



## Zündapps 50er aus den siebziger Jahren

Zündapp, einst einer der größten Motorradproduzenten Deutschlands, hatte seine Modellpalette ab 1956 immer weiter in Richtung kleiner und kleinster Hubräume verlegt.

# HEISSE HOSEN

Nach einem Fehlschlag mit einem Kleinwagenprojekt, dem Verkauf des Nürnberger Stammwerks 1959 und der kompletten Produktions-Verlagerung in das einstige Zweigwerk München, endete die Fertigung von Motorrädern der „Trophy“-Baureihe bereits 1963. Der Zündapp Bella-Roller hielt sich noch zwei Jahre länger im Programm. Größtes Zweirad war das 100er Motorrad KS 100, das anlagemäßig den Kleinkrafträdern mit 50 cm<sup>3</sup> entstammte.

Zündapp hatte schnell die Chancen der 50er-Konzeption und des kleinsten Hubraumsegments erkannt. Ab 1953 wurde der „Combimot KM 48“ angeboten. Das war ein Hilfsmotor, der über dem Vorderrad oder unter dem Tretlager von Fahrrädern angebracht wer-

den konnte. Daraus entwickelte man die „Combinette“, eines der ersten Mopeds auf dem deutschen Markt. Höhere Ansprüche der Käufer und der Wegfall des unsinnigen 33-kg-Limits für Mopeds führten ab 1956 zur „Combinette 422“. Mit Dreiganggetriebe, Allradfederung und einem Zentralrohrrahmen, der ein Heckteil aus Alu-Druckguß besaß, läutete dieses Moped eine neue Epoche der 50er von Zündapp ein. Der renommierte Zweirad-Produzent sollte von nun an dieser Fahrwerksbauart bis zum Ende der 50er-Produktion 1984 treu bleiben.

Die Mopeds wurden in der Gunst jugendlicher Käufer bald von den Kleinkrafträdern abgelöst. Kleinkrafträder waren eine spezifisch deutsch-österreichische Fahrzeuggattung, deren



# UND WASSERKÜHLUNG

einzigste Beschränkung im Maximalhubraum von 50 cm<sup>3</sup> lag und die schon von 16-jährigen mit dem einfach zu erwerbenden Führerschein der Klasse IV gefahren werden durften. Der Kleinkraftmarkt expandierte schon bald, und die Konkurrenz zwischen den Anbietern sorgte für eine ungeahnte Steigerung der Fahrleistungen, die mit weitergehender technischer Aufwertung der Fahrzeugdetails einherging: über 2,3 bis zu 6,25 PS ab 1970 ging die Leistungssteigerung! Im gleichen Maße wuchsen die Bremsen und auch die Zahl der Getriebegänge von drei auf fünf.

Um Restriktionen des Gesetzgebers zu vorzukommen, einigten sich die deutschen und österreichischen Kleinkraft- radanbieter schließlich auf 6,25 PS als

Höchstgrenze für ihre 50er. Diese Leistung sorgte schon für eine Spitze von runden 90 km/h, die die risikofreudigen Youngster oft überforderte. Von zehn Kleinkraftkraftrad-Piloten waren drei jährlich in einen selbst- oder – öfter noch – fremdverschuldeten Unfall verwickelt! Von nun an wurde um die Kunden nicht mehr in erster Linie mit über- ragenden Fahrleistungen gekämpft, sondern Optik und technische Ausstattung waren oft kaufentscheidend.

Die klassischen, auf 40 km/h limitierten Mopeds führten mittlerweile ein Schattendasein. Das lag in erster Linie an den Mofas, die praktisch einfache, einsitzige Mopeds mit auf 25 km/h beschränkter Höchstgeschwindigkeit sind und schon ab 15 gefahren werden durften und dazu noch führerscheinfrei waren. Da-

neben gab es die erfolgreiche Gattung der Mokicks, die den gesetzlichen Beschränkungen von Mopeds unterlagen und wie diese mit einem Versicherungskennzeichen zu fahren waren, technisch aber eher mit den Kleinkraft- rädern verwandt waren. Mokicks be- saßen Fußrasten und Kickstarter und häufig auch einen Knieschlußtank und einen Soziussitz wie ein typisches Klein- kraftrad.

Zündapp pflegte in den 70ern ein vari- antenreiches Baukastensystem mit je einem Durchstiegs- und Knieschlußbra- men ein komplettes Modellangebot an Kleinkrafträdern und Mokicks mit ver- schiedenen Ausstattungen und Trieb- werken anzubieten. Zentralrohrrahmen und Druckgußheck waren genauso ob- ligatorisch wie eine Hinterradschwinge.

