

Modi'sch'st'raße



Die *neue* Linie



Nr. 4 - Juli 2010
Typ 155 - die "Blechbanane"

Liebe Freunde der Motorräder aus der Nopitschstraße,

vor Ihnen „liegt“ jetzt die vierte Ausgabe der „Nopitschstraße“.

Als wir zum 50. Jubiläum der Zweirad Union neben der Webseite ZweiradUnion-IG.de auch unseren „Newsletter“ ins Leben riefen, waren wir nicht sicher, ob wir auf dem richtigen Weg waren.

Der Zuspruch von allen Seiten, die sehr gute Position der ZU-Webseite bei den „*Top 50 Motorrad-Oldtimer*“ und ganz besonders die Reaktionen befreundeter Markenclubs, die sich mit der gleichen Materie befassen, haben uns aber gezeigt: wir sind auf dem richtigen Wege.

Deshalb werden wir auch unser Konzept beibehalten und neben den beiden Webseiten ZweiradUnion-IG.de und Hercules-Freunde.de auch weiterhin in unregelmäßigen Abständen, etwa zweimal jährlich, dieses Heftchen zum Herunterladen anbieten.

In dieser Ausgabe befasst sich Motorrad-Historiker Norbert Daum in einem Artikel mit der Geschichte der legendären Blechbanane, des Typs 155 der Zweirad Union. Das zeitgenössische Bildmaterial stammt aus dem ehemaligen Zweirad Union-Archiv. Vielleicht besitzt ja einer unserer Leser ein derartiges Designerstück und wir können in einer der nächsten Ausgaben aktuelle Bilder dieses raren Kleinkraftrades zeigen.

Mit zunehmender Popularität des Geländesports mit historischen Motorrädern gab es auch immer mehr Foren im Internet, die sich mit dieser Thematik befassen. Richtig zufrieden waren die „User“ aber aus den unterschiedlichsten Gründen nicht.

Da hatten die Italiener es schon besser – Rugginose („Die Rostigen“) war ein kompetentes Forum, das die wichtigsten Themen abdeckte. Auch gab es dort sog. Markenexperten, die bei Problemen angesprochen werden konnten.

Seit dem Frühjahr gibt es nun auch eine deutsche Ausgabe von Rugginose, die wir auf Seite 7 vorstellen.

Und natürlich kommt der Klassik-Geländesport nicht zu kurz.

Ab Seite 8 berichten wir über die Klassik-Geländefahrt „Rund um die MZ-Stadt Zschopau“, wo die Mannschaft der Enduro-Senioren Deutschland in diesem Jahr die begehrte Mannschaftswertung gewinnen konnte. Besonders erfreulich für uns: das ESD-Team trat geschlossen auf Maschinen aus der Nopitschstraße an.

Und nun wünschen wir Ihnen viel Spaß beim „Blättern“!

Leo Keller

Zweirad Union Typ 155 die „Blechbanane“

Zur IFMA 1960 stellte die Zweirad Union AG Nürnberg ihr neues Kleinkraft-
rad, den Typ 155, vor. Ausgerüstet mit
einem Blechpressrahmen, vorderer
Langschwinge sowie hinterer Schwin-
ge, war der als DKW, Victoria, Express
und Zweirad Union lieferbare Typ 155
der Star unter den Kleinkrafträdern. Mit
3,8 PS und 3-Gang-Getriebe war die
155 auf Augenhöhe mit den Wettbe-
werbern von Kreidler, Zündapp und
Hercules.



Vorstellung des Typs 155 auf der IFMA 1960

Hervorgegangen aus einem DKW-
Prototypen mit 200 ccm stellte die 155
die logische Weiterentwicklung dar, da
der Motorradmarkt mittlerweile zu-
sammengebrochen war.

Am Styling schieden sich schon auf
der IFMA die Geister. Die Einen ver-
spotteten sie als „Blechbanane“, wäh-
rend die Anderen sie begeistert als
avantgardistisches Fahrzeug feierten.
Ausgerüstet mit Weißwandreifen und
sehr viel Chrom verkörperte sie die
„neue Linie“ der Zweirad Union.

