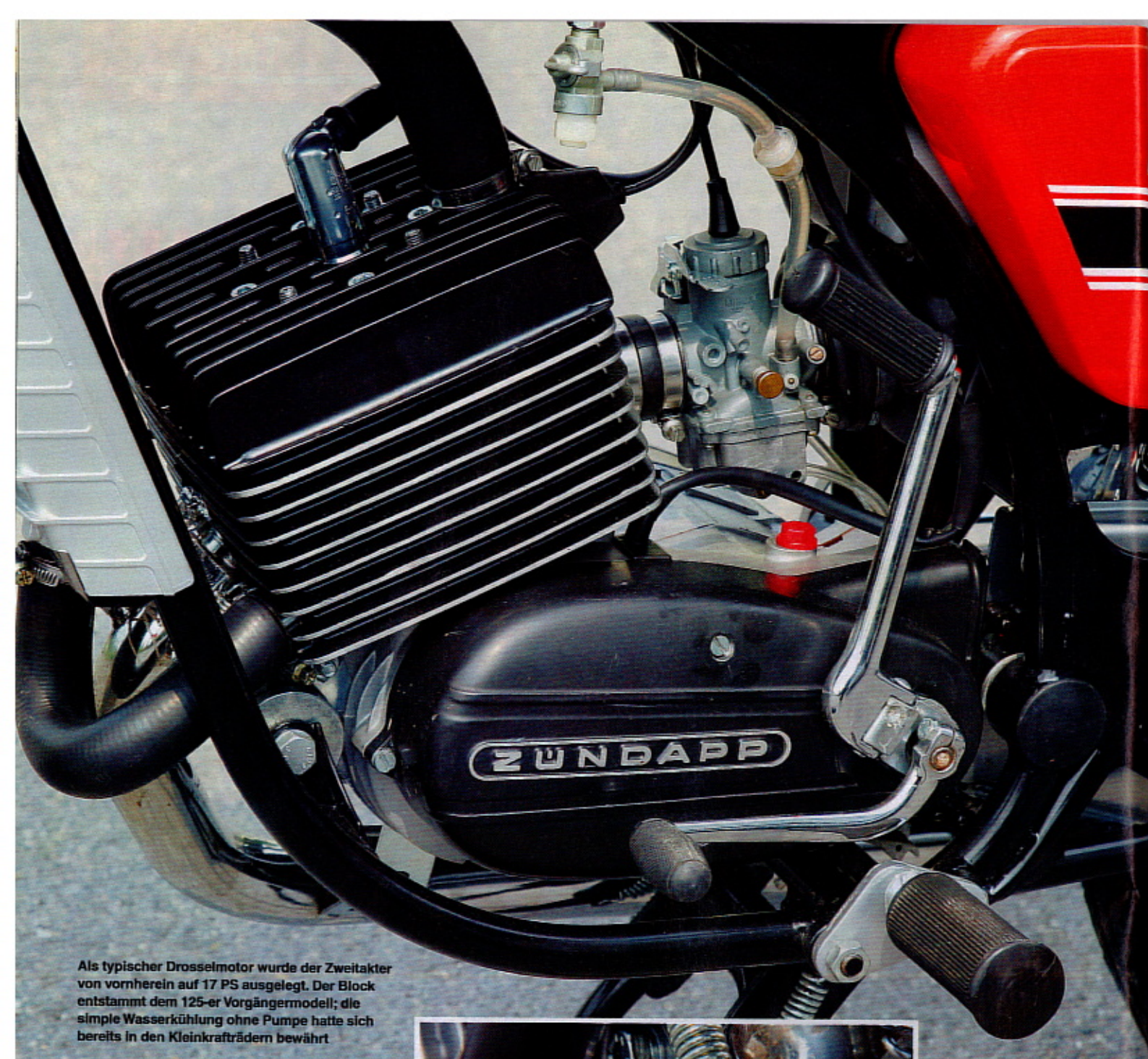


Münchner Kindl

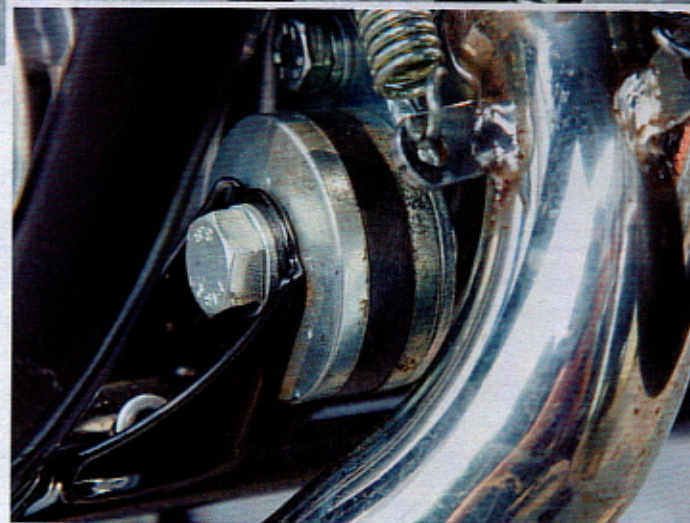
Sieger ohne Fortune:
Zündapp KS 175

Aus dem Stand sammelte sie Klassensiege bei Vergleichstests und der Publikumswahl zum Motorrad des Jahres – Zündapp hatte offenbar seine Hausaufgaben gemacht. Und doch flopte das letzte Motorrad der Traditionsmarke im Verkauf. Woran lag's? Begeben Sie sich mit uns auf die Spurensuche.





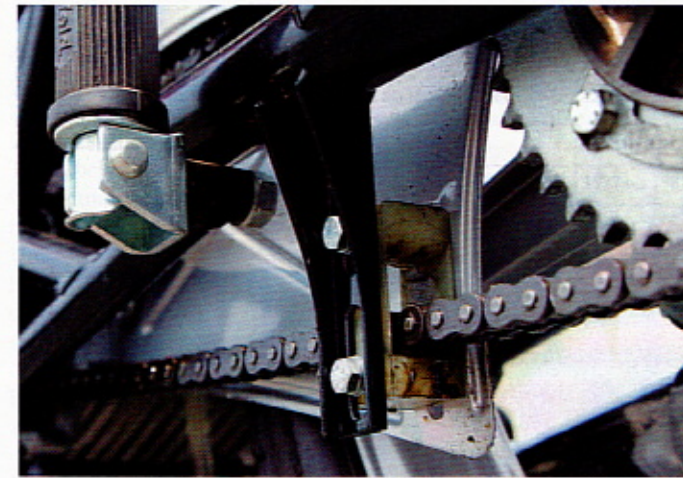
Als typischer Drosselmotor wurde der Zweitakter von vornherein auf 17 PS ausgelegt. Der Block entstammt dem 125-er Vorgängermodell; die simple Wasserkühlung ohne Pumpe hatte sich bereits in den Kleinkrafträdern bewährt



