

Bella

Decyzja o wkroczeniu Zündappa do świata skuterów okazała się być kluczową w historii przedsiębiorstwa.

Równocześnie zrodziła jedną z lepszych europejskich konstrukcji tego typu, w modelowy wręcz sposób łączącą solidność z dobrym wzornictwem i trwałość z przystępną ceną zakupu.

Tekst **Tomasz Orlik**

Zdjęcia **Barbara Zdanowicz, archiwum redakcji**

Jesień 1948 r. Zakłady Zündapp w Schweinau, dzielnicy Norymbergi właśnie wznowiły działalność podnosząc się – i to dosłownie – z gruzów. Alianckie bombardowania z pierwszych dni 1945 r.

obróciły w ruinę tak położony w centrum średniowieczny gród, jak i ściśle otaczającą go miejską tkankę – misterną sieć współtworzoną przez niezliczoną ilość zakładów przemysłowych, w tym wytwórnię Zündappa. Zarówno Norymberga, prądawne centrum Frankonii, a późniejszy ważny ośrodek nazizmu, jak i fabryka słynnych jednośladów, promowanych pod hasłem „Motorrad für Jedermann” (Motocykl dla każdego), rozpoczynały nowe rozdziały swych historii.

Dzieje Zündappa sięgały 1917 r. Już kilka sezonów później związały się ściśle z motocyklami. Lata 30. to złoty okres w historii wytwórni. Zbudowana renoma przekładała się na zbyt, ten z kolei na wpływy pozwalające na rozwój przedsiębiorstwa i wkroczenie w zupełnie nowe obszary konstrukcji motocyklowych. Zakłady zaliczały się już do pięciu największych producentów jednośladów Europy. Jednocylindrowe silniki dwusuwowe współistniały w ofercie z czterosuwowymi, napęd łańcuchowy z wałem Kardana. Do tego różne opracowania skrzynek przekładniowych i zawieszek kół. Prawdziwy konglomerat koncepcji komponowanych na miarę przyszłych zastosowań danego modelu.

To właśnie ten okres zbudował renomę marki Zündapp, postrzeganej powszechnie jako producent doskonałych motocykli tak cywilnych, jak i wojskowych czy wyczynowych. Praca dla Zündappa była wówczas jednoznaczna z posiadaniem dobrej posady, na którą składały się nie tylko godziwe zarobki i bezpieczeństwo stanowisk na poziomie nieznanym dziś w wielu współczesnych nam fabrykach. Były to również bezpłatne posiłki w zakładowej stołówce, dostępność kawiarni, ambulatorium, gimnazjum dla dzieci i sali zabaw w dni wolne od pracy...

Od początku

Jednak u schyłku 1948 r. splendor lat 30. był już przebrzmiałym echem. Krzepnący nowy, powojenny porządek Europy stawiał kompletne inne wyzwania. Wspomnienie wyczynowego, czterocylindrowego silnika motocyklowego typu bokser z 1938 r. o mocy 95 KM w wersji atmosferycznej i 125 KM(!) w odmianie wspomaganiej sprężarką, jawiło się teraz jako fantasmagoria. Prócz odbudowy pomieszczeń zniszczonej fabryki należało zakupić praktycznie cały park maszyn. Te nieliczne, ocalałe z nalotów, zniknęły w czeluściach amerykańskich i brytyjskich wojskowych ciężarówek wraz z zachowaną dokumentacją i przetrwałymi pozostałościami prototypami.

Jak większość rodzimych konkurentów, Zündapp wznowił produkcję w oparciu o konstrukcje przedwojenne. W tym przypadku

był to głównie model DB201, czyli nieznacznie ulepszony DB200 napędzany długowiecznym, jednocylindrowym silnikiem dwusuwowym. Słynny dziś model KS601 („Zielony Słońce”), jakkolwiek również o przedwojennych korzeniach, dołączył do programu produkcyjnego w 1950 r., ale z oczywistych względów nie mógł stanowić trzonu oferty.

