



ZÜNDAPP

WERK MÜNCHEN

ZÜNDAPP-WERKE GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG NÜRNBERG-MÜNCHEN

Oktober 1956 (IFMA)

Sehr geehrter Herr Schriftleiter !

Ganz in Kürze das Wichtigste von den neuen Modellen, die ZÜNDAPP München auf der IFMA 1956 in Frankfurt zeigen wird:

1. Ein neues Moped

Die ZÜNDAPP-Combinette S Typ 423

Neu: Rahmenkarosse, Kettenkasten, vollverschalter 2-Gang-Motor, 7,3 l Tank.

2. Ein Kleinstmotorrad von 50 ccm, das bisher fehlte:

Die ZÜNDAPP-Falconette 50 Typ 425

Echter 3-Gang-Motorrad-Motor mit Fußschaltung und Kickstarter, Doppelfederbeine.

3. Beinschild zum nachträglichen Anbau an die Combinette-Typen.

Ausführliche Unterlagen und Fotos liegen bei. Für Ihren redaktionellen Hinweis danken wir bestens.

Mit freundlicher Empfehlung

ZÜNDAPP-WERKE GMBH

NÜRNBERG-MÜNCHEN

Werk München

Werbe-und Presseabteilung

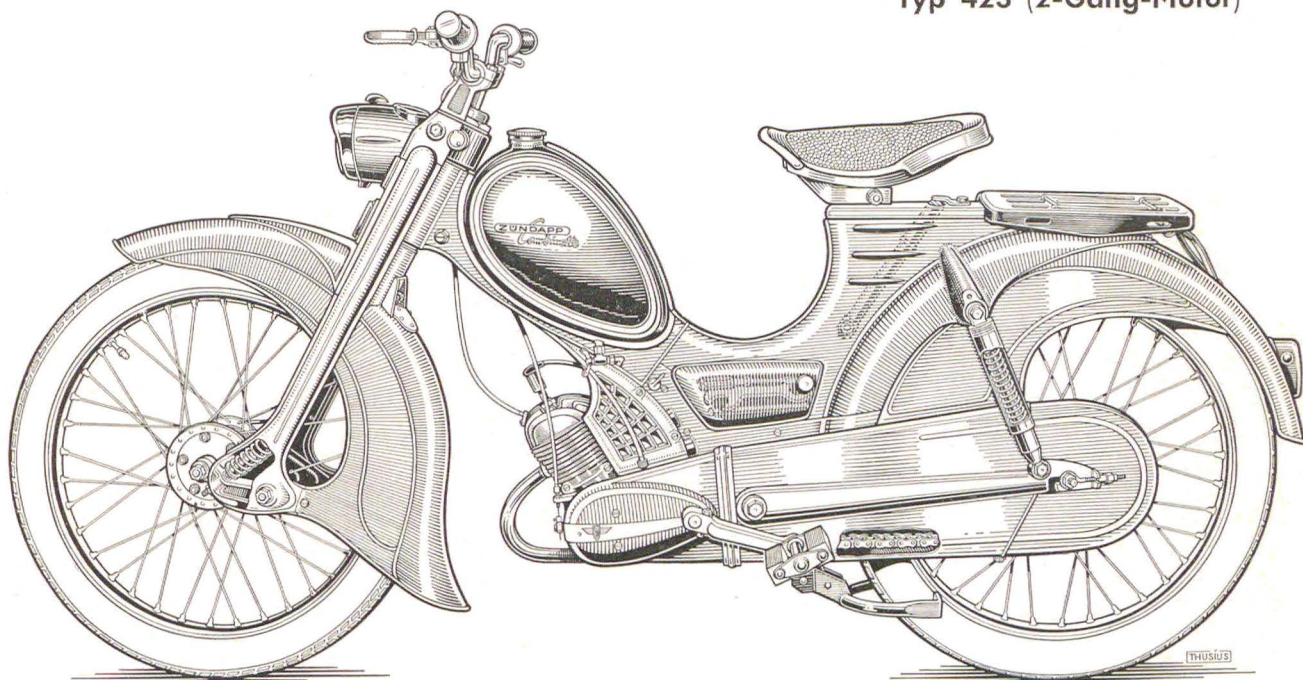
Pressedienst

Nachdruck oder freie Verwendung honorarfrei · Bei Verwendung zwei Belegexemplare erbeten.



ZÜNDAPP *Combinette S*

Typ 423 (2-Gang-Motor)



Diese Zeichnung können Sie direkt vom Papier klischieren

Zeichnung: A. Thusius

Bild-Nr. 1390

Die neue ZÜNDAPP-Combinette S - ein „Mercedes“ unter den Mopeds

Das neue Spitzenmodell von ZÜNDAPP strahlt Zuverlässigkeit und hohe Qualität aus. Seine inneren Werte spiegeln sich in der äußeren Form wider.

