



KS 601



KS

601

ZÜNDAPP

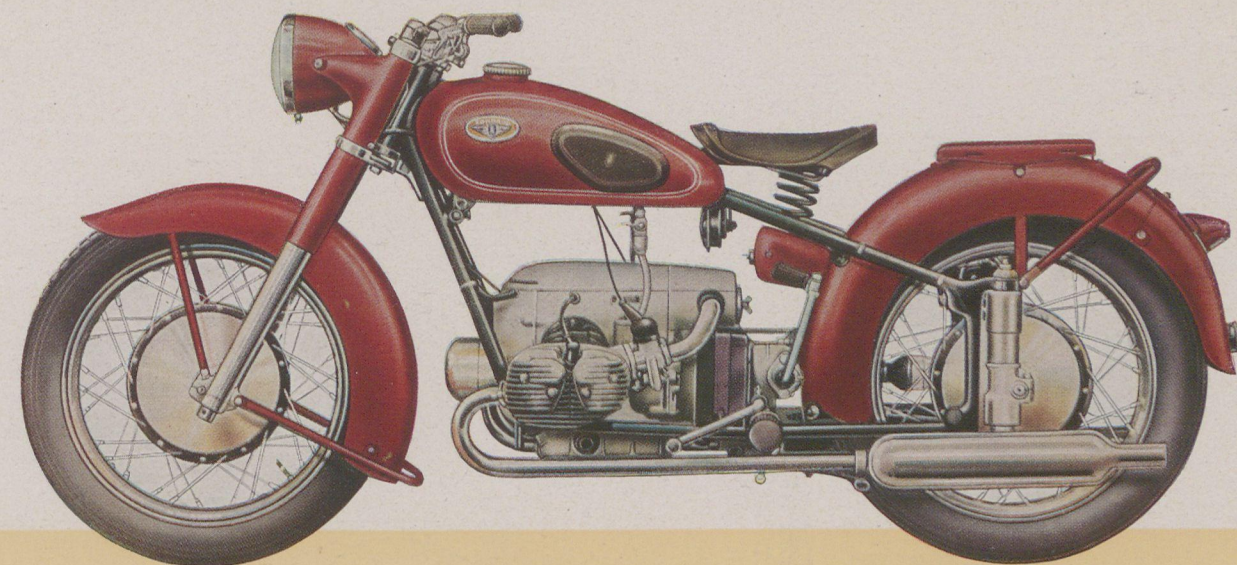
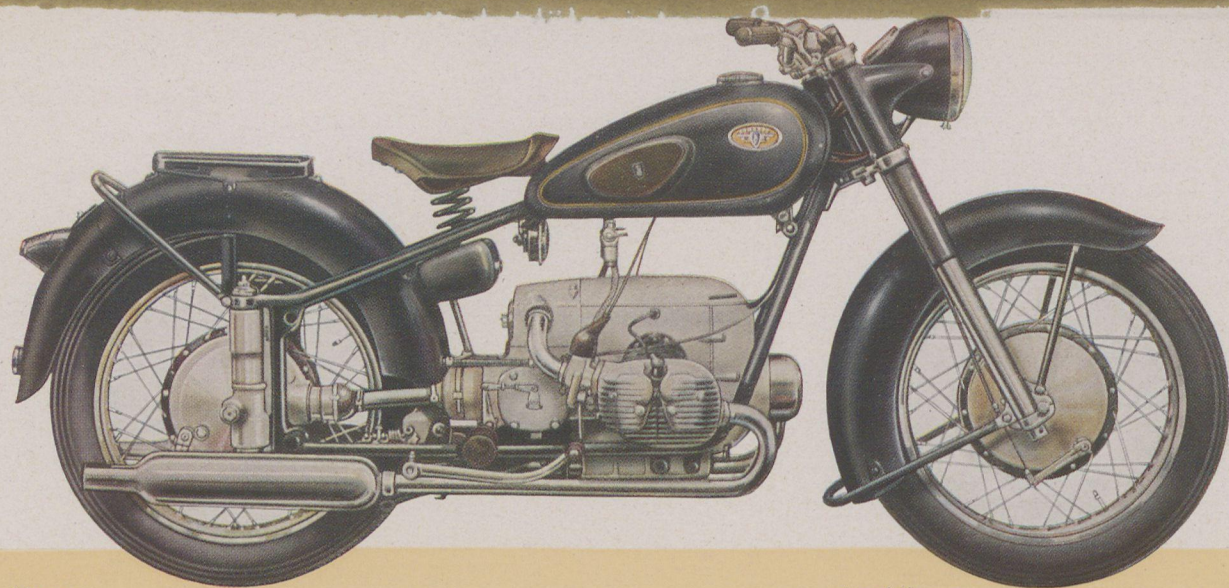
Die ZÜNDAPP KS 601, Wertbegriff für solche, die sie schon besitzen und ein Idol für jene, die sich eine besonders exklusive Maschine wünschen, bietet nunmehr weitere technische Verfeinerungen.

