

ZÜNDAPP

bricht mit 50 ccm-Motor 14 Weltrekorde

In 3 Tagen - am 13., 14. und 15. Mai 1965 - holt sich ZÜNDAPP in Monza 14 neue Weltrekorde.

Folgende Spitzenleistungen ragen heraus:

- 100 km mit einem Schnitt von 162,002 km/h!
- 1 Stunde im phantastischen Schnitt von 162,609 km!
-



Das sind die neuen Weltrekorde:

10 km:	153,452 km/h	(bisher 151,00 km/h)
	Volker Kramer	Kl. 50 und 75 ccm
100 km:	162,002 km/h	(bisher 158,67 km/h)
	Volker Kramer	Kl. 50 und 75 ccm
1000 km:	146,639 km/h	(bisher 117,02 km/h)
	Team	Kl. 50 und 75 ccm
1 Std.:	162,609 km/h	(bisher 159,11 km/h)
	Volker Kramer	Kl. 50 und 75 ccm
6 Std.:	147,798 km/h	(bisher 139,49 km/h)
	Team	Kl. 50 und 75 ccm
12 Std.:	137,039 km/h	(bisher 113,46 km/h, 114,00, 133,00 km/h)
	Team	Kl. 50, 75, 100, 125 ccm



(vorbehaltlich der Anerkennung durch die FIM)

ZÜNDAPP schnell und zuverlässig!

14 Weltrekorde — eine bisher einmalige Rekordserie in nur 3 Tagen.

Seit 43 Jahren ist ZÜNDAPP dem Zuverlässigkeitssport verschrieben, seit mehr als 43 Jahren feiert ZÜNDAPP im Gelände und in den großen Dauerprüfungen Triumphe über Triumphe!

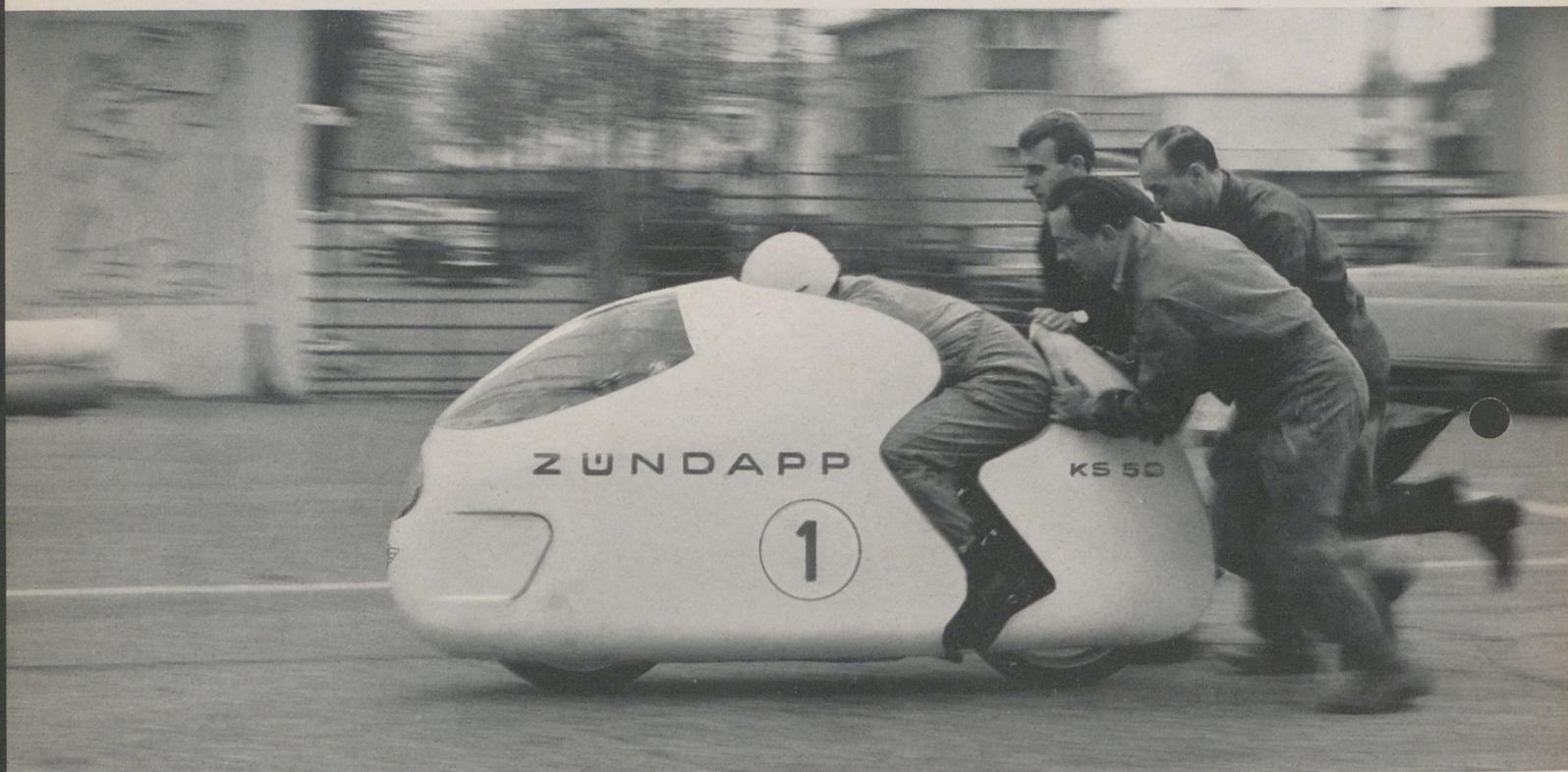
Es konnte nie hart genug hergehen im nationalen und internationalen Wettbewerb, wenn es galt, im Sport Zuverlässigkeit und Ausdauer, Stehvermögen und Leistung unter extremsten sportlichen Bedingungen zu erproben.