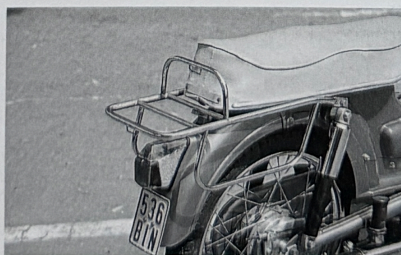
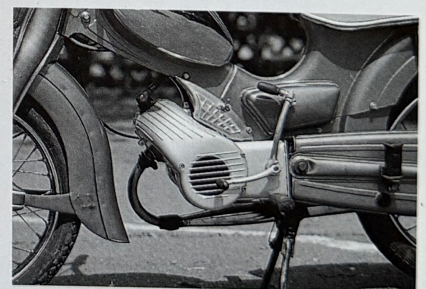
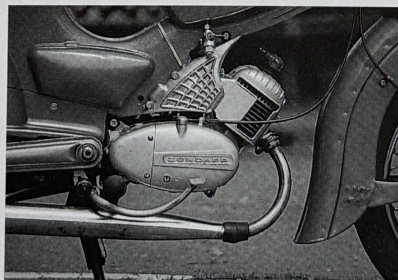
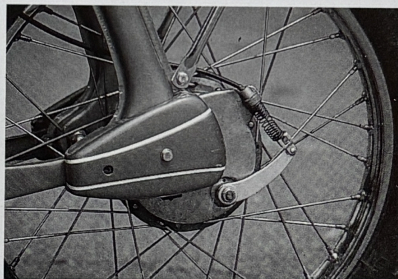
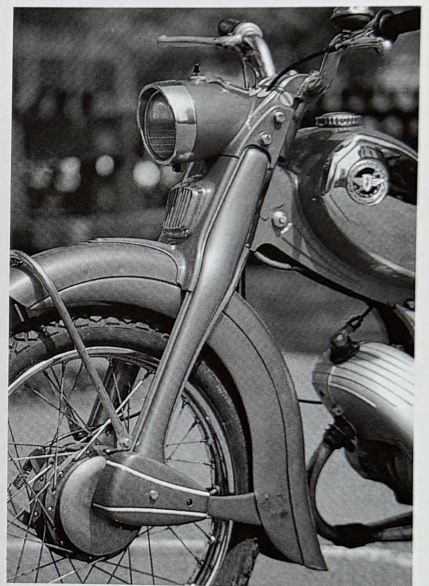
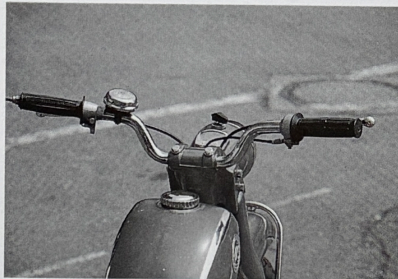
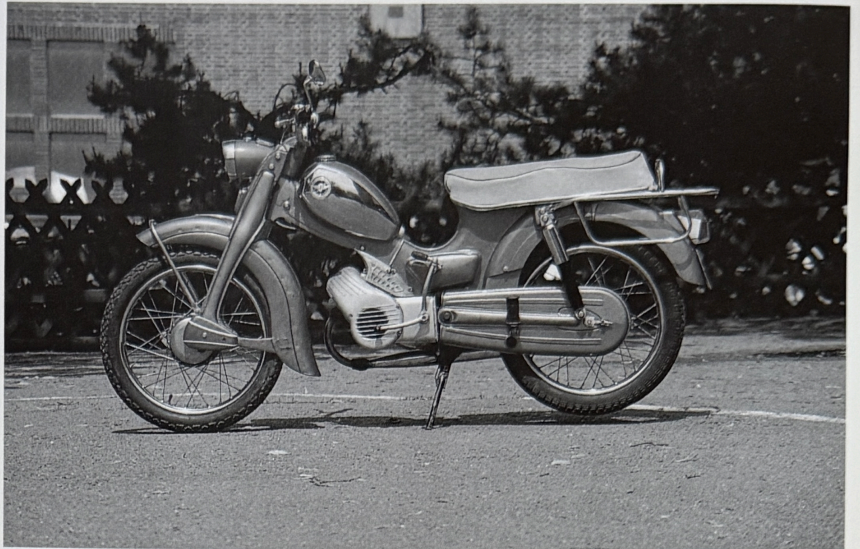


