

ZN

Die Zündapp.net Forumszeitung

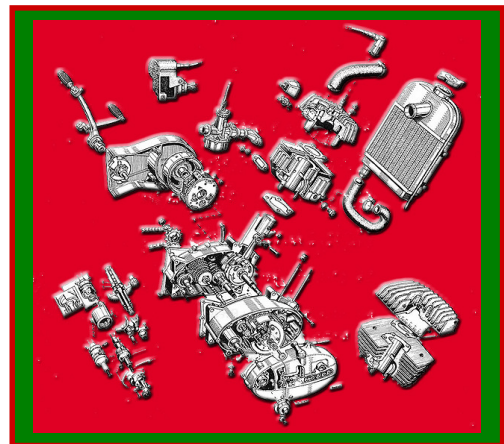
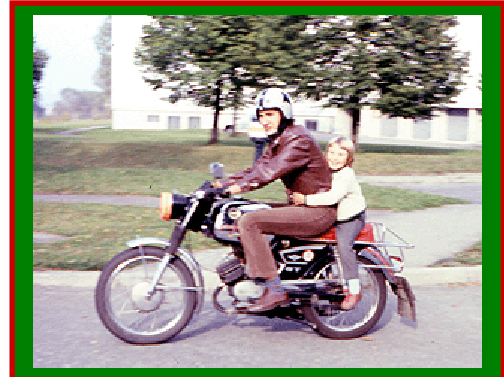
Zündapp - Mopeds Eine Erfolgsstory Teil VI

Young-Generation unsere jungen Mopedfreunde

Menue mit 5 Gängen

Der Forums- Fotokurs

Interne
Forumszeitung
Ausgabe
März 2010



Inhalt

Seite 3	Wahl zur schönste Zündapp
Seite 4-6	Zündapp Erfolgstory Teil 6
Seite 7-10	Young Generation – unsere jungen Mopedfreunde
Seite 11-15	Menue mit 5-Gängen
Seite 16-21	Reisebericht „MC Rückenwind“
Seite 22	Treffeninfo
Seite 23-25	Rasselbande 1955
Seite 26-30	Fotokurs
Seite 31	Forumnews
Seite 32	Termine
Seite 33	Pinwand





im Monat Februar 2010



**Wir gratulieren dem Besitzer des schönsten
Motorrads im Monat 02.2010**

Fahrzeugbesitzer: c.Ringe

Norma Luxus

Baujahr: 1953-55

Motor: 1Zylinder Zweitakt

Leistung: 8,3 PS

Höchstgeschwindigkeit: ca. 85km/h



**Wir gratulieren dem Besitzer des schönsten
Kleinkraftrads im Monat 02.2010**

Fahrzeugbesitzer: Firlefranz

RS 50 Behördenausführung

Baujahr: 1970

Motor: 1Zylinder Zweitakt

Leistung: 4,6 PS

Höchstgeschwindigkeit: ca. 85km/h



**Wir gratulieren dem Besitzer des schönsten
Mokicks im Monat 02.2010**

Fahrzeugbesitzer: AlexB

R 50

Baujahr: 1964

Motor: 1Zylinder Zweitakt

Leistung: 2,6 PS

Höchstgeschwindigkeit: ca. 40km/h



**Wir gratulieren dem Besitzer des schönsten
Moped/Mofa im Monat 02.2010**

Fahrzeugbesitzer: Firlefranz

Combinette 405 Behördenausführung

Baujahr: 1956

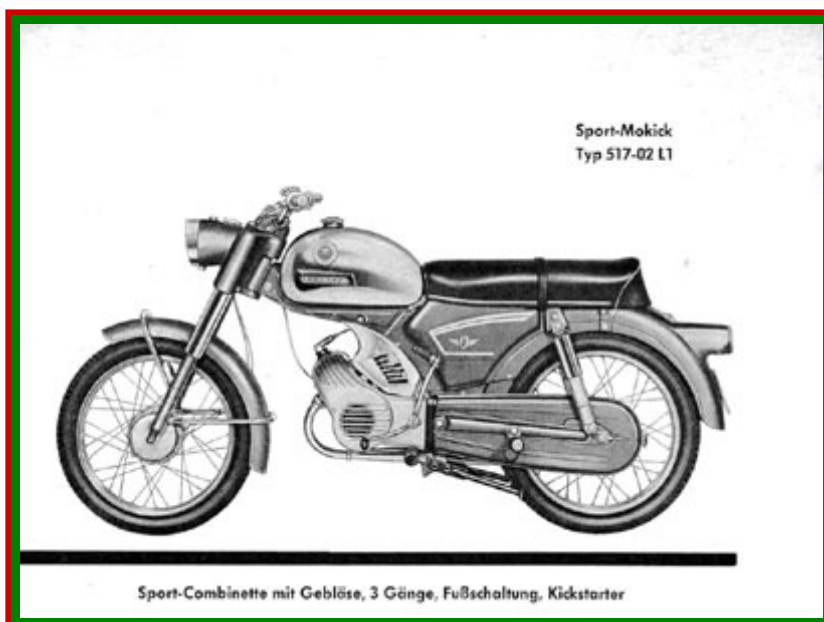
Motor: 1Zylinder Zweitakt

Leistung: 3 PS bei 70ccm

Höchstgeschwindigkeit: ca. 40km/h

Zündapp - Mopeds eine Erfolgsgeschichte

Die Firma Zündapp setzte auf Sportlichkeit in der Produktpalette der Combinetten und brachte so die Modellreihe der Sportcombinetten auf den Markt. Diese Reihe begann mit dem Modell 510, welche es nur als Kleinkraftrad gab. Das Modell unterschied sich gegenüber den bisherigen Combinetten durch einen Rahmen ohne Durchstieg und somit angelehnt an den optischen Look eines Motorrads. Bei den Jugendlichen, der Zielgruppe kamen die neuen Modell gut an und so entschloß man sich auch eine Mokick-Version dieser erfolgreichen Sportmopeds auf den Markt zu bringen. Mit der Baureihe 515 wurde also eine Mokickversion erstmals auf den Markt gebracht, die eine Erfolgsgeschichte begründen sollte. Jedoch war diese Modellversion den Zündappleuten immer noch nicht sportlich genug und so entschloß man sich, der Combinette ein neues Aussehen zu verschaffen. Es wurde eine neue Modellreihe konzipiert, welche einen niedrigen und etwas gestreckten Rahmen bekommen sollte. Die Baureihe 517 war geboren. Da der Name Combinette aber für solch eine sportliche Maschine zu altbacken war, ließ man nur das „C“ der Combinette und setzte die Kubikklasse „50“ und die Ausführung „Sport“ als Namen fest. So war der Name C 50 Sport von nun an ein Synonym für die Einstiegsklasse der Sportmopeds.



Im Vergleich gut zu erkennen, der etwas niedrigere und gestreckte Rahmen der Modellreihe 517

Sport-Mokick
Typ 517-02 L1



Sport-Combinette mit Gebläse, 3 Gänge, Fußschaltung, Kickstarter

Sport-Mokick
Typ 517-02 L5
Modell 1968



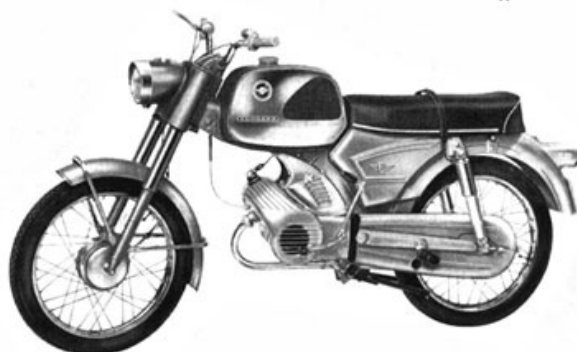
C 50 Sport mit Gebläse, 3 Gänge, Fußschaltung, Kickstarter

Sport-Mokick
Typ 517-02 L8



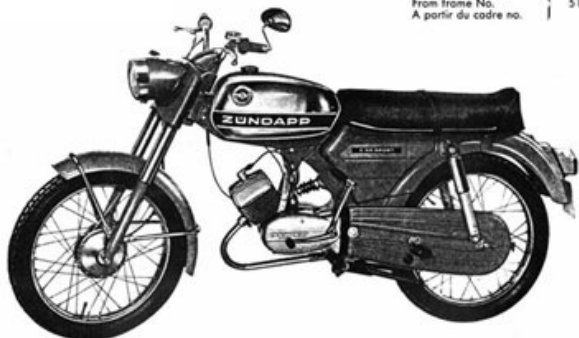
C 50 Sport mit Gebläse, 3 Gänge, Fußschaltung, Kickstarter

Sport-Mokick
Typ 517-02 L8



C 50 Sport mit Gebläse, 2,85 PS, 3 Gänge, Fußschaltung, Kickstarter

C 50 Sport Typ 517-21LA,
Ab Fahrgestell-Nr. 5 841 035
From frame No. | 5 841 035
A partir du cadre no. |



C 50 Sport, 40 km/h

2,9 PS, 3 Gänge, Fußschaltung
2,9 HP, 3-speed, gear change shaft
2,9 CV, 3 vitesses, arbre de sélecteur au pied

C 50 Sport Typ 517-21LA,
ab Fahrgestell-Nr. 5 841 035-5 878 071



40 km/h, 2,9 PS, 3 Gänge, Fußschaltung



C 50 Sport Typ 517-211B,
ab Fahrgestell-Nr. 5 878 072



40 km/h, 2,9 PS, 3 Gänge, Fußschaltung, Schleifenunterzüge, Einzel-Super-Cockpit

Sport-Mokick
Typ 529-010



C 50 Sport mit fahrtwindgekühltem Motor, 2,13 kW (2,9 PS), 3 Gänge,
Fußschaltung, Kickstarter, Super-Einzel-Cockpit mit Tachometer

Sport-Mokick
Typ 529-010



C 50 Sport mit fahrtwindgekühltem Motor, 2,1 kW (2,9 PS), 3 Gänge, Fuß-
schaltung, Kickstarter, Super-Einzel-Cockpit mit Tachometer

ZUNDAPP

Mit der Modellreihe
529-010 endete die
Produktpalette der C 50
Sport Mokicks.



Young Generation - unsere jungen Mopedfreunde

Hi,
ich heiße Fabian, bin 14 Jahre alt und wohne in Zeven das liegt zwischen Bremen und Hamburg.



Meine erste Zündapp !

**Hier stellt sich unser
Forumsfreund „Zündapp Z125“
vor.**

Ich bin immer bei meinen Kumpels mit einer Hercules gefahren und so war für mich klar, mein erstes Fahrzeug sollte eine Hercules werden.

