K S 6 0 1 C L U B

Internationale Interessengemeinschaft der Zündappfahrer

Rundschreiben II/76

Oberlahr, 24. Juli 1976

Liebe Clubfreunde!

Da die Neuanfertigung von Kurbelwellen aller Voraussicht an mangelnder Nachfrage scheitert, wenn sich nicht noch in den letzten Minuten 50 Interessenten melden, sitzen wir wieder am Anfang unserer Diskussion über die Kurbelwelle, denn der Vorstand kann sich nicht 5.000,- DM Werkzeugkosten + Materialkosten aufladen.
Wenn man fragt „Wer hat noch neue Wellen?“, so haben einige Glückspilze und Sonntagskinder noch bis zu 10 Stück im Keller oder gar im Schlafzimmer unter dem Bett, gut in Oelpapier verpackt lagern. Bekommen kann man sie aber nicht, das ist ja zu verstehen.

Für die Leute ohne Reservewellen geht der Ofen eben aus, besser klappert aus. Resultat: Keller und Garage voller brauchbarer KS-Teile, meist für mehrere Maschinen ausreichend. Soll das alles bloß Schrott sein?? Totes Kapital??
Also in den sauren Apfel beißen, Fremd-Motore in die KS, auch wenn es nicht schmeckt. Besser eine Ia-Seitenwagenmaschine mit Fremdmotor als ein wackeliges Original anderen Fabrikats. Eigentlich geschieht es den Zündappleuten recht, sie hätten doch mal für Ersatzteile sorgen können. Wo sind sonst noch über 25 Jahre alte Motorräder in Fahrt, höchstens bei Harley.
Die Brüder Lamberty haben nun das Risiko mal getragen, die „heißgeliebte“ KS-Arabella den Sportredakteuren von Motorrad anzuvertrauen, um zu wissen, ob es wirklich besser ist, umzubauen oder auf eine Guzzi, Hartmann oder Ural und Suzuki mit „Sidecar“ umzusteigen und den Keller dem Schrottkerl zu überlassen. Herr N. Bauer (Ingenieur und kein rasender Redakteur, selbst Gespannhase) hat wohl ganz ehrlich getestet, und wer gut zwischen den Zeilen lesen kann, mag sich seinen Teil denken. 3.500 km ohne schrauben, klappern und verlieren von Einzelteilen. Das Endresultat ist bekannt. Ein besseres Fahrwerk von Maschine und Seitenwagen gibt es eben bis heute nicht. Wir kennen Händler, die auch heute noch Maschinen und Seitenwagen getrennt verkaufen. Werden schon ihre Gründe haben.

Nun zum Detail: Frage Nr. 1 TÜV
Wir haben im Club eine Umbaugenehmigung bis ca. 33.5 PS von Zündapp abgesegnet. Das langt also für einen ganzen Teil von Motortypen. Sonst gibt es Wege, die man eben nicht gerade öffentlich diskutieren sollte, aber die bisher geklappt haben (Auskunft wird erteilt).

Frage Nr. 2 Kosten
Liegen je nach Wunsche und Finish zwischen 800 – 4.000,- DM. Wer Hochleistungs-
Motore mit hoher Leistung getunt haben will, muss eben D-Zug-Zuschlag zahlen.

Frage Nr. 3 – welcher Motor?
1. Wichtig ist vor allem die Tourenzahl und das Drehmoment. Also rechnen. Getriebe- und Hinterradübersetzung und Motordrehzahl muss stimmen, die Leistung auch berücktsichtigen.
2. Beispiel: Eine 4-Zylinder-Borgward mit 5.300 Upm. Und 7 Mkg Drehmoment bei 2.500 Upm und 34 – 35 PS braucht eine Soloübersetzung. Ein Puch oder BMW mit 6.500 UPM/Höchstdrehmoment bei 4.500 Upm muss eine Seiten-
wagenübersetzung haben.
Die Reifengröße spielt auch eine Rolle. Also rechnen und nicht glauben, es geht schon.

