

# Weitere sportliche Erfolge der Marke Zündapp

## Die drei Deutschlandfahrten 1951, 1952, 1953

Die Geschichte der Deutschlandfahrt beginnt 1927 und war eine Leistungsschau der Fahrzeugindustrie, allerdings wurde sie nicht alljährlich ausgetragen, fiel in den Kriegsjahren und der Nachkriegszeit aus. Erst 1950 begann man damit wieder. Es war ein Versuch, ein vorsichtiges Tasten, eine vielleicht gewollte rollende Automobil- und Motorrad-Ausstellung. Über diese Veranstaltung wird nicht berichtet, denn es gab noch keine KS 601. Die tauchte erstmals am 8.10.1950 bei der Nordbayrischen Zuverlässigkeitsfahrt unter Weiss / Brendel auf.

## XI. Deutschlandfahrt 1951; 8.-12. Mai 1951

4 Tage - ca. 2500 km; Flensburg - Hannover; Hannover - Trier; Trier - Freiburg; Freiburg - Nürnberg

Es war eine ausgesprochen schwere Prüfung, selbst an internationalen Maßstäben gemessen. Für die kleinen Motorrad- und Motorrollerklassen sogar eine Zerreißprobe. Die Veranstalter hatten möglicherweise noch Vorstellungen wie beim "Russland-Feldzug". Ungeachtet den gestarteten 177 Fahrer, darunter bekannte Namen aus dem Straßenrennsport. So mancher Fahrer ist unterwegs kurz eingenickt und fand sich dann im Straßengraben wieder. Da noch (mit Ausnahme der Horex-Mannschaft) ohne Sturzhelm gefahren wurde, mussten mindestens 3 Teilnehmer mit schweren Kopfverletzung längere Zeit ins Krankenhaus. H.W. Bösch fand z.B. einmal in der Nacht um halb drei einen Mofa-Fahrer im Hotel auf der Toilette fest eingeschlafen und kaum aufzuwecken. Aus Erschöpfung trug es z.B. den Victoria-Gespannfahrer bei Köln aus der Kurve - tot. Die Victoria-Werke A.G. zogen ihre Fahrzeuge am Ende des dritten Tages von der Fahrt zurück. Es war lt. Berichterstattung ein "Gotteswunder", dass nicht noch mehr passierte. Was gab es da so: Strafpunkte (1 Punkt je 1 Minute Zeitüberschreitung). Startprüfung (1 Punkt je angefangene 5 Sek von der 1-Min.-Sollzeit, Bergprüfung Johannaberg, Bergprüfung Oppenau-Zuflucht, Beschleunigungsprüfung, Geschwindigkeitsprüfung. Serienmäßigkeit wurde vorausgesetzt, es gab auch eine Zustandsuntersuchung. Vom Guthabekonto von 500 Punkten wurden dann die Strafpunkte abgezogen.



Nr. 210 Ernst/Sörgl bei der Deutschlandfahrt 1951

Seitenwagen über 350 ccm:

Seltsam	Tegernsee	BMW	500P Gold
Voll	München	BMW	500 P Gold
Noll	Kirchhain	BMW	500 P Gold
Ernst	Nürnberg	Zündapp	500 P Gold
Keitel	Nürnberg	Zündapp	500 P Gold
Weiss	Nürnberg	Zündapp	500 P Gold

alle Klassensieger (silberner ADAC-Becher, und goldene ADAC-Deutschlandfahrt-Plakette, dazu noch Mannschaftsfahrer.)

Auszug aus der Mannschaftswertung:

Einen großen ADAC-Mannschaftspreis mit goldenem Schild holte: Zündapp-Werke GmbH mit den Fahrern Grenz, Krug und Ziegler.  
 Einen großen ADAC-Mannschaftspreis mit bronzenem Schild holte: Zündapp-Werke GmbH mit den Fahrern Kritter, Schweizer, Rotermundt.  
 Einen großen ADAC-Mannschaftspreis für Gespanne mit goldenem Schild holte: Zündapp-Werke GmbH mit Ernst, Keitel, Weiss



Georg Weiß bei der Deutschlandfahrt 1951

## **XII. Deutschlandfahrt 1952, 24.- 8. Mai 1952**

4 Tage - ca. 2500 km; Reichenhall - Bayreuth; Bayreuth - Kassel; Kassel - Oldenburg; Oldenburg - Bielefeld

Es waren 175 Solomaschinen, 21 Seitenwagenmaschinen und 20 Roller am Start. Die Strecke war härter als 1951, jedoch nicht zu hart. Diesmal hatte man eine ordentliche Wasserdurchfahrt zur Verschärfung eingebaut. Die Etappe Amberg-Floss-Bayreuth war übel, ausgesprochener Sechstage-Charakter, sie war von nassen Männern zu bewältigen - nichts demoralisiert mehr als nasse Klamotten. Aber 50 Leute kamen strafpunktfrei durch. Leider wurde schon der 1. Fahrtag durch einen schweren Unfall getrübt. Der Stuttgarter Puch-Fahrer Erwin Wild kam durch Sturz zu Tode - Schädelbasisbruch; er trug übrigens einen Sturzhelm. Weitere Fahrer kamen zu Stürze, jedoch keine schweren Verletzungen, allerdings waren in einigen Fällen die Maschinen verbogen - keine Weiterfahrt mehr möglich.

Auszug aus den Wertungslisten:

Seitenwagen über 350 ccm:

Weiß/Brendel	Nürnberg	Zündapp	0 P	Gold
Keitel/Illmann	Nürnberg	Zündapp	0 P	Gold
Ernst/Sörgl	Nürnberg	Zündapp	0 P	Gold
Köttgen/Raven	Düsseldorf	Zündapp	0 P	Gold
Baumann/Trumpf	Frankenthal	BMW	3 P	Gold

(Zitat: Bei den schweren Gespannen gab es die meisten Privatfahrer, es ist eben doch sichtlich ein Sport für ausgewachsene Mannsbilder)

Von den 6 Zündappen waren 4 Strafpunktfrei, zwei Ausfälle mit Rahmenbrüchen an den selbstgebastelten Seitenwagen.

Auszug aus der Mannschaftswertung:

Großer ADAC-Mannschaftspreis mit Goldenem Schild:

2. Mannschaft der Zündapp-Werke Nürnberg.



Hans Riess/Edmund Stumpf, Nürnberg, Triumph 250



Nr. 210 Karl Neubauer/Ria Winkler, Nürnberg, Victoria 250; Nr. 211 Dotterweich/Kastenhuber, Nürnberg, Victoria



Der erste Tag, die letzte Etappe vor Bayreuth. Die Zeit war knapp, vor mir in der Spur fuhr schon lange ein Vespafahrer, an dem ich nicht vorbeikam. Als ich endlich zum Überholen ansetzte und dabei wieder in die Fahrtrinne rutschte, bekam der Vespa-Mann einen derartigen Schreck, dass er sich zur Seite fallen ließ.



Ich rief: "Sörgel los, pack den Schleifer zur Seite, damit wir vorbeikommen...", aber dass er ihm ins Kreuz springen soll, hab ich nicht gesagt. So sind nun mal die Beifahrer: Dou is nix zu wolln.



Ich mußte zufahren, um noch rechtzeitig ins Ziel zu kommen. In fürchterlichen Sprüngen setzte Sörgl mir nach. "Etz hob i grad nu is hintere Beiwongrad erwischt, etzala pack mas - hout der Sörgl gsacht". Und dann kamen wir mit einem unerhörten 'Dampf' ins Ziel.

### **XIII: Deutschlandfahrt; 20.-22. Mai 1953**

3 Tage - ca. 2000 km; Kiel - Dortmund; Dortmund - Freiburg; Freiburg - München

Da in diesem Jahr der ADAC sein 50-jähriges Jubiläum feierte, war eben die XIII. Fahrt auch als Jubiläumsfahrt bezeichnet worden. Es war ja dann auch die letzte Fahrt mit Motorrädern überhaupt. Es war eine leichte Fahrt, die ganze Fahrt ging über die Bundesstraßen, hatte auch keine Aussagekraft, denn man sprach spöttisch "2000 km Anfahrt zu einem Bergrennen." Die Motorradindustrie meldete erst gar nicht, es war eben kein Ruhm zu gewinnen. Dafür waren viele dabei, die gar nicht das Zeug dazu hatten mitzufahren. Dem entsprechend aus Unerfahrenheit auch viele Stürze - alles glimpflich ausgegangen. Es gibt Fahrzeugmarken

(Horex und TWN-Triumph), die im Volksmund bereits den Namen "Todesmaschinen" führen und gerade dort waren die Ausfallzahlen recht hoch. Es war bestimmt nicht leicht für diese Jubiläums-Deutschlandfahrt die behördliche Genehmigung zu erlangen, denn Wettbewerbsfahrten auf öffentlichen Landstraßen sind für die Behörden ein rotes Tuch.

Auszug aus den Wertungslisten:

Seitenwagen über 350 ccm:

Kritter/Kritter	Heilbronn	Zündapp	500 Punkte	Gold
Paehr/Paehr	Schweicheln	Zündapp	500 Punkte	Gold

In dieser Klasse wurden 5 Goldmedaillen vergeben. Kein Silber und kein Bronze.

Dies war dann auch die letzte Deutschlandfahrt. Es war organisatorisch nicht mehr möglich. Die behördlichen Widerstände zu groß und ohne Interesse der Motorradhersteller hatten die Erlaubniserteilungsstellen leichtes Spiel. Man stelle sich vor, dass z.B. bei der letzten Deutschlandfahrt in Nürnberg vor dem Opernhaus die Zeitkontrolle war und die Innenstadt mehr oder minder gesperrt war.

(Neu bebildeter Extrakt aus Rundschreiben Nr. 2/2006 des Zündapp KS 601 Club e.V.)