Die neue Combinette S ist ganz bewußt kein billiges Primitivmoped oder eine bizarre „Als – ob – Rennmaschine“ mit der man nicht kann wie man will. Bei ZÜNDAPP ist man der Ansicht, daß ein Mopedfahrer in „Rennhaltung“ mit 40 km/h keine glückliche Figur ist.

Bau-Grundsatz:

Hoher Gebrauchswert, hoher Qualitätsstandard in allen Details, erstklassige Eigenschaften

Ergebnis:

Das Moped für Anspruchsvolle

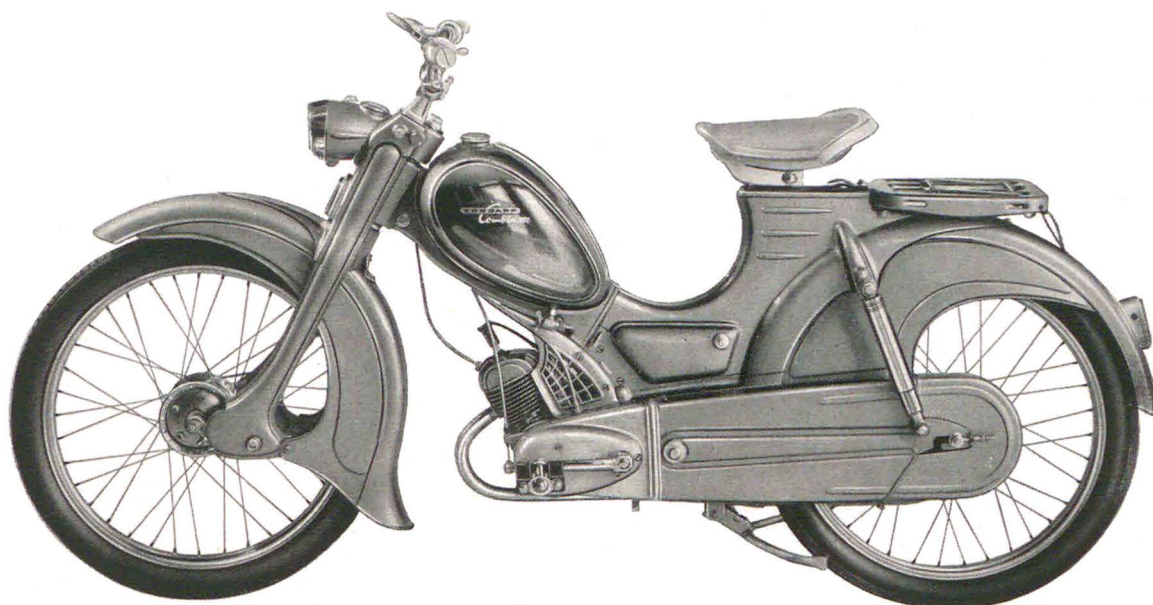


Bild-Nr. 1367

Combinette S Typ 423 - das neue Vollblut-Moped von ZÜNDAPP

Leistung - Temperament - Rasse

Das Wichtigste in Kürze:

- **Vollverschalter robuster 2-Gang-Motor:**

Hohe Kraftreserve, besonders beim Anfahren und am Berg. Verschleißfester hartverchromter Zylinder. Spezial-Schrägdüsen-Vergaser mit Startautomatic. Luftansaugung aus dem staubärmsten Bereich (Steuerkopf). Mit maximal 70 Phon ungewöhnlich leise (Expansionskammern, Dämpferflöte, geglättete Strömung, wirksamer Auspuff).

- **Formschöne Rahmenkarosse:**

Wuchtiger Steuerkopf mit eingebautem Scheinwerfer und Tachometer (Abtrieb vom Motor). Doppelt gelagerte Schaftgabel. Geschlossener Kettenkasten. Verstellbarer Sportlenker mit leicht zugänglichen Bowdenzügen. Eingebauter Werkzeugkasten. Leichte Zugänglichkeit zu allen Teilen.

- **Erstklassiger Fahrkomfort:**

Leicht anpaßbare Federung. Absolut seitenstabile Vorder- und Hinterradschwinge. Überdimensionierte Bremsen. Super-Ballon-Reifen mit Schraderventilen. Verstellbarer Schwingsattel mit Gummischlauchdecke. Stabiler Gepäckträger mit Doppel-Federbügel und Schnürösen. Strapazierfähiger Aufbockständer. Ausgezeichnete Sitzposition.

- **Größere Reichweite als ein Auto:** 7,3 l Tank mit Reserveschaltung. Der bekannt sparsame Motor fährt damit mindestens 550 km – weit mehr als üblich.

