

Baujahr: 1972 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 171 · PS: 14,5

Höchstgeschwindigkeit: 106



Leihgeber: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin

## FORSTMOTORRAD 175

Das Forstmotorrad war 1972 ein Extrakt aus Prototypen für die Bundeswehr und der käuflichen GS 125. Am Vorabend des Endurobooms hätte Zündapp hier die Hardware gehabt in den Klassen 125 und 175 cm<sup>3</sup> japanischen Konkurrenten Paroli zu bieten.

Baujahr: 1976 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 125 · PS: 26

Höchstgeschwindigkeit: 130



Leihgeber: Rolf Witthöft

## WERKS GS 125

In den Werksmaschinen für die Sechstagesfahrt 1976 manifestierte sich die Erfahrung von vier Jahrzehnten Geländesport. Leicht und schnell sowie wie durchzugskräftig und zuverlässig half die GS 125 dem Zündapp-Sextett unter Führung Rolf Witthöfts die Trophy zu gewinnen.

## KS 175 WC

Die KS 175 WC war das letzte Motorrad der Marke. Tests bewiesen die Spitzenstellung des Fahrwerks und des Motors. Ein gewöhnungsbedürftiges Getriebe sowie ein Preis nahe an japanischen Mittelklassemaschinen verhinderten echten Erfolg.

Baujahr: 1978 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 163 · PS: 17

Höchstgeschwindigkeit: 125



Leihgeber: Dirk Struve

## K 80

Zündapp hatte am deutschen Sonderweg der 80 cm<sup>3</sup>-Leichtkraftrad-Regelung mitgearbeitet. Doch Honda und Yamaha profitierten von der neuen Klasse. Dabei hatte man der 80 cm<sup>3</sup>-Zündapp endlich ein zeitgemäßes Schaltklauenge triebe anstelle des Ziehkeils spendiert.

Baujahr: 1982 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 78 · PS: 9

Höchstgeschwindigkeit: 80



Leihgeber: Dirk Struve

BREMEN  
ERLEBEN!



**3.-5. FEBRUAR 2017**  
**100 JAHRE ZÜNDAPP**  
**"VOM JEDERMANN**  
**ZUM WELTMEISTER"**

Leihgeber: Deutsches Fahrradmuseum



Baujahr: 1922 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 211 · PS: 2,25

Höchstgeschwindigkeit: 57

## Z 22

Zündapps Erstling, die Z 22, nahm konstruktive Anleihen bei britischen Levis-Modellen. Dadurch war der Zweitakter von Anfang an ausgereift. Die getriebelose Maschine übertrug ihre Kraft noch per Riemen an das ungefederte Hinterrad. Später folgte ein Getriebe.

Baujahr: 1965 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 49 · PS: 2,5

Höchstgeschwindigkeit: 40



Leihgeber: Jörg Hader

## M 50 „BERGSTEIGER“

„Bergsteiger“ lautmalte die Zündapp-Werbung zum robusten Mofa M 25 bzw. Moped M 50 mit dem Typcode „434“. Mit dem Zündapp-typischen Rohr-Druckgussrahmen wirkte sie in den 70er Jahren wie ein Fossil, doch Kenner liebten die leicht zu frisierende „Bergsteiger“.

Baujahr: 1965 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 49 · PS: 2,9

Höchstgeschwindigkeit: 40



Leihgeber: Oliver Weiss

## ROLLER R 50

Der Roller R 50 war aus einem 100er Prototyp „herunterentwickelt“ und besaß die Technik der Zündapp-Mokick- bzw. Kleinkraftradpendants. Im Slim-Style-Look der 60er Jahre blieb der R 50 mit überlegener Verarbeitung und Fahreigenschaften 20 Jahre lang im Programm.

## KS 50 SUPER SPORT

Die KS 50 Super Sport zeigte, dass Zündapp verstanden hatte auf Kundenwünsche sensibel zu reagieren. Die ungewöhnliche Kombination von Scrambler-Auspuff, roter Bank und Stummellenkern passte zum Trend der späten 60er Jahre.

Baujahr: 1967 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 49 · PS: 5,3

Höchstgeschwindigkeit: 80



Leihgeber: Thomas Kuhn

## KS 50 WC

Mit ihrer von den Zündapp-Outboardern stammenden Flüssigkeitskühlung startete die KS 50 WC einen Trend, dem andere Hersteller kleiner Zweitakter bald folgten. Die Flüssigkeitskühlung vermied das laute Kühlrippenschwirren und andere hochfrequente Motorgeräusche.

Baujahr: 1972 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 49 · PS: 6,25

Höchstgeschwindigkeit: 85



Leihgeber: Hans Werner Debus

## Z 300

Im Gegensatz zur Z 200 benötigten Z 300-Fahrer einen Motorradführerschein. Die Stabilität des aus geschmiedeten Doppel-T-Profilen erstellten Z 300 Rahmens übertraf herkömmliche Bauarten. Er bewährte sich auch bei den S-Modellen und im Rahmendreieck der späteren Derbyreihe.