Die Bilder und Texte - letztere stammen ursprünglich von Hans Ernst - stellte Günter Sengfelder aus seinem Archiv freundlicher Weise zur Verfügung. Weitere Bilder wurden vom Archiv des ADAC München kostenlos zur Verfügung gestellt.

### **Die fünf Internationalen ADAC-Wintersternfahrten nach Garmisch-Partenkirchen von 1952 bis 1957**

Mit der IX. Internationalen ADAC-Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen wurde eine Tradition fortgesetzt, die vor 25 Jahren mit der ersten Fahrt nach Garmisch-Partenkirchen ihren Anfang nahm.

In den Kriegsjahren und Nachkriegsjahren fiel die Veranstaltung aus. Erst 1949 wurde sie wieder ganz klein und bescheiden aufgenommen. Es soll auch hier im Wesentlichen auf Zündapp und die schwere Gespannklasse abgehoben werden. Auch um damit dem Clubnamen zu entsprechen. Und deshalb erst mit 1952 beginnend, denn die Produktion der KS 601 wurde erst ein Jahr zuvor im Sommer aufgenommen.

Die Zusammenstellung fußt auf den Berichten der ADAC-Motorwelt von 1951 - 1958, deren gebundene Jahrgänge von der ADAC-Zentrale in München dem "Schreiberling" kostenlos und zum Verbleib überlassen wurden. An ein Nichtmitglied!. Auch so etwas gibt es noch heutzutage. Deswegen auch ein großes Dankeschön an den ADAC und seine Mitarbeiter.

### **IX. Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen vom 11. - 13. Januar 1952**

30 Stunden mutterseelenallein mit sich und der Maschine hatten die Motorradfahrer durch die Gegend zu stechen. Kein Wunder, dass es bei den Motorradfahrern die Ausfälle besonders groß waren. Von 115 Gestarteten erreichten überhaupt nur 69 das Ziel, davon erfreulicherweise noch 57 strafpunktfrei.

Die Resultate sind nicht gut aufgegliedert, es können nur die Fahrer genannt werden - ob Solo oder Gespann ist nicht nachzuvollziehen.

Zalewski	Fürth	Zündapp	Punkte	Gold
Dettmer	Detmold	Zündapp	Punkte	Gold
Schweizer	Augsburg	Zündapp	Punkte	Gold
Neumann	Halstenbeck	Zündapp	Punkte	Silber

### **X. Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen vom 22. Jan. - 1. Februar 1953**

Zwölf Kontrollstellen standen zur Wahl, durchschnittlich 200 km voneinander entfernt, das bedeuten 2400 km und sollen mit dem Motorrad in 24 Stunden zu schaffen sein. Und am Ende eine Gleichmäßigkeitsprüfung, die durch Erweiterung der Karenzzeit von 10 Sekunden auf eine Minute ihren größten Schrecken verloren hat.

In den Soloklassen sind keine Zündapp-Fahrer mit Gold, Silber oder Bronze aufgeführt. Wohl aber in der großen Seitenwagenklasse (die Punktzahl ist nur vor dem Komma angegeben):

Seitenwagen über 350 ccm:

Kritter/Kritter	Heilbronn	Zündapp	1000 Punkte	Gold
Kocks/Briel	Hösel	BMW	1000 Punkte	Gold
Sturm/Knorr	Mannheim	Zündapp	993 Punkte	Silber
Füglein/Füglein	Nürnberg	Zündapp	951 Punkte	Silber
Hohm/Takenberg	Westerstede	Zündapp	910 Punkte	Silber
Schweitzer/Motzer	Augsburg	Zündapp	901 Punkte	Silber
Vogel/Riete	Hilgen	Zündapp	900 Punkte	Silber
Egemann/Perpeet	Kettwig	BMW	900 Punkte	Silber
Ewert/Wilski	Nürnberg	Zündapp	898 Punkte	Bronze
Brethauer/Klös	Frankfurt	BMW	896 Punkte	Bronze
Straube/Wiegand	Schoppenstedt	Zündapp	859 Punkte	Bronze
Krüger/Quast	Konstanz	Zündapp	848 Punkte	Bronze
Pilgrim/Stein	Frankfurt	BMW	826 Punkte	Bronze



Werner und Zita Kritter bei einer Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen.



Nr. 110 Hans Schweitzer/Alfred Motzer, Augsburg, Zündapp





Nr. 91 Werner Kritter/Zita Kritter, Heilbronn, Zündapp; daneben: Willi Straube/Günter Wiegand, Schoppenstedt, Zündapp

### XI. Wintersternfahrt nach Oberstdorf vom 7. - 10- Januar 1954

Seitenwagen bis 350 ccm:

Schach/Kromm	Worms	NSU Konsul	692 Punkte	Eg
--------------	-------	------------	------------	----

(Es handelt sich hier um das Ehrenmitglied Volker Schach bei den Aktivitäten vor seiner Zündapp-Zeit.)

Seitenwagen über 350 ccm:

Hohm/Takenberg	Westerstede	Zündapp	1000 P	G
Holz/?	Augsburg	Zündapp	1000 P	G
Egemann//?	Kettwig	BMW	903 P	S
Dobler/Grammig	Bad Homburg	Horex	900 P	S
Marnet/Hippe	Königstein	NSU Konsul	958 P	S
Woidich/Swoboda	Nürnberg	Zündapp	905 P	S
Biemann/?	Erlangen	Zündapp	905 P	S
Vogel/?	Hilgen	Zündapp	800 P	B
Kritter/Kritter	Heilbronn	Zündapp	832 P	B
Käser/Maurer	Nürnberg	Zündapp	805 P	B
Krüger/Hasenclever	Konstanz	Zündapp	800 P	B
Frank/Schäfer	Leimen	NSU Konsul	700 P	E
Hillebrand/?	Amberg	Zündapp	775 P	E
Steinbrück/Müller	Nördlingen	BSA	692 P	E



Fritz Hohm und Martin Kahl bei der Wintersternfahrt 1954 nach Oberstdorf.

**XII. Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen vom 7. - 9. Januar 1955**

Seitenwagen über 350 ccm:

Kritter/Kritter	Heilbronn	Zündapp (Klassensieger)		Gold
Kaiser/Metzler	Bad Wiessee	BMW		Gold
Grenz/Müller	Nürnberg	Zündapp		Gold
Hohm/Kahl	Westerstede	Zündapp		Gold
Staab/Müller	Aschaffenburg	Zündapp		Gold
Käser/Maurer	Nürnberg	Zündapp		Gold
Woidich/Stamm	Nürnberg	Zündapp		Gold
Vogel/Vogel	Hilgen	Zündapp		Gold
Strerath/Stüttgen	Düsseldorf	BSA		Gold
Salecker/Schade	Hamburg	BMW		Gold
Hepp/Butscher	Tettngang	BMW		Gold
Ebert/Mark	Nürnberg	Victoria		Gold
Schmider/Bacher	Straß	NSU		Gold
Kick/Legat	Kemnath	BMW		Gold
Baldwin/Sharpe	England	Royal Enfield		Gold
Popp/Moritz	München	Zündapp	350 P	Erinn.
Kugler/Klein	Bielefeld	BMW	235 P	Erinn.
Ernst/Ernst	Senne	Zündapp	135 P	Erinn.



Fritz Hohm und Martin Kahl bei der Wintersternfahrt 1955 nach Garmisch-Partenkirchen.

**XIII. Wintersternfahrt nach Garmisch-Partenkirchen vom 15. - 19. Februar 1956**

Seitenwagen bis 250 ccm:

Schach/Dürkes	Worms	NSU Max	16 Punkte	Silber
---------------	-------	---------	-----------	--------

(Es handelt sich hier um das Ehrenmitglied Volker Schach bei den Aktivitäten vor seiner Zündapp-Zeit.)

Seitenwagen über 350 ccm:

Kritter/Kritter	Heilbronn	Zündapp	1 Punkt	Gold
Bauerle/Halbgewachs	Stuttgart	BMW	4 Punkte	Gold
Böhme/Kreuzer	Heilbronn	Zündapp	17 Punkte	Silber

**XIV. Winterrallye nach Garmisch-Partenkirchen vom 14. - 17. Februar 1957**

Die 129 Motorradfahrer, darunter 65 Seitenwagenmaschinen, hatten sich Rothenburg ob der Tauber als Startort für ihre 450 km lange Fahrt ausgesucht. Die Fahrt begann für die ersten um zwei Uhr früh durch Schnee und Eis mit dem großen Ziel im Garmischer Eisstadion. Unfälle gab es übrigens keine, auch nicht am Folgetag bei der Bergprüfung auf der 2,8 km langen Strecke von Grainau zum Eibsee.

Seitenwagen bis 250 ccm:

Schach/Dürkes	Worms	NSU Max	0 Punkte	G
---------------	-------	---------	----------	---



(Es handelt sich hier um das Ehrenmitglied Volker Schach bei den Aktivitäten vor seiner Zündapp-Zeit.)