Jeszcze w 1950 r. stojący u sterów przedsiębiorstwa syn założyciela, Hans-Friedrich Neumeyer doszedł do wniosku, że gwarantem w miarę stabilnego rozwoju firmy może okazać się jedynie konstrukcja popularna. Zaprojektowana od podstaw i zrywająca ostatecznie z – przynajmniej widocznymi na pierwszy rzutek – przedwojennymi podzespołami. Nowoczesna i atrakcyjna wizualnie, ale łatwa w obsłudze i przystępna cenowo. Kluczem do osiągnięcia tej równowagi miał okazać się właściwy





projekt, powielony w procesie szczegółowo zaplanowanej produkcji wielkoseryjnej. Jako że pojęcie masowej motoryzacji kojarzyło się w tych czasach z jednośladami oraz mikro-samochodami, postanowiono działać dwutorowo. Dziś skupimy się na projekcie o mniejszej liczbie kół, pozbawionym dachu. Szkice nowoczesnego, klasycznego motocykla z silnikiem o objętości nieprzekraczającej 200 ccm powstały jeszcze wiosną 1950 r. Dość szybko jednak koncepcję tę zarzucono na rzecz konstrukcji potencjalnie obiecującej jeszcze więcej – modnego skutera. W rzeczywistości bezpośrednim bodźcem tej wolty było zakupienie w maju 1950 r. we Włoszech przez konkurencyjną firmę NSU licencji na produkcję tego typu pojazdu. Już niebawem NSU-Lambretta LC miały opuścić fabrykę w Neckarsulm, kusząc nabywców połączeniem południowe-

go wdzięku z rzeczowością kilku modyfikacji wprowadzonych specjalnie dla tej odmiany. Kolejny producent – Hoffman z Lintorf-Düsseldorf także przygotowywał skuter. I to złożony z dwóch licencji: nadwozia od Piaggio oraz napędu od Ilo.

Postanowiono więc działać bezzwłocznie. Pierwsze własne projekty skuterów napędzanych silnikiem jednocylindrowym lub dwucylindrowym typu bokser szybko powędrowały do kosza. Kolejne, z przestrzennymi ramami rurowymi były tak wielkie, ciężkie i niezgrabne, że nawet przez chwilę nie obiecywały szczęśliwego zakończenia.

Mijał rok 1951, w którym konkurencyjny GLAS zaprezentował model Goggo z silnikiem Ilo, oferowany na eksportowych rynkach pod nazwą Isaria. Premierę luksusowego, ogromne-

go skutera zapowiadała już wytwórnia Bastert z Bielefeld, nad własnym pojazdem tego typu pracowano też w Auto Union/DKW, u Dürkoppa i w zakładach Heinkel. Pojawił się PIROL 200 wytwarzany w Dortmundzie, Till 150 z fabryki Norberta Riedla i udana Walba de Luxe 125 zaprojektowana przez Francuza Louisa Lepoix. Przybywało też najprostszych i najlżejszych skuterowych konstrukcji, takich jak produkowany w Osnabrück Cityfix z silnikiem 58 lub 98 ccm.

Presja czasu

Na zostanie pionierem nie było już szans. Kolejne własne projekty trafiały wprost z desek kreslarskich na makulaturę. Niemal w desperacji rozważano zakup licencji we włoskiej firmie Parilla. Mediolańska fabryczka od 1952 r. wytwarzała wspaniałe na rurowej ramie całkiem ➤

Zündapp

zgrabny model Levriere, napędzany 125 ccm silnikiem z tunelowym chłodzeniem, sprzężonym z czterostopniową przekładnią. Jednakże do zawarcia porozumienia nie doszło. Postanowiono raz jeszcze zmobilizować własne siły. Szef i konstruktor Ernst Schmidt dedykował do projektu inżyniera J. Strößnera, wspomaganego asystą niezwykle zdolnych rzemieślników – braci Weichselbaum. Była pełnia lata 1952. Na rozpoczęcie prac od zera – więcej niż późno. Do napędu skutera postanowiono wykorzystać odpowiednio zmodyfikowany silnik motocykla DB201 Derby. Cieszył się doskonałą opinią, był trwały, oszczędny i niezawodny. Ponadto, zupełnie niedawno został poddany licznym usprawnieniom na potrzeby motocykla. Na warsztat trafił wraz z przekładnią i kompletnym osprzętem. Prace rozpoczęto od skrócenia skoku tłoka, dążąc do uzyskania optymalnego pod względem termodynamicznym zrównania go ze średnicą cylindra. Tę ostatnią, w stosunku do DB, nieznacznie zmniejszono. Drobne zmiany w głowicy, geometrii dolotu, układzie zasilania i w zasadzie... napęd był gotowy. Pozostało pamiętać o geometrii tunelu powietrza chłodzącego silnik i skorygować przełożenia dla szacowanej wielkości kół skutera. Wyniki badań stanowiskowych były jednoznaczne. Oto niewielkim nakładem środków powstała jednostka o bardziej niż obiecujących parametrach. 146 ccm w cichy i równomierny sposób wytwarzało 7,3 KM przy niewygodnych 4700 obr./min oraz 12 Nm przy 3350 obr./min. Silnik pracował wzorowo w całym zakresie prędkości obrotowych, charakteryzując się ponadto przy każdym obciążeniu rekordowo niskim jednostkowym zużyciem paliwa. Wszystko wskazywało na to, że zupełnie sprawna i spełniająca wszelkie oczekiwania jednostka jest już gotowa.

