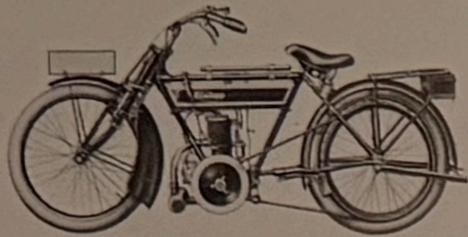


**ZÜNDAPP-Sonderschau
Zweiradmuseum
Neckarsulm 1977**

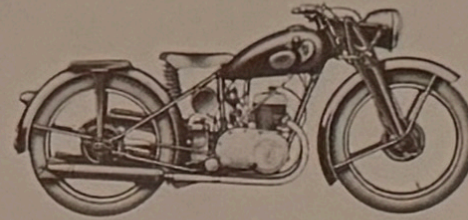


1921 fing es an



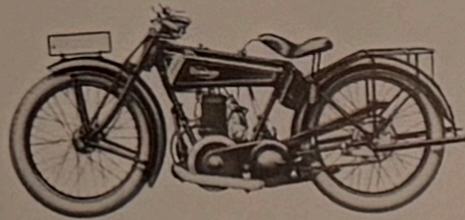
1922-1924

Z 22 Das »Motorrad für jedermann« Nasenkolben-Zweitaktmotor 211 ccm. Leistung 2,25 PS. Ohne Kupplung und Getriebe. Gewicht 65 kg. Höchstgeschwindigkeit 60 km/h. Verbrauch 2,25 l/100 km.



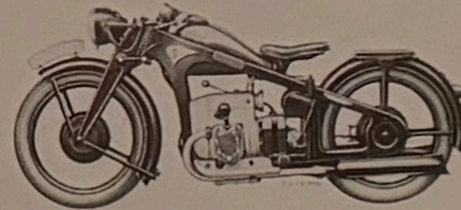
1934-1940

DB 200 Das preiswerte Volks-Motorrad Dreistrom-Zweitakt-Blockmotor mit 196 ccm. Leistung 7 PS. Dreiganggetriebe. Gewicht 115 kg. Höchstgeschwindigkeit 85 km/h. Verbrauch 2,75 l/100 km.



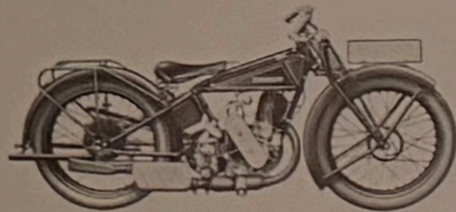
1925-1928

EM 249 Das »Einheitsmodell« Nasenkolben-Zweitaktmotor 249 ccm. Leistung 4,5 PS. Dreiganggetriebe. Gewicht 85 kg. Höchstgeschwindigkeit 75 km/h. Verbrauch 3 l/100 km.



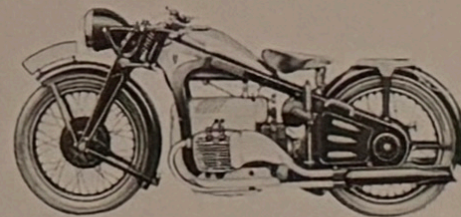
1933-1940

K 500 Erstes Zündapp-Zweizylinder- und Viertakt-Modell Seitengesteuerter Viertakt-Boxermotor 498 ccm. Leistung 12,5 PS. Viergang-Kettengetriebe. Gewicht 150 kg. Höchstgeschwindigkeit 105 km/h. Verbrauch 4 l/100 km.



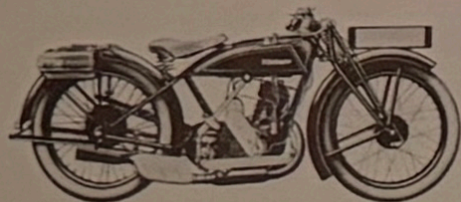
1928-1930

Z 200 Die leichte sportliche Soziasmaschine Nasenkolben-Zweitaktmotor 198 ccm, mit großvolumigem Schalldämpfer. Leistung 4,5 PS. Gewicht 80 kg. Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Verbrauch 3 l/100 km.