- **Hervorragendes Finish.**



Technische Angaben

ZÜNDAPP
Combinette

Typ 423 (2-Gang-Motor)

Motor:

Typenbezeichnung	ZÜNDAPP-Combimot ZM 258
Vergaser	Spezial-Bing-Schrägdüsenvergaser mit Luftfilter und Startautomatic, Hauptdüse und Leerlaufeinstellung
Bohrung/Hub	39/41,8 mm
Inhalt	49,9 ccm
Leistung	1,5 PS bei 4200 U/min
Verdichtung	1 : 6,5
Zylinder	Leichtmetall mit verschleißfester, hartverchromter Lauffläche
Arbeitsverfahren	2-Takt
Schmierung für Zylinder	Gemisch, möglichst selbstmischende Öle
Schmierung für Getriebe	Mobilöl C 80 und gleichwertige Getriebeöle
Kraftstoff	Benzin-Ölgemisch im Verhältnis 20 : 1 zum Einfahren, später 25 : 1
Kraftstoffnormverbrauch à 100 km	ca. 1,5 l
Auspuff	seitlich angeordnet, stark dämpfend, mit tiefer Tonlage, 70 Phon maximal
Gewicht des kompl. Motors mit Vergaser, Luftfilter, ohne Auspuffanlage, ohne Tretkurbeln	ca. 9 kg
Bergsteigfähigkeit ohne Mittreten	ca. 18%

Elektrische Anlage:

Noris-Schwunglichtmagnetzündler mit 17-Watt-Anlage, dauerabgeblendet, Zündzeitpunkt: 2,9 mm v. O.T.	
Abstand der vollgeöffneten Unterbrecherkontakte:	0,3—0,4 mm
Zündkerze:	Bosch W 175 T 1, 14 mm oder Beru K 175/14 n 2
Zündkerzen-Elektrodenabstand	0,7 mm

Kraftübertragung:

Kupplung	3-Scheiben-Trocken-Kupplung
Getriebe	Planetengetriebe mit 2 Gängen und Leerlauf
	Untersetzung im 1. Gang 1 : 4,32
	Untersetzung im 2. Gang 1 : 6,25
	1. Gang 1 : 23,3
	2. Gang 1 : 16,1
Gesamtübersetzung zum Hinterrad bei 11 Zähnen auf der Antriebswelle und 41 Zähnen auf dem Hinterrad	Drehschaltung mit Ganganzeige für den 1. und 2. Gang
Schaltung	Gliederkette $\frac{1}{2}'' \times \frac{3}{16}''$, gegen Verschmutzung besonders geschützt, geschlossener Kettenkasten
Antrieb	durch Pedal-Kickstart
Starten	



ZÜNDAPP Combinette

Typ 423 (2-Gang-Motor)

Technische Angaben: Fortsetzung

Fahrgestell:

Formschöner, karossierter, verwindungssteifer Rohr-Rückgrat-Rahmen mit Durchstiegsmöglichkeit. 92 mm breite, seitlich weit herabgezogene, verstrebungsfreie Schutzbleche, windschnittige, schmutzsichere Verkleidung. Großer Reifenabstand von den Schutzblechen.

Farbe: Firnblau

Federung:

Vorderrad-Schwinge, einstellbar je nach Belastung, hervorragende Dämpfung (progressive Federungs-Kennlinie und elastischer Endanschlag), erstklassige seitliche Führungsstabilität.

Hinterrad-Schwinge, seitenstabil, wartungsfrei, mit 2 Federbeinen, elastische Hubbegrenzung.

Bremsen:

Besonders verstärkte, weit überdimensionierte Vollnaben-Innenbacken-Bremsen im Vorder- und Hinterrad. 90 mm Brems-Durchmesser, sehr weich ansprechend, sehr gute Kühlung, voll belastbar, auch bei langen Talfahrten.

Räder und Bereifung:

gepunzte Leichtmetallfelgen 23" x 2,25" mit verstärktem Profil, geeignet für Reifen mit 23" x 2" und 23" x 2 1/4".

Schlauch mit Schrader-Rückschlagventil, um Aufpumpen mit Preßluft und Luftdruckmessung an jeder Tankstelle zu ermöglichen. Organisch im Fahrzeugrahmen untergebrachte Luftpumpe für Schrader-Rückschlagventile.

Tank:

7,3 l-Satteltank mit Reserve (Dreiwegehahn)

Bedienungsgriffe am Lenker:

Innenzug-Gasdrehgriff, Kupplungshebel und Gangschalthebel mit Nachstellschraube, Bremshebel, Dekompressionshebel. Kabelzüge organisch verlegt.

Polizeilich vorgeschriebene Klingel am Lenkerschaft. Geschützte Einbaumöglichkeit für Schnarre mit elastischer Aufhängung. Hochgezogene Schaftgabel mit doppelter Abstützung. In Höhe und Länge einstellbarer Sportlenker mit Einschlagbegrenzung. Tachometer im Scheinwerfer, Tachometerantrieb im Motor eingebaut.