Od środka na zewnątrz

Teraz pozostawało otulić zespół napędowy przestrzenną ramą, a tę zasłonić przyjemnym dla oka poszyciem. Podwójną ramę kołyskową budowano już bez kompromisów. Solidne spawy i sprawiające wrażenie nieco przewymiarowanych średnice powstały z premedytacją. Zakładano współpracę skutera z koszem oraz środowiska użytkowania inne niż nawierzchnie z kostki czy asfaltu. Podobnie rzecz miała się z podwoziem. Z przodu zastosowano solidny widelec teleskopowy, a tylny wahacz wleczony wyposażono w dwie długie sprężyny i autonomiczny amortyzator po lewej stronie zespołu. Konstruktorzy długo zastanawiali się nad do-

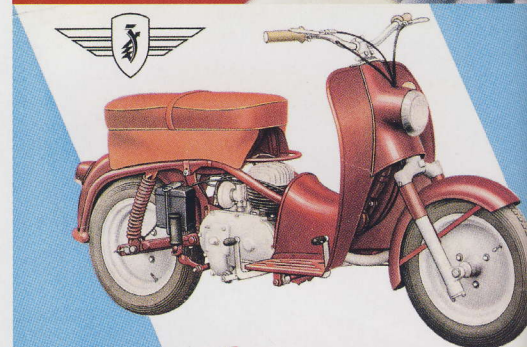
borem optymalnej średnicy obręczy. Ostatecznie stanęło na 12" pełnych obręczach odlanych z lekkiego stopu i ogumieniu szerokości 3,5". O ile zastosowane rozwiązania wskazywały na hołdowanie tzw. niemieckiej koncepcji skutera, to okazało się, że od ogółu do szczegółu, jak zwykle, droga daleka. Zwane monumentalnymi, niemieckie skutery typu Walba Tourist, Kroboth Luxus, GLAS Goggo, Maicomobil MB150, Schweppe Pirol czy Bastert Einspurauto zbudowano według tej samej zasady przestrzennej ramy oraz adaptacji silnika motocyklowego. Pozbawionego poszycia Zündapp coś jeszcze wyróżniało. Niewielkie, wobec wspomnianych konstrukcji (wykorzystujących nierzadko obręcze 16") koła były od siebie oddalone zaledwie o 1320 mm, zwarta i niska rama, podzespoły przytwierdzone w sposób szanujący każdy milimetr przestrzeni w jej wnętrzu, wreszcie wyjątkowo kompaktowy zespół napędowy z niską głowicą silnika i filigranowym układem zasilania. Różnice owe uwypukliły się jeszcze po wyborze przez zespół ostatecznej formy obłachowania zewnętrznego. Okazało się wówczas, że forma poszycia nie ma również nic wspólnego z ciężką niemiecką stylistyką stosowaną z uwielbieniem przez wymienionych wcześniej konkurentów. Prawdę mówiąc, z trudem można było oprzeć się wrażeniu, że jest wyraźnie inspirowana powabnymi kształtami włoskiej Parilli, na której wytwarzanie zamierzano kupić licencję. Pierwsze prototypowe Zündappy wyjechały na odcinki testowe jesienią 1952 r.