## TYPEN-GESCHICHTE

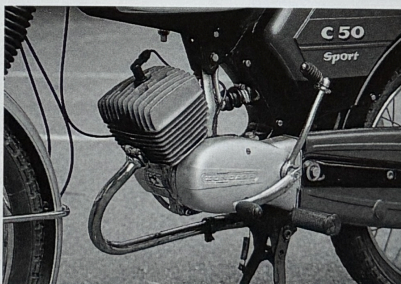
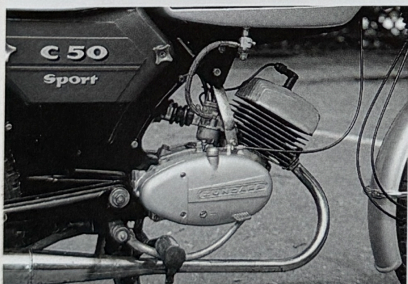
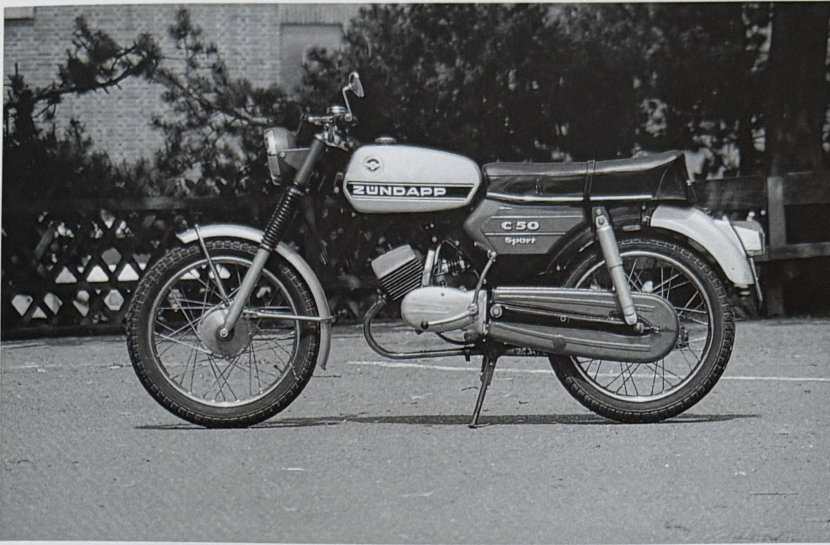
Ebenfalls typisch für die gesamte Palette war der leistungsmäßig variierte Kolbengesteuerte Zweitaktmotor. Mit 39 mm Bohrung und 41,8 mm Hub hatten alle Triebwerke das gleiche Hub- und Bohrungsverhältnis. Änderungen in der Leistung wurden durch entsprechende Vergaser, Auspuffanlagen, Steuerzeiten und Verdichtungen erreicht. Dem größeren Wärmeanfall entsprechend besaßen die stärkeren Motoren auch längere Kühlrippen. Zündapp-typisch war das Ziehkeilgetriebe mit recht langen Schaltwegen. Die Motoren gab es in den Mokicks mit drei und vier, in den ungedrosselten Kleinkrafträdern seit 1965 mit fünf Gängen.

Seit 1963 besaßen alle Kleinkraftradmotoren einen Kolbenring in L-Bauart und die Zündapp-typische Dreistromspülung. Die Dreistromspülung war eine von Richard Küchen in den 30er Jahren entwickelte Variante der Umkehrspülung, der er einen weiteren Überströmkanal an der Zylinderrückseite hinzugefügt hatte. Bei Zündapp hatte man seinerzeit gehofft, damit die DKW-Patente für die Umkehrspülung zu umgehen. Daß der dritte Spülstrom sich positiv auf die Leistung auswirkte, entdeckte man erst später. Die Mofa-, Moped- und Mokicktriebwerke bleiben stets bei zwei Rechteckkolbenringen und zwei Überströmkanälen. Ab 1972 wurde ein Teil der Kleinkraftradmotoren mit Flüssigkeitskühlung gebaut, und die fahrtwindgekühlten Motoren erhielten längere Kühlrippen. Bei diesen „Water-Cooled“- und „Super-Therm“-Motoren entfiel die Dreistromspülung, und die Zündapp-Konstrukteure verfielen wieder auf die klassische Umkehrspülung.