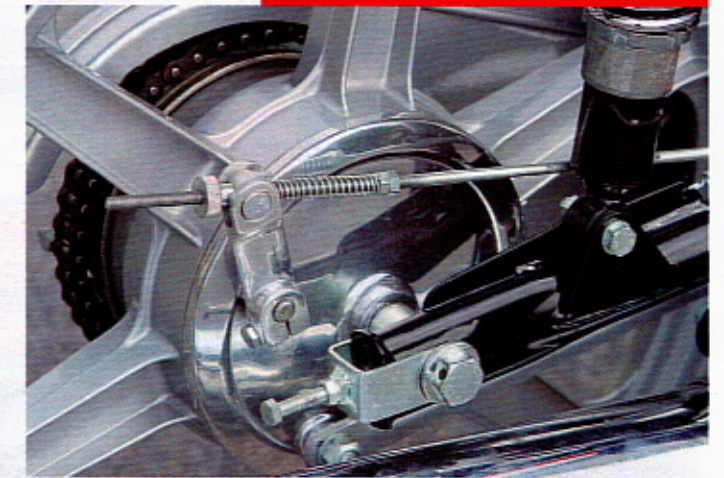
Wirkungsvolle Maßnahme: Gummiaufhängungen hielten die Vibrationen des Einzylinders von Rahmen und Fahrer fern. Zweifellos gehörte die KS 175 zu den bestausgestatteten 17-PS-Maschinen auf dem deutschen Markt

chen Jahr übernahm Dr. Dieter Neumeyer mit 51 Prozent der Firmenanteile den Chefsessel. Die KS 125 geriet unter sportlichen Aspekten vortrefflich, jedoch bot sie wenig Komfort und eine spitze Leistungskurve, und sie nervte

mit unangenehmen Schwingungsgeräuschen ihrer riesigen Kühlrippen. 1972 stieg die Leistung auf 17 PS, und zu diesem Zeitpunkt hatte auch Zündapp gemerkt, das der Motorradboom in der Bundesrepublik angekommen



