

100 Jahre Zündapp: Wir erinnern mit der Bundeswehr-125er

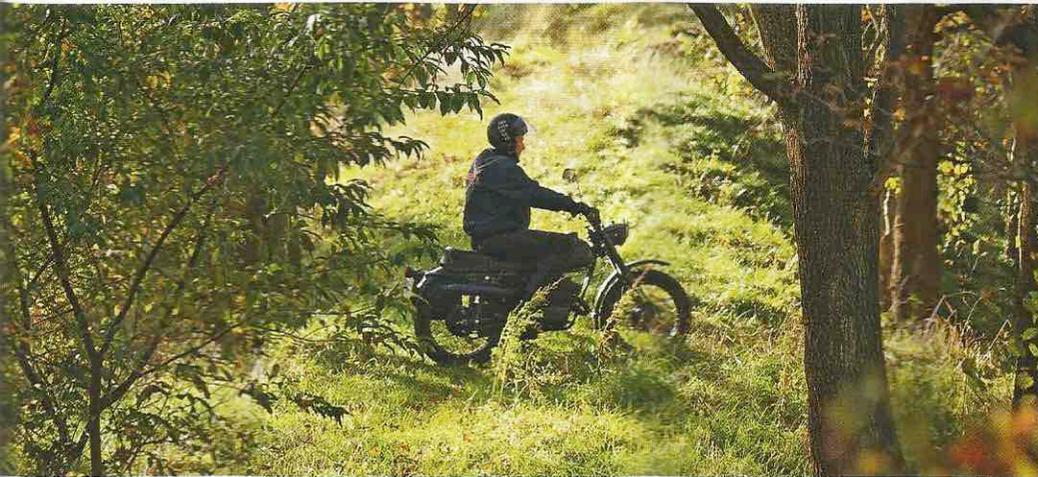
78 | Bundeswehr-Zündapp

Ein Motorrad, das es offiziell nie gegeben hat, weil Hercules zum Zuge kam



Text und Fotos: Uwe Lütjohann

WILD

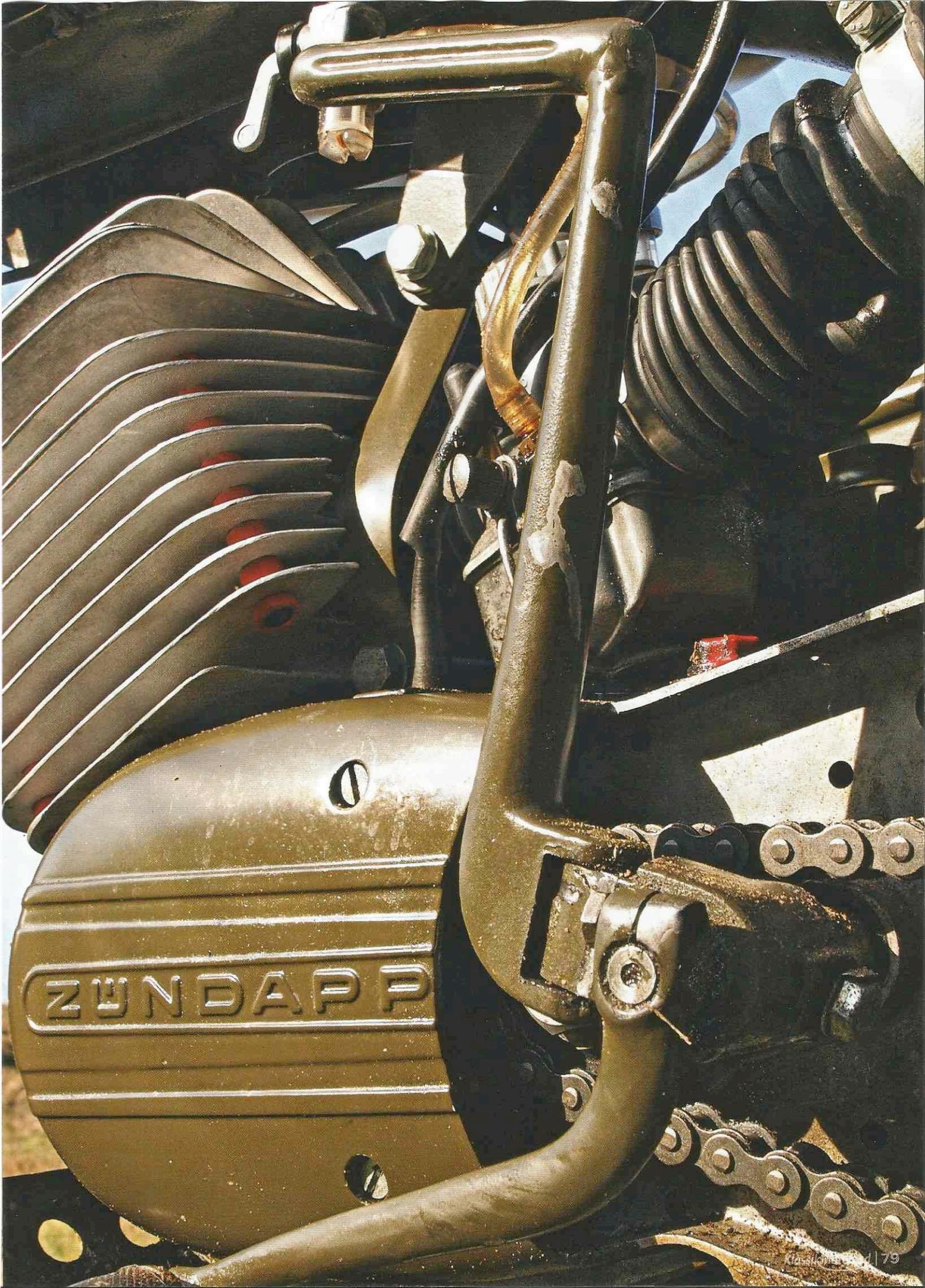


WECHSEL

Die Zündapp 125 BW ist ein Motorrad, das es eigentlich gar nicht gibt. Es taucht in keiner offiziellen Chronik auf und alle 20 gebauten Prototypen sollten längst still und heimlich verschrottet worden sein. Dirk Struve konnte einen davon retten und restaurieren

Robust und zuverlässig. Der Zweitakt-Einzylinder hatte sich bereits im Geländesport bewährt





ZUNDAPP



Die Bundeswehr-Zündapp teilte das Schicksal vieler überflüssig gewordener Zweiräder aus den sechziger Jahren: Sie wurde auf einem Acker verheizt und dann in einem Schuppen abgestellt. Zum Glück war sie vollständig inklusive aller Papiere. So ist sie heute die weltweit einzige zivil zugelassene 125 BW