Nochmals: Motore zwischen 4.700 und 7.000 Upm und zwischen 24.5 – 50 PS. Eine größere Leistung hat keinen Wert, das Getriebe verlangt dann auch Rücksicht. Echte Geschwindigkeiten über 130 werden kriminell: Flugzeugeffekt!
Es bieten sich an: BMW /5 und /6-Reihe, Gleitlager, sehr modern, Puch-Boxer 650 – 850 ccm, wahlweise zwischen 24.5 und 60 PS, auch Gleitlager. Der Puch bietet einiges zur „Versicherungsmachaniker nach PS“, Drehzahl zwischen 5.000 – 7.000 Upm.

Dann die 4-Zylinder wassergekühlten Boxer von Borgward
1) Arabella, zwischen 34 – 45 PS Liste bei 2 Vergasern bis 52 PS 900 ccm.
2) Hansa 1.100 ccm bis 55 PS, aber etwas schwer (Manfred Didjurgis besitzt ein wunderschönes Gespann).
DKW-3-Zylinder sind Geschmacksache, ebenso Reihenmotore von Fiat 850 ccm.
Puch und BMW haben den Vorteil, dass sie heute noch gebaut werden und es keine Ersatzteilschwierigkeiten gibt.
Vom CV-Motor möchten wir abraten, zu hohe Drehzahl, wenig PS.
Wichtig: Nur Zündappgetriebe verwenden, BMW-Getriebe gibt böse Überraschungen, stimmt dann nichts mehr.
Möglichkeiten gibt es genug, und auf diese Art können die KS-Gespanne noch weitere 25 Jahre laufen, ohne veraltet zu sein. Wenn die KS dadurch auch an Originalität verliert und das Image des Herstellers teilweise abgebaut wird, so trifft uns als Fahrer die Schuld an den fehlenden Ersatzteilen nicht.
Zündapp-Konstrukteure haben immer schon Meilensteine gesetzt und man kann ihnen nur wünschen, dass die jetzt gebauten Modelle auch ihre Zeit überdauern und man in 25 Jahren immer noch von der sprichwörtlichen Zündapp-Zuverlässigkeit sprechen kann.
Nun aber wieder zu den aktuellen Problemen: Wer hat schon Erfahrungen mit dem Einbau von Fremdmotoren gemacht? 1. TÜV? Usw. 2. Umbauten des Rahmens?
3. Anflanschan des Getriebes? Welche Übersetzungen sind verwandt worden?
Bitte schreibt, damit alle von eigenen Erfahrungen profitieren können.

Nach Rücksprache mit der Firma Liedl, Importeur für Puchmotoren, hier einige technische Daten
500 ccm – 18,5 PS - 4.500 Upm
650 ccm – 22,8 PS - 4.500 Upm
630 ccm – 24 PS - 4.800 Upm
630 ccm – 30 PS - 5.500 Upm (höhere Kolben und Superbenzin)
630 ccm – 40 PS - 5.800 Upm (höhere Kolben und Superbezzin)
298 ccm – 25 PS - 4.500 Upm (Haflinger)
Drehzahlsteigerungen bis 6.500 Upm möglich. Alle Motore mit Dynastartet, 12 Volt, thermisch absolut gesund, großer Oelkühler.
Ferner besteht die Möglichkeit auf 800 ccm ca. 50 PS bis 5.800 Upm umzubauen. Alle Variationen sind möglich, weil eine starke Kurbelwelle und Lagerung (Gleitlager) vorhanden sind. Keine Ersatzteilprobleme, da nach wie vor Puchmotore serienmäßig gebaut werden.
Fabrikneuer Motor kostet 2.500,- DM, gebrauchte zwischen 500,- und 1.250,.- DM.
Unserer Meinung nach der beste Motor für die KS, um die BMW zu umgehen. Drehzahlmäßig passend für 7/43 Hinterachsgetriebe. Fa. Liedl wäre bereit, Flansche und Kupplung zu arbeiten, ebenso Auspuffrohre. Es wäre wohl gut, doch mal zu Liedl zu fahren. Die Brüder Lamberty hätten schon längst eine Maschine umgebaut, wenn der blöde Unfall nicht gewesen wäre. Aber in diesem Winter soll es klappen.
Die Bestellungen für die Alu-Stirnräder für die Nockenwelle können noch weiter bei Rudi Lachmann aufgegeben werden.

