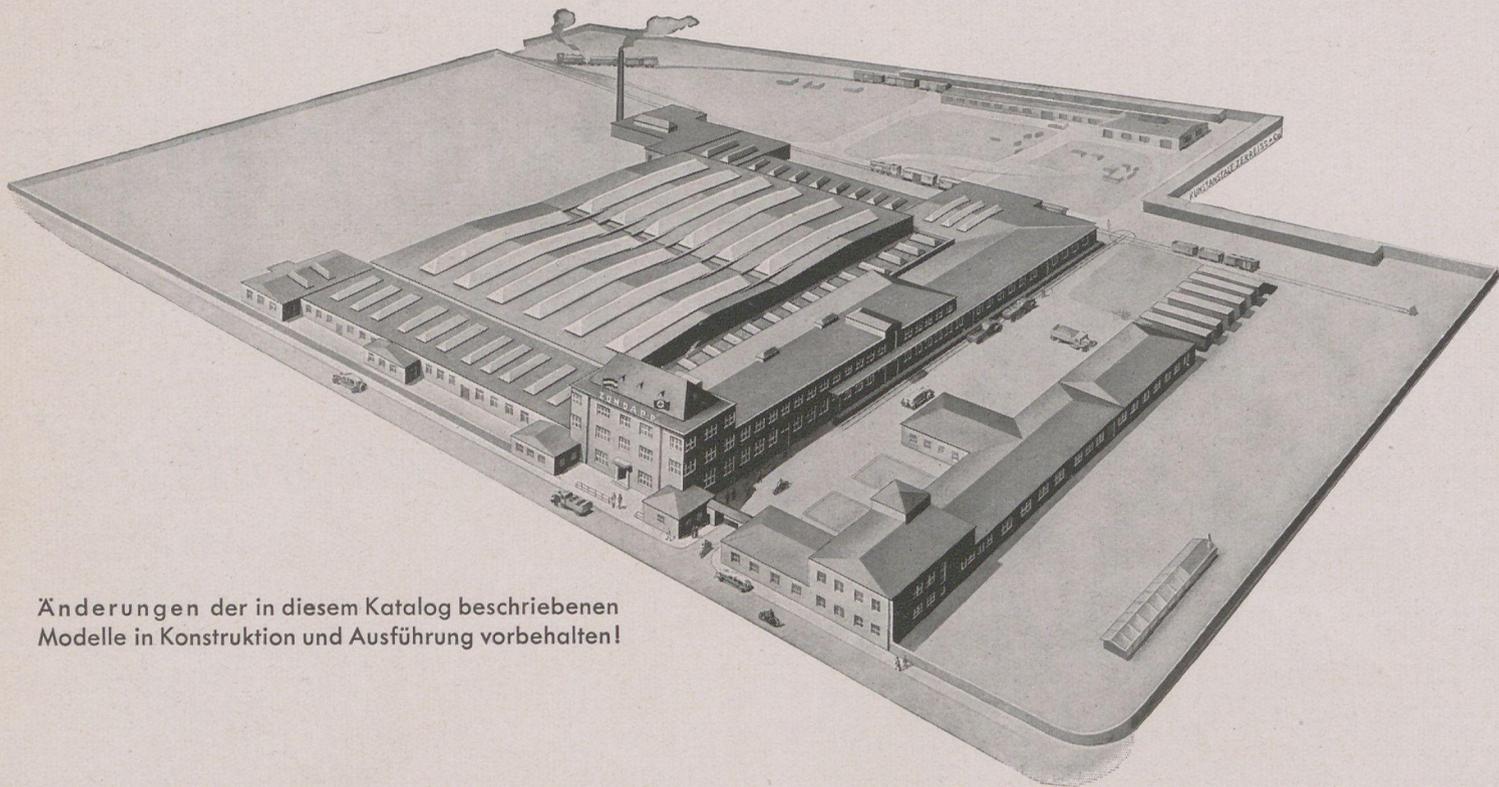


LÜNDAPP 1934





ZÜNDAPP  
1934  
*wieder allen voran!*



Änderungen der in diesem Katalog beschriebenen Modelle in Konstruktion und Ausführung vorbehalten!

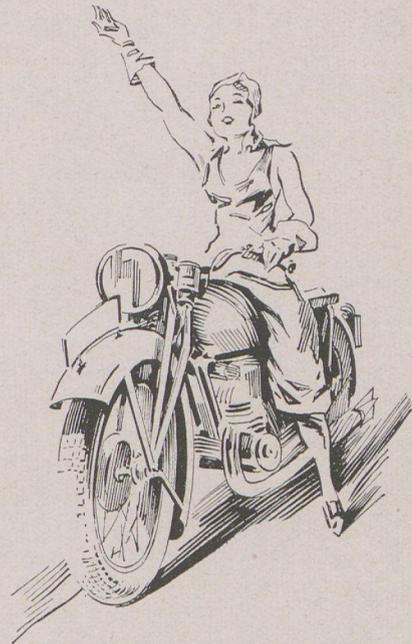
## **ZÜNDAPP** GESELLSCHAFT FÜR DEN BAU VON SPECIALMASCHINEN M. B. H., **NÜRNBERG**

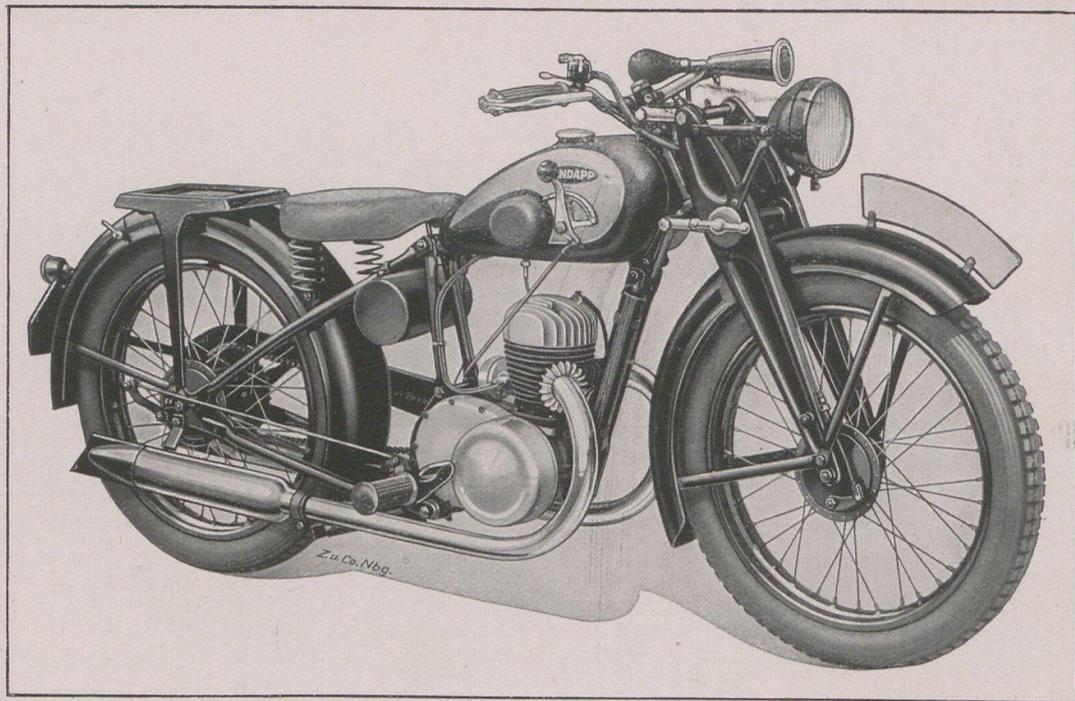
Drahtanschrift: Zündapp Nürnberg · Fernruf 69141 · Postscheckkonto Nürnberg 7726 · Reichsbank-Girokonto · Bahnstation: Nürnberg - Schweinau

Eigene Kundendienststellen mit Ersatzteillager und Reparaturwerkstätten an allen größeren Orten Deutschlands.

# Z Ü N D A P P   A L L E N   V O R A N !

In diesem Leitspruch, den wir uns zu Anfang des vergangenen Jahres 1933 erkoren hatten, lag ehrlicher und energischer Wille zum Fortschritt. Er hat einen neuen Abschnitt unserer Werksgeschichte eingeleitet. In einem langen Jahr zäher Aufbauarbeit haben Arbeiter und Angestellte der **modernsten Motorradfabrik der Welt** ein Programm geschaffen, das in einer sorgfältig durchdachten Auswahl dem Motorradfahrer erprobte Modelle von der führerscheinfreien 200 ccm-Ketten- bis zur 800 ccm-Kardanmaschine bietet. Wenn der Name „Zündapp“ bisher vor allem in Verbindung mit leichten Motorrädern Weltruf hatte, so haben die im vorigen Jahre neu aufgenommenen schwereren Kardanmaschinen diesen engen Kreis mit einem Erfolg gesprengt, den wir allerdings erwarteten, der aber der großen Menge der Motorradfreunde und auch der Motorradfachmänner völlig überraschend kam. Unser Konstruktionsprinzip „Kette + Kardan“ ist zu einem Schlagwort geworden, das sich siegreich durchgesetzt hat. Unter Aufbietung allen konstruktiven Könnens und unter Ausnutzung unserer reichen Erfahrungen haben wir unserem Ziele zugestrebt. Die Zündapp-Erfolge des Jahres 1933 und die Anerkennungen begeisterter Motorradfahrer bestätigen uns, daß wir auf dem richtigen Wege sind. Deutsche Wertarbeit behält ihren guten alten Klang in dem Wahlspruch, der uns auch 1934 begleitet: **„Z Ü N D A P P   A L L E N   V O R A N !“**





Zündapp Derby E 200

## Zündapp Derby E 200

**Motor.** Stehender, ventillos 200 ccm Zweitakt-Einzylinder „Dreistrom“-Blockmotor (DRP<sup>a</sup>), 60 mm Bohrung, 70 mm Hub, 7 PS Dauerleistung. Hervorragend gekühlter Spezial-Leichtmetall-Fensterkolben. Verbesserte Frischgasführung durch sehr kurze Überströmkanäle. Abnehmbarer Zylinderkopf aus Spezial-Leichtmetall. Günstige Anordnung der Zündkerze im Frischgaswirbel. Gute Wärmeabführung auch bei angestrengtestem Dauerbetrieb durch reichlich bemessene Kühlrippen an Zylinder und -Kopf. Pleuelstange und Pleuelwelle kugelgelagert, sehr kräftig dimensioniert, gehärtet und geschliffen. Pleuelbolzen in Spezialbronzelagern. Einfache, betriebssichere Gemischschmierung. Doppelport-Auspuff mit zwei wirksamen, die Leistung nicht beeinträchtigenden Schalldämpfern mit Fischschwanzenden.

**Vergaser.** Zweihebel-Vergaser mit Luftfilter, ermöglicht leichtes Anspringen und gute Beschleunigung des Motors. Getrennte Luft- und Gasregulierung mittels Drehgriffen am Lenker. Brennstoffverbrauch 3 Liter.

**Zündung und Beleuchtung.** Noris-Schwungrad-Lichtzünder, 16 Watt, äußerst robust und zuverlässig, schmutzdicht gekapselt, leicht zugänglich, mit vereinfachter Kontaktnachstellung. Permanente Schmierung der geschliffenen Unterbrechernocken-Laufbahn. Großer, form-schöner Scheinwerfer mit Abblendvorrichtung. Sehr helles, gleichmäßiges Licht. Beleuchtetes hinteres Nummernschild.

Bei **Derby Modell I** große Stab-Trockenbatterie und Ballhupe, bei **Derby Modell II** Batterie und elektrisches Horn.

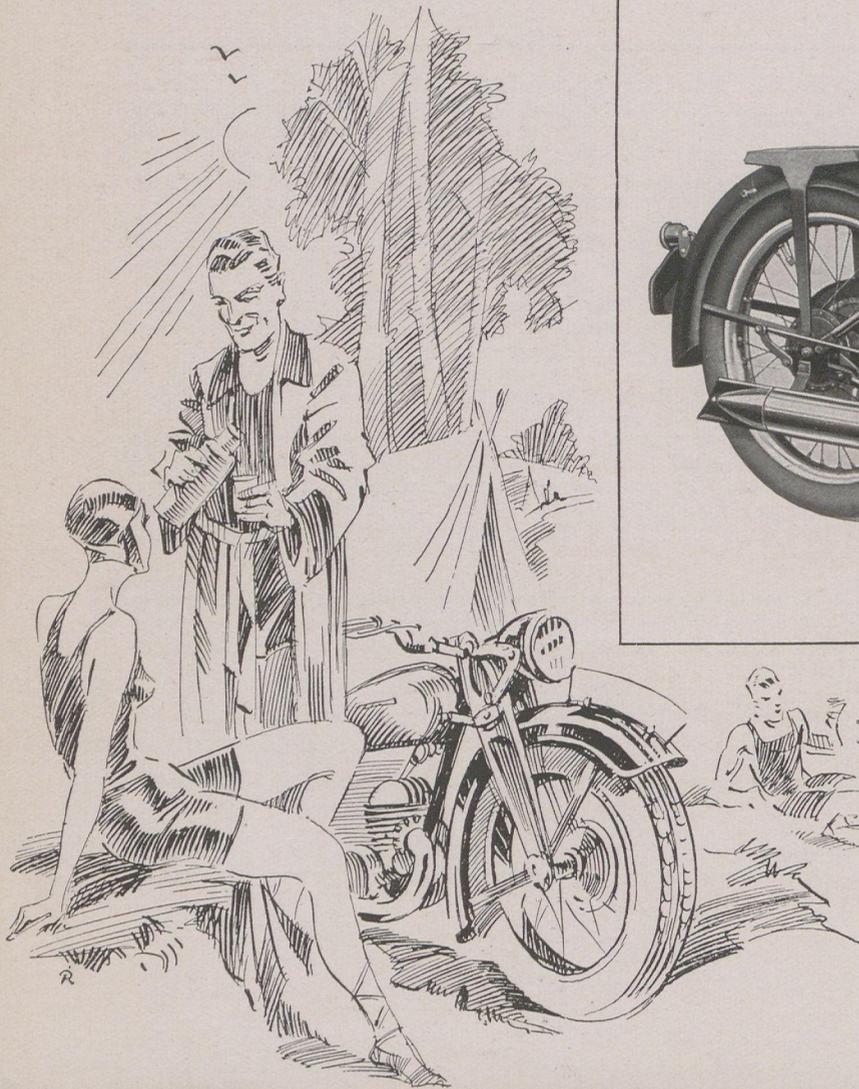
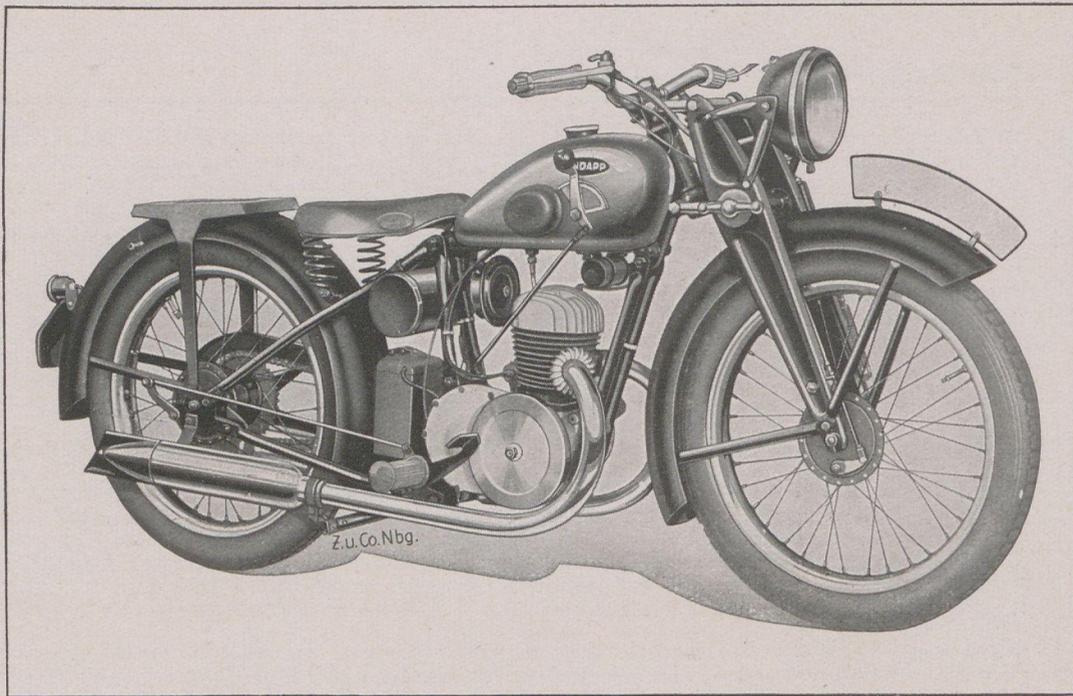
**Kraftübertragung und Getriebe.** Kurze, im Ölbad laufende Spezialkette von der Pleuelwelle zum Dreiganggetriebe. Sanft greifende, bequem nachstellbare Korkscheibenkupplung mit Handhebel-Betätigung. Oldichte, leicht zugängliche Einzelkammern im Motorblock für Getriebe und Getriebekette nebst Kupplung. Bequem liegender Tankschalthebel mit Gangarretierung im Getriebe; kurzes, nachstellbares Schaltgestänge. Chromnickelstahl-Zahnräder infolge Klauenschaltung ständig im Eingriff. Nachstellbare, gut verkleidete Hinterrad-Antriebskette. Bequem liegender Kickstarter mit großem Pleuelweg. Pleuel ausklappbar, mit Gummi überzogen. Gesamtübersetzung: 1. Gang 1:21, 2. Gang 1:11, 3. Gang 1:6,4.