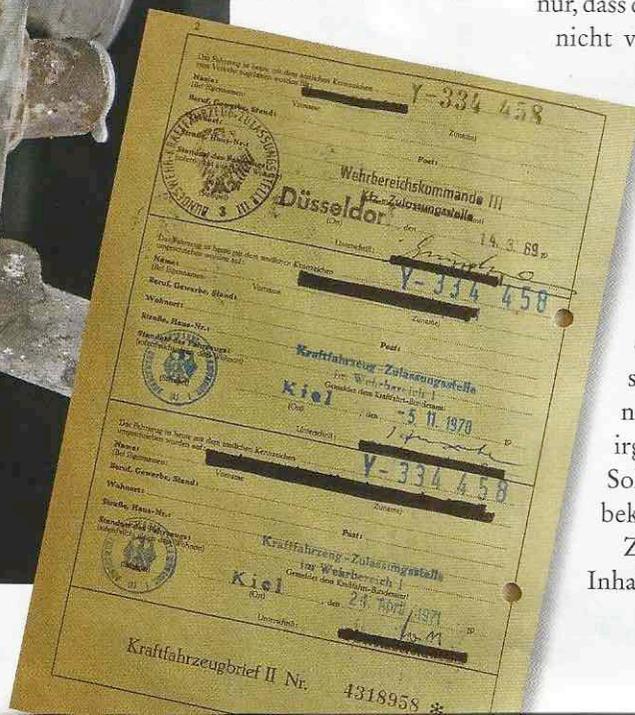
Legenden sind interessante oder geheimnisvolle Geschichten, deren Wahrheitsgehalt unklar ist und kaum überprüft werden kann. Solche Legenden sind auch in der Zündapp-Szene bekannt. Und eine davon lautet: „Zündapp hat für den Geländeeinsatz bei der Bundeswehr einige Testmotorräder gebaut, die verschollen sind.“ Nicht einmal in der einschlägigen Fachliteratur gibt es Hinweise auf das Vorhandensein oder den Verbleib dieser Motorräder. Dirk Struve aus Schülup bei Rendsburg in Schleswig-Holstein hatte das Glück, dem Wahrheitsgehalt dieser Legende auf die Spur zu kommen. Er fand und restaurierte eines der wenigen überlebenden Zündapp 125 BW-Fahrzeuge und besitzt damit das einzige für die Straße zugelassene Exemplar weltweit. Sozusagen die „blaue Mauritius on the road“ für Zündapp-Fans.

