

ROADTEST

**VAN DE
NIEUWSTE**

**ZÜNDAPP
SUPER-COMBINETTE**

Roadtest van de nieuwste

ZÜNDAPP SUPER-COMB

Waarom zou men van een oud en vertrouwd model afstappen als daarmee goede verkoop-resultaten worden geboekt? Een nieuw model lanceren brengt altijd weer enig risico met zich mee, want niemand kan te voren garanderen dat een nieuw ontwerp bij het publiek aanslaat. Waarschijnlijk is dat de reden waarom er vrij weinig opzienbarend nieuws is op onze, toch wel zeer uitgebreide Nederlandse markt. En als er wél iets nieuws te melden valt, proberen wij u daarvan natuurlijk zo snel mogelijk op de hoogte te brengen.

Zo prijzen wij ons bijzonder gelukkig met deze roadtest van de nieuwste Zündapp Super-Combinette, een bromfiets die pas heel kort in ons land verkrijgbaar is. Het zal niemand verbazen dat ook deze Zündapp, evenals de andere in ons land gangbare modellen, thuishoort in de dure klasse. Dit niet alleen wat de prijs aangaat, maar wat betreft ook de uitvoering. Niet voor niets is de Zündapp een der meest verkochte dure brommers in Nederland, waar Zündapp al een begrip is geworden, want wie kent deze naam nog niet (alleen al van horen zeggen)?

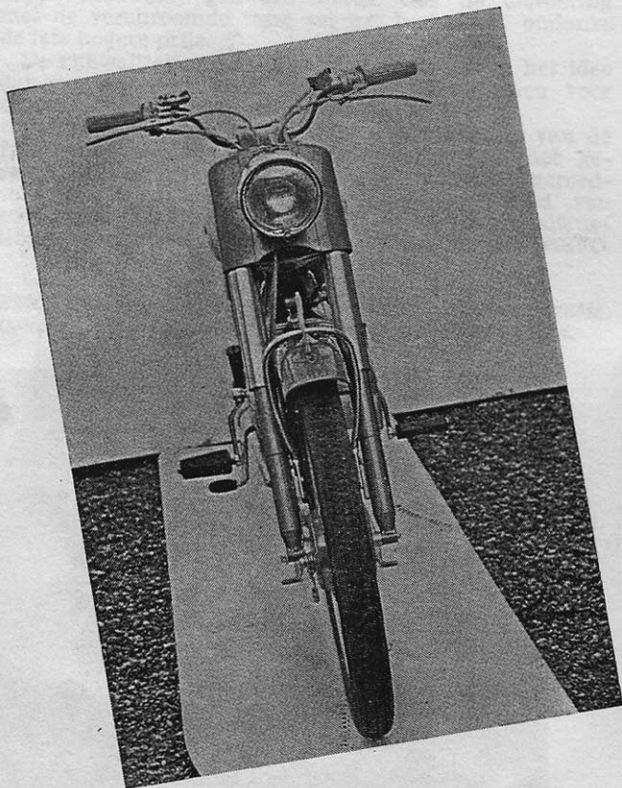
Een nieuw model, een nieuwe gooi naar de koopgunsten van het publiek. Of het nieuwe model zal aanslaan blijft natuurlijk nog een open vraag, maar wij

geloven dat men bij Motor Mercur (die ons deze bromfiets voor een test ter beschikking stelde) en de overige vier importeurs (zie technische gegevens) niet bang behoeft te zijn voor het antwoord. Volgens ons zal het nieuwe model het wel goed doen. Deze mening baseren wij op de populariteit van het oude model en de nu toegepaste veranderingen.

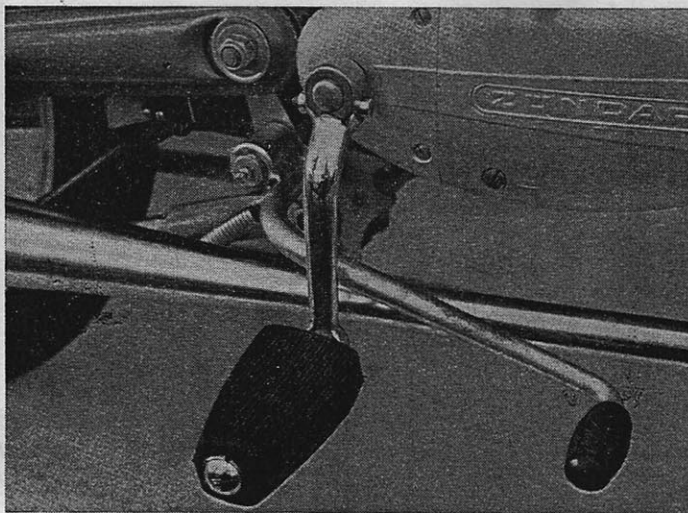
Dit nieuwe model, de 517-05 heeft een sportief uiterlijk, dat echter ook oudere berijders wel zal aanspreken. De vlottere vorm werd vooral verkregen door het frame, dat op een door Zündapp reeds jarenlang gepatenteerde en toegepaste wijze wordt samengesteld, met maar liefst vijf centimeter te verlagen. Dit verbeterde de zitpositie merkbaar. Wat hierop ongetwijfeld ook van gunstige invloed is geweest, is de verbeterde, sierlijker en lagere buddyseat.