Mocne wejście

Produkcyjną wersję skutera Zündapp zaprezentowano w maju 1953 r. Był to okres prawdziwego wysypu konstrukcji tego typu, ale ta premiera nie przeszła bez echa. Solidna porcja niemieckiej techniki obleczona w całkiem zwiewne szaty, a do tego firmowana cenionym szyldem, natychmiast zwróciła na siebie uwagę rynku. Do tego przystępna cena skalkulowana na dużą sprzedaż. Na przedniej osłonie pojawiła się nazwa handlowa jednoślada doskonale korespondująca z jego formą. Imię „Bella” miało włoski smak i wydźwięk, a sam emblemat – krój godny samych mistrzów z Pontedera. Pod nim kolejny, w kształcie kwiatka, tworzył atmosferę daleką od zbytniej powściągliwości jednych, jak i barokowego przepychu innych niemieckich konstrukcji. Ten kwiatek wyglądał wręcz irracjonalnie, zdając się sugerować, że Norymberga jest miastem, w którym żyje się na ulicy, do południa popijając kawę nad płachtą dziennika, a wieczorem tańcząc z byle powodu.

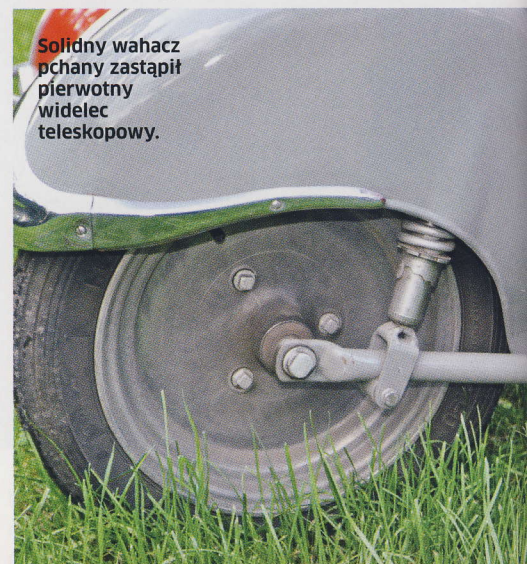


Solidna rama rurowa miała węzły do montowania wózków bocznych.



ZÜNDAPP Suburbanette 150 cc

Mała Suburbanette była eksportowana do USA.