Es war nicht leicht, an die olivgrüne Zündapp heran zu kommen

„Die Jungs in meiner damaligen Firma wussten, dass ich mich intensiv für das Thema Zündapp interessiere“, berichtet der Norddeutsche, wie ihm das seltene Stück gewissermaßen vor die Füße fiel. „Da muss in Kiel eine Bundeswehr-Zündapp stehen“, so der knappe Bericht eines Mitarbeiters. Die anschließende Recherche ergab das Unglaubliche: In Kiel standen auf einem Privatgrundstück zwei übrig gebliebene Bundeswehr-Zündapp. Sie waren zwar in einem erbärmlichen Zustand, aber so gut wie vollständig erhalten. Das Problem war nur, dass der Besitzer die seltenen Stücke nicht verkaufen wollte. Der Mann

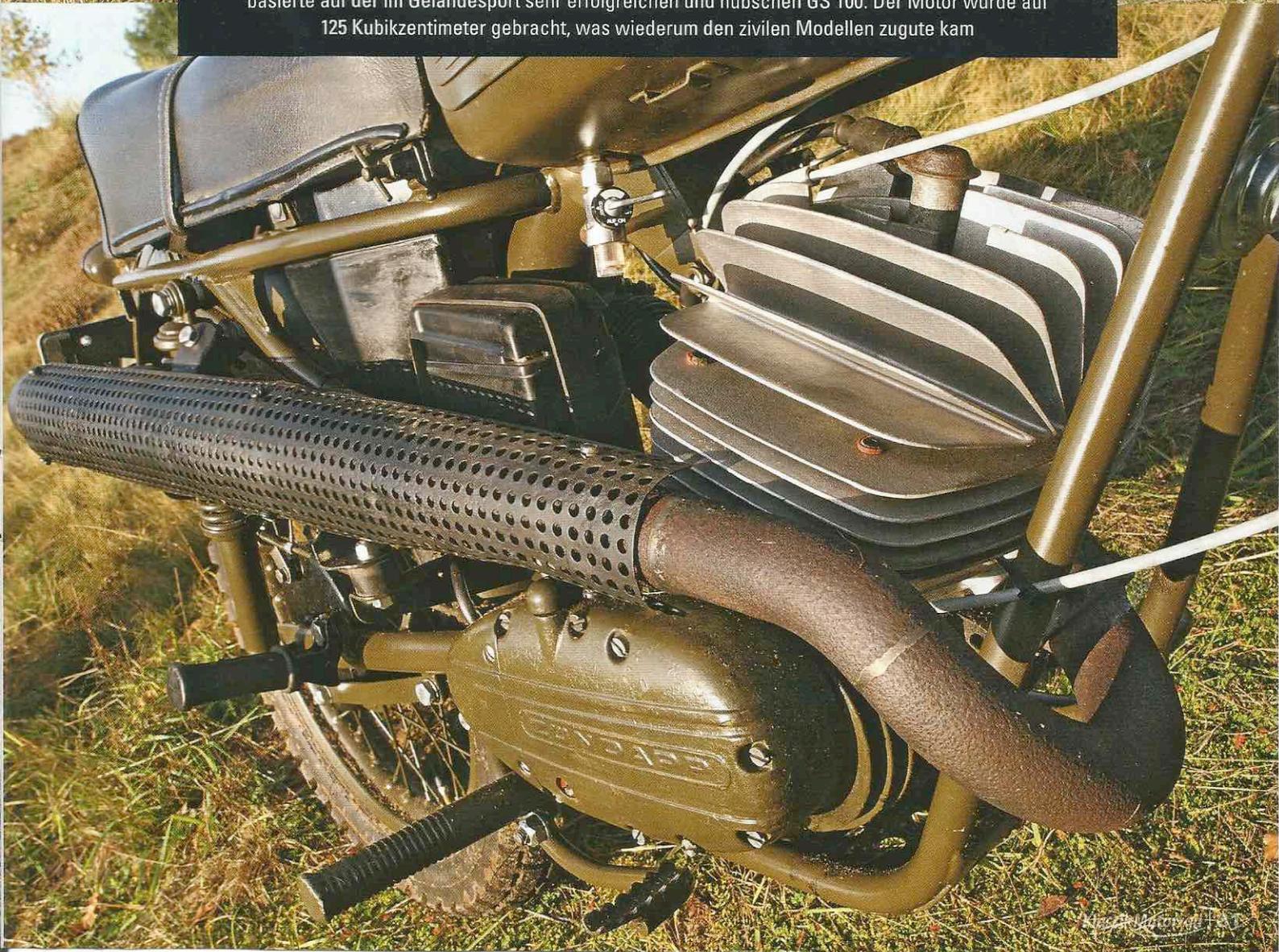
hatte noch nie eines seiner Motorräder verkauft. Und das hatte er für die Zukunft auch mit den Bundeswehr-Ruinen nicht vor. Allerdings gab es in der Vita des damaligen Besitzers eine kleine Kerbe: Sein Sohn war mit dem Studium unzufrieden und suchte eine passende Alternative. So lautete der Deal dann irgendwann: „Wenn du meinem Sohn einen Job besorgen kannst, bekommst du das Moped.“

