KLEINE MASCHINEN FÜR GROSSE JUNGS

Man nehme eine ZÜNDAPP KS 125 ODER KS 175, poliere die Kanäle, frisiere den Motor, verlängere die Übersetzung und baue eine zeitgemäße Vollverkleidung in phantasievoller Lackierung an. Wenn man sich dann ganz klein hinter die Scheibe duckt, wird man ganz schön schnell und fühlt sich noch viel schneller. Steigen Sie auf und unternehmen Sie mit uns eine Zeitreise in Ihre Jugend

TEXT UND FOTOS: UWE LÜTJOHANN

Frage: „Warum für wenig Geld ein großes Motorrad kaufen, wenn man für viel Geld auch ein sehr kleines fahren kann?“ Antwort: „Weil man auf einem kleinen Motorrad viel besser von einem großen träumen kann.“ Das sei Quatsch, sagen Sie? Dann erinnern Sie sich bitte einmal intensiv an Ihre Jugend, wie sie auf Ihrem winzigen Mokick gesessen und von großen Maschinen und den schönsten Mädchen aus der Parallelklasse geträumt haben. Schon vergessen? Dann sollten Sie sich schnellstens eine „Fuffziger“ aus den siebziger Jahren kaufen und Ihre Träume wieder aufleben lassen. Oder besser noch: Sie kaufen sich eine 125er oder 175er von Zündapp und tunen diese, dann fällt es nicht so auf, wie schwer Sie geworden sind.

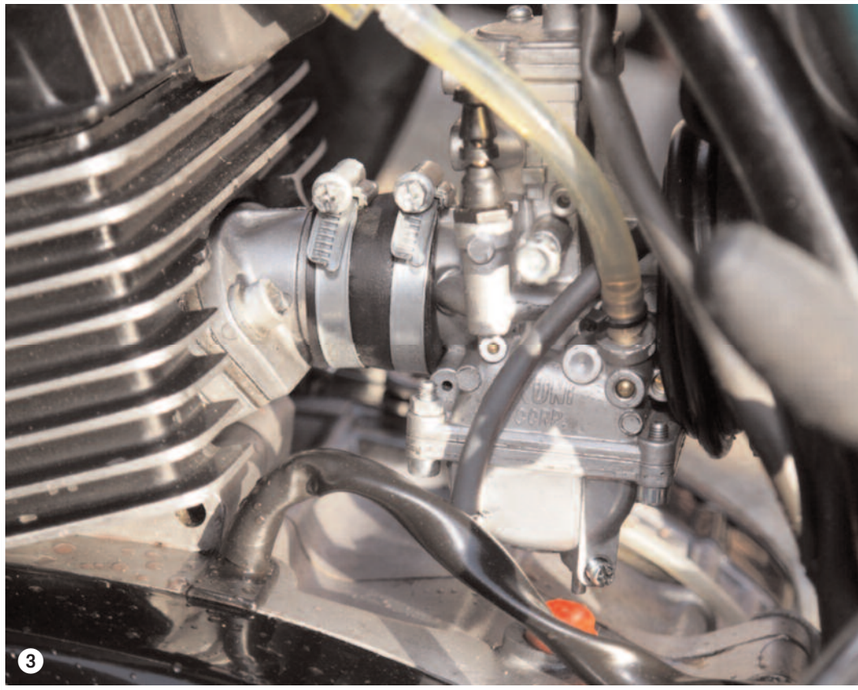
JEDER VON UNS, der mit 16 Jahren damals die legendären 50er von Kreidler und Zündapp gefahren hat, wurde von diesen schicken und durchaus auch schnellen Gefährten infiziert. Wer sich an der Eisdiele lässig gegen sein kleines chromblitzendes Schmuckstück lehnte und der süßen Klassenschönheit zulächelte, die mit ihrer ebenso süßen Freundin ein Eis kaufte, hatte schon fast gewonnen. Solch’ schöne Jugenderlebnisse mit dem „Kleinkraftrad“, wie die schnellen Schnapsgläser im Bürokratendeutsch hießen, gruben sich tief in die geheimen Ecken unserer schönsten Erinnerungen ein. Es gab damals aber auch die große Gruppe jener beklagenswerten Möchtegern-Toni-Mangs, bei denen das Konfirmationsgeld nicht ausreichte, um sich den Traum eines zweirädrigen Mädchenfängers erfüllen zu können. Oder deren Eltern ihnen schlichtweg und durchaus verständlicherweise verboten, die wilde und gefährliche Raserei mitzumachen. Für diese Jungen blieb das zweitaktende Geschoss mit dem verchromten Tank ein nicht zu erreichender Tagtraum.