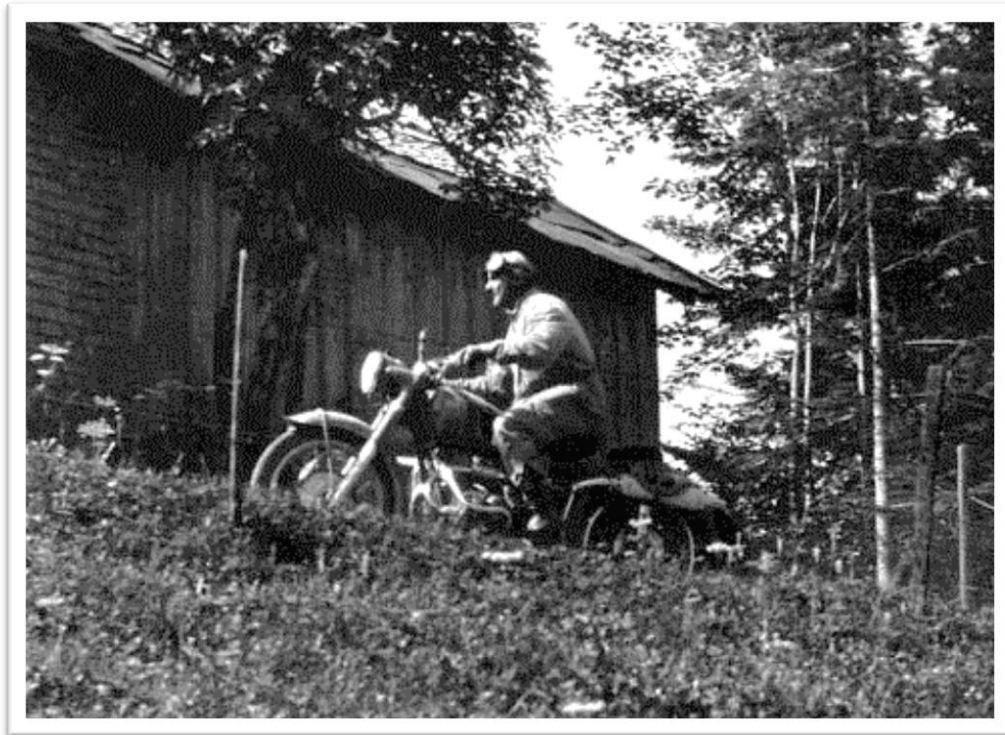
Seitenwagen über 350 ccm:

Käser/Maurer	Nürnberg	Zündapp	0 P	G
Winkler/Allgeyer	Nürnberg	BMW	0 P	G
Grenz/Lex	Nürnberg	Zündapp	0 P	G
Auerbacher/Maier	Wörishofen	BMW	0 P	G
Prioda/Hörger	Murnau	NSU	0 P	G
Schöllner/Vogel	Niedernhall	Zündapp	0 P	G
Watermann/Gaß	Pforzheim	BMW	6 P	S
Specht/Maier	Mindelau	BMW	6 P	S
Mast/Schwarz	Stuttgart	BMW	8 P	S
Arndt/Eichhorn	Bickenbach	Zündapp	9 P	S
Popp/Rötzer	München	Zündapp	10 P	S
Böhme/Kracher	Heilbronn	Zündapp	14 P	S
Springer/Hertl	Haunstetten	Zündapp	14 P	S
Stein/Mayer	Oberndorf	Zündapp	18 P	B
Birk/Völk	Wörishofen	BMW	20 P	B
Haas/Müller	Titisee	Horex	23 P	B

Dies war die letzte Wintersternfahrt. Es gab seit Jahren eine erkennbare Krise im nationalen Motorsport, da sich auch die Kfz-Industrie vom Motorsport zurückgezogen hatte. Es wirkte auch besonders der Rennunfall von Le Mans 1955 mit 55 Toten nach und nachdem bei der Mille Miglia 1957 der Ferrari-Pilot de Portago wegen eines geplatzten Rennreifens in die Zuschauermenge raste und 10 Personen mit in den Tod riß, war das Ende derartiger motorsportlicher Veranstaltungen da. Es wurden keine behördlichen Erlaubnisse mehr gegeben. (lg)

(Nachträglich bebildeter Exzerpt aus dem Rundschreiben Nr. 1/2006 des Zündapp KS 601 Club e.V.)

**Fahrt durch Bayerns Berge 1951-1957; (ADAC-Dreitagefahrt)  
Letzte Prüfung vor der Internationalen Sechstagesfahrt**



Hans Ernst / Erwin Sörgel, Nürnberg, Zündapp

Die Drei-Tagefahrt gehört schon seit Ende der dreißiger Jahre zum festen Bestandteil des alljährlichen Sportprogramms und wurde an wechselnden Orten im damaligen Deutschland ausgetragen.

Dann kam der Krieg. Es wurde still um die 3-Tage-Fahrt. Erst 1951 konnte man sie in abgeänderter Form wieder aufleben lassen.

Seither ist die 3-Tage-Fahrt nur noch für Solo- und Beiwagenmaschinen, dagegen aber nicht mehr für Kraftwagen ausgeschrieben. Als man sich beim ADAC wieder die Frage stellte, in welchem Gebirge denn zukünftig die Veranstaltung ausgetragen werden sollte, entschied man

sich für die Alpen, u.a. deswegen weil es den gleichen Bedingungen entspricht wie bei der 6-Tage-Fahrt.

**19. - 21.08.1951 in München**

Seitenwagen bis 750 ccm  
Weiss  
Keitel  
Ernst  
Mayer

Nürnberg  
Nürnberg  
Nürnberg  
Augsburg

Zündapp  
Zündapp  
Zündapp  
Zündapp

Gold  
Gold  
Gold  
Gold



Nr. 141 Josef Motzer, Ingolstadt, DKW 250



Nr. 142 Emmeram Kraus, Regensburg, DKW 250



Nr. 143 Josef Humpel, Geißenfeld, DKW 250



Nr. 146 Hans Schrädel, Fürth, Victoria 250



Nr. 148 Willy Fernau, NSU Consul



Nr. 149 Herrmann Dunz, NSU Consul



Nr. 151 Friedrich Dobler, Bad Homburg, Horex Regina



Nr. 157 Erich Morgeneiner, Nürnberg, Zündapp KS 601

**4. - 6.07.1952 in München**

Seitenwagen über 350 ccm (9 Teilnehmer)

Kritter/Zügel

Morgeneiner/Hohenbrink

Körnlein/Körnlein

Bühler/Zeller

(2 KS 601 Gespanne fielen aus.)

Heilbronn

Nürnberg

Bayreuth

Freilassing

Zündapp

Zündapp

Zündapp

Zündapp

Gold

Gold

Silber

Silber



Nr. 171 Wolf Wenk/Georg Schroll, Bad Reichenhall, Zündapp

Nr. 173 Michael Schraml/Wilhelm Buntz, München, BMW



Nr. 176 Helmut Kurzke/Paul Krekel, Kaufbeuren, BMW

**23.- 25.07.1953 in Isny**

Seitenwagen über 500 ccm  
Kein Gespann über 250 ccm im Ziel



Nr. 174 Hermann Scherzer/Eberhard Carius, IFA 350 BK, Chemnitz



Nr. 265 Max Klankermeier, München, BMW

Mit 1954 beginnend hatte sich die OMK etwas Neues einfallen lassen: Wer zur Internationalen Sechstagesfahrt angemeldet werden wollte, musste unbedingt vorher an der, seit 1954 bestehenden, DMV-Zweitagesfahrt oder an der ADAC-Dreitagesfahrt erfolgreich teilnehmen.

**21. - 23.06.1954 in Isny**

Seitenwagen über 500 ccm (4 Teilnehmer)			
Platz/Schnabel	Wiesbaden	Zündapp	Erinn.
Andreas/Köhler	Wiesbaden	Zündapp	Erinn.

**28. - 30.06.1955 in Isny**

Seitenwagen über 500 ccm			
Kritter/Opel	Heilbronn	Zündapp	Gold
Platz/Dettmann	Nentra	Zündapp	Silber
Krönung/Dolben	Tann	Zündapp	Silber

**25. - 27.06.1956 in Garmisch-Partenkirchen**

Seitenwagen über 500 ccm (3 Teilnehmer)			
Kritter/Kreuzer	Heilbronn	Zündapp	Gold
Grenz/Kittler	Nürnberg	Zündapp	Gold

**23.-26.06.1957 in Isny**

Seitenwagen über 500 ccm (1 Teilnehmer)			
Kritter/Kreuzer	Heilbronn	Zündapp	Silber
(als einziges der Gespanne überhaupt im Ziel)			

Für 1958 wurde keine ADAC-Dreitagesfahrt angesetzt, da man sich ganz auf die im September abzuhaltende Sechstagesfahrt konzentrieren wollte.

Im Jahre 1958 lief auch die Produktion der KS 601 aus. Und irgendwo muss man eine zeitliche Grenze setzen, auch wenn die Geländeerfolge der KS 601 noch jahrelang weiter gingen. Aber spätestens ab hier ging die Erfolgskurve jedoch abwärts.

Von den namhaften Veranstaltungen bei denen sich die KS 601 einen großen Namen machte, sind nun alle-mit Ausnahme der DMV-Zwei-Tagesfahrt- erwähnt worden. Eine Anfrage vor einigen Jahren an die Geschäftsstelle (am Wohnplatz des Autors) brachte da kein Entgegenkommen. (lg)



(Extrakt aus dem Rundschreiben Nr. 1/2007 des Zündapp KS 601 Club e.V.)

**Galerie:** Alle Bilder wurden freundlicherweise von Günter Sengfelder, Oberasbach, zur Verfügung gestellt.





#### **8-Stunden Zuverlässigkeitsfahrt auf der Solitude am 27. Mai 1951**

In der Seitenwagenklasse hatte sich Zündapp mit der KS 601 bei der Deutschland-Fahrt auf öffentlichen Straßen bereits einen unübertrefflichen Namen gemacht - schnellste serienmäßige Beiwagenmaschine. Jetzt wollte man das auch mit der Solomaschine erreichen auf dem Asphalt einer Rennstrecke.

Die Konkurrenz bestand aus drei Werks-BMW R 51/3 und einer hochkarätigen Besetzung mit Georg Meier, Hans Meier und Walter Zeller. Dazu noch zwei Privaters mit je einer R 51/2 und einer R 51/3. England war mit Detlev Louis mit einer 500 ccm AJS und Hansgeorg Braun mit einer 500 ccm Ariel Red Hunter vertreten. Mit 100 ccm mehr Hubraum schickte Zündapp seine KS 601 mit den drei Musketieren Hans Ernst (Nr. 176), Gustav Keitel (Nr. 177) und Georg Weiß (Nr. 178) ins Rennen. Dazu noch drei 200 ccm Maschinen und zwei weiteren Privaters in dieser Klasse. Die Zündappfahrer brachten am Ende alle Goldmedaillen mit nach Hause. Die KS 601-Maschinen waren jedoch auch die Schnellsten in der Klasse über 350 ccm.

