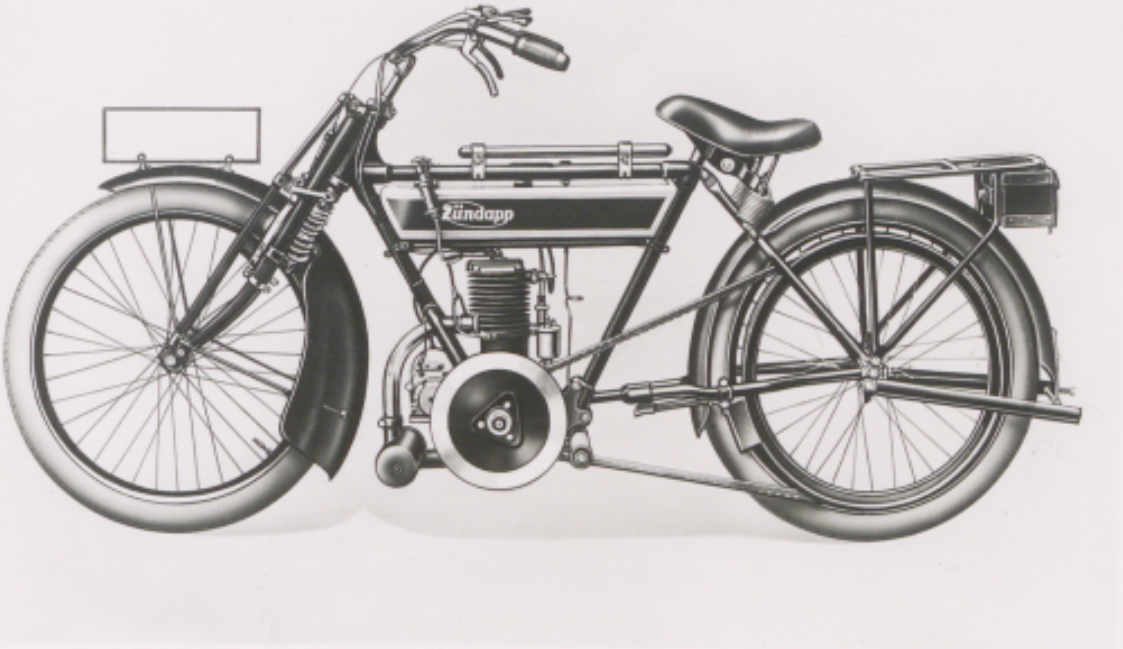
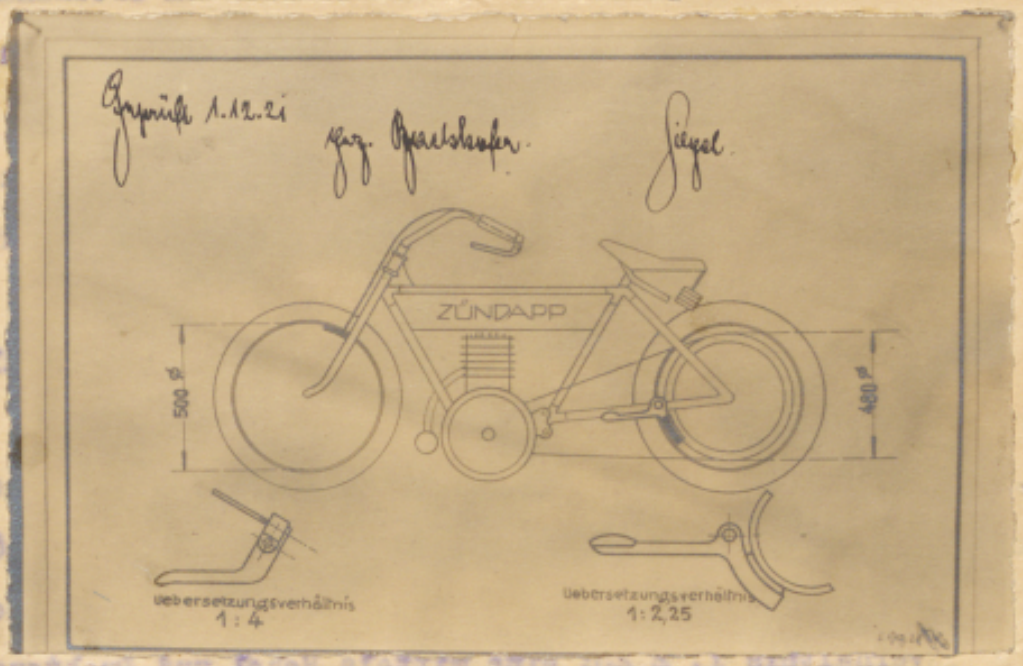
Modell 22

15



Typenbescheinigung.