Auch hier wieder eine solide Lösung: die vorbildliche Führung des unteren Kettenstrahms – das Know-how aus dem Geländesport machte sich bezahlt



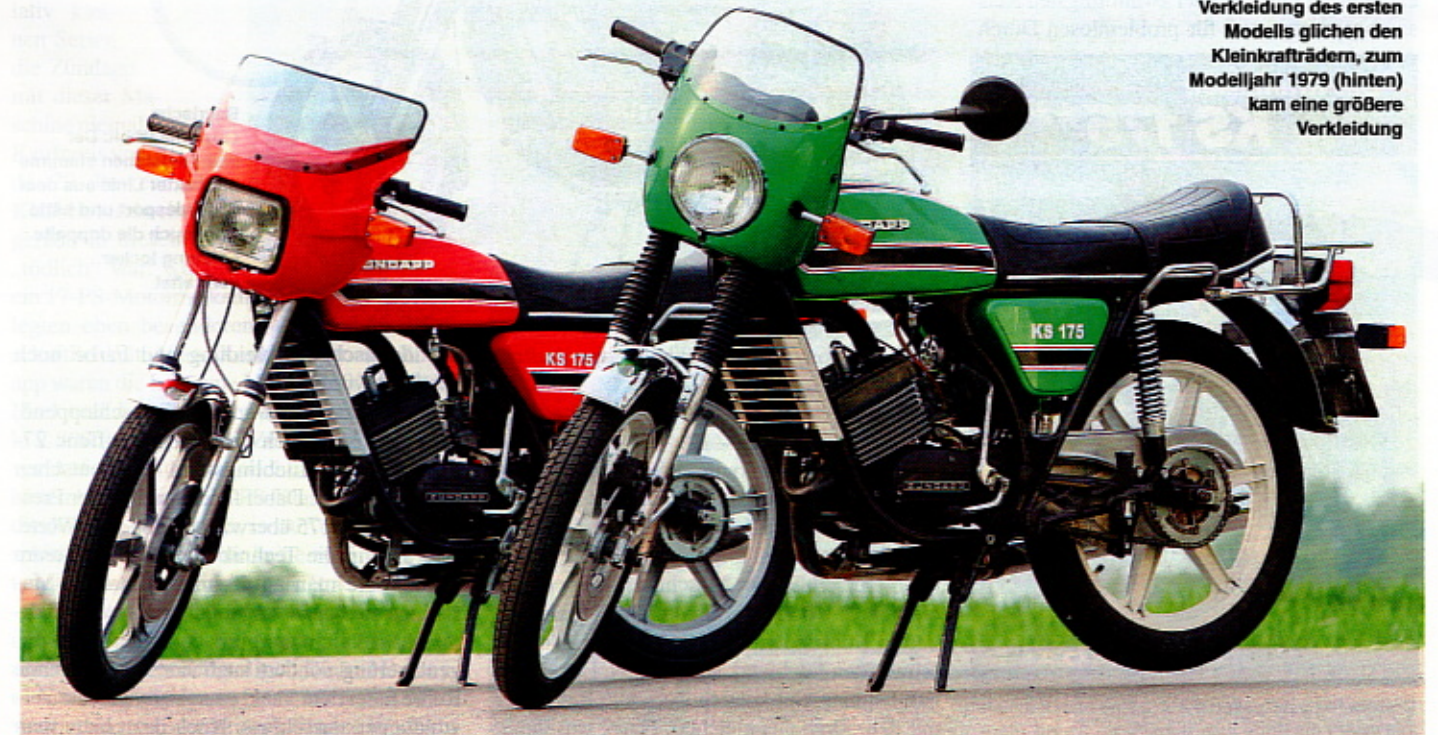
Die Gussräder stammten aus der Zündapp-eigenen Gießerei, das Hinterrad musste sich über die gesamte Bauzeit mit einer Trommelbremse begnügen