Een hele vooruitgang is ook geboekt bij de kettingkast. Bij vorige modellen maakte de kettingkast onafscheidelijk deel uit van de swingarm van de achtervering. Werd door een aanrijding deze arm beschadigd, dan moest men de swingarm en de kettingkast vernieuwen. Dit zou in geval van een beschadigde swingarm geen bezwaar zijn, omdat dan de kettingkast meestal ook verkreukeld zou zijn, maar minder prettig is het een nieuwe swingarm te moeten aanschaffen als alleen de kettingkast beschadigd is. Maar dit probleem kent men met het nieuwe type niet meer: kettingkast en swingarm zijn twee afzonderlijke delen.

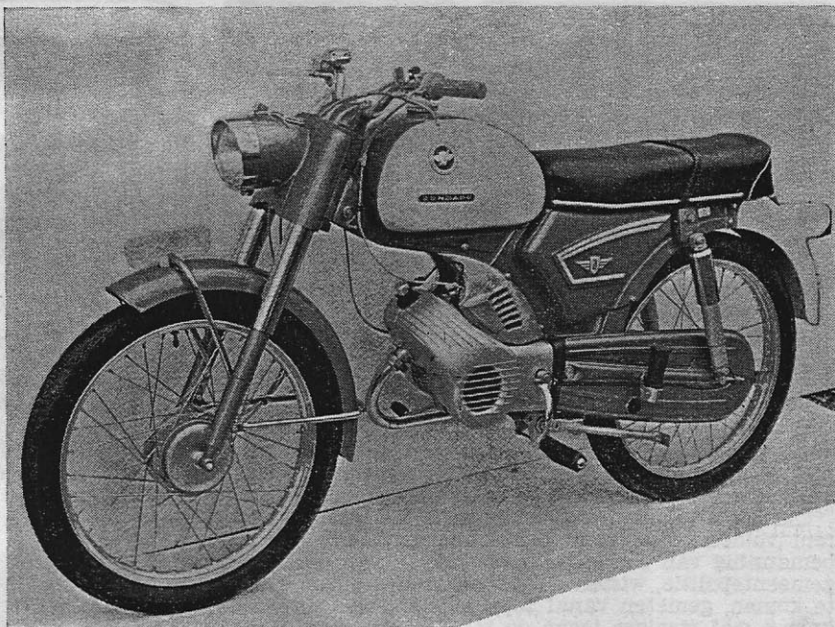
Thans wordt voor de carburateur een nieuw luchtfilter toegepast. Het is een zgn. Micronic luchtfilter, welke de aangezogen lucht nog beter en van nog kleinere vuildeeltjes ontdoet. En dit staat natuurlijk in direct verband met de slijtage van de zuiger en cilinderwand, zodat nu een nog langere levensduur verwacht mag worden. Voor het overige heeft de krachtbron zelf geen veranderingen ondergaan. Waarom zou men ook? De 266-50 motor kan nog best meekomen. Of vóórkomen zelfs, als men bij de stoplichten erg z'n best doet met wegtrekken. „Onze” Zündapp deed voor geen enkele andere bromfiets onder. Honderd meter werd door ons, vanuit stilstand gemeten, meerdere malen in 14,2 seconden afgelegd. Een goed begin van ons nieuwe testjaar, want dit is tevens de snelste tijd



Met beide pedalen in dezelfde stand (boven) is met de voetrem (rechts) uitstekend te remmen. Ook de stabiliteit van de berijder wordt groter.