Kein Wunder also, dass die kleinen Hochleistungs-Motorrädchen von Zündapp und Co bei der heutigen Generation „Vierzig plus“, die mit diesen Schätzchen groß geworden sind, so hoch im Kurs stehen. Und das

Sehen schneller aus, als sie sind. Sind aber schneller, als man denkt. Zündapp KS 125 und KS 175 in Bestform

So schön kann Bekleidung sein: Die Zündapp-Motorräder kamen serienmäßig ohne Verkleidung daher, sind aber mit Schutzhülle schneller

Grün ist giftig: Stephan Bieske hält mit 137 km/h den inoffiziellen Rekord der IG Probsteierhagen



❶ Sieht original aus, ist aber optimiert wie eine Wettbewerbsmaschine

❷ Grün ist oben: Der farblich passende Tacho ist von der Konkurrenz

❸ Voll im Saft: Flachschiebervergaser von Mikuni und Powerjet-Düse

❹ Original und Fälschung: Der Farbton ist original, alles andere tut nur so

❺ Schöne Phantasie: Auch dieses Logo ist nur ein Spaß

darf man durchaus wörtlich nehmen, denn für gute Fünfziger werden Beträge um die 3000 Euro und mehr aufgerufen. In den Sog der Beliebtheit der Kleinkrafträder gerieten schnell auch die schon fast in Vergessenheit geratenen 125er- und 175er-Modelle von Zündapp. Schließlich sehen sie fast genau so aus wie die kleineren Geschwister, nur dass sie in jeder Hinsicht ein klein wenig größer und erwachsener sind und deutlich mehr Leistung bieten. Gerade Letzteres kann durchaus von Vorteil sein, denn die ehemals hitzigen Jungspunde haben heute etwas Speck angesetzt.

„Wenn ich mich an meine Jugend erinnere, waren meine Eltern eher streng. Wir konnten uns kein Moped kaufen. Heute habe ich das Geld und hole diesen Teil meiner Jugend nach“, erläutert Christian Bieske seine Beweggründe, sich mit erheblichen Kosten einen schnellen Kreisstraßen-Brenner von Zündapp aufzubauen. Christian Bieske gehört dem Zweitakt-Team Probstei (www.zuendapp-probstei.de) an, einem Zusammenschluss gleichgesinnter Zündapp-Verrückter, die sich am liebsten im Zweitakt und mit wenig Hubraum und hohen Drehzahlen auf den Asphaltbändern zwischen Kiel und Bengtsfors in Schweden bewegen. Jeder von diesen zwölf Dauerjugendlichen hat mindestens eine in den Originalzustand restaurierte Zündapp in der Garage stehen, aber besonders viel Spaß machen ihnen die teilweise sehr aufwändig gefertigten Umbauten. Genau wie früher wird an den (t)ollen Kisten geschraubt, dass es nur so qualmt. Aber im Gegensatz zu vergangenen Tagen weiß man heute, was man tut.

Beginnen wir mit der weißen 125er von Hans-Werner (Hansi) Debus aus Probsteierhagen. Auf die Frage, was an seinem Achtelliter-Motorrad anders sei als an einer originalen KS 125, lautet die knappe Antwort: „Alles“. Eine KS 50 Watercooled wurde aufwändig zur größeren Klasse umgestrickt. Während Räder, Getriebe und ein Teil der Elektrik im Originalzustand blieben, gab es bei den übrigen Komponenten keine Kompromisse.

DER ZYLINDER WURDE um zwei Millimeter abgedreht und mit einer speziell angefertigten Adapterplatte um genau diese zwei Millimeter wieder angehoben, das hat dann eine Optimierung der Steuerzeiten zur Folge. Abgesehen davon wurde der Motor mit den üblichen Poliermaßnahmen (Kurbelwelle, Pleuel, Ein- und Auslasskanäle) und einem etwas größeren Vergaser um einige PS leistungssgesteigert. Das Getriebe ist mit neuen Kurbelwellenhauptlagern versehen. Ziel dieser Modifikationen ist es

Stephan Bieskes sparsame Frisur bringt zwei km/h mehr auf der kleinen Maschine

TECHNISCHE DATEN: ZÜNDAPP KS 175, TYP 521-50, BAUJAHR 1978

Motor: Zweitaktmotor (original mit Schlitzsteuerung) jetzt mit Vierzungen-Membraneinlasssteuerung, Hubraum 163 ccm, Mischungsschmierung 1:50, Vergaser (original Mikuni 28-mm-Rundschieber) jetzt Mikuni 30-mm-Flachschieber mit Powerjet, Thermosyphon-Wasserkühlung, Leistung (original 17 PS bei 7400/min), jetzt zirka 26 PS bei 8500/min