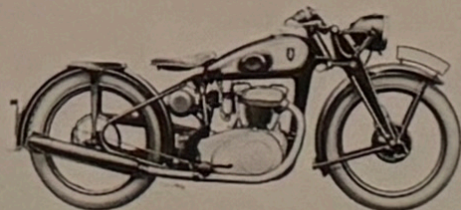
1933-1938

K 800 Das ungewöhnliche Vierzylinder-Modell Seitengesteuerter Vierzylinder-Viertakt-Boxermotor 797 ccm. Leistung 22 PS. Viergang-Kettengetriebe. Gewicht 212 kg. Höchstgeschwindigkeit 125 km/h. Verbrauch 5,5 l/100 km.



1928-1930

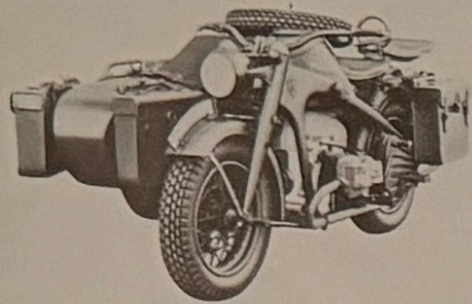
Z 300 Die erste »große Zündapp« Nasenkolben-Zweitaktmotor 298 ccm. Leistung 8 PS. Dreiganggetriebe. Gewicht 100 kg. Höchstgeschwindigkeit 90 km/h. Verbrauch 3,5 l/100 km.



1938-1940

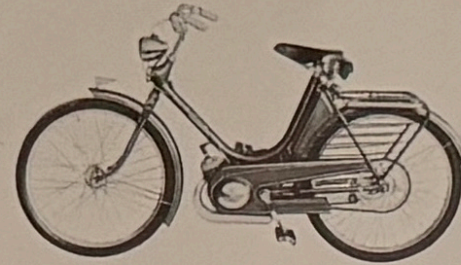
DS 350 Das sportliche 1-Zylinder-4-Takt-Modell Obengesteuerter Ein-Zylinder-4-Takt-Blockmotor. 346 ccm. Leistung 17 PS. Gewicht 160 kg. Höchstgeschwindigkeit 110 km/h. Verbrauch 3 l/100 km.

Zündapp



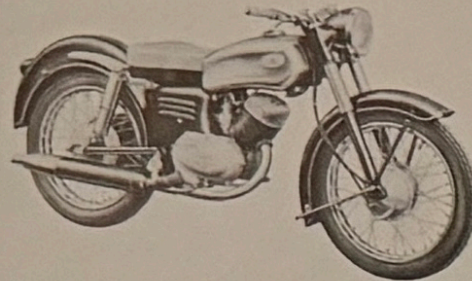
1941-1945

KS 750 mit Belwagen Das »überschwere« Military-Gespann
Obengesteuerter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor 751 ccm. Leistung 26 PS. Vierganggetriebe mit Gelände- und Rückwärtsgang. Seitenwagenantrieb über Differential. Gewicht 400 kg. Höchstgeschwindigkeit 95 km/h. Verbrauch bis 8,5 l/100 km.



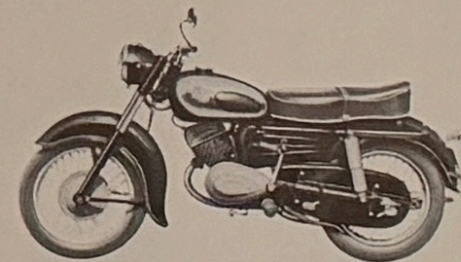
1954-1955

Combinette 408 Das erste Zündapp-Moped
Fahrtwindgekühlter Zweitakt-Blockmotor 48 ccm. Leistung 1,2 PS. Ohne Getriebe, Riemen- oder Kettenantrieb. Gewicht 30 kg. Verbrauch 1,5 l/100 km.



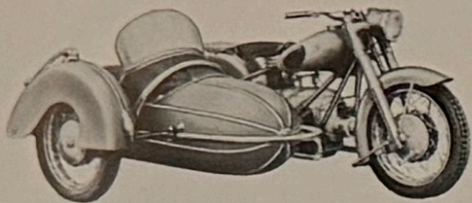
1954-1955

DB 255 (Elastik) Die neue Mittelklassemaschine
Umkehrspülungs-Zweitaktmotor 246 ccm. Leistung 13 PS. Vierganggetriebe. Hinterradfederung. Gewicht 147 kg. Höchstgeschwindigkeit 100 km/h. Verbrauch 3,3 l/100 km.