**Rahmen und Vordergabel.** Extrastarker, spannungsfrei verschraubter Stahlrohr-Doppelrahmen mit profiliertem Rückgrat. Äußerst stabile, gepreßte Stahlblech-Vordergabel mit weicher Trapezfederung. Gehärtete und geschliffene Hebelbolzen in Spezial-Bronzebüchsen. Form-schöner Satteltank mit Schnellverschluß und Kniekissen, ca. 12 Liter Inhalt einschließlich Reservevorrat. Große, weitemgreifende Schutzbleche. Starker Gepäckträger. Automatisch hochklappbarer Abwärt-Mittelständer.

**Räder und Bremsen.** Drahtspeichenräder mit 25 x 3" Stahlseil-Ballonreifen auf Tiefbettfelgen. Nachstellbare Innenbackenbremsen von starker, zügiger Bremswirkung, in die Radnaben eingebaut.

**Lenker, Sattel und Fußraster.** Formschöner, verstellbarer Doppelrohrlenker mit Innenzug-Drehgriffen und -Handhebeln. Breiter, weichgefederter Gummisattel. Verstellbare Fußraster mit Gummiüberzug.

**Ausführung und Zubehör.** Schwarze Hochglanzlackierung. Lenker, Tankfelder, Gabelgelenke, Auspuffrohre und -töpfe, sowie zahlreiche Kleinteile mit schwerer Chromauflage. Atrament-Rostschutz. Gegen Aufpreis Beinschutzschilder, Diebstahlsicherung und Tachometer mit gekapseltem Vorderradantrieb.



Zündapp Derby L 200

## Zündapp Derby L 200

---

**Motor.** Stehender, ventilloser 200 ccm Zweitakt-Einzylinder „Dreistrom“-Blockmotor (DRPa.), 60 mm Bohrung, 70 mm Hub, 7 PS Dauerleistung. Hervorragend gekühlter Spezial-Leichtmetall-Fensterkolben. Verbesserte Frischgasführung durch sehr kurze Überströmkanäle. Abnehmbarer Zylinderkopf aus Spezial-Leichtmetall. Günstige Anordnung der Zündkerze im Frischgaswirbel. Gute Wärmeabführung auch bei angestrengtestem Dauerbetrieb durch reichlich bemessene Kühlrippen an Zylinder und -Kopf. Pleuelstange und Kurbelwelle kugelgelagert, sehr kräftig dimensioniert, gehärtet und geschliffen. Kolbenbolzen in Spezialbronzelagern. Einfache, betriebssichere Gemischschmierung. Doppelport-Auspuff mit zwei wirksamen, die Leistung nicht beeinträchtigenden Schalldämpfern mit Fischschwanzenden.

**Vergaser.** Zweihebel-Vergaser mit Luftfilter, ermöglicht leichtes Anspringen und gute Beschleunigung des Motors. Getrennte Luft- und Gasregulierung mittels Drehgriff am Lenker. Brennstoffverbrauch 3 Liter.

**Zündung und Beleuchtung.** 50 Watt Noris-Batterie-Zündlichtanlage. Vom Schwungrad gesondert auf der Kurbelwelle sitzender Dynamoanker. Leicht zugänglicher Unterbrecher mit bedeutend vereinfachter Zündpunkteinstellung und permanenter Schmierung der Unterbrechernocken-Laufbahn. Großer 6 Volt Akkumulator in tiefer, geschützter Lage. Sehr großer Scheinwerfer mit Biluxbirne für Fern- und Nahlicht sowie kleiner Standlichtbirne. Elektrisches Horn. Elektr. Schalter mit abnehmbarem Stromschlüssel für Licht und Zündung auf dem Scheinwerfer. Beleuchtetes hinteres Nummernschild.

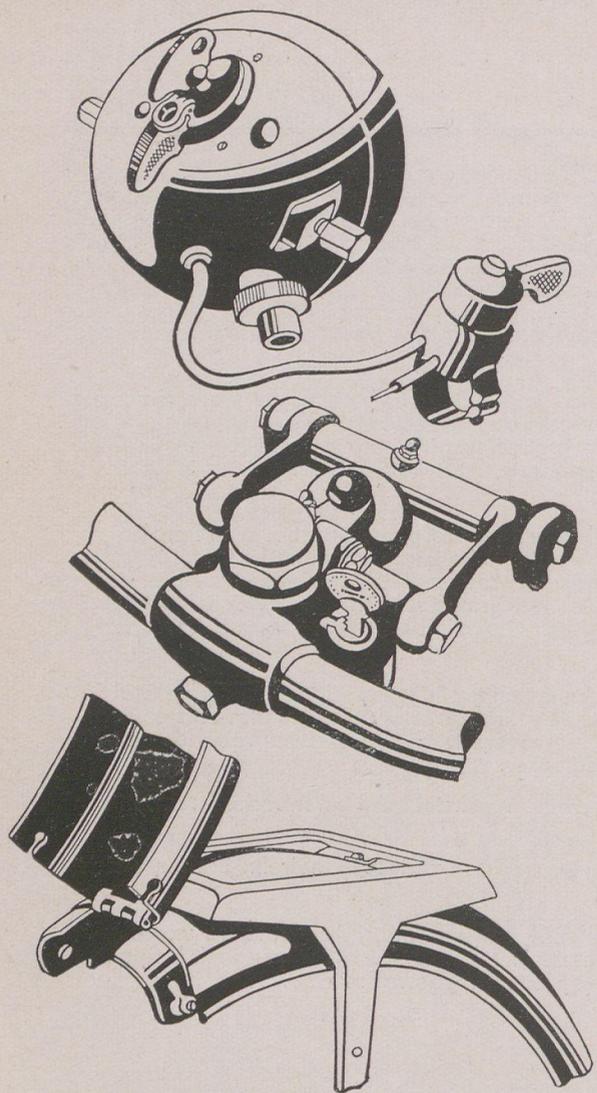
**Kraftübertragung und Getriebe.** Kurze im Ölbad laufende Spezialkette von der Kurbelwelle zum Dreiganggetriebe. Sanft greifende, bequem nachstellbare Korkscheibenkupplung mit Handhebel-Betätigung. Oldichte, leicht zugängliche Einzelkammern im Motorblock für Getriebe und Getriebekette nebst Kupplung. Bequem liegender Tankschalthebel mit Gangarretierung im Getriebe; kurzes nachstellbares Schaltgestänge. Chromnickelstahl-Zahnräder infolge Klauenschaltung ständig im Eingriff. Nachstellbare, gut verkleidete Hinterrad-Antriebskette. Bequem liegender Kickstarter mit großem Kurbelweg. Kurbel ausklappbar, mit Gummi überzogen. Gesamtübersetzung: 1. Gang 1:21, 2. Gang 1:11, 3. Gang 1:6,4.

**Rahmen und Vordergabel.** Extrastarker, spannungsfrei verschraubter Stahlrohr-Doppelrahmen mit profiliertem Rückgrat. Äußerst stabile, gepreßte Stahlblech-Vordergabel mit weicher Trapezfederung. Gehärtete und geschliffene Hebelbolzen in Spezial-Bronzebüchsen. Formschöner Satteltank mit Schnellverschluß und Kniekissen, ca. 12 Liter Inhalt einschließlich Reservevorrat. Große, weitumgreifende Schutzbleche. Starker Gepäckträger. Automatisch hochklappbarer Abwälz-Mittelständer. Stoßdämpfer.

**Räder und Bremsen.** Drahtspeichenräder mit 25×3" Stahlseil-Ballonreifen auf Tiefbettfelgen. Nachstellbare Innenbackenbremsen von starker, zügiger Bremswirkung, in die Radnaben eingebaut.

**Lenker, Sattel und Fußraster.** Formschöner, verstellbarer Doppelrohrlenker mit Innenzug-Drehgriffen und -Handhebeln. Breiter, weichgefederter Gummisattel. Verstellbare Fußraster mit Gummiüberzug.

**Ausführung und Zubehör.** Schwarze Hochglanzlackierung. Lenker, Tankfelder, Gabelgelenke, Felgenränder, Auspuffrohre und -töpfe, sowie zahlreiche Kleinteile mit schwerer Chromauflage. Atrament-Rostschutz. Diebstahlsicherung. Reichhaltiges Werkzeug mit Luftpumpe und Hochdruck-Schmierpresse. Gegen Aufpreis Beinschutzschilder und Tachometer mit gekapseltem Vorderradantrieb.



## „Derby“ und „Derby-Luxus“ im Lichte 12 jähriger Erfahrung!

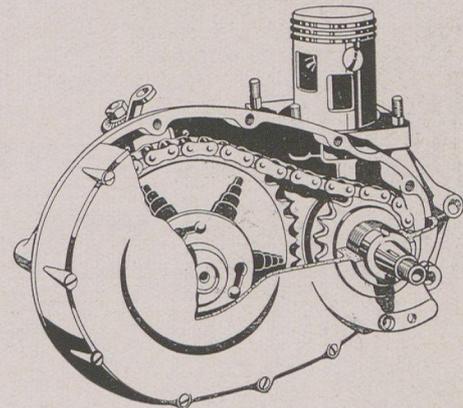
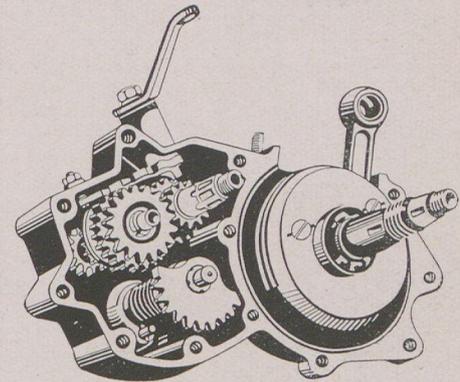
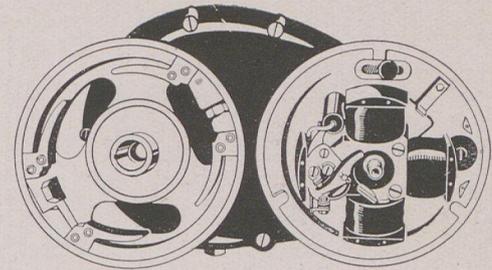
In zahllosen Berufen herrscht Bedarf nach einem kleinen, sparsamen Motorrad, das zwar nicht mit dem letzten technischen Luxus wie Kardan-antrieb oder Vierganggetriebe ausgerüstet zu sein braucht, das aber doch ein vollwertiges, leistungsfähiges Fahrzeug für den Dauergebrauch sein muß und dabei im Preise möglichst niedrig liegen soll. Die Aufwendung von 500 oder 600 Mark für ein solches Fahrzeug mag noch so angemessen sein, für den Einzelnen ist sie in der heutigen Zeit eine fühlbare Belastung, die er nur auf sich nimmt, wenn auf der andern Seite wieder greifbare Vorteile herauspringen: Weniger Fahrgeld, weniger Fahrzeit, also schnelleres Fortkommen in doppeltem Sinne.