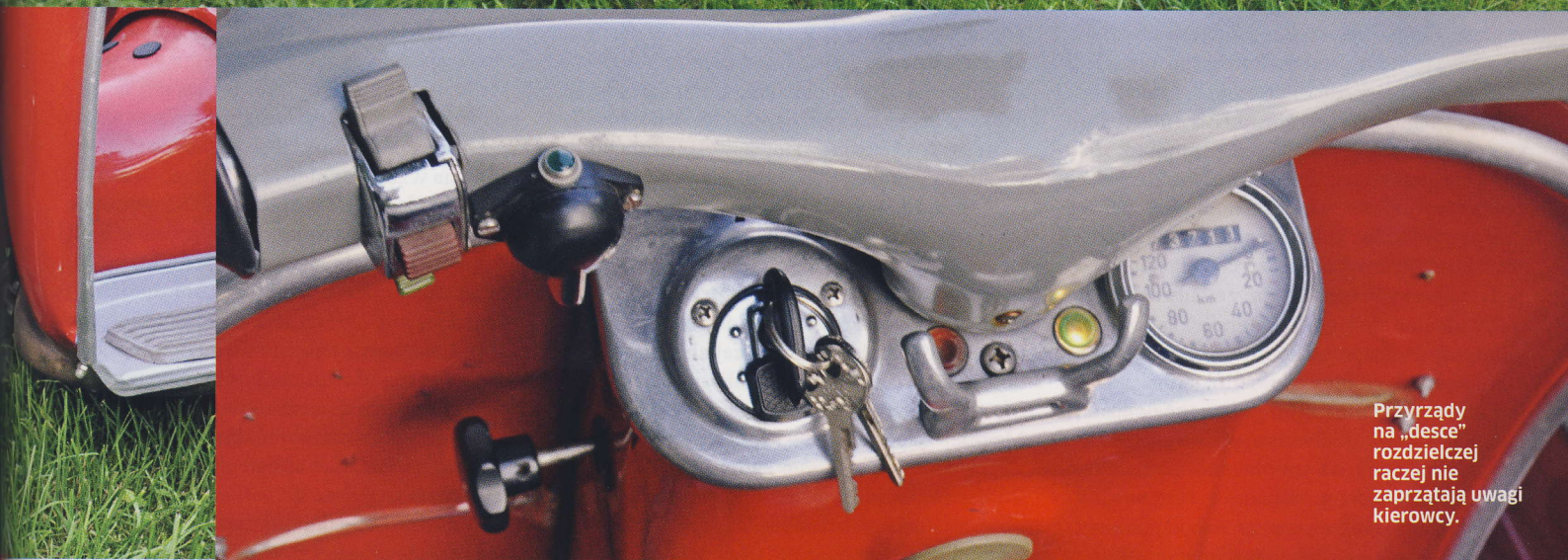


Solidny wahacz pchany zastąpił pierwotny widelec teleskopowy.

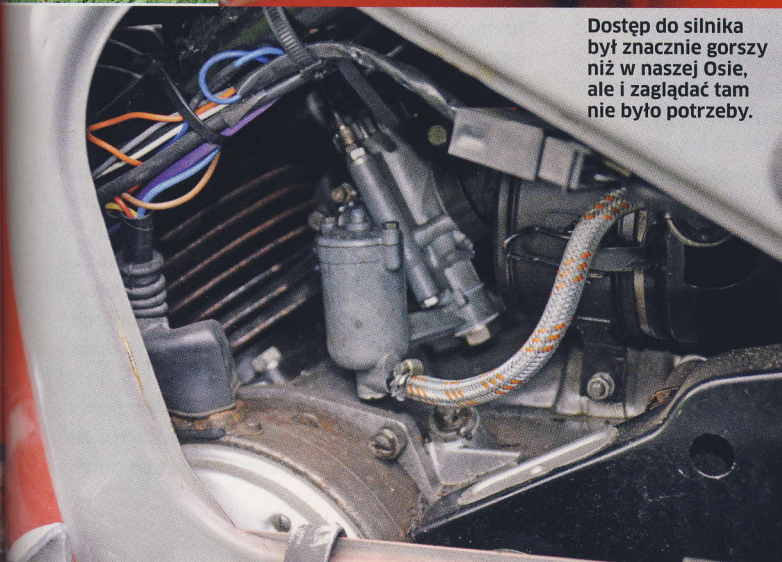


**BELLA BYŁA WYRAŹNIE
INSPIROWANA POWABNYMI
KSZTAŁTAMI WŁOSKIEJ PARILLI,
NA KTOREJ WYTWARZANIE
ZAMIERZANO KUPIĆ LICENCJĘ.**

Przed wojną uważano, że do wózka bocznego potrzebny jest silnik o pojemności przynajmniej 600 cm³, po wojnie wystarczała znacznie mniejsza!



Przyrządy na „desce” rozdzielczej raczej nie zaprzatają uwagi kierowcy.



Dostęp do silnika był znacznie gorszy niż w naszej Osie, ale i zaglądać tam nie było potrzeby.



Odchylane kratki boczne służyły jako podnóżki dla pasażera.

Z tyłu ten zaprzęg prezentuje się bardzo interesująco.



Bellę na pewno można uznać za ładny skuter, szczególnie, jeśli porówna się ją z dość liczną konkurencją niemieckich skuterów!