(Bescheinigung über die Zulassung einer Gattung von Krafträdern.)



Auf Grund des 5 Satz 3 der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Februar 1910 / 1. Februar 1921 wird der Firma Z ü n d a p p G.m.b.H., in Nürnberg nach vorgenommener sachverständiger Feststellung, dass die fabrikmässig gebaute Gattung des in oben stehender schematischer Zeichnung und nachstehender Beschreibung dargestellten Kraftrades demgemäss §§3, 4 der Verordnung zu stellenden Anforderungen entspricht,

widerruflich die Ermächtigung erteilt,

den Abnehmern derartiger Krafträder eine mit laufender Nummer versehene Bescheinigung nach beifolgendem Muster mit der Wirkung zu verabfolgen, dass diese das in § 5 Absatz 2 der Verordnung geforderte Gutachten des amtlich anerkannten Sachverständigen ersetzt.

Die Fahrzeuge werden wir folgt gekennzeichnet:

1.) Firma, die das Fahrgestell herstellt: "Zündapp" G.m.b.H.

2.) Kennwort oder Unterscheidungszeichen für den Typ: Zündapp 22

3.) Bestimmung des Fahrzeugs: Der Personen- und Güterbeförderung, dienend.

4.) Art der Kraftquelle: Verbrennungsmotor.

5.) Bauart des Motors: Zweitaktmotor nach dem Dreikanaltyp.

6.) Angaben für die Berechnung der Motorleistung: Einzylinder, 62 mm Bohrung, 70 mm Hub.

7.) Art der Kraftübertragung: Diese erfolgt von der Antriebsriemenscheibe ohne Untersetzung mittels Keilriemen auf die Hinterradriemenfelge.

8.) Bauart und Uebersetzung der Lenkvorrichtung: Gewöhnliche Fahrradlenkstange.

9.) Art und Zahl der Bremsen, Hauptabmessungen und Uebersetzungsverhältnis: Eine mittels des Fußes auf die Hinterradriemenfelge wirkende Klotzbremse, Felgendurchmesser 480 mm, Uebersetzungsverhältnis 1: 2,25; eine mittels Hebel und Drahtzuges auf die Vorderradfelge wirkende Backenbremse, Felgendurchmesser 500 mm, Uebersetzungsverhältnis 1 : 4 ; im übrigen siehe schematische Skizze.

10.) Betriebsfertiges Eigengewicht des Fahrgestelles: 58 kg.

11.) Tragfähigkeit des Fahrgestells in Kilogramm: 175 kg. oder 1-2 Personen.

12.) Leistung des Motors: 2,25 PS.

13.) Leistung an den Triebrädern 1,1 PS. (Nach sachverständigem Ermessen bestimmt.)

Nürnberg, den 13. Dezember 1921

Der Stadtrat.

J. A.

gez. Deppert.

Stadtsyndikus.

Siegel

G.R.Nr.15609
Gebühr 610 M-Pfg.bezahlt
Städt.Gebührenamt.
14.Dez.1921

gez. Leichner.

Der Stadtrat zu Nürnberg

gez. Dirscherl.

Bescheinigung

über die Zugehörigkeit eines Kraftrades zu der fabrikmässig hergestellten und behördlich zugelassenen Gattung mit dem Kennzeichen Zündapp 22.

Die unterzeichnete Firma bescheinigt, dass das von ihr an (Name) an die V.e.f.a. G.m.b.H. in Berlin-Tempelhof gelieferte Kraftrad Type Zündapp 22 mit der Fahrgestellnummer 5 Motornummer 5 das zur Beförderung von Personen und Gütern dienen soll, der durch die nachstehend abgedruckte, behördlich beglaubigte Genehmigung des Stadtrats zu Nürnberg unter dem 13. Dezember 1921 zugelassenen Kraftfahrzeuggattung angehört und mit ihr in den in der Genehmigung gekennzeichneten Teilen übereinstimmt.

Das Eigengewicht des betriebsfertigen Fahrzeuges einschliesslich Aufbau beträgt 58 Kilogramm, die zulässige Belastung 2 Personen 175 Kilogramm.