INETTE

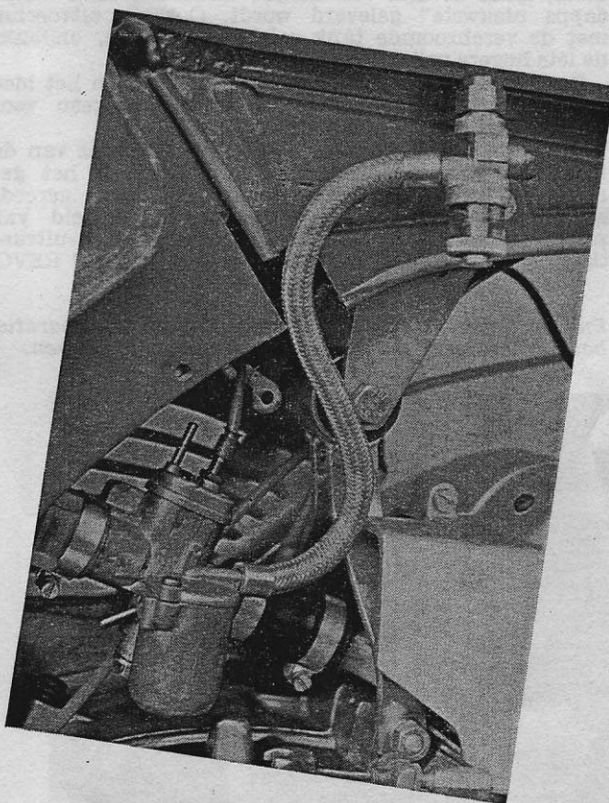
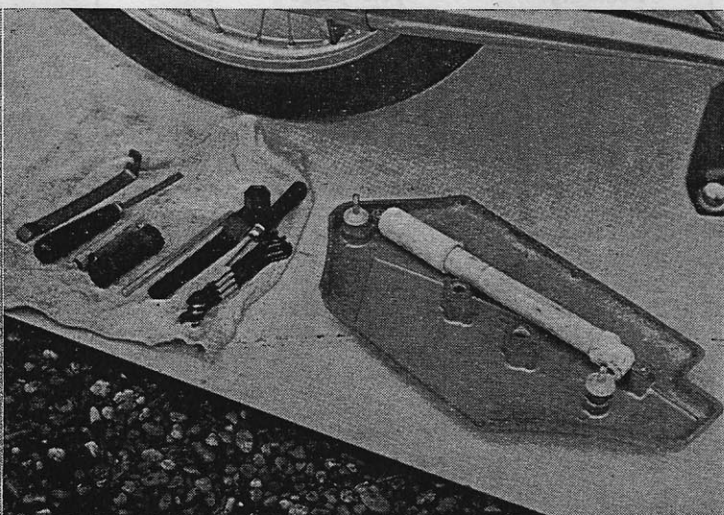


die wij vorig jaar met een ander merk boekten. In elk geval dus geen reden om naar een sterkere krachtbron uit te zien.

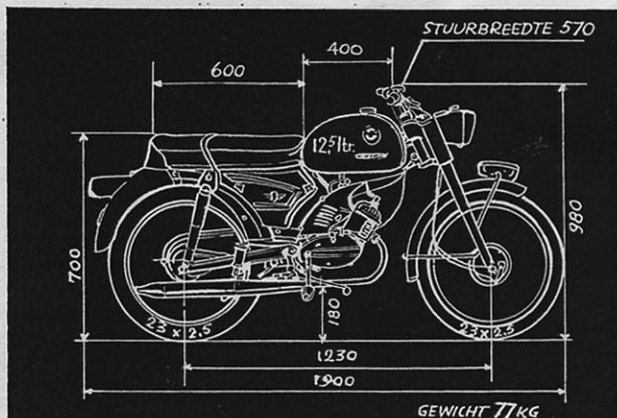
Omdat men nu eenmaal geen dikke duizend gulden betaalt om een ander fijn te zien rijden (tenzij de bromfiets als geschenk wordt aangeboden), werd het stuurslot op een andere plaats bevestigd, zodat diefstal nog moeilijker is. Ook werd een nieuw kontaktslot gemonteerd.

Behalve het nieuwe model, is de meest opvallende verandering wel te vinden bij de „ho-hou'er". Zündapp heeft namelijk voor het eerst op een bromfiets een echte voetrem, dus een los rempedaal gemonteerd. Door de vrij grote hefboom is het nu mogelijk om de achterrem eenvoudig te doseren, zodat blokkeren gemakkelijker voorkomen kan worden. Als men echter wil remmen met de pedalen in de originele (overigens zinloze) fietsstand, heeft men echt wel eens moeite om de rem te vinden. Dit mag natuurlijk niet voorkomen, want dat is veel te gevaarlijk. Maar geen nood: de bracket-as is voorzien van dubbele spiebanen, zodat het rechter pedaal in dezelfde stand als het linker gezet kan worden en dan is er geen vuiltje aan de lucht.