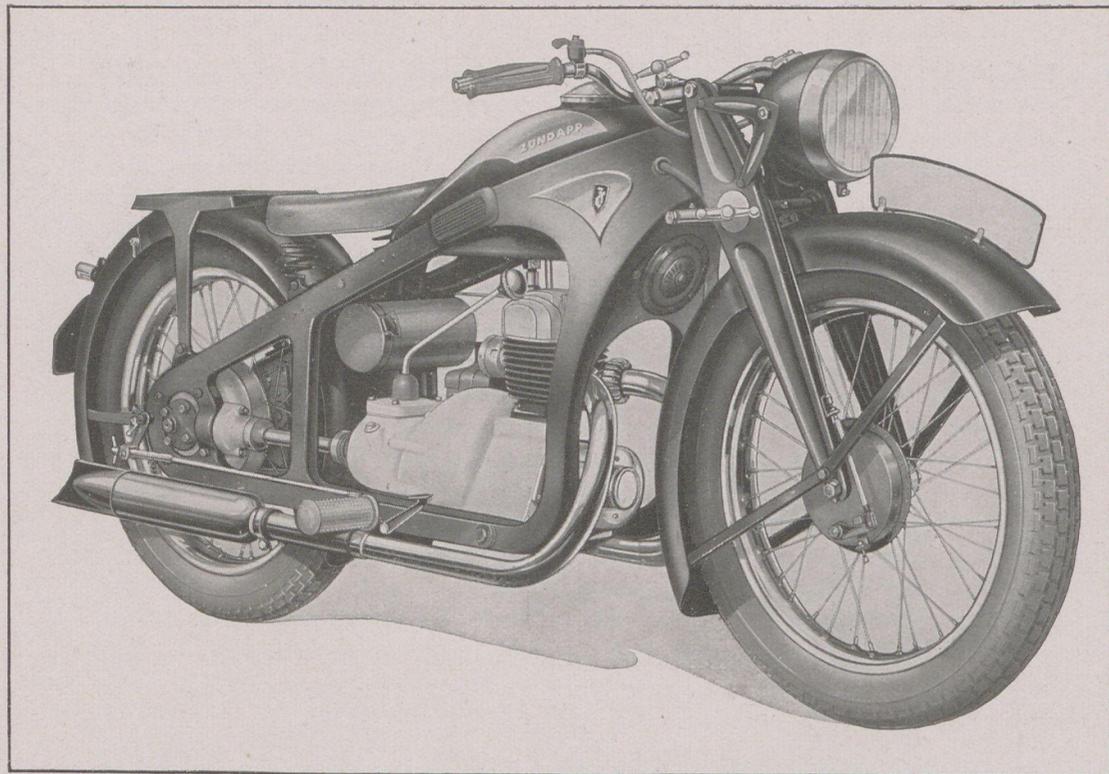
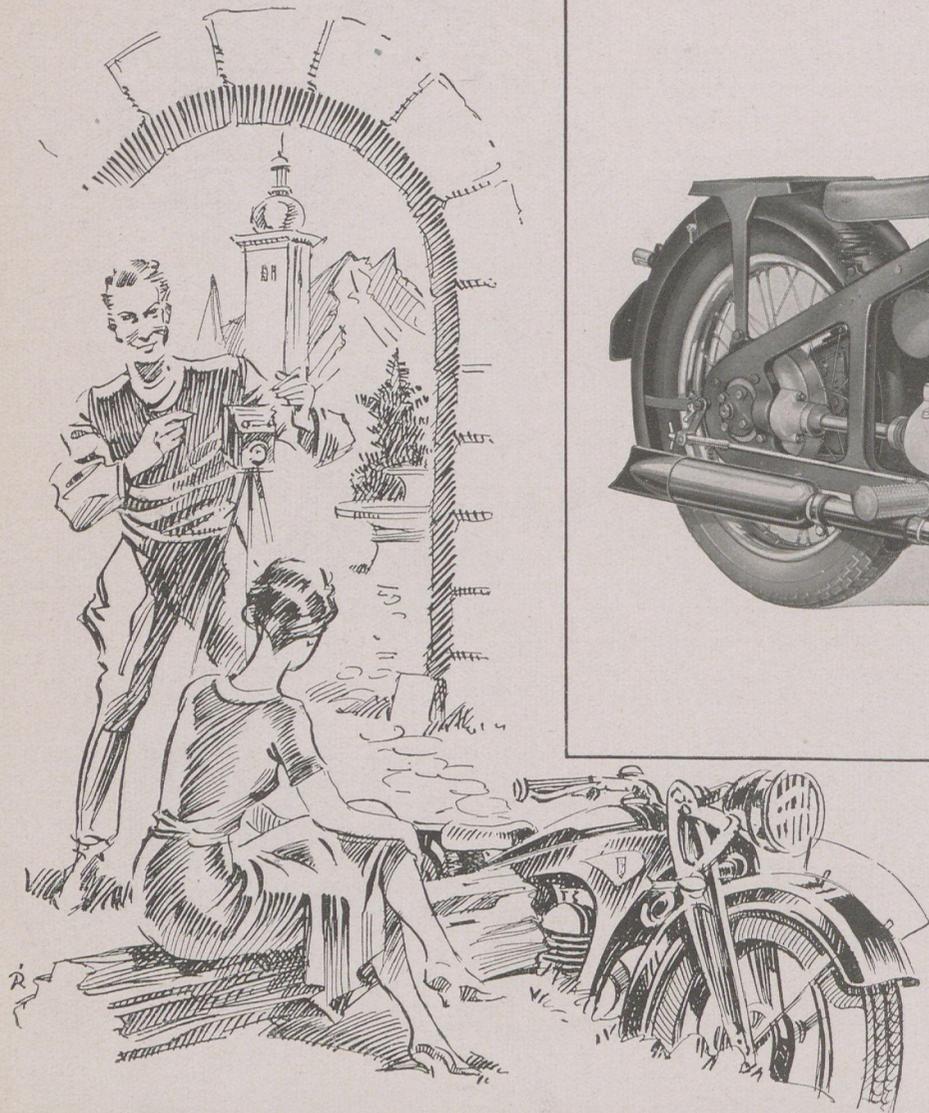
Man kann nicht von jedem Fahrer verlangen, Fachmann zu sein, wohl aber soviel Geschäftsmann, um zu wissen, daß es zwischen „billig“ und billig große Unterschiede gibt. Gerade auf dem Markt der kleinen und kleinsten Motorräder ist die Gefahr eines enttäuschenden Fehlkaufes groß. Der ganze Stolz des Zündapp-Werks ist darum, daß gerade diejenigen Fahrer, die am meisten den Wert des Geldes kennen, seit über 12 Jahren der Marke „Zündapp“ rückhaltloses Vertrauen schenken.

Den riesengroßen Erfahrungsvorsprung im Bau von Kleinkraftködern aufs neue zu beweisen, ist die verbesserte Zündapp-Derby-Serie 1934 bestimmt. Durch eine neuartige Dreistromspülung (D.R.P. a.), die bei allen neuen Zündapp-Zweitaktern verwandt ist, wurden die Motoren auf 7 PS Dauerleistung gebracht und die Zuverlässigkeit weiterhin gesteigert. Die Wirkungsweise des Zündapp-Dreistrommotors (D.R.P. a.) ist denkbar einfach. Der Kolben mit der üblichen Ablenknaese ist hier durch einen normalen Kolben mit flachem Boden ersetzt worden. Das Brennstoffgemisch tritt durch drei Kanäle **ohne Umkehrung** und **ohne Wirbelung**

in einem steil aufwärts gerichteten Strom in den Zylinder, um nach der kraftvollen Explosion durch die Auspuffschnitte zu entweichen. Durch die Verwendung des Kolbens mit flachem Boden ist das schädliche Kolbenkippen, das beim Zweitakter normaler Bauart nicht zu vermeiden ist, beseitigt, das Gewicht verringert und der Verschleiß des Motors wesentlich vermindert. Die Kurbelwellen der neuen Modelle sind rollengelagert, wie eben alles an diesen Maschinen längste Lebensdauer garantiert. Kaum je hat Zündapp sorgfältigere und gewissenhaftere Vorarbeit geleistet, sich seinen abertausenden Freunden gegenüber verantwortlicher gefühlt, als bei Schaffung dieser Typen. Das Ergebnis liegt auf der Hand: Zwei Leichtmotorräder (bis auf die Lichtanlage einander gleich) mit Eigenschaften und einem Fahrkomfort, den man bisher nur an wesentlich teureren Luxusmotorrädern sah. Beim Fahren dieser Maschinen gibt es kein Gefühl der Unsicherheit. Der Motor gehorcht rasch und willig der kleinsten Bewegung am Drehgriff; Schalten, Kuppeln und Bremsen vollziehen sich gleichsam von selbst. Selbst die längste Fahrt strengt nicht an, so bequem sitzt man, so handgerecht ist einem jeder Handgriff gemacht. Nachts erstrahlt weithin helles Licht, auch der Schwungrad-Licht-Zünder läßt in diesem Punkt keine Klage aufkommen. So mühelos die Fahrt, so leicht die Pflege! Die Blockkonstruktion, der geschlossene Aufbau, die weitgehende Kapselung beweglicher Einzelteile, bietet dem Schmutz wenig Angriffspunkte und wo er sich niederläßt, richtet er keinen Schaden an. Schwere Chromauflagen, haltbarer Lacküberzug schützen das blanke Eisen und wo es dennoch zutage tritt z. B. am Zylinder, ist ihm durch Atrament-Behandlung die Fähigkeit zur Rostbildung genommen. So wächst die Derby im Aufbau, der Leistung und den Fahreigenschaften weit über ihre Preisklasse hinaus. Sie hat bleibenden Wert und wer sie kennen lernt, muß ehrlich eingestehen:

**Mehr kann man wirklich nicht verlangen!**





Zündapp K 200 ●

## Zündapp Kardan 200 ccm.

**Motor.** Stehender, ventillosler Zweitakt-Einzylinder „Dreistrom“-Blockmotor (DRPa.), elastisch im Rahmen gelagert. 60 mm Bohrung, 70 mm Hub, 7 PS Dauerleistung. Hervorragend gekühlter Spezial-Leichtmetall-Fensterkolben. Verbesserte Frischgaszuführung durch sehr kurze Überströmkanäle. Zylinderkopf aus Spezial-Leichtmetall. Günstige Anordnung der Zündkerze im Frischgaswirbel. Gute Wärmeabführung auch bei angestrengtestem Dauerbetrieb durch reichlich bemessene Kühlrippen an Zylinder und -Kopf. Kolbenbolzen, Pleuelstange und Kurbelwelle sehr kräftig dimensioniert, gehärtet und geschliffen. Rollen-, Kugel- und Spezialbronze-Lager. Einfache betriebssichere Gemischschmierung. Doppelport-Auspuff mit 2 wirksamen, die Leistung nicht beeinträchtigenden Schalldämpfern mit Fischschwanzenden.

**Vergaser.** Getrennte Luft- und Gasregulierung mittels 2 Drehgriffen ermöglicht leichtes Anspringen und gute Beschleunigung des Motors. (Verbrauch etwa 3 Liter.) Luftfilter.

**Zündung und Beleuchtung.** 50 Watt Noris-Batterie-Zündlicht-Anlage mit auf Kurbelwelle sitzendem Dynamoanker. Leicht zugänglicher Unterbrecher mit bedeutend vereinfachter Zündpunkteinstellung und permanenter Schmierung der geschliffenen Unterbrechernocken-Laufbahn. Großer 6 Volt Akkumulator in tiefer, geschützter Lage neben dem Getriebe. Sehr großer Scheinwerfer mit Biluxlampe für Fern- und Nahlicht sowie kleiner Standlichtbirne. Elektrischer Schalter mit abnehmbarem Stromschlüssel für Licht und Zündung auf dem Scheinwerfer. Beleuchtetes hinteres Nummernschild.

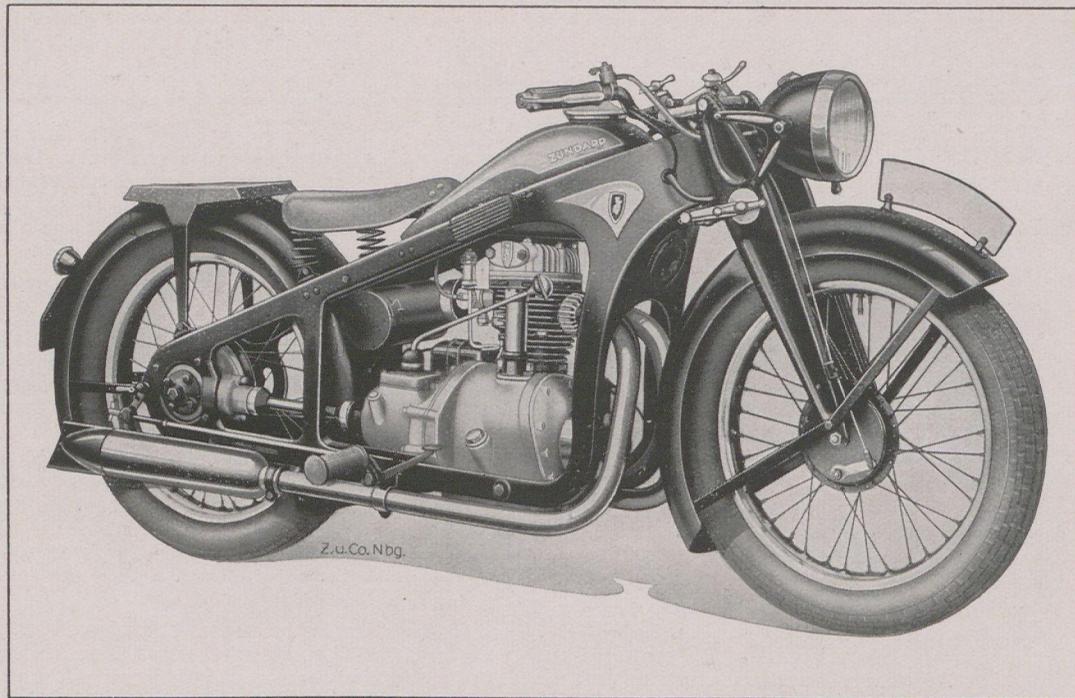
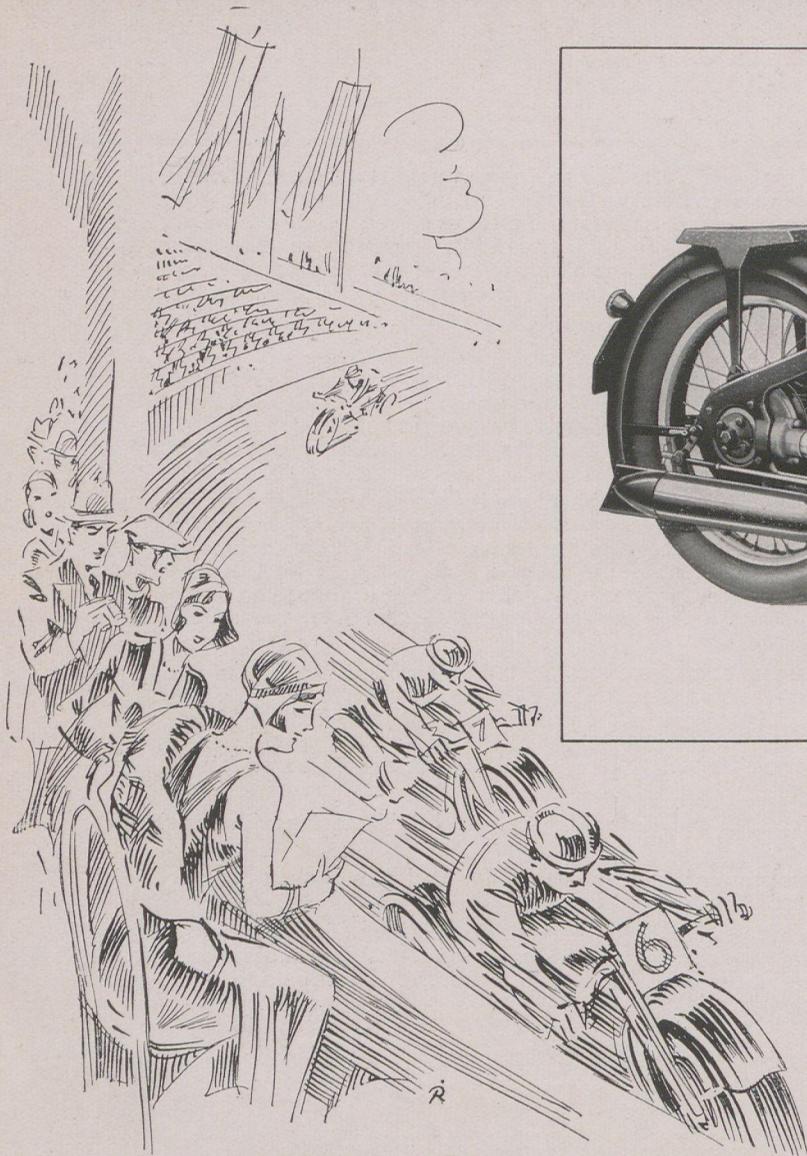
**Getriebe und Kraftübertragung.** Direkte Übertragung von Kurbelwelle auf Vierstufen-Getriebe mit Schnellgang über sanft greifende, bequem nachstellbare Kupplung mit Handhebel-Betätigung. Klauenschaltung durch Auto-Kugelgelenk-Schalthebel mit zentraler Leerlaufstellung. Hinterradantrieb über zweifach gelenkig gelagerte, torsionsfedernde Kardanwelle auf spiralverzahnte, kugelgelagerte Chromnickelstahl-Kegelräder. Doppelte Stoßsicherung durch elastische Kardanwelle und Duplex-Ketten im Getriebe, daher äußerst ruhiger, geschmeidiger Gang. Gesamtes Triebwerk im Ölbad, schmutzdicht gekapselt, daher geringste Abnutzung und minimale Wartung. Nach rückwärts zu betätigender Kickstarter mit großem Kurbelweg. Kurbel umklappbar, mit Gummi überzogen. Gesamtübersetzung: 1. Gang 1:20,6; 2. Gang 1:13,2; 3. Gang 1:7,9; Schnellgang 1:6,6.

