

# AUSNAHME ERSCHEINUNG

**Zündapp** konnte mehr als nur kleine Zweitakter und große Boxermotoren. Die **DS 350** sollte ab 1937 die populären 350er von Horex, NSU & Co konkurrenzieren. Es blieb beim Versuch

**Wer von den Zündapp der Dreißiger spricht, meint entweder kleine aber solide Zweitakter zur „Massenmotorisierung“ oder große Boxermaschinen für Sportfahrer, die lange Reise, Behörden und Militär. Es gab da freilich noch mehr, die sportive DS 350 etwa!**

**M**änner auf verlorenen Posten: Wenn das Redaktionstelefon klingelt, und du schon nach 15 Sekunden nicht mehr weißt, was du antworten sollst... Ob wir Lust auf eine Reportage über seine 1938er Zündapp DS 350 hätten, fragt Stephan Teske am Telefon, und in meinem Langzeitgedächtnis fliegen die

Registerkarten lustig umeinander. Okay, einer von diesen Bootsmotoren. Oder ein Rasenmäher. Damit haben die bei Zündapp in den Sechzigern und Siebzigern ja richtig verdient. Oder doch nicht? Deshalb: Zeit gewinnen. „Erzählen Sie doch ein bisschen mehr über das Projekt“, sage ich, und meine Finger fliegen über die Tastatur, um Tante Google zu fragen, was es mit dem Kürzel DS 350 auf sich hat. Sekunden später ist klar: Die Story machen wir...

Jetzt mal Hand aufs Herz: Hätten Ihnen der Name Zündapp DS 350 auf Anhieb etwas gesagt? Ein kopfgesteuerter Zündapp-Viertakter aus den späten dreißiger Jahren? Klar, kann nur ein Boxer sein, oder? Obwohl gab's da nicht mal so ein Gerät



mit zugekauftem 500er Rudge-Single? Doch, den gab's auch, aber 1938 hatten die Nazis Zulieferern aus England längst einen Riegel vorstreckt. Und jetzt stehe ich hier in Burg in Sachsen-Anhalt vor einer bildschönen Maschine, und Stephan, ihr Besitzer feixt sich einen. Klar würde ich jetzt gerne so tun, als wüsste ich ganz genau, vor was ich hier stehe. Aber das würde mir bei der Geschichte, die ich schreiben möchte, nicht helfen. Und irgendwann würde mir der Bluff sowieso um die Ohren fliegen. Deshalb: Stephan, erzähl' doch einfach mal...

„Dass dir die Typbezeichnung DS 350 nicht viel sagt, muss dich nicht ärgern“, baut er mir eine Brücke. „Davon wurden zwar angeblich über

## TECHNISCHE DATEN

### Zündapp DS 350

**Motor:** Einzylinder-Viertakter, luftgekühlt, ohv-Ventilsteuerung über zwei untenliegende, zahnradgetriebene Nockenwellen, ein Amal-Vergaser (22 mm), Batteriespulenzündung, Verdichtung 6,6 : 1