war: Die Zahl der Neuzulassungen auf dem hiesigen Motorradmarkt hatte sich in drei Jahren verdreifacht. In der Hoffnung, sich ein Stück vom Kuchen abschneiden zu können, konzipierte man in der Anzinger Straße einen Mittelklassetwin mit 250 und 350 Kubik, der dann doch nie in Serie ging (siehe OLDTIMER MARKT 4/1999). Parallel dazu sollte die 125er mehr Fahrkomfort bei geringerer Umweltbelastung bieten – der einfachste Weg bestand im Aufbohren des Triebwerks. 1974 machte sich das Zündapp-Konstruktionsteam an die Arbeit. Die vollen 175 Kubik der nächsthöheren Versicherungsklasse waren mit dem vorhandenen Material nicht zu erreichen, und so wurden es schließlich mittels einer um acht Millimeter vergrößerten Bohrung 163 Kubikzentimeter. Das Prinzip der simplen Kolbensteuerung samt Umkehrspülung mit symmetrischen Steuerzeiten wurde beibehalten. Zudem bekam der Mo-

tor einen kühlenden und lärmreduzierenden Wassermantel spendiert, wie ihn Zündapp schon seit 1972 bei Kleinkrafträdern einsetzte. Auch das Prinzip der pumpenlosen Thermosiphonkühlung wurde übertragen: Die fehlende Wasserpumpe sparte Kosten, Gewicht und Komplikationen. Nicht nur der Rumpfmotor aus der KS 125 Sport mit schrägverzahntem Primärtrieb und ziehkeilgeschaltetem Fünfganggetriebe blieb bis auf Details unverändert erhalten: Am Rahmen wurden lediglich die Unterzüge zur Aufnahme des Wasserkühlers modifiziert. Der etwas hochbeinig wirkende Doppelschleifenrahmen stammte in direkter Linie von den erfolgreichen Geländesportmaschinen ab und war damit zwar teuer in der Fertigung, aber über jeden Zweifel erhaben. Viele weitere Bauteile der 175er Zündapp wurden gegenüber den Vorgängermodellen jedoch massiv überarbei-

tet, um bestehende Schwachstellen auszumerken, aber auch, um das Motorrad zeitgemäßer wirken zu lassen. Die hauseigene Telegabel blieb erhalten, erhielt aber eine Grimeca-Bremszange samt entsprechender Bremsscheibe. Leichtmetall-Druckgussräder kamen aus der eigenen Gießerei, während die Instrumente von VDO stammten. Moderner wirkten auch die Schalter von Magura. Verchromte Schutzbleche gehörten zur neuen Linie wie eine voluminöse, gesteppte Sitzbank. Leuchten und Blinker kamen in billiger Plastikqualität, aber enormer Größe von Ulo. Der kontaktlose Schwunglichtmagnetzylinder, der das Bordnetz mit sechs Volt Spannung und 75 Watt Nennleistung versorgte, blieb allerdings erhalten. Tatsächlich verblieben für Blinker, Rücklicht, Batterieladung und Hupe ganze 23 Watt! Inzwischen hatte sich die deutsche Versicherungslandschaft für Motorräder geändert.

Zwei Generationen auf einen Blick: Farbe und Verkleidung des ersten Modells glichen den Kleinkrafträdern, zum Modelljahr 1979 (hinten) kam eine größere Verkleidung





Endlich ausgereift: Mit der Modellpflege bekam Zündapp die Motorprobleme in den Griff. Doch da war es bereits zu spät – ihr hoher Kaufpreis, vor allem der Trend hin zu größeren Motorrädern verdammt die KS zum Schattendasein

Nicht mehr der Hubraum, sondern von den Versicherern festgelegte PS-Klassen bestimmten die Prämienhöhe. Das sollte den Trend zu lauten und nervösen Sportmotoren eindämmen. Die neue 175er Zündapp, deren Triebwerk locker für mehr als 20 PS gut gewesen wäre, wurde von vornherein mit zahmen Steuerzeiten auf die 17 PS der zweitbilligsten Klasse abgestimmt, was für problemlosen Durch-

Das Kraftpaket:
KS 175***

*****bewährt und zuverlässig**

ZÜNDAPP

Drei-Sterne-Kraftpaket: Die Anzeige aus dem Jahr 1981 zeigt die dritte lieferbare Farbe, Strato-silber



Bayrische Qualitätsarbeit: Der stabile Rahmen stammte in direkter Linie aus dem Geländesport und hätte wohl auch die doppelte Leistung locker verkraftet

zug und akustisch zurückhaltenden Auftritt sorgte.