Nun noch zu einer anderen Sache:
Zu unserem Klamottenmarkt wollen wir noch ein zusätzliches Angebot machen. Wir möchten gern eine Aufstellung über die verwendbaren Fremdteile machen und bitten Euch um die entsprechenden Angaben. Das ganze soll dann in einer Fortsetzungs-reihe zu jedem Rundschreiben erscheinen und sollte genaue Angaben über die Fremdteilnummern. Bei evtl. Umänderungen bitten wir um technische Angaben.

Unsere diesjährige Jahreshauptversammlung soll am 11. Sept. 1976 in Oberlahr bei den Brüdern Lamberty stattfinden. Die Anreise soll/kann schon am Freitag erfolgen. Wir würden uns freuen, wenn alle Mitglieder erscheinen. Gäste – auch BMW-Fahrer – sind herzlich eingeladen. Die Motorrad-Veteranen-Freunde Neuwied haben die Bewirtung zu volkstümlichen Preisen übernommen (Grill und Getränke). Wir glauben, dass wir nicht noch mal nachts für Nachschub sorgen müssen.
Mit dem offiziellen Teil wollen wir am Samstag um 16.00 Uhr beginnen. Übernachtungen im Zelt sind möglich. Bei Zimmerbestellungen wendet man sich an die Gemeinde Flamersfeld, Tel. 02685 – 1026.

Tagesordnung der Jahreshauptversammlung:
1. 16.00 Uhr, Begrüßung der Clubmitglieder und Gäste
2. Wahl der Kassenprüfer
3. Jahresbericht

a) Technik, b) Organisation, c) Kasse
4. Stand der Eintragung im Vereinsregister
5. Verschiedenes
6. Allg. Erfahrungsaustausch am Lagerfeuer.
Für den Sonntagmorgen planen wir eine kleine Ausfahrt von da. 30 – 40 km.
Beitragsangelegenheiten:
Da ich auf der Jahreshauptversammlung einen Kassenbericht geben muss, und ich bis dahin alle Beiträge eingebucht haben möchte, bitte ich alle säumigen Mitglieder, den Beitrag für 1975 und 1976 bis zum 15. August 1976 auf unser Konto Nr. 6507966 bei der Sparkasse Iserlohn, Zweigstelle Hennen, einzuzahlen. Bis dahin noch nicht eingegangene Beiträge werden satzungsgemäß per Nachnahme erhoben.

Hans Lothar Reinehr, Dorfstr. 23, 5860 Iserlohn-Rheinen
Sie haben noch zu zahlen: Beitrag 74, 75, 76 DM
Aufnahmegebühr DM
Bis zur Jahreshauptversammlung
Mit freundlichen Grüßen
Gez. R. Lamberty, W. Schlösser, H.L. Reinehr

Klamottenmarkt II/76

Verkaufe: KS 601, neuwertig, Bestzustand, TÜV-geprüft bis 1978, ne bereift, generalüberholt, Festpreis 4.500,- DM
Ferner KS 601-Ersatzteile, Getriebe, Motor, Rahmen usw. ca. 4 Ztr. +
Motorrad-Center Koch, 7081 Esslingen-Aalen, Schulstr. 25

Verkaufe viele Ersatzteile für folgende Nachkriegsmotorräder:
Adler – Ardie – BMW – NSU – Horex – DKW – Hoffmann – Maico – Heinkel – Triumph BGD – Ilo – Tornax – Zündapp (ohne KS) – Rixe u.a.
Ferner 1 KS 601 S mit Hosketank, Meierbank, Sportnaben
1 KS 601 mit Hosketank, Meierbank, Sportnaben
2 KS 601 z.Z. erlegt, dazu etliche Ersatzteile
Dieter Roß, 444 Rheine, Ludgeristr. 17

Verkaufe Ersatzteillisten bzw. Betriebsanleitungen für folgende Zündapp-Modelle: Trophy 175 S u. 250 S, Elastik 200 u. 250, Kardan 200, DB 202, Z 300, Norma Luxus, KS 600, 201 S, KK 200 (1935/36), DS 350 (1938), DE 200 u. DL 200 (1935), DB 200 (1937), K 500 (1933-37), Norma (1952), Comfort (1952), KS 601, Kardan 350 (1935), Janus, K 200 – K 800 (1936), Bella-Roller R 154, R 203, 150, 153, 201
Ingrid Ackmann, 4962 Obernkirchen, Am Hahnkamp 7

Kettenräder und Ritzel für fast sämtliche Zündappmodelle einschl. Vorkriegsmodelle können bezogen werden von der Fa. Bavaria GmbH Motoren- und Kraftfahrzeugteile in 8068 Pfaffenhofen/Ilm.

