



EIN ECHTER SIEGERTYP

Zwischen 1970 und 1980 fuhren Rolf Witthöft, Eddi Hau und andere Geländesport-Meister mit der kleinen ZÜNDAPP GS 125 Siege im Wochentakt ein. Heute gehört der Achtelliter-Zweitakter zu den am meisten gesuchten Raritäten der deutschen Traditionsmarke. Christian Bieske hat eine Maschine in den Originalzustand versetzt

TEXT UND FOTOS: UWE LÜTJOHANN

Mit einem Bericht über die Zündapp GS 125 begibt man sich schnell auf ganz dünnes Eis. Informationen über dieses faszinierende kleine Offroad-Motorrad sind kaum zu bekommen, obwohl es zu den erfolgreichsten Geländereisport-Maschinen deutscher Produktion aller Zeiten zählt. Ähnliches gilt für die Beschaffung von Teilen: Ersatz ist, wenn überhaupt beschaffbar, nur zu horrenden Preisen möglich. Christian Bieske vom Zweitakt Team Probstei (www.zuendapp-probstei.de) hat es dennoch gewagt, aus Einzelteilen eine historisch korrekte GS des Baujahres 1972 im Neuzustand aufzubauen.

Der Plan, eine originale GS 125 zu restaurieren und anschließend artgerecht zu bewegen, reifte seit langem im Hirnkasten des Zündapp-Enthusiasten aus Schleswig-Holstein. „Selten“ bedeutet für ihn immer auch „interessant“. Doch bereits die Suche nach einem geeigneten Restaurationsobjekt erwies sich als problematisch. GS-Eigner wissen um die überschäumenden Preise, Schnäppchen sind nicht einmal mehr die Ausnahme. „Was auf dem freien Markt an den wenigen Fahrzeugen gehandelt wird, ist im besten Fall aus mehreren Baujahren zusammengewürfelt. Viele Motorräder haben aber keinen originalen GS-Rahmen, weil sie aus einer Straßenmaschine als Replika auf-

gebaut wurden“, weiß Bieske aus eigener Erfahrung zu berichten. Diese Maschinen sehen zwar aus wie eine Zündapp GS, verdienen aber oft den Namen nicht, weil die meisten Teile aus dem KS 125-Regal stammen. So ein Motorrad wollte der Zweitakt-Sammler aber auf gar keinen Fall haben. Zwar kaufte auch Christian Bieske zunächst eine solche GS-Grotte für über 3000 Euro, aber nur, um sie von einigen tatsächlich originalen Teilen zu befreien. Damit war zumindest schon einmal ein vernünftiger Teilefundus geschaffen und die weitere Teilsuche konnte beginnen.

Was macht die Zündapp GS 125 für Sammler eigentlich so interessant? Für

Mit der GS 125 zeigte Zündapp noch einmal seine Leistungsfähigkeit, dann begann der Stern der deutschen Traditionsmarke zu sinken



Sieht gut aus und säuft: Der originale 27er-Bing-Vergaser ließ sich kaum einstellen und flog raus

Praktisch nicht zu bekommen: Ein Tacho im Originalzustand musste aus drei Geräten zusammengesetzt werden



Reines Renngerät: Die kleine Schönheit sieht aus, als könnte sie kein Wässerchen trüben. Knapp 20 PS aus 125 ccm sind aber eine echte Kampfansage

Zündapp selbst waren die GS-Modelle in den siebziger Jahren trotz der immensen Erfolge im Motorsport nie wirklich ein Verkaufsschlager, sondern sie führten eher ein Nischendasein im Schatten der KS-Straßenmaschinen. Fahrer wie Rolf Witthöft, Eddy Hau, Erwin Schmider oder Joseph Wolfgruber fuhren über Jahre auf dem nur 110 Kilogramm leichten Geländesportler („GS“) Siege im Wochentakt ein, diese wurden aber von der breiten Öffentlichkeit kaum wahrgenommen. Vor allem die traditionsreichen „Sixdays“ (Internationale Sechstagesfahrt für Motorräder) waren in den siebziger Jahren eine Domäne der Zündapp-Männer. Das Zündapp-Team stellte mehrmals die Nationalmannschaft (das „Trophy-Team“), gewann 1975 und 1976 die Gesamtwertung und wurde mehr-

fach zweiter. Zwischen 1970 und 1978 gewannen Zündapp GS 125-Motorräder sieben Enduro-Europameisterschaften, vor allem mit Rolf Witthöft als Fahrer.