**Hubraum:** 346 ccm (B x H: 72 x 85 mm)

**PS bei U/min:** 18 bei 5200

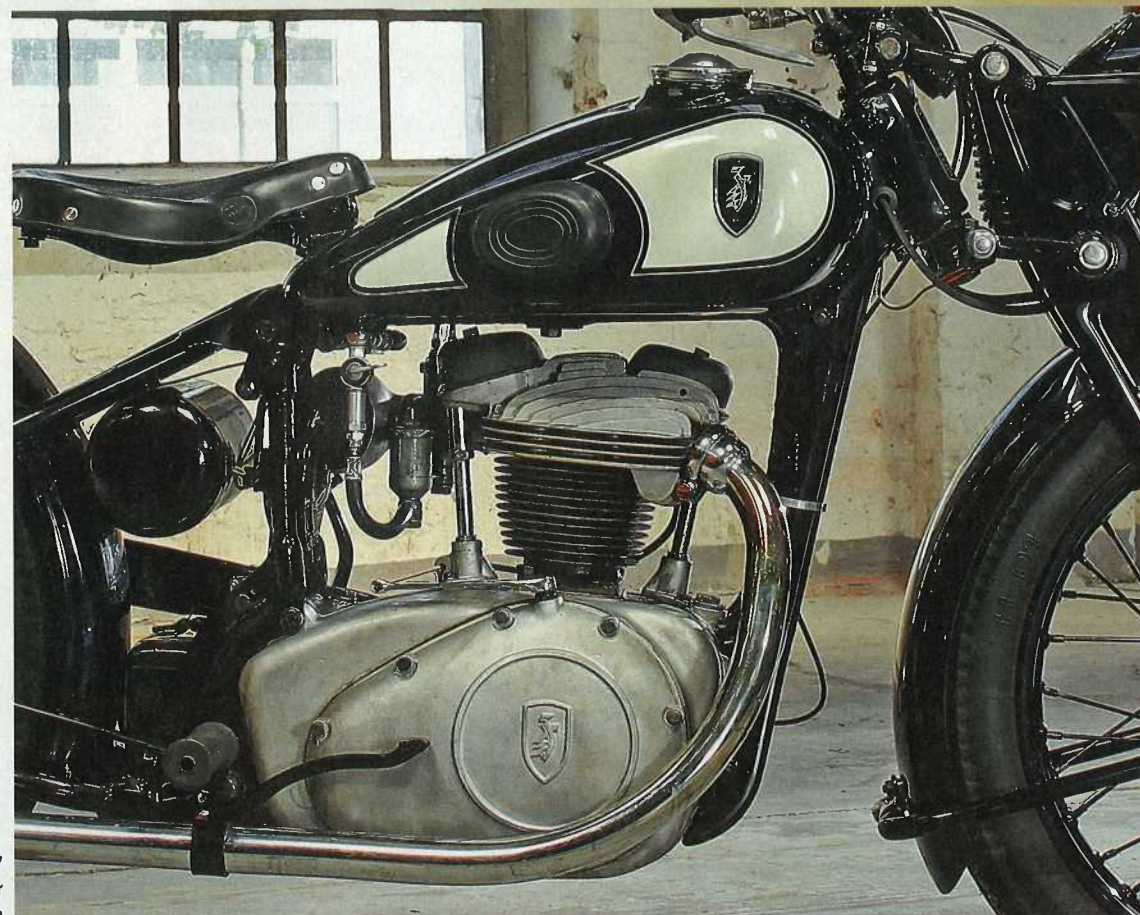
**Rahmen/Fahrwerk:** Unten-offener Einrohr-Rahmen aus Blechpress-teilen und Stahlrohr, Trapezgabel vorn, starres Rahmenheck

**Leergewicht:** 155 kg

**Vmax:** ca. 115 km/h

**Bauzeit:** 1937 - 1939

Der Rahmen der 1937 präsentierten DS 350 war anfällig für Brüche





## Restauriert > Zündapp DS 350

DS-350-spezifisch: Praktisch kein Blechteil von anderen Zündapp passt



Wir mögen das so: Der Restaurierer erhielt soviel originale Substanz wie möglich. Und lässt wissen, dass die Kette nicht rostig ist sondern mit „Ketten-Honig“ gut konserviert!



2000 Stück gebaut, fahrbereite Exemplare gibt es in Deutschland aber trotzdem nur eine Handvoll, international vielleicht ein gutes Dutzend“, erklärt der Schrauber, dessen Werkstatt voll mit alten Zündapp ist. Nur am Rande: Stephans großer Vierseiten-Hof war einst das älteste Autohaus in Sachsen-Anhalt. Schon vorm Ersten Weltkrieg waren hier Adler und andere Fabrikate zu Hause, heute lagern Zündapp-Restaurierungsobjekte, Teileträger und Ersatzteile in Hochregalen, und daneben stehen etliche restaurierte Maschinen. Als dem Schrauber alte Fotos in die Hand fielen, die ein Zündapp-Werkvertretungs-Emailschild an der Fassade seines Hofes zeigten, war sein Glück perfekt...



So wie damals, 2013, als er nach langer Suche seine DS 350 auftrieb – zerlegt, „anrestauriert“ und in Kisten verpackt. „Eine DS in Teilen zu kaufen, ist eigentlich Wahnsinn. Zu ihrem Motor gibt es praktisch keine Dokumentation und auch keinen Spezialisten, der dir bei offenen Fragen weiterhelfen kann. Du musst dir wirklich Stück für Stück selbst erschließen, was sich die Konstrukteure einst überlegt haben. Und die hatten gleich eine ganze Reihe ungewöhnlicher Ideen“, sagt der Zündapp-Enthusiast, auf dessen