Den ersten öffentlichen Termin hatte die – wenig überraschend – KS 175 getaufte Maschine auf der Internationalen Fahrrad- und Motorradmesse in Köln 1976. Dort stand sie im Schatten des KS-350-Prototypen. Auf den letzten Drücker hatte Zündapp die nur in metallic-grün erhältliche Maschine mit einer recht effizienten Cockpitverkleidung und blank polierten Kühlrippen-Andeutungen auf dem geschwärtzten Triebwerk ausgestattet. Die äußere Erscheinung assoziierten wohl alle Betrachter mit den 50ern aus gleichem Haus, was durch

die identische Verkleidung und Farbe noch verstärkt wurde.

Der Verkauf entwickelte sich schleppend, entpuppte sich doch die neu geschaffene 27-PS-Klasse als Lieblingskind der deutschen Motorradzene. Dabei fanden sich in der Presse für die KS 175 überwiegend lobende Worte. Wer sich in die Technik vertiefte, fand teure Details, die man an dreimal so starken Maschinen aus Japan vergeblich suchte. Der Rahmen besaß nicht nur eine ideal breite Schwingenlagerung, sondern auch vier sich kreuzende Rohre unter dem Tank, was unerwünschte Verdrehungen ausschloss. Noch dazu hatte man

das Triebwerk wirksam in Gummi gelagert, so dass im Fahrbetrieb kaum Vibrationen spürbar waren. Die mit Faltenbälgen geschützte Telegabel besaß Standrohre aus Chrommolybdänstahl mit einer hochwertigen Hartchromschicht. Um die Dauerfestigkeit zu erhöhen, trugen die Standrohre zudem innen konzentrisch angeschnittene Verstärkungen. Dazu kamen progressive Gabelfedern und eine Öldämpfung mit einem hydraulischen Keil, der harte Durchschläge ausschloss.

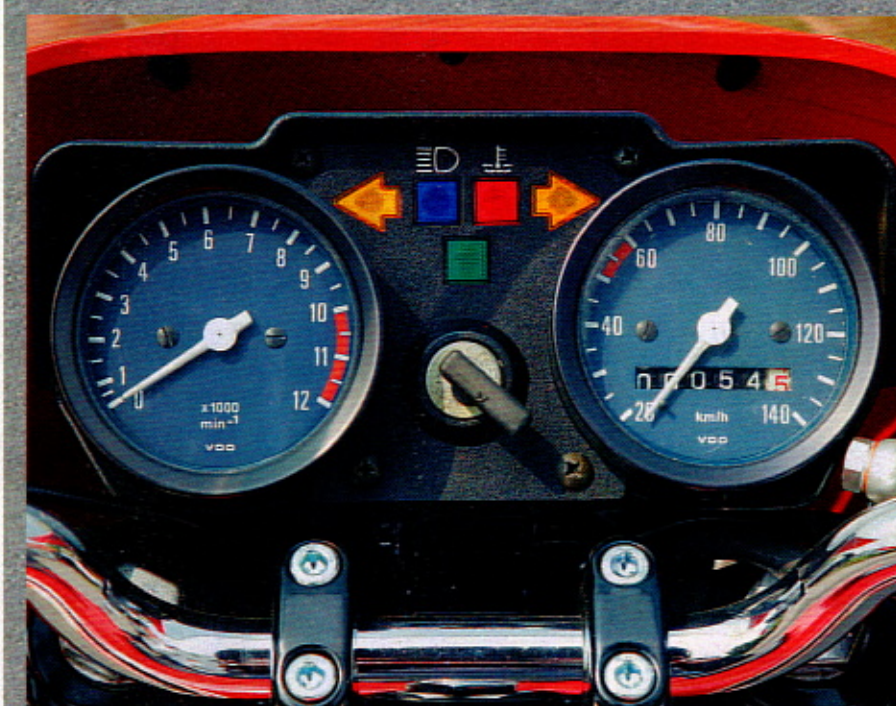
Eine moderate Lenkgeometrie (105 mm Nachlauf und 62 Grad Lenkkopfwinkel) besicherte der Zündapp Pluspunkte bei Handlichkeit und Fahrsicherheit. In Verbindung mit den guten Metzeler-Serienreifen und den ab Werk montierten Koni-Federbeinen zeigte die KS 175 eine geradezu unerschütterliche Fahrstabilität, die dem Piloten jederzeit Vertrauen einflößte. Wer mit dieser Maschine abflog, wäre besser Tretroller gefahren! Ebenso begeistert war das wieselflinke Kurvenverhalten der 175er, zu dem ihr die schmalen Reifen und der kurze Radstand im Verein mit dem geringen Gewicht verhalfen. In Verbindung mit den klassenunüblich flotten Fahrleistungen und der erstaunlichen Elastizität des so simpel wirkenden Zweitakters avancierte die Zündapp zur Sportskanone der 17-PS-Klasse, die auf engen und holprigen Nebenstrecken doppelt so starke Maschinen abhängen konnte.