Die Werbung von Zündapp München, für die sich seit den 50er Jahren Werbeleiter Heinz Kletzke verantwortlich zeigte, arbeitete wenig mit derartigen technischen Details. Ex-Offizier Kletzke zeigte den potentiellen Kunden lieber die Schönheiten der bayerischen Natur und Sehenswürdigkeiten wie das 1971 im Bau befindliche Münchner Olympiastadion. Kletzke wollte den Kunden demonstrieren, wie einfach es ist, mit einer Zündapp in die Ferne zu schweifen und auch mit kleinem Geldbeutel schöne Gegenden zu erobern. Damit stand er im Gegensatz zur Kreidler-Werbung, die traditionell mit Tempo, Dynamik und Sportlichkeit um Kunden kämpfte. Kletzke hielt das für falsch, weil es seiner Meinung nach die jungen Kunden



**Unverwüstlich: Mokick C 50 Super mit gebläsegekühltem Motor und Sitzbank für zwei.**



**Komfortabel: Mokick C 50 Sport mit robuster Telegabel und 130 mm-Scheinwerfer**

zum unvernünftigen Fahren animierte. Die attraktiven Zündapp-Models waren fast ausnahmslos kaufmännische Lehrlinge des eigenen Hauses, und auch der Druck der Prospekte geschah im eigenen Haus, so daß alle Ideen schnell umzusetzen waren.

Die Mokick-Palette begann mit der „C 50 Super“, die eines der wenigen Durchstiegsmokicks auf dem deutschen Markt war. Jugendlichen Käufern war das Maschinchen oft nicht sportlich genug in der Optik, aber die ältere Generation schätzte den vorhandenen Durchstieg, so daß die typische Kundschaft für diese Vehikel Schrebergärtner, Angelfreunde und pendelnde Familienväter waren. Mit der ungedämpften Blechprofilgabel, breiten Schutzblechen und einem eiförmigen Chromtank sah man der „Super“ die Herkunft aus einem vergangenen Jahrzehnt durchaus an. Jedoch bot sie mit drei handgeschalteten Gängen, Doppelsitzbank, Kettenkasten, guten Bremsen und serienmäßigem Taschenträger prinzipiell alles, was ein Mokickfahrer brauchte. 1976 war die C 50 Super zum letzten Mal im Verkauf. Ihr Nachfolger wurde ab 1978 die ähnlich konzipierte „ZD 40“, die den fahrtwindgeköhlten Motor der „C 50 Sport“ besaß.

Die C 50 Sport wirkte schon wesentlich motorradmäßiger. Ihr Fahr- und Triebwerk war in vielen Details mit dem der doppelt so starken Kleinkrafträder identisch, und sie war von 1971 bis 1973 wahlweise mit Fahrtwind- oder Gebläseköhlung lieferbar. Ein wenig teurer als die C 50 Super, bestach die Sport mit echter Motorradlinie. Der bullige Chromtank, eine sportliche Telegabel und Fußschaltung waren Motorradattribute. Die C 50 Sport sollte Zündapp durch die gesamten 70er Jahre begleiten und hauptsächlich in optischen Details modernisiert zum Dauerbrenner im Programm werden.

Der Kundendienst der Münchner verteilte für Fahrzeuge, die mehr als 50.000 km mit dem gleichen Motor gelaufen hatten, Plaketten. Sogar einige „Hunderttausender“ waren unter den Zündapp-Mokicks zu finden. Speziell die C 50 Sport erwies sich oft als „Dauerrenner“. 1973 entfiel die gebläsegekühlte Version, 1975 gab es einen neu gestalteten Tank mit großem Zündapp-Schriftzug und modernere Seitendeckel, 1976 wich die kleine Druckgußlampe mit integriertem Tachometer einem flachen 130 mm Scheinwerfer. 1977 gab es wieder optische Detailän-