Zu dieser Zeit war Struve noch Inhaber einer Firma für Veranstal-





So schön hätte Bundeswehr sein können. Die für den Bund entwickelte Zündapp basierte auf der im Geländesport sehr erfolgreichen und hübschen GS 100. Der Motor wurde auf 125 Kubikzentimeter gebracht, was wiederum den zivilen Modellen zugute kam





Die modifizierte Geländemaschine hatte einige Vorgaben zu erfüllen, wie zum Beispiel eine Werkzeugklappe im Tank. Die beiden langen Ansaugsnorchen wurden nach oben verlegt, um die Tiefwatfähigkeit zu erhöhen und das Motorinnere vor Feuchtigkeit zu schützen. Die Armaturen stammen von Magura



tungstechnik und er schlug dem jungen Erwachsenen zunächst ein Praktikum in seiner Firma vor, das dieser tatsächlich mit Engagement absolvierte. Ein halbes Jahr später hatte der Sohnmann einen Ausbildungsvertrag zum Veranstaltungstechniker in der Tasche und der erleichterte Vater keinen Grund mehr, die Herausgabe des zweirädrigen Schatzes zu verweigern. Da die Übergabe eines kompletten Motorrads vereinbart gewesen war, durfte der Zweitakt-Fan die fehlenden Teile aus dem zweiten Exemplar komplettieren. Und ein geeignetes Ziel für die Restaurierung des mitgenommenen Schätzchens gab es auch schon: Das Bundeswehr-Motorrad sollte ein Hingucker des Zündapp-Messestandes auf der folgenden Intermot in Köln sein.