Derartige Fahrwerkstechnik konnte nicht billig sein, dazu kamen die üppige Ausstattung mit Gepäckträger und Verkleidung und die Fertigung in relativ kleinen Serien, die Zündapp mit dieser Maschine niemals Geld verdienen ließ. Mit einem Kaufpreis von 3915 Mark lag die Zündapp rund 20 Prozent über dem Klassendurchschnitt, was gerade in diesem Segment „tödlich“ war: Kunden, die ein 17-PS-Motorrad kauften, legten eben besonderen Wert auf die Wirtschaftlichkeit. Harte Konkurrenten der Zündapp waren die bequeme MZ TS 250/1 für 2690 Mark und die viertaktende, niedliche Kawasaki Z 200 für 2988 Mark. Zündapps konstruktiver Aufwand und die reichliche Ausstattung hätten besser in die 27-PS-Klasse gepasst, wo die Kunden nicht ganz so auf den Kaufpreis schielten. BMW brachte keine zwei Jahre später die schwere und sehr teure R 45 mit 27 PS – hier gelang es, ein aufwendig gebautes und darum teures, deutsches Motorrad erfolgreich am Markt zu platzieren. Doch Dieter Neumeier schreckte vor den auf acht Millionen Mark veranschlagten Investitionen für den Produkti-

Der heutige Marktwert*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Zündapp KS 175	1977 bis 1981	3.100 €	2.500 €	1.900 €	1.000 €	400 €	3.880 DM

*Ermittelt von Classic Data GmbH, Wittener Str. 105, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



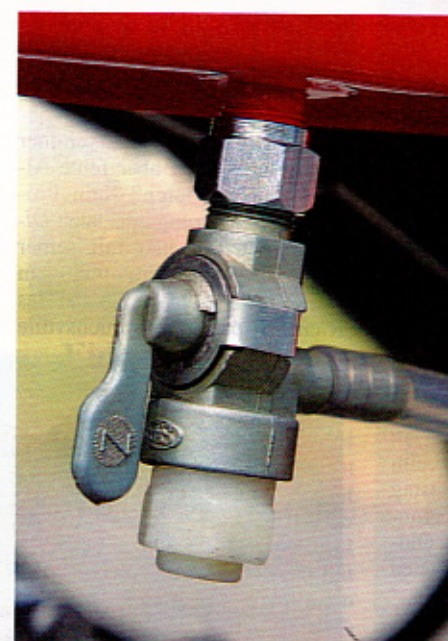
Der „eckige“ Verkleidungsstil fand seine Entsprechung im Cockpit. Die berühmten VDO-„Wasseruhren“ und Kontrollleuchten wie aus dem Lego-Baukasten prägten weiterhin das Bild



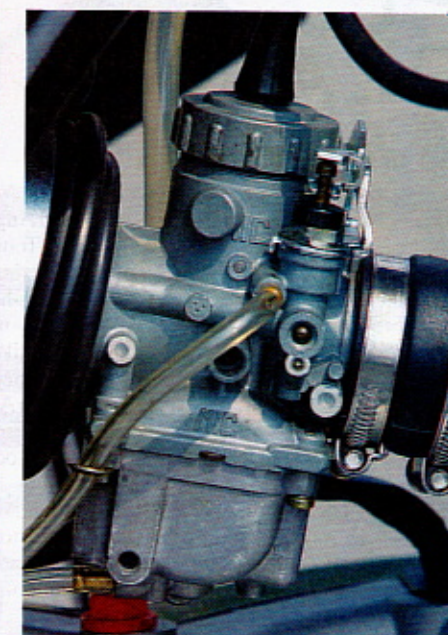
Für die Freunde des gepflegten Understatements: Auch der Arbeitsplatz des Fahrers ähnelte stark den Fünfzigern aus gleichem Haus, doch auf engen Nebenstraßen hatte so mancher Big-Bike-Fahrer das Nachsehen