**Rahmen und Vordergabel.** Gepreßter Stahlblech-Doppelrahmen aus einem Stück, verwindungssteif und bruchstabil. Starke Formblecheinlagen am Steuerkopf. Äußerst stabile, gepreßte Stahlblech-Vordergabel mit weicher Trapezfederung. Nachstellbare Gabelgelenke mit gehärteten und geschliffenen Bolzen in Spezial-Bronzebüchsen. Formschöner Tank mit extra großer Schnellverschluß-Einfüllöffnung, durch abnehmbare Schutzhaube gegen Beschädigung von außen geschützt. Ca. 13 Liter Inhalt. Reservetank mit Klappgriff und großem, außenliegendem Benzinfilter. Breite, weitumgreifende Schutzbleche. Starker Gepäckträger. Automatisch hochklappbarer Abwärt-Mittelständer. Aufbock-Handgriff am Rahmen. Stoß- und Steuerungsdämpfer.

**Räder und Bremsen.** Drahtspeichenräder mit 26×3<sup>1</sup>/<sub>8</sub>“ Stahlseil-Ballonreifen auf Tiefbettfelgen. Nachstellbare Innenbacken-Nabenbremsen von starker, zügiger Bremswirkung. Hinterrad-Steckachse.

**Lenker, Sattel und Fußraster.** Formschöner, verstellbarer Doppelrohrlenker mit Innenzug-Drehgriffen und -Handhebeln. Breiter, weichgefederter Gummisattel. Verstellbare Fußraster mit Gummiüberzug. Gummi-Kniekissen.

**Ausführung und Zubehör.** Schwarze Hochglanzlackierung. Lenker, Tankschutzhaube, Gabelgelenke, Felgenränder, Auspuffrohre und -töpfe, zahlreiche Hebel und Kleinteile mit schwerer Chromauflage. Atrament-Rostschutz. Elektrisches Horn, im Rahmen eingebaut. Reichhaltiges Werkzeug; Luftpumpe und Hochdruckschmierpresse; Tachometer im Scheinwerfer mit gekapseltem Vorderradantrieb. Skala nachts beleuchtet. Diebstahlsicherung. Gegen Aufpreis Trittbretter, Beinschutzschilder.



Zündapp OK 200

## Zündapp Kardan OK 200

---

**Motor.** Stehender, obengesteuerter 200 ccm Viertakt-Einzyylinder Blockmotor, elastisch im Rahmen gelagert. 60 mm Bohrung, 70 mm Hub, 8 PS Dauerleistung. Äußerst ausgeglichener Lauf. Abnehmbarer Doppelport-Zylinderkopf mit großbemessenen Ventilen. Doppelte Ventilfedern. Ventiltrieb und Ventile vollständig schmutz- und öldicht gekapselt, doch in allen Teilen zum Nachstellen bequem und leicht zugänglich. Kolben aus Spezial-Leichtmetall, Kolbenbolzen, Kurbelwelle und Pleuelstange sehr kräftig dimensioniert, geschliffen und gehärtet. Geräuschloser Nockenwellen-Antrieb. Sparsame, vollautomatische Druck-Umlaufschmierung. Eingebaute Zahnradölpumpe. Keine außenliegenden Ölleitungen. Abnehmbare Ölwanne. Großer Ölfilter. Große, freiliegende Einfüllverschraubung. Gute Wärmeabführung auch bei angestrengtestem Dauerbetrieb durch reichlich bemessene Kühlrippen an Zylinder und -Kopf.

**Vergaser.** Vergaser mit horizontalem Schiebergehäuse und großem Luftfilter, sehr sparsam und gleichmäßig arbeitend. Drehgriff für Gas und Luft. Brennstoffverbrauch 3 Liter.

**Zündung und Beleuchtung.** 50 Watt Batterie-Zündlicht-Anlage, an der Stirnseite des Motorblockes direkt auf der Kurbelwelle sitzend. Zusatzhebel zum Verstellen der Zündung. Leicht zugänglicher Unterbrecher mit bedeutend vereinfachter Kontakteinstellung. Großer, geschützt liegender Akkumulator 6 Volt. Sehr großer Scheinwerfer mit Biluxlampe für Fern- und Nahlicht sowie kleiner Standlichtbirne. Elektrischer Schalter mit abnehmbarem Stromschlüssel für Licht und Zündung auf dem Scheinwerfer. Beleuchtetes hinteres Nummernschild.

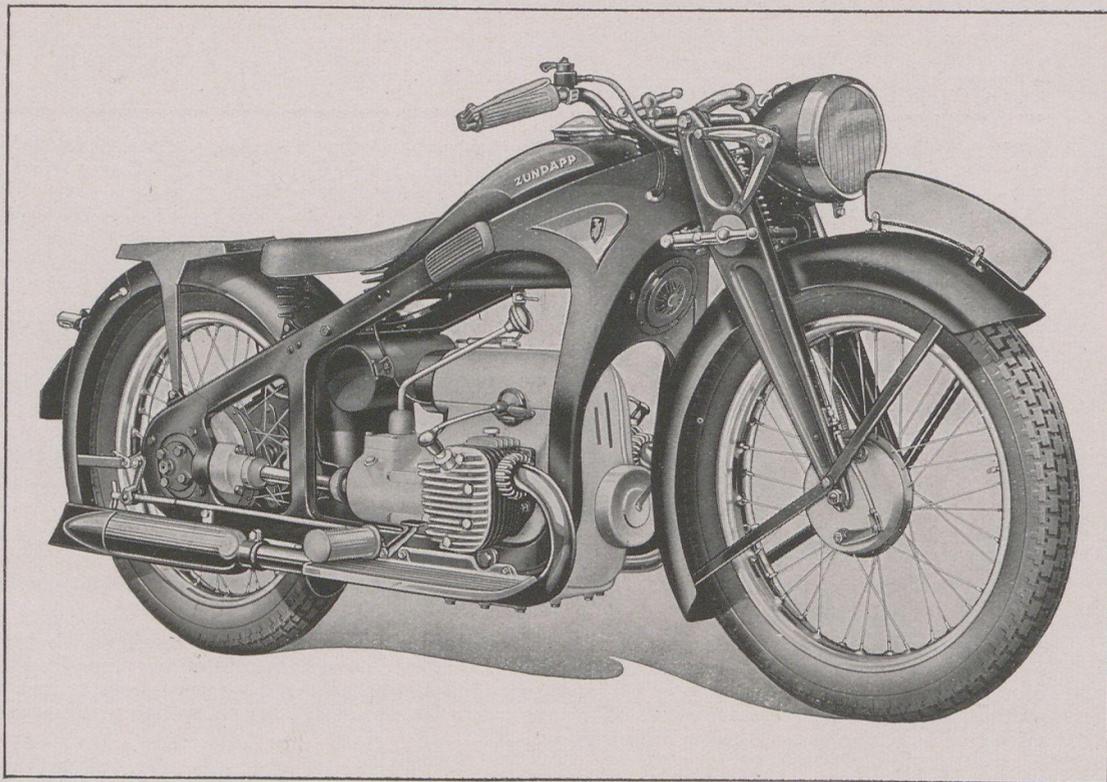
**Kraftübertragung und Getriebe.** Direkte Übertragung von der Kurbelwelle auf Viergang-Getriebe mit Schnellgang über sanft greifende, bequem nachstellbare Kupplung mit Handhebel-Betätigung. Klauenschaltung durch Kugelgelenk-Schalthebel mit zentraler Leerlaufstellung. Hinterradantrieb über zweifach gelenkig gelagerte, torsionsfedernde Kardanwelle auf spiralverzahnte, kugelgelagerte Chromnickelstahl-Kegelräder. Gesamtes Triebwerk im Ölbad, schmutzdicht gekapselt, daher geringste Abnutzung und Pflege. Äußerst ruhiger, geschmeidiger Lauf durch Duplex-Kettengerichte. Nach rückwärts zu betätigender Kickstarter. Gesamtübersetzung: 1. Gang 1:20,6; 2. Gang 1:13,2; 3. Gang 1:7,9; Schnellgang 1:6,6.

**Rahmen und Vordergabel.** Gepreßter Stahlblech-Doppelrahmen aus einem Stück, verwindungssteif und bruchsicher. Starke Formblecheinlagen am Steuerkopf. Äußerst stabile, gepreßte Stahlblech-Vordergabel mit weicher Trapezfederung und einstellbarem Stoßdämpfer. Steuerungsdämpfer. Nachstellbare Gabelgelenke mit gehärteten und geschliffenen Bolzen in Spezial-Bronze-Büchsen. Großer, formschöner Tank mit Schnellverschluß-Einfüllöffnung, ca. 10 Liter Inhalt. Breite, weitumgreifende Schutzbleche. Starker Gepäckträger. Automatisch hochklappbarer Abwälz-Mittelständer.

**Räder und Bremsen.** Drahtspeichenräder mit  $26 \times 3\frac{1}{2}$ " Stahlseil-Ballonreifen auf Tiefbettfelgen. Nachstellbare Innenbackenbremsen von starker, zügiger Bremswirkung.

**Lenker, Sattel und Fußraster.** Formschöner, verstellbarer Doppelrohrlenker mit Innenzug-Drehgriffen und -Handhebeln. Breiter, weichgefederter Gummisattel. Verstellbare Fußraster mit Gummiüberzug. Gummi-Kniekissen.

**Ausführung und Zubehör.** Schwarze Hochglanzlackierung. Lenker, Tankfelder, Gabelgelenke, Felgenränder, Auspuffrohre und -töpfe, zahlreiche Gabel- und Kleinteile mit schwerer Chromauflage. Atrament-Rostschutz. Elektrisches Horn, im Rahmen eingebaut. Reichhaltiges Werkzeug, Luftpumpe, Hochdruck-Schmierpresse, Tachometer im Scheinwerfer mit gekapseltem Vorderradantrieb. Skala nachts beleuchtet. Diebstahlsicherung. Gegen Aufpreis Trittbretter und Beinschutzschilder.



Zündapp K 400

## Zündapp Kardan 400 ccm.

**Motor.** Querliegender, gegenläufiger Viertakt-Zweizylinder-Blockmotor, stromlinienförmig verkleidet, elastisch im Rahmen gelagert. 62 mm Bohrung, 66 mm Hub, 10 PS Dauerleistung. Äußerst ausgeglichener, schmiegsamer Lauf. Zylinderkopf aus Spezial-Leichtmetall. Hervorragende Kühlung der unmittelbar im Fahrwind liegenden Zylinder, unterstützt durch neuartige, unsichtbare Gasführung im Zylinder. Seitliche, vollkommen gekapselte Ventile, leicht nachstellbar, automatisch geschmiert. Spezial-Leichtmetallkolben. Kolbenbolzen, Pleuelstange, Pleuelwelle kräftig dimensioniert, gehärtet und geschliffen. Rollen- und Kugellager. Geräuschloser Nockenwellen-Antrieb. Sparsame, vollautomatische Druck-Umlaufschmierung. Eingebaute Zahnradölpumpe. Etwa 2 Liter Öl vorrat im Blockgehäuse. Keine außenliegenden Ölleitungen. Abnehmbare Ölwanne. Großer Ölfilter. Bequeme Einfüllverschraubung mit Meßstab. Öldunstabsaugung zur Ansaugleitung. Wirksame, die Leistung nicht beeinträchtigende Schalldämpfer.

**Vergaser.** Vollständig gekapselter, leicht zugänglicher Vergaser, sehr sparsam und gleichmäßig arbeitend (Verbrauch etwa 4 Liter). Drehgriffbetätigung. Gute Gemisch-Vorwärmung durch unsichtbare Fallstrom-Ansaugkanäle im Block.

**Zündung und Beleuchtung.** 50 Watt Batterie-Zündlichtanlage, Dynamo, formschön verkleidet, an der Stirnseite des Motorblocks auf der Pleuelwelle sitzend. Unsichtbare Zündspule. Doppelfunkenzündung, daher Fortfall des Verteilers. Durch Drehgriff verstellbare Vorzündung. Leicht zugänglicher Unterbrecher mit bedeutend vereinfachter Kontakteinstellung. Großer 6 Volt Akkumulator in tiefer, geschützter Lage. Sehr großer Scheinwerfer mit Biluxlampe für Fern- und Nahlicht sowie kleiner Standlichtbirne. Elektr. Schalter mit abnehmbarem Stromschlüssel für Licht und Zündung auf dem Scheinwerfer. Beleuchtetes hinteres Nummernschild.

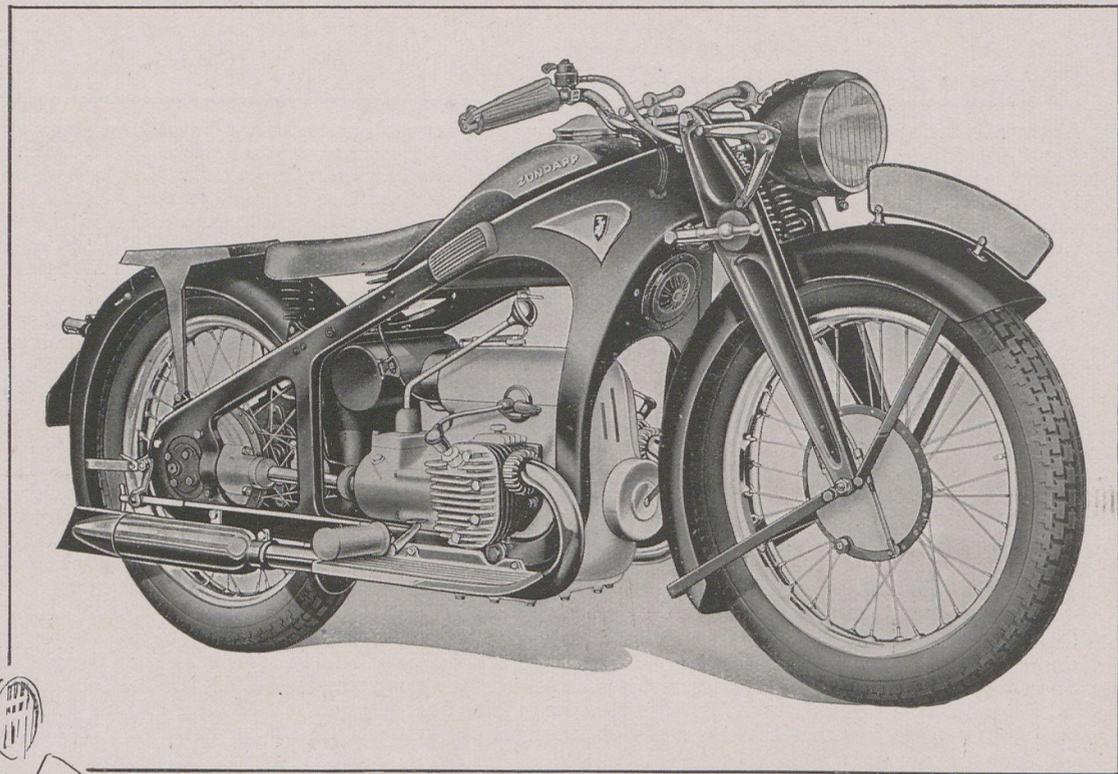
**Getriebe und Kraftübertragung.** Direkte Übertragung von Pleuelwelle zum Viergang-Getriebe über sanft greifende, bequem nachstellbare Kupplung mit Handhebel-Betätigung. Klauenschaltung durch Kugelschalthebel mit zentraler Leerlaufstellung. Hinterradantrieb über zweifach gelenkig gelagerte, torsionsfedernde Kardanwelle auf spiralverzahnte, kugelgelagerte Chromnickelstahl-Kegelräder. Stoßsicherung durch elastische Kardanwelle. Gesamtes Triebwerk im Ölbad, schmutzdicht gekapselt, daher geringste Abnutzung und minimale Wartung. Äußerst ruhige, weiche Übertragung. Nach rückwärts zu betätigender Kickstarter mit großem Pleuelweg. Pleuel umklappbar, mit Gummi überzogen. Gesamtübersetzung solo: 1. Gang 1:16,7; 2. Gang 1:10,6; 3. Gang 1:6,35; Schnellgang 1:5,3.