Für die Restaurierung gab es außer dem Handbuch kaum Vorlagen

Immerhin gab es eine gute Restaurierungsbasis und der Unternehmer hatte noch viele Gleichteile auf Lager liegen. Der Motor wies eine originale Laufleistung von 19 000 Kilometern auf und wurde neu gelagert. Der Rahmen musste hier und da geschweißt werden, was für Dirk Struve kein Problem darstellte. Um die verrostete Substanz retten zu können, musste auch an einigen Stellen Material aufgetragen und dann abgedreht werden, so zum Beispiel an den Gabelstandrohren. Als Vorlage für viele Arbeiten diente das Handbuch, das zum großen Glück mitgegeben werden konnte. Fotos von diesen seltenen Fahrzeugen sind praktisch nicht zu bekommen. Selbst in offiziellen Zündapp-Chroniken fehlen die Zweitakt-Bundeswehr-Testkräder. Seine olivgrüne Neuerwerbung lief während ihrer Dienstzeit auf Fehmarn und war zu Beginn der achtziger Jahre dann irgendwie in das Zivilleben übergetreten, vermutlich bei einer offiziellen Versteigerung. Das war sozusagen ein Glück für die Zündapp-Gemeinde, denn diese Prototypen, deren Existenz nie zu einer Serienfertigung geführt hatte, sollten allesamt auf Nimmerwiedersehen verschrottet werden. „Die meisten wurden nach ihrer Ausmusterung vom Panzer platt gefahren und dann auf den Müll geworfen“, beklagt der Zündapp-Freund. ▷

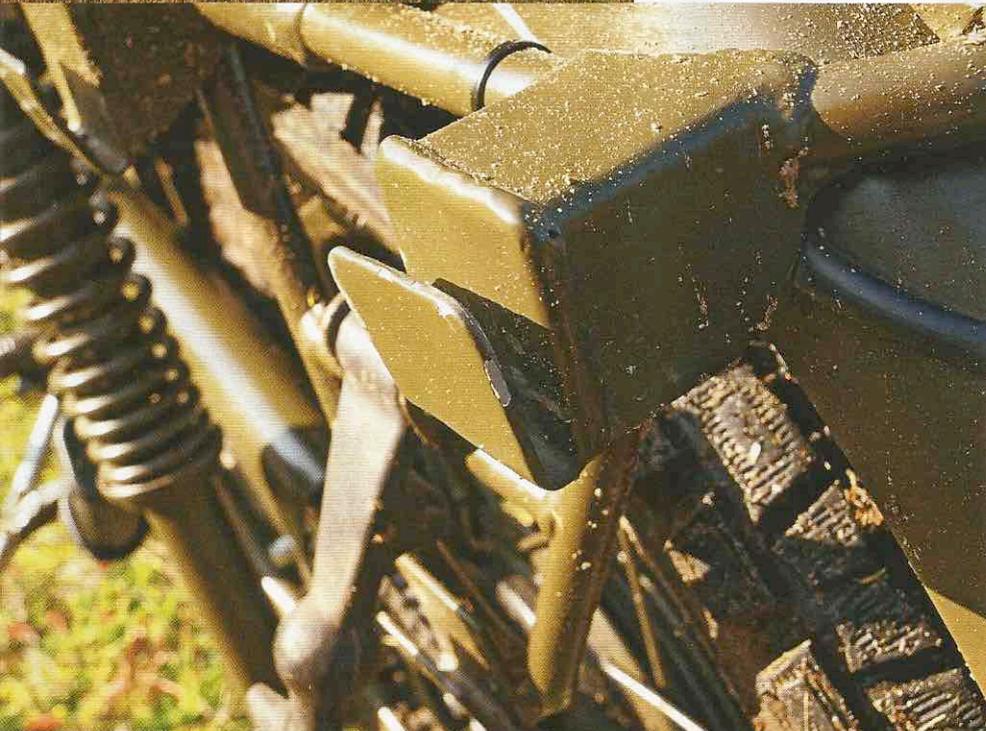


Was hätten die Kradmelder für einen Spaß gehabt. Wie Rolf Witthöft bei seinen Geländerennen, hätten sie im Gelände der kleinen Zündapp die Spuren geben können. Das Tempo-80-Schild hätte auf dem wendigen Bundi-Sportler ohnehin niemand ernst genommen

Höchstgeschw.: **80** km/h



Alles in deutscher Hand. Auch die Hella-Elektrik stammte von einem bewährten deutschen Hersteller. Wenn Dirk aufrecht steht, kann man die kleinen Proportionen der Zündapp gut erkennen. Auch stabile Halter für die Einheitspacktaschen waren vorgeschrieben