Bovendien is ons (alweer) gebleken dat men op deze wijze veel veiliger kan rijden, omdat men de bromfiets beter beheerst door een grotere stabiliteit. Een stabiliteit die echter nog groter kan worden, door de zinloze bepaling met betrekking tot pedalen voor brommers, op te heffen en in de toekomst voetsteunen toe te



Links: Het gereedschapkastje is niet alleen rijkelijk voorzien van gereedschap, maar bovendien is dit van goede kwaliteit! Boven ziet u de gewapende benzineleiding. De kraan is voorzien van een (zichtbaar) filter.



staan. Maar goed, onze ministers rijden nu eenmaal niet op brommers, dus kunnen zij ook geen op eigen bromvering gefundeerde besluiten nemen. Jammer.

Om echter weer terug te komen op de test: de voorrem voldeed uitstekend. Onder belangstelling van de bemanning van een surveillance-wagen van de Haagse gemeentepolitie, wisten wij tot een remweg van 12,6 m te komen, gemeten vanaf topsnelheid. Toen gingen de knieën wat steviger tegen de tank en we probeerden hoeveel remweg de voorrem voor deze krachttoer nodig zou hebben. Het resultaat was zeer aantrekkelijk, namelijk 8,4 m. Niet alleen de politie-agenten, maar ook wij waren daar best over te spreken. Ook de volgende meting, van voor- en achterrem gelijktijdig in werking, dwong bewondering af met de opmerkelijk korte remweg van 7,15 m!

Deze Super-Combinette heeft een briljant-blauwe kleur, maar er zijn ook andere kleuren waarin „Zündapps nieuwste“ geleverd wordt. Ook de uitvoering met de verchromde tank zal het best doen, ondanks de iets hogere prijs.

De rijkwaliteiten van de testbrommer gaven het idee dat men op een lichte motorfiets zat, hetgeen voor sportieve rijders een aantrekkelijk idee is.

Tenslotte nog een compliment aan het adres van de fabrikant, voor wat betreft de afwerking en het gereedschap, dat zich in het afsluitbare, ruime gereedschapskastje bevindt. Een dergelijke hoeveelheid van zo'n goede kwaliteit treft men bij de standaard-uitrusting in de gereedschapsruimte zeer zelden aan! REVO.

Enkele kleine dingen (materiaal voor bandenreparatie, bougie, lampjes) kan men nog gemakkelijk bergen.

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR:

Merk:	Zündapp
Type:	266-50
Boring:	39 mm
Slag:	41,8 mm
Cilinderinhoud:	50 cc
Toerental bij 40 km/u:	5500 omw/min.
Compressieverhouding:	1 : 7,2
Primaire transmissie:	tandwielen
Secund. transmissie:	ketting
Versnellingen:	3 versnellingen hand-schakeling
Overbrengverhouding:	1 : 15,5
Olie wisselbak:	350 cc SAE 80
Koppeling:	platenkoppeling in oliebad
Start:	staande start
Ontsteking:	Bosch vliegwiel-magneet ontsteking
Lichtspool:	6 volt 23 watt
Voorontsteking:	1,8 mm voor b.d.p.
Onderbrekerafstand:	0,4 mm
Bougie:	Bosch W 225 T 1 of Beru 225/14
Elektrodenafstand:	0,4 — 0,5 mm
Koeling:	ventilatorkoeling
Carburateur:	Bing 1/10/82
Naaldstand:	3e inkeping
Hoofdsproeier:	56

RIJWIELGEDEELTE:

Frame:	opgebouwd uit buizen en spuitgietswerk
Voorvering:	telescoop
Achtervering:	swingarm
Voorrem:	trommel
Achterrem:	trommelrem met rempedaal
Zitplaats:	buddyseat
Kilometerteller:	VDO (in koplamp)
Gereedschapsruimte:	in het frame gebouwd
Toelaatbare belasting:	2 pers. + bagage
Uitvoering:	gele plaat bel verstelbaar stuur gesloten kettingkast middenbok auto-ventielen pomp gereedschap duo-voetsteunen stuurslot rempedaal remlicht
Kleur:	briljant-blauw
Prijs:	f 1080,—
Importeurs:	Motor Mercur N.V., Den Haag, Het Motorpaleis, Rotterdam; Ramo N.V., Nuenen; Gron. Motor Import, Groningen; Imeta N.V., De Meern