Es wird versichert, dass das Fahrzeug demgemäss §§ 3, 4 der Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3.Februar 1910 / 1.Februar 1921 zu stellenden Anforderungen entspricht.

Nürnberg, den 22. Dezember 1921.

Firma „Zündapp" Ges. für den Bau von Spezialmaschinen m. b. H.

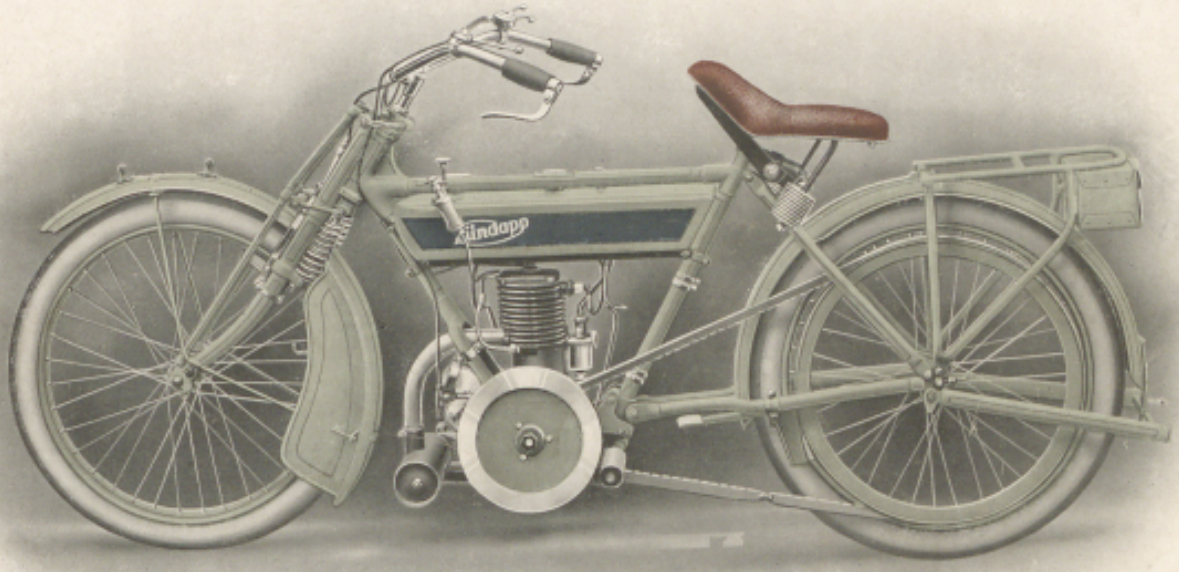
Unterschrift .....

Eingetragen in das Verzeichnis unter Nr. 5

ZUNDAPP

EVERYBODY'S MOTOR-CYCLE

ZUNDAPP-LTD. NUREMBERG (GERMANY)