*Der Motor zeigte viele konstruktive Aaleichen von einem Vierzylinder-Motor, den Zündapp für Schulungsflugzeuge der Luftwaffe entwickelt hatte*

Werkbank bei meinem Besuch gerade ein zweiter Motor ausgebreitet liegt. Die Steuerseite des Blockmotors (!) birgt zwei untenliegende Nockenwellen, die über ein Zwischenrad von der Kurbelwelle angetrieben werden. Stößelstangen in Hüllrohren vor und hinter dem Zylinder sowie Kipphebel (unter eigenen kleinen Magnesium-Abdeckungen) komplettieren den Ventiltrieb. Nicht so ungewöhnlich, denke ich mir, aber auf der Abtriebsseite wird

es interessant. Auf einem kurzen Konus der Kurbelwelle sitzt links eine wirklich wuchtige Schwungmasse, die zusätzlich mit einer Halbmond-Federscheibe auf dem Konus gesichert ist und gleichzeitig als Kupplungskorb dient. Besonders auffällig. Der Lagerzapfen der Kurbelwelle ist ausgerechnet auf dieser hochbelasteten Seite beinahe spindeldürr. Danach gefragt, nickt Stephan. „Ja, das ist echt erstaunlich, wie überhaupt die Entscheidung,

### > Aus dem Werkstattalbum: die Bestandsaufnahme



Die DS war „anrestauriert“ – mit neu lackiertem aber gerissenem Rahmen!



Kann echt nicht schaden: Einige Teile waren beim Kauf doppelt vorhanden



Unter dem rechten, bauchigen Motordeckel arbeitet die Kupplung



Ein Hauptproblem: Verlässliche Infos zur Technik der DS 350 sind rar



Alte Schule: Das Fahrwerk ist mit Starrrahmen und Trapezgabel erzkonservativ gestaltet, obwohl 1937 bereits der konstruktive Trend hin zu Telegabel und Geradewegfederung erkennbar war

die Kupplung auf die Kurbelwelle zu packen und sie mit Motordrehzahl rotieren zu lassen. Es gab wohl auch tatsächlich Fälle, in denen die Kurbelwelle gebrochen ist. Das haben mir auch zwei andere DS-Restaurierer erzählt, die mir bei vielen Fragen mit Rat zur Seite standen.“ Noch eines ist bemerkenswert: Das Gehäuse des Filtersiebs der von der Kurbelwelle angetriebenen Ölpumpe liegt exakt in der Trennfuge des vertikal geteilten Gehäuses. Wer es reinigen möchte, muss zu diesem Zweck den Motor komplett zerlegen...

Die Frage nach den nötigen Reparaturen an seinem Motor kann der Schrauber erstaunlich kurz beantworten: „Die Kurbelwelle war, anders als es meist der Fall ist, intakt. Ich brauchte neue Kurbelwellenlager und neue Weißmetall-Gleitlagerschalen fürs Pleuel anstelle der geteilten Nadellager, die Zündapp so gern verwendet hat. Die originale Pumpe liefert genug Öldruck, für ein solches Gleitlager. Einen nagelneuen Original-Kolben im passen-

### > Aus dem Werkstattalbum: der Motor



Erkennungsmerkmal: die Stößelhüllrohre vor und hinterm Zylinder



Aufwendig: der Antrieb von Nockenwellen und Ölpumpe



Lager, Dichtungen, neue Ventile und ein neuer Kolben – mehr Teile waren nicht nötig



Auffällig: der doch arg dünne Kurbelwellenzapfen auf der Abtriebsseite



Schwergewicht: das Schwungrad, das gleichzeitig Kupplungskorb ist



Noris und Hand lieferten die Zündlichtanlagen. Teilelage: schwierig!



## Restauriert > Zündapp DS 350

den Übermaß hatte ich noch auf Lager, den Kopf habe ich überholt und alle Lager des Getriebes getauscht, das mit Ausnahme des verschleißanfälligen Schaltautomaten wie neu aussah. Den Automaten zu überholen ist eine ziemliche Pfriemelei, aber wenn er intakt ist schaltet sich das Vierganggetriebe als wäre es eine Konstruktion der Neuzeit! Die Überholung der Zündlichtanlage des Zulieferers Noris war aufgrund der Teileversorgung schwierig, aber auch das war zu lösen.“