Liczba zamówień z pierwszych tygodni sprzedaży Belli R150 przerosła najśmielsze oczekiwania, powodując kolejną reorganizację fabryki. Okazało się, że marka Zündapp jest wciąż postrzegana przez nabywców wysoko, kojarząc się z ponadprzeciętną jakością i prestiżem, a teraz także – z dobrej klasy wzornictwem. Świetnym wynikiem sprzedaży przyszedł wkrótce w sukurs pochlebne oceny konstrukcji w prasie branżowej. Podkreślano w nich doskonałe własności jezdne skutera, jego wyważenie i poręczność, skuteczne hamulce i świetny napęd. Dzięki stosunkowo niewielkiej masie własnej – 130 kg, czterem przełożeniom i wspomnianej wzorowej charakterystyce zewnętrznej silnika, skuter z łatwością rozpędzał się do 85 km/h, spalając średnio 3 l mieszanki na 100 km. Takie rozwiązania jak dwupedałowy, nożny mechanizm zmiany biegów, indywidualne siedzenia i baterijny zapłon nie odbiegały w niczym od ofert rynkowych konkurentów. Wysoko oceniano funkcjonalność jednoślada oraz liczne pomysłowe rozwiązania, jak choćby kratki wylotu powietrza z silnika zmieniające się po rozłożeniu w podnóżki dla pasażera. Jeśli już coś zarzucano, to zwykle drgania przenoszone przez silnik na ramę, więc i na całą konstrukcję. Pod koniec 1953 r., zaledwie pół roku od prezentacji, było już potwierdzone, że Bella R150 stała się prawdziwym rynkowym hitem.

Bez kompromisów

W 1954 r. gamę modelową poszerzono. Belli R150 przybyła mocniejsza siostra napędzana silnikiem o objętości 198 ccm i mocy 10 KM. Nie był to jednak długoskokowy silnik z rodziny motocykli DB, ale przebudowany według recepty sprawdzonej przy konstrukcji 150-ki. Wersja ta, nazwana R200, otrzymała nieco głębiej tłoczony przedni błotnik, większy, wyżej umieszczony reflektor o średnicy 130 mm i sygnał dźwiękowy w jego osłonie. R150 zadowalał się reflektorem o średnicy 105 mm umiejscowio-

BELLA TO SOLIDNA PORCJA NIEMIECKIEJ TECHNIKI OBLECZONA W CAŁKIM ZWIEWNE SZATY, FIRMOWANA CENIONYM SZYLDDEM!

nym wyraźnie niżej oraz sygnałem dźwiękowym ukrytym w tunelu doprowadzającym powietrze do silnika. Całe 10 KM to było całkiem dużo, jak na świat skuterów z tego okresu. R200 skutecznie przeciągała na stronę Zündappa klientów największych konkurencyjnych maszyn. Jeszcze w 1954 r. udział Belli w całkowitej produkcji marki osiągnął pułap 70%. Udany skuter zepchnął w krótkim czasie wciąż przecież atrakcyjne, klasyczne motocykle Zündappa do roli statystów. Mocniejsza odmiana doskonale radziła sobie z tak popularną wówczas skuterową turystyką. Bardzo często przytwierdzano doń dodatkowe akcesoria, takie jak wspornik z rezerwowym kołem i mocowaniem walizek, boczne kufry czy wręcz boczny wózek. Był nim zwykle, dziś nie mniej kultowy jak sama Bella, Steib SR1 lub – widoczny na fotografiach – szykowny Royal RSG wytwarzany w Monachium. Solidny skuter doceniły też różne instytucje publiczne, jak policja czy Deutsche Bundespost. Dla ich potrzeb opracowano ciekawe odmiany specjalne Belli, jak choćby wersje jednomiejscowe czy z lewostronnym wózkiem. Z kolei na rynek USA skierowano 370 egzemplarzy wersji Suburbanette (150 ccm) w stylu Cushman Eagle, tj. pozbawionej większej części osłon.

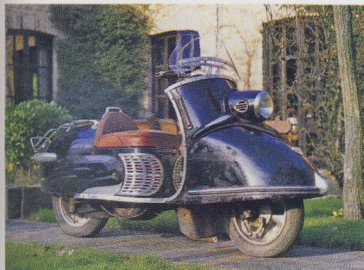
Ewolucja

Już w wakacje 1955 r. zaprezentowano kolejne innowacje. Nowe odmiany R151 i R201, zastę-