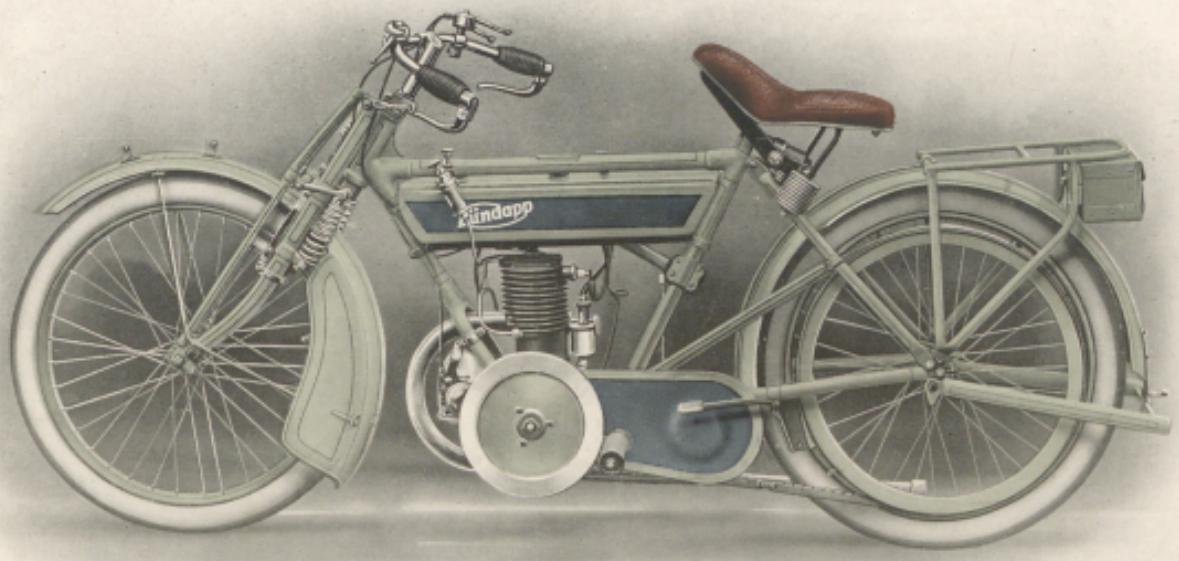


MOTOR-CYCLE ZUNDAPP 22

MOTOR. — Two stroke 62×70 - 211 c. c. one piece crankshaft; drop — forged outside fly — wheel; fitted with Bosch-Magneto Z A 1.
TRANSMISSION. — By $^{3}/_{4}$" V — belt.
FRAME. — Strongly built. Drop forged fittings are brazed into position.
FRONT FORK. — Fitted with two vertical springs.
WHEELS. — Front and rear: 24×2$^{1}/_{4}$".
TANK. — Fitted with needle — valve; capacity about 1$^{1}/_{2}$ gallons.
LUBRICATION. — Special oil-tank, 3 pints capacity. Oiling semi automatic by pressure pump and drip feed.
SADDLE. — Large pan seat.
TOOLS. — Best attainable quality; tool-bag, leather-lined with lock.
HANDLE-BAR. — Touring or semi T.T.; Control levers in convenient position.
FOOT-RESTE. — Adjustable and rubber covered.
BRAKES. — Front: rim brake; rear: foot lever upon belt rim.
MUT-GUARDS. — Are of ample dimensions and give full protection.
CARRIER. — Brazed tubing of great strength.
REARSTAND. — Plain and safe.
WEIGHT. — About 110 lbs.
FUEL-CONSUMPTION. — 120 miles to a gallon.
SPEED. — 5 to 40 miles per hour.
COLOR. — Grey.
TIRE. — Continental; extra heavy, black-white.

MOTOR-CYCLE ZUNDAPP G 22

THIS type is similar in construction and HP-strength to pattern 22, is, however, supplied with a first class ***TWO-SPEED-GEAR with clutch and free wheel:*** which enables the rider to adapt the speed of his vehicle to the unevenesses of the ground and in emergencies to keep the motor running without load and ***to take extraordinarily steep ascents.*** Model 22 is constructed to permit a subsequent ***insertion of this gear*** without any difficulty and it may be done by any of our agents or a good mechanic within a short time.



SPECIAL ADVANTAGES OF THE ZUNDAPP – MOTOR – CYCLE

1. Plain in construction; no unnecessary parts.
2. Simple and convenient in operation; any cyclist will learn its operation easily and without the least trouble.
3. All dangers reduced to a minimum.
4. Quiet and jerkless ride and easy mounting.
5. Maximum safety, as the very best materials are being used in its construction and the whole course of manufacture is the most careful and accurate.
6. Petrol and oil are kept separate and, accordingly, the efficiency is greatly increased.
7. Most economical and little wear.
8. Light weight; handy and convenient low-bodied construction.

ZUNDAPP-LTD. NUREMBERG (GERMANY)

Den nachstehenden Artikel über das „ Zündapp " Motorrad entnehmen wir der Italienischen Sportzeitung " Moto Ciclismo " v. 31.3.23. Der Artikel ist insofern von weittragender wirtschaftlicher Bedeutung, als er zeigt, dass deutsche Industrie und deutsche Arbeit im Auslande bereits wieder Anerkennung fanden und ein Urteil über ein deutsches Motorrad in Italien dürfte für die Allgemeinheit von ganz besonderem Interesse sein.

Uebersetzung.

„ Unsere " Prüfungen auf der strasse mit „ Zündapp " Zweitakt 211 ccm.

Das Zündapprad, dieses sehr geniale, leichte, deutsche Motorrad kann das Motorrad des Tages genannt werden. Nach der Disqualifizierung in unserer Verbrauchskonkurrenz und nach Wiederholung der Prüfung im Autodrom von Monza, wo in beiden Prüfungen der Ing. Lehmann das Rad fuhr, ist es diesem gelungen über 41 km Fahrstrecke mit einem halben Liter Benzin zurückzulegen und damit die Aufmerksamkeit der ganzen italienischen Motorradwelt auf sich zu lenken. Wir freuen uns mit der Zündapp-Maschine die Artikelserie unserer Strassenprüfungen beginnen zu können.