Zweimal ging ZÜNDAPP in den letzten Jahren in das Autodrom von Monza zu ungewöhnlichen „Marathon-Versuchen“, um neue Motoren und neue Federungssysteme in gnadenlosen Dauertests über jeweils 144 Stunden (!) einer Feuerprobe zu unterziehen. Bei Hitze, Nebel und Dauerregen, unter neutraler Überwachung durch vereidigte Kommissare des internationalen Motorradsport-Verbandes wurden dabei die Maschinen 6 Tage und 6 Nächte über die Rennbahn gejagt: 5000, 8000, 10 000 km.

1963 kam die KS 50 Super in 144 Stunden auf 10 189 km. 1964 lief der Kilometerzähler noch um einiges weiter: 12 247,5 km! 12 247,5 km in 144 Stunden — das war ein

schen Distanzen abzugewinnen sind? So war damals der Entschluß geboren, über die langen Strecken von 10 km bis 1000 km und über 6 bis 12 Stunden die klassischen Weltrekorde anzugreifen.

In den Tagen vom 13. bis 15. Mai 1965 war es dann soweit. Zwei Tage lang hatten heftige Windböen durch das Autodrom geblasen und den Start verzögert, da jeder Versuch in Geschwindigkeitsbereichen zwischen 140 und 170 km/h für eine superleichte 50er-Maschine ein nicht zu verantwortendes Risiko bedeutet hätte. Wetterwarte und Flughafen von Mailand wurden eingeschaltet, eine „Windwache“ beobachtete ständig deren Meldungen, um sofort „Alarm“ geben zu können, wenn alle Vorzeichen für „Start frei“ gegeben waren. Am Mittwoch abend — endlich — um 22.37 Uhr war alles startklar, alles o. k. — die Böen über dem Park von Monza waren weg. 4,37 Uhr in der Früh waren die sechs Stunden mit 147,798 km/h als Erstes geschafft, wenig später die 1000 km mit 146,639 km/h und dann ging's auf die 12 Stunden los, die auch noch unter Dach und Fach gebracht wurden. Obwohl schon ab der neunten Stunde das Tempo stark gedrosselt werden mußte, weil der erneut stärker gewordene Wind bei der ursprünglich gefahrenen Durchschnittsge-



Durchschnitt von 85,05 km/h! Für ein 50-ccm-Motorrad über 12 000 km gnadenloser Vollgasfahrt ein geradezu verblüffendes Ergebnis!

Warum, so fragten sich damals die Verantwortlichen, sollte ZÜNDAPP angesichts dieser phantastischen 85,05 km/h nicht einmal beweisen, daß dem so zuverlässigen ZÜNDAPP-Motor auch rekordträchtig-schnelle Zeiten über die klassi-

schwindigkeit (reichlich 145 km/h) das Risiko des Fahrens unverantwortbar gesteigert hätte. So kam es dann schließlich (Sengfelder fuhr die letzte Stunde nahezu im „Trial-Stil“ unter Inanspruchnahme der ganzen Bahnbreite) „nur“ zu einem Gesamtschnitt von 137,039 km/h, der aber noch immer beträchtlich über dem bisherigen 50-ccm-Rekord (113,46 km/h) liegt. Weiterfahren freilich in Richtung auf 24 Stunden verbot die Windstärke.