pujące poprzednie, otrzymały dynamostarter firmy Noris, ponadto słabszą wersję wykańczano na wzór mocniejszej. Poza modyfikacją wielu elementów samego silnika, wprowadzono nowy typ gaźnika radzącego sobie lepiej z zimnym rozruchem. Korekty kształtu osłon podyktowało przeniesienie akumulatora z boku jednoślada do schowka pod kierownicą i szeregowe połączenie go z kolejnym. Jakby przeczuwając, że dynamostarter jako taki stanie się najczęstszą przyczyną awarii samochodów i motocykli w raczkujących statystykach ADAC, konstruktorzy pozostawili nożny rozrusznik. Do zwyczajowego dla Zündappa zielonego lakieru dołączył beżowy oraz czerwony, w późniejszym okresie kolejne. Jesienią tego samego roku standardem stała się jednolita kanapa, indywidualne siedzenia Denfeld trafiły na listę opcji za dodatkowe 21,50 DM. Wydania kolejnych 45 DM wymagała wprowadzona w grudniu następna opcja – nowy typ zawieszenia przedniego. Przedni pchany wahacz o dużym skoku był debiutem Zündappa w tego typu rozwiązaniach, opracowanym solidnie i policzonym z dużą rezerwą. Jedną kolumnę resorującą ze zintegrowanym amortyzatorem Boge umieszczono z lewej strony. W krótkim czasie wahacz stał się standardem. Zmianę układu zawieszenia planowano podkreślić nowymi oznaczeniami modeli – R152 i R202, ale ze względu na błyskawiczne tem-

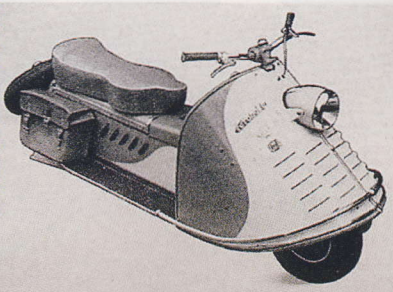
Monumentalna konkurencja Belli

Niemiecka koncepcja skutera opierała się na zasadzie przestrzennej ramy i adaptacji silnika motocyklowego. Bella miała wyraźnie „lżejszą” sylwetkę, przypominającą raczej swoich włoskich niż rodzimych rywali.



Krobth Luxus

Bastert z Bielefeld



Walba de Luxe 125



Schweppe Pirol



GLAS Goggo

po ewolucji konstrukcji ostatecznie tego zaniechano. Po „jedynkach” pojawiły się już „trójki”. O ile mocna R201 została odebrana przez rynek entuzjastycznie, to pożegnanie z prostotą R151 już mniej. Po kilku miesiącach produkcji wyciągnięto wnioski i powrócono do korzeni. R153 z 1956 r. pozbył się dynamostartera, a z przodu wrócił mały reflektor. Wprowadzono boczną stopkę, o 4 kg obniżono masę i dość zauważalnie – cenę. Nie po raz pierwszy okazało się, że uporczywe wmawianie nabywcom ich potrzeb jest jak stepowanie na polu minowym. Gorzka lekcja, którą obecnie odrabia ponownie znakomita większość producentów pojazdów.

Na berlińskie targi IFMA'56 Zündapp przywiózł ponownie odświeżoną gamę skuterów – R154 oraz R203. Na pierwszy rzut oka wyróżniały się niezbyt szczęśliwie wydłużoną linią tyłu kryjącą schowek narzędziowy, długim, chromowanym wydechem oraz modnym, dwukolorowym malowaniem. Ta modyfikacja skupiła się głównie na estetyce, choć z dzisiejszego punktu widzenia niekoniecznie na jej poprawie. Feeria aluminiowych listewek, ozdobnych okuć i osłon, zwłaszcza w R203 zwieńczonych jeszcze tylnym zderzakiem, budziła mieszane uczucia. Ponadto masa tej wersji, z kilkoma akcesoriami, przekraczała już 150 kg.

Sprzedaż utrzymywała się jednak na stabilnym poziomie, z wyraźnym wskazaniem na wersję mocniejszą. Oprócz doskonałego przyjęcia na rodzimym rynku, skutery rodziny Bella zdobyły dużą popularność wśród nabywców w krajach Beneluksu, Skandynawii i w Wielkiej Brytanii.

Sukces kontra porażka

Wrzesień 1958 r. położył cień na wizerunku marki, odbudowanym i wzmocnionym powodzeniem Belli. Ambitny, rozwijany od czterech lat program mikrosamochodu Janus zakończył się zaledwie po kilku miesiącach produkcji tak dużym fiaskiem, że skutkującym... bankructwem fabryki w Norymberdze. Produkcję Bel-

li przeniesiono do monachijskiej filii zakładów, uruchomionej przed dekadą przez siostrę Neumeyera i jej męża. Filia znana głównie z równoległej, a właśnie zakończonej produkcji „Zielonego Słonia” KS601, teraz niespodziewanie stała się jedyną wytwórnią Zündappa!

