



10 ZOLL

Dirk Meyers neue Interpretation des Themas Superbike. Auf dem Treff rufen alle: „Super, Dein Bike!“

Oder: Geschlechtsumwandlung. Wie aus einem Zündapp R50-Roller ein Motorrad wurde

Oder: Hingucker auf jedem Treff. Dirk Meyers Zündapp-Roller-Umbau ist schrill, ironisch und sorgt für gute Laune.

ZÜNDAPP RS

Möchten Sie wissen, wie man ein wirklich ungewöhnliches Motorrad baut? Vergessen Sie zunächst alles, was Sie über Motorrad-Design wissen und was Sie an einem Motorrad schön finden. Bedienen Sie sich dann der Proportionen eines Schakals, vorne mächtig und hinten schwächig. Bauen Sie den Motor hinter den Po in den Rahmen, um einen möglichst ungünstigen Schwerpunkt zu bekommen.

Dann noch ein Reserverad unter den Tank gesteckt und Räder angebaut, die selbst für eine Schubkarre zu klein wären und schon haben Sie ein Motorrad, das dem von Dirk Meyer erstaunlich ähnelt. Wenn Sie auf dem Motorradtreff nach dem obligatorischen Becher Kaffee wieder losfahren wollen, werden Sie Mühe haben, durch die Mensentraube hindurch zu Ihrem Fahrzeug zurück zu gelangen.

Dirks kleines Motorrad skurril zu nennen, wäre eine mächtige Untertreibung. Es ist auf eine wunderbare Weise schrill, ironisch und von einer seltsamen Schönheit, die sich erst auf den dritten oder vierten Blick erschließt. Und manchem erschließt sie sich auch nach vielen Blickkontakten überhaupt nicht, was Dirk aber nicht krumm nimmt. Es gibt vermutlich kein Motorrad zwischen Dänemark und den Alpen, über das mehr gelacht worden ist, als die kleine Zündapp. Aber nicht aus Schadenfreude, sondern vor Vergnügen. Genau genommen ist dieses Fahrzeug nämlich gar kein Motorrad, es ist vielmehr ein Roller. Oder besser gesagt: Es war ein Zündapp R50-Roller, von dem Dirk Meyer alles abgebaut hat, was nur im Entferntesten an einen Roller erinnern könnte. Bis auf die Rollerräder natürlich, die mussten bleiben. Nun ist der Roller ein Motorrad. Oder vielleicht ein Rollatorrad?

Die Geschichte mit dem Mensenauflauf ist übrigens keine Erfindung von mir, um dieser Geschichte eine Würze zu geben. Das kleine Ding fällt auf und zieht die Menschen an wie ein Magnet. Legendär in einschlägigen Zündapp-Kreisen ist die Geschichte, wie Dirk seine Maschine zwei Meter neben drei fette Boss-Hoss stellte, die von einer Mensentraube umringt waren. Innerhalb sehr überschaubarer Zeit standen die Neugierigen dann komplett um Dirks Motorrad versammelt und die Boss-Hoss-Besitzer fuhren säuerlich verstimmt von dannen.

Je Roller je doller! Die Idee zu diesem ungewöhnlichen und handwerklich exzellenten Umbau kam Dirk Meyer wie so oft zuvor: Er sah einen alten Rahmen in seiner Garage herumliegen und hatte dann eine plötzliche Intuition. Wie ein Komponist seine Partitur vor dem geistigen Auge hat und nur noch aufschreiben muss, sieht der Motorrad-Künstler Dirk das fertige Bike bereits in seiner Vorstellung konkret vor sich. Er muss es dann nur noch zusammenbauen. Dass es mit dem „nur noch“ natürlich nicht so schnell getan ist, weiß jeder, der schon einmal einen Schraubenschlüssel in der Hand hatte. Auch dieses Projekt nahm mehrere Monate in Anspruch und es ist im Grunde genommen nie wirklich „fertig“.



Als Grundlage für Dirk Meyers Rollermotorrad diente der Rahmen des oben genannten historischen Zündapp-Rollers aus dem Jahr 1968. Dieser hatte praktischerweise bereits eine Zulassung als Kleinkraftrad und darf daher mit einem großen Kennzeichen 85 Stundenkilometer schnell fahren. Dafür, dass der 50ccm-Motor die notwendige Leistung auch wirklich bereitstellt, hat Dirk Meyer durch entsprechende Optimierungsmaßnahmen gesorgt. Vielleicht steht nun versehentlich auch das eine oder andere Pferdchen mehr auf der Weide, wer weiß das schon so genau? Jedenfalls hatte der Autor dieser Zeilen während einer gemeinsamen Ausfahrt auf seiner betagten BMW G/S die liebe Mühe, den giftigen Straßenfloh abzuschütteln.