Weil die 155 unter allen Markennamen
der Zweirad Union vertrieben wurde,
unterschieden sich die einzelnen Mo-
delle hauptsächlich in der Farbe. Bei

DKW war die Lackierung Fischsilber-
Anthrazit, die Victoria gab es in Fisch-
silber-Blau, als Express war die 155
Sahara-Beige und das Top-Modell, die
Zweirad Union „Kavalier“, kam in Perl-
weiß mit mehr Chrom und etwas bes-
serer Ausstattung daher. In allen Mo-
dellen war der gebläsegekühlte Motor
mit Drei-Gang-Fußschaltung verbaut.
Die Konkurrenten waren zu dieser Zeit
schon bei vier Gängen angelangt. Am
Anfang wurde die Leistung mit 3,7 PS
bei 6800 U/min. angegeben. Die Berei-
fung war mit 20 x 2,75 Zoll ziemlich
schmal ausgefallen, allerdings bremste
die Zweirad Union 155 mit recht gro-
ßen Leichtmetall-Vollnabenbremsen
von 120 mm und 20 mm Belagbreite.
Der Tankinhalt von 6,2 Litern ermög-
lichte eine Reichweite über 200 Kilo-
meter und in Verbindung mit der sehr
üppig gepolsterten und ausreichend
langen Sitzbank waren am Wochenen-
de für junge Leute ausgedehnte Tou-
ren möglich.



DKW RT 200 Prototyp – die Vorlage für den
späteren Typ 155 – die Blechbanane

Das verführerisch schöne Blechkleid
hatte leider nicht nur Vorteile, sondern
auch einen gravierenden Nachteil,
nämlich das recht hohe Eigengewicht
von 78 Kilogramm. Weiterhin war der
Scheinwerfer vorne starr am Tank be-
festigt und folgte somit nicht den Lenk-
bewegungen des Fahrers. Das führte
zu einer entsprechend schlechten Aus-
leuchtung der Straße. Der Motor mit 49
ccm ausgelegt als Einzylinder-

Zweitaktmotor mit einer Bohrung von 40 mm und einem Hub von 39 mm war mit einer Verdichtung von 1:8,5 gut für eine Höchstgeschwindigkeit von circa 65 bis 70 km/h. Das war im Vergleich zu den Konkurrenten recht bescheiden, die weniger Gewicht und einen vierten Gang für sich verbuchen konnten. Damit war die Zweirad Union 155 als DKW, Victoria, seltener als Express und noch seltener als Zweirad Union zwar ein Beau, aber leider untermotorisiert.



Die 155 – der Straßenkreuzer unter den Kleinkrafträdern

Mit einer Gesamtstückzahl von circa 29.000 war die 155 und ihr Mokick-Pendant als Typ 115 jedoch überraschend erfolgreich. Im Jahre 1962 wurde der Typ 155 in allen vier Modellen einer umfassenden Modellpflege unterzogen. Die Leistung war nun mit 4,2 PS bei 6600 U/min. angegeben und als weitere Neuerung gab es jetzt ein Viergang-Getriebe. Die Höchstgeschwindigkeit betrug jetzt 70 km/h. Auch die Farbvarianten änderten sich. Neu war zum Beispiel eine modische orangefarbene Lackierung mit weißer Sitzbank.

Ein weiterer interessanter Aspekt in der Geschichte des Typs 155 ist der Export in sehr viele Länder der Erde. Man fand die 155 sowohl in Skandinavien als auch in Südeuropa, im Nahen Osten und in Nord- und Südamerika

sowie in Japan. Damit wurde schon in den frühen Sechzigern dieses einmalig schöne Kleinkraftrad praktisch weltweit exportiert.



Standesgemäße Vorfahrt vor einem Hotel in Südafrika

Die meisten verkauften 155 sind allerdings nicht in Deutschland geblieben, sondern verteilen sich großflächig auf die oben angeführten Länder.



Selbst im Kleid und mit Pumps macht „frau“ auf der 155 eine gute Figur

Wer heute einen Typ 155 restaurieren will und nicht alle Teile komplett bei einander hat, wird bei der Restaurierung fast unüberwindliche Schwierigkeiten haben. Blech- oder Zierteile sind nur mit viel Glück zu bekommen. Durch den üppigen Chromzierrat steigen die Restaurierungskosten dras-

tisch in die Höhe. Ebenso gibt es relativ wenige restaurierte Fahrzeuge, da der Aufwand sehr hoch ist und dazu die Kosten in keinem Verhältnis zu einem erzielbaren Preis am Markt bestehen.