1956-1962

Trophy 175 Sechstagesiegermodell 1957
Zweitakt-Blockmotor mit Fächerkopf 174 ccm. Leistung 10,5 PS. Vierganggetriebe. Gewicht 131 kg. Höchstgeschwindigkeit 95 km/h. Verbrauch 3,2 l/100 km.



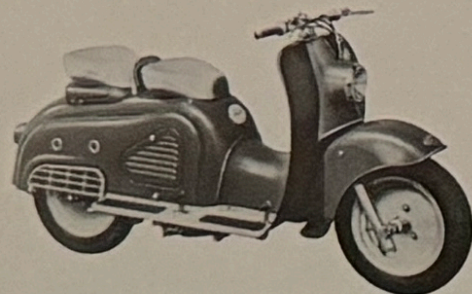
1950-1957

KS 601 (mit Belwagen) Der legendäre »Grüne Elefant«
Obengesteuerter Viertakt-Zweizylinder-Boxermotor 596 ccm. Leistung 28 PS (Sport 32,5 PS). Viergang-Getriebe. Gewicht (Gespann) 320 kg. Höchstgeschwindigkeit 110 km/h. Verbrauch 5,5 l/100 km.



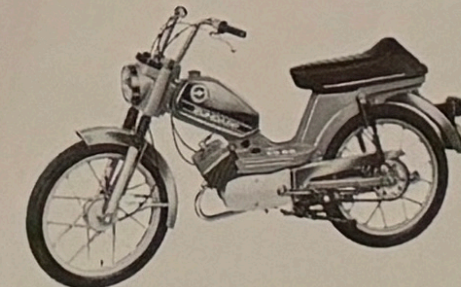
ab 1972

KS 50 watercooled Einziges deutsches wassergekühltes Kleinkraftrad
Umkehrspülungs-Zweitaktmotor mit Thermosiphon-Wasserkühlung 49 ccm. Leistung 6,25 PS. Fünfganggetriebe. Gewicht 90 kg. Höchstgeschwindigkeit 85 km/h. Verbrauch 2,85 l/100 km.



1953-1958

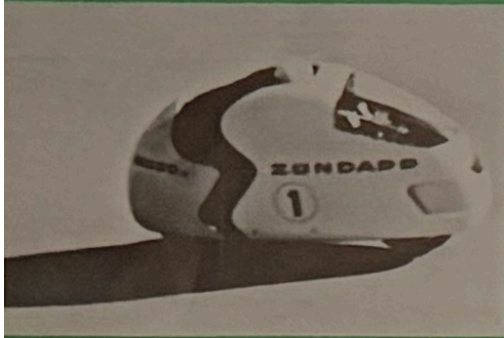
R 150 (Bella) Erster Zündapp-Motorroller
Fahrtwindgekühlter Zweitakt-Blockmotor 150 ccm. Leistung 7,3 PS. Vierganggetriebe. Hinterradfederung. Scheibenräder. Gewicht 130 kg. Höchstgeschwindigkeit 80 km/h. Verbrauch 2,2 l/100 km.



1977

ZD 20 Das Super-Mofa für jung und alt
Fahrtwindgekühlter Zweitakt-Blockmotor 49 ccm. Dreiganggetriebe. Gewicht 62 kg. Gedrosselt auf 25 km/h. Verbrauch 1,5 l/100 km.

ZÜNDAPP



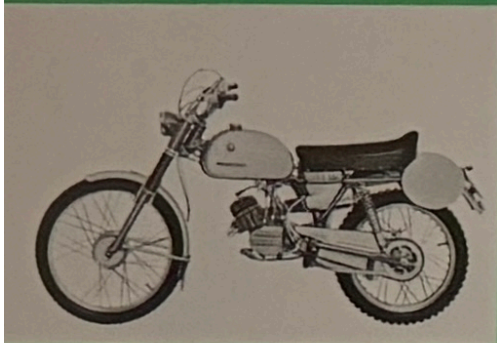
1965

Weltrekordmaschine

Einzylinder-Zweitaktmotor mit Drehschiebereinlaß 49 ccm. Höchstleistung nahe 11500 U/min. Fünfganggetriebe plus Zweigang-Vorgelege. Höchste erreichte Rekordgeschwindigkeit 162,609 km/h (über 1 Stunde).