Eigentlich hätte die Zündapp, Typ 519, so die interne Bezeichnung, ein Riesenerfolg werden können. Etwa zwanzig dieser Maschinen traten 1969 ihren Dienst bei der Bundeswehr an, um zu beweisen, dass sie die richtigen Nachfolgerinnen für die berühmte Maico M250/B seien. Nach Meinung mancher Experten hätten die leichten und robusten 125er Kräder durchaus das Zeug dazu gehabt, die Hercules K 125 BW auf die hinteren Plätze zu verweisen. Schließlich verfügte Zündapp zu dieser Zeit über viel Erfahrung im Bau von Geländemotorrädern, und die sportlichen Erfolge mit den zivilen Varianten GS 100 und 125 waren beachtlich. Die 100er war auch die Basis der Bundeswehr-Auslegung. Der Rahmen wurde mit vorderen Unterzügen, die eigens entwickelt wurden, für die zu erwartenden höheren Gewichtsbelastungen umgebaut. Die Unterzüge sind hinter dem Lenkkopf bei der vorderen Tankhalterung und unten bei den Fußrastenhalterungen mit dem Rahmen verschraubt. Der Motor stammte ebenfalls aus der GS 100, wurde aber per modifizierter Kurbelwelle und neu entwickeltem Zylinder mit größerem Hubraum versehen. Unter den Motor verbaute das Werk einen Motorschutz und die 18-Zoll-Räder waren, wie es in der Ausschreibung der Bundeswehr gefordert wurde, untereinander austauschbar. Als weitere Veränderungen gab es einen Lampensturzbügel, einen Auspuff, der das Drehmoment stärken sollte, einen Luftfilter mit langem Schnorchel zum Tiefwaten sowie BW-Standard-Kofferhalter.

Warum die Zündapp den Zuschlag nicht bekam, lässt sich nicht mehr nachvollziehen

„Es ist mir bis heute völlig unbegreiflich, warum nicht dieses Motorrad, sondern die Hercules den Zuschlag bekommen hat“, resümiert Struve. „Die Gründe sind mir unklar, denn die Zündapp war der Hercules in vielen Dingen weit überlegen. Sachliche Gründe können die Entscheidung kaum von der Zündapp weggeführt haben“, meint der Zweitakt-Kenner. Das belegen auch Dokumente der Bundeswehr, wo die Zündapp in der Zwischenbewertung hinsichtlich der Standfestigkeit des Motors, der Hand-

lichkeit und der Fahreigenschaften eindeutig die Nase vorn hatte. Wörtlich steht in den Akten unter anderem „...in Bezug auf Fahreigenschaften das Beste, was eine Firma bisher bei der Erprobungsstelle geliefert hat“. Dabei werden folgende Punkte besonders hervorgehoben: gute Federung und Dämpfung auf der Straße sowie im Gelände, sehr gute Handlichkeit, bequem liegende Armaturen, ermüdungsfreie Sitzposition sowie gute Bremsen.

Dirk Struve sind nach intensiver Recherche nur noch zwei weitere Fahrzeuge bekannt. Eines steht im Zündapp-Museum in Sigmaringen und das zweite befindet sich ebenfalls in seiner Garage. Damit besitzt der Schleswig-Holsteiner mit hoher Wahrscheinlichkeit die größte Zündapp GS 125 BW-Sammlung weltweit. Besitzer von Bundeswehr-Zündapp für die Vervollständigung des „Zündapp BW Krad Register“ bitte melden unter BW-Zuendapp@email.de. □

TECHNISCHE DATEN: BW-Zündapp

Preis: unbekannt/Prototyp

Leistung: 12,5 PS (9 kW) bei 6800/min, maximales Drehmoment 13 Nm bei 6500/min, Höchstgeschwindigkeit 100 km/h solo, Marschtempo 80 km/h. Verbrauch 3,9 Liter/100 km

Motor: Typ 285-02L3, Einzylinder-Zweitakt, schlitzgesteuert, luftgekühlt, Bohrung x Hub 54 x 54 mm, Hubraum 123,6 ccm, Verdichtung 10:1, hartverchromte Zylinderlauffläche, Kurbelwelle dreifach gelagert, zwei Rechteckkolbenringe, Vergaser Bing 1/24/154, Gemisch 1:25, Kickstarter