Elektrik: 6V-35/30 Watt-Lichtanlage, 6V/12AH-Batterie, kontaktlose Bosch-Transistor-Zündung, elektronischer Drehzahlmesser

Antrieb: Fünfgang-Ziehkeilgetriebe, Kickstarter, Übersetzung: Ritzel 17 und Kettenrad 41 Zähne (original 17/43)

Fahrwerk: Doppelschleifen-Rohrrahmen, aufklappbare Doppelsitzbank, 14,25 Liter Tankinhalt, hinten Koni-Stoßdämpfer mit fünffach-Verstellung, Räder und Bremsen: Einscheiben-Bremsanlage von Grimeca vorne mit 260 mm und Stahlflex-Leitung, 160 mm Trommelbremse hinten, Alu-Druckgussräder

Höchstgeschwindigkeit: 137 km/h (original 120 km/h)

Die kleinen Landstraßen-Brenner sind aerodynamisch günstiger gebaut als ihre Besitzer

gewesen, höhere Drehzahlen zu erreichen, somit kommt Hansi auf eine Geschwindigkeit von gut 135 km/h.

Eine hübsche Yamaha-Giuliari-Sitzbank wurde verschlankt und gekürzt und eine zeitgenössische Polybauer-Vollverkleidung angebracht, hinter der man sich gut verstecken und den letzten Stundenkilometer herausquetschen kann. Wie bei den beiden anderen hier vorgestellten Umbauten auch, sind Auspuff und Krümmer zu Gunsten höherer Drehzahlen etwas gekürzt worden. Abgerundet wird das Erscheinungsbild seiner Sport-Zündapp durch eine Lackierung in den Farben Altweiß, Rot und Schwarz. Die Aufkleber sind denen der 50 ccm-Weltrekordmaschine nachempfunden.

Es herrscht ein ehrgeiziger aber netter Konkurrenzkampf im Zweitakt-Team, jeder einzelne km/h wird hart erkämpft. Gemessen wird die Höchstgeschwindigkeit per GPS oder exakt eingestelltem Fahrradtacho, das Wort gilt. In über zehn Jahren hat sich so einiges an Tuning-Erfahrung angesammelt. Als die Zwillingsbrüder Stephan und Christian Bieske in das Zweitakt-Team aufgenommen wurden, wurden sie mit ihren neuen Ideen herzlich empfangen. Gemeinsam mit der Zündapp IG konnte viel Neues ausprobiert werden. Freitag abends im Clubhaus wird der Erfolg der Maßnahmen mit einem bekömmlichen Gemisch in der Hand intensiv diskutiert.

GEGENWÄRTIG LIEGT DIE MESSLATTE bei 137 km/h auf ebener Strecke, also fast zwanzig Stundenkilometer mehr als die Werksangabe für eine 175er offiziell angibt, gefahren von Stephan Bieske. Die Grundidee seines umfangreichen Umbaus könnte man so beschreiben: Sie sieht bis auf die Verkleidung ähnlich aus wie ein Original, rennt aber wie eine 250er. Bei der Restaurierung wurden zunächst sämtliche Teile komplett zerlegt, gestrahlt und entweder pulverbeschichtet oder aufwändig im originalen Farbton lackiert. Eine Polybauer-Verkleidung für die 50er Zündapps wurde in drei Teile zerschnitten und für das größere Fahrgestell neu angefertigt. Dann ging es technisch an das Eingemachte: Der Zylinder wurde mit einer neuen Hartchromschicht überzogen, ein Schmiedekolben mit einer Änderung der Kolbenringe selbst entworfen und bei Wössner gebaut. In den Kolbenboden wurde ein „Mozzi-System“ eingebaut, das mit sechs kleinen Bohrungen in einem Titan-Plättchen ähnlich wie ein dritter Überstromkanal funktioniert. Eine Teflon-Beschichtung des Kolbens senkt zusätzlich die Reibung und verbessert die Notlaufeigenschaften. Verschiedene Übersetzungen wurden natürlich auch getestet.

Die Auslass- und Überströmsteuerzeiten wurden von Stephan Bieske geändert, der Einlass und der Kolben mit zwei Fenstern wurde auf Membraneinlass aus dem Zündapp-Wettbewerb umgebaut. Die dabei verwendeten Carbon-Membranplättchen fertigte Stephan nach vielen Fahrversuchen mit verschiedenen Membran-Stärken selbst an. Um die Verdichtung zu erhöhen, wurde der Zylinderkopf geplant und um 0,8 Millimeter abgedreht.