Zwar wurde von vielen das für die Klasse über 350 ccm vorgesehene Stundenmittel von 81 als zu niedrig angesehen, nur das bedeutete in der Endabrechnung nahezu 650 km. Es sei jedoch hier betont, dass nur drei oder vier Fahrer mit technischen Defekten ausfielen, während es am Nachmittag durch starke Ermüdung, den scharfen Kurven, durch Schleudern und Stürze auf nasser Fahrbahn zu Ausfällen kam.



Vor dem Start: Betreuung von Georg Weiß durch den Versuchsmeister



Start zur 8-Stunden-Fahrt



Auftakt zum 8-Stunden-Rennen mit Le-Mans-Start.



Georg Weiß unterwegs



Die Zündapp Box





Schneller als BMW

Entwurf eines nicht veröffentlichten Beitrages für das Rundschreiben des Zündapp-KS601-Club e.V. (lg)

Alle Bilder wurden von Günter Sengfelder (Oberasbach) dankenswerter Weise zur Verfügung gestellt.

#### **29. Bol d'Or 1957**

Abschrift aus Zündapp-Streiflichter Nr. 7/1957





**Abb 1: Start; es geht sofort hinaus auf den 12,5 km- Straßenkurs. Die rechts im Hintergrund zu sehende, östliche der beiden Steilwandkurven wird bei diesem Rennen nicht befahren.**

**Bei dem berühmten 24-Stunden-Rennen, das am Samstag, 1. Juni 17.01 Uhr, auf der Montlhery-Rennstrecke begann, gelang es Zündapp erstmals in der 28-jährigen Renngeschichte des Bol d'Or mit drei Maschinen in drei Klassen zu siegen. Nach einem erbitterten Kampf um Runden und Sekunden siegten in der Klasse Serienmaschinen bis 250 ccm Richard Hessler, Lauf, mit Gert Lohse, Hamburg. In der 250 ccm-Sportmaschinenklasse die beiden französischen Fahrer Niedermann und Court und in der Seitenwagenklasse über 350 ccm Werner Kritter, Heilbronn, mit Co-Pilot Louis Francois, Paris. Hier der dramatische Bericht.**

**17.01:** Massenstart der 53 Maschinen auf die 24-Stundenreise rund um die Montlhery-Bahn bei einer Rundenlänge von 6,3 km und einer zu erwartenden Leistung von ca. 2500 km Fahrstrecke, das sind etwa 433 Runden.

**17.01:** Massenstart der 53 Maschinen auf die 24-Stundenreise rund um die Montlhery-Bahn bei einer Rundenlänge von 6,3 km und einer zu erwartenden Leistung von ca. 2500 km Fahrstrecke, das sind etwa 433 Runden.

**18.30:** Die Velocette von Nebout ist bereits wegen Benzinmangels irgendwo auf der Strecke liegengeblieben, wahrscheinlich gleich hinter "Start und Ziel".

**20.00:** Riesenaufregung vor den Boxen! Plötzlich steigt eine gewaltige Flamme gen Himmel. Der Fahrer Nr. 30 auf einer 250-ccm-Peugeot hat beim Tanken vor den Boxen seinen Motor nicht abgestellt und so geht alles in Flammen auf. Die Männer von der Feuerwehr leisten ganze Arbeit.

**21.15:** Francois, der Co-Pilot von Kritter kommt schiebend aus der Steilkurve und schafft die letzten Meter bis zur Boxe nur noch mit zusammengebissenen Zähnen unter Aufbietung aller Kräfte. Er hatte sich offenbar etwas zuviel vorgenommen und wollte Kritters Rundenzeiten unterbieten, dabei überschlug er sich in einer Kurve. Der rechte Zylinderkopf ist schwer beschädigt und wird in 10,5 Minuten von den beiden tüchtigen Monteuren ausgewechselt. Kritter übernimmt das Gespann und fährt jetzt Rundenzeiten mit 102 bis 107 km Durchschnitt um die verlorene Zeit wieder aufzuholen, da die Zündapp vor dem Sturz bereits 15 Runden Vorsprung hatte.

**22.10:** Irgendwie hat die Dunkelheit eine Art Massen-Baupsychose bei den Fahrern ausgelöst, denn ich zähle bis zu dieser Minute 11 Maschinen vor den Boxen, an denen gewaltig gebaut wird.

**22.25:** Court und Niedermann liegen mit der 250-Zündapp eine 1/4 Runde hinter der führenden NSU-Max, nachdem sie vor einer Stunde noch 2 Runden zurücklagen. Das schwere Gespann und die 250-Serienmaschine mit Lohse und Hessler fahren als Spitzenreiter in ihrer Klasse. Niedermann und Court hoffen, noch während der Nacht die Max einzuholen.

**23.00:** Niedermann hält an den Boxen um zu tanken und irgendetwas an seinem Licht reparieren zu lassen. Die Zeitnahme schickt einen Funktionär das Nummernschild von Niedermanns Maschine muß durch einen weißen Kreis gekennzeichnet werden, da man auch dort diese Nummer nicht erkennt. Mit 5 Minuten Aufenthalt fährt Niedermann weiter.

**23.10:** Die Bauerei vor den Boxen nimmt zu! Ich zähle bis zu 15 Maschinen. Einige mit schweren Schäden, doch die meisten mit irgendwelchem Malheur an der elektrischen Anlage.

**23.45:** Weltmeister Monneret, Inhaber von 22 Weltrekorden, schnellster Mann von Frankreich, erscheint mit himmelblauem Pyjama im karierten Bademantel und Pantoffeln vor den Boxen, um seine vom Co-Piloten gesteuerte AJS schweißen zu lassen. Nach Entfernung des Tanks wird trotz tropfender Benzinleitung am Rahmenunterzug geschweißt, was zu dauernden kleinen Bränden führt, die aber mit größter Ruhe von den Feuerwehrleuten gelöscht werden.

**24.15:** Niedermann, Journalist von "Moto Cycle", Paris, hält wieder an den Boxen, um zu tanken.

**24.16:** Monnerets Co-Pilot setzt sich den Helm auf. Soll das bedeuten, dass die Schweißerei schon beendet ist?

**24.17:** Der Zündapp-Renndienst entzündet einen phantastischen "Weihnachtsbaum" zur Signalisierung. Hans Woidich hält eine 4 m lange Latte mit zahlreichen aufgeschraubten Lämpchen kerzengerade in die Höhe, währenddessen Wiggerl Kraus die kompliziert anmutende Schalttafel bedient. Alle vor den Boxen, unsere Hemden sind klatschnaß.

**16.50:** Woidich rennt mit der Anzeigentafel an die Strecke und gibt das Zeichen "-34". Hessler fährt noch verwegener. Die Spannung ist auf dem Siedepunkt angelangt. Hessler liegt Rad an Rad mit der führenden FN. Es ist auch nicht erkennbar, dass Hesslers Maschine auch nur um das geringste schneller ist als die FN. Da läßt sich Hessler ganz langsam in der Steilkurve hinauftragen, um dann von oben rechtwinklig nach unten vor die FN zu schießen, und erscheint in der vorletzten Runde mit einem halben Rad Vorsprung vor der FN.

**17.06:** Die Zielfahne fällt für Hessler, der auf der Maschine liegend, mit lang ausgestreckten Beinen mit 20 m Vorsprung vor der FN das Ziel durchrast. Sieg! Dreimal Sieg für Zündapp! Erasmus Grüttefien



**Abb 2:** Die Sportmaschine unter Niedermann / Court



**Abb 3:** Heßler während des Laufes zum Bol d'Or 1957 mit der Serienmaschine



**Abb 4: Ein wuchtiger Reiter auf einem noch wuchtigeren Stahlroß - Werner Kritter auf der KS 601**

(Vorlage und alle Bilder stellte freundlicherweise Günter Sengfelder aus Oberasbach zur Verfügung.)

## 29. Bol d'Or 1957 in Zahlen

53 Teilnehmer, davon 3 Gespanne. Zwei in der Klasse bis 750 ccm und eines in der Klasse bis 350 ccm. Kritter-Francois fuhren 61 kg Bleiballast, desgleichen die Ratier, aber die 350 ccm DKW NZ fuhr mit Swg.-Passagier. Die Sieger Lefevre-Briand verbesserten den Streckenrekord auf 117,9 km/h und Agache-Guignabodet den Rekord bis 175 ccm auf 100,8 km/h.