Apropos Teileversorgung: Wie groß ist die Katastrophe, wenn wesentliche Teile fehlen? Stephan gibt Entwarnung, denn es haben zur Abwechslung mal mehr Motoren als Fahrwerke den Lauf der Jahre überlebt. Warum? „Der Rahmen, teils aus Blechpressteilen und teils aus Rohren, ist eher knapp dimensioniert und brach sehr häufig, oft unterm Lenkkopf. Und wenn der Rahmen weggeschmissen wurde, blieb der Motor meist in einer Werkstattecke stehen. Allerdings muss man wis-



### Der Restaurierer

> **Stephan Teske (40)**, gelernter Schilder- und Lichtreklamehersteller lebt in Burg nahe Magdeburg. Er hat sich komplett den Zündapp-Vorkriegsmodellen verschrieben – weil ihn die Wertigkeit der Materialien und Konstruktionen aus dieser Zeit begeistert. „Praktisch alles an diesen Maschinen lässt sich handwerklich reparieren, das finde ich toll. Wenn zuviel Plaste ins Spiel kommt, bin ich raus.“

sen, dass Zündapp etwa Ende 1938 bei diesen Einzylindern sämtliche Zahnradmodule änderte. Zwischen diesen Motorenvarianten ist nicht mehr ganz viel austauschbar.

Stephan hatte Glück. In seinem Fall war nur auf der linken Seite das senkrechte Rahmenrohr zur Motorhalterung gerissen, und das war einfach zu erneuern. Die Gabelscheiden waren auch vorhanden, ein weiterer Glücksfall, denn sie sind anders als die aller anderen Zündapp, nämlich länger und rund um die Aufnahme der Schwinghebelachsen verstärkt. Auch die Schutzbleche sind DS-350-spezifisch, der Tank und viele andere Anbauteile. Nichts von all dem fehlte, was die Restaurierung beschleunigte.

Etwa 3000 Kilometer hat Stephan mit der DS 350 seit ihrer Fertigstellung 2015 hinter sich gebracht – und ist begeistert von dem Motorrad: „Trotz des konservativen Fahrwerklayouts mit Trapezgabel und Starrahmen fährt sich die DS sehr modern und agil. Die Fußschaltung –

1937, mit Erscheinen der Maschine, ein Novum bei Zündapp – erleichtert die Bedienung enorm, und die Bremsen funktionieren vorn wie hinten gut. Mit einer Boxer-KS-500 bin ich auf der Landstraße tatsächlich nicht schneller unterwegs. Und die hat 24 PS und gilt als echt sportlich.“

Später am Nachmittag zerfasert unser Gespräch ein wenig. Die Rede kommt auf andere Motorradmarken und sogar auf alte Autos. „Haste eigentlich schon mal eine Guzzi Bicilindrica gesehen?“, frage ich Stephan bewusst beiläufig, in dem Versuch, mein eigenes Heimspiel anzupfeifen. Er ist bemüht, Zeit zu gewinnen, aber den Trick kenn' ich ja. „Welche meinst du denn, welchen Jahrgang?“, kommt seine Gegenfrage, und nach drei Sekunden Schweigen macht er den Fehler: „Klar kenne ich die Ur-V7“, sagt er und liegt ziemlich daneben. Bedeutet: Ich habe in unserem Motorrad-Quiz doch noch den Ausgleich erzielt...

Text: L. Rosenbrock / Fotos: S. Traub

### > INFOS & FAKTEN

#### Die Zündapp DS 350...

...erschien Ende 1937, **1939 sollte ihre Karriere kriegsbedingt schon wieder vorbei sein**, auch wenn manche Quellen von einer Fertigung bis 1940 sprechen. Etliche alte Schwarzweiß-Fotos zeigen die DS 350 bei anspruchsvollen Geländewettbewerben, wo sie sich wacker schlug, selbst Werksmaschinen mit Hinterrad-Schwinge (!) entstanden für solche Einsätze – eine Idee, die aber schnell wieder verworfen wurde, da das gefederte Hinterrad ohne vernünftige Dämpfung die Fahreigenschaften drastisch verschlechterte. Heute wollen die raren Ausnahme-Zündapp recht teuer bezahlt sein. **Schon brauchbare Restaurierungsobjekte liegen nah an fünfstelligen Preisen!**

Mit ihren 18 PS, guten Bremsen und der modernen, präzisen Fußschaltung fährt sich die Einzylinder-Zündapp sehr agil. Eine 24-PS-Boxer-KS-500 hat tatsächlich Mühe, mitzuhalten!