Ausstattung:

Besonders bequemer Schwingsattel mit individueller Einstellmöglichkeit, 280 mm breit, niedrige Sattelhöhe. Tragegriff am Rahmenschwerpunkt. Selbsttätig rückfedernder Aufbock-Mittelständer, stabiler Gepäckträger. Reichhaltiges Werkzeug im Gepäckbehälter, Bedienungsanleitung. Anbaumöglichkeit für Beinschild und Sitzbank.



Technische Angaben

ZÜNDAPP
Combinette

Typ 423 (2-Gang-Motor)

Kurzfassung

Motor: Leistung 1,5 PS bei 4200 U/min. Leichtmetall-Zylinder mit hartverchromter Lauffläche. Spezial-Schrägdüsen-Vergaser mit seitlich zugänglicher Hauptdüse, Startschieber und Leerlaufeinstellung. Luftansaugung aus der Steuerkopfzone durch Rahmenrohr mit Umlenkung, Luftfilter seitlich herausnehmbar. Langer Auspuff mit tiefer Tonlage, 70 Phon maximal.

Kraftübertragung: Dreischeiben-Trockenkupplung. Planetengetriebe mit 2 Gängen. Pedalkickstart mit rückholbaren Tretkurbeln.

Fahrgestell: Komb. Rohr-Druckguß-Rückgratrahmen. Schwingen in Gewindebuchsen, vorn verstellbare, progressive Federung mit elastischem Endanschlag, hinten Federbeine mit Dämpfern und elastischer Hubbegrenzung. Verrippte Nabenbremsen aus Lm, 90 mm ϕ . Superballonreifen 23" x 2,25". Schlauch mit Schrader-Rückschlagventil. Verchromter Tank 7,3 Liter Fassungsvermögen, Reserveschaltung.

Ausstattung: Schwingsattel mit Gummischlauchdecke und Federungsverstellung. Breiter Gepäckträger mit Doppelbügel und Schnürösen. Scheinwerfer (85 mm Lichtaustritt) in der Vordergabel.

Kurzfassung für die Tagespresse

2-Gang-Motor mit Leichtmetallzylinder hartverchromt, Luftansaugung aus der Steuerkopfzone, Luftfilter seitlich herausnehmbar. Langer Auspuff mit tiefer Tonlage. Planetengetriebe, Pedalkickstart mit rückholbaren Tretkurbeln.

Komb. Rohr-Druckguß-Rückgratrahmen: Preßstahl-Vordergabel. Schwingen: vordere mit verstellbaren Innenfedern, hintere mit gedämpften Federbeinen. Verrippte Nabenbremsen. Superballonreifen mit Schraderventilen.



Die neue ZÜNDAPP-Combinette S

Wer die zuletzt gebaute Combinette kennt, wird sie als eines der schönsten und vollendetsten Mopeds schätzen. Warum nun ein neues Combinette-Modell?

Das zur IFMA erschienene neue Modell S sieht noch geschlossener aus – aber das ist keineswegs ein Grund für ZÜNDAPP gewesen, es neben die weiterhin gebaute Combinette zu stellen. Das kompakte Äußere ist vielmehr die Folge einer fortschrittlichen Änderung des Fertigungsverfahrens durch Anwendung der neuesten Druckgußtechnik im Rahmenbau. Einige hundert Atmosphären Druck erzeugen ein maßgenaues Ansatzstück aus einer speziellen besonders hochwertigen Leichtmetall-Legierung. Dieses bildet gemeinsam mit dem Tragrohr die stabile Einheit des Rückgratrahmens. Dieser trägt den Motor, den Sitz, die Schutzbleche, den Gepäckträger, die Federbeine und (innen) das Werkzeug und die Luftpumpe. Formschöner ist jetzt dieses Fahrwerksteil nicht mehr denkbar.

Mit Genugtuung bemerken wir, daß viele anerkannte Vorzüge der bisherigen Combinette beibehalten worden sind: Die verstellbare Vorderfederung und Sattelfederung, der enorm breite Gepäckträger mit Doppelbügel und Schnürösen, die starken Superballonreifen mit den Autoventilen und die verblüffend leichtgängige Luftpumpe, der nützliche tote Gang nach rückwärts in gewissen Stellungen der Tretkurbel (gegen Fahren mit unabsichtlich angezogener Hinterradbremse und zur Vereinfachung des Pedalkickstarts), schließlich auch die interessante seitensteife Schwingenlagerung in Gewinden. Kleine Verbesserungen sind noch dazugekommen. Wir vermerken den noch weicheren Sattel (mit Gummischlauchdecke), die oben und unten gehaltene Vordergabel aus Preßstahlblech mit eingebautem Scheinwerfer, das Lenkerschloß, einen noch größeren Tank (7,3 Liter), einen geschlossenen Kettenkasten.