1. Briand-Lefevre	Norton 500 (RS)	117,90 km/h
2. Nenning-Weissgerber	BMW 500 (T)	107,40 km/h
3. Tano-Cherrier	Velocette 500 (S)	103,80 km/h
4. Agache-Guignabodet	Ydral-Sachs 175 (RS)	100,18 km/h
5. Dubois-Randaxhe	FN-Ilo 250 (T)	100,10 km/h
6. Hessler-Lohse*	Zündapp 250 (T)	100,00 km/h
7. Bernard-Gluck	DKW 350 RT (T)	98,30 km/h
8. Niedermann-Court	Zündapp 250 (S)	98,00 km/h
9. Klimt-Harsmid	Jawa 350 (T)	97,60 km/h
10. Obert-Couturier	NSU 250 (S)	93,00 km/h
11. Kritter-Francois	Zündapp KS 601-Swg.(S)	91,90 km/h
12. Rossignol-Rebour	FN-Ilo 250 (T)	90,10 km/h
13. Havel-Slavicek	Jawa 350 (S)	89,50 km/h
14. Descoureaux-Fromont	Gnome-Rhone 175 (T)	88,60 km/h
15. Gnudi-Mangin	Adler spez. 250 (RS)	87,50 km/h
16. Chappon-Vattim	Puch 250 (S)	87,30 km/h
17. Schoon-Decae	Ydral-Sachs spez.175 (RS)	84,80 km/h
18. Heuqueville-Krajka	Gnome-Rhone 250 (RS)	84,40 km/h
19. Moissan-Guillotin	AGF-Ydral 175 (T)	82,90 km/h
20. Thomas-Bagetzi	Motobecane 175 (S)	80,67 km/h
21. Poiron-Poiron	Peugeot 175 (S)	80,50 km/h
22. Vogel-Gomez	Gnome-Rhone 175 (RS)	80,40 km/h
23. Gilbert-Picache	Gnome-Rhone 175 (RS)	80,00 km/h
24. Wallet-Tardieu	Pannonia 250 (T)	79,00 km/h
25. Cambis-Etienne	Rumi 175 Roller (RS)	78,50 km/h
26. Oosterlink-Godin	Liberia-Sachs 175 (S)	77,80 km/h
27. Lariviere-Boyer	Norton 500 (RS)	77,60 km/h

28. Grillon-Pellegrin	Ratier-Swg. 750 (S)	76,00 km/h
29. Petard-Dutarde	Norton 500 (T)	76,00 km/h
30. Tourres-Vasselin	Horex 350 (T)	75,50 km/h
31. Leroy-De Loince	BSA Gold Star 350 (RS)	74,80 km/h
32. Costedoat-Lyset	BSA Gold Star 350 (RS)	74,80 km/h
33. Le Guelle-Christophe	Rumi 175 Roller (RS)	74,00 km/h
34. Rouger-Rouger	Lambretta 175 Roller (T)	74,00 km/h
35. Allarousse-Rittaud	Puch 175 (RS)	70,90 km/h
36. Rehn-Pourchet	BMW 500 (T)	67,00 km/h
37. Gilles-Surry	Jawa 350 (S)	66,00 km/h
38. Aubry-Leffondre	Lambretta 175 Roller (RS)	63,60 km/h
39. Pierre-Pierre	Adler 250 (S)	60,00 km/h
40. Di Vozzo-Claudon	DKW-Swg. 350 NZ (RS)	58,05 km/h
41. Diou-Frederic	Morini 175 (RS)	57,00 km/h
42. Le Clainche-Parans	Lambretta 175 Roller (RS)	53,80 km/h

(\*Die Ergebnisliste stammt aus der französischen Zeitung "Moto-Revue" und zeigt auf, dass die Zündapp-Tourenmaschine wegen des Windschattenfahrens mit einem direkten Konkurrenten (der FN-Ilo) um einen Platz distanziert wurde.)

(Auszug aus Nr. 4/2006 aus dem Rundschreiben des Zündapp-KS-601-Club e.v.) (lg)

Diese Zusammenstellung stellte freundlicherweise R.L. vom Zündapp KS 601 - Club zur Verfügung. Herzlichen Dank!

**Weitere Ergebnisse dieser ehemaligen Veranstaltungsserie unter:**

<http://racingmemo.free.fr/M%20FRANCE/Res.%20Bol%20d'Or/BOL%20D'OR%2057.htm>

### 1. Internationale ADAC 24 Stunden Avus-Rennen am 4./5. Mai 1963



Abb. 1: Das siegreiche Gespann in der Avus-Steilwandkurve, die 1967 abgerissen wurde.

(Zuvor: Schon 1961 gab es eine 24 Stunden Grunewald- Fahrt, die als reine Zuverlässigkeitsfahrt durchgeführt wurde. Jedoch 1962 wurde aus versicherungsrechtlichen Gründen diese 24 Stunden- Fahrt aufgeteilt in 2 Abschnitte, wobei man im letzten Abschnitt dann seine Rundengewinne machen konnte.)

Jetzt gab es einen deutschen Versuch bei den internationalen 24 Stunden- Rennen mitzuhalten. Ein löblicher Versuch, die Engländer kamen nicht, ebenso die Tomos-Leute und der einzige internationale Teilnehmer war der seit 1955 in Deutschland lebende Japaner Koichi Shimada, der stilgerecht eine 125 ccm Honda fuhr. Von den 129 Startern kamen dann nach einem harten, schnellen Rennen 96 ins Ziel, der Rest fiel dem Dauerregen und der bekannt motorenmörderischen Avus zum Opfer.



Abb. 2: Der Le Mans- Start im strömenden Regen; 4 Maschinen wollten nicht sofort.

Gleich zu Beginn - einem Le Mans- Start - regnete es in Strömen und dies dann die folgenden 16 Stunden auch noch. Die Beiwagenfahrer sollen bis zu 10 cm Wasser in ihren 'Booten' gelegen haben. Es gab in der Nacht wegen Wasserglätte und Übermüdung einige glimpflich verlaufende Stürze. Insgesamt aber war es eine großartige Leistung von Menschen und Maschinen.

In den Boxen wurde mit Geschicklichkeit, Improvisation und technischem Können sagenhafte Leistungen vollbracht. Da wurde auch viel Sportsgeist gezeigt und deswegen soll auch ein Leserbrief an 'Das Motorrad' Nr. 11/1963, den Rudolf Zimmermann aus dem siegreichen Gespann schrieb, beispielhaft hier gebracht werden.

Ort der Handlung: Berlin, auf der AVUS. Zeit: Sonntag, 5. Mai, am frühen Morgen. Unser Boxennachbar Becker / Hainich führt in der Gespannklasse, wir liegen mit einigem Abstand an zweiter Stelle. Plötzlich wird nebenan mächtig gehämmert und geschweiß. Es wird fotografiert und gefeiert. Der Becker Klaus bekommt fast einen Wutanfall! Hat ihm 'ne Menge Zeit gekostet: jetzt haben wir die Nase vorn! Wenn bei uns nichts schief geht, sind wir schwer einzuholen. Später merke ich, dass sich bei mir ein Seitenwagenanschluß selbstständig machen will. Schnellste Abhilfe: Schweißen! Also halte ich an der Boxe. Alles rennt und saust, Schweißgerät raus, Kabel abrollen usw. In wenigen Augenblicken bin ich wieder draußen. Von den besten Wünschen begleitet. Es hätte u.U. den Erfolg gekostet. Selbstverständlich sagen Sie? Ich war immerhin in der Boxe vom lieben Klaus. Bei uns gab es nämlich kein Schweißgerät! Und der Klaus schweißte selbst! Ich möchte auf diesem Weg dem Langen nochmals danken und frei nach Klacks formulieren: "...das kommt den Dingen so ungemein nahe, die ich mir unter Sport vorstelle."

Nachstehend ein Auszug aus den Ergebnislisten:

**Motorroller bis 200 ccm:**

2. Hunkenschröder / Junkers,  
Zündapp, 117 Runden, Gold.  
(4xGold, 3xSilber, 3xBronze, 3 Ausfälle)

**Motorräder bis 50 ccm:**

1. Schirmer / Klein,  
Zündapp KS 50, 99 Runden, Gold.  
(1xGold, 2xSilber, 4xBronze, 2xErinnerungen,  
3 Ausfälle)

**Motorräder bis 175 ccm:**

3. Friedrich / Wünscher,  
Zündapp 200S, 104 Runden, Silber.  
(2xGold, 2xSilber, 1xBronze, 2 Ausfälle)

**Motorräder mit Swg. über 350 ccm:**

1. Heinritz, Heinritz / Zimmermann, Möschel,  
Zündapp KS 601, 143 Runden, 118,3 km/h, Gold.  
(Das Heinritz-Gespann belegte im Gesamtklassement den  
9. Platz, noch vor der schnellsten 500er Solo-BMW)

6. Pfister, Mausner / Eggert, Batz,  
Zündapp KS 601, 121 Runden, Bronze

7. Kraemulat, Torner / Brüggemann, Quittmann,  
Zündapp KS 601, 117 Runden, 97,5 km/h, Bronze

8. Schmidtke, Mengert / Ridzewski, Hof,  
Zündapp KS 601, 103 Runden, Erinnerung

(3xGold, 1xSilber, 3xBronze, 2xErinnerung,  
3 Ausfälle)





Abb. 3: Helmut Kraemulat und sein Gespann nach dem Rennen.

(Anmerkung: Helmut Krämulat baute im Hinblick auf das Rennen für 1964 in das KS601 Fahrgestell einen 1100 ccm Borgward-Arabella-Motor ein. Für damals ein gewaltiges Geschoß. Aber das Rennen wurde nie mehr genehmigt. Das Gespann wurde vor einigen Jahren aufwändig restauriert und befand sich zuletzt in der Nähe von Mettmann.

Ferner baute Helmut Kremulat in ein Moto Guzzi LeMans Fahrgestell einen Zündapp KS 601 Motor ein. Ein schönes, elegantes Motorrad, das unter dem Namen „Zünduzzi“ bekannt wurde. Heute steht das Motorrad in der Nähe von Köln.)



Abb. 4: Das siegreiche KS 601-Gespann: Riesentank und schmaler Seitenwagen



Abb. 5: Anfahrt zur Box



Abb. 6: Rechts außen Rudolf Zimmermann, mit Lockenkopf Georg Heinritz, der Brillenträger ist namentlich unbekannt und mit Schirmmütze Manfred Gruber, ein KS-Fahrer aus der Nürnberger Gegend.

Neugefasster Text aus Rundschreiben Nr. 3 und 4/2007 des Zündapp-KS-601-Club e.V. (Ig)

Die Bilder stellten Helmut Kraemulat, Annie Heinritz und Rudolf Zimmermann freundlicherweise zur Verfügung.