Nicht nur die Optik, sondern auch die Technik interessiert die jungen Frauen

Die in den Prospekten dargestellte aufwendige Rahmenbauweise, sowie die abschraubbaren Tankhälften und der anschraubbare Scheinwerferaufsatz zeugen von einem konstruktiven Bemühen um eine möglichst hohe Reparaturfreundlichkeit.

Der Tank, schon 1960 ganz in Gummi aufgehängt, um Vibrationen und damit Tankrisse zu vermeiden, sorgt von einer sehr sorgfältigen Konstruktion durch die Zweirad Union-Ingenieure. Die ölgedämpften Federbeine, vorne mit 120 mm Federweg sowie ihre hinteren Pendanten mit 100 mm Federweg, sicherten den Fahrern und Beifahrern einen ausgesprochen hohen Fahrkomfort auch auf schlechten Wegstrecken zu.



Die Soziustauglichkeit war kein leeres Versprechen.

In den Prospekten wurde die Sitzposition der Sozia „vor“ der Hinterradachse als besonderes Merkmal herausgestellt.

Allerdings waren wie bei allen anderen Kleinkrafträdern auch, die Fußrasten für die Sozia an der Schwinge montiert.

Noch zu erwähnen ist der relativ große Scheinwerfer mit 130 mm Lichtaustritt und die besonders große Rückleuchte, die allerdings nur mit 6 Volt leuchtete. Wie bei allen Kleinkrafträdern jener Zeit war die Lichanlage recht schwächlich.

Der große Blechkettenkasten schützte die Kette vor Verschmutzung und ebenso die Beine des Fahrers und der Sozia vor Öl und Kettenfett.

Der Tachometer war in einer extra Konsole vor dem Lenkkopf, einer frühen Art von Cockpit, eingelassen und auf dem Steuerkopf prangte groß das jeweilige Markenemblem der 155.

Mit einem Einstandspreis von 998 DM (September 1960) war der Typ 155 ein sehr teures Kleinkraftrad. Rückspiegel und Sozia-Fußrasten mussten noch extra bezahlt werden und auch ein Gepäckträger oder Beinschützer waren nur gegen Aufpreis zu haben, so dass sich der Preis einer komplett ausgestatteten 155 auf über 1000 DM belief.



Das „Cockpit“ der 155er

Mit der relativ langen Bauzeit von September 1960 bis zum Frühjahr 1965 hatte der Typ 155 bei der Zweirad Union ein sehr langes Leben. Allerdings muss vermerkt werden, dass im Jahre 1965 der Typ 155 sowohl stilistisch als auch technisch veraltet war.



Die (oder der?) Kavalier – das Top-Modell der Zweirad Union

Mit der Hercules K 50 war seit 1963 ein moderner mit einem 5-Gang-Motor bestückter Kleinkraftradtyp auf dem Markt. 1965 erschien der von der Zweirad Union neu entwickelte Typ 159, der dem Typ 155 in allen Belangen überlegen war. Aber dies ist eine Extrage-schichte.

Heute sind die Typen 155 sowie die Mokickvariante 115 sehr gesuchte und beliebte Fahrzeuge aus der Fertigung der Zweirad Union.

Wer eine 155 besitzt, sollte sie hüten und pflegen, da es sich hierbei um einen seltenen und sehr schönen Zweiradoldtimer handelt.

Norbert Daum Lohra im Juni 2010

Technische Daten:

Zylinder:	1
Arbeitsweise:	Zweitakt
Hubraum:	49 ccm
Bohrung/Hub:	40/39 mm
Verdichtung:	1:8,5
Höchstgeschwindigkeit:	70 km/h
Kühlung:	Luft/Gebläse
Schmierung:	1:25
Zündung:	Schwungradmagnetzündung
Leistung:	35 Watt
Schaltung:	3-Gang (ab 1962: 4)
Art der Schaltung:	Fußschaltung
Tankinhalt:	6,2 Liter
Bereifung:	20 x 2,75
Felgengröße:	1,5 x 16
Radstand:	1245 mm
Gesamtlänge:	1890 mm
Breite:	690 mm
Höhe:	960 mm
Sitzbankhöhe:	800 mm
Bodenfreiheit:	150 mm
Leergewicht:	78 kg
Gesamtgewicht:	230 kg



Rugginose-deutsch

das kompetente „Offroad-Forum“ für Hercules-Freunde

Zunächst einmal wird man sich fragen, was das für ein komischer Name für ein Internet-Forum ist – nicht ganz zu Unrecht. Das lässt sich allerdings rasch aufklären. In Italien kam vor einigen Jahren der Wunsch nach einem Internet-Forum für Freunde der klassischen Offroad-Maschinen auf – zwar gab es „Soloenduro“ und einige andere Foren, allerdings bekamen die Klassiker waren dort nicht mehr als ein eigenes Unter-Thema.