Links unten: Bis zur festgelegten Markierungs-
 linie darf die Betreuungsmannschaft „anschieben“,
 jeder Schritt darüber hinaus macht den Rekord
 ungültig.

Im rasenden Tempo geht's auf die Steilwand der harten Hochgeschwindig-
 keitspiste zu, die an einzelnen Stellen stark abgenutzt ist und alle Aufmerk-
 samkeit des Fahrers verlangt – vor allem bei Nacht. ▲

Es waren keine professionellen Rekordjäger, die den be-
 stehenden alten Bestleistungen auf den Leib rückten, son-
 dern junge begabte Motorsportler: Andreas Brandl, Volker
 Kramer, Alfred Lehner, Günter Sengfelder sind eigentlich
 im Gelände zu Hause, wagemutig und gewandt auf Sand,
 Morast und schwierigste Strecken geeicht; lediglich Peter
 Eser und Heinrich Rosenbusch sind von ihrer jungen Renn-
 fahrerlaufbahn her auf der Betonpiste in ihrem Element.
 Volker Kramer ist ein „Doppelgenie“: Er brilliert nicht nur
 im Gelände, sondern bestreitet auch Straßenrennen.

Nach den ersten großen Rekorderfolgen machte man sich
 an die kürzeren Distanzen und dazu mußte man die Rekord-
 maschine zunächst mal umrüsten. Da gab es zusätzliche
 Arbeit für die Versuchsmechaniker, so viel, daß nachts der

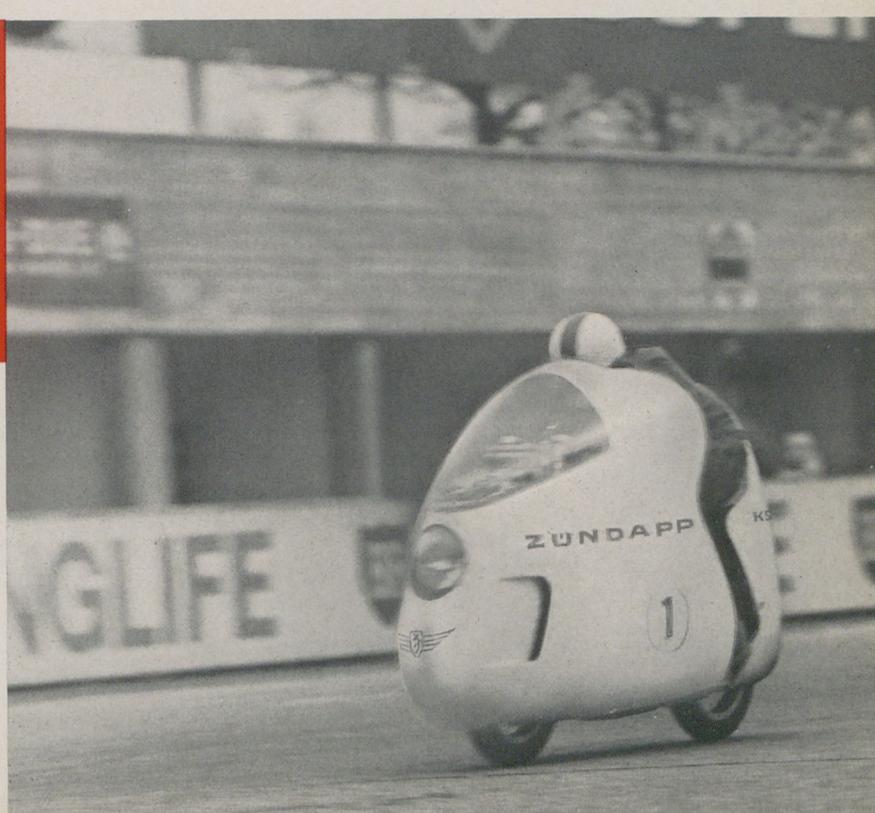
Früh beizeiten am Freitag ging's dann, gut ausgeschlafen,
 weiter – und um 8 Uhr war, einschließlich des 100-km-Re-
 kords (= 162,002 km/h), noch der über 1 Stunde
 (= 162,609 km/h) bewältigt. Wieder legte der Wind den Tag
 über alle Rekordfahrerei lahm – an die 24 Stunden (die ja
 von vorn hätten begonnen werden müssen) war mit Rück-
 sicht darauf, daß man am Samstagmittag die Bahn räumen
 mußte, sowieso nicht mehr zu denken.