Diese Zusammenstellung stellte freundlicherweise R.L. zur Verfügung. Herzlichen Dank!

### **Ein triumphaler Erfolg für Werner Kritter und die Zündapp KS601.**

Lüttich - Mailand - Lüttich

LML, so die Kurzform, hatte eine lange Tradition und reichte bis in die zwanziger Jahre zurück und wurde besonders von französischen, belgischen, luxemburgischen und italienischen Motorsportlern besucht. Der belgische Club Royal Motor Union (RMU) hatte da eine Ausdauerveranstaltung auf die Beine gestellt, die ihresgleichen suchte. In Deutschland war die Veranstaltung wenig bekannt, insbesondere ab 1933 hatten deutsche Motorsportler gefälligst im eigenen Land zu bleiben, denn die Strecke führte durch das Land des potentiellen Feindes. In den Kriegsjahren und danach bis einschließlich 1950 konnte die Veranstaltung nicht ausgetragen werden. Erst ab 1954 und 1955 führte die Route auch durch Deutschland hin und zurück. 1956 führte nur der Rückweg durch Deutschland mit den Kontrollstellen in Idar-Oberstein, Kaiserslautern, Landau, Neu-Ulm, Füssen und Mittenwald.

Es ging also erst wieder mit einer leichteren Strecke 1951 los. Es gab bei diesen beiden ersten Veranstaltungen (1951 und 1952) eine Edelmetallschwemme, denn jeder Fahrer im Ziel hatte eine Gold-, Silber- oder Bronzemedaille errungen. Für 1953 wurde die Strecke erschwert, man tat dabei etwas des Guten zu viel, denn es gab kein Edelmetall. Zur Bewertung - bei einem vorgesehenen Durchschnitt von 50 km/h - sei noch folgendes hinzugefügt: Jede angefangene Minute über die gewährte Karenzzeit hinaus wurde mit 10 Strafpunkten belegt.

Im deutschen Fachblatt "Das Motorrad" erschien von dem damals sehr bekannten Ausdauer- und Zuverlässigkeitsfahrer Robert Pönsen in Heft 22/1952, Seiten 640/641 ein sehr schöner Teilnahmevericht. Dann wurde in "Das Motorrad" diese Veranstaltung totgeschwiegen. Es gab dann aus der Industrie zwei empörte Leserbriefe und Carl Hertweck, seinerzeit Schriftleiter von "Das Motorrad", der ohnehin berechtigte Kritik kaum ertragen konnte, antwortete mit einem unsachlichen Rundumschlag bei dem er auch Äpfel und Birnen durcheinander brachte und im Grunde genommen LML als eine reine Zirkusleistung hinstellte.

### **19. -21.07.1953: XXIII. Lüttich - Mailand - Lüttich**

Strecke: Lüttich - Luxemburg - Nancy - Dijon - Chalon-sur-Saone - Lyon - Chambéry - Col de Granier - Col de Porte - Grenoble - Col de Galibrier - St. Michelle-de-Maurienne - Lanslebourg - Turin - Mailand und zurück - 2.408 km in 48 Std. - am Start: 95 - im Ziel: 34

#### **Solo:**

1. Krammer (AUT)	Puch 250	290 Pkt.
2. Best (GER)	Hecker 250	305 Pkt.
3. Chevrolet (BEL)	Adler 250	375 Pkt.
4. Goppert (GER)	Victoria 250	392 Pkt.
5. Kempeneers (BEL)	Victoria 250	458 Pkt.
6. George (BEL)	FN 500	480 Pkt.
7. Gnaser (AUT)	Express 250	609 Pkt.
8. Lambert (BEL)	Puch 250	676 Pkt.
9. Vrancken (BEL)	Triumph 650	721 Pkt.
10. Staab (GER)	Express 250	755 Pkt.
11. Allenberg (GER)	NSU 250	766 Pkt.

12. Haag (GER)	Maico 250	956 Pkt.
13. Carissoni (ITA)	UT 250	1.205 Pkt.
14. Greven (BEL)	Rumi 125	1.295 Pkt.
15. Keller (GER)	Puch 250	1.386 Pkt.
16. Riva (ITA)	Horex 350	1.388 Pkt.
17. Sterckendries (BEL)	FN 425	1.668 Pkt.
18. de Jonckheere (BEL)	NSU 250	1.901 Pkt.
19. Gindrat (SUI)	Norton 500	2.117 Pkt.
20. Mast (GER)      ^	UT 250	2.201 Pkt.
21. Cavijn (BEL)	H.D. 1200	2.120 Pkt.
22. Braguet (BEL)	H.D. 1200	2.278 Pkt.
23. Badts (BEL)	H.D. 1200	2.383 Pkt.
24. Nennig LUX)	NSU 250	2.539 Pkt.
25. Moisson (BEL)	TWN 175	2.575 Pkt.
26. Gryglewicz (POL)	Maico 250	3.699 Pkt.
27. Vogt (GER)	UT 250	3.346 Pkt.
28. Chalon (BEL)	H.D. 1200	3.547 Pkt.
29. Jaspar (BEL)	Prior 250	4.315 Pkt.

**Seitenwagen:**

1. Kritter / Swoboda (GER)	Zündapp KS601	182 Pkt.
<b>- Gesamtsieger -</b>		
2. Ebert / Tegge (GER)	Victoria 350	770 Pkt.
3. Müller / Hauenstein (GER)	Victoria 350	849 Pkt.
4. Wraith / Breland (GBR)	Ariel 1000	1.160 Pkt.
<u>5. Buning / de Ridder (BEL)</u>	<u>NSU 250</u>	<u>2.892 Pkt.</u>
6. Martz / Vallee (FRA)	Zündapp KS601	4.074 Pkt.

N.S.: Unterstrichen markiert die Klassensieger nach Hubraum.

(Solo wie Seitenwagen: bis 350 ccm und über 350 ccm)

**Fabrikpreis:**

1. Puch mit insgesamt	2.194 Strafpunkten.
2. NSU mit insgesamt	5.458 Strafpunkten
3. Harley-Davidson mit insgesamt	6.781 Strafpunkten

**Clubpreis:**

1. ADAC-Württemberg mit insgesamt	6.503 Strafpunkten
2. Gendarmerie Nationale mit insgesamt	6.781 Strafpunkten



Abb1: Ein strahlender Gesamtsieger und noch Privatfahrer dazu: Werner Ritter mit der Zündapp KS 601.



Abb2: Vor dem Start: Ein noch etwas nachdenklicher Werner Ritter.



Georg Weiß vor dem Start zu Lüttich-Mailand-Lüttich 1953

Alle drei Werksgespanne mit Keitel, Ernst und Weiß, die in ihren Werksgespannen schätzungsweise 10 PS mehr hatten, versuchten unterwegs vergebens den starken Privatfahrer Kritter zu einer etwas forscheren Fahrweise zu reizen, kamen jedoch nicht bis zum Wendepunkt in Mailand. Die Ausfallgründe sind unbekannt.

Jetzt noch die Plazierungen bei den anderen Fahrten, soweit es sich um die Zündapp-Gespanne handelt.

**1951: Seitenwagen:**

1. Bataille / Delbouille (BEL)	Gillet 500	20 Pkt. Gold
2. Lechanteur / Vervroegen (BEL)	Triumph 500	170 Pkt. Gold
3. Lejeune / Peeters (BEL)	Zündapp 750	460 Pkt. Silber
4. Bizot / Pimartin (FRA)	Sarolea 750	510 Pkt. Bronze
5. Lambry / Leenars (BEL)	Velocette 350	900 Pkt. Bronze

**1954: Seitenwagen:**

1. Ebert / Tegge(GER)	Victoria 350	1.804 Pkt.
2. Kritter / Swoboda(GER)	Zündap 600	2.306 Pkt.
3. Wraith / Breland(GBR)	Ariel 1000	2.182 Pkt.
4. Müller / Hauenstein(Ger)	Victoria 350	3.205 Pkt.
5. Bruning / de Ritter(BEL)	NSU 250	4.885 Pkt.
6. Martz / Vallee(FRA)	Zündapp 600	6.076 Pkt.

**1955: Seitenwagen:**

1. Kritter /Opel (GER)	Zündapp 600	432 Pkt. Silber
2. Ebert / Mark (GER)	Victoria 400	1.064 Pkt.
3. Scheitel / Scheitel (GER)	Adler 270	3.295 Pkt.
4. Buck / Gover (GBR)	Ariel 650	4.238 Pkt.

a.W. Rathjen / Fiedler (GER) Messerschmitt 191 (Ermutigungspreis)

### 1956: Seitenwagen:

1. Kritter / Kreuzer (GER)	Zündapp 600	676 Pkt. Bronze
2. Mayer / Mark (GER)	Victoria 350	2.353 Pkt.
3. del Banco / Cranshaw (GBR)	Triumph 650	2.919. Pkt.
4. Buck / Law (GBR)	Ariel 1000 3	.516 Pkt.

Aufgrund des großen Unglücks beim 24-Std.-Rennen in Le Mans 1955 und des großen Rennunfalls bei der Mille Miglia 1957, wehte der Wind gegen den Motorsport und speziell gegen den Motorradsport auf öffentlichen Straßen. Die Veranstaltung wurde abgesagt und konnte später auch nicht mehr aufgegriffen werden. (lg)

(Die Bilder stellte freundlicherweise Günter Sengfelder zu Verfügung und die Ergebnislisten konnten nach einigen Mühen noch von Royal Motor Union in Lüttich erhalten werden.)

(Eine völlig neu gefasster Beitrag aus Nr. 3/2006 in Rundschreiben des Zündapp KS 601 Clubs.)

Diese Zusammenstellung stellte freundlicherweise R.L. vom Zündapp KS 601 - Club zur Verfügung. Herzlichen Dank!