Und dann kam „Rugginose“ für die Freunde des rostigsten Hobbies der Welt. Nomen est omen – rugginose bedeutet soviel wie „die Rostigen“.

Mittlerweile zählt das italienische Forum fast 5000 Mitglieder.

Anders als bei den üblichen Offroad-Foren gibt es hier ein breit gefächertes Angebot, von dem ganz besonders die Kapitel „Marken und Modelle“, die „50er und 80er“ und „La Ruggine all'estero“, scherzhaft als „Auswärtiges Amt“ bezeichnet, auch Zuspruch in Deutschland finden.

Für die einzelnen Marken gibt es einen „esperto di marca“, quasi einen Typreferenten für die Geländesportmodelle der jeweiligen Hersteller.

Seine Beiträge sind mit „Experten-Streifen“ gekennzeichnet.



Speziell zum Thema „DKW/Hercules“ gibt es neben typenbezogenen Themen in unregelmäßigen Abständen auch eine „Storia Sportiva“ – die

Sportgeschichte von DKW/Hercules/Sachs – übrigens auch in deutscher Übersetzung.



Wegen des großen Zuspruchs aus Deutschland wurde dann im Frühjahr 2010 eine deutsche Ausgabe von Rugginose ins Leben gerufen, die, wie bereits eingangs erwähnt, auf den etwas sperrigen Namen „Rugginose-deutsch“ hört und im Internet unter dieser URL zu finden ist:

<http://rugginose-deutsch.forumfree.it/>

Rugginose-deutsch dürfte für Geländesportfreunde eine wahre Fundgrube sein. Natürlich gibt es auch hier die kompetenten Markenexperten, z.B. für BMW, Hercules oder Maico,



dazu Kapitel über Filme und alte Berichte, Klassik-Veranstaltungen, Technik, Sporthistorie und vieles mehr.

Und das schönste daran: alles ist völlig kostenlos und ohne Jahresbeitrag.

Wer nun neugierig geworden ist und bei Rugginose-deutsch reinschaut, wird feststellen, dass nur gewisse Themen öffentlich einzusehen sind.

Zur Freischaltung ist neben einer Registrierung eine kurze Vorstellung mit Namen und Wohnort erforderlich, die nach ein paar Tagen im Archiv verschwindet.

Nach der Vorstellung hat man Zugriff auf alle Themen.

Vielleicht treffen wir uns ja bei Rugginose-deutsch wieder, bis bald!

vinduro

(Markenexperte für Hercules und Moderator)

„Sieg in der Höhle des Löwen“
10. Klassik-Geländefahrt
„Rund um die MZ-Stadt Zschopau“

Sieg in der Höhle des Löwen – so betitelte der MZ-Chronist Christian Steiner 1969 seinen Bericht über die Sechstagesfahrt, die damals in Garmisch-Partenkirchen stattfand.

Ein Jahr zuvor hatte die bundesdeutsche Trophy-Mannschaft, geschlossen auf Zündapp-Maschinen am Start, im italienischen San Pellegrino die Siegesserie der DDR-Trophy beendet – und nun hatte sich das MZ-Team die Trophy zurückgeholt. Das westdeutsche Team auf heimischem Boden zu schlagen zählte in der damaligen Zeit mindestens doppelt!



Bruno Bierschenk, Hercules 250/76

Am letzten Juni-Wochenende, über 40 Jahre später, saß der Verfasser neben jenem Christian Steiner auf dem Zschopauer Marktplatz und wir erinnern uns an die früheren Jahre.

Vor genau 10 Jahren gab es in Zschopau die erste Klassik-Geländefahrt. Entstanden aus einem MZ-Treffen ging es damals in drei Klassen –MZ, Simson und „Fremdfabrikate“- ein paar Kilometer zum legendären Zschopauer Skihang, wo dann zwei Gleichmäßigkeitsrunden gedreht wurden.

Im Laufe der Jahre entwickelte sich die Klassik-Geländefahrt „Rund um die MZ-Stadt Zschopau“ immer mehr zu einer anspruchsvollen Geländefahrt.