Den knallroten Rahmen der Zündapp ziert ein so genannter „Eiertank“ aus einer Kombi-Netze, der dem Hingucker eine vornehme Note gibt. Während das Fahrwerk bis auf die verstärkten Dämpfer unberührt blieb, wurde als komfortable Sitzgelegenheit ein Denfeld Schwingsattel angeschraubt. Die leistungsfähige Bremse wiederum blieb im Originalzustand, nur einen passenden Auspuff gab es nirgends. Also wurde ein Resonanzauspuff für die Realisation höchster Drehzahlen kurzerhand selbst entworfen und gebaut. Seitdem kann dieses ungewöhnliche Gefährt vielleicht übersehen werden, überhört wird es niemand mehr!

Nach einer 150 Kilometer-(Tor-)Tour im Westerwald beschloss der Eigentümer, seinem ertaubten linken Handgelenk ein zweites Mal die Marter ständiger Handschaltvorgänge zu ersparen und das Motorrad wurde von Dreigang-Handschaltung auf Viergang Fußschaltung umgebaut. Da der Motor und damit auch das Getriebe sich weit am hinteren Ende des Zweirads befinden, musste Dirk Meyer eine weitere, nach hinten versetzte Fußraste an den Rahmen anbringen. Bei jedem Schaltvorgang wird der linke Fuß dort hingesezt, um den Schalthebel zu betätigen.



Der Zündapp-Umbau wird von Dirk regelmäßig und mit viel Spaß bewegt. „Für mich ist das Fahren kleiner selbst gebauter Zweitakt-Motorräder neben meinem fordernden Beruf wie ein Jungbrunnen“, verrät uns der selbständige Solartechniker. Beruflich baut er Hightech-Energieanlagen auf die Dächer des Kieler Umlandes, als Hobbyschrauber setzt er sich mit historischer Kleinmotorrad-Technik vor allem aus dem Hause Zündapp auseinander. „Downsizing“ nennt man das wohl. „Ich bin wirklich alles gefahren, vom Supersportler bis zum Chopper. Aber diese Art der Entspannung, wie ich sie brauche, geht nur mit den kleinen Dingen und maximal 120 Stundenkilometern.“ Und so verkaufte er letztes Jahr konsequenterweise seine BMW R100R. „Die bin ich sowieso nicht mehr gefahren“. Kein Wunder, denn wenn Dirk mit kreischendem Motor und quietschendem Hinterreifen vom Treff davonfährt, dann wird schon ´mal applaudiert.

Technische Daten:

Zündapp RS 50 ,Typ 561, Bj.68

Motor 1Zyl.,Zweitakt,Luftgekühlt

Hubraum orig.49ccm,jetzt 70 ccm

Leistung orig.5,3 PS bei 7000/min jetzt 10 PS bei 9500/min

Schiebervergaser 19er Bing größer bedüst mit offenen Luftfilter

Mischungsschmierung 1:50

Elektrik:

6V-35/30 Watt-Lichtanlage,Kontaktzündung,Tacho mit Schneckenantrieb im Motorblock

Antrieb:

Viergang Ziehkeilgetriebe, Kickstarter umgebaut auf Zugstarter, Übersetzung Ritzel 15 Zähne und Kettenrad 29 Zähne

Fahrwerk:

Rohrrahmen mit Kurzschwinge vorne und Schwinge mit 2 verstellbaren Federbeinen hinten-beides verstärkt.

Denfeld Schwingsattel, 11,5 L Tankinhalt, Trommelbremsen vorne + hinten, 10 Zoll Aludruckguß-Scheibenräder

Mit 3.00x10 Bereifung, 75 kg Leergewicht

Höchstgeschwindigkeit: (Orig. 65 km/h) Papiere 85 km/h eingetragen/läuft echte 95 km/h Spitze



Glücksspender: Das nächste ungewöhnliche Projekt ist in Arbeit: Eine Zündapp 200S wird zum Scrambler.