Kritter / Swoboda im Ziel trotz Lagerschadens bei Lüttich-Mailand Lüttich 1954





Werner Krieter: Letzte Durchsicht vor Lüttich –Mailand-Lüttich



Krieter/Opel bei Lüttich – Mailand – Lüttich 1955 bei der Passage von Steinebrück. (Quelle: Lionel Derrien)

In einer alten Ausgabe von der Zeitung "Das Motorrad", das das langjährige Club-Mitglied Otto Frahm dem Schreiberling zur Anregung für historische Beiträge und zu treuen Händen immer mal wieder zur Verfügung stellt, war unter der vorgenannten Überschrift der nachstehende Artikel zu lesen. Nachdem nun am 10. Januar 2004 in Nürnberg von vielen Clubmitgliedern dieser Motor, für den übrigens nie ein Getriebe entwickelt worden war, betrachtet und auch fotografiert wurde, war es an der Zeit sich damit mal zu befassen. Viel wird da ja, die nachfolgenden Artikelbeiträge (zeitlich geordnet) beweisen dies, nicht gewußt. Selbst die Grunddaten wie Hub und Bohrung fehlen da ganz, selbst der Motorenpapst Helmut Hütten vermutet da nur. Hub und Bohrung (4 x 68 x 68 mm) ermittelte dann das Zündapp-KS601-Clubmitglied Jochen Zarnkow. Und was die angepeilte Leistung betrifft - ca. 95 PS ohne Kompressor und ca. 125 PS mit Kompressor bei 7500 U/min., sie wurde, Laufspuren hat er auch, bei den wenigen Prüfstandläufen nie erzielt. So soll der Motor 1944 bei einem Prüfstandlauf mit Benzin/Benzol Treibstoffgemisch - kann aber auch bereits mit Aethanol-Zusatz gewesen sein - den ganzen Prüfstand auseinandergelassen haben, so dass man es in der Folge sein ließ.

Und was die in "Motorrad" aufgeführten Rekorde bzw. Rekordmöglichkeiten betrifft, diese wurden 1956 ziemlich radikal von der FIM zusammengestutzt.

Die Dinge lassen sich schwer rekonstruieren, auch nicht nach einem Gespräch mit dem heutigen Seniorchef des Autohauses Füglein in Nürnberg Herrn Gerhard Füglein und der im übrigen mitteilt, dass er nichts in den Geschäftsunterlagen von damals gefunden habe, was den Bericht ergänzen könnte. Er kann nur sagen, dass der Motor - nachdem er vor den Begehrlichkeiten der amerikanischen Besitzer lange versteckt wurde, von dem damaligen Geschäftsführenden Vorsitzenden der Zündapp-Werke Dr. Hans-Friedrich Neumeyer per 'Handschlag' an den Seitenwagen-Rennfahrer Kurt Füglein abgegeben wurde. Nachdem der Motor wegen des Wegfalls der 1200 ccm-Seitenwagenklasse nicht mehr verwendungsfähig war, stand der Motor jahrelang unter einer Werkbank herum, bis er dann 1986 gegen eine Spendenquittung von DM 6.000,- an das Deutsche Museum in München abgegeben wurde. Sein Vater Kurt Füglein, der dies alles besser wüßte, ist vor ca. 10 Jahren verstorben und da kommt der 'Schreiberling' mithin zu spät. Für diesen Artikel stellte der alte Zündapp-Spezialist Günter Sengfelder alle Bilder dankenswerter Weise zur Verfügung; zehn davon werden auf den inneren Umschlagseiten gebracht, das Elfte ziert das Titelblatt. Dieser Bildersatz bildete auch für alle nachstehende Literatúrauszüge die Grundlage.

#### **Auszug aus "Motorrad" Nr. 5/1951, S. 135- Autor Ex-Carlson:**

Wer vermutet in diesem Vierzylinder-Boxermotor mit obenliegenden, durch Königswellen angetriebenen Nockenwellen eine Konstruktion von Albert Roder? Tatsächlich hat Roder diesen Motor konstruiert. - Ist es nun der sagenhafte Vierzylinder-NSU-Motor, der von dem Neckarsulmer Werk für den internationalen Motorrad-Rennsport gedacht ist und sich zur Zeit in der Entwicklung befindet? - Auch das stimmt nicht, denn die Nürnberger Zündapp-Werke haben diesen Motor gebaut! Im Jahre 1939 befaßte man sich nämlich dort ganz ernsthaft mit dem Gedanken, den absoluten Motorrad-Weltrekord Ernst Hennes anzugreifen, wenn ein entsprechender Motor zur Verfügung stünde. Albert Roder, damals bei Zündapp, hat dieses Triebwerk realisiert und den abgebildeten Vierzylinder-Boxer mit Kompressor geschaffen. Leider kam der Krieg, so daß der Vierzylinder nie über Bremsversuche hinauskam. Lange Zeit war der Motor verschwunden, der auch nach dem Kriege im Rennsport eine Rolle hätte spielen können. Erst jetzt ist es dem Nürnberger Rennfahrer Kurt Füglein gelungen, ihn ausfindig zu machen. Mit Genehmigung von Zündapp wäre Füglein 1951 in der 1200 ccm-Seitenwagenklasse angetreten, aber nunmehr hat die FIM-Bestimmung einen neuen Riegel vorgeschoben. Weniger wegen dem Kompressor, der von Füglein wegoperiert wurde, als wegen dem Hubraum. Denn 1200 ccm-Seitenwagen-Maschinen werden ab 1951 nicht mehr fahren können. Nur noch 500er und 750er sind gefragt. Also noch einmal hat das Schicksal es gewollt, daß diese Konstruktion wieder in der Versenkung verschwindet. Das ist außerordentlich zu bedauern. Es könnte aber der Versuch unternommen werden, mit dem Motor und einem entsprechenden Fahrgestell, eventuell einem symmetrischen Dreiradwagen, die schon seit Urzeiten bestehenden Klassenbestleistungen in der 1200 ccm-Weltrekordliste anzugreifen. Eventuell wäre es sogar möglich den absoluten Seitenwagen-Motorradweltrekord, der von Eric Fernihough mit 231 bzw. 218 km/h für Fliegenden Kilometer und Meile gehalten wird, zu unterbieten? Das wäre eine Chance für Zündapp und für Füglein! Seit 1930 und 1931 hält in der 1200 ccm-Gespannklasse eine Frau, Missis Stewart-England, mit einem Morgan-Jap die Klassenbestleistungen von 5, 10, 50, 100 km und 1 Stunde mit 163, 169, 167 und 164 km/h. Schon diese Bestleistungen zu unterbieten, wäre eine Aufgabe, die sich lohnen würde. Und dann sind da noch die Rekorde von 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 24 Stunden, die von dem Team Sandford, Gueret und Gaudichet auf

Sandford-Spezial mit 147, 141, 140, 137, 133,8, 134,1 133,5, 132,9, 133,8, 132,7, 132,5 und 111,8 km/h gehalten werden. Der 48-Stunden-Rekord ist überhaupt noch nicht aufgestellt. Auch diese Rekorde sind fast 20 Jahre alt! Es würde jedenfalls mit großer Genugtuung und Freude in deutschen Sportkreisen vermerkt werden, wenn zum gleichen Zeitpunkt, an dem NSU mit der Roderschen Kompressor-Parallel-Zweizylinder 500 unter dem Fahrer Herz einen Angriff auf den absoluten Motorrad-Weltrekord für Solomaschinen plant und sicher bald durchgeführt wird, eine weitere deutsche Firma, den Gespannrekorden auf den Leib rücken und diesen Motor dazu verwenden würde.

(Eigene Anmerkung: Die Rekordstrecken wurden dann beim Herbstkongress 1956 von der FIM in Paris drastisch reduziert und zwar auf: 1 km stehend, 1 km fliegend, 10 km stehend, 10 km fliegend, 100 km stehend, 1000 km stehend, 1 Stunde, 6 Stunden, 12 Stunden und 24 Stunden.)

### **Auszug aus Helmut Hütten: Schnelle Motoren - seziert und frisiert; 6. Auflage von 1977, Seite 298.:**

Nicht zuletzt wollte das sportfreudige und strebsame Nürnberger Werk den absoluten Motorradweltrekord erobern! Dazu konstruierte Albert Roder einen 1000-ccm-Viertaktboxer mit zwei Königswellen - und vermutlich einer ähnlichen Geometrie wie im NSU-Kompressor-Twin, während die Anordnung der Ventile schon den späteren ohc-Porsche-Motoren entspricht. Am zentralen Königswellen-Kegelradsatz saß ein großes Stirnrad, das den oben aufgesetzten (im Bild fehlenden) Rootskompressor antrieb. Er förderte zu beiden Seiten durch flache Druckrohre (zwecks kleiner Stirnfläche), an deren Stelle ohne Kompressor je ein Fallstromvergaser treten konnte. Der Kompressor steigerte die vorgesehene Leistung von ca. 95 auf ca. 125 PS bei 7500 Touren . . . doch mußte das Projekt, wie die Flugmotoren, hinter die kriegswichtigen schweren Geländegespanne zurücktreten.

### **Presse-Information des ADAC-Nordbayern:**

Am 7. Mai 1986 eröffnet die Bayer. Staatsregierung im Deutschen Museum München die neue Autohalle.

Bei dieser Gelegenheit wird auch die Motorensammlung des Deutschen Museums durch ein einmaliges Exemplar deutscher Motoren-Technik bereichert, der ADAC Nürnberg trug entscheidend dazu bei.

1939 befaßten sich die damaligen Zündapp-Werke in Nürnberg mit der Entwicklung eines 4-Zylinder Obennocken-Motors mit Kompressor, um den absoluten Motorrad-Weltrekord anzugreifen. Konstrukteur war Albert Roder, der nach dem Krieg die erfolgreichen NSU-Rennmotoren entwarf. Dann kam der Krieg, so daß der Königswellen-Motor nie über die Prüfstandläufe hinauskam.