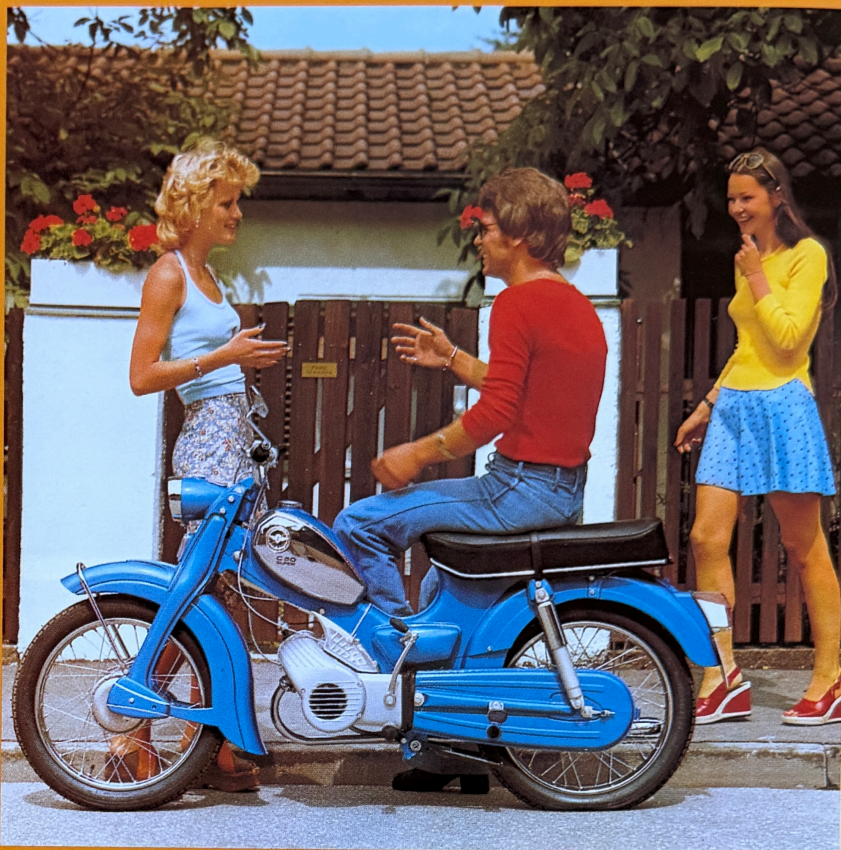
## TYPEN-GESCHICHTE

derungen, beispielsweise an den Schutzblechen, während 1978 Druckgußräder die Drahtspeichenräder ablösten.

Noch über der C 50 Sport rangierte die 1973 erstmals präsentierte GTS 50. Die GTS 50 war das erste Zündapp-Mokick mit Vierganggetriebe und auf die Wünsche junger, anspruchsvoller Mokickkäufer zugeschnitten. Da in den folgenden Jahren die Haftpflichtprämien für die ungedrosselten Kleinkrafträder astronomisch steigen sollten, konzentrierte sich das Interesse der Käufer mehr auf die 40 km/h schnellen Mokicks, die in Verkaufszahlen stets über den Kleinkrafträdern lagen. Die fahrtwindgekühlte GTS 50 köderte mit ihrer schicken Optik und der anspruchsvollen Ausstattung besonders jugendliche Käufer, die gerne ein Kleinkraftrad gehabt hätten, aber die hohen Fixkosten scheuten. Das Versicherungskennzeichen für Mokicks war noch für einen knappen Hundertmarkschein zu bekommen, während die Haftpflichtprämie eines Kleinkraftrades das fünf- bis sechsfache kostete.

Die GTS 50 entwickelte sich zum Top-seller und blieb bis zum Stop der Produktion im Programm. Die GTS 50 bot einen separaten Tachometer, eine verrippte Sitzbank, freiliegende Federn der Federbeine, Faltenbälge an der Gabel und sportliche Lampenhalter. Im Lauf der Jahre paßte sich die GTS immer der aktuellen Zweiradmode an und erhielt 1975 ein neues Tankdekor und neue Seitendeckel. Dazu kam ein Cockpit mit zwei Rundinstrumenten und funktionslose Rahmenunterzüge. 1977 werteten Druckgußräder das Erscheinungsbild der GTS auf, die vom Kleinkraftradmodell KS 50 Super Sport nur am Triebwerk zu unterscheiden war. Heckspoiler, Rechteckscheinwerfer, Vorderradscheibenbremse und andere modische Attribute sollten der GTS 50 in den nächsten Jahren stets einen festen Platz in den „Top Ten“ der verkauften Mokicks sichern.

Eine ähnliche Entwicklung wie die Mokicks machten die Kleinkrafträder von Zündapp durch. Da offiziell alle deutschen Kleinkrafträder gleich stark und schnell waren, mußten technische Details und sportliche Optik den Kauf entscheiden. Durch die 1973 erstmals bei einem Kleinkraftrad in Serie angewendete Flüssigkeitskühlung verschafften sich die Münchner einen Imagevorsprung vor der Konkurrenz. Hercules zog erst Jahre später nach. Technisch



▲ Mokick C 50 Super, Typ 441-01.

Mokick C 50 Sport, Typ 517-02 L8. ▼





▲ Mokick GTS 50 Super, Typ 517-40 LO.