Wenn auch äußerlich fast gleich geblieben, weist sie doch wesentliche Veränderungen gegenüber der bisherigen Ausführung auf, die noch höhere Lebensdauer und bisher kaum bekannten Fahrkomfort gewährleisten.

Das robuste Fahrgestell mit Teleskopgabel und Teleskophinterradfederung, die verblüffend wirksamen Bremsen und der 28-PS-Zweivergaser-Boxermotor, alles im täglichen Berufsverkehr und in härtesten Wettbewerben glänzend bewährt, wurden zwar beibehalten, doch mit vielerlei Neuerungen ausgestattet. So wird nunmehr erstmals im deutschen Motorradbau eine 90-Watt-Lichtanlage eingebaut, die ohne Beeinträchtigung der hervorragenden Lichtleistung des Scheinwerfers den Anschluß von Zusatzbeleuchtungen und beheizten Griffen erlaubt

und überdies automatisch den jeweils richtigen Zündzeitpunkt reguliert. Neuartig ist weiterhin der nahezu unverwüstliche Werkstoff der Ventileführungen und der Ratschenmittelständer, der, lediglich mit dem Fuß niedergedrückt, der Maschine festen Stand bei allen Bodenverhältnissen verleiht. Das Übersetzungsverhältnis des Zündapp-Duplexketten-Getriebes wurde weiter verbessert und damit das bisher schon erstaunlich gute Beschleunigungsvermögen noch gesteigert. Ein verschließbarer Werkzeugkasten, dessen Schlüssel gleichzeitig zum Lenkschloß paßt, verbesserte Ausbaumöglichkeit von Vorder- und Hinterrad und bequeme Nachstellbarkeit von Lenker und Fußrasten runden das Bild der wohldurchdachten Erleichterungen für den Fahrer ab.

Die Rasse des Motors und die Vorzüge des weich gefederten Fahrwerkes werden durch augenfällige Schönheit der Bauweise und die besondere Güte von Lack und Chrom unterstrichen.



TECHNISCHE EINZELHEITEN

Motor:

Arbeitsweise Viertakt
 Zylinderzahl 2, gegenläufig
 Bohrung 75 mm
 Hub 67,6 mm
 Hubraum 597 cm³
 Kompressionsraum 53 ± 1 ccm
 Verdichtungsverhältnis 1 : 6, 4 ÷ 6,7
 Leistung des Motors in PS bei U/min 28 PS/4700 U/min
 Drehzahl bei 60 km/Std. solo ca. 2440, Seitenwagen ca. 2685
 Kurbelwellenlagerung 1 Kugel-, 2 Rollenlager
 Pleuellagerung Nadellager, käfiggeführt
 Schmierung des Motors Umlaufschmierung
 Ölpumpe Zahnradpumpe
 Kolben Leichtmetall, glattschaftig
 Kolbenbolzenlagerung schwimmend
 Ventilordnung hängend
 Nockenwellenanordnung im Kurbelgehäuse
Elektrische Anlage:
 Batterie-Lichtzündanlage Noris 90 Watt, 6 Volt