Das einzige gebaute Exemplar war lange verschollen. In den 50er Jahren ist es dem damaligen Nürnberger Rennfahrer Kurt Füglein gelungen, diesen Motor ausfindig zu machen. Er wollte in der Seitenwagenklasse bis 1200 ccm damit starten. Diese Klasse wurde dann aber gestrichen, so daß der Motor nie zum Einsatz kam.

Seit Jahren versuchte das Deutsche Museum und andere Sammlungen diesen Motor zu bekommen. Das Auto- und Motorradhaus Füglein hat nun durch intensive Vermittlung des ADAC Nürnberg diesen einzigartigen Motor dem Deutschen Museum gestiftet.

### **Auszug aus 60 Jahre Zündapp-Technik; Ausgabe von 1996, Seite 103:**

Kurz vor dem Zweiten Weltkrieg entstand bei Zündapp ein Vierzylinder-Königswellen-Boxermotor mit Kompressor, mit dem ein Angriff auf den absoluten Weltrekord erfolgen sollte. Der Kriegsausbruch verhinderte die endgültige Fertigstellung und den beabsichtigten Einsatz.

Die Konzeption dieser Motors war sehr fortschrittlich. Aus seinen 1000 ccm wurden als Maximalleistung 95 PS als Saugmotor und ca. 125 PS bei Aufladung durch das vorgesehene Roots-Gebläse erwartet, woraus sich die errechnete Höchstgeschwindigkeit von ca. 300 km/h ergab.

In den halbkugeligen Brennräumen der jeweils für ein Zylinderpaar gemeinsamen Köpfe saßen je zwei großdimensionierte Ventile, die von je einer obenliegenden Nockenwelle über Kipphebel betätigt wurden. Der Antrieb der Königs- und Nockenwellen erfolgte in bekannter Weise über Kegelradpaare, der des Gebläses (oben auf dem Gehäuse) über einen Stirnzahnradsatz. Außenliegende Druckleitungen führten vom Gebläse zu den beiden Zylinderköpfen, wo die Gabelung zu den Einlaßventilen erfolgte.

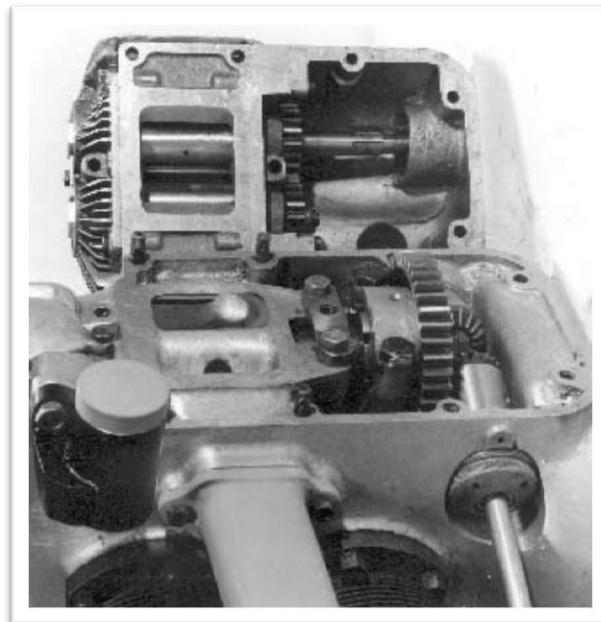
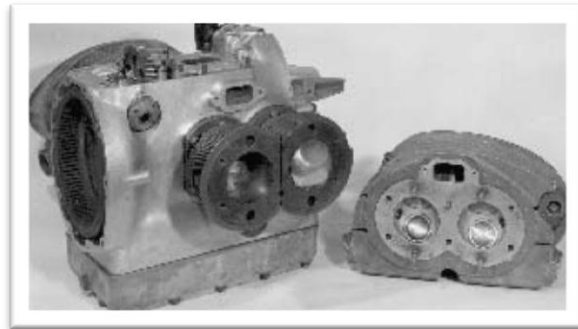
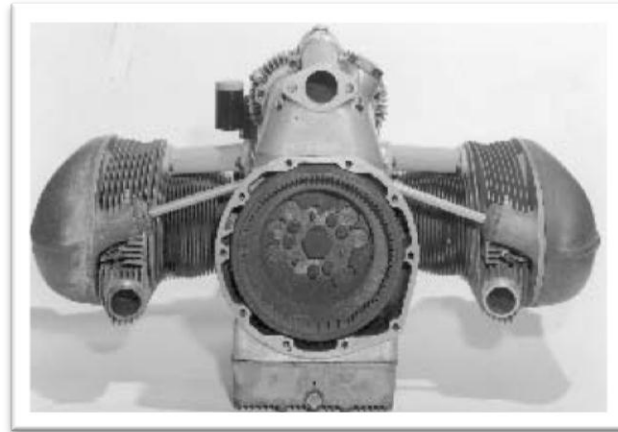
Die Kraftübertragung zum vorgesehenen hydraulischen Drehmomentwandler erfolgte über eine Lamellen-Trockenkupplung auf der Kurbelwelle.

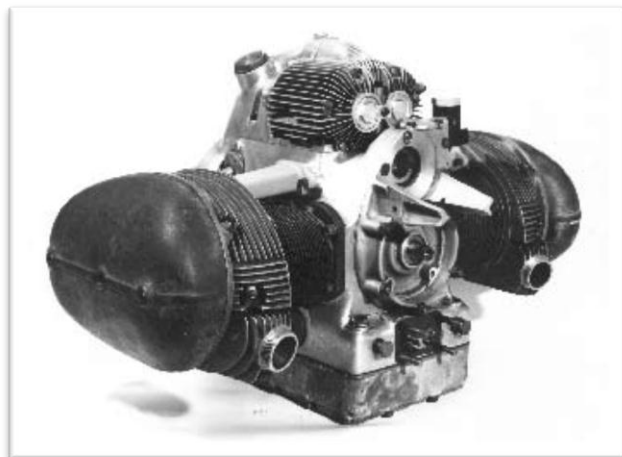
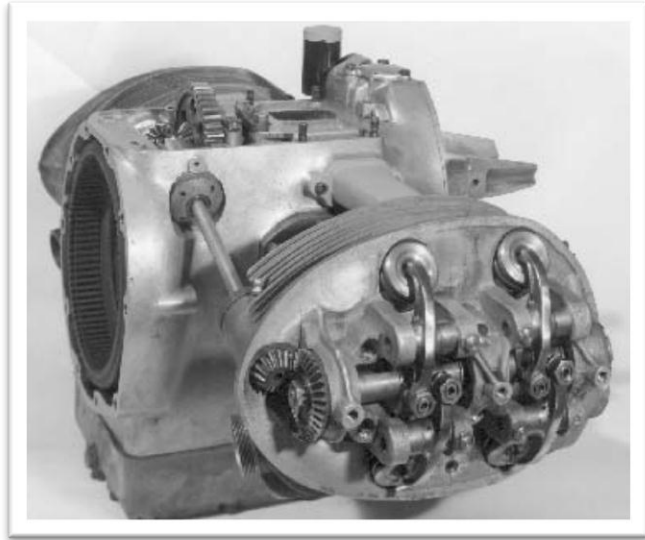
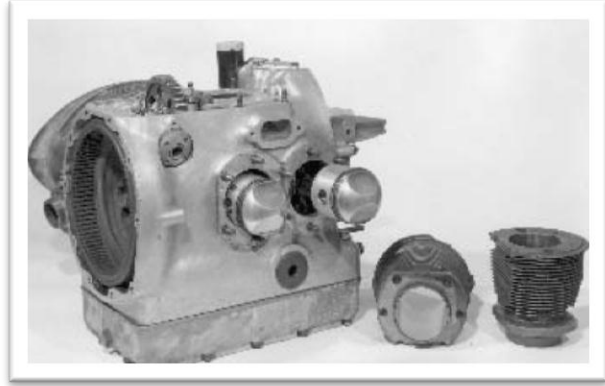
**Auszug aus Reiner Scharfenberg - Motorrad Profile Nr. 1 - "Der Grüne Elefant" von 1998, Seite 49:**

Für einen geplanten Weltrekordversuch entstand 1938/39 dieser Vierzylinder 1000-ccm-Königswellenmotor mit Kompressor. Es kam durch die Kriegereignisse nie zu dem Versuch, aber hätte so nicht später ein Serienmotor aussehen können?

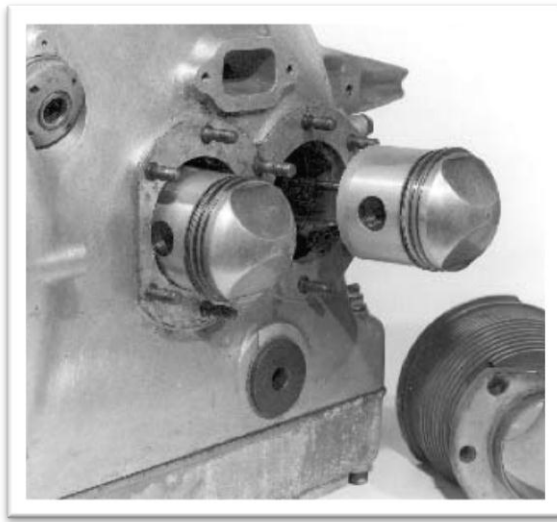
Textbeitrag veröffentlicht mit freundlicher Genehmigung des früheren Rundschreibenmannes des Zündapp KS601 - Clubs, R.L.











Bilder aus dem Jahr 1949, aus Archiv G. Sengfelder.

! Die ganze Datei wurde neu zusammengestellt, überarbeitet und formatiert von „Isabelle“!

Danke an Isabelle

Vers: 19-12.12