Aber trotz dieser überragenden Erfolge hielt Zündapp sich mit großen Werbemaßnahmen eher zurück, vermutlich glaubte man nicht an einen breiten Verkaufserfolg des damaligen Nischen-Motorrades. Enduros hatten noch keinen so breiten Markt wie heute, und als Drehmoment-schwache Zweitakter waren sie ohnehin reine Sportgeräte. „Der Verkauf der GS an Privatkunden diente nur zu Homologationszwecken für die Wettbewerbsfahrzeuge“, vermutet Bieske daher. Offizielle Zahlen darüber, wie viele GS 125 den Weg zu Fahrern mit privater Nutzung gelangten, gibt es ebenfalls nicht. Nach intensiver

Recherche vermutet der Norddeutsche, dass nicht einmal 1000 Stück gebaut wurden. „Aber sicher ist da gar nichts.“

Für die GS 125 gilt das Gleiche wie für alle übrigen seltenen Fahrzeuge: Das Problem bei der Beschaffung bereiten die Spezialteile. Bei der Zündapp GS sind zwar einige Teile baugleich zur Großserie der Straßenmaschine KS 125, aber viele Teile sind eben auch speziell GS. Den Rahmen beispielsweise erkennt man an einer geschwungenen Verstärkung im Unterzug und an anderen Kleinigkeiten wie Stoßdämpfern, Aufnahmen oder Knotenblechen. Das Getriebe ist auf die Geländenutzung abgestuft, der Motor leistet vermutlich aufgrund des geänderten Auspuffs ein PS mehr als die Straßenversion. Die originale Motor- und Getriebeeinheit hatte Christian Bieske

mit der Replika erworben, ebenso wie beide Schutzbleche, den hoch gelegten Auspuff und die Räder im 21er-Durchmesser vorn und 18er-Durchmesser hinten. Ein zum gewünschten Baujahr passender Rahmen fand sich – natürlich auch wieder für reichlich viele Euros – in einem Internetauktionshaus in Amerika. Glücklicherweise hatte sich ein Zündapp-Clubkamerad aus Probsteierhagen bei Kiel gerade ein Rennboot in Amerika gekauft, so dass der Rahmen nur innerhalb der USA verschickt werden musste und dann in der Bootskajüte zollfrei nach Schülpe bei Rendsburg gelangte. Ansonsten hätten Fracht und Verzollung den Kaufpreis noch einmal verdoppelt.

Die weitere Teilesuche wurde immer abenteuerlicher. Während Schutzbleche und Seitenständer ebenfalls noch problem-

los in den USA zu ersteigern waren, musste Christian Bieske für die originalen Fußrasten eigens nach Mailand zum Oldtimer-Markt fahren. Zwei Tage Urlaub waren da noch der geringste Einsatz. Durch Zufall gelang ein Glückstreffer in Hamburg: Über das Zündapp-Forum kam Bieske an die originale Lampe der Export-Version, für die er sich aus ästhetischen Gründen entschieden hatte. Natürlich war das Teil eigentlich reif für den Müll, aber den gelernten Maschinenbautechniker, Zahn-techniker, Schweißer und Kupferschmied schreckte auch ein desolater Zustand nicht ab. Der Preis für die beiden ungebrauchten hinteren Stoßdämpfer war ungewöhnlich: Der Verkäufer wollte dafür absolut kein Geld annehmen, sondern er bestand darauf, dass Bieske ihm seine Zündapp KS 50 bis

zur letzten Schraube neu aufbaute. Dieser fand das nicht zu viel verlangt, da die raren Stoßdämpfer genau mit der von ihm bevorzugten Farbgebung bestachen. So wurde ganz nebenbei auch noch ein Schnapsglasbrenner restauriert.

Der Aufbau eines originalen Tachometers war ebenfalls aufwändig, zu kaufen gab es keinen. So wurde kurzerhand aus drei verschiedenen Tachos ein einziger. Einer brachte das richtige Gehäuse inklusive der GS-spezifischen Halter mit, die beiden anderen die Innereien. Der nun originalgetreue GS-Tacho hat das Zählwerk in der oberen Tachohälfte und misst bis 140 km/h. Bezahlt werden mussten dabei natürlich drei Tachos.

Ein weiteres schwieriges Problem ergab sich mit der Beschaffung des 1972 verbauten

Spaßgerät und Kapitalanlage: Die GS 125 macht aus jedem Blickwinkel eine gute Figur und sie bereitet Spaß ohne Ende. Wenn sie nur nicht so teuer wäre...