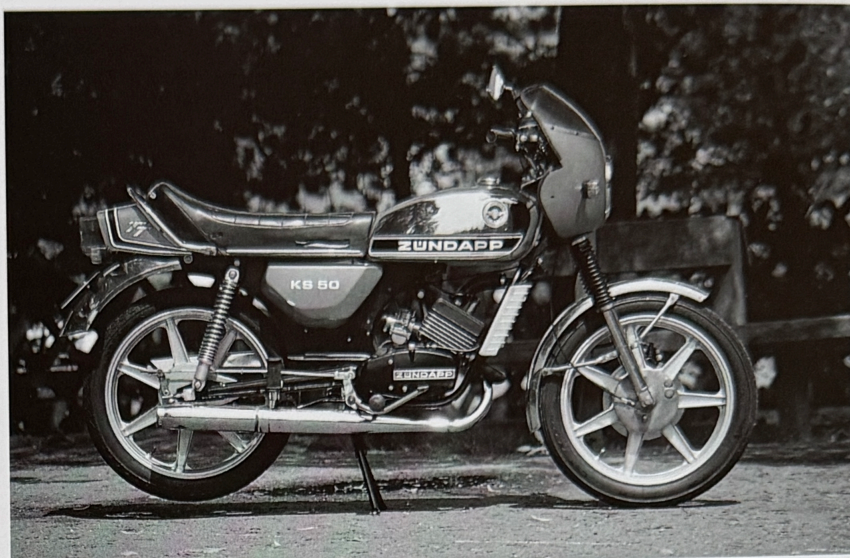
Motorrad KS 50 watercooled, Typ 517-52. ▼



war der konstruktive Mehraufwand nicht begründet, kühlten doch die großzügig verrippten „Super-Therm“-Zylinder auch bei höchsten Belastungen absolut zuverlässig. Allerdings konnte das Geräuschniveau der „Water-Cooled“-Versionen deutlich gesenkt werden. Nicht nur die mechanischen Geräusche aus dem Motorinneren wurden durch den Wassermantel geschluckt, sondern speziell das hochfrequente Schwirren der langen Kühlrippen, das man anderswo mit Gummielementen in den Griff zu bekommen versuchte, entfiel. Damit machte Zündapp einen Schritt in Richtung Umweltfreundlichkeit, um den Gegnern der Kleinkrafträder nicht noch mehr Argumente zu liefern. Ab sofort besaß nun das Top-Kleinkraftrad von Zündapp stets die nach dem Thermosyphonprinzip operierende Flüssigkeitskühlung. Die Zündapp-Kleinkrafträder hatten das gleiche Chassis wie die Mokicks. Auch Anbauteile wie Telegabel, Schutzbleche, Tank und Seitendeckel waren identisch, während die Trommelbremsen der 85 km/h schnellen Kleinkrafträder 150 mm Bremsring-Durchmesser besaßen. Die Bremsen der 40 km/h schnellen Mokicks maßen lediglich 120 mm, reichten aber aus. Die Reifengröße 2.75 – 17 blieb bei allen 50ern identisch und die Räder waren bis zur Einführung von Scheibenbremsen untereinander austauschbar. Auch das „WC“-Triebwerk basierte auf dem gleichen Block mit integriertem Fünfganggetriebe, wie das der fahrtwindgekühlten Kleinkrafträder. Mit der Kühlung hatte man der „KS 50 WC“ auch eine elektronische Hochspannungskondensatorzündung spendiert, die die anderen Kleinkrafträder erst eine Jahr später erhielten. Diese machte den sensiblen und wartungsintensiven Unterbrecherkontakt überflüssig und bescherte der Zündapp jederzeit einen starken Zündfunken.

Etwas billiger in der Anschaffung waren die parallel lieferbaren Kleinkrafträder mit „Super-Therm“-Zylinder, die eine einfachere Ausstattung aufwiesen. Die „WC“ erhielt 1974 einen sportlich gebogenen Lenker anstelle des nur gewinkelten Flachlenkers. 1975 wurde die gesamte Optik umgekrempelt. Tank und Seitendeckel waren neu gezeichnet, ein Tourenlenker trug die modischen, geschmiedeten „Winkelhebel“ von Magura, und Zulieferer VDO sorgte für in Kunststoff gefaßte Doppelinstrumente, die unter Insidern bald spöttisch