Im Morgengrauen geht's weiter – um den 10-km-Rekord –
 5.15 erster Start – 2/5 Sekunden zu langsam! Unter 1,54 muß
 die Startrunde liegen, sonst langt's nicht. Übersetzungswech-
 sel und nun endlich (als die Startrunde bei 1,52 liegt, wußte
 man's schon) klappt es: auch die 10 km gehören mit
 153,452 km/h ZÜNDAPP!



verantwortliche Versuchsleiter kategorisch die Bauerei
 abbrechen ließ, weil er und seine Männer wohl gar nicht
 recht gemerkt hatten, daß sie ja 48 Stunden auf den
 Beinen waren! Buchstäblich fiel ihnen das Werkzeug
 aus den Händen.

Vorbei in fliegender Fahrt an der Tribüne und den
 Boxen, in denen die Zeitnehmer und Sportkommissa-
 re mit der Meßuhr Runde für Runde gespannt
 verfolgen. ▶



Den Nutzen hat der Kunde

Das sportliche Engagement trägt bei ZÜNDAPP reiche Früchte. Der sportliche Erfolg schlägt sich seit Jahren in Entwicklung und Serienproduktion nieder. Die Erfahrungen aus dem Sport, die guten wie die schlechten, sind Richtmaß für die technischen Abteilungen, befruchten das Serienmodell! Nur so war es möglich, daß für die Rekordfahrten weitgehend auf den serienmäßigen SL-Motor zurückgegriffen werden konnte: Kurbelwelle, Pleuellagerung und Bing-Ringschwimmer-Vergaser des KS 50-Sportmotors entsprechen dem 5-Gang-5,2-PS-Motor des Serienmodells SL – gefahren wurde dementsprechend normales Super-Benzin im Mischungsverhältnis 1:25.

Den besonderen Bedingungen angepaßt, wurden lediglich Hochleistungskerzen und Transistor-Zündung verwendet, während der Zylinder vom Geländesport-Modell abgeleitet ist. Ebenfalls von der GS beeinflusst ist die Vorderradgabel; für die Hinterradfederung fanden moderne Federbeine mit Gasdämpfung Verwendung. Dem Fünfgang-Getriebe ist ein Vorgelege vorgeschaltet, so daß 10 Gangstufen zur Verfügung standen.

Den hohen Anforderungen an die Bereifung entsprechend wurden Reifen mit höchster Abriebfestigkeit, eine Spezialentwicklung, gefahren, so daß auch über die langen Distanzen kein Reifenwechsel vorgenommen zu werden brauchte.

Die Vollstromlinien-Verkleidung, von einem Fliegwerkstoff-Rohrrahmen getragen, wurde in Zusammenarbeit mit der Technischen Hochschule München nach eingehenden Windkanal-Versuchen entwickelt; ihr besonderes Merkmal ist die extrem schmale Bauweise unter Verzicht auf die sonst übliche Tropfenform.

In der technischen Grundkonzeption jedoch ist – wie gesagt – die Rekordmaschine denkbar weitgehend auf dem Serienmodell KS 50 aufgebaut, in den wesentlichen Teilen zumindest davon abgeleitet.

Wie der sportliche Einsatz, sind auch die so überzeugend gelungenen Rekordversuche letztlich nicht Selbstzweck, sondern Teil der technischen Entwicklung, die seit nunmehr 43 Jahren von den Erkenntnissen härtester Einsätze profitiert und die nur in ständiger sportlicher Erprobung gewonnen werden können.

Die ZÜNDAPP-WERKE haben auf dem Hochgeschwindigkeitskurs Monza bewiesen, daß ihre Motoren nicht nur sprichwörtlich zuverlässig, sondern auch schnell sind – so schnell, daß sie 14 (vierzehn!) bestehende Weltrekorde in nur 3 Tagen (auch das ist ein Rekord) brechen konnten. Monza spricht für ZÜNDAPP.

Wenige Wochen danach errang ZÜNDAPP zum dritten Male hintereinander (1963, 1964 und 1965) den Alpenpokal, eine der begehrtesten Trophäen im internationalen Motorrad-Gelände- und Zuverlässigkeitssport. All das sind keine Zufälle, sondern hart verdiente Erfolge von Männern und Maschinen.

ZÜNDAPP-Fahrer und -Freunde wissen längst:

ZÜNDAPP

schnell und zuverlässig

ZÜNDAPP-WERKE GMBH · 8 MÜNCHEN 8

Wie ein „Raumschiff“ mutet die vollverkleidete, strömungsgünstige 50-ccm-ZÜNDAPP an – alles aus glasfaserarmiertem Kunststoff sorgfältig geformt.