„Eiertanks“. Bei zwei Auktionen bot Bieske bis 650 Euro mit, die Tanks gingen aber für einen noch höheren Betrag weg. So beschloss er, den Tank selbst herzustellen. Ein günstiger Mokick-Eiertank im Zustand eines Schweizer Käse wurde dazu mit dem Unterteil eines KS-Schrotttanks aus einem späteren KS-Modell kombiniert und mit einem Schweißfolgeplan gegen Verzug nach

und nach zusammengefügt. Um praktisch nicht spachteln zu müssen, wurden die Nähte mehrfach geschliffen und verzinnt. Der fertige Neubau ist von einem originalen GS-Eiertank nicht zu unterscheiden.

Die Magura H48-Hebelage sowie die orangen Stellschrauben fanden sich in einem italienischen Anzeigenblatt. „So wie die Verkäufer das ‚GS‘ nur errahnen, wer-

den die Preise astronomisch hoch“, stöhnt Christian Bieske erneut.

Eine einzige Ausnahme zur absoluten Originalität gönnte Christian Bieske sich dann doch, schließlich möchte er die GS auch so oft wie möglich bewegen: Der originale 27er-Bing-Vergaser wurde durch einen 28er von Mikuni ersetzt, der eigentlich an den wassergekühlten Straßen-

maschinen von Zündapp mit 125 und 175 ccm verbaut wurde. „Die Bing sind schwer einzustellen, laufen über, saufen ab und verbrauchen viel Gemisch“, ist die Erfahrung des Zweitakt-Spezis.

Gelohnt hat sich der große Aufwand der Restauration für den Zweimeter-Mann auf jeden Fall. „Das war schon immer mein Traum, eine solche Maschine im Original-

NEUBAU EINES EIERTANKS



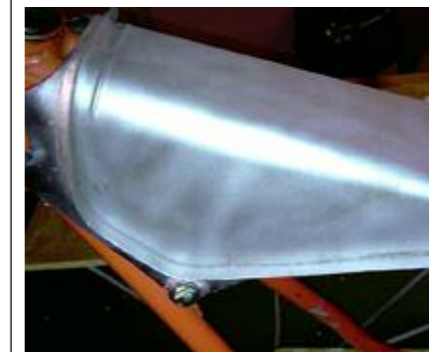
Anpassung von Oberteil eines Mokick-Eiertanks und Unterteil eines KS-125-Tanks



Mit einem Schweißfolgeplan wurde Verzug durch Hitze weitgehend vermieden



Die Tankhaut konnte weitestgehend unverändert übernommen werden



Das KS-Unterteil musste aufwändig an den Rahmen angepasst werden



Für die Rundungen musste ein passender Karosseriehammer hergestellt werden

TECHNISCHE DATEN: ZÜNDAPP GS 125

Preis 1976: 3723 Mark

Leistung: 18 bis 21 PS bei 7600/min bis 8500/min, max. Drehmoment 17 Nm

Motor: Zweitakt-Einzylinder-Motor mit kolbengesteuertem Einlass, 123 ccm, Leichtmetallzylinder mit chrombeschichteter Laufbahn, Bohrung x Hub 54 x 54 mm, Verdichtung 11,3:1 (12,4:1), Bing-Zentralschwimmervergaser 27 bis 28 mm, Mischungsschmierung 1:50, Lichtmaschine 6V35W, Schwunglicht-Magnetzunder

Kraftübertragung: Schrägverzählter Primärtrieb, Mehrscheibenkupplung im Ölbad laufend, Fünfganggetriebe, Rollenkette

Fahrwerk: Vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabeln, hinten ölgedämpfte verstellbare Federbeine

Bereifung: Vorn 3.00x21, hinten 3.50x18, später 3,75x18

Bremsen: Vorn und hinten Trommelbremsen mit 150 mm Durchmesser

Tankinhalt: 7 bis 10 Liter Gewicht: 85 bis 110 kg, je nach Ausstattung

Kontakt: Christian Bieske, Schülpe bei Rendsburg, christian.bieske@gmx.de, www.zuendapp-probstei.de

zustand zu besitzen. Ich finde das Fahren damit begeisternd.“ Zwar ist das nutzbare Drehzahlband recht schmal, aber oberhalb von 5000/min geht die berühmte „Luzi“ ab. Es kommt nicht von ungefähr, dass die Zündapp mit ihren zunächst 18, dann mit bis zu 21 munteren Geländepferden Kringel um die Konkurrenz galoppierte. In späteren Baujahren gab es dann Plastikschutz-

bleche, andere Tankformen und ganz zum Schluss noch ein Sechsganggetriebe. Gebaut wurde die zivile GS 125 von 1970 bis 1976, die Wettbewerbsausführung bis 1980. Da ging es mit der Motorradproduktion von Zündapp bereits rapide bergab. Schade eigentlich, denn die GS zeigt, welches Potenzial in dieser Motorradmarke eigentlich steckte. □