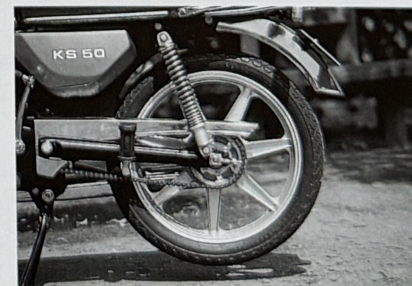
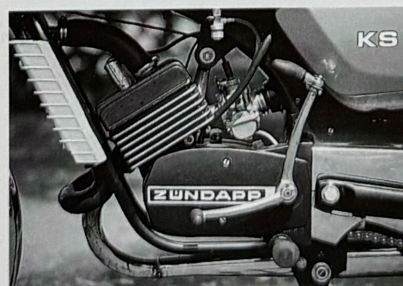
„Wasseruhren“ getauft wurden. Ein größerer, flacherer Scheinwerfer und eine Blinkanlage von ULO steigerten die Verkehrssicherheit. 1976 wurde der KS 50 WC ein Gepäckträger spendiert. Das Topmodell des Jahres wurde die „KS 50 TT“, die gegenüber der weiterhin lieferbaren KS 50 WC eine Cockpitverkleidung und einen Heckbürzel aufwies. Dazu kamen Packtaschenträger und eine Scheibenbremse am Vorderrad, so daß die „TT“ besser ausgestattet war als viele Mittelklasse-Maschinen, sich im Preis aber von der unteren Mittelklasse auch nicht mehr unterschied. Mit einem Kaufpreis von 3.298 DM (1978) war sie nicht billiger als eine zweizylindrige Honda CB 200 (3.218 DM) oder eine ebenfalls zweizylindrige Yamaha RD 200 (3.200 DM). Dazu kamen die hohen Fixkosten, so daß nur die wenigsten Teens sich solch ein Fahrzeug leisten konnten. 1976 begann der Niedergang der Kleinkrafträder, so daß Zündapp in diesem Segment zwar Marktführer blieb, aber absolut an Stückzahlen verlor. 1978 waren von vormals vier Kleinkrafträdern aus München nur noch zwei Varianten geblieben. In gleichem Jahr wurde die Zündapp KS 50 TT Testsieger bei einem großen Vergleichstest der Zeitschrift „Motorrad“. Sie brillierte gegenüber der Konkurrenz mit kräftigem Triebwerk, exzellenter Ausstattung und guter Wirtschaftlichkeit. Dazu kamen ein gutes Fahrwerk und eine Top-Vorderradbremse. 1979 gab es nur noch die TT. 1980 war das letzte Jahr der heißen 50er, die nun von den 80 cm<sup>3</sup>-Leichtkrafträdern abgelöst wurden. Hier überflügelten die billigeren Japaner – wie zuvor schon bei den Mokicks – die deutschen Hersteller. Dazu kam ein nach Einführung der Helmpflicht wegbrechender Mofa-Markt, so daß der Zündapp-Konkurs als Ergebnis unternehmerischer Fehlplanung und persönlichen Kleinmuts des Firmenchefs keinesfalls der Qualität der Zündapp-Fahrzeuge anzulasten ist. Typisch für die Zündapps war die hervorragende Qualität von Fahr- und Triebwerken nebst brillanter Verarbeitung. Doch im Preiskrieg der Japaner ging Zündapp sang- und klanglos unter. Außerdem fehlten alltagstaugliche Modelle mit optischem Bezug zu Zündapps motorsportlicher Dominante, dem Geländesport. Den deutschen Hauptkonkurrenten Kreidler und Hercules erging es nicht anders, und auch Puch in Österreich teilte dieses Schicksal.