Bis heute ungebrochen: 100 km 162,002 km/h, 1000 km 146,637 km/h, 1 Stunde 162,609 km/h, 6 Stunden 147,798 km/h, 12 Stunden 137,039 km/h (anerkannt durch die FIM).

Und das mit einem seriennahen Motor von 50 ccm – Geschwindigkeiten, die bis dahin reinrassigen Rennmotoren vorbehalten gewesen waren. Ein überzeugendes Beispiel, wie schnell ZÜNDAPP sein kann.



1966

GS 50 Sechstagesfahrt-Geländemaschine (Trophysieger)

Zweitakt-Blockmotor mit Schlitzsteuerung 49 ccm.

Die deutsche Nationalmannschaft – alle Fahrer auf ZÜNDAPP – gewann 1976 in Zeltweg/Österreich im Wettkampf gegen 15 Nationalteams – wie schon 1975 auf der Isle of Man – die Mannschafts-Weltmeisterschaft der Geländefahrer.

Auch 1968 war es eine National-Mannschaft auf 6 ZÜNDAPP-Maschinen, die in San Pellegrino Terme/Italien die begehrte »Welt-Trophy« in die Bundesrepublik holte.

Tradition verpflichtet. Erfahrung ist alles! Fast 60 Jahre wechselvoller Ereignisse – Rekorde, Rückschläge, Erfolge, Krisen, neuer Aufstieg – das hält jung und schafft Aktivitäten!

Groß ist die Palette erfolgreicher ZÜNDAPP-Modelle. Mit der Z 22 fing es 1921/22 an, bald folgte ab 1925 das so erfolgreiche Einheitsmodell. 1928 entstand die Z 300 mit ihrem patentierten, unverwüstlichen Profilstahlrahmen, die 1933 geschaffene Derby-Serie fand weltweite Anerkennung; die vierzylindrige K 800, ebenfalls 1933 geschaffen, war das schwerste Motorrad, das ZÜNDAPP gebaut hat; 1941 verließ eine über schwere Seitenwagenmaschine KS 750 das Band. Die Geländegängigkeit dieses bis zum Kriegsende gefertigten Gespanns bleibt bis heute unerreicht; nach dem Kriege setzte die KS 601, der grüne Elefant, den legendären ZÜNDAPP-Ruf für Qualität und Zuverlässigkeit fort. Stets hat es ZÜNDAPP verstanden, seine großen Erfahrungen marktgerecht in die Waagschale zu werfen. So schlossen sich schließlich folgerichtig Mofa, Moped, Mokick und Kleinkraftrad an.

Das von ZÜNDAPP bereits 1921 propagierte »Motorrad für jedermann« erwies sich schnell als tragfähiges Fundament steigender Fabrikation. 1928 baute ZÜNDAPP die damals modernste Motorradfabrik der Welt. Der Name »ZÜNDAPP« wurde zu einem Begriff für Zuverlässigkeit. Hunderttausende von

ZÜNDAPP-Maschinen wurden gefahren. Über Landstraßen, Feldwege und Hufnägel. Motorradfahren war damals eine Sache mit vielen Überraschungseffekten, brachte immer einen Nervenkitzel vor dem Start... und man war glücklich, dann doch heil und ohne Panne angekommen zu sein. Aber ZÜNDAPP-Motorräder erwarben sich von Anfang an einen legendären Ruf für ihre Robustheit und Zuverlässigkeit.

Die Schönheit und stilistische Ausgewogenheit der alten Maschinen aber wurde zu ihrer Zeit kaum übertroffen.

Das »Volksmotorrad« war schnell gesellschaftsfähig geworden.

Der gute Ruf des Markennamens ZÜNDAPP hat sich von Jahr zu Jahr gesteigert und genießt überall auf der Welt einen guten Klang.

Heute ist Motorradfahren wieder »in«, hat ein neues Lebensgefühl geprägt. »Spaß auf zwei Rädern«, das ist der letzte Schrei unter allen, die sich jung fühlen.

Und so schließt sich die Kette wieder zum »Motorrad für jedermann« mit dem größten Angebot motorisierter Zweiräder, das ZÜNDAPP je vorgestellt hat – ein Programm mit 60jähriger Erfahrung fortschrittlich in die Zukunftweisend.

**ZÜNDAPP –
schnell und zuverlässig**



//
// **„ZÜNDAPP“** //
DAS MOTORRAD
FÜR JEDERMANN

H. D. G. 24.