Antrieb
 Zündverstellung

Vergaser:
 Vergaser
 Luftregulierung
 Luftfilter

Getriebe und Antrieb:
 Getriebe

Getriebeanordnung
 Kraftübertragung zum Hinterrad
 Kupplung
 Getriebebeschaltung
 Getriebeuntersetzung
 Untersetzung vom Getriebe zum Hinterrad
 Antrieb

Art des Kickstarters
 Höchstgeschwindigkeit gebückt

direkt von Kurbelwelle
 selbsttätig

2 Schrägstrom-Vergaser
 selbsttätig
 Naßluftfilter

Zündapp 4-Gang-Duplexketten-
 Getriebe
 mit Motor verblockt
 Torsionsfedernde Kardanwelle
 Mehrscheiben
 Fußschaltung durch Klauen
 1 : 3; 1,625; 1,238; 0,962

1 : 4,875 (solo), 1 : 6,14 (Seitenw.)
 Torsions-Kardanwelle in Verbind-
 ung mit Duplexketten
 Kegelradstarter
 135 km/Std. solo, 110 km/Std.
 Seitenw.

Fahrgestell, Abmessungen usw.:

Rahmen
 Rahmenverbindungen
 Anschlüsse für Seitenwagen
 Fußrasten
 Lenker
 Ständer

Sattel
 Vordergabel

Steuerungsdämpfer
 Hinterradfederung
 Tachometer

Werkzeugbehälter
 Hinterradschutzblech
 Signaleinrichtung
 Art der Bremsen
 Tiefbettfelgen
 Reifen

Rohr-Rahmen, geschlossen
 verschweißt
 4
 verstellbar
 verstellbar
 Vorderradständer, Ratschen-
 Mittelständer mit Sperrklinke
 Druckfeder-Gummsattel
 Teleskopgabel mit zentralem
 Ölstoßdämpfer
 Zündapp
 Teleskopfederung
 beleuchtbar im Scheinwerfer,
 Antrieb von der Hinterradnabe
 unter Sattel, verschließbar
 Endstück abnehmbar
 elektrisches Horn
 Innenbacken 230 mm ϕ
 2,15 B \times 19
 Stahlseil-Ballon 3,50—19 solo,
 für Seitenwagen hinten 4,00—19

Radstand 1415 mm
 Größte Länge 2140 mm
 Größte Breite 815 mm
 Größte Höhe 1010 mm
 Sattelhöhe 740 mm
 Bodenfreiheit 130 mm
 Wendekreis 4,6 m
 Zulässige Höchstbelastung 240 kg einschl. Beiwagenanteil
 Gesamtgewicht ohne Kraftstoff 210 kg
 Tankinhalt ca. 14,5 Liter
 Ölinhalt im Kurbelgehäuse ca. 2,5 Liter
 Kraftstoffverbrauch ca. 5,3 Liter 100/km solo bei
 94 km/Std.
 ca. 5,8 Liter 100/km Seitenw. bei
 78 km/Std.
 ca. 1 Liter pro 1000 km