Hans-Werner Debus hat gut lachen, seine schnelle KS 125 macht ihn süchtig

TECHNISCHE DATEN: ZÜNDAPP KS 125, TYP 530, BAUJAHR 1981

Motor: Zweitaktmotor (original mit Schlitzsteuerung), Hubraum 125 ccm. Vergaser (original Bing-27-Millimeter-Rundschieber), jetzt Mikuni 28 mm, Mischungsschmierung 1:50, Thermosyphon-Wasserkühlung, Leistung (original 17 PS bei 7400/min), jetzt zirka 22 PS bei 8500/min

Elektrik: 6V-35/30 Watt-Lichtanlage, kontaktlose Bosch-Transistor-Zündung, elektronischer Drehzahlmesser, digitaler Tacho

Antrieb: Fünfgang-Ziehkeilgetriebe, Kickstarter, Übersetzung: Ritzel 17 Zähne und Kettenrad 41 Zähne (original 17/43)

Fahrwerk: Druckgussrahmen mit Rohr, Yamaha-Giuliari-Sitzbank, eingekürzt und an das Moped angepasst, 13,5 Liter Tankinhalt, hinten Koni-Stoßdämpfer mit dreifach Verstellung, Räder und Bremsen: Geschlitzte Einscheiben-Bremsanlage von Grimeca vorne mit 220 mm und Stahlflex-Leitung, 150 mm, Trommelbremse hinten, 17-Zoll-Alu-Druckgussräder, Bereifung vorne 2,75/17 Zoll, hinten 3,00/17 Zoll, Leergewicht 90 kg

Höchstgeschwindigkeit: 134 km/h (original 117 km)

❶ Starte deinen Traum: Mit diesen fragilen Hebelchen wird gestartet und geschaltet

❷ Feinarbeit: Die getunten Zündapps sind bis ins Detail liebevoll aufgebaut

❸ Wichtig: Großer Drehzahlmesser und kleiner Fahrradtacho geben die Infos

❹ Ahnenkult: Die Farbgebung der KS 125 ist eine Reminiszenz an eine erfolgreiche Zündapp-Vergangenheit

❺ Schön war's: Solche wundervollen Tankdeckel gibt es heute nicht mehr

Mit Rennlackierung auf Rekordjagd: Die „Gulf“ könnte mit ihrem Rennzylinder die 140er-Marke reißen

❶ Ambitioniert: Zielflaggen-Design gibt das Thema vor

❷ Mal ehrlich: Haben Sie schon einmal eine schönere Sitzbank gesehen?

❸ Wenn schon, denn schon: Renngimmicks und Renntechnik bis ins Detail

❹ Großes Vorbild: In diesem Farben-Outfit fuhr der berühmte Ford GT 40 vor

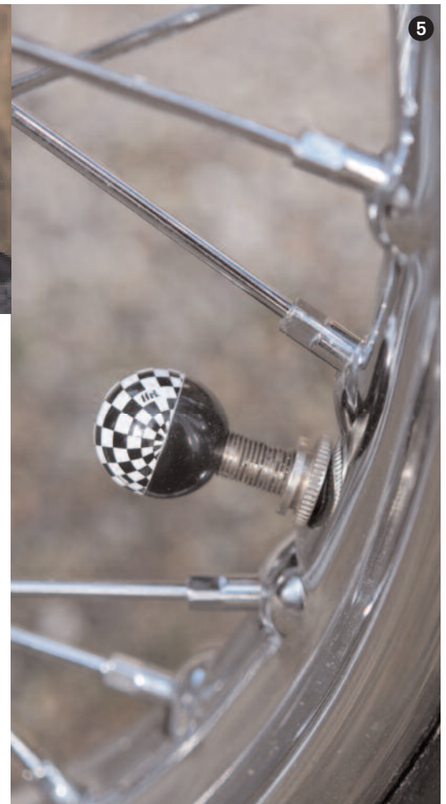
❺ Feinstarbeit: Mehr Liebe zum Detail geht wirklich nicht

Das Ganze wird nun von einem 30er-Flachstromvergaser von Mikuni befeuert, der mit einer zusätzlichen Powerjet-Düse bestückt ist, die für eine Anreicherung im Vollgasbetrieb sorgt. Viel Geduld und unendlich viele Abstimmungsfahrten mit dem kompletten Mikuni-Düsensatz in der Werkzeugtasche brachten schließlich eine perfekte Abstimmung. „Mit diesen kleinen Dingern so schnell zu fahren, ist schon ganz schön spektakulär“, ist Stephans bisheriges Resümee.

