

So sah die BW-Zündapp vor der Restaurierung aus (r.) und so danach (l., u.).



Die Leistung beträgt 12,5 PS. Dieser modifizierte Motor wird später in der KS 125 kommerziell weiterverwendet, hier leistet er dann 15 PS. Weitere Besonderheiten sind ein Motorschutz, der Lampenbügel und die an den Achsen austauschbaren Laufräder. Ebenfalls Spezialanfertigungen sind der hochgezogene Auspuffendtopf und der Luftfilter mit langem Ansaugschornelch, der die Wadfähigkeit erhöht.

Nach Abschluss der Erprobungsphase verbleiben einige der Zündapps beim Bund, bevor sie mangels Ersatzteilen endgültig ausgemustert werden. Die meisten überrollt kurzerhand

## Die Bundes-Zündapp

Kaum jemand weiß, dass Zündapp 1969 Motorräder für die Bundeswehr bauen wollte. Von den rund 20 Prototypen besitzt Dirk Struve einen – eine echte Rarität.

**D**irk Struve strahlt: »Das ist wie ein Sechser im Lotto, nein, besser!«, als er seine Zündapp BW GS 125 Typ 519 aus der Garage holt. Der Zündapp-Liebhaber besitzt nach einer aufwendigen Restauration das mit hoher Wahrscheinlichkeit einzige für die Straße zugelassene Exemplar der sagenumwobenen Bundeswehr-Zündapp GS 125, die es offiziell nie gegeben hat. Für einen Zündapp-Fan wie ihn ist das der ganz große Wurf.

Wir schreiben das Jahr 1969, die Bundeswehr benötigte neue Kräder. Die mittlerweile arg in die Jahre gekommene Maico 250 soll abgelöst werden, und Zündapp will sich das zu erwartende gute Geschäft nicht ent-

gehen lassen. Mit Zündapp-Geländemotorrädern erzielten Sportfahrer viele internationale Erfolge und so entsteht die Idee, auf Basis der nur 200-mal gebauten Zündapp GS 100 mehrere Prototypen für die harte Erprobung im Bundeswehralltag zu bauen. Von diesen Motorrädern, es dürften etwa 15 bis 20 Stück gewesen sein, sollte es eigentlich kein einziges mehr geben.

Technisch beruht die Bundeswehr-Zündapp auf dem Baukastenprinzip, wobei einige Teile speziell für die Prototypen angefertigt werden. Der Rahmen entspricht der GS 100, allerdings erhält er zur Versteifung vordere Unterzüge, die hinter dem Lenkkopf bei der vorderen

Tankhalterung und unten bei den Fußrastenhalterungen mit dem Rahmen verschraubt waren. Der Motor entstammt dem Straßenmodell Zündapp KS100, eine spezielle Kurbelwelle und eigens entwickelte Zylinder bringen die in der Ausschreibung geforderten 125 Kubik, die Leis-



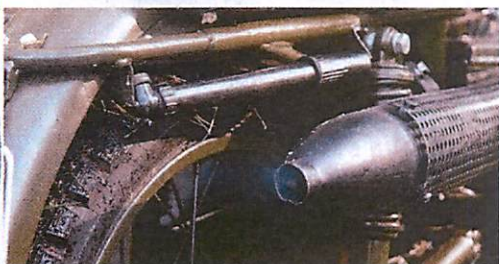
Unterzüge vom Lenkkopf zu den Fußrasten versteifen den Rahmen.



ein Panzer zwecks Verschrottung, so die Legende, die ziemlich dicht an der Wahrheit liegen wird. Denn auch Zündapp hat keine Verwendung mehr für die ausgedienten Prototypen, die es offiziell nie gegeben hat. Diese Fahrzeuge tauchen praktisch in keiner Zündapp-Chronik auf. Warum damals Hercules statt Zündapp den Bundeswehrauftragerhält, ist nie an die Öffentlichkeit gedrungen. Die einen munkeln von den guten Verbindungen des Hauses Sachs zur Bundesregierung, andere sagen, dass die Hercules K 125 Military vielleicht nicht ganz so geländegängig sei wie die Zündapp, aber deutlich robuster.

**Selbst in der »Szene« war man sich nicht sicher, ob überhaupt eine Bundeswehr-Zündapp überlebt hat**

So oder so verwundert es nicht, dass seine Bundeswehr-Zündapp Dirk Struve so sehr begeistert. »Selbst in der Zündapp-Szene war man sich nicht sicher, ob tatsächlich Bundeswehrfahrzeuge überlebt haben«, so der Zweitaktfan aus Schülup bei Rendsburg. »Und dann plötzlich ein solches Fahrzeug fast komplett und original vor mir zu sehen, da bekam ich schon eine Gänsehaut.« Arbeitskollegen machen Dirk auf das olivgrüne Fragment im maximal verwitterten Zustand aufmerksam. Er schaut sich das in Kiel stehende Fahrzeug an, das aber auf keinen Fall verkauft werden soll. Dem Besitzer gehören eine Menge alter Motorräder, getrennt hat er sich bis dahin noch von keinem, und das sollte auch so bleiben. Falls es Dirk allerdings gelingen sollte, seinem Sohn einen Job zu vermitteln, könnte



**Vollgas verboten:** Das erlaubte Höchsttempo gestattet keine Verfolgungsjagden (o.). Blaue Lebenszeichen: Klang, Geruch und Farbe identifizieren den Zweitakter (u.).