Neuartige Luftansaugung

ZÜNDAPP
Combinette S

Bei genauerem Betrachten der neuen Combinette wird man den Verdacht schöpfen, daß der Motor nicht mehr durch das Sattelrohr ansaugt, was doch für den leisen Lauf und für den geringen Verschleiß mitbestimmend war. Die Ansaugung wurde tatsächlich geändert, aber selbstverständlich weder auf Kosten der Geräuschkämpfung noch des Verschleißes: Die Verbrennungsluft wird jetzt unmittelbar hinter dem Steuerkopf angesaugt, aus der zweifellos staubärmsten Zone. Das Rahmenrohr dient der Luftführung. Der Vergaser ist abgedeckt... trotzdem ist ein Ausbau des Luftfilters einzigartig einfach: Beim Abziehen der davorliegenden Abdeckung öffnet sich auch das Bett des Filtereinsatzes und man kann ihn einfach seitlich wegnehmen.

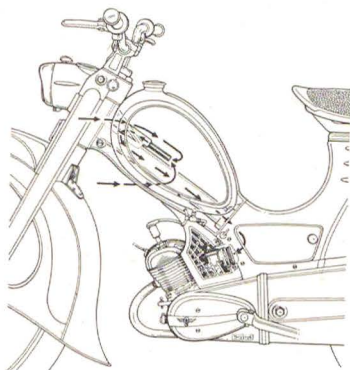
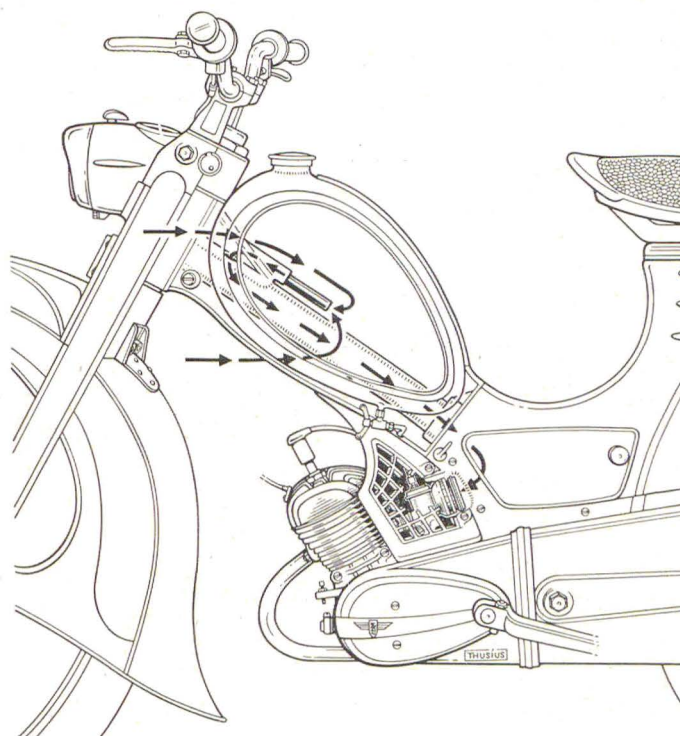


Bild-Nr. 1391 a



Diese Zeichnungen können Sie direkt vom Papier klischieren

Bild-Nr. 1391

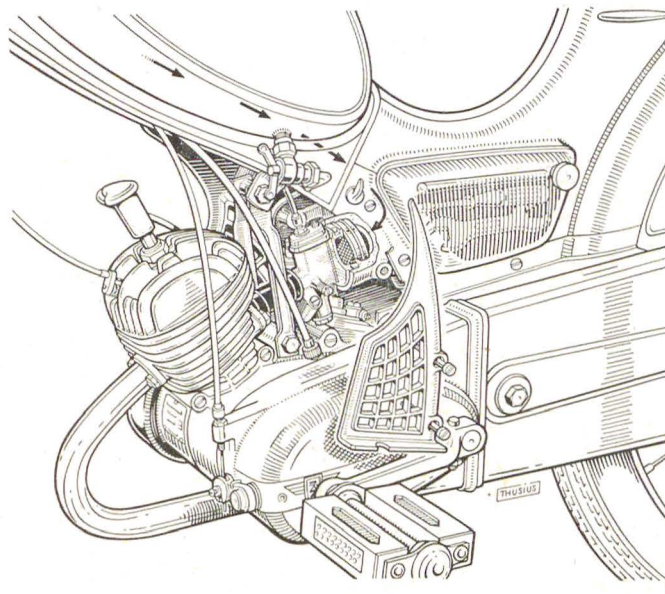


Bild-Nr. 1392



ZÜNDAPP *Combinette* jetzt auch mit Beinschild

- Das Original-Combinette-Beinschild ist kein „Ofenschirm“, keine Behelfslösung; es unterstreicht die elegante Linie und vermittelt dem Mopedfahrer ein „scooter-feeling“.
- Die besonders breiten, seitlich weit herabgezogenen Schutzbleche der Combinette fangen den Schmutz ausgezeichnet ab. Eine zusätzliche Seitenverkleidung der Räder ist daher überflüssig.
- Das Combinette-Beinschild ist form schön, windschlüpfig und genau so solid gearbeitet wie das ganze Fahrzeug. Der Motorblock wird zuverlässig abgedeckt ohne die Kühlung und Zugänglichkeit zu beeinträchtigen.
- Von ZÜNDAPP entwickelt und hergestellt paßt das Beinschild genau zur Combinette und sitzt wie angegossen.