Technische Daten:
Zündapp KS 175

Motor	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitakter mit Umkehrspülung und Flachkolben
Bohrung x Hub	62 x 54 mm
Hubraum	163 ccm
PS bei U/min	17 bei 7400
Verdichtung	8,7:1
Vergaser	Ein Mikuni Rundschieber-Vergaser, 28 mm
Zündung	Schwunglichtmagnetzündung mit kontaktloser Thyristor-Zündung
Schmierung	Gemisch 1:50
Antrieb	Primärtrieb über Zahnräder; Mehrscheiben-Nasskupplung; Fünfganggetriebe; Sekundärtrieb über Rollenkette
Fahrwerk	Geschweißter Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr; vorn hydraulisch gedämpfte Zündapp-Telegabel (ab 1979 von Marzocchi); hinten Zweiarmschwinge mit zwei hydraulisch gedämpften Federbeinen
Bremsen	Vorn eine 260-mm-Scheibe (ab 1979: 280 mm); hinten 150-mm-Simplex-Trommel
Bereifung	Vorn 2.75-18; hinten 3.25-18
Leergewicht	121 (ab 1979: 125) kg
Verbrauch	4,5 Liter/100 km
Spitze	121 km/h



Kein Sparhahn: Der Einzylinder benötigt vier bis fünf Liter Gemisch auf hundert Kilometer



In Japan eingekauft: Der Mikuni-Vergaser mit 28 Millimeter Durchlass funktioniert problemlos

LZ 125 Sport



Deutsch-italienische Kooperation: Für den lohnenden italienischen 125er-Markt bezog Laverda den im Hubraum reduzierten KS-Motor

Modell war sofort an der Spoilersitzbank und dem Rechteckscheinwerfer in der Verkleidung auszumachen. Die neuen Farben hießen Racing-rot und Strato-silber. Die massivere Telegabel stammte nun von Marzocchi, die größere Bremszange hinter dem Tauchrohr von Brembo. Dazu kamen Armaturen von ZKW aus Österreich. Nicht so auffällige Änderungen betrafen den Motor: eine vergrößerte Dichtfläche des Zylinders zum Kopf und der Wegfall der in den Auslasstrakt eingesteckten Gussklotte. Die früheren Zylinder leckten gern an der Kopfdichtung, und die Stege in den Auslasskanälen hatten für Probleme mit den Kolben gesorgt.

Dank der Hartchromschicht war Ausschleifen mit Diamantwerkzeugen noch möglich, Kolben gab es bis zum sechsten Übermaß. Zu Nikasil- oder Galnikal-Beschichtungen konnte Zündapp sich nicht durchringen, da dann der Kolbenringverschleiß in Verbindung mit dem Öl/Benzingemisch von 1:50 zu groß war. Auf 1:25 mochten die Münchner aber nicht mehr zurückgehen! Generell war das Triebwerk nie so problemlos, wie es dem Ruf von Zündapp entsprach. Die Kupplung wurde viermal geän-

dert, da es immer wieder Probleme zu lösen galt, genau wie an der – sehr teuren – Kickstartermuffe, die ebenfalls variiert wurde. Ironie der Geschichte: Die letzten Serien waren wirklich ausgereift und dazu noch etwas flotter als die Vorgänger. Die Zylinder trugen nun statt Sacklöchern Stehbolzen für den Krümmerflansch.

Dabei arbeiteten Zeit und Trends schon gegen Zündapp. Nach Einführung der Helmpflicht mochten viele potentielle Kunden nicht mehr Mofa fahren, gleichzeitig orderte der 16-jährige Nachwuchs die Leichtkrafträder lieber bei Yamaha und Honda. Da konnte die 175er auch nichts mehr retten, selbst wenn es südlich der Alpen eine betörend schöne Variante der KS 175 gab: Massimo Laverda ließ sich von Zündapp eine 125er Version des Motors liefern, der 17 PS bei 7600 U/min leiste. Die LZ 125 („Laverda-Zündapp“) wies neben der flotten Linie auch modernere Elektrokomponenten auf. Verschiedene Versionen vom Soft-chopper bis zum Café-Racer kamen Käuferwünschen besser entgegen als die treudeutsch wirkende Zündapp. Eine LZ 175 wurde von Laverda 1979 angeboten.