Faszinierende Motorrad-Reisefilme

**TOURENFAHRER**  
www.tourenfahrer.de

## Abenteuertouren für Ihr Heimkino!

Das komplette Sortiment mit Trailern finden Sie unter [www.tourenfahrer.de](http://www.tourenfahrer.de).



### Magisches Island – Eine Motorradreise am Rande der Arktis

Zwei Monate lang war Andreas Hülsmann auf Island unterwegs. Mit seinem Motorrad polterte er durch das Hochland, umrundete Gletscher, turnte auf Klippen mit Papageientauchern, tastete sich durch Solfatarenfelder, sah den Wale beim Tauchen zu und genoss die Behaglichkeit heißer Quellen. Begleiten Sie den TF-Autor auf seiner Reise am Rande der Arktis.

Ca. 38 Minuten, 12,80 Euro – für Abonnenten 9,90 Euro.

**Bestellhotline: 0 22 51 / 650 46 15**

**Internetshop:**

**[www.motorradfahrer-shop.de](http://www.motorradfahrer-shop.de)**

**Geländemotorräder der Bundeswehr seit 1955**



Triumph BDG 250 SL, 12 PS, Bauzeit 1955 bis 1960, im Dienst bis Anfang der 1960er-Jahre, Exemplare bei der Bundeswehr: ca. 1500

Maico M250B, Bauzeit 1959 bis 1966, 14,5 PS, im Dienst bis Anfang der 1970er-Jahre, Exemplare bei der Bundeswehr: ca. 10.000



Hercules K 125 BW, Bauzeit 1969 bis 1992, 12,5 PS, im Dienst bis Anfang der 1970er-Jahre, Exemplare bei der Bundeswehr: ca. 14.000

DKW RT 175, Bauzeit 1956 bis 1959, 9,6 PS, im Dienst bis Mitte der 1960er-Jahre, Exemplare bei der Bundeswehr: ca. 4500



Hercules K 180 BW, Bauzeit 1992 bis 1996, 17 PS, im Dienst bis 2004, Exempl. bei der Bundeswehr: k. A.

KTM 400 LS-E Military: Bauzeit und Dienst seit 2004, 34 PS, Exempl. bei der Bundeswehr: k. A.

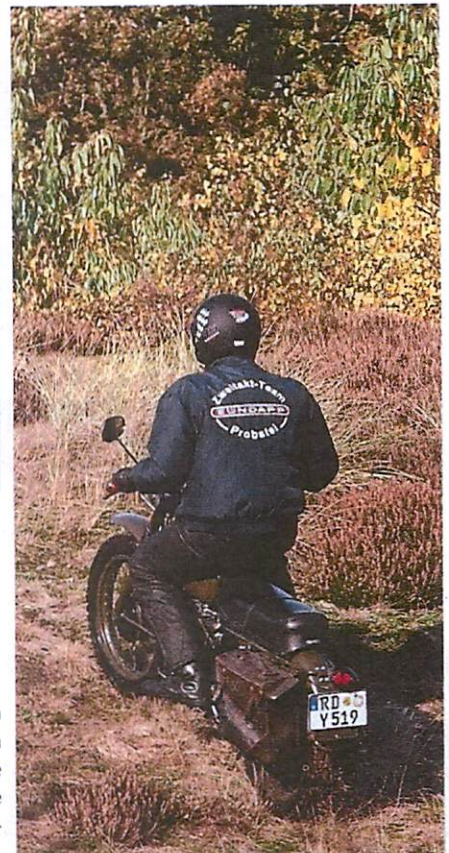
man aber noch mal miteinander reden. Praktischerweise ist Dirk Mitinhaber einer Firma der Veranstaltungsbranche, er bietet dem Sohn erst einen Praktikumsplatz, dann einen Lehrvertrag an, und so wechselt das seltene Gefährt doch noch den Besitzer.

Jetzt beginnt die Arbeit oder die Freude des Restaurierens, ganz, wie man möchte. Da der

Verkäufer noch ein weiteres Exemplar in Teilen besitzt, kann die Zündapp zunächst einmal komplettiert werden. Als Nächstes informierte sich der Norddeutsche ganz genau, wie die Zündapp im Originalzustand ausgeliefert worden ist. Dabei hilft ihm das mitgegebene Handbuch, das immer wieder detaillierten Aufschluss über Lackierung oder Anord-

nung der Bedienelemente gibt. Der Motor erhält neue Lager, Kolben und Zylinder können hingegen bleiben, sie zeigen nach 19.000 gelaufenen Kilometern kaum Gebrauchsspuren. Aufwendig gestaltet sich die Überarbeitung der Gabel. Auf die Tauchrohre wird Material aufgetragen, abgedreht und anschließend werden sie lackiert. Das Resultat der Arbeiten ist eine Bundeswehr-Zündapp im wahrscheinlich weltweit einmaligen Originalzustand. Der Veranstaltungsingenieur kennt noch zwei weitere Fahrzeuge dieses Typs. Eines steht im Zündapp-Museum in Sigmaringen, eines liegt in Teilen in Kiel in einem Schuppen herum. Und ein originaler Brief ohne dazugehöriges Fahrzeug existiert in den Niederlanden. Wer noch mehr weiß über die Bundes-Zündapp, findet in Dirk Struve (dirk@grandpa.de, Tel. 0151/23023731) einen sehr interessierten Ansprechpartner.

*Text und Fotos: Uwe Lütjohann*



Sprung auf zum Horizont, marsch marsch: Dirk Struve bewegt seine Zündapp gerne artgerecht im Gelände.