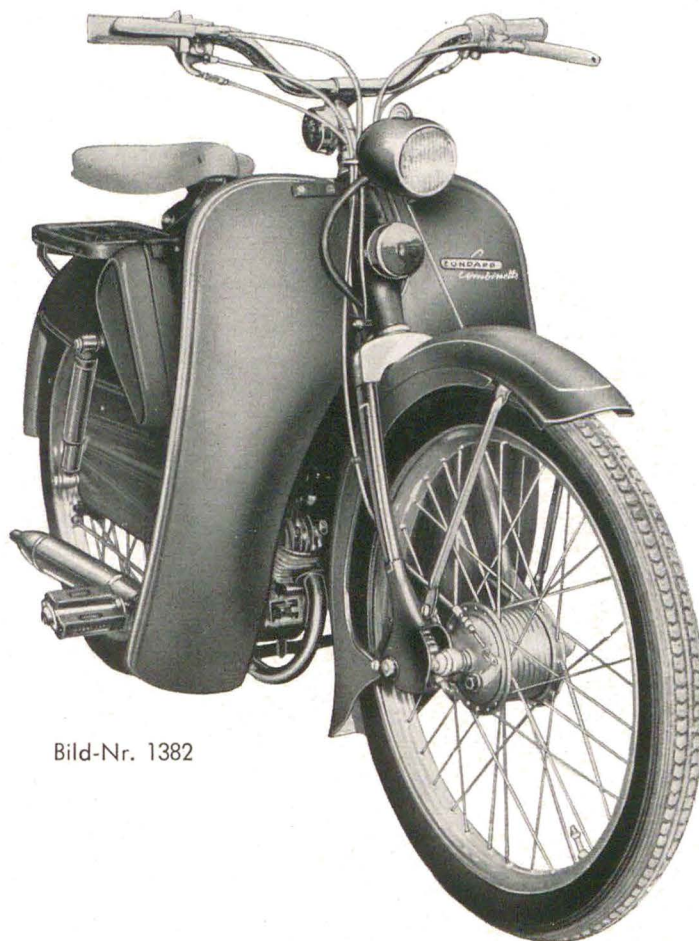


Bild-Nr. 1382



Ein Wort zum Moped-Beinschild

Zwei Millionen Mopedfahrer in Deutschland bezeugen: Das Moped ist ein echtes Volksfahrzeug. Es bringt allen, die sich über nicht zu große Strecken billig fortbewegen wollen, und allen, die ein sehr handliches Fahrzeug schätzen, die lange vergeblich gesuchte Erfüllung des verständlichen Wunsches, sich beim Fahren nicht anstrengen zu müssen wie auf dem Fahrrad. Aber neue Wünsche wachsen nach. So sehr sie auch sonst mit ihrem Moped zufrieden sind – mehr und mehr Fahrer verlangen ein **sauberes**, sauber bleibendes und sich sauberhaltendes Fahrzeug.

Anspruchsvolle Fahrer schauten beim Kauf ihres Mopeds schon auf breite Schutzbleche mit Seitenwänden an den Rädern, auf einen gut verkleideten Motor, insbesondere auf einen gegen Berührung mit der Kleidung abgedeckten Vergaser. Eine Kettenumschalung war ihnen selbstverständlich. Gefühlsmäßig bevorzugten sie einen blanken Tank und eine Hochglanzlackierung, die mit ihrer Schönheit immer wieder zur Säuberung auffordern, was dann ja allein dem Fahrer zugute kommt. Solch Fahrzeug beschmutzt ihn höchstens, wenn er bei nasser Fahrbahn zu schnell fährt, weil seine Beine dann in die vom Vorderschutzblech herabfallenden Tropfen hineinfahren. Leider aber fahren die Beine auch manchmal in die von fremden Fahrzeugen hochgespritzte Nässe hinein.