Die deutsche Motorrad-Industrie, die vor dem Krieg vorzugsweise sich mit dem Bau von schweren Hochleistungs-Maschinen beschäftigte und welche in den letzten Jahren Neigung zur Fabrikation von sehr eigenartigen Typen zeigte (Kistentypen oder Feuteullestypen, welche Arten nicht einmal in Deutschland selbst so viel Glück aufwiesen) hat endlich angefangen einzusehen, dass die Zukunft und Entwicklung in der Herstellung von Motorrädern in kleinen Zylinderabmessungen besteht. Von der grossen Mode der Fahrräder mit eingebautem Hilfsmotor wendet man sich jetzt Zweitakt-Motoren zu. Das Zündapp-Motorrad ist das erste Erzeugnis eines leichten deutschen Motorrades, welches auf unserem Markt erscheint und ist, wie wir weiter sehen werden, ein sehr interessanter Typ.

Wenn es mir möglich ist, jetzt schon ein praktisches Urteil über das Zündapp-Motorrad abzugeben, so verdanke ich dies der Italienischen-Vertretung der Firma „ Zündapp ".

Die Maschine stellt sich in einem sehr gefälligem Umriss vor, niedrig, schlank, hat sie nichts an sich, was an die Schwere der alten deutschen Typen erinnert. Man kann sagen, dass in Bezug auf die Aestetik sie sehr an ein klassisches, englisches Zweitakt-Motorrad erinnert, von dem sie sogar einige Eigenarten aufweist.

Der Rahmen aus vollständig geraden Rohren gebaut, zwingt das muss man zugeben, den Sattel in eine etwas isolierte Stellung was auffällt, weil wir gewohnt sind, ihn in dem Rahmenbau hereingedrückt zu sehen; abgesehen von diesem weniger wichtigen Punkt, fällt dem Betrachter die sehr starke Konstruktion des Steuerkopfes und des vorderen Rohres zum Motor auf, welches sich in der Mitte gabelt, um das Motorgehäuse zu tragen. Der ganze vordere Teil der Maschine fällt als besonders gut gelungen ins Auge.

Ueber die Vordergabel ist genug gesagt wenn man erwähnt, dass sie zu den klassischen Parallelogrammtyp gehört und dass sie trotz der Leichtigkeit der Maschine (58 kg) eine genügende Abfederung gibt. Ueber den Motor, den Zweitakt-Motor mit 62 mm Bohrung und 70 mm Hub und 211 ccm Inhalt drücke ich meine höchste Bewunderung aus.

Nachdem ich nur zwei Schritte die Maschine angeschoben hatte, - ich habe absichtlich den Kickstarter, mit welchem das Zweiganggetriebe Stubmey-Archer ausgerüstet ist, nicht benutzt - setzte sich der Motor sofort unter kräftigem Geknatter in Tätigkeit.

Nach Einschalten der Kupplung hatte ich fast nie nötig, diese auszuschalten und auf den ersten Gang überzugehen, selbst in belebten Gegenden, weil das Kurbeln sowohl beim langsam wie beim schnellen Fahren möglich war.

Ich will weiter über den Bezinverbrauch sprechen, den ich peinlich genau bei der Fahrt kontrolliert habe. Da Oel und Benzin getrennt ist und die Schmierung beim Fahren richtig

./.

eingestellt worden ist, habe ich die Geschwindigkeit mit der Luft geregelt, wie es bei Viertakt-Motoren üblich ist und habe damit einen grossen Vorteil, sowohl in Bezug auf Benzinverbrauch als auf das Fahren festgestellt.

Während der Motor mit hoher Tourenzahl lief, versuchte ich plötzlich Gas und Luft abzustellen und stellte fest, dass der Motor allmählich ohne Stösse nachgelassen hat; ein anermal habe ich Gas allmählich weggenommen und mehr Luft gegeben und dabei nur einen kleinen Kraftverlust festgestellt ohne dass dabei die Tourenzahl sank, oder die Maschine von Zweitakt auf Viertakt überging, was sonst gewöhnlich bei Zweitaktmaschinen der Fall ist. Ferner habe ich versucht, gleichzeitig Vollgass und Vollluft zu geben und festgestellt, dass ich mit voller Kraft stossfrei gefahren bin.