**Rahmen und Vordergabel.** Gepreßter Stahlblech-Doppelrahmen aus einem Stück, verwindungssteif und bruchsicher. Starke Formblecheinlagen am Steuerkopf. Äußerst stabile, gepreßte Stahlblech-Vordergabel mit weicher Trapezfederung. Nachstellbare Gabelgelenke mit Spezial-Bronze-Büchsen. Formschöner Tank mit extra großer Schnellverschluß-Einfüllöffnung, durch verchromte Schutzhaube gegen Beschädigung von außen geschützt. Ca. 13 Liter Inhalt. Reservehahn mit Klappgriff und großem, außenliegenden Benzinfilter. Breite, weitumgreifende Schutzbleche. Starker Gepäckträger. Automatisch hochklappbarer Abwälz-Mittelständer. Aufbock-Handgriff am Rahmen. Stoß- und Steuerungsdämpfer.

**Räder und Bremsen.** Drahtspeichenräder mit 26 x 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub>" Stahlseil-Ballonreifen auf Tiefbettfelgen. Steck-Hinterachse. Nachstellbare Innenbacken-Nabenbremsen von starker, zügiger Bremswirkung.

**Lenker, Sattel und Fußraster.** Formschöner, verstellbarer Doppelrohrlenker mit Innenzug-Drehgriffen und -Handhebeln. Breiter, weichgefederter Gummisattel. Verstellbare Fußraster mit Gummiüberzug und Trittbretter. Gummi-Kniekissen, Steuerungsdämpfer.

**Ausführung und Zubehör.** Schwarze Hochglanz-Lackierung. Lenker, Tankfelder, Gabelgelenke, Felgenränder, Auspuffrohre und -töpfe, zahlreiche Hebel- und Kleinteile mit schwerer Chromauflage. Atrament-Rostschutz. Elektrisches Horn, im Rahmen eingebaut. Reichhaltiges Werkzeug mit Luftpumpe und Hochdruck-Schmierpresse, Tachometer im Scheinwerfer mit gekapseltem Vorderradantrieb; Skala nachts beleuchtet. Diebstahlsicherung. Gegen Aufpreis Beinschutzschilder.



Zündapp K 500

## Zündapp Kardan 500 ccm.

**Motor.** Querliegender, gegenläufiger Viertakt-Zweizylinder-Blockmotor, stromlinienförmig verkleidet, elastisch im Rahmen gelagert. 69 mm Bohrung, 66 mm Hub, 12 $\frac{1}{2}$  PS Dauerleistung. Äußerst ausgeglichener, schmiegsamer Lauf. Zylinderkopf aus Spezial-Leichtmetall. Hervorragende Kühlung der unmittelbar im Fahrwind liegenden Zylinder, unterstützt durch neuartige, unsichtbare Gasführung im Zylinder. Seitliche, vollkommen gekapselte Ventile, leicht nachstellbar, automatisch geschmiert. Spezial-Leichtmetallkolben. Kolbenbolzen, Pleuelstange, Kurbelwelle kräftig dimensioniert, gehärtet und geschliffen. Rollen- und Kugellager. Geräuschloser Nockenwellen-Antrieb. Sparsame, vollautomatische Druck-Umlaufschmierung. Eingebaute Zahnradölpumpe. Etwa 2 Liter Ölverrat im Blockgehäuse. Keine außenliegenden Ölleitungen. Abnehmbare Ölwanne. Großer Ölfilter. Bequeme Einfüllverschraubung mit Meßstab. Öldunstabsaugung zur Ansaugleitung. Wirksame, die Leistung nicht beeinträchtigende Schalldämpfer.

**Vergaser.** Vollständig gekapselter, leicht zugänglicher Vergaser, sehr sparsam und gleichmäßig arbeitend (Verbrauch etwa 4 $\frac{1}{2}$  Liter). Drehgriffbetätigung. Gute Gemisch-Vorwärmung durch unsichtbare Fallstrom-Ansaugkanäle im Block.

**Zündung und Beleuchtung.** 50 Watt Batterie-Zündlichtanlage, Dynamo, formschön verkleidet, an der Stirnseite des Motorblocks auf der Kurbelwelle sitzend. Unsichtbare Zündspule. Doppelfunkenzündung, daher Fortfall des Verteilers. Durch Drehgriff verstellbare Vorzündung. Leicht zugänglicher Unterbrecher mit bedeutend vereinfachter Kontakteinstellung. Großer 6 Volt Akkumulator in tiefer, geschützter Lage. Sehr großer Scheinwerfer mit Biluxlampe für Fern- und Nahlicht sowie kleiner Standlichtbirne. Elektr. Schalter mit abnehmbarem Stromschlüssel für Licht und Zündung auf dem Scheinwerfer. Beleuchtetes hinteres Nummernschild.

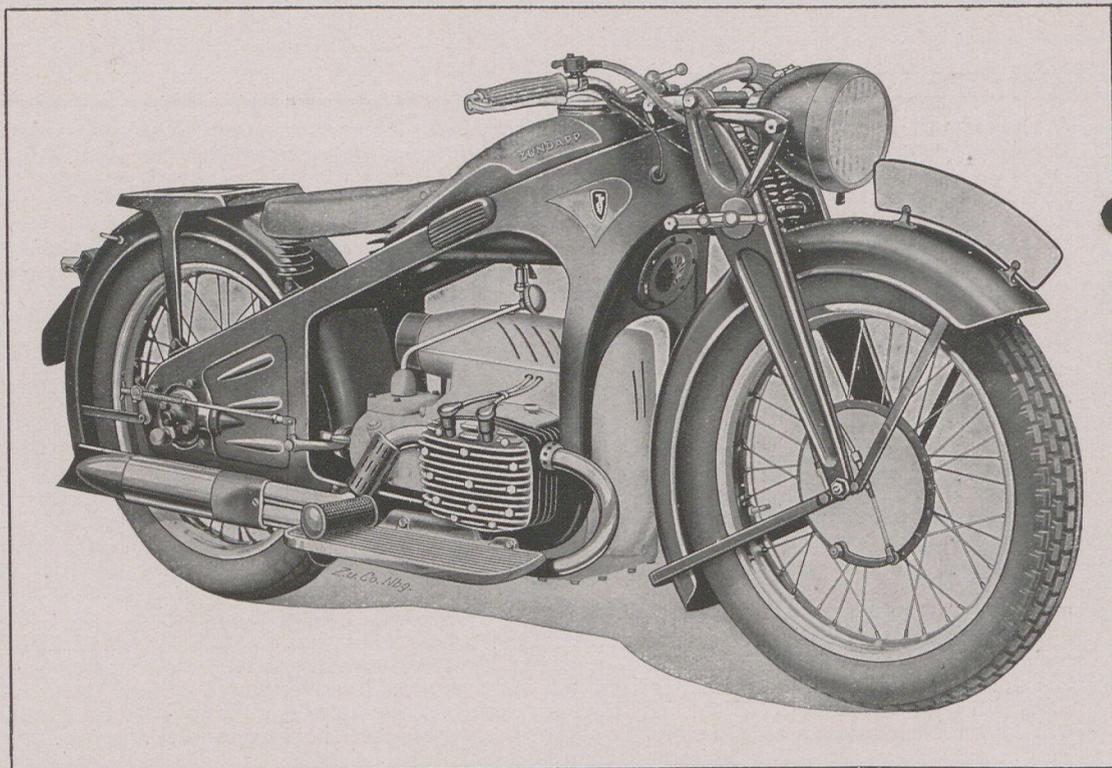
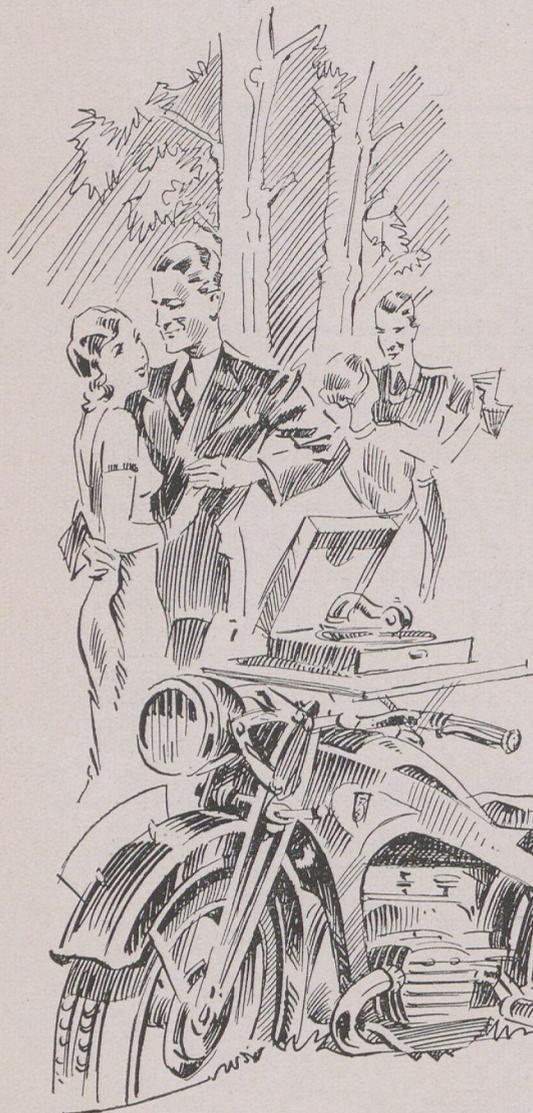
**Getriebe und Kraftübertragung.** Direkte Übertragung von Kurbelwelle zum Viergang-Getriebe über sanft greifende, bequem nachstellbare Kupplung mit Handhebel-Betätigung. Klauenschaltung durch Kugelschalthebel mit zentraler Leerlaufstellung. Hinterradantrieb über zweifach gelenkig gelagerte, torsionsfedernde Kardanwelle auf spiralverzahnte, kugelgelagerte Chromnickelstahl-Kegelräder. Stoßsicherung durch elastische Kardanwelle. Gesamtes Triebwerk im Ölbad, schmutzdicht gekapselt, daher geringste Abnutzung und minimale Wartung. Äußerst ruhige, weiche Übertragung. Nach rückwärts zu betätigender Kickstarter mit großem Kurbelweg. Kurbel umklappbar, mit Gummi überzogen. Gesamtübersetzung solo: 1. Gang 1:16,7; 2. Gang 1:10,6; 3. Gang 1:6,35; Schnellgang 1:5,3.

**Rahmen und Vordergabel.** Gepreßter Stahlblech-Doppelrahmen aus einem Stück, verwindungssteif und bruchstabil. Starke Formblecheinlagen am Steuerkopf. Äußerst stabile, gepreßte Stahlblech-Vordergabel mit weicher Trapezfederung. Nachstellbare Gabelgelenke mit Spezial-Bronze-Büchsen. Formschöner Tank mit extra großer Schnellverschluß-Einfüllöffnung, durch verchromte Schutzhaube gegen Beschädigung von außen geschützt. Ca. 13 Liter Inhalt. Reservehahn mit Klappgriff und großem, außenliegenden Benzinfilter. Breite, weitumgreifende Schutzbleche. Starker Gepäckträger. Automatisch hochklappbarer Abwärt-Mittelständer. Aufbock-Handgriff am Rahmen. Vorderradständer. Stoß- und Steuerungsdämpfer.

**Räder und Bremsen.** Drahtspeichenräder mit 26×3 $\frac{1}{2}$ " Stahlseil-Ballonreifen auf Tiefbettfelgen. Nachstellbare Innenbacken-Nabenbremsen von starker, zügiger Bremswirkung. Vorder- und Hinterrad mit Steckachse.

**Lenker, Sattel und Fußraster.** Formschöner, verstellbarer Doppelrohrlenker mit Innenzug-Drehgriffen und -Handhebeln. Breiter, weichgefederter Gummisattel. Verstellbare Fußraster mit Gummiüberzug und Trittbretter. Gummi-Kniekissen, Steuerungsdämpfer.

**Ausführung und Zubehör.** Schwarze Hochglanz-Lackierung. Lenker, Tankfelder, Gabelgelenke, Felgenränder, Auspuffrohre und -töpfe, zahlreiche Hebel- und Kleinteile mit schwerer Chromauflage. Atrament Rostschutz. Elektrisches Horn, im Rahmen eingebaut. Reichhaltiges Werkzeug mit Luftpumpe und Hochdruck-Schmierpresse, Tachometer im Scheinwerfer mit gekapseltem Vorderradantrieb; Skala nachts beleuchtet. Diebstahlsicherung. Gegen Aufpreis Beinschutzschilder.



Zündapp K 80

## Zündapp Kardan 800 ccm.

---

**Motor.** Querliegender, gegenläufiger Viertakt-Vierzylinder-Blockmotor, stromlinienförmig verkleidet, elastisch im Rahmen gelagert. 62 mm Bohrung, 66 mm Hub, über 20 PS Dauerleistung. Äußerst ausgeglichener, schmiegsamer Lauf. Zylinderkopf aus Spezial-Leichtmetall. Hervorragende Kühlung der unmittelbar im Fahrwind liegenden Zylinder, unterstützt durch neuartige, unsichtbare Gasführung im Zylinder. Seitliche, vollkommen gekapselte Ventile, leicht nachstellbar, automatisch geschmiert. Spezial-Leichtmetallkolben. Kolbenbolzen, Pleuelstange, Kurbelwelle kräftig dimensioniert, gehärtet und geschliffen. Rollen- und Kugellager. Geräuschloser Nockenwellen-Antrieb. Sparsame, vollautomatische Druck-Umlaufschmierung. Eingebaute Zahnradölpumpe. Etwa 3 Liter Ölverrat im Blockgehäuse. Keine außenliegenden Ölleitungen. Abnehmbare Ölwanne. Großer Ölfilter. Bequeme Einfüllverschraubung mit Meßstab. Oldunstabsaugung zur Ansaugleitung. Wirksame, die Leistung nicht beeinträchtigende Schalldämpfer.

**Vergaser.** Vollständig gekapselter, leicht zugänglicher Vergaser, sehr sparsam und gleichmäßig arbeitend (Verbrauch etwa  $5\frac{1}{2}$  Liter). Drehgriffbetätigung. Gute Gemisch-Vorwärmung durch unsichtbare Fallstrom-Ansaugkanäle im Block.

**Zündung und Beleuchtung.** 50 Watt Batterie-Zündlichtanlage, Dynamo, formschön verkleidet, über dem Motorblock. Unsichtbare Zündspule. Verteiler mit automatischer Zündmomenteinstellung. Bedeutend vereinfachte Kontakteinstellung. Großer 6 Volt Akkumulator in tiefer, geschützter Lage. Sehr großer Scheinwerfer mit Biluxlampe für Fern- und Nahlicht sowie kleiner Standlichtbirne. Elektrischer Schalter mit abnehmbarem Stromschlüssel für Licht und Zündung auf dem Scheinwerfer. Beleuchtetes hinteres Nummernschild.

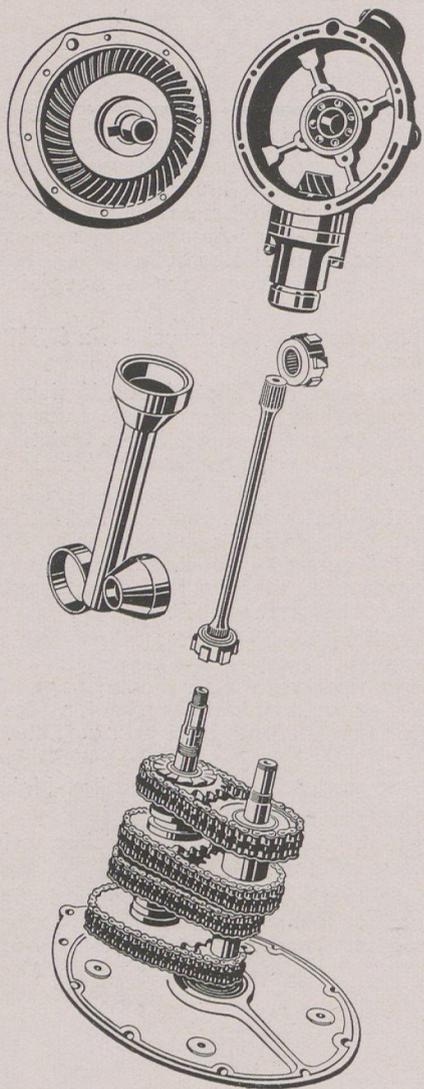
**Getriebe und Kraftübertragung.** Direkte Übertragung von Kurbelwelle zum Viereck-Getriebe über sanft greifende, bequem nachstellbare Kupplung mit Handhebel-Betätigung. Klauenschaltung durch Kugelschalthebel mit zentraler Leerlaufstellung. Hinterradantrieb über zweifach gelenkig gelagerte, torsionsfedernde Kardanwelle auf spiralverzahnte, kugelgelagerte Chromnickelstahl-Kegelräder. Stoßsicherung durch elastische Kardanwelle. Gesamtes Triebwerk im Ölbad, schmutzdicht gekapselt, daher geringste Abnutzung und minimale Wartung. Äußerst ruhige, weiche Übertragung. Nach rückwärts zu betätigender Kickstarter mit großem Kurbelweg. Kurbel umklappbar, mit Gummi überzogen. Gesamtübersetzung solo: 1. Gang 1:13,6; 2. Gang 1:8,75; 3. Gang 1:5,25; Schnellgang 1:4,35.

**Rahmen und Vordergabel.** Gepreßter Stahlblech-Doppelrahmen aus einem Stück, verwindungssteif und bruchsicher. Starke Formblecheinlagen am Steuerkopf. Äußerst stabile, gepreßte Stahlblech-Vordergabel mit weicher Trapezfederung. Nachstellbare Gabelgelenke mit Spezial-Bronze-Büchsen. Formschöner Tank mit extra großer Schnellverschluß-Einfüllöffnung, durch verchromte Schutzhaube gegen Beschädigung von außen geschützt. Ca. 13 Liter Inhalt. Reservehahn mit Klappgriff und großem, außenliegenden Benzinfilter. Breite, weitemgreifende Schutzbleche. Starker Gepäckträger. Automatisch hochklappbarer Abwälz-Mittelständer. Aufbock-Handgriff am Rahmen. Vorderradständer. Stoß- und Steuerungsdämpfer.

**Räder und Bremsen.** Drahtspeichenräder mit  $26 \times 3\frac{1}{2}$ " Stahlseil-Ballonreifen auf Tiefbettfelgen. Nachstellbare Innenbacken-Nabenbremsen von starker, zügiger Bremswirkung. Räder untereinander austauschbar. Vorder- und Hinterrad mit Steckachse.

**Lenker, Sattel und Fußraster.** Formschöner, verstellbarer Doppelrohrlenker mit Innenzug-Drehgriffen und -Handhebeln. Breiter, weichgefederter Gummisattel. Verstellbare Fußraster mit Gummiüberzug und Trittbretter. Gummi-Kniekissen, Steuerungsdämpfer.

**Ausführung und Zubehör.** Schwarze Hochglanz-Lackierung. Lenker, Tankfelder, Gabelgelenke, Felgenränder, Auspuffrohre und -töpfe, zahlreiche Hebel- und Kleinteile mit schwerer Chromauflage. Atrament-Rostschutz. Elektrisches Horn, im Rahmen eingebaut. Reichhaltiges Werkzeug mit Luftpumpe und Hochdruck-Schmierpresse, Tachometer im Scheinwerfer mit gekapseltem Vorderradantrieb; Skala nachts beleuchtet. Diebstahlsicherung. Beinschutzschilder.



## Kette + Kardan = der vollendete Motorrad-Antrieb.

Die Vorteile des schmutzunempfindlichen Kardanantriebes sind so augenfällig, daß man ihn im Interesse vereinfachter Wartung und geringeren Verschleißes am Motorrad nicht missen möchte, sofern es der Preis erlaubt. Zündapp hat die schwierige Aufgabe, den von Natur ungleichförmigen Motorgang stoßfrei auf das Hinterrad zu übertragen, in vorbildlicher Weise gelöst, mit dem Erfolg, einen auf allen Gängen geräuschlosen, elastischen Antrieb geschaffen zu haben. Die jahrzehntelange Spezialerfahrung unserer Konstrukteure auf diesem Gebiete vereinigte die bewährten Bauelemente zu einem geschlossenen Ganzen.

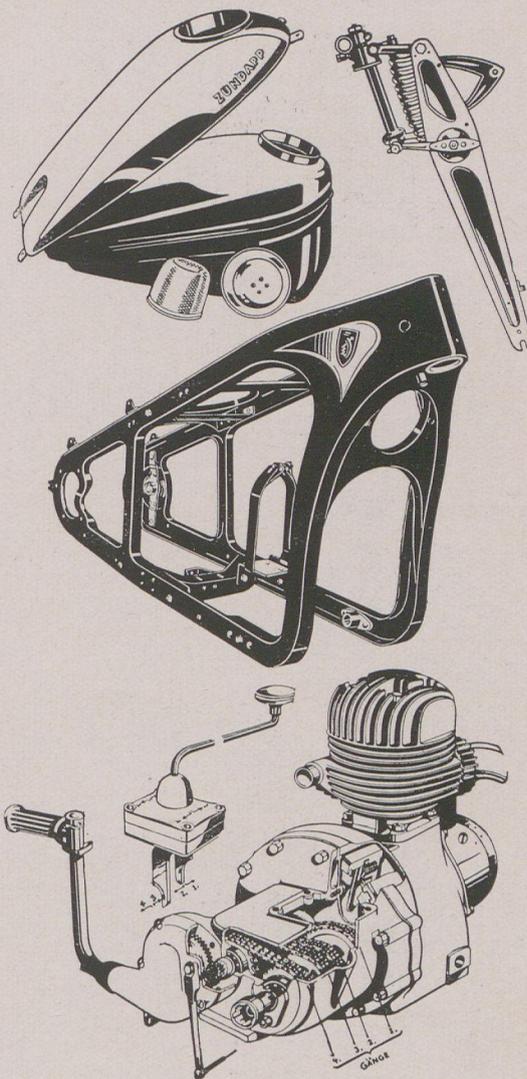
Die Kette ist ein einwandfreier Stoßdämpfer. Richtig gespannt, besser gesagt, richtig gelockert, folgt sie bei schnellem Umlauf nicht der geraden Verbindungslinie von Zahnrad zu Zahnrad (wie man annehmen möchte), sondern beschreibt eigenwillig eine flache Wellenlinie, die ihr wie von unsichtbaren Führungsschienen vorgeschrieben ist. Da nun jeder Kraftstoß des Motors die Kurbelwelle zur Vorauseilung anregt, wird diese Wellenlinie jedesmal wie eine Feder auseinandergezogen. Je nach Größe des Impulses gibt es eine kleinere oder größere Dehnung, bis zur völligen Streckung. Davon macht der Zündapp-Kardan Gebrauch, indem er in jeder Getriebestufe die Kraftübertragung von der Antriebswelle, die mit der Kurbelwelle fluchtet, zur Abtriebswelle, die mit dem Kardan fluchtet, durch eine kurze Duplex-Kette vornehmen läßt (s. nebenstehende Abbildung). Sie hat den Vorzug unbedingter Bruchsicherheit. Schleuderschwingungen des gewellten Stücks haben infolge der Kürze und günstigen Massenverteilung der Kette so hohe Frequenzen, daß sie vom

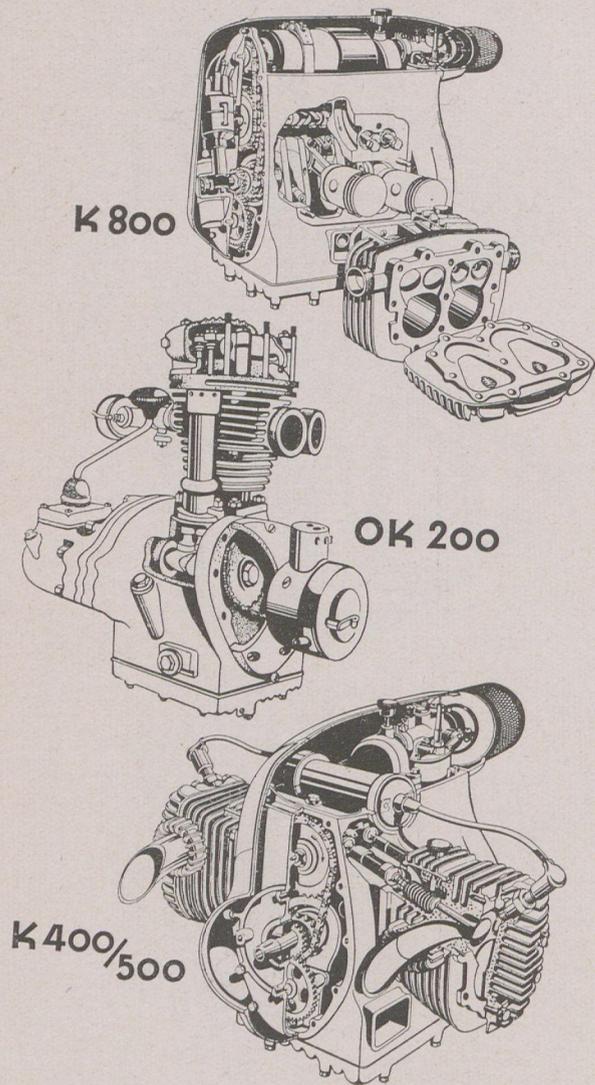
umgebenden Ölbad sofort abgebremst werden können. Dadurch bleiben zusätzliche Massenkräfte den Kettengelenken fern und die Lebensdauer der Kette ist, wie ausgedehnte Versuche ergaben, praktisch unbegrenzt.

Die Kette ist aber auch Geräuschkämpfer. Indirekt dadurch, daß der harte Aufeinanderprall von Zahn auf Zahn überhaupt fehlt, direkt dadurch, daß Geräusche, die trotz gedämpftem Kraftstoß noch entstehen sollten, durch die Kettenmasse selbst erstickt werden, ähnlich wie Klang er stirbt, wenn man den tönenden Körper berührt.

Aber der Zündapp-Kardan hat noch einen zweiten Stoßdämpfer. Wird das gewellte Kettenstück durch unvermittelte Stöße bis in die Strecklage gedehnt, erfolgt also die Übertragung durch geraden Kettenzug, so tritt die Kardanwelle (ein hochpolierter Rundstab aus bestem Federstahl) selbst in Tätigkeit. Diese läßt alle elastischen Verdrehungen bis zu  $10^{\circ}$  Drehwinkel zu.

Der Zündapp-Kardan ist also zweifach stoßgesichert; daher sein überaus ruhiger, weicher Gang. Er ist gegen alle schädlichen Einflüsse gewappnet. Die Kardanwelle, von einem Schützrohr verkleidet, schließt an beiden Enden gelenkig ans Getriebe bzw. Kardangehäuse an. Elastische Rahmenverwindungen oder kleine Abweichungen in der Achsflucht haben darum nichts zu bedeuten. Die Gelenke sind mit schützenden Gummimuffen überzogen und laufen unter Fett. Schmutz und Wasser können in beliebigen Mengen an den Zündapp-Kardan heranspritzen, sie dringen nirgends ein. Das Schaftritzel im Kardangehäuse ist dreifach, das Tellerrad beiderseits kugelgelagert und ihre Spiralverzahnungen laufen, stets gleichmäßig ineinandergreifend, im permanenten Ölbad. Die härtesten Versuche mit diesem Kardan haben immer wieder die Vorteile dieser Konstruktion bewiesen. —





Alle großen Zuverlässigkeitsfahrten 1933 wurden von Zündapp Kardanmaschinen siegreich bestritten und immer wieder haben bei den Veranstaltungen diese reinen Serienmodelle ihre riesige Überlegenheit gezeigt.

Der tüchtigste Konstrukteur und der beste Künstler arbeiteten Hand in Hand, Fahrzeuge zu schaffen, die jedem Fahrer das Herz höher schlagen lassen. Vom steuerfreien Einzylinder bis zum rassigen Vierzylinder kann er zwischen fünf Typen wählen, zwischen runden 80, 90, 100 und 120 km Höchstgeschwindigkeit sich entscheiden. Jede Type bietet ihm dieselben unübertrefflichen Fahreigenschaften, dieselbe verschwenderische Ausstattung, dieselbe Harmonie von Form und Farbe. Aus der Fülle des Einzelnen sei nur aufmerksam gemacht:

Auf den Preßstahlrahmen, dessen Hintergabelenden von der Steckachse stabilisiert werden; auf die schwingungsdämpfende Elastik-Aufhängung des Motorblocks im Rahmen; auf die schnittige stromlinienförmige Blockverkleidung, die alle Neben-Aggregate umschließt; auf das geräuschlose Vierganggetriebe mit Schnellgang und Kardanantrieb; auf die Kugelschaltung mit zentraler Leerlaufstellung und Umschaltmöglichkeit zwischen beliebigen Gängen; auf die gediegene elektrische Ausrüstung.