Als ich dann bei Ebay eine Hercules gefunden habe, hat mein Vater gesagt so Schrott kommt uns nicht auf den Hof. Ich sollte mir lieber eine Zündapp kaufen. Nun gut, ich habe bei Ebay gesucht und eine ZX 25 gefunden. Ich wurde sofort mit dem Zündappvirus infiziert als ich sie hatte



So sieht die heute aus.
Dann habe ich dieses Forum
entdeckt und mich sofort
angemeldet.





Danach war erstmal einige Monate Ruhe.
Aber dann habe ich bei Ebay eine ZL 25 entdeckt, die war total kaputt.
Für 15€ habe ich sie dann gekauft



In der Zeit als die ZL 25 Restauration lief, war in unserem Forum eine ZX 25 Baujahr 82 zu verkaufen und weil ich nicht nein sagen konnte, habe ich diese Maschine auch noch gekauft.



Als ich dann die ZL 25 fertig hatte, habe ich bei Ebay eine ZA 40 mit 2 Chinaroller zusammen in einer Aktion gesehen. Den Verkäufer habe ich dann angeschrieben und ihm vorgeschlagen die Roller zu behalten. Ich wollte nur die Zündapp haben. So dann habe ich auch noch eine ZA 40 gekauft. Das ist mein kleiner Verlauf mit den Zündapp's, wir haben noch mehr Zündapp's, aber die gehören meinem Vater.

**Hier stellt sich unser
Forumsfreund „Bergsteiger M 50“
vor.**



Ich bin durch mein großen Bruder
auf das Thema Oldtimer
gekommen. Er fährt eine Kreidler
Florett K54/OMB. Ich fahre selbst
eine Zündapp M50



Hier stellt sich unser Forumsfreund „Bergsteiger M 25“ vor.

Hallo Zündappfreunde,

ich bin Sebastian 16 Jahre alt und komme aus der schönen Pfalz genauergesagt aus Hettenleidelheim . Die Zündapp Leidenschaft hat bei mir im Jahr 2007 angefangen . Damals an einem schönem Sommermorgen fragte ich meinen Vater ob er so ein altes Moped kennt . Mein Vater (früher selbst Besitzer von vielen Zündapps u.a. ZD 20 , Bergsteiger ...)sagte , klar natürlich kenn ich so ein altes Moped . Eine Woche später besaß ich dann meine erste Zündapp Bergsteiger M25 von 1973 .Mein Vater hatte sie im Nachbarort in einer Garage unter einem Teppich entdeckt .



Nach und nach fing ich an sie zu restaurieren .Bis sie fertig war vergingen 4 Monate . Ich finde für die erste Restauration kann sie sich sehen lassen . Ungefähr ein halbes Jahr verging und ich hatte die nächste M25 im Schuppen stehen . Sie war von 74 mit 4000 km und im erstaunlich guten Originalzustand .



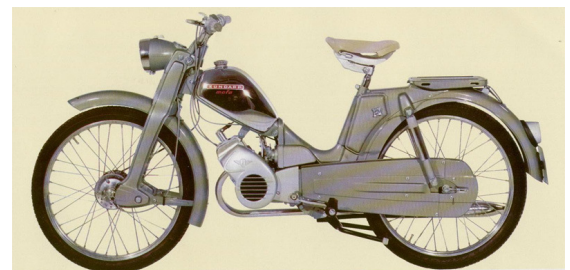
An einem Wochenende hatte ich einem guten Schulfreund meines Vaters geholfen seinen Rasen zu mähen .Er erzählte mir viele Mopedgeschichten von früher . Aus Neugier fragte ich dann ob er die Mopeds (Zündapp Bergsteiger M25 , DKW Hummel Standard und DKW Hummel Luxus) noch besitze . Wir gingen auf den Boden seiner Halle und ich fand alle drei in einem erbärmlichen Zustand . Ich war natürlich Feuer und Flamme und wollte sie unbedingt haben . Ein echter Scheunenfund Ich kaufte sie ihm für wenig Geld ab .



Mein Vater hatte die Hoffnung bei der Dkw schon aufgegeben , aber das war mir egal . Ich war stolz eine besitzen zu dürfen . Nach ca . 6 Monaten war es soweit . Ich konnte die erste Probefahrt unternehmen . Und sie lief wirklich erstaunlich gut für 25 Jahre Dornröschenschlaf . Wer den Restaurationsbericht sehen möchte : unter dkw hummel bj.58 findet ihr ihn . Danach fing ich an die Bergsteiger zu Restaurieren . Auch sie hab ich wieder zum leben erweckt . Mittlerweile besitze ich noch eine Bergsteiger die diesen Sommer gemacht wird . Außerdem noch eine Super Combinette , eine NSU Quickly S , Bergsteiger M50 und mit meinen Vater eine Rixe RS 50 Export de Luxe Super .

Für alle die noch Fragen haben können gerne Kontakt mit mir aufnehmen .

Viele Grüße
Sebastian



ZUNDAPP



MENÜ MIT FÜNF GÄNGEN

Zündapp-Fünfgang-Motoren sezirt

Mitte der 60er Jahre setzte in der 50 cm³-Schnapsglasklasse ein erbitterter Wettkampf um höhere Motorleistungen ein. Jeder Hersteller wollte im aufstrebenden Kleinkraftrad-Segment das schnellste und stärkste Fahrzeug anbieten, bei den Leistungsangaben übertrafen sich die Anbieter noch in den Nachkomma-Stellen. Im Unterschied zu den ersten Kleinkrafträdern von Zündapp, die als genügsame Arbeitsweg-Fahrzeuge konzipiert waren, sollten bald die „jungen Wilden“ auf leistungsstarken 50 cm³-Kleinkrafträdern das Bild bestimmen.

Bei den KS 50 der 50er und frühen 60er Jahre mit ihrer auf Drehmoment ausgelegten Leistungscharakteristik hatten Drei- und Viergang-Getriebe vollauf genügt, jetzt verlangten kontinuierlich steigende Motorleistungen nach einem Fünfganggetriebe. Die Motoren erreichten immer höhere Drehzahlen, das Drehmoment sank. Der Blick zu den Mitbewerbern nach Kornwestheim und Schweinfurt zeigte, dass schon im Hinblick auf den hart umkämpften inländischen Markt kein Weg an fünf Gängen vorbei führte.

Mit diesem Artikel soll ein besseres Verständnis der Ziehkeil-geschalteten Zündapp-Fünfgangmotoren vermittelt sowie typische Schwachpunkte aufgezeigt werden. Den Lesern, die ihren Motor selbst überholen möchten, wird ein kleiner Leitfaden an die Hand gegeben, wie bei der Schadens-Diagnose und Instandsetzung vorzugehen ist. Die unterschiedlichen Zylinder Ausführungen, Leistungsvarianten und Kühlungsarten (Zwangsgebläse, Fahrtwind, Wasserkühlung) werden in diesem Beitrag nicht berücksichtigt.

Im Zuge der ständig steigenden Leistung bei Kleinkrafträdern brachte Zündapp 1965 sein erstes Kleinkraftrad mit Fünfgangmotor heraus, eine KS 50 Super SL. Die ersten Fünfgangmotoren hatten noch die Typenbezeichnung 283, ab 1968 lautete die Typenbezeichnung dann 284. Diese beiden Typenschlüssel sind kennzeichnend für alle Zündapp-Fünfgangmotoren mit 50 cm³, die bis 1979 in Kleinkrafträdern Verwendung fanden, zuletzt in der Zündapp KS 50 WC TT. Eine Sonderstellung nimmt die Zündapp GTS 50 mit gedrosseltem



Frühes Exemplar des Zündapp-Fünfgang-Motors (Typ 283).

Fünfgangmotor Typ 284 ein, der vom Getriebe her mit den Kleinkraftträdern identisch ist. Die GTS 50 wurde mit diesem Motor von März 1980 bis April 1984 gebaut.

Von 1965 bis 1976 waren die 283/284er-Motoren noch mit silberfarbenen Motordeckeln ausgestattet, bei insgesamt rundlich gehaltener Motorform. Ab 1976 wurden die Motoren vom Erscheinungsbild eckiger, die Seitendeckel schwarz. Trotz der modernen Optik änderte sich am Getriebe fast nichts.

Bei den von 1968 bis etwa 1970 gebauten Fünfgangmotoren kam eine Pleuellänge von 85 mm zum Einsatz, die in den Motoren des Typs 283/284 bis Motornummer 4749838 verbaut wurde. Ab dann bekamen die Fünfgangmotoren den Typenschlüssel 284 und mit diesem später ein 91 mm langes Pleuel. Das Verhältnis von Bohrung und Hub blieb jedoch trotz unterschiedlicher Pleuellänge immer unverändert bei 39 zu 41,8 mm. Folglich kann jeder Zylinder eines Motors mit 85 mm-Pleuel ohne weiteres mit einem anderen Pleuel auf die neue Pleuellänge von 91 mm umgebaut werden. Die größere Pleuellänge wird durch einen höheren Sitz des Pleuelbolzens im Pleuel ausgeglichen. An den Steuerzeiten ändert sich dabei nichts.

Für Pleuelwellen mit 85 mm-Pleuel sind noch Reparatursätze verfügbar, dagegen sind passende Pleuel in guter Qualität nur noch sporadisch aus Restbeständen zu haben.

Bei der Restaurierung eines Motors mit 85 mm-Pleuel kann nicht auf Nachbau-Pleuel zurückgegriffen werden; hier gilt es, die Pleuel instand zu setzen. Pleuel mit 91 mm-Pleuel sind als Nachbau in unterschiedlichster und teilweise sehr schlechter Qualität erhältlich. Natürlich gilt auch hier, dass die günstigste Pleuel meist nicht die beste ist. Oft sind Pleuel nicht ausreichend tief gehärtet, unruhig verpresst oder sehr schlecht gewuchtet, was geringere Laufleistungen und starke Vibrationen zur Folge hat.

In den letzten Motoren der KS 50 WC TT baute Zündapp ein Pleuelsatz mit 91 mm ein, der oben geführt wurde. Hier wird das Pleuel also im Pleuelbolzen geführt, unten in der Pleuelwelle sind



▲ Pleuel mit unterschiedlicher Pleuelhöhe zur Anpassung der abweichenden Pleuellänge.



▲ Pleuelwellen mit obengeführtem Pleuel (li.) bzw. untergeführtem Pleuel.

Beim Pleuel sollten nur Qualitätsprodukte namhafter Hersteller in Frage kommen. ▼



Die Pleuel mit allen Bauteilen.

keine Anlaufscheiben, und das Pleuelauge ist breiter gehalten. Durch ihre „Kopplastigkeit“ gelten diese Pleuel als träge und wenig drehfreudig. Generell ist zu empfehlen, bei einer Instandsetzung das 85 mm-Pleuel gegen ein 91 mm-Pleuel in untergeführter Ausführung zu wechseln.

Leider haben einige wenige Zündapp-Modelle einen dritten Pleuelkanal in der Pleuel-Rückseite. Diese Pleuel gibt es ausschließlich für 85 mm-Pleuel, die passenden Pleuel von Mahle oder Pleuel-Schmidt sind heute nur noch mit Glück zu bekommen. Für 91 mm-Pleuel sind die originalen Mahle-Pleuel in allen Größen jederzeit lieferbar. Natur-

lich wird auch hier eine große Anzahl an Pleuel angeboten, doch sollte man sich durch die geringe Preisdifferenz nicht zu unnötigen Risiken verleiten lassen.

Am Getriebe hat sich im Grunde, abgesehen von Pleuelwelle und Pleuelbetätigung, nichts geändert. Der Pleueldruckstift wurde ab Motornummer 4813450 mit einem Pleuel-Lager versehen; Tausch oder Umrüstung in beide Richtungen ist ohne weiteres möglich. Der Aufbau der Pleuel und ihrer Bauteile sowie der Unterschied in der Lagerung des Pleuelstiftes sind auf der obenstehenden Abbildung sehr gut zu erkennen.

Bei der Kupplungs-Instandsetzung werden immer wieder Kupplungs lamellen verwendet, deren Tragschicht aus Stahl ist. Ursprünglich wurden diese Beläge jedoch nie in Kleinkraftträdern verbaut; hier kamen ausschließlich Beläge ohne Trägerplatte zur Anwendung, die nur aus dem eigentlichen Belagmaterial gepresst sind. Bei Verwendung der Beläge mit Stahlkern arbeiten sich diese in den Kupplungskorb ein und beschädigen ihn, was auf Dauer ein Klemmen der Kupplung zur Folge hat. Die Trennscheiben sind in den seltensten Fällen verschlissen und können fast immer weiterverwendet werden. Das Kupplungsritzel sowie dessen Haltescheibe sind auf Rattermarken und Verschleiß zu prüfen, hier sind die Spitzen der Haltescheibe meist ausgearbeitet. Die Kupplungsfedern sollten immer getauscht werden.

Die Getriebeteile sind unter den 283/284er-Motoren variabel austauschbar, ebenso die Motorgehäuse. Lediglich das Primärrad auf der Kurbelwelle und der Kupplungskorb sind paarweise gefertigt und dürfen nicht getauscht werden. Falls hier doch einmal etwas einzeln getauscht werden muss, ist das Tragbild der Zahnräder mittels Farbmarkierung zu prüfen!

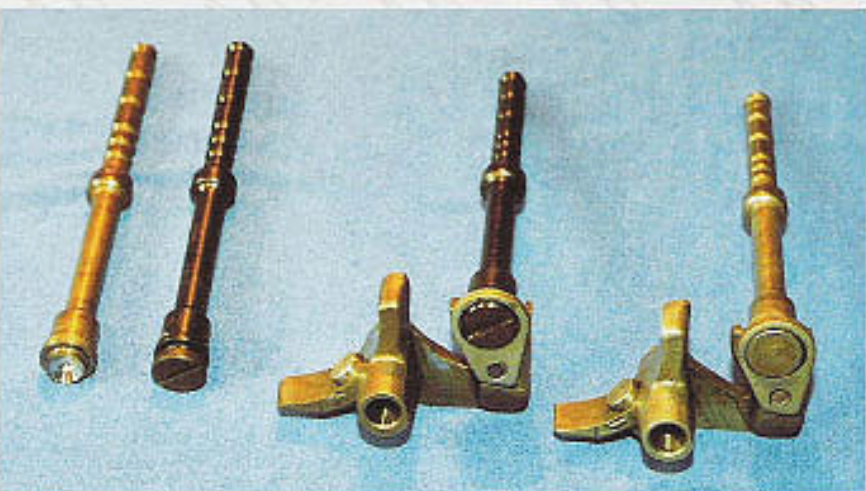


▲ Die Einzelteile des Getriebes.



◄ Ziehkeil mit deutlichen Gebrauchsspuren, dahinter als Neuteil.

(v.l.n.r.): Aufgebohrter Original-Ziehkeil, Ziehkeil neu, geschraubte Ausführung, reparierter Ziehkeil komplett, Original alte Ausführung, vernietet. ▼



Das Zündapp-Getriebe ist ausgesprochen robust gebaut.

Das Zündapp-Getriebe selbst ist sehr standfest, Schäden an den Zahnrädern sind nur in den seltensten Fällen zu sehen. Gelegentlich tritt an der Getriebehauptwelle Pitting an den Zahnflanken des vierten und fünften Gangs auf. Hier lohnt es schon einmal, genauer nachzuschauen.

Ein echtes Verschleißteil ist dagegen der Ziehkeil mit dem zugehörigen Schaltautomat. Wer hier mit schwerem Fuß und roher Gewalt schaltet, wird oft in die Verlegenheit kommen, diese Teile austauschen zu müssen. Im Schadensfall sollten auch die Schaltkugeln und die Nuten in den Gangrädern mit kritischem Blick gegutachtet werden.

Übrigens sind Schäden an Zündapp-Motoren erfahrungsgemäß fast immer auf gewaltsames Einwirken oder nicht fachgerechte Montage zurückzuführen.

Die Ziehkeile sind problemlos als Ersatzteil lieferbar. Wer die alte Ausführung hat, muss diese am Ende aufbohren und durch die geschraubte Ausführung ersetzen. Das Gleitstück ist vernietet und kann fast immer weiterverwendet werden, die Nietung muss nicht geöffnet werden. Da diese Teile gehärtet sind, werden zum Aufbohren eine Drehbank und HM-bestückte Bohrer benötigt.

Der Schaltautomat sollte im Rahmen einer Revision immer geöffnet werden, um ihn zumindest zu überprüfen. Hier

brechen im Inneren gerne die Schaltklinken, auch die Rückholfeder bricht mitunter oder arbeitet sich an den Spitzen aus. Beide Bauteile sind ausgesprochen preiswert und ohne weiteres zu beschaffen; ein Austausch ist auch hier ratsam.

Auf der Schaltglocke läuft die Führung des Ziehkeils; wer hier wie vorher beschrieben schaltet, wird an dieser Stelle eine ausgearbeitete Nut oder sogar Ausbrüche finden.

Ein typischer Schaden tritt immer wieder an der Verzahnung der Schaltwelle auf. Ursache ist ein nicht richtig verschraubter Schalthebel, der schnell für eine blanke Welle ohne Verzahnung sorgt. Bei Reparaturversuchen an diesem Bauteil sind dem Erfindungsreich-

tun offenbar keine Grenzen gesetzt – von angeschweißten bis hin zu durchbohrten Wellen kann man hier auf jede Art von Murks stoßen.

Ein weiterer ärgerlicher Defekt, der im Laufe der Jahre vermehrt anzutreffen ist, hat nichts direkt mit der Schaltung zu tun: Der Ziehkeil läuft auf einem Führungsbolzen, der fest im rechten Gehäusedeckel sitzt und im mittleren Gehäuseteil gelagert wird. Schon beim Kauf ist darauf zu achten, ob die Bolzenaufnahme im rechten Deckel Risse aufweist. In diesem Fall muss ein neuer Deckel beschafft oder der vorhandene sehr aufwendig instandgesetzt werden. Außerdem ist davon auszugehen, dass dann auch das Loch für die Bolzenführung im mittleren Gehäuseteil ausgeschlagen ist. Dieser Schaden ist ein klares Indiz für wirklich größte Behandlung – oft sehen bei diesen Motoren Ziehkeil und Fußschaltwelle nicht besser aus! Wer ein solches Triebwerk im Internet für viel Geld ersteigert hat, kann sich darauf einstellen, dass der Kauf nicht die letzte Investition gewesen ist.

Generell sind die Zündappmotoren sehr robust, nur sind die letzten 25 Jahre auch an ihnen nicht spurlos vorüber gegangen. Manch einer erinnert sich bestimmt an die Geräusche, die ein Getriebe macht, wenn beim Stechenfahren gegen den 16-jährigen Nebenbuhler der Gang mal wieder nicht getroffen wurde. Hohe Kilometerleistungen oder übermüdete Do-it-yourself-Tuningversuche geben dem Triebwerk dann den Rest. Selbst ein äußerlich unversehrter Motor kann über die Jahre durch Kondensatbildung im Inneren völlig hinüber sein. Nur wer einen Motor gewissenhaft überholt, sorgsam pflegt und gutes Öl verwendet, wird am einzigartigen Klang der Schnapsglas-Klasse viele Jahre seine Freude haben.

Marco Wiebusch

Zündapp-Autor: Nach einer Ausbildung als Zweiradmechaniker hat Marco Wiebusch das Abitur erworben, danach Maschinenbau studiert und sich mit einem Zweirad-Fachgeschäft selbstständig gemacht. Neben dem Tagesgeschäft mit modernen Maschinen widmet sich der Zündapp-Spezialist mit Verliebe den Produkten aus der Münchener Zweiradtechnik.

Fa. Zweirad-Wiebusch
Am Wellbach 81
33609 Bielefeld
Tel. 0521-2081590
www.zweirad-wiebusch.de



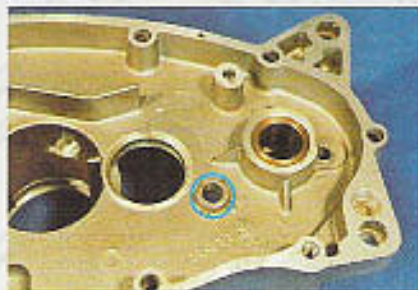
Beschädigte Führungsnut des Ziehkeils auf der Schaltlocke mit Druckmarken bzw. Ausbrüchen.



Verzahnung der Schaltwelle: Neuteil und ein verschlissenes, unsachgemäß repariertes Exemplar.



Die Bolzenaufnahme im rechten Seitendeckel darf keine Risse aufweisen.

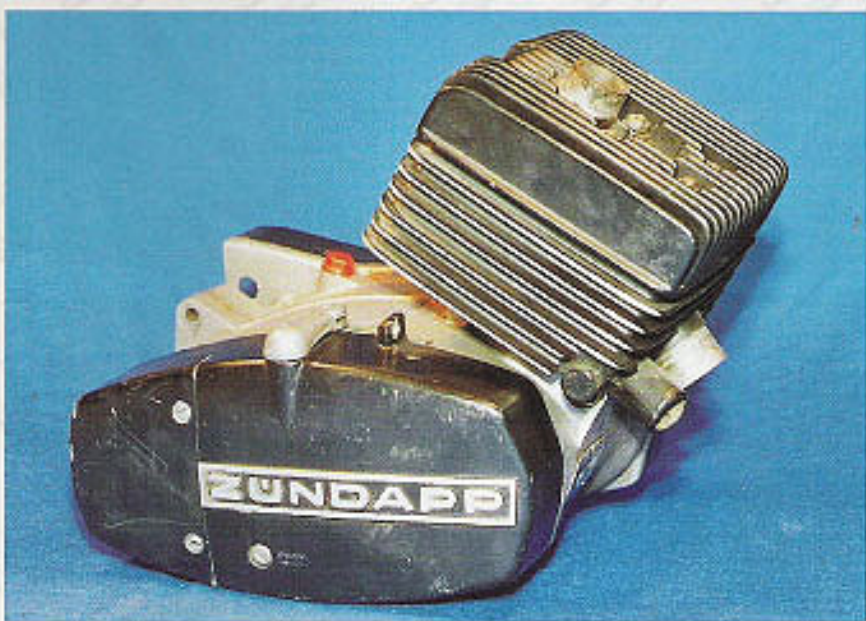


Das Loch für die Bolzenführung im mittleren Gehäuseteil darf nicht ausgeschlagen sein.



◀ Schaltwelle mit deutlichen Gebrauchsspuren, dahinter das verkupferte Neuteil.
Foto: Hagen Merx

Ab 1976 hatten die Motoren eine moderne, etwas kantige Optik. ▼



Wir danken unserem Forumsfreund „Marco W.“ für diesen hervorragenden Bericht

Logbuch zur Deutschlandtour des MC Rückenwind im Sommer 2009

Teilnehmer:

Matthias Schönhofen - (Zündapp C50 Super)

Thomas Mohn - (Zündapp C50 Super)

Daniel Müller - (Zündapp C50 Sport)

Martin Mohn - (Zündapp C50 Sport)

Oliver Jahn - Mitgliedanwärter (bestanden) - (Kreidler RMC)

Frank Metzler - Servicefahrzeug - VW Bus T3

TAG 1 - 20.09.2009

Durchfahrene Orte: Newel, Mayen, Dernbach1, Dernbach2 (Ludolfs), Olpe

Ziel der Tour waren folgende Orte: Newel - Dernbach (Ludolfs), Wolfsburg (VW T3 Werk), Berlin (Hauptstadt), Ronnys Opa (Dederstedt), Suhl (Simsonwerk), Nürnberg (Zündappwerk), München (Zündappwerk), Stück vom Schwarzwald, Kornwestheim (Kreidlerwerk)





Uhrzeit Steckenkilometer Notiz

06:40 0 Start der Deutschland Tour in Newel auf dem Klemensplatz

09:00 76 Olli bleibt im steilen Berg stehen. Nach mehrfachen gescheiterten Anfahrversuchen sagt er "Die zieht nit mehr. So ein Scheiß".

Darauf der Rat von Martin. Schalt doch mal in den ersten Gang (als Spaß gedacht). Und siehe da, es funktionierte!

09:40 93 Minis Fahrwerk zeit erste Schwächen. Einseitige Versteifung des Federbeins. Lockerte sich aber wieder im Verlauf der Tour.

09:50 103 Mätty latzt sich fast gut im Kreisel ab. Kann et Moped gerade noch abfangen. Wird dadurch aber zum "Final Destination" Mätty, da er ja den Tot übersprungen hat. Hat deshalb im Verlauf der Tour mehrfach Attacken auf Mitstreiter abgefeuert.

10:46 125 Olli's Kreidler zeigt erste Schwächen in Mayen. Kupplung rutscht durch. Während die einen auf dem MC D Parkplatz mit dem Schrauben beginnen sind Thomas und Martin auf der Suche nach einem Kreidler Sammler für eine eventuelle Ersatzteilbeschaffung. Dieser wurde auch gefunden (Durch Nachfragen in einer Honda Werkstatt). Grund der rutschenden Kupplung, lose Schrauben (wie beim Fahrer!). Der Kreidlersammler hatte aber sich aber per Handy gemeldet das er auch Teile im Falle eines defektes verkaufen würde. Also Ausfall gerade so abgewendet. "OP am offenen Herzen 1". Ollis Stimmung war auf dem Tiefpunkt.



14:30 176 Navigationsprobleme beim MC Rückenwind. Erstes Ziel der Tour waren ja die Ludolfs (Wohnsitz in Dernbach). Jedoch wurde von uns das falsche(!) Dernbach angesteuert. Somit mussten wir zum 30 km entfernten richtigen Dernbach den Kurs korrigieren.

15:50 206 Ankunft bei den Ludolfs. Leider war nur einer vertreten. Der etwas auf Speed gesetzte Manni. Der is wirklich so wie im Fernsehen. Hat auch per Handy Kontakt zu Ronny aufgenommen, der aus beruflichen Gründen nicht Teilnehmen konnte. Zitat Manni im Gespräch: "Kreidler war schon gut, aber Zündapp ist besser!". Un: "Bei den ersten 3 Gang Maschinen von Zündapp hat es beim einlegen des 3 Ganges immer so krrrrrrrrrrrr gemacht! Dat war Schrott."

18:30 266 Nach etwas Regen trocknet Martin seinen Sitz mit einem Tuch ab. Wird vom Team ermahnt solche Aktionen zu unterlassen.



18:52 267 Frank wird mit dem VW Bus T3 50 PS Diesel in Mindersbach bei Siegen geblitzt (Fast Unmöglich). Geschwindigkeit wird auf ca 70 km/h geschätzt. Was nahezu die Höchstgeschwindigkeit ist. RESPEKT und ANERKENNUNG vom Rest der Gruppe!

20:00 299 Frank wird zum erneuten Male aufmerksam gemacht das die Deutschlandflagge an seinem Fahrzeug fehlt.

20:50 312 Die letzten 3 Kilometer waren eine Vollcrosstrecke Mitten durch den Wald. Nur Matsch und Pfützen. Keine befestigte Strasse. NAVI hatte wohl einen Aussetzer.

Dachten wir würden auf dem Mond rauskommen! Auf dieser Strecke fliegt bei Müller der Krümmer ab. Moped hat den Belastungen nicht Stand gehalten.

21:15 315 Ollis Kreidler säuft mehrfach ab. Scheint als verfrage die Kreidler nur sommerliches Wetter. Neuer Zündkerzenstecker einer Zündappmotors rettet die Kreidler vor dem Ertrinken.

21:25 316 Müllers Krümmer fliegt erneut ab. Diesmal wurde er jedoch richtig befestigt.

23:00 346 Zelt wird bei Dunkelheit aufgebaut und die Gruppe geht schlafen.

TAG 2 - 21.09.2009

Durchfahrene Orte: Olpe, Warstein, Wolfsburg, Salzwedel

Uhrzeit Steckenkilometer Notiz

06:50 0 Abfahrt am 2ten Tag.

10:20 120 Letzten 30 Kilometer werden auf einer Kraftfahrtsstraße zurück gelegt (verboten für Mopeds.) Alle tanken außer Mätty. Zitat: "Ich hab noch halb voll, dat langt noch."

11:26 141 Mätty bleibt stehen. Grund: Na ratet Mal. Keine 20 KM später ist der Tank leer. Wohl ein bißchen verschätzt.

11:30 144 Olli winkt einem Rollerfahrer. Wird von der Gruppe klar und deutlich darauf hingewiesen solche sinnlosen Aktionen zu unterlassen.

16:00 281 Martin schläft zum wiederholten Male während der Fahrt ein. Schlägt fast ein Salto am Bürgersteig.

16:10 285 Erste Kiste Gummibärchen (1 Kg) ist leer.

17:20 318 Mini muss Krümmer neu befestigen. Auch Müller hat nun Sekundenschlafanfälle!

17:50 338 Ankunft in Wolfsburg.

Frank bringt mit rabiater Fahrweise die Kupplung des VW Bus an ihre Grenzen (Stank wie Sau). Ist wohl nur noch Automatik Auto gewöhnt.

22:00 401 Zelt wird bei Dunkelheit aufgebaut (Mitten im Wald) und die Gruppe geht schlafen.



TAG 3 - 22.09.2009

Durchfahrene Orte: Salzwedel, Berlin, Wittenburg

Uhrzeit Steckenkilometer Notiz

06:50 0 Abfahrt am 3ten Tag.

06:51 1 Frank zerlegt fast den VW Bus im Graben. Hat wirklich einen groben Harken geschlagen. (Sah aus als hätte er mim Bus eine 90 Grad Kurve hingelegt) Noch nicht richtig wach?

09:00 100 Mini's Kette zerfetzt oder nur vom Kettenrad gesprungen? Ergebnis: Kettenschloss gesprengt. Pitbull is back (Mini zeigt wieder erste Anzeichen von unkontrollierter Aggression gegenüber den Mitstreitern. Erinnerungen werden wach an den legendären Außerster auf der Tour nach England)

Mätty versucht vordere Birne neu auszutauschen. LötKolben erreicht aber nicht Betriebstemperatur, auch Reibungswärme brachte keinen Erfolg. Versuch gescheitert.

10:50 137 Ollis Kreidler vermeldet seltsame Geräusche aus dem Motorraum. Zitat Müller: "Hört sich an als wenn ma tiefgefrorene Fritten in de Friteuse schmeißt" (Un dat war wirklich so!). "OP am offenen Herzen 2" (Zylinder wurde abgeschraubt und Lager, Kolben etc alles überprüft) Ursache nicht gefunden. Zu diesem Zeitpunkt haben wir Olli noch ca 10 KM gegeben bis zum Ausfall. Ollis Stimmung auf einem erneuten Tiefpunkt. Ollis Kreidler läuft von da an noch max 40 Km/h schnell. Bekommt den Spitznamen "Rocket-Man" wegen des schnellen Tempos. Es folgt die Extremstrafe für die Kreidler. Sie wird von da an von Mini's Zündapp all steilen Berge hinauf geschoben!

12:00 160 MC Rückenwind erreicht das Brandenburger Tor für den anstehenden Fototermin.

18:30 265 Stuntman Olli wollte wohl einen Opel Corsa aufs Dach legen. Nach spektakulärem unkontrolliertem Bremsmanöver kam er gerade so neben dem Corsa zum stehen. Rest hat sich freck gelacht.

19:15 291 Erreichen des Camping Platzes. Zitat Mini: "Endlich Haare waschen" (Hat davon ja auch so viele!)



TAG 4 - 23.09.2009

Uhrzeit Steckenkilometer Notiz

06:50 0 Abfahrt am 4ten Tag.

09:30 89 MC Rückenwind gerät in erste Polizei Kontrolle. Bei manchen Maschinen wird der Ausfall der Lichtanlage bemängelt. Alle können weiter fahren.

09:55 99 Mini's Kupplungszug reißt

10:20 108 Ankunft bei Ronny's Opa und Oma in Dederstedt. Olli startet direkt wieder mit dem Schrauben (Leistungsverlust und Licht-Komplettausfall) Mätty repariert seine Vorderlampe. Alle anderen genießen den Kartoffelsalat und die Würstchen. (Vielen Dank nochmal dafür!) Ronny, was war da nochmal mit dem Schweineschmalz in deiner Kindheit? (Jaja, die kleinen Knötchen ...)

13:10 109 Mini: Komplettausfall des Motors nach nicht einmal 1er Minute Fahrzeit seit Ronnys Opa. Grund Zündkerze defekt. Nach Austausch funktioniert wieder alles einwandfrei.

13:55 125 Olli Vergaserausbau/-reinigung und Auspuff Reinigung auf der Suche nach dem Leistungsverlust. Zitat Olli beim absoluten Stimmungstief auf der Tour: "Wenn et dat hier wie nit iss, dann mach ich Feierabend!"

Zur Info. Ab diesem Zeitpunkt ist sie gelaufen wie Schmitts Katz

20:15 277 Ankunft beim Simson Werk in Suhl.

Nachdem wir letztes Jahr bei Jiggsaw gezeltet haben war er diesmal im Simsonwerk vertreten.

Da kam einer der aussah wie Quasimodo und führte Martin und Frank in die Katakomben des Simsonwerkes. War echt ein merkwürdiger Typ. Wollte eine "getunte" Simson für 1000€ anbieten, aber Abstieg von Zündapp auf Simson war unmöglich!

20:45 287 Martin muss vordere und hintere Birne austauschen. Müller: Kabel des Hinterlichts im Radlauf durchgescheuert von den Strapazen der letzten Tage.

22:00 307 Ein Fahrer unserer Gruppe (Name wird nicht genannt) haut trotz Aufruf der Polizei "Halt, stehen bleiben" (Da kein Licht funktionierte) ab. Polizei folgte nicht. Wir mussten an diesem Abend noch Kilometer schrappen, daher konnten wir nicht anhalten :-). Priorität hatte nunmal die Tour und sonst nichts.

22:50 343 Ende des Tages. Wildes Campen bei Coburg

23:00 343 Jetzt beginnt die Phase von "Final Destination" Mätty. Erste Aktion, er versucht Frank mit einem gezielten Schlag mit der Heckklappe des VW Bus auf den Kopf außer Gefecht zu setzen. Doch Frank kann weiter machen. Somit hat auch er den "Tourtod" übersprungen.

00:30 343 Wieder schlägt "Final Destination" Mätty zu. Während Martin seinen kleinen Finger der Gashand im Türrahmen hält fällt Mätty nichts besseres ein als diese Mal zuzuschlagen. Tür fällt komplett ins Schloss. Nach einem lauten Schrei und viel Wasser zur Kühlung ist aber auch dieser Anschlag erfolglos.

Durchfahrene Orte: Wittenburg, Dederstedt (Opa von Ronny), Suhl (Simson Werk), Coburg





TAG 5 - 24.09.2009

Durchfahrene Orte: Coburg, Nürnberg, Pfaffenhofen
Uhrzeit Steckenkilometer Notiz

06:50 0 Abfahrt am 5ten Tag.

09:30 41 "Final Destination" Mätty versucht Müller von der Straße zu drängen. Dieser kann gerade so noch abfangen. Also überspringt auch er den "Tourtod" 10:00 71 Mini muss Krümmer nachziehen. Müller hintere Bremse nachstellen.

10:25 82 Historisches Ereignis. "Final Destination" Mätty schläft vor Ampel während(!) dem Fahren ein und rammt Mini (erster Crash zwischen Mopeds), der bei rot stehen geblieben ist. Ergebnis. Nummernschild von Mini nur noch auf einer Seite zu lesen, sonst aber alles ok.

12:20 139 MC Rückenwind erreicht ehemaliges Zündappwerk in Nürnberg. Leider alle Gebäude bis auf eines abgerissen. Jetzt besitzt Bosch Rexrot das Gelände.

13:20 157 Martin muss Kupplungszug tauschen.

Mini tankt 1 Liter Sprit neben(!) sein Moped un merkt et erst durch Rufe seiner Mitstreiter. (Doll oder wat?)

17:00 267 Olli und Mini fummeln ca 1,5 Stunden an der Kreidler-Elektrik rum, um das Problem der Elektrik- Komplettausfalls in den Griff zu bekommen. Ergebnis nach 1,5 Stunden. Olli hat sich einen elektrischen Stuhl gebaut. Jedes mal wenn er sein Moped berührte gabs einen Stromschlag. (Die ersten Meter die er nach der "Reparatur" gefahren ist sahen echt lustig aus, da er nur rumgezuckt hatte.) Folge: Alle gelegten Kabel mussten wieder durchtrennt werden, sodass er sein Moped wenigstens wieder anpacken konnte.

19:30 297 Ankunft in einem Gästehaus ca 40 KM vor München. Es hatte die letzten 4 Fahrstunden durchgehend geregnet und alle waren durchnass (sintflutartige Regenfälle). Historisches Ereignis: Es war das erste Mal das eine feste Unterkunft aufgesucht wurde (Auf Drängen von Martin, die anderen hätte ja im Zelt auf der Wiese vor dem Gästehaus schlafen können, dass wollte dann aber niemand.) Als Ronny davon per Handy erfährt, Antwort: "Ihr Weicheier" Daraufhin Mätty's Konter: "Die Pussy soll et Maul halten. Den hätt schon längst wat im Auge gehabt un im Bus gesessen!"

ZÜNDAPP

TAG 6 - 25.09.2009

Durchfahrene Orte: Pfaffenhofen, München, Ulm, 50 KM hinter Ulm irgend so ein Kaff
Uhrzeit Steckenkilometer Notiz

07:00 0 Abfahrt am 6ten Tag.

09:30 44 MC Rückenwind erreicht ehemaliges Zündappwerk in München.

11:00 74 "Final Destination" Mätty rutscht fast in Olli. Crash gerade so verhindert.

13:40 135 Frank fährt Müller mit dem Busanhänger über den Fuß!

14:30 141 Mohn erneuert Schaltungszug und befestigt Vergaser neu (1,5 Stunden Reparatur) Mätty füllt Getriebeöl nach. Olli guckt zum vierten Mal(!) nach der Elektrik seiner Kreidler. Mit einem neuen Kabel aus einem OBI Laden geht es erneut ans Werk. Kabel für Dauerlicht werden verlegt (1,5 Stunden) und es funktionierte tatsächlich!

15:30 180 Auch Müller winkt einem Rollerfahrer. Zitat: "Hab gemeint dat wär ein Motorrad gewesen". Ausreden werden in Bezug auf dieses Thema nicht geduldet!

20:30 245 Lustigstes Ereignis der Tour. MC Rückenwind macht halt bei einer Pizzeria. Mini fragt Martin was er denn bestellt. Antwort "Pizza Mexican". Mini "Die will ich auch". Als die Bedienung dann kam (war jung, hatte eine wirkliche grosse Oberweite und ein tiefes Dekoltee) bestellt Mätty zuerst "Pizza Hawaii", dann Martin "Pizza Mexican". Als nächstes war Mini an der Reihe. Der hatte jedoch nur Augen fuer die großen Brüste der jungen Dame. Seine Bestellung hörte sich so an (kein Scheiß) "Ähhh ähh ähh Pizza Hawaii" (merke, war nicht die Pizza die er ursprünglich wollte). Der Rest der Gruppe lachte sich schon kapputt aber Mini hat noch nichts gemerkt. Als das Essen dann endlich kam bekam Mini seine Pizza zuletzt. Es war ja eine Pizza

Hawaii. Antwort von Mini "Warum kriege ich Pizza Hawaii, die hat ich doch gar nit bestellt. Ich wollte doch so eine wie Martin hat." Rest ist vor lachen bald umgefallen, aber Mini behauptet immer noch et hätte nichts mit den Brüsten der Bedienung zu tun gehabt. Er hätte sollen eine Pizza "Melonas" bestellen, dann hätt en wohl noch eine gescheuert bekommen.

21:00 245 Moped Veteran kommt bei Pizzeria vorgefahren mit einem Piaggio Roller. Guckt sich unsere alten Mopeds an und kommt dann in die Pizzeria. War gut voll und hat nur noch einen Zahn gehabt. Hat dann die ganze Bude unterhalten "Dat waren früher noch gute Maschinen die Zündapps und Kreidler, un wei muss ich mit so einem scheiß Kamelstreiberkarren (= Piaggio Roller) durch die Gegend fahren." Als en dann losgefahren ist hat er sich beim Winken fast abgelatzt.

23:00 285 Wildes Campen beendet den Tag.





TAG 7 - 26.09.2009

Durchfahrene Orte: 50 KM hinter Ulm irgend so ein Kaff, Stuttgart, Kornwestheim, Bruchsal, Germersheim, Neustadt an der Weinstrasse, Kaiserslautern, Wolfstein

Uhrzeit Steckenkilometer Notiz

06:50 0 Abfahrt am 7ten Tag.

Olli stellt fest das er die Fahrwerksprobleme die sich am Vortag immer mehr bemerkbar gemacht haben nicht beheben kann. Plastikhülsen für die Zentrierung der Hinterradschwinge sind ausgeschlagen (bzw. nicht mehr vorhanden). Also muss er so zusagen mit loser Hinterradschwinge weiterfahren. Zitat Olli: "Muss die ganze Zeit gegenlenken, kann so nit mehr fahren"

07:35 25 Mini muss Hinterbremse nachstellen. Zitat: "Die bremsst fast gar nit mehr."

08:50 53 Alle Fahrzeuge fahren bei gelb über eine Ampel in Stuttgart, außer Martin. In der darauf folgenden Straße fährt die Gruppe sehr langsam sodass Martin bei grün wieder aufschließen kann. Zu allem Übel hält einen Polizeistreife mit einer Laserpistole auf den VW Bus und winkt diesen am Ende der Straße raus. Polizist zu Frank: "Können Sie mir mal bitte sagen warum Sie mit 24 km/h (also zu langsam!!!!) durch Stuttgart fahren?" Dazu Frank "Sind auf Moped Tour durch Deutschland und warten auf einen der an der Ampel hängen geblieben ist." Polizist guckt verdutzt hinter den Bus: "Gehören die 3 hinter Ihnen auch dazu". Franks Konter: "Nee, sind normalerweise 5" Polizist lacht sich freck und lässt uns weiterreisen.

09:45 66 MC Rückenwind erreicht Kreidler Werk in Kornwestheim (Mopeds wurden aber in Zuffenhausen gebaut)

10:10 69 Ankunft bei einem alten Kreidlermeister aus dem ehemaligen Moped Werk. Olli nutzt die Chance und kauft einen neuen Luftfilter, sowie die ausgeschlagenen Zentrierungshülsen der Hinterradschwinge. Meister kommt mit raus und guckt sich Ollis Moped an: "Da is se ja. Da is aber noch viel zu machen. Aber so nach dem Motto Hauptsache se läuft. Heiligs - Blechle" Reparatur noch beim ehemaligen Meister vor der Werkstatt (40 min). Danach völlig neues Fahrgefühl für Olli. Die Kreidler läuft mal ohne Probleme :-)

11:30 99 Olli, nach Anschluss des neuen Luftfilters hat der Vergaser Wasser gezogen und Moped geht wieder nicht. Lösung: Das Ding muss wieder ab. Kann er daheim mit mehr Zeit einbauen, da Luftfilter durch den Rahmen ansaugt, dieses Rohr jedoch stark verschmutzt war.

18:30 254 Ankunft am Campingplatz in Wolfstein (90 km vor Newel)

21:00 254 MC Rückenwind Mitglied Ronny stößt zur Gruppe dazu. Bring die "Fat Lady" und die Praline Zeitung mit. Zitat Ronny : "Ihr seit ja jetzt eine Woche unterwegs, da weiß ich ja wat euch fehlt".



TAG 8 - 27.09.2009

**Durchfahrene Orte: Wolfstein, Trier, Newel
Uhrzeit Steckenkilometer Notiz**

09:30 0 Abfahrt am 8ten Tag. Endlich mal ausschlafen.

11:00 50 Müller rammt Olli. Grund: Unkontrolliertes Fahren mit nur 30 cm Sicherheitsabstand.

12:00 65 Starkes Gewitter in Kusel. Extremer Wolkenbruch. (Gullies haben Abwasser nicht mehr abführen können, Straße war nicht mehr zu erkennen) Mussten für ca 30 Min Schutz in einer Bushaltestelle suchen.

14:30 124 Ankunft nach einer körperlich aufreibenden Materialschlacht in Newel.

16:00 124 Frank versucht sich zum ersten Mal beim Fahren eines Mopeds (das von Mätty).

Legt einen geiler Start hin und rast gerade zu auf Karels Garage und Auto zu (Im ersten Gang!!!!). Würgt die Kiste zum Glück einen halben Meter vor Karels Auto ab, sonst hätte er sich mal schön zwischen Wand und Karre verkeilt. Sah sau geil aus. Haben uns gut freck gelacht. Überleg dir das nochmal mit dem Umsteigen auf ein Moped :-)



Gesamtkilometer der Tour in KM: 2341

Gesamter Treibstoffverbrauch:

155 Liter Diesel (Schnitt von 6,6 Liter auf 100 KM)

415 Liter Mopedgemisch (Im Schnitt 3,5 Liter pro Moped)

An dieser Stelle möchte ich unserem Forumsmitglied „Galaxi“ vom MC Rückenwind meinen Dank aussprechen, für diesen interessanten Bericht. Einen Dank auch an den MC Rückenwind für die Überlassung der Daten.

Weitere Bilder von der Fahrt unter:

<http://www.mc-rueckenwind>.

Diese Internetseite ist im Moment durch Serverprobleme nicht erreichbar

Grüß Michael

**Unser Forumsmitglied „Florian 515“ lädt zum
Forumstreffen ein**

2 Hofener Zündapp Treffen

am 5. und 6. Juni 2010



Samstag eintreffen ab 12 Uhr
Zwischen 13 und 14 Uhr eine gemütliche Ausfahrt
durch den Westerwald und evtl. zu den Ludolfs
danach gemütlicher Grillabend am Lagerfeuer.

Sonntag lassen wir dann das 2. Hofener Zündapp
Treffen ausklingen.

Zeltplätze sind genügend vorhanden.

Sowie Toiletten.

Da ich leider das Treffen alleine veranstalte,
Bitte ich Grillbesteck und Essen selbst mitzubringen,
ein Grill ist natürlich vorhanden und
für Getränke ist gesorgt.





Rasselbande

**Wir danken unserem
Forumsfreund „Wärner“
für diesen**

Zeitungsausschnitt

Man achte auf das Datum !!

Denkt ihr auch daran, eure schönsten Fahrtenfotos einzuschicken?

Farbfoto: Agfacolor

Trommeln dröhnen durch Afrika

Unsere große Abenteuergeschichte auf den Seiten 16—31

Preis **60 Pf**

Österr. ö.S. 4,20 / Saar fr. 60,- / Schweiz sfr. 0,80

Heft 8 - 13. April 1955

Mit Motor + Muskelkraft



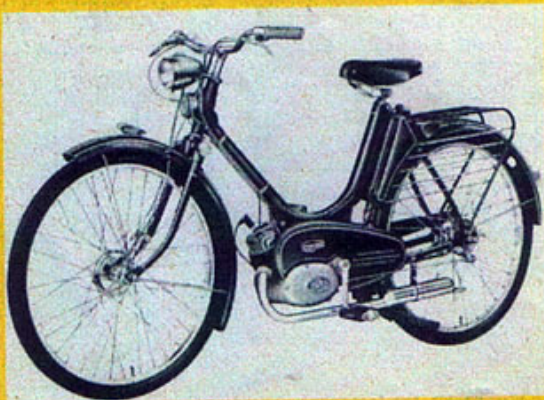
Die Städter wissen ein Lied davon zu singen: Kaum eine Minute vergeht, ohne daß sie nicht zwischen Autos, Motorrädern oder Motorrollern auch ein neues Fahrzeug entdecken, das sich den Fußgänger im Sturm erobert hat: das Moped. Man kann die einzelnen Typen gar nicht alle behalten, so viele sind es schon, und dennoch tauchen immer wieder neue Namen auf. Was heißt überhaupt Moped? Das Moped ist weiter nichts als ein Fahrrad mit Hilfsmotor (höchstens 50 ccm Hubraum) oder ein fahrradähnliches Fahrzeug, das bereits von der Herstellerfirma mit eingebautem Motor geliefert wird. Aus der Kombination von Motor und Pedale ist der Name Moped entstanden.

Heute gibt es in Deutschland bereits 40 Werke, die insgesamt über 80 verschiedene Moped-Typen herstellen. Für die große Gemeinde der Motorfreunde zählen wir die Firmen hier auf: Achilles, Bastert, Bauer, Bismarck, Brennabor, Bückler, Dürkopp, Drewer, Express, Goebel, Goldberg, Gritzner, Hanke & Warneke, Heidemann, Heinkel, Heitmann & Wittler, Hercules, Maico, Mammut, Mars, Meister, NSU, Panther, Patzner, Phänomen, Rabeneick, Rapiere, Rex, Schminke, Stellbrink, Stricker, Stutenbäumer & Ottens, Sudbrack, Tornax, Torpedo, Triumph, Victoria, Windt, Wittler und Zündapp. So, jetzt wißt ihr es ganz genau! Wem es Spaß macht, der kann ja die Firmen auswendig lernen; weit kommt er aber nicht damit, denn die Modelle, die von diesen Fabriken gebaut werden, haben oft ganz andere Namen.

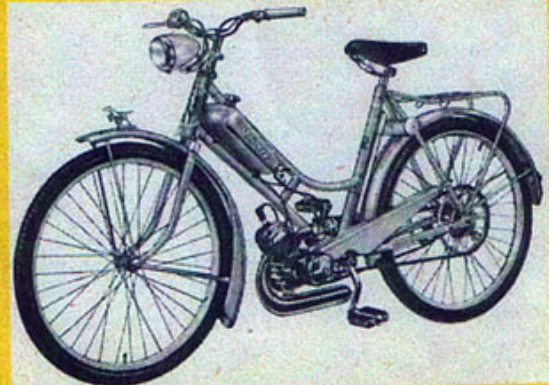
Es sind nur ganz wenige Firmen, die in ihre Mopeds einen eigenen Motor einbauen: Express, Gritzner, Heinkel, NSU, Patzner, Rabeneick, Rex, Victoria und Zündapp. Weitere 17 Fabriken bauen ebenfalls den Zündapp-Motor ein, in 26 Typen wird der Fichtel & Sachs-



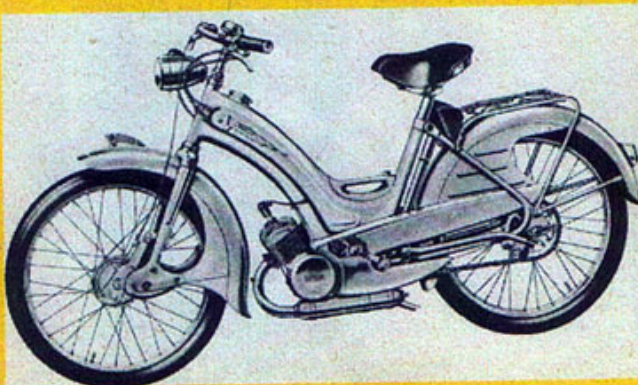
Daß unsere Jungreporter alles ganz genau wissen wollen, gehört zu ihren „Pflichten“. Bei einem Besuch im Schweinfurter Fichtel & Sachs-Werk gaben sie sich deshalb auch nicht mit einer umfangreichen Werkbesichtigung zufrieden, sondern sie wollten auch gleich mit einem Erzeugnis dieses Werkes, dem „Sachs 50“, über Stock und Stein fahren. Hier tankten sie gerade „Futler“ für ihr munteres Motörchen, das übrigens in vielen Mopeds eingebaut ist. Der „Sachs 50“ hat zwei Gänge und einen Leerlauf und leistet 1,25 PS. Daß unsere wissensdurstigen Jungreporter den Motor nicht geschont haben, versteht sich, aber er nahm es natürlich nicht übel!



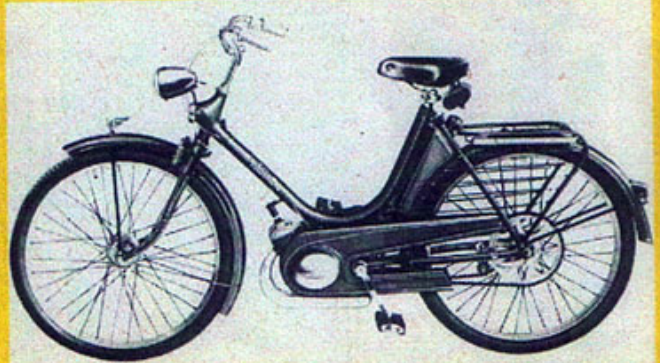
Das „Knirps“-Moped von Triumph mit 2-Gang-Sachsmotor



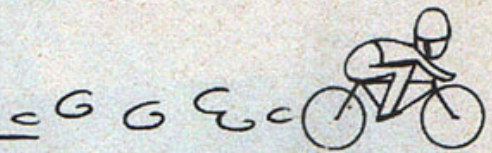
Mit einem 1,2-PS-Zündapp-Motor fährt dieses Stricker-Moped



Das „Vicky“-Moped von Victoria mit werkseigenem Motor



Die „Combinette“ von Zündapp mit eigenem Motor



und in 19 Typen der Ilo-Motor eingebaut. Das Moped ist für uns heute schon zu einem festen Begriff geworden. Man kann sich gar nicht vorstellen, daß es vor vier Jahren noch so gut wie unbekannt war. Die Anzahl der hergestellten Mopeds macht diese Entwicklung am deutlichsten. 1952 waren es insgesamt 22 980 Stück, 1953 schon 123 623 Stück und im vergangenen Jahr etwa 500 000 Mopeds, die die 40 Werke verließen.

Könnt ihr euch vorstellen, daß bei uns täglich fast 1000 neue Mopeds in den Verkehr kommen? Das sind im Jahr also rund 360 000 Stück. Die „paar“, die übrigbleiben, gehen in die ganze Welt, denn das deutsche Motorfahrzeug wird überall gern gekauft, weil es für seine Güte und Zuverlässigkeit bekannt ist.

Sicher weiß jeder von euch, daß die Geschwindigkeit aller Moped-Modelle auf 40 Kilometer pro Stunde begrenzt ist. Deshalb darf man mit einem Moped auch nicht auf die Autobahn, denn dort dürfen nur Kraftfahrzeuge mit einer Geschwindigkeit über 40 Kilometer pro Stunde verkehren. Wenn euch also einer erzählen will, daß er auf seinem Moped mit „80 Sachen“ durch die Gegend gebräust sei, dann könnt ihr ihm gleich sagen, daß er ein großer Aufschneider ist. Dem braucht ihr gar nichts mehr zu glauben, wenn er euch etwas über Mopeds erzählen will. Man darf den Moped-Motor deshalb auch nicht frisieren, damit er mehr leistet und das Fahrzeug schneller läuft, wie es beispielsweise die Motorrad-Rennfahrer tun. Auch wenn uns der Aufschneider weismachen will, daß sein Motor 1000 Kubikzentimeter und noch mehr hat, können wir ihn einfach auslachen. Alle Mopeds (mit einer einzigen Ausnahme) sind nämlich mit einem 50-ccm-Zweitaktmotor ausgerüstet. Neben der Begrenzung des Hubraumes hat der Gesetzgeber

aber noch eine ganze Reihe anderer Dinge vorgeschrieben, die beim Mopedbau zu beachten sind. So darf zum Beispiel der Durchmesser des Hinterrades nicht kleiner als 58 cm sein, die Länge der Tretkurbel muß mindestens 12,5 Zentimeter betragen und das Gewicht des betriebsfähigen Fahrzeuges (mit dem Motor, jedoch ohne Werkzeuge und ohne den Inhalt des Benzintanks) darf 33 Kilogramm nicht überschreiten. Außerdem muß die Tretkurbel so beschaffen sein, daß man das Moped auch ohne Motor bequem fahren kann. Das ist wichtig, im eigenen Interesse, denn wenn einmal der Sprit alle ist, kann man sich wenigstens strampelnd fortbewegen.

So, jetzt können wir also schon ein Wörtchen mitreden, wenn über Mopeds gesprochen wird. Die Preise für ein Moped bewegen sich so um die 500 Mark herum. Bis ihr die zusammen habt, müßt ihr noch tüchtig sparen. Aber ihr habt ja noch viel Zeit dazu, denn erst mit 16 Jahren darf man auf einem Moped fahren.

Der große Vorteil der Mopeds gegenüber den Motorrädern ist der, daß alle Mopeds steuer-, führerschein- und zulassungsfrei sind. Das heißt, sie brauchen bei der Polizei nicht angemeldet zu werden, man braucht keine Nummer, keine Zulassungsbescheinigung und auch keinen Führerschein. Dagegen muß der Moped-Fahrer aber ständig die „Allgemeine Betriebserlaubnis“ für seinen Moped-Motor und die Bescheinigung über die abgeschlossene Haftpflichtversicherung bei sich führen. Wenn er sich dann noch im Verkehr so benimmt, wie es sich gehört, kann eigentlich nichts mehr schiefgehen!

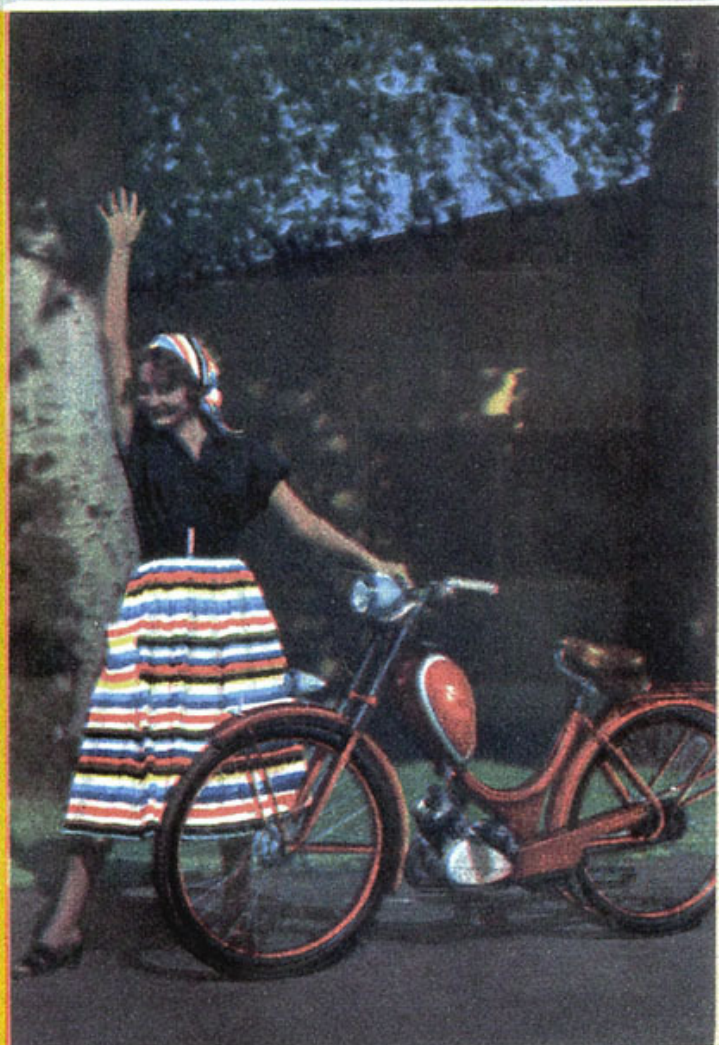
Die junge Dame freut sich schon auf den ersten Ausflug mit ihrem neuen Sigurd-Moped. Gerade bei den Mädchen sind die „Autos des kleinen Mannes“ sehr schnell beliebt geworden



18 Prozent Steigung schafft die schnelle NSU-Quickly



Fast wie ein Motorrad sieht das Heinkel-Moped „Perle“ aus
Rasselbände/8



ZUNDAPP

Fotokurs



ZÜNDAPP

Fotokurs



Wer kennt es nicht?

Es ist ein so schöner Tag zum Zündapp-fahren das man mit Freunden oder Freundinnen kurzfristig eine Ausfahrt plant, also warum nicht diese mit der Kamera festhalten? Zuhause angekommen sehen aber die Ergebnisse aus wie Müesli, obwohl man dachte gute Bilder gemacht zu haben!

In diesen kleinen Foto-Grundkurs will ich dir die Fototechnik einer digitalen Spiegelreflex/Bridgekamera näher beibringen. Aber erst eins nach dem anderen, denn bevor man Zündapp fährt muss man sich auch mit ihr beschäftigen, bevor man die Straße befährt.

1. Die Kamera
2. Kamera und Einstellungen
3. Objektiv und die Anwendung
4. Anwendung
5. **Empfohlene Fotosoftware**
6. **Anmerkungen**

1. Die Kamera

Bevor wir anfangen über sie zu reden, sollte man alle Einstellungsmöglichkeiten auf Standard wiederherstellen. Oft sind die Einstellungen total ungünstig oder direkt komplett verstellt.

Die Kamera an sich dient dazu, dass Objektiv zu steuern (Schärfe, Blende, Brennweite) und das Licht in einem einstellbaren Zeitraum fest zu halten. Das Licht trifft bei der Aufnahme auf einen lichtempfindlichen Sensor, bei einer analogen Kamera würde das Licht natürlich auf einen Film treffen, den man dann entwickeln kann. Die Kamera wandelt diese Daten in Formaten (jpg oder z.B. cr2/Camera RAW), die wir dann mit Programme als Fotos auslesen und bearbeiten können.

1. Kamera und Einstellungen

Oft wissen die meisten gar nicht was man einstellen sollte wenn es dann soweit ist, und überlassen all diese Einstellungen im günstigsten Fall der Automatik. Aber so lernt man nichts als nur zu Knipsen. Die Kameras haben Programmeinstellungen wie (A,P,M usw.) Wir gehen von der Programmeinstellung M(manuell) aus. Wie die Einstellungen zu finden sind, musst du einfach ausprobieren oder im Handbuch nachschlagen. Generell musst du dich mit deiner Kamera auseinander setzen, doch wenn du es einmal getan hast ist das die halbe Miete.



Die Programmautomatik P z.B. regelt die Blende und Belichtungszeit automatisch für eine normale Belichtung, an einem Rädchen könnte man aber auch dauerhafte Über- oder Unterbelichtung einstellen (EV +2 oder EV -2). Andere Programme regeln nur Blende, oder nur die Belichtungszeit.

ISO 50-3200

Lichtempfindlichkeit des Sensors wird angezeigt. Je höher die Zahl, desto weniger Licht braucht man draußen. Es kann also ruhig etwas dunkler sein, doch ISO 800 z.B. schlägt sich auf die Qualität der Bilder nieder, diese werden meist körnig^{A2}.

L

In diesen Fall ist die Bildqualität auf hoch eingestellt, also ein hochauflösendes Bild wird gespeichert (meist über 5mb). Generell sollte man darauf achten, eine Einstellung zu wählen das hochauflösende Bilder macht.

1/20

Dies ist die Belichtungszeit, die auf 1s/20 eingestellt ist. Würde man mit dieser Einstellung Fotos von der Zündapp machen, wären diese allesamt verwackelt. Eine Belichtungszeit von 1/6000 unterscheidet sich von einer Beliz. von 10s. Bei der ersten hört man ein schnelles Klacken, bei 10s hört man anfangs und nach 10s ein Klacken. Die Kamera hat also 10s durch das Objektiv Licht gespeichert, man spricht von einer Langzeitbelichtung. Für normale Fotos ohne Objektiv darf man nie unter 1s/60 fotografieren (wie 1s/20) weil man verwackelt.

F2,8

Das ist die Blendensteuerung am Objektiv, die sich je nach Objektiv unterschiedlich einstellen lässt. Von z.B f1,2 – f22. Je kleiner die Zahl, desto mehr Licht (größerer Linsendurchmesser) lässt das Objektiv an den Sensor. Wenn man z.B mit f1,2 fotografiert hat man sehr viel Licht zur Verfügung, mit f8 aber weniger, also müsste man entweder die ISO Einstellung erhöhen oder gar länger Belichten. Wenn man aber dann unter 1s/60 kommt verwackelt man natürlich. Mehr ISO heißt dann direkt auch, dass die Bilder körnig werden. Wir merken dass möglichst viel Licht am Tag wichtig ist

AV

Hier wird angezeigt, ob man über- oder unterbelichtet. In der Regel muss man die Blende oder Belichtungszeit so einstellen, dass man genau die Mitte trifft. Dann ist garantiert, dass man normal belichtet.

AWB

Hier ist der Weisabgleich/Bildtemperatur^{A3} auf A(Auto) eingestellt. Die Kamera kann nicht wie unser Auge Weis von anderen Farben unterscheiden, also muss die Technik nachhelfen. Ich empfehle diese Einstellung immer auf A zu belassen.



(ein Menü auf der Kamerarückseite der EOSxxxD, wichtige Informationen könnten aber auch im Sucher sein.)

1. Objektiv

Bei der Bridgekamera ist ein Objektiv fest verbaut, dass man nicht wechseln kann. Höchstens lassen sich Weitwinkelvorsätze, Filter^{A4} oder Sonnenblenden anbringen. Bei der Spiegelreflex kann man Objektive wechseln, aber wozu? Im Grunde wechselt man Objektive wegen zwei Eigenschaften, wegen der Brennweite sowie der Blende.

Was zum Teufel ist denn die Brennweite?!



Am Objektiv kann man eine Festbrennweite von 50mm ablesen, sowie eine größte Blende von f1,4. Es gibt natürlich Objektive mit einer Brennweite^{A5} von 20mm-200mm, diese sind dann die bekannten Zoom-Objektive, aber wie hängt das denn zusammen? Unten findest du Beispielbilder mit unterschiedlichen Brennweiten, vom gleichen Fotomotiv.



17mm



50mm



300mm

Wenn man sozusagen mit dem Objektiv zoomt, ändert man automatisch die Brennweite, diese erhöht sich. Bei 17mm spricht man von einem Weitwinkelfoto.

Und wie war das mit der Blende?

Mit der Blende kann man nicht nur das Licht einstellen, sondern auch die Schärfentiefe. Wenn man z.B. die Zündapp scharf ablichten möchte dann muss man diese natürlich fokussieren und scharf stellen. Mit einer Blende aber von f8 wird auch automatisch der Hintergrund scharf, obwohl man den Hintergrund unscharf haben möchte. Die Lösung(1): Mit einer Blende von z.B. f1,8 fotografieren. Unten abgebildet ist ein Überblick darüber zu finden, was die Blendenänderung für Folgen hat.



(Verschlusszeit > Belichtungszeit wie z.B. 1s/150)



große Blende,



kleine Blende,

Die Unschärfe allerdings kann man vor Ort auch anders erreichen, als nur die Blende zu verändern. Es ist möglich mit einer Blende von f8 zu fotografieren, aber dennoch

einen unscharfen Hintergrund hin zu bekommen. Die Lösung(2): Die Brennweite von z.B. 17mm auf 200mm verändern (zoomen) und die blaue Bergsteiger fokussieren. Du wirst merken das du sie nicht ganz ins Bild bekommst, also musst du so weit nach hinten gehen bis du sie einfangen kannst. Die Bergsteiger einfach scharf stellen, und der Hintergrund ist ggf. unschärfer als wie man dies mit der Blende machen könnte.

4. Anwendung

Bevor man also den Tag mit der Kamera festhält, sollte man einmal gründlich geübt haben. Wenn irgendetwas unklar ist, findet man im Internet genügend Hilfeseiten. Man kann dir nicht immer sagen von wo du fotografieren sollst, aber das was du festhältst soll in Einklang mit dessen sein, was du dir vornimmst. Wenn es nicht klappt, einfach so lange Experimentieren (Blende, Belichtungszeit usw.) bis du es geschafft hast. Es fotografieren einige Experten etliche Bilder am Tag, weil der Zufall größer ist, dass gute Bilder unterm Strich dabei sind. Da kommen 3 gute Bilder auf 70, dass kann es aber auch nicht sein, oder!? Jedes Bild muss nicht Weltklasse werden, aber für jedes einzelne sollte eine Anstrengung wert sein!

Seit Jahren arbeite ich mit Adobe Photoshop, doch wenn man eine schlechte Fotovorlage hat kann man auch nichts rausholen. Das Bild an sich ist das wichtigste, und nicht die nachträgliche Bearbeitung Photoshop! Wenn das Bild total über- oder unterbelichtet ist, dann sind in dem schwarz oder weiß einfach keine Bildinformationen mehr vorhanden, die man bearbeiten könnte. Die Mühe findet nicht am PC statt, sondern vor Ort mit der Kamera! Viel Spaß beim ausprobieren!

ZÜNDAPP



fotokurs

Daniel R. Adam,
Zundapp.net

**An Dieser Stelle einen herzlichen Dank
an unseren Forumsfreund
Daniella
für den mit viel Mühe und Sachkenntnis
erstellten Fotokurs**

**Wir werden im Spätherbst einen Fotowettbewerb
starten wo das schönste Zündappfoto gewählt wird.
So habt ihr die Möglichkeit eure hier erworbenen
Fähigkeiten unseren Forumsgliedern
vorzustellen. Die Siegerfotos werden dann in der
letzten Jahresausgabe vorgestellt.
In unserem Forum werde ich aber noch näher auf
diesen Wettbewerb eingehen.**



Was geht ab, in unserem Forum

Turbulenzen am Jahresanfang

Hallo liebe Zündappfreunde,
wie es aussieht scheint der Frühjahrsputz in unserem Forum immer am Jahresanfang zu liegen. Ist es die Winterlangeweile, oder ein Ventil welches es zu solchen massiven Ausuferungen kommen lassen muß ? Da müssen von uns langjährige User gesperrt werden, nur weil es zu endlosen Debatten in unserem Forum führt, wenn wir die Forumsregeln überarbeiten. Dabei haben wir es doch nur gut gemeint. Alle Mittel scheinen recht zu sein, nur um eine beschlossene Sache zu unterwandern. Schade eigentlich, dabei steht es jedem doch frei sich anders zu orientieren.

Hier die wichtigsten Neuerungen im Forum

Leider waren wir gezwungen durch Vorkommnisse die hinlänglich bekannt sind und diskutiert wurden unseren „offenen Downloadbereich“ zu schließen. Dieser Bereich ist nur noch Ehrenmitgliedern zugänglich.

Eine neue Rubrik „Ehrenmitgliederbereich“ wurde eingerichtet. In diesem Bereich werden Forumsinterne Dinge mit den Ehrenmitgliedern abgestimmt. Auch gibt es einen regen Austausch von Fachwissen, welches dann letztlich allen Forummitgliedern zur Verfügung gestellt wird. Außerdem steht hier ein Shop zur Verfügung, indem es zum Selbstkostenpreis, in Zukunft, Artikel wie, T-Shirts, Tassen, Kartenspiele usw., mit eigenem Bild oder Forumseblem zu bestellen gibt.

Einmal im Monat wird ein Mitglied, welches sich durch gute Beiträge, Hilfe bei Problemen, oder eine lange Mitgliedschaft hat, durch die Ehrenmitglieder in den Status des Ehrenmitglieds gewählt.

Hier die wichtigsten Neuerungen im Forum

[Daniella](#) wird durch seinen Fotokurs in Zukunft die Forumszeitung bereichern.

Termine:

Die Rubrik Termine wird ständig erweitert, also nicht nur zu den Erscheinungsdaten. Hierzu bitte ich auch um Infos gleich welcher Art. Alles was mit Mopeds zu tun hat wird im Terminkalender erscheinen.

Bilder – Pinwand

Hier sollen schöne Bilder von euren Mopeds erscheinen, ich bitte auch hier um Zusendung per Mail

Zum Schluß:

Ich hoffe die Zeitung wird jedem Spaß machen.

Leider kommen unsere User meinen allgemeinen Aufrufen zu Beiträgen nur sehr dürftig nach. Hier noch einmal ein Dankeschön an alle die etwas beigetragen haben. Bitte denkt daran, unsere Zeitung bleibt nur am Leben, wenn sich alle beteiligen.

Die Generationen-Artikel der letzten Ausgaben werden wir auch in diesem Jahr wiederholen. Hier bitte ich um Zusendungen. Näheres gebe ich im Forum bekannt.

...und Bitte... nicht wieder vor ein wenig Arbeit, für das Forum, den Drückeberger spielen.

Es haben mir mal gerade 3 Leute der jungen Generation etwas zu der Rubrik geschickt (traurig, traurig...)

Gruß an alle Zündappfreunde

Michael

Email: Zuendapp4u@web.de

Termine 2010

Januar	29. – 31.	Hamburger Motorradtage
Februar		
März		
April		
Mai	13. - 16.	26. Bella Treffen in Sigmaringen
	15.	Wietze 2010 Mopedtreffen aller Marken
Juni	5. + 6.	Forumstreffen in Runkel (Westerwald)
	5. + 6	Mopedtreffen 50&80ccm in Neuwied
	11. – 13	Bockhorner Oldtimermarkt
Juli	31.	Steilwandtreffen Bielefeld
August	19. – 21.	12 Int. 50&80 ccm Treffen 2010 des Kreidlervereins in Melle (bei Osnabrück)
September	5.	5. Oldtimer-Mopedtreffen in Köln-Wahn
Oktober		
November		
Dezember		

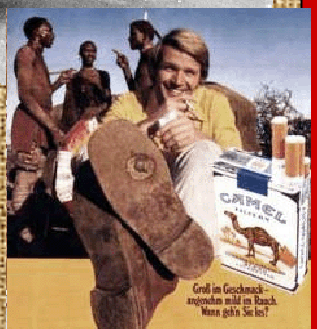
Die Liste wird ständig erweitert sobald neue Termine vorliegen !



Bilder - Pinwand



Wer wird denn gleich in die Luft gehen...



Grill im Gochwald...
ausgeben mild im Rauch.
Nimm geh'n Sie los!