Mittlerweile ist die Runde etwa 50 km lang und muss dreimal befahren werden.

Neben schnellen Verbindungswegen gibt es zahlreiche knackige und anspruchsvolle Auf- und Abfahrten.



Mark Reul, Hercules 125 ISDT/72

Diesmal schoben über 200 Teilnehmer aus sieben Nationen ihre historischen Geländemaschinen in den parc fermé auf dem Schlosshof.



Rolf Klug, Sachs 250/78

Im Laufe der Jahre ist die Zschopauer Veranstaltung aus dem Schatten der Isnyer „Allgäu Classic“, quasi der „Mutter aller Klassik-Geländefahrten“ herausgetreten.

Start und Ziel auf dem Schlosshof, das Fahrerlager auf dem malerischen Zschopauer Marktplatz, eine perfekte Organisation (da ist ganz deutlich die Handschrift der Vereinsvorsitzenden Sabine Hoheisel zu spüren), eine anspruchsvolle, aber für jeden fahrbare Strecke und schließlich eine Siegerehrung, die ihresgleichen sucht – für viele Teilnehmer ist Zschopau mittlerweile die „Nr. 1“ unter den deutschen Klassik-Geländefahrten.

Eine Sache unterscheidet die Zschopauer Veranstaltung von den anderen Klassik-Geländefahrten in Deutschland: die Mannschaftswertung hat hier einen äußerst hohen Stellenwert, treten doch schon seit Jahren die MZ-Mannschaft um den vierfachen Europameister Harald Sturm und das Krumhermersdorfer SWM-Team mit Europameister Rolf Hübler gegen ihre zahlreichen Konkurrenten an.



Horst Weber, Hercules 350/76

Das Hercules-Team der Enduro-Senioren, bestehend aus Friedrich Hieronymus, Bruno Bierschenk, Rolf Klug und Horst Weber schlug sich immer tapfer, aber der Platz ganz oben auf dem Treppchen blieb der Mannschaft bisher verwehrt –diesmal sollte es endlich klappen. Unter den Augen des früheren Hercules-Konstrukteurs Heinrich Wieditz gab es Klassensiege für Friedrich Hieronymus und Bruno Bierschenk. Zusammen mit den guten Platzierungen von Rolf Klug auf der ehemaligen Werks-Sachs 250 und Horst Weber auf der 350er konnte auf die Krumhermersdorfer ein Vorsprung von genau 20 Sekunden herausgefahren werden –endlich der Mannschaftsieg für Hercules in Zschopau – in der Höhle des Löwen sozusagen.

Vielleicht wird es im nächsten Jahr aus Sicht unserer Marke noch interessanter – im vergangenen Herbst war zu hören, dass ein Club-Team auf Hercules in den Klassik-Sport einsteigen will. Die Enduro-Senioren-Mannschaft wird

sich über die Unterstützung „aus eigenem Hause“ bestimmt freuen!



Friedrich Hieronymus, Hercules 175/74

Zschopau 2010 war wieder einmal eine Veranstaltung, die Maßstäbe gesetzt hat. Die Leute aus dem Erzgebirge arbeiten aber daran, die Geländefahrt noch attraktiver zu machen. Rolf Hübler versprach, dass es im nächsten Jahr in der Ortsdurchfahrt Waldkirchen einen Erfrischungsstand der Anwohner geben soll – so wie in Schimmeldehewog, derzeit einzigartig im Geländesport. Wir haben gesehen, wie begeistert die Zuschauer waren und zweifeln nicht daran, dass es klappt.

Natürlich hat die „Nopitschstraße“ auch einen Wunsch: eine echte Zweitagesfahrt „Rund um die MZ-Stadt Zschopau“. Nicht im nächsten Jahr, aber vielleicht nach der nächsten Sechstagesfahrt, die 2012 zum ersten Mal seit 1989 wieder auf deutschem Boden stattfindet – rund um die MZ-Stadt Zschopau im Erzgebirge!