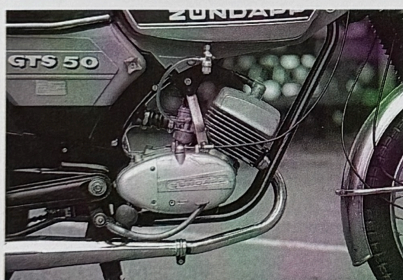
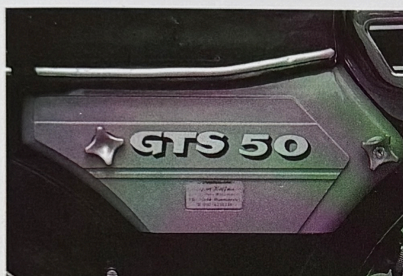
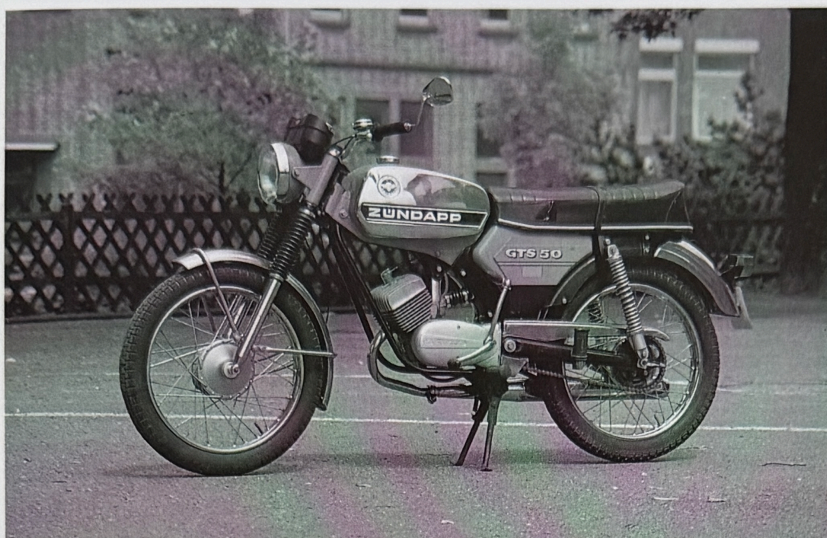


**Innovativ: Kleinkraftrad KS 50 TT mit Alu-Gussfelgen und Cockpitverkleidung.**



**Temperamentvoll: Mokick GTS 50 mit drehfreudigem Viergang-Motor und hydraulisch gedämpften Federbeinen. ▶**





Die hier vorgestellten Fahrzeuge sind alle rund zwanzig Jahre alt und befinden sich optisch und technisch im Originalzustand. Sie gehören den Brüdern Martin und Holger Schomburg aus der Harzstadt Seesen. Obwohl beide auch hubraumgrößere Motorräder und Pkw besitzen, haben sie ihre „Jugendliebe“ nie aufgegeben. Sie suchen, pflegen und fahren ihre Zündapps, zu denen auch eine exzellente KS 125 Sport gehört. Alle drei Mokicks stammen von älteren Herren auf dem Land, die die Lust an ihren zweirädrigen Begleitern verloren hatten, nachdem sie durch Unkenntnis und mangelnde Pflege nicht mehr recht wollten. Das Kleinkraftrad kommt aus der Nachbarschaft und stand zwölf Jahre in einer Scheune. Daher brauchte die TT mehr als eine gründliche Reinigung. Kosmetik an Rahmen- und Optikteilen ließ sie wieder glänzen. Dazu kam Ersatz von Verschleißteilen und ein neuer Brief. Im Neuzustand präsentieren sich die Fahrzeuge nicht, jedoch laufen sie prima und sind bis auf den Fußschaltungsmotor in der C 50 Super absolut original. Martin Schomburg betreibt nebenberuflich einen Fahrzeug- und Teilehandel für Zweiräder. In erster Linie betreut er die Marken Moto Guzzi, MZ und Simson, jedoch hat er auch mal das seine oder andere Zündapp-Teil. Wer etwas sucht oder abgeben will, kann ihn unter Tel. und Fax 05381/492570 erreichen!

**Karl Nachtigall**

**Literaturtip:** 60 Jahre Zündapp Technik, Heinz Kletzke & Siegfried Rauch, Verlag Johann Kleine Vennekate, ergänzter Reprint der 1977 bei Zündapp erschienenen Ausgabe, ISBN 3-9804987-1-9, DM 78,-

### Technische Daten 50er Zündapps aus den siebziger Jahren

Verkaufsbezeichnung	C 50 Super	C 50 Sport	GTS 50	KS 50 SS TT
Typenbezeichnung	441-01	517-21	517-40	530-01
Baujahr (meist Erscheinungsjahr)	1972	1976	1976	1977
Bauart	Mokick	Mokick	Mokick	Kleinkraftrad
Hubraum (cm <sup>3</sup> )	49	49	49	49
Bohrung (mm)	39	39	39	39
Hub (mm)	41,8	41,8	41,8	41,8
Leistung (PS)	2,9	2,9	2,9	6,29
Drehzahl (U/min)	4.900	4.800	5.000	8.400
Kühlung	Gebälse	Fahrtwind	Fahrtwind	Wasser
Schaltung	Hand	Fuß	Fuß	Fuß
Zahl der Gänge	3	3	4	5
Leergewicht (fahrfertig in kg)	71	80	84	97
Tankinhalt (l)	7,1	13,5	13,1	13,5
V-max (km/h)	40	40	40	85
Preis (DM)	1.448	1.798	2.229	3.226 (1978)