Die große Fabrik, die das anerkannt schönste Moped baut, liefert deshalb jetzt für ihre sauberen „Combinetten“ ein Zubehörteil, mit dem man dies Moped hinsichtlich des Schmutzschutzes einem Roller angleichen kann. Es handelt sich um ein gewölbtes Beinschild mit Windlauf zum Zylinder des Motors das der Form des gesamten Fahrzeugs harmonisch angepaßt wurde. Durch die Wölbung ist das Beinschild vibrationsfrei und in sich stabil. Es kann ohne Veränderungen am Moped an- und wieder abgebaut werden und beeinträchtigt weder den Linienfluß der Combinette noch die Zugänglichkeit zur Zündkerze, die sich ja ab und zu in Erinnerung zu bringen pflegt.



ZÜNDAPP
Falconette

Typ 425 (3-Gang-Motor)

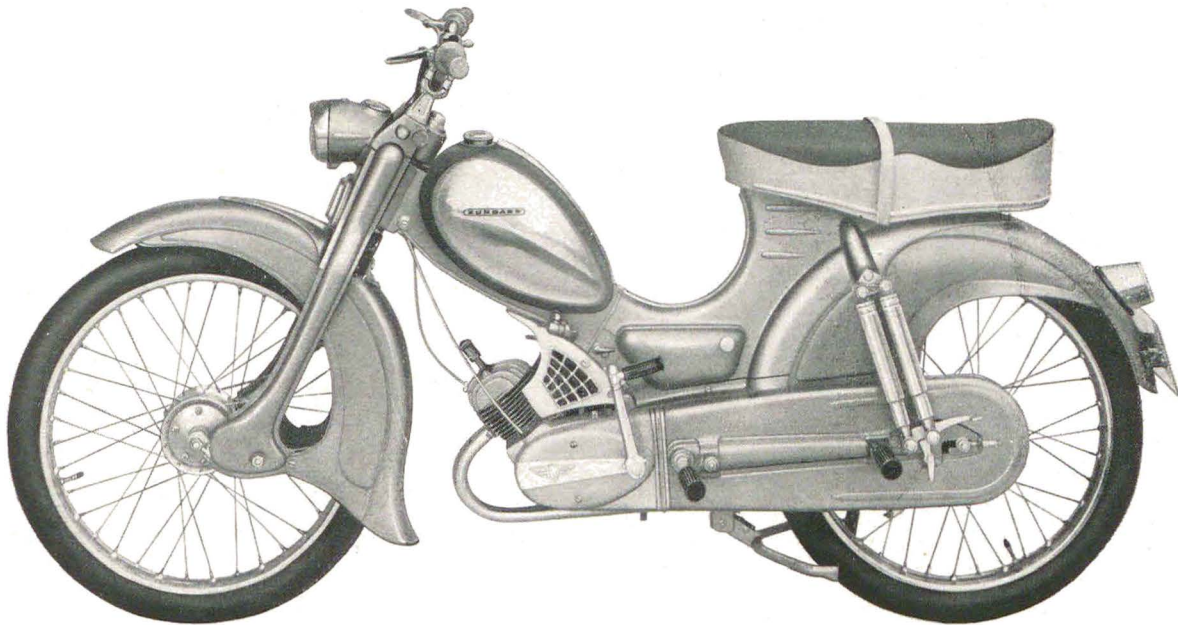


Bild-Nr. 1384

**Ein echtes Kleinstmotorrad, das bisher fehlte
So leicht, wendig und elegant**

Die ZÜNDAPP-Falconette ist keine Neuauflage des Mofas. Sie ist ein echtes, voll durchkonstruiertes Klein-Kraftrad mit einem 50 ccm / 2 PS-3-Gang-Motorrad-Motor zu einem erstaunlich niedrigen Preis. Die niederen Unterhaltskosten sind frappierend.

Der 3-Gang-Motor aus der berühmten ZÜNDAPP-Combimot-Serie hat Fußschaltung und Kickstarter. Trotz Wegfall der Tretkurbel entspricht die Falconette der Neufassung des § 67 a StVZO:

- Sie ist zulassungsfrei, jedoch kennzeichenpflichtig.
- Sie ist steuerfrei; man braucht jedoch den Führerschein IV
- Sie ist nicht in der Geschwindigkeit begrenzt, also auch auf der Autobahn zugelassen.
- Sie hat keinen dauerabgeblendeten Scheinwerfer, sondern ein abblendbares Fernlicht (Bilux, Abblendschalter am Lenker)



Technische Angaben



Typ 425 (3-Gang-Motor)

Kurzfassung

Motor: Leistung 2 PS bei 4500 U/min. Leichtmetall-Zylinder mit hartverchromter Lauffläche. Spezial-Schrägdüsenvergaser mit seitlich zugänglicher Hauptdüse, Leerlaufeinstellung und Startschieber. Luftansaugung aus der Steuerkopfzone durch Rahmenrohr mit Umlenkung, Luftfilter seitlich herausnehmbar. Langer Auspuff mit tiefer Tonlage, 70 Phon maximal.

Kraftübertragung: In Öl laufende Mehrscheiben-Kupplung. Dreiganggetriebe mit Fußschaltung. Kickstarter.