Conti-Reifen 3.50 – 19 K 102 = 58,- DM einschl. MWSt,
4.00 – 19 K 102 = 69,- DM einschl. MWSr,
können bezogen werden von der Fa. Reifen Krupp, Mühlenstr. 21, 6707 Schifferstadt

Suche Anker für 50-Watt Lima, Hochgezogene Auspuffanlage, auch nur Krümmer und Nockenwelle von Aggretatsmotor.
Tausche auch gegen andere KS 601 Teile, Motor- u. Getriebeteile von Victoria Bergmeister, Zündapp 200-Teile von DB 200-Elastic
Die Fa. Liedl ist bereit, bei genügender Beteiligung hochgezogene Auspuffkrümmer und Töpfe zu fertigen. Wer hat Interesse?
Harald Hans, 672 Speyer, Salierstr. 9

Verkaufe 1 Motor KS 601 mit guter Kurbelwelle, teilweise zerlegt, 1 Motor KS 750, z.Z. eingebaut, Ventile müssen überholt werden, 1 Motor KS 750 komplett zerlegt und überholt, 1 KS 601 mit Sitzbank und Buffeltank, TÜB 3.78
Madl, Josef, Dorn

Neue Kolben in den Maßen 75.5 bis 77.0 sind von der Firma Alcan Aluminiumwerk Nürnberg GmbH. – Nüral – auf unsere Bitten hin neu aufgelegt worden und können jetzt wieder durch den Handel besorgt werden.

Verkaufe eine sehr gepflegte Zündapp-Comfort, Bauj. 53, techn. 1 a, mit Ersatzmotor 1 a, für 450,- DM
Suche Original-Seitenwagen für KS 601, Betriebs- bzw. Reparaturanleitung für KS 600, 601, 750
Erich Dammann, 322 Altfeld, Seminarstr. 25

Verkaufe sämtliche Motoreile (außer neue KW und Käfige), 2 neue Motore, nachgesehen und kontrolliert, 1 x Sport, 1 x normal, 2 Original-Tanks, neu, Getriebeteile und Kupplungsteile
Verkaufe Original-Schutzbleche und Original-Sattel
Tausche Käfige gegen 8/39 Antrieb für KS 601
Suche Boot, auch defekt für S 350/500, evtl. auch ganzen Seitenwagen, Antrieb 8/39 und Rahmen TR 500
Rüster Lamberty, 5231 Oberlahr, Bruchermühle

Verkaufe Zündapp 200 S Baujahr 1954 komplett oder in Teilen, Motor einwandfrei.
Suche für KS 601 Original-Rücklicht und Lenkerhalter
Suche Richterkabine für Steib S 500 L
Dieter Roß, 444 Rheine, Ludgeristr. 17, Tel. 05971/51240

Verkaufe 1 KS 601, Bauj. 1951, fahrbereit und eine weitere Maschine in zerlegtem Zustand, 2 Getriebe, Preis 1.500,- DM
G. Armbruster, Sonnenweg 27, 7401 Waldorfhaslach, Tel. 05971/51240

Verkaufe von KS 601

1 Getriebe 243 z 20, überholt	250,- DM
1 Rahmen m. Ständer u. Brief	100,- DM
1 Luftfilter neu	20,- DM
1 Tacho mit Zündschloss	20,- DM
2 Pleuel mit Buchsen, ohne Käfige 1162 z 5	30,- DM
1 Kurbelwelle, zweifelhaft	30,- DM
1 Telegabel	100,- DM

Karl-Heinz Buddendick, 4690 Herne I, Behrensstr. 10

Wer hat schon Umbauten auf BMW-Motoren /5 oder /6 gemacht und kann mir seine Erfahrungen mitteilen?
Egon Schulte, 4431 Metelen, Schöppinger Str. 28