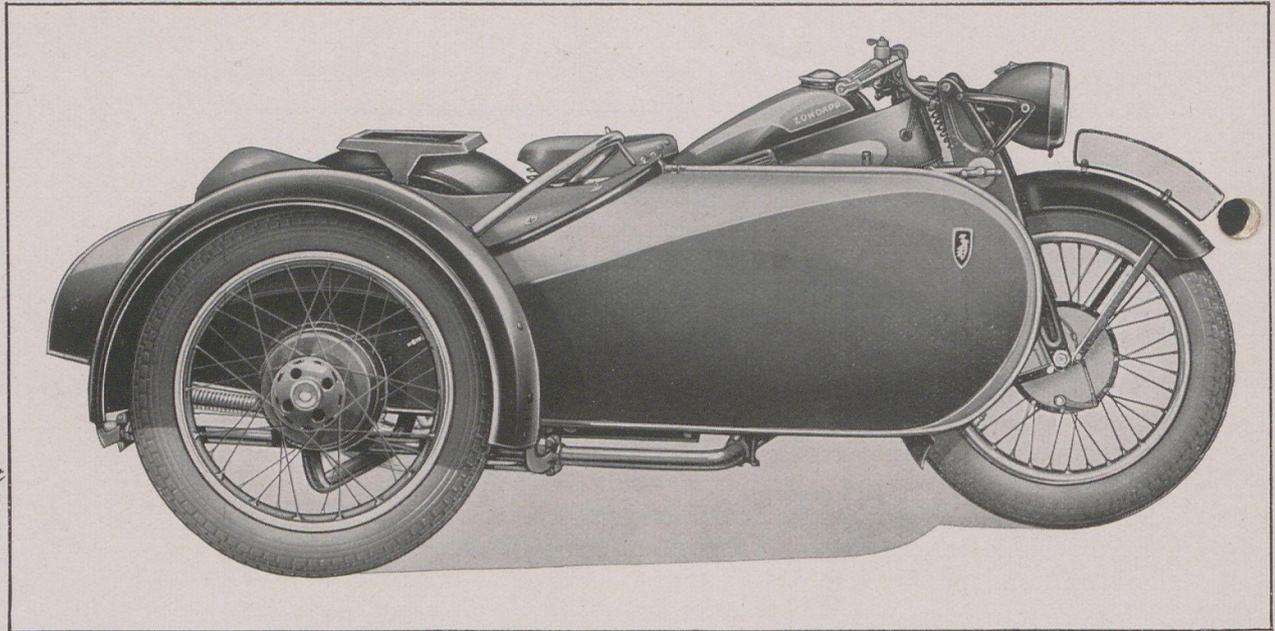
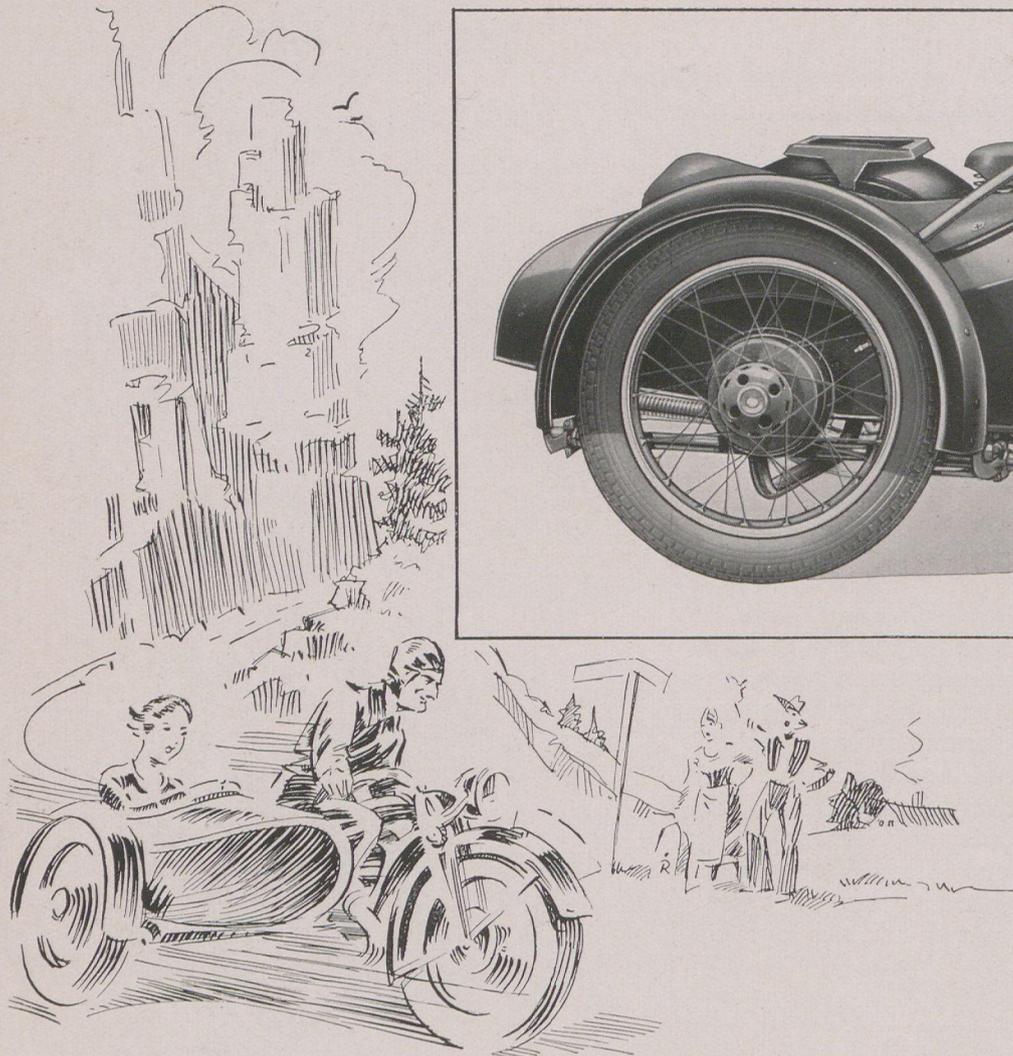
Diese Modelle bieten das Letzte. Sie sind für weite Reisen bestimmt, für den ganz Verwöhnten und den ganz Beschäftigten, für Solo und Beiwagen. Sie sind immer fahrbereit, das Abspritzen mit dem Wasserstrahl dauert Sekunden, sie sehen immer sauber und ordentlich aus, sie haben später als gebraucht auch noch ihren Wert. Sie sind mit einem Wort: **Allen voran!**

## Zündapp-Gespanne.

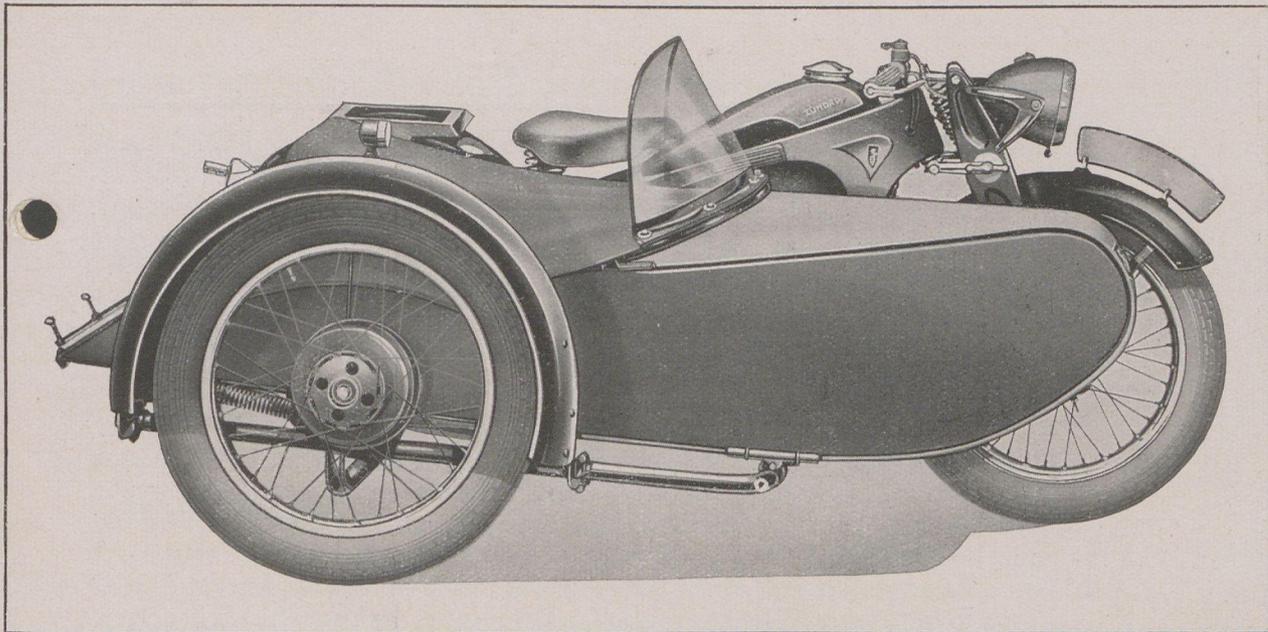
Fahreigenschaften, Zuverlässigkeit und Bequemlichkeit der Zündapp-Gespanne mit Zündapp-Stoye-Seitenwagen sind unerreicht und – sofern es sich um die Schwingachsmodelle handelt – mit normalen Seitenwagen-Fahrzeugen nicht zu vergleichen. Kein anderer Beiwagen federt so weich und gleichmäßig, keiner fährt sich so gut. Keiner läßt sich so leicht an- und abmontieren. Das Zündapp-Gespann vereint die Vorzüge des schnellen Sportgefährts mit dem bequemen Gebrauchsfahrzeug. Es ist leistungsfähiger als viele Wagen, in der Unterhaltung aber wesentlich billiger. Gegenüber einem Kleinwagen bietet es den Vorteil größerer Leistungsfähigkeit, geringerer Unterhaltungskosten und leichter Unterbringungsmöglichkeit. Einer Solomaschine hat das Gespann die größere Sicherheit voraus, die es auf schlechten und schlüpfrigen Straßen bietet, und die erhöhte Bequemlichkeit bei der Mitnahme einer zweiten Person mit ausreichendem Gepäck.

Mit einem einzigen Schraubenschlüssel und wenigen Handgriffen läßt sich der Zündapp-Stoye-Seitenwagen ohne Zuhilfenahme einer zweiten Person in 3 Minuten an- und abmontieren. Vollkommen spannungsfrei sitzt er an unserer Maschine, sodaß sich weder Rahmen noch Fahrgestell verziehen kann. Alle damit unvermeidlich verbundenen Bruchgefahren sind also von vornherein ausgeschaltet. Bei dem Schwingachsmodell läßt sich durch Drehen einer einzigen Flügelschraube (auch während der Fahrt) die mittlere Beiwagenstrebe verstellen und so das lästige Ziehen des Gespanns nach der Beiwagenseite ausschalten, sodaß das Fahrzeug auch auf stark gewölbten Straßen stets geradeaus läuft und sich leichter steuern läßt als andere Gespanne.

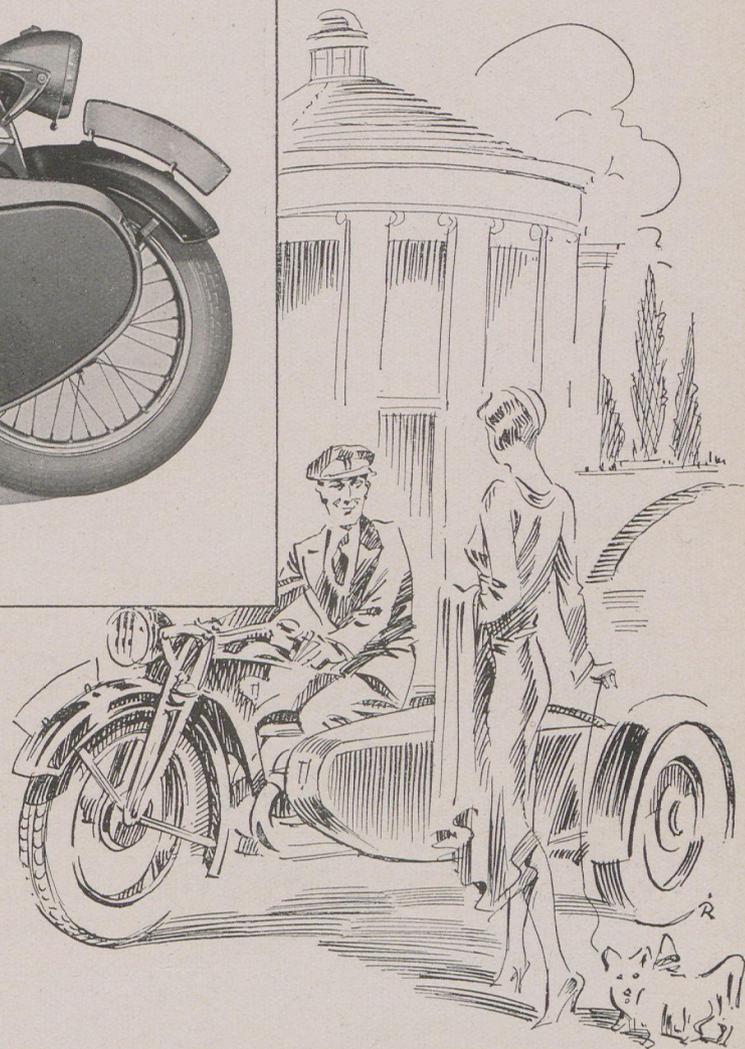




Zündapp-Stoye-Sport-Seitenwagen



Zündapp-Stoye-Touren-Seitenwagen





## Die Zündapp-Stoye-Seitenwagen.

**Fahrgestell** mit oder ohne Schwingachse lieferbar, passend für unsere Modelle Kardan 500 und 800 ccm. Das Seitenwagenrad wird mit Steckachse geliefert und ist gegen die Räder der Maschine austauschbar. Bereifung  $26 \times 3\frac{1}{2}$ “.

**Karosse Sportmodell** DRP aus Stahlblech, schwarz lackiert, oben farbig abgesetzt. Stromlinienform, sehr bequemer, verstellbarer und aufklappbarer Sitz, herausnehmbare Rückenlehne, hinreichend großer Gepäckraum, Polsterung aus gutem Ledertuch.

**Karosse Tourenmodell** DRP-Ganzmetall, Seitenteile schwarz lackiert, Oberteil aus poliertem Aluminium, elegante, sehr geräumige und bequeme Form, besonders hohe, herausnehmbare Rückenlehne, verstellbarer und herausnehmbarer Sitz, Polsterung gutes Ledertuch, extra großer Gepäckraum hinter der Rückenlehne und Kofferhalter. Die Karosse ist durch eine Gelenkwelle mit dem Schwingachs-Rahmen verbunden und wird durch zwei, ihren Neigungswinkel verändernde, gekapselte Schraubenfedern wiegenartig abgefedert. Die Federwirkung bleibt bei leichtester, wie bei schwerster Belastung stets gleich. Seitliche Schwingungen sind unmöglich, sodaß das Gefährt nie ins Schleudern kommen kann. — Bei dem Rahmen ohne Schwingachse finden offene Zugfedern ohne Gelenkwelle Verwendung.

Unsere Kardanmodelle werden serienmäßig mit rechtsseitigen Beiwagen-Anschlußteilen geliefert. Die Zündapp-Stoye-Seitenwagen besitzen Dreipunkt-Aufhängung mit Patent-Schnell-Anschlüssen. — Bei dem Schwingachs-Fahrgestell ist die mittlere Anschlußstrebe des Zündapp-Stoye-Seitenwagens auch während der Fahrt verstellbar.