Getriebe: im Motorblock, Fünfganggetriebe-Ziehkeil, Übersetzungsverhältnis Motor/Getriebe 2,826, Antrieb über Kette, Ritzel 13Z-Kettenrad 45 alternativ 46Z, Übersetzungsverhältnis Antrieb zum Hinterrad – 1. Gang 3,40 – 2. Gang 2,17 – 3. Gang 1,50 – 4. Gang 1,20 – 5. Gang 0,956

Fahrwerk: Zentralrohrrahmen aus Stahlrohr mit geschraubten Unterzügen, Telegabel mit 160 mm Federweg, hinten Schwinge mit zwei Federbeinen, 110 mm Federweg, Bereifung vorne 3,25/3,50-18 Zoll, hinten 3,25/3,50-18 Zoll, Trommelbremse vorne und hinten je 150 mm, Felgen 1,85Bx18, Radstand 1290 mm, Sitzhöhe 800 mm, Gesamtlänge 1975 mm, Gesamtbreite 935 mm, Tank 15 Liter, Gesamtgewicht vollgetankt mit Zubehör L5 127 kg – L6 123 kg, L5 – Zweimann-Sitzbank, L6 – Einmann-Sitzbank, zulässiges Gesamtgewicht 295kg

Zubehör: (1969) L5-Packtasche, Werkzeug, Rückspiegel, L6-Gepäckträger, Werkzeugbehälter mit Werkzeug, Rückspiegel

Kontakt: Dirk Struve, Telefon 0151-23 02 37 31
Email-BW-Zuendapp@email.de

100 JAHRE ZÜNDAPP

Die Zündapp-Szene lebt, und wie! In den letzten Jahren gab es geradezu einen „Hype“, vor allem auf die Kleinkrafträder der siebziger Jahre. Deren Preise explodierten regelrecht. Das Foto unten erinnert an einen Bericht in MO aus 2011 über einen ebenso radikalen wie originellen Umbau eines Zündapp-Rollers zu einem Kleinmotorrad. Der 100. Geburtstag im Jahr 2017 ist also ein guter Anlass, erstmalig ein großes Markentreffen auszurichten, das alle Baureihen und sonstigen Produkte (wie zum Beispiel Nähmaschinen, Rasenmäher und anderes) einschließen soll.

Die Firma Zündapp entstand 1917, zunächst als Hersteller verschiedener technischer Geräte („ZÜNDER und APParatebau Gesellschaft). Bereits Ende der dreißiger Jahre war Zündapp zu einem der bedeutendsten Motorradhersteller in Europa aufgestiegen. Aber auch im Pkw-Geschäft wollte Zündapp mitmischen. Mit dem „Janus“ baute man einen Kleinwagen, welcher der BMW Isetta sehr ähnelte. Legendar sind die Motorräder

„Wehrmachtsgespann KS 750“ und „KS 601“, auch genannt „der grüne Elefant“, mit großvolumigen Boxermotoren, die denen des Konkurrenten BMW durchaus ebenbürtig waren. In guter Erinnerung sind uns die Mopeds, Mokicks und Kleinkrafträder der sechziger bis achtziger Jahre. Zu einer langjährigen und erfolgreichen Zusammenarbeit mit dem italienischen Motorradhersteller Laverda kam es übrigens, nachdem Piero Laverda in seinem Maserati auf der Autobahn von einer Zündapp KS 50 Supersport überholt worden war und er sich dann nach vierzig Autobahnkilometern Hinterherfahrt davon überzeugt hatte, dass der Zweitakter absolut vollgasfest ist.

Mehr als 20 Clubs, Foren, Interessengemeinschaften und Museen haben sich zusammengeschlossen, um von 26. bis 28. Mai 2017 in Sigmaringen an die Produktpalette des Herstellers zu erinnern. Infos hierzu gibt es unter www.zuendapp100.org. Den Zündapp-Ausstellungsreigen eröffnet vom 3. bis 5. Februar die Bremen Classic Motorshow.



100 Jahre Zündapp. Ab 3. Februar auch auf der Bremen Classic Motorshow