Fahrgestell: Kombiniertes Druckguß-Rohr-Rückgratrahmen. Schwingen in Gewindelagern, vorn verstellbare progressive Schraubenfedern mit elastischem Endanschlag, hinten 2 Federbeinpaare mit Dämpfern und elastischer Hubbegrenzung, ein Paar abschaltbar. Verrippte Nabenbremsen aus Lm, 90 mm ϕ . Steuerkopf eingebauter Scheinwerfer, 85 mm Lichter Tank, 7,3 Liter Fassungsvermögen. Sitzbank. Im Superballonreifen 23" x 2,50" (Motortyp). Verchromtaustritt, mit abblendbarem Fernlicht 17 W und Schnarre.

Kurzfassung für die Tagespresse

50 ccm, 2 PS. Hartverchromter Leichtmetallzylinder, Luftansaugung aus der Steuerkopfzone, Luftfilter seitlich herausnehmbar. Langer Auspuff mit tiefer Tonlage (70 Phon). 3 Gänge, Kickstarter, kombinierter Rohr-Druckguß-Rahmen, Fußschaltung, Preßstahlvordergabel, Schwingen: vordere mit verstellbaren Innenfedern, hintere mit 2 Paar Federbeinen, 1 Paar abschaltbar. Verrippte Nabenbremsen.



ZÜNDAPP Falconette

Typ 425 (3-Gang-Motor)

- 1 Rahmenrohr,
- 2 Sitze,
- 3 Gänge,
- 4 Hinterrad-Federbeine,
- 5 und mehr weitere Finessen . . .

finden wir an der kleinen Falconette, dem neuen Kleinstkraftrad von ZÜNDAPP.

50 ccm hat sein Motor. Das haben auch die Combinetten, die Mopeds von ZÜNDAPP. Aber die dürfen im Gegensatz zu der Falconette keinen Kickstarter und keine Fußrasten, kein Fernlicht und keine elektrische Schnarre haben, dürfen nicht auf die Autobahn und sie haben auch nicht 2 PS, da alle Mopeds nur höchstens 40 km/h laufen dürfen. Die Falconette hat 2 PS. Damit der Fahrer bei Langsamfahrt unter Last, beispielsweise beim Anfahren, Überholen, Bergsteigen, diese PS auch tatsächlich ausnützen kann, arbeitet der Motor über ein **Dreiganggetriebe**, das mit dem Fuß geschaltet wird.

Dank der guten Wärmeableitung des hartverchromten Leichtmetallzylinders und der thermisch entlasteten Kolbenbolzenlagerung (im verhältnismäßig kühl bleibenden unteren Teil des Kolbenschaftes) hält der kleine Motor die volle Leistung unbeirrt durch. Die breiten, verrippten Nabenbremsen aus Leichtmetall halten ebenfalls durch. Sie sind für so hohe Belastungen ausgelegt, wie sie in der Praxis wohl niemals vorkommen werden. Deswegen kann man die Falconette auch höher belasten.

Außer dem Getriebe, den Bremsen und den Superballonreifen (Motortyp) ist auch die Federung dazu eingerichtet, und zwar nicht nach der billigen Methode Dr. Eisenbarth, indem sie so hart gewählt wird, daß sie auch bei Zusatzlast eben gar nicht zum Anschlag kommen kann. Vielmehr ist sie so weich, wie es eine komfortable Fahrt bei verschiedenen Belastungen verlangt. Durch Zuschalten eines Federbeinpaars, das solo nicht tätig ist, wird die Feder- und Dämpfungskraft genau verdoppelt. Die Hinterradschwinge hat nämlich **vier Federbeine**.

Fünf und mehr weitere Finessen: Die Federung der Vorderradschwinge läßt sich mit dem Schraubenzieher jedem Wunsch gemäß verstellen. Das Tragrohr dient der Luftführung zum Vergaser und der Saugeräuschkämpfung. Entscheidender Vorzug: Die Luft wird aus der staubärmsten Zone am ganzen Fahrzeug geholt, aus der Gegend des Steuerkopfes. Das Luftfilter ist dabei nicht eingemauert, sondern läßt sich nach Lösen einer Seitenschale einfach seitwärts vorziehen und wieder hineinschieben. Der Vergaser ist verdeckt, hat aber eine schräge Düse, die seitlich ausschraubbar ist, und einen am abnehmbaren Teil der Seitenschale angebrachten Bedienungshebel für den Startschieber.

Das Interessanteste: jene Seitenschale gehört zu dem aus Druckguß hergestellten Mittelstück, das mit dem Tragrohr den Rückgratrahmen bildet, der mit seiner großzügigen Linienführung die Anschlußstellen des Motors und der Federbeine verbindet, außen Sitze und Schutzbleche, innen Werkzeuge und Luftpumpe trägt.