1984 war es dann durch den Zündapp-Konkurs auch mit den LZ-Laverda zu Ende. Mit der letzten Version des Zündapp-Zylinders und Membransteuerung sollte noch die LB 125 und LB-1 125 als Laverda-eigene Konstruktion die Zeit bis zur modischen 125er Lesmo überbrücken.

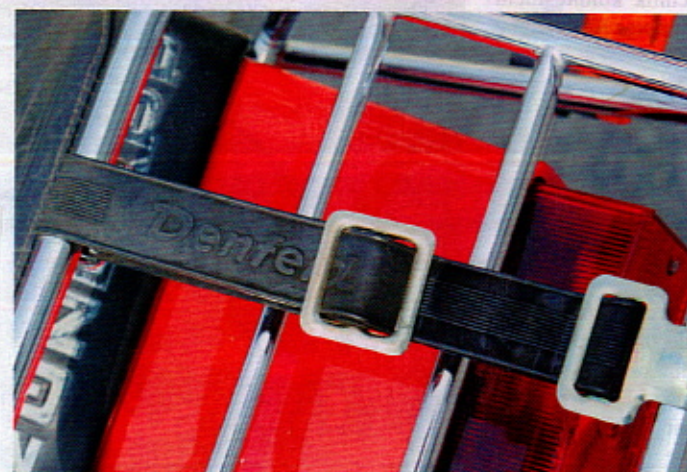
Zu diesem Zeitpunkt war Zündapps letztes Motorrad hier zu Lande schon Geschichte; die 175er war sanft entschlafen und wurde von den Käufern nie vermisst. Die Zeit sportlicher Zweitakter für den Alltag war – abgesehen von der Yamaha RD 350 – vorbei, und sie mussten erst mehr als zwanzig Jahre in den Niederungen unbeliebter Gebrauchtmaschinen herumdümpeln, ehe Fans spritziger Fortbewegung ihre Leidenschaft für das so falsch am Markt platzierte Münchner Kindl wiederentdeckten.

Text: Andy Schwietzer
Fotos: Frank Ratering, Archiv Schwietzer
Mit freundlicher Unterstützung von Marco Wiebusch

Handlich und fahrstabil:
Gutes Fahrwerk,
Metzeler-Reifen und Koni-
Federbeine ab Werk
animieren zum
Kuvenräubern

onsstart der KS 350 zurück und beschränkte sich auf die wesentlich billiger ans Laufen gebrachte KS 175.

Leider passten manche Details nicht recht zum üppigen Preis der Zündapp. Größter Pferdefuß war die lächerlich dürftige Lichtanlage.



Vertrautes Gummi: Generationen von Moped- und Motorradfahrern ist der Denfeld-Gepäckriemen ein Begriff

Mit ihrer schwachen Lichtmaschine war die Bosch-Anlage schon bei Tagfahrlicht ständig überfordert. Noch dazu waren damals 21-Watt-Glühlampen in den Blinkern Usus, so dass Blinker und Bremslicht kaum je funktionierten. Die Batterie war auch ständig leer, da die Lichtanlage ja für die hochdrehenden 50er gedacht war. In der 175er waren aber Drehzahlen zwischen 3000 und 7000 U/min üblich, so dass meistens nicht einmal die 75 Watt Nennleistung erreicht wurden. Weitere Stromfresser waren der zu früh abregelnde Regler und das Bimetall-Blinkrelais. Bosch hatte den Münchnern bereits vorhandenes Elektrozubehör verkauft, anstatt eine vernünftige Zwölf-Volt-

Elektrik zu empfehlen. Aber bei den Verhandlungen mit Bosch zeigte sich Neumeyer oft schlecht präpariert und konnte nicht einmal die benötigten Stückzahlen richtig einschätzen, so dass es bei der Mokick-Elektrotechnik blieb. Das nächste Trauerspiel waren die als „Wasseruhren“ verschrienen Instrumente von VDO. Mit schlechter Dämpfung und dürftiger Ablesbarkeit passten sie kaum zum Preis von vier „braunen Riesen“. Auch die Lenkerschalter von Magura ließen japanische Nutzerfreundlichkeit schmerzlich vermissen.

Die Verkaufszahlen dümpelten bei rund 1000 Exemplaren pro Jahr, als die große KS 1979 massiv modellgepflegt wurde. Das neue