Sein Bruder Christian hat sich vorgenommen, die Bestmarke noch weiter hoch zu schrauben. Und das geht nur noch mit Renntechnik. Im letzten Jahr ist ihm während einer Ausfahrt nach Schweden der Motor seiner 125er um die Ohren geflogen. Da kam es ihm gerade recht, dass ihm auf dem dortigen Zündapp-Treffen ein holländischer Teilehändler für eine ordentliche Summe einen ultraseltenen 175er-Wettbewerbszylinder aus seinem riesigen Teilefundus anbieten konnte. Das war die Grundlage für einen 30 PS-Motor, gerade das richtige für eine edle Zündapp im „Ford-GT40-Gulf-Design“. Eine Habermann-Verkleidung ziert das edle Kleinmotorrad, die Sitzbank ist selbstgebaut. Für die Polsterung im Zielflaggen-Design wurde lange nach einem geeigneten Polsterer recherchiert. Die Gulf wurde auf zwölf Volt Spannung umgerüstet. Der wunderschöne Resonanz-Rennauspuff stammt von einer MZ. Auch bei diesem Motor wurde der Mozzi-Umbau des Kolbenbodens durchgeführt. Der verwendete Kolben stammt von der legendären Zündapp GS 175 (Geländesport-Enduro) und sorgt am oberen Totpunkt für eine Verdichtung von zirka 10:1. Ein überaus üppig dimensionierter 32er-Mikuni-Vergaser stillt den Gemisch-Durst. Wie schnell diese Maschine tatsächlich ist, wird sich erst nach den ersten Testfahrten zeigen. „Zum Glück wohne ich direkt am Nord-Ostsee-Kanal. Am Ortsausgang gibt es eine schnurgerade und wenig befahrene Straße, die etwa sieben Kilometer lang ist. Da kann ich meine Vollgas-Versuche machen, ohne dass es jemanden stört“, verrät Christian Bieske, wie er demnächst seine Zeit verbringen wird.

DIE DREI HIER VORGESTELLTEN MINI-RENNER aus dem Hause Zündapp/Zweitakt-Team Probstei wirken wie geschrumpfte klassische Sportmaschinen edelster italienischer Herkunft. Vielleicht ist dieser Bericht ja Anlass für den ein oder anderen Leser, seine alte KS nun doch wieder aus dem Schuppen rauszuholen und der ewigen Jugend zu frönen. Wenn nicht, nimmt sich das Zweitakt-Team Probstei aber gerne der alten Schätzchen an. □

Christian Bieske lacht, der Gesichtspullover kostet ihn mindestens zwei km/h



TECHNISCHE DATEN: ZÜNDAPP KS 125 SPORT, TYP 521-10, BAUJAHR 1975

Motor: Zweitakt Einzylinder, zirka 30 PS bei 9500/min, luftgekühlt; Bohrung x Hub 62 x 54 mm, Einlass: 32 mm, Auslass: 36 mm, Verdichtung zirka 10:1, Gemisch 1:50. Hubraum 163 ccm, GS-Wettbewerbszylinder mit Stahlbuchse und gegenüber den wassergekühlten Zylindern anderen Steuerzeiten und anderen Überströmern, originaler 30 Gramm leichterer GS-Kolben mit höherer Kompression und Umbau auf System „Mozzi“ (im Kolbenboden eingearbeitetes Ventil aus Titan mit sechs Austrittsöffnungen) 32er Mikuni Rundschieber Vergaser, Sportluftfilter, Eigenbau Resonanzauspuff, obengeführtes Stahlpleuel einsatzgehärtete und dreifach gelagerte Kurbelwelle
Elektrik: 12 Volt/100 Watt-Zündung, Lichtmaschine von Powerdynamo mit elektronischem Regler und Ladekontrollanzeige, elektronischer Tacho und Drehzahlmesser
Antrieb: Fünfgang-Seriengetriebe, optional Fünfgang-GS-Getriebe mit langem 5. Gang. Übersetzung: aktuell 17 zu 43 optional diverse Ritzel und Kettenblätter zur Verfügung
Fahrwerk: Doppelschleifen Rohrrahmen, extra versteifte Telegabel, dreifach verstellbare Federn hinten mit 310 mm Federweg, Räder und Bremsen: vorne und hinten 160 mm-Trommelbremsen, Bereifung vorn 2,75-18, hinten 3,25-18, Leergewicht zirka 110 kg
Höchstgeschwindigkeit: noch nicht ermittelt