Ich habe mich aber nicht damit begnügt, die Maschine nur in der Ebene zu erproben, sondern habe sie auch auf einer schlecht in Stand gehaltenen bergigen Strasse gefahren, wobei ich feststellte, dass, wenn ich ein geschickterer und aufmerksamerer Fahrer gewesen wäre, ich mit der „Zündapp " den Berg immer mit dem Zweigang genommen hätte.

Nach mehrstündiger Fahrt mit mehrfachem Geschwindigkeitswechsel und Bergen habe ich nachgeprüft, ob die Kühlung des Zylinders ausreicht. Ich konnte ohne weiteres den Zylinder mit beiden Händen anfassen und habe dadurch festgestellt, dass der "Zündapp"-Motor sehr gut gekühlt und glänzend konstruiert ist.

Bei allen diesen Feststellungen und Nachprüfungen ist alles zweckmässig verlaufen. Es sind keine Selbstzündungen vorgekommen, die Explosionen folgten regelmässig aufeinander und waren selbst bei Höchstgeschwindigkeit gleichmässig gut zu unterscheiden.

Auf das Sturmey-Archer-Getriebe und auf dem Bosch-Magnet näher einzugehen erübrigt sich. Ich will noch einige Worte über die Bremsen sagen, die sehr wirksam sind, sowohl die Vorderradbremse wie die Hinterradbremse, die auf die kleine Keilriemenfelge wirkt und mit dem linken Fussabsatz bedient wird, sind ausgezeichnet.

Nachdem ich über die Einzelheiten der Maschine gesprochen habe, möchte ich noch einige Worte über die Bauart sagen.

Ich muss gestehen, dass ich, bevor ich die Maschine bestieg, wegen ihrer 24 " Räder an ihr zweifelte, da ich diesen Raddurchmesser für eine Maschine in unserem Gelände bisher als ungeeignet ansprach wegen unserer sehr schlechten Strassen. Bei dieser Beurteilung hatte ich jedoch nicht berücksichtigt, dass die „ Zündapp " in allen Teilen mit den Rädern proportioniert gebaut und auf Grund ihres gut konstruierten Rahmens besonders im hinteren Teil sehr stabil ist. Ich stelle fest, dass ich bereits nach den ersten Kilometern mich eines besseren belehrte und feststellen konnte, dass Löcher in der Strasse den ruhigen Lauf der Maschine nicht beeinflussen sodass die Maschine ohne zu springen genau spurt.

Noch einiges über Benzinverbrauch und Geschwindigkeit: Ich habe das eingefüllte Benzin genau nachgemessen; die Rechnung ergab, dass durchschnittlich mit einem Liter 50 km gefahren werden kann; eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km kann man erreichen. Bei besserer Vertrautheit mit der Maschine wird es möglich sein, die von der Fabrik angegebene Geschwindigkeit von 65 km zu erzielen, ich habe mich jedoch mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit wie man sie auf Touren anwendet begnügt

Die Firma wird in der nächsten Zeit einen Sporttyp herausbringen, mit dem man 100 km in der Stunde erreichen kann. Es können daher Interessenten, welche den vorbeschriebenen Typ als zu langsam ansprechen, das Sportmodell wählen. Hier erscheint jedoch für ein Motorrad von 2¼ PS Stärke, die Geschwindigkeit von 55-65 km als genügend.

Das Zündappmotorrad wird mit Continental-Bereifung 24 x 2¼ " komplett mit Zubehör und Werkzeug und auf Wunsch mit elektrischer Beleuchtung System „ Fenag " geliefert. 73

./.

Bl. 3.

Dieses sind meine Eindrücke über die Maschine. Die Vertretung wendet für die Reklame die Worte an :

„ Zündapp " „ Das Motorrad für Jedermann "

und ich bin davon überzeugt, dass die Anpreisung zutrifft. Die Maschine ist leicht zu lenken und zu handhaben, leicht im Gewicht aus bestem Material angefertigt, solide Bauart, in der Anschaffung billig und auch im Verbrauch, sodass sie sich für Jedermann zur Benutzung empfiehlt. In Italien wird diese Maschine bestimmt ihren Abnehmerkreis finden.

gez. Italo Luroschi.

Ha.

74

74

Frau Eisenmann
München


IIIA 4509
ZUNDAPP