# Zündapp-Kardan allen voran!

## Auszug aus der Zündapp-Erfolgsliste 1933

### Internationale Fernfahrt „Paris - Nizza“

1 Goldene Medaille und den „Coupe des Alpes“ auf Kardan 600 m. Seitenwagen

### Große Tourenfahrt für Motorräder in der CSR.

1 Goldene Medaille und Ehrenpreis auf Kardan 500

### 9. ADAC-Reichsfahrt

2 Goldene Medaillen auf Kardan 200 u. 500  
1 Silberne Medaille auf Kardan 500

### Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Berlin“

1 Goldene Medaille auf Kardan 400 und  
1 Goldene Medaille auf S 500 mit Seitenwagen

### ADAC-Dreitagefahrt im Harz

5 Goldene Medaillen auf Kardan 400 u. 500  
1 Silberne Medaille auf Kardan 500 mit Seitenwagen  
3 Bronzene Medaillen auf Kardan 400 u. 500

### 9. ADAC-Ostpreußenfahrt

2 ADAC Ehrenbecher m. golden. Medaille u.  
2 Ehrenpreise auf Kardan 500

### 2000 km - Fahrt durch Deutschland

1 Mannschaftspreis a. Kardan 800 = 3 Preise  
2 Mannschaftspreise a. Kardan 400 = 6 Preise  
4 Einzelpreise auf Kardan 200, 400, 500 und S 350

### N. S. K. K. - Zielfahrt nach Essen

Sieger der Einzelwertung auf Kardan 500  
Beste Leistung von über 4000 Fahrzeugen

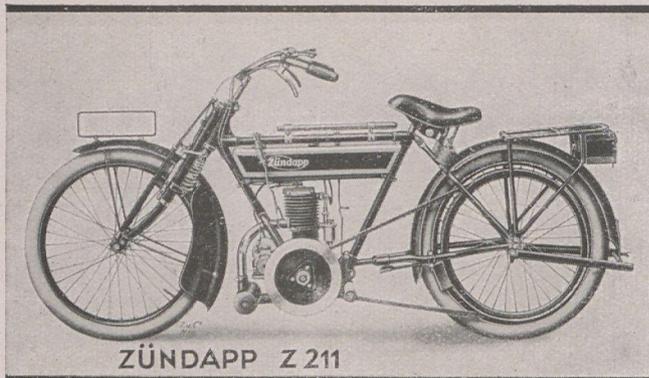
### Internationale Sechstagesfahrt England

1 Goldene Medaille auf Kardan 800  
2 Bronzene Medaillen auf Kardan 800

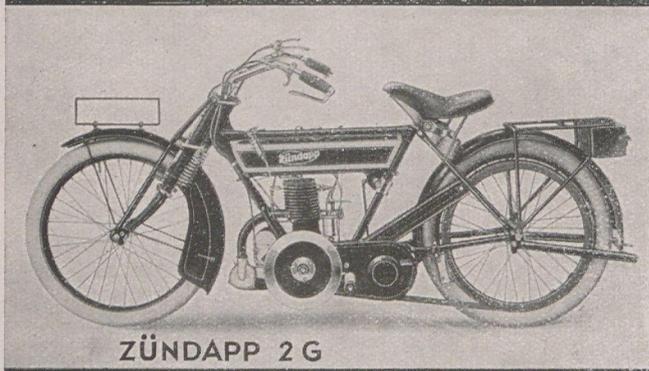
### Motor-S. A. - Treffen auf dem Nürburgring

12 Goldene Medaillen, beste Wertung bei der Zuverlässigkeitsfahrt, beste Zeit bei der Geländeprüfung auf Kardan 500

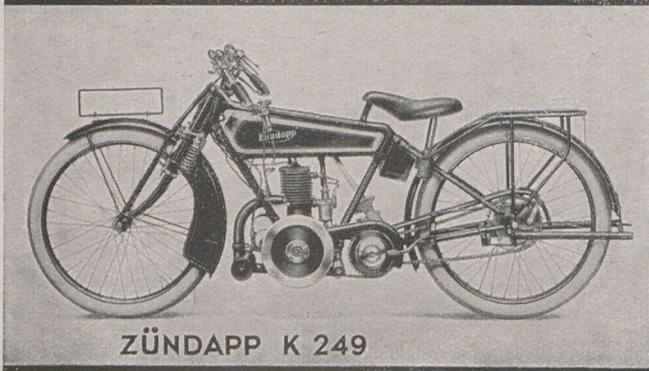




ZÜNDAPP Z 211



ZÜNDAPP 2 G



ZÜNDAPP K 249

# 12 JAHRE ZÜNDAPP

## Die 1. Zündapp

wurde im Oktober 1921 fertiggestellt als getriebelose Maschine mit 211 ccm Zweitaktmotor,  $2\frac{1}{4}$  PS mit Keilriemenantrieb. Ein in Deutschland damals völlig fehlender Typ.

## Die 1000. Zündapp

wurde im Oktober 1922 fertig, unterschied sich von vorstehendem Modell nur durch ein kickstarterloses Zweiganggetriebe, es mußte also angeschoben werden.

## Die 10000. Zündapp

verließ im November 1924 das Werk und zwar mit 249 ccm Zweitaktmotor  $3\frac{1}{2}$  PS, Dreigang-Kickstarter-Getriebe, Kettenantrieb und automatischer Ölung.

# 100 000 MOTORRÄDER

## Die 25 000. Zündapp

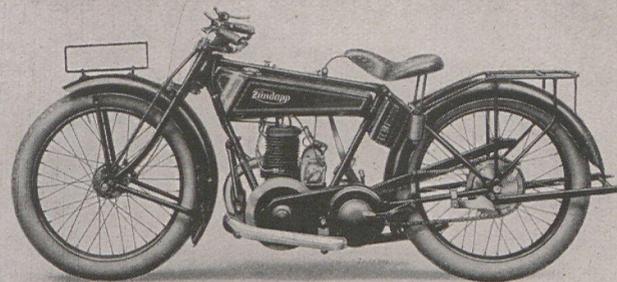
kam im Juni 1927 heraus. Es war das schon in großen Serien hergestellte „Einheitsmodell“ mit 250 ccm Zweitaktmotor  $4\frac{1}{2}$  PS und Bremsnaben in Vorder- und Hinterrad.

## Die 50 000. Zündapp

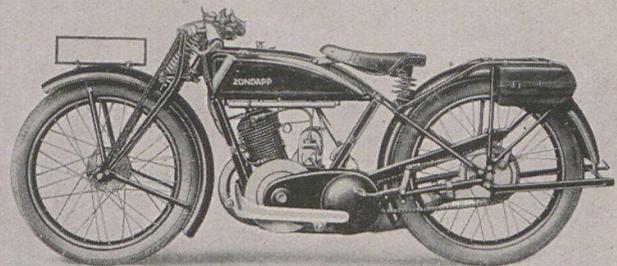
Anfang 1929 gebaut, mit 300 ccm Zweitaktmotor 8 PS, besaß den ersten, Zündapp patentierten, unzerbrechlichen Profilstahl-Doppel-Rahmen und eine ebensolche Vordergabel.

## Die 100 000. Zündapp

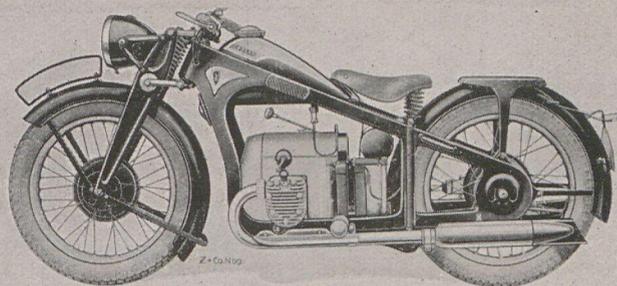
ein Kardan-Modell mit 500 ccm Zwei-Zylinder Viertaktmotor  $12\frac{1}{2}$  PS und Viergang-Kettengetriebe, verließ im September 1933 das laufende Band.



ZÜNDAPP EINHEITS-MODELL



ZÜNDAPP Z 300



ZÜNDAPP K 500



## Der Zündapp-Kundendienst.

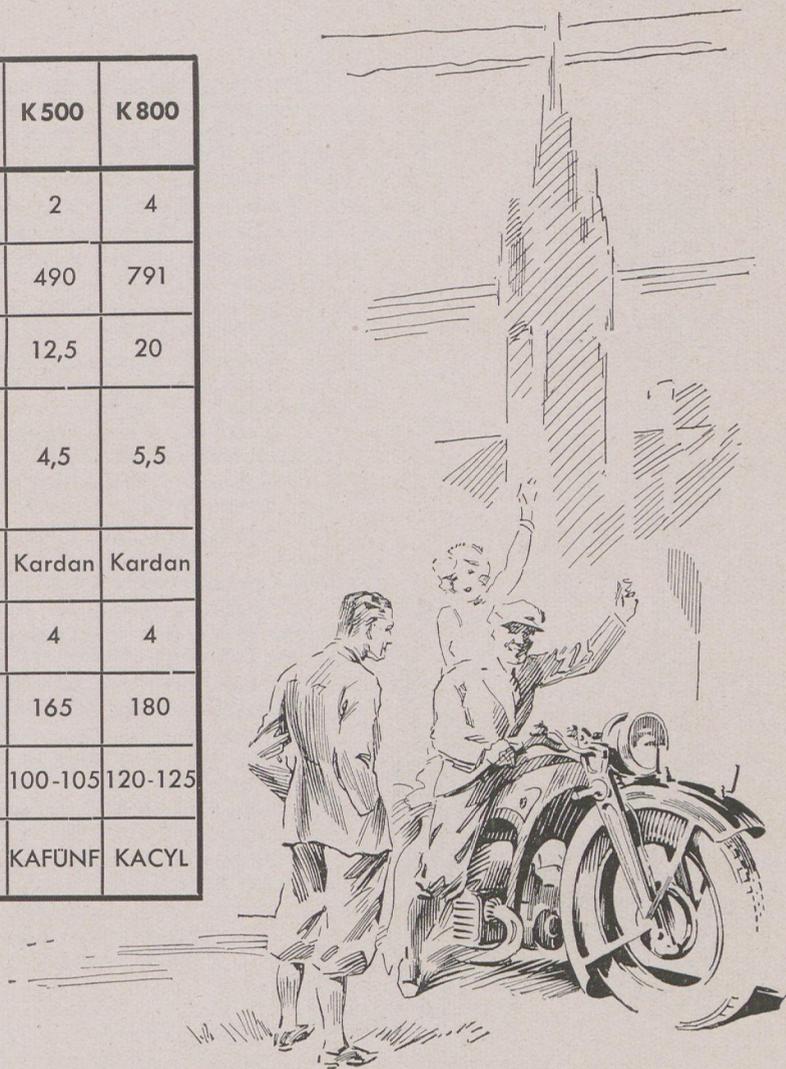
Der Kaufabschluß zwischen dem Privatmann und dem Motorradhändler ist der Beginn einer lang dauernden Fühlungnahme zwischen beiden. Wer sich z. B. einen Hut kauft, betritt das Hutgeschäft in der Regel bis zur Anschaffung eines neuen Hutes nicht mehr. Wer aber ein Motorrad kauft, braucht in der Folgezeit Öl, Brennstoff, Zubehörteile, fachmännische Fahrzeugpflege und Reparaturen.

Je hochwertiger ein Fahrzeug ist, desto hochwertiger muß der sogenannte Kundendienst sein. Ersatzteillager und Werkstatt muß nach den Vorschriften des Werkes eingerichtet sein, das Personal über Spezialkenntnisse verfügen. Diese Gesichtspunkte bedingen eine individuelle Auslese unter der großen Zahl der Händler, die als Zündapp-Vertreter die Zündapp-Erzeugnisse zu einheitlichen Listenbedingungen verkaufen.

Zündapp wird, als Ergebnis seiner Programmumstellung im Jahre 1933, den Fahrern seiner Marke eine Organisation von Kundendienststellen bereit halten, die jedem Fahrer im Bedarfsfalle an Ort und Stelle oder doch in der näheren Umgebung Rat und vorschriftsmäßige Hilfe zuteil werden lassen. Sie sind durch ein charakteristisches Schild gekennzeichnet.

Besonders wichtig sind die regelmäßigen Überwachungen durch die Dienststellen. Der Käufer eines neuen Zündapp-Rades braucht, je nach Modell, für die ersten zwei bzw. drei Überwachungen nichts zu bezahlen. Dies ist ein erheblicher Vorteil, der dem Zündapp-Fahrer beweist, welcher Wert auf seine Zufriedenheit gelegt wird.

Modelle	Derby E	Derby L	K200	OK200	K400	K500	K800
Zylinderzahl	1	1	1	1	2	2	4
Hubraum in ccm	198	198	198	198	396	490	791
Dauerleistung in PS	7	7	7	8	10	12,5	20
Benzinverbrauch für 100 km bei mittlerer Geschwindigkeit Solo in Ltr. in der Ebene	3	3	3	3	4	4,5	5,5
Antrieb	Kette	Kette	Kardan	Kardan	Kardan	Kardan	Kardan
Gangzahl	3	3	4	4	4	4	4
Gewicht in kg	98	105	130	140	155	165	180
Höchstgeschwindigkeit in Stdkm.	75-80	75-80	75-80	80-85	90-95	100-105	120-125
Telegrammwort:	DERBY	DERLUX	KARDAN	SPORT	KAVIER	KAFUNF	KACYL



## Zündapp-Motorräder im Urteil der Kunden:

. . . Die Kardan 500 hat sich dabei hervorragend bewährt. Dr. L. fuhr einen großen Teil der Paßstrecken (Flüda-, Ofen-, Splügenpaß und Dolomitenpässe), den Mendolapaß sogar mit dem 3. Gang. Die Maschine erregte überall die größte Bewunderung . . . F. K.

. . . Ihre neue Kardan 200, die ich von März bis Juli ds. Jrs. fuhr, hat nun jeden Zweifel in mir zerstreut und mich von der hervorragenden Qualität Ihres Fabrikates überzeugt . . . A. B. Dipl. Ing.

. . . Ihre 500 ccm, die ich oft im Dienste der NSDAP. als Redner fahre, ist eine ganz ausgezeichnete Maschine . . . Dr. R. A.

. . . Im Gebirge dürfte Ihre Kardan 200 unübertroffen sein. Fast unglaublich ist, daß die Maschine mit Sozius die größten Steigungen mit dem 3. Gang bewältigt . . . G. H. Sturmbannführer.

. . . Rasend im Anzug und blitzartig in der Geschwindigkeit flogen wir fast völlig geräuschlos durch die Landschaft. Berge gab es für uns überhaupt nicht mehr. Es war ein unbeschreiblicher, beglückender Genuß . . . A. B.

. . . Dabei hat die Maschine eine Straßenlage, die mir in kompliziertesten Kurven das Gefühl unbedingter Sicherheit gibt . . . J. K.

. . . Geben Sie diesen hervorragenden Zweitakter ja nicht auf; an dessen Leistungen kommt keine Konkurrenz heran . . . Dr. K.

. . . Aber so eine, alle menschlichen Begriffe übersteigende Zuverlässigkeit habe ich nie für möglich gehalten . . . K. S.

. . . Zündapp ist die beste Gebirgsmaschine, eine andere könnten wir hier nicht gut gebrauchen . A. St.

. . . Nachdem ich mit der von Ihnen im Juni gekauften Zündappmaschine K 800 mit Seitenwagen meine Ferienreise zurückgelegt habe, möchte ich Ihnen aus eigenem Antrieb meine volle Anerkennung für die Fahreigenschaften und die Leistung dieses neuen Modells hiermit zum Ausdruck bringen . P. W.

. . . Ein Meisterstück vollbrachte das Rad, indem ich einen 20 Zentner schweren Personenwagen ca. 5 km weit abschleppte und dabei auch kleinere Steigungen bewältigte . . H. Sch.

. . . Ich benutze die Maschine täglich im Sommer wie im Winter und habe bis jetzt über 35000 km gefahren, darunter wochenlange Ferienfahrten nach Sachsen, Bayern, Alpen, an die See, an den Rhein und vieles mehr . . . H. B.

. . . Mein Rad hat bislang über 50000 km zurückgelegt. Ein Materialfehler ist bis heute noch nicht vorgekommen . . . A. G.

. . . Ein solches Fahrzeug sein Eigentum zu nennen, muß jeden mit Stolz und Freude erfüllen, denn Zündapp ist stets bereit und immer zuverlässig . . . K. M.

. . . Ich erhielt die erste Kardan 200, die Sie in den Oldenburger Bezirk lieferten, habe sie also von Anfang an bei jeder Witterung gefahren. Was man sonst Kinderkrankheiten nennt, waren nicht vorhanden . . . K. R.