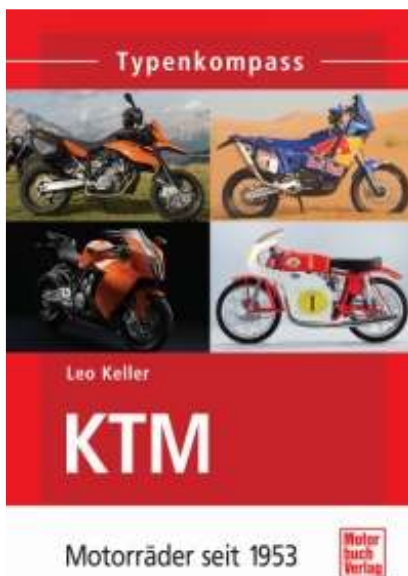
Platz 1 für die Hercules-Mannschaft

Lesestoff



Dieser Typenkompass von Leo Keller präsentiert die erfolgreichsten Hersteller des deutschsprachigen Raums im Offroad-Bereich von den 60er-Jahren bis heute. Neben den klassischen Gelände- und Endurosportmaschinen werden auch Motocrossmotorräder und die in den letzten Jahren ungemein populär gewordenen »Supermoto«, Geländemotorrädern mit Straßenabstimmung behandelt. Mit von der Partie sind Marken wie BMW, Hercules, Maico und MZ, aber auch andere weniger bekannte Hersteller wie z.B. die Zweirad Union

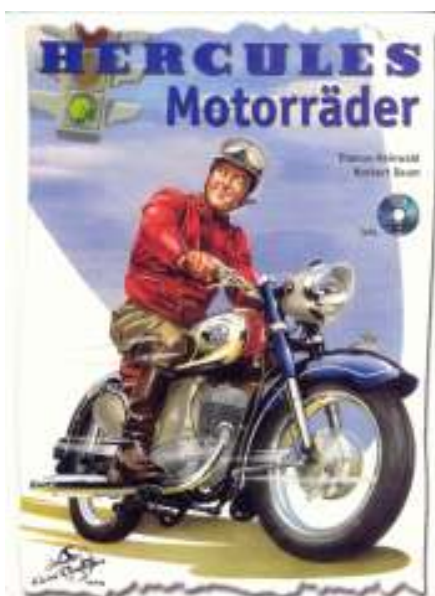
- Preis **9.95 EUR**
- 128 Seiten, 34 sw-Abbildungen, 88 Farbabbildungen
- Motorbuch-Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-02602-5



Vom gleichen Autor

KTM zählt zu den angesagtesten Motorradmarken und ist derzeit der erfolgreichste Hersteller von Enduro- und Motocross-Maschinen. Einen umfassenden Überblick über die Modellgeschichte dieser Erfolgsmarke gibt Leo Keller in diesem Typenkompass. Kein Zweifel: In diesem Typenkompass finden sich alle wichtigen Informationen, die Fans dieser Marke wissen müssen.

- Preis **9.95 EUR**
- 128 Seiten, 115 Abbildungen
- Motorbuch-Verlag Stuttgart, ISBN 978-3-613-02921-7



Die Geschichte des ältesten noch produzierenden Zweirad-Herstellers der Welt (SFM). Über 270 Bilder und die umfassenden technischen Daten lassen dieses von „Mr. Hercules“ Norbert Daum und Thomas Reinwald verfasste Buch zu einem Klassiker werden. Als Zugabe gibt es den Hercules-Geländesportfilm „Hobby zwischen Sport und Spaß“ auf DVD.

- Preis **34.00 EUR incl. DVD**
- 270 Abbildungen
- Verlag Johann Kleine-Vennekate,
- ISBN 3-935517-18-1

Impressum

Herausgeber:
Zweirad Union-Interessengemeinschaft

Redaktion und V.i.S.d.P.
Leo Keller
Jasminweg 7
51061 Köln
E-Mail: info@ZweiradUnion-IG.de

„Nopitschstraße“ erscheint in unregelmäßigen Abständen als pdf zum downloaden bei
www.ZweiradUnion-IG.de und www.Hercules-Freunde.de

Die einzelnen Beiträge einschl. der Fotos sind urheberrechtlich geschützt. Die Verbreitung des unveränderten pdf zu privaten Zwecken (z.B. per E-Mail, durch Weitergabe des links, Ausdrucken, Anfertigen von einzelnen Kopien o.ä.) ist ausdrücklich erwünscht und bedarf keiner gesonderten Genehmigung. Die Übernahme von Inhalten, auch auszugsweise, in andere Medien (z.B. Printmedien aller Art, Webseiten, Rundbriefen, Newslettern o.ä.) bedarf der ausdrücklichen schriftlichen Genehmigung.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Verfassers, nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Eine Haftung des Herausgebers, der Redaktion oder der Autoren für Schäden aller Art ist ausgeschlossen.