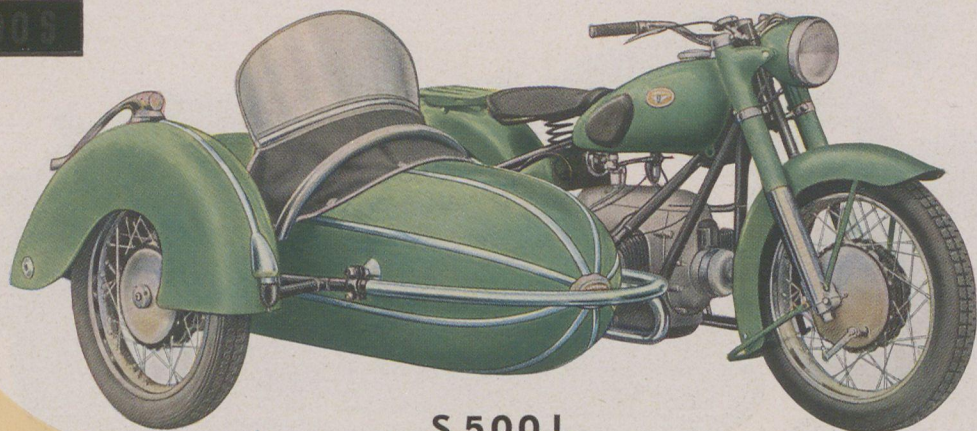
Ölverbrauch

Ausstattung:

Beste Hochglanzlackierung in den Farben schwarz, rot und lind-
 grün, reichlich verchromt, Kniekissen, reichhaltiges Werkzeug, Luft-
 pumpe, Diebstahlsicherung.

Telegrammwort: **Tesex**

L 500 L



S 500 L

**KS 601 mit S 500 L Seitenwagen,
das schnelle Gespann für anspruchsvolle
Sportfahrer.**

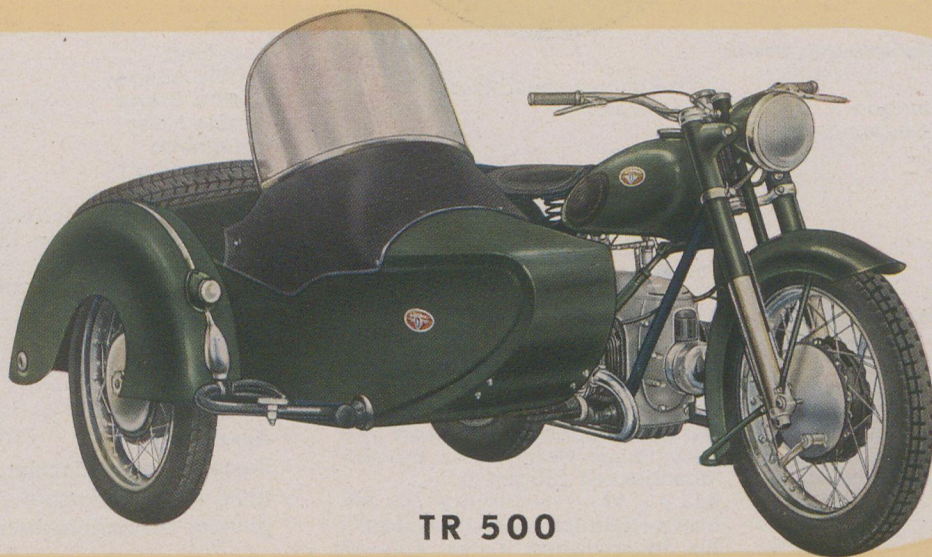
Ungewöhnliche Eleganz paart sich hier mit überlegener Schnelligkeit, erstaunliche Beschleunigung mit überraschenden Bremskräften. Die weiche Allradfederung und der weiterhin reich gebotene Komfort lassen das Fahren auch auf langen Reisetrecken bei hohen Durchschnitten zum Genuß werden.

Wer Freude am Gespannfahren, an Schnelligkeit und Schönheit hat, der wird sich gern für dieses Modell entscheiden.

**KS 601 mit TR 500 Seitenwagen,
das leistungsfähige Gespann für den harten
Alltag.**

Ein schnelles Motorrad mit bulligen Kräften und ein geräumiger, äußerst bequem ausgestatteter Beiwagen mit großer Bodenfreiheit ergeben ein Fahrzeug, das nahezu allen erdenklichen Anforderungen gerecht wird. Als Transportfahrzeug wie im Behördenbetrieb, auf Reisen mit schwerem Gepäck und Expeditionen gleichermaßen bewährt, ist ihm keine Straße zu schlecht und kaum ein Berg zu steil. Spielend werden damit Schwierigkeiten gemeistert, die sonst unüberwindlich erscheinen.