Leihgeber: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin



Baujahr: 1929 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 298 · PS: 9

Höchstgeschwindigkeit: 90

## K 800

Eine bessere Laufkultur als die meisten Automobilmotoren bot die gediegene K 800. Sportfahrer waren hier an der falschen Adresse, doch als souveräne Reise- und Gespannmaschine hatte die K 800 nicht ihresgleichen. Die Seitenwagen für Zündapp kamen von Stoye aus Leipzig.

Baujahr: 1933 · Motorbauart: 4 Zyl.-Viertakt

Hubraum: 791 · PS: 22

Höchstgeschwindigkeit: 125/100 mit SW



Leihgeber: Harald Schübler

Baujahr: 1935 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 198 · PS: 7

Höchstgeschwindigkeit: 80



Leihgeber: Kulturstiftung Kornhaus  
Bild: Fotostudio Grundmeyer

## DL/DE 200

Technisch baugleich unterschieden sich die DE 200 und DL 200 nur durch den Chromschmuck an der DL. Beide Maschinen stehen am Beginn der „Derby“-Reihe. Die DE war nicht nur eine der preiswertesten Maschinen mit 200 cm<sup>3</sup>, sondern auch legendär zuverlässig.

Baujahr: 1937 · Motorbauart: 2 Zyl.-Viertakt

Hubraum: 598 · PS: 24

Höchstgeschwindigkeit: 140



Leihgeber: Carl Heinz Michaelis

## KKS 500

Die KKS 500 mit dem leichten Kastenrahmen und kopfgesteuerten Zweivergaser-Boxer bot eine agile Alternative zur famosen BMW R 5. Bei gleicher Leistung war sie RM 200,- billiger als die BMW, konnte aber nicht die Teleskopgabel der BMW bieten.

## DBK 250

Mit der Kombination aus dem leichten Kastenrahmen und dem Motor der DB 250 brachte die DBK 250 die Eleganz der von Richard Küchen gestalteten Zündapp-Linie und einen robusten Alltagsmotor in die 250er Klasse.

Baujahr: 1939 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 247 · PS: 8,5

Höchstgeschwindigkeit: 90



Leihgeber: Kulturstiftung Kornhaus

## DB 203 COMFORT

Die allradgedeferte DB 203 markierte mit der DB 234 den Endpunkt der zwanzig Jahre entstandenen „Derby“-Reihe. Sie war der Inbegriff des „Bauernmotorrades“, das auch ohne Pflege zuverlässig lief und Straßen wie Kraftstoffe aller Art verdaute.

Baujahr: 1953 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 198 · PS: 7

Höchstgeschwindigkeit: 85



Leihgeber: Kulturstiftung Kornhaus  
Bild: Fotostudio Grundmeyer

Leihgeber: Manfred Schneider



Baujahr: 1953 · Motorbauart: 2 Zyl.-Viertakt

Hubraum: 592 · PS: 34

Höchstgeschwindigkeit: 155/120 mit SW

## KS 601 SPORT

Die KS 601 Sport entstand 1951 als schwere Gespannmaschine. Ihr Motor entsprach der KS 600 von 1941, war aber noch durchzugskräftiger und wies zwei Vergaser auf. Das robuste Chassis mit Teleskopfederung war hartem Gespannbetrieb jederzeit gewachsen.

Baujahr: 1957 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 198 · PS: 10

Höchstgeschwindigkeit: 90



Leihgeber: Oliver Weiss

## BELLA R 203

Erstmals an einer Zündapp verwendeter Metallic-Lack – noch dazu eine Zweitfarbenlackierung als Alternative – dokumentierten den farbenfrohen der späten 50er Jahre. Eine schmuckvolle Ausstattung ergänzte die robuste Technik des fahrtwindgekühlten (!) Bella-Rollers.

## COMBINETTE 429

Zwei Farben, zwei Plätze, drei Gänge und eine für Soziefahrt einstellbare Federung machten 1958 die Combinette 429 zum perfekten Soziesmoped. Hochwertige Mopeds und 50er retteten Zündapp über die Jahre zwischen Rollerwelle und Motorradboom.

Baujahr: 1958 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 49 · PS: 1,6

Höchstgeschwindigkeit: 40



Leihgeber: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin

## TROPHY 250 SE (502)

Drehmomentstark und dabei leicht, profilierte die Trophy das Erbgut der Zündapp-GS-Modelle. Für die US-Kundschaft strahlte das Metallic-blau und es gelang die Adaption eines elektrischen Anlasses. Als „Super Sabre“ in den USA ein großer Erfolg.

Baujahr: 1961 · Motorbauart: 1 Zyl.-Zweitakt

Hubraum: 245 · PS: 14,5

Höchstgeschwindigkeit: 110



Leihgeber: Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin