

Moderat

Gehören die schrillen Fünfiger-Töne der Vergangenheit an? Immer mehr Kleinkrafträder werden — zu hohen Preisen — mit wassergekühlten Aggregaten ausgestattet. Seit fünf Jahren wird die KS 50 in einer wassergekühlten Version angeboten. Die neueste Ausgabe wurde gründlich überarbeitet.

Modellpflege wurde bei Zündapp, einer der ältesten deutschen Zweiradfabriken, schon immer groß geschrieben. Die neueste, seit 1972 gebaute Ausführung des wassergekühlten Kleinkraftrades heißt nun KS 50 TT. Das Motorrad wurde optisch und technisch verfeinert. Zunächst fallen die im eigenen Betrieb gefertigten Gußräder auf; am Vorderrad sitzt eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse des Fabrikats Grimeca. Bei den vorigen Modellen waren Speichenräder und Simplex-Trommelbremsen vorn und hinten installiert.

Die Sitzbank wurde komfortabler gestaltet und erhielt einen Abschlußspoiler am Heck. Ein größerer Tank mit 13,5 Liter Inhalt erweitert den Aktionsradius auf etwa 380 Kilometer. Die Lenkgeometrie wurde mit Beginn der 77er Serie auf bessere Handlichkeit und Geradeauslauf geändert. Ein serienmäßig angebrachter Packtaschenhalter erlaubt nun, auf Reisen viel Gepäck in den auf Wunsch lieferbaren Packtaschen mitzunehmen. Der neue japanische Mikuni-Vergaser kann extrem mager eingestellt werden; dadurch lassen sich niedrige Verbrauchswerte erzielen.

Der Motor der Zündapp KS 50 TT wurde seit 1972 nur optisch verändert: Bei den ersten Modellen waren Zylinder und -kopf noch nicht verrippt, das änderte sich erst 1975 am Zylinderkopf und 1976 am Zylindermantel. Thermische Schwierigkeiten traten anfangs selten auf, bei der Testmaschine nie. Die rote Kontrollleuchte für zu heißes

Kühlwasser, die ihren Platz zwischen Drehzahlmesser und Tachometer hat, warnte auch bei heißem Wetter nicht.

Das Triebwerk zieht sauber und leicht schon aus niederen Drehzahlbereichen ab etwa 3500/min. Das Startverhalten ist sehr angenehm: Bei Kälte genügen ein bis zwei Tritte auf den Kickstarter und das Niederdrücken des Chokehebels am Vergaser, und der Motor läuft. Er spricht sofort auf jede Bewegung des Gasgriffs an. Im Sommer kann auf die Kaltstarthilfe ganz verzichtet werden, der Vergaser arbeitet ohne jegliche Probleme, während bei früheren Modellen lange Warmlaufphasen nötig waren.

Das gut gestufte Fünfganggetriebe macht ein langes Ausdrehen der einzelnen Gänge überflüssig, jeder Gang hat genau passenden Anschluß an den nächsten. Alle Tester mußten sich an die langen Schaltwege des ziehkeilschalteten Getriebes gewöhnen. MOTORRAD fragte den Leiter der technischen Entwicklung bei Zündapp, Karl-

Heinz Menzel, 44, warum die Schaltwege immer noch so lang sind: „Das Getriebe baut sehr kompakt, die Gänge rasten exakt ein und unsere Kunden waren bislang mit diesen Schaltwegen immer zufrieden. Wir sehen keinen Grund, von diesem Prinzip abzugehen.“ Aber MOTORRAD.

Zündapp-Fahrwerke hatten schon immer den Ruf, besonders stabil zu sein. Die KS 50 TT macht hier keine Ausnahme. Der Rahmen wurde mit Beginn der TT-Serie überarbeitet und erhielt eine geänderte Lenkgeometrie, die Handlichkeit und Geradeauslauf verbessern soll. So machte MOTORRAD also keine schlechten Erfahrungen, weder mit noch ohne Sozius. Die nicht verstellbaren Federbeine schlugen auf Holperstrecken nur selten durch.

Die Teleskopgabel, eine Zündapp-Entwicklung, kann ebenfalls mit dem in dieser Klasse geforderten Standard mithalten. Sie spricht leicht an und dämpft ausgezeichnet. Die Gummifaltenbälle verhindern, daß Schmutz und



er ins Standrohr ein-
en und durch die Ga-
htringe ins Innere der
topgabel gelangen.

ockenem Wetter arbeite
vordere, hydraulisch
gte Grimeca-Schei-
emse stets einwand-
Der Druckpunkt am
Bremshebel ist etwas
und bei Nässe stört die
einsetzende Bremswir-
Der Wasserfilm auf
Bremsscheibe muß erst
abremst werden, bevor
Verzögerungsanlage an-
t.

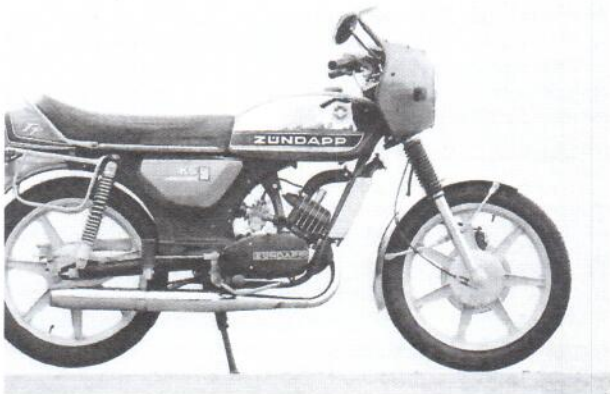
gefallen konnte die
hme des Bremssattels
nken Gabelgleitrohr.
en Schweißstellen der
en bildeten sich nach
Zeit Rostansätze. Sie
n nicht zum sonstigen
ätsniveau.

Die hintere Simplex-Trom-
melbremse benötigte viel
Kraft, ehe ihr gute Verzöge-
rungswerte zu entlocken
waren. Trotz einer gründli-
chen Säuberungs- und
Schmieraktion der Brems-
schlüsselwellen war danach
keine Besserung zu verspü-
ren.

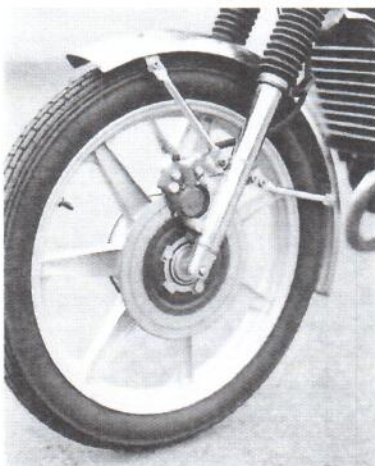
Beide Gußräder mit den sie-
ben Doppel-T-Speichen ga-
ben sich im Fahrbetrieb so
stabil wie sie aussehen.

Ihnen fehlt die Elastizität
des Speichenrades, mit de-
nen die Zündapp-Modelle
bis zur IFMA in Köln (Inter-
nationale Fahrrad- und Mo-
torradausstellung) 1976 aus-
gerüstet waren. Dafür kön-
nen aber lockere Speichen
und krumme Felgen künftig
in Vergessenheit geraten.

Exakter Rundlauf ist bei
Gußrädern auch garantiert.▷



er Gesamteindruck
er neuen Zündapp
S 50 TT hat durch
die Modellpflege
ehr gewonnen. Die
rkungsvolle Schei-
nenbremse im vor-
eren Gußrad kann
e schwach wirken-
den Aufnahme-
laschen für den
Bremssattel nicht
überspielen. Die
Frontverkleidung
erhöht den Auf-
merksamkeitwert.



Roth-



Händle

TECHNIK UND TEST

Test Zündapp KS 50 TT

Die Sitzbank hat an Komfort und Länge gegenüber den älteren Modellen deutlich gewonnen. Die Polsterung sitzt nicht mehr so schnell durch, die Länge ist auch für zwei Personen ausreichend bemessen.

Der bei der Zündapp KS 50 TT serienmäßig mitgelieferte Packtaschenhalter beeinflusst die Gesamtlänge kaum; während der dürtige Kettenschutz auch dem Styling zuzuschreiben ist. Die Kette wird mangels einer Abdeckung zum Rad hin bei Regenfahrten stark ausgewaschen. Die Zündappkette wurde erfolgreich mit Liqui-Moly-Kettenreiniger und -spray behandelt.

Die NC-(Nickel-Cadmium)Batterie ist gasdicht, ihre Wartung kann vergessen werden. Sie versorgt bei der Zündapp KS 50 TT die Blinker, die Instrumentenbeleuchtung, das Rücklicht und das Warnhorn. Daher bleibt für den Scheinwerfer nahezu die ganze Lichtmaschinenleistung übrig. Bei den früheren Modellen war die Lichtstärke stark drehzahlabhängig. Nachtfahrten werden mit der KS 50 TT nun nicht mehr zum Kurven-Suchspiel.

Für 3298 Mark bekommt der Fünfiger-Fahrer ein Kleinkrafttrad mit solider Vergangenheit, das seine Marktposition bis dato recht gut behauptet. Zündapp-Fahrzeuge mischen vor allem bei Geländewettbewerben erfolgreich mit. Das schlägt sich mit wenigen Jahren Verzögerung als prakti-

sche Verbesserung in Modellpflege nieder. Und so erscheint die Preisdifferenz von 1100 Mark zum ersten wassergekühlten Modell Zündapp 50 WC beim heutigen Stand der Technik und den gebotenen Vorzügen als durchaus gerechtfertigt.

Peter Dzida

Technische Daten

Motor

Einzyylinder-Zweitaktmotor, wassergekühlt mit Thermo-Syphon-Umlauf. Bohrung x Hub: 39 mm x 41,8 mm; Hubraum 49 cm³, Verdichtung 11, Nennleistung 4,6 kW (6,25 PS) bei 8400/min. Mischungsschmierung 1:50. Ein Mikuni-Rundschiebervergaser ϕ 20 mm. Kontaktlos gesteuerte Schwunglichtmagnetzündanlage 6 Volt. Ziehkeilgeschaltetes Fünfganggetriebe. Primärübersetzung „33, Getriebestufen: 3, 78, 214, 159, 1,26, 110 Sekundärtrieb über teilabgedeckte Einfach-Rollenkette $\frac{1}{2}$ " x $\frac{1}{4}$ ", 114 Glieder.

Fahrwerk

Druckguß-Zentralrohrrahmen mit Unterzügen. Vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, hinten hydraulisch gedämpfte, nicht verstellbare Federbeine. Vorn hydraulisch betätigte Einscheibenbremse ϕ 220 mm, hinten gestängebetätigte Simplex-Trommelbremse ϕ 150

mm. Bereifung vorn und hinten 2.75—17. Tankinhalt 13,5 Liter, davon 3,0 Liter Reserve. Wasserkühler-Inhalt 1,3 Liter, Gewicht 90 kg.

Meßwerte

Höchstgeschwindigkeit
mit zwei Personen 81,6 km/h
sitzend 88,23 km/h
liegend 91,98 km/h
Testverbrauch 3,5 Liter/100 km

Preis:

3298 Mark

Hersteller:

Zündapp Werke GmbH, Anzinger Straße 1—3; 8000 München 80

Importeure:

Österreich: Hinterberger & Co., Alxingergasse 55, A-1101 Wien
Schweiz: Mohag AG., St. Jakobstraße 54, CH-8004 Zürich



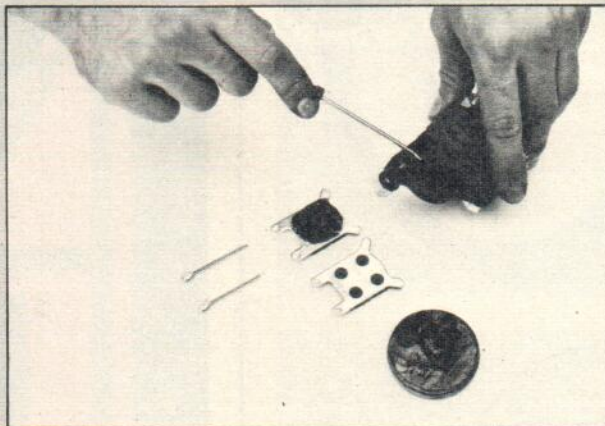
Der richtige Dreh

Nicht jeder Kniff für das Schrauben an Fünfigern steht in der Reparaturanleitung. MOTORRAD informiert über spezielle Tricks bei Wartung und Reparaturen. Wir freuen uns auch über Lesertips und honorieren sie bei Veröffentlichung mit 20 Mark.

Laute Scheibenbremse

Die Grimeca-Scheibenbremsanlage hat die Eigenart, in trockenem Zustand recht laut zu quietschen. Dies ist — laut Werksauskunft — eine Reibungsschwingung. Während des Bremsvorganges geraten beide Bremsbeläge und die Scheibe in leichte Querschwingungen und verursachen das Geräusch.

Abhilfe kann geschaffen werden: Achse des Vorderrades heraus-schrauben und Vorderrad aus der Gabel nehmen. Beide Haltsplinte aufbiegen und die Bremsbeläge herausziehen. Belagrückseite und Druckkolben werden mit einem temperaturbeständigen Fett (Heißlagerfett) so bestrichen, daß beide Auflageflächen keinen direkten Kontakt miteinander haben. Heißlagerfett ist in jedem Zubehörgeschäft erhältlich.



Anschließend die Bremsbeläge wieder einsetzen, beide Splinte durch den Bremssattel stecken und die offenen Enden umbiegen, damit die Beläge nicht herausfallen können. Vorderrad wieder einbauen und darauf achten, daß die Nasen des Tachometerantriebes richtig in die Aussparungen in der Nabe greifen. Distanzstück auf der Bremsenseite einsetzen und Achse einstecken und festschrauben.

MOTORRAD

beseitigt das Quietschen der Scheibenbremse durch Einfetten der Bremsbelag-Rückseite und den Rändern der beiden Druckkolben. Das Heißlagerfett darf aber nicht zu dick aufgetragen werden, damit keine Überschüsse auf den Belag gelangen.