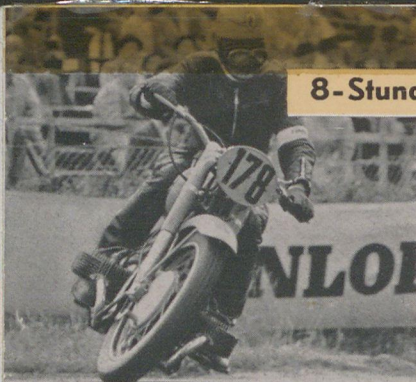
Das richtige Gespann für Fahrer, die ihr Fahrzeug unter Ausnutzung der großen Zuladefähigkeit schonungslos strapazieren müssen, darüber hinaus aber Wert auf besonders bequeme Personenbeförderung legen.



TR 500

L 500 L

8-Stunden-Fahrt 1951



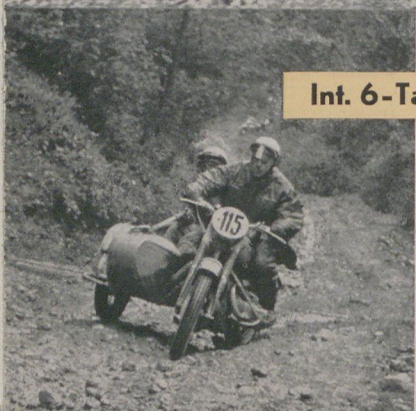
eine Zerreißprobe für Mensch und Maschine auf der Solitude. Mit der Regelmäßigkeit einer Uhr drehten alle KS 601 ihre Runden. Imponierend die Schräglage, mit der Weiß trotz schmieriger Straße die Haarnadelkurve am Zeitnehmerturm nahm. Ein Beweis für die vorzügliche Straßenlage dieses Modelles.

Int. 6-Tage-Fahrt 1951



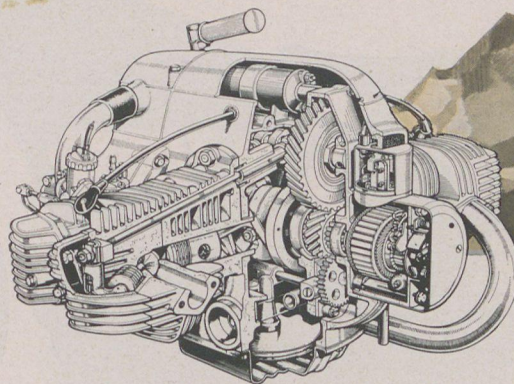
Fast spielend bewältigte Georg Weiß auf seiner KS 601 selbst so schwierige Geröllabfahrten wie in den italienischen Bergen und erreichte nach 6tägiger schwerer Geländefahrt strafpunktfrei das Ziel (Gold-Medaille).

Int. 6-Tage-Fahrt 1952



Die schwerste jährliche Geländepfung mit nahezu übermenschlichen Anforderungen an Fahrer und Maschinen meisterte G. Keitel mit seiner KS 601 in muster-gültigem Stil und errang damit eine so seltene Goldmedaille.

Bergsteigefähigkeit



Mag man auch von der rasanten Beschleunigung und der Spitzengeschwindigkeit der KS 601-Gespanne begeistert sein, so wird man doch noch mehr von den am Berg entwickelten gewaltigen Kräften beeindruckt:

4. Gang	=	bis 10%	Steigung
3. "	=	" 15%	"
2. "	=	" 25%	"
1. "	=	" 45%	"

Zu beziehen durch:

Die Werte für KS 601 solo liegen noch darüber.

VFM-Typwertung geprüft durch den vereidigten Sachverständigen des VFM. Änderungen vorbehalten.

ZÜNDAPP-WERKE GMBH · NÜRNBERG

Printed in Germany

1169