Kilka miesięcy przed tym wydarzeniem zakończono produkcję wersji z mniejszym silnikiem – R154, a R203 zastąpiono widocznym na fotografiach modelem R204. Ten posiadał m. in. pokrywę kierownicy, nową paletę lakierów i ich kombinacji oraz wzmocniony do 12 KM silnik ze zmienionym karterem i sposobem mocowania w ramie. Jednostkę stosowano już z powodzeniem w motocyklu 200S, w sprzyjających warunkach pozwalająca na obcowanie kierowcy Belli R204 z prędkością wyrażaną trzema cyframi. W sezonie 1959, przez krótki czas, oferowano równoległe uproszczoną odmianę 204-ki pozbawioną dynamostartera. Wprowadzono także gumowe wykładziny stopni tłumiące nieco wibracje generowane przez silnik.

Ostatnie poważniejsze modyfikacje oferty Belli ujrzały światło dzienne na IMFA'60 i zostały przypisane do roku modelowego 1961. R204 zastąpiono jeszcze mocniejszą odmianą R200S, generującą 13,4 KM, a ofertę ponownie rozbudowano „w dół” o R175S napędzaną silnikiem z motocykla 175 Trophy S o mocy 11 KM.

Skuter Zündappa był w najlepszej formie, jednak sprzedaż, podobnie jak konkurencyjnych maszyn, systematycznie spadała. Jego użytkownicy z rzadka kupowali kolejny skuter znacznie chętniej pozostawiając swe oszczędności w salonach Volkswagena. Skuter przestał być namiastką samochodu, jego fenomen zdawał się przemijać równie szybko, jak się pojawił. Oferta samochodów na początku lat 60. rozrosła się w RFN zauważalnie i za równowartość ceny nowego skutera można było stać się posiadaczem kilkuletniego samochodu. Może to nie przypadek, że z osłon ostatnich Belli S zniknął radosny, kwiecisty emblemat?

Zmierzch pewnej ery

Skuter jako taki zdawał się przegrywać rywalizację z samochodem. Przynajmniej skuter o tej koncepcji. Masowy jednoślad ewoluował w kierunku przystępnej cenowo maszyny uprzyjemniającej spędzanie wolnego czasu lub wykorzystywanej przez najmłodszych użytkowników dróg. Tym samym, program oznaczony kodem „552”, a zmierzający do stworzenia następcy Belli w formie czterosuwowego, pełnowymiarowego skutera klasy 175 ccm, został przerwany. Zündapp skoncentrował się na opracowaniu małego skutera klasy 50 ccm, którego produkcja ruszyła wiosną 1964 r. (rodzina R50).

Montaż Belli zakończono w 1963 r., a ostatnie egzemplarze znajdowały nabywców nawet w połowie 1965 r. Przez dekadę zbudowano nieco ponad 130 tysięcy egzemplarzy wszystkich wersji Belli.

Dziś, wraz z „Zielonym Słoniem”, zalicza się do najpopularniejszych Zündappów w kolekcjach pojazdów zabytkowych. Doskonała opinia o Belli przetrwała próbę czasu, jednak nie trudno dojść do wniosku, że opinia ta przetrwała i kolejne pół wieku, do czasów, gdy o obecnych skuterach będzie można poczytać, co najwyżej w podręcznikach o recyklingu. ⚡

Od redakcji:

Prezentowany egzemplarz jest własnością Krzysztofa Rozenblata znanego naszym czytelnikom kolekcjonera Saabów i organizatora zlotów samochodów tej marki. Jest to model 204 z przyczepką, sprowadzony w całości do Polski w doskonałym stanie. To jednoślad prawie nieznan w Polsce, podczas gdy w Niemczech kolekcjonerzy go uwielbiają. Myślę, analizując jego kształty i parametry w porównaniu z naszą Osą, że możemy być dumni z rodzimej stylistyki i rozwiązań technicznych. Na pewno dzieli je jakość wykonania i trwałość, łączy to, że obydwa skutery zniknęły z rynku w podobnym czasie i z tych samych powodów.