

Jetzt auch von Zündapp

käufliche Geländemaschinen

Als Hercules Ende der 1967er Geländesaison den Entschluß bekanntgab, sich bis auf weiteres nicht mehr mit von Werksfahrern bzw. werksunterstützten Fahrern an den Start gebrachten Werksmaschinen am Geländesport zu beteiligen, wurde dieser rigorose Entschluß im Kreis der geländesportlich Interessierten mit gemischten Gefühlen aufgenommen. Negativ erschien die unausbleibliche Konsequenz, daß nunmehr die deutsche Position bei internationalen Wettbewerben (einschließlich der Sechstagesfahrt) schwächer werden würde; unbedingt positiv dagegen war, daß gleichzeitig mit dem Verzicht auf Werksfahrer-Einsatz eine verstärkte Förderung des Privatfahrsports in Aussicht gestellt wurde. Und zwar insofern, als künftig wettbewerbstaugliche Geländemaschinen für die Hubraumklassen 50, 100 und 125 ccm (inzwischen ist noch die Klasse 75 ccm dazugekommen) von Hercules geliefert werden sollten. Außerdem wurde der für Lizenz- und Ausweissfahrer schon seit einigen Jahren ausgeschriebene Hercules-Sportpokal noch erweitert.

In München, beim Hercules-Rivalen Zündapp, entschloß man sich damals, die werksseitige Beteiligung an geländesportlichen Wettbewerben nicht aufzugeben. Mit Erfolg bestritt man auch 1968 die Geländesaison — die stolze Beute sind für Zündapp die vier Deutschen Geländemeister der Klassen 50, 75, 100 und 175 ccm sowie drei Europa-Geländemeister in den Klassen 50, 75 und 100 ccm (von den drei weiteren Meistern, nämlich in allen drei im deutschen Trialsport ausgeschriebenen Klassen, ganz abgesehen). Und als Konsequenz dieses zielstrebigsten Werkseinsatzes im Geländesport fällt nun in den nächsten Wochen Zündapp die Aufgabe zu, die westdeutsche Trophy-Mannschaft bei der Sechstagesfahrt zu stellen — eine ebenso ehrenvolle wie schwere, jedenfalls aber nur dadurch überhaupt durchführbare Aufgabe, weil Zündapp als einziges westdeutsches Herstellerwerk werksseitig im Geländesport verblieb.

Nun weiß man natürlich auch in München, daß die Basis der nationalen Geländewettbewerbe von den Privatfahrern gebildet wird: nationale Veranstaltungen ließen sich ohne das Gros der Privatfahrer „mangels Masse“ überhaupt nicht durchführen. Natürlich gab es auch bisher schon, gerade in den kleinsten Klassen, zahlreiche Privatfahrer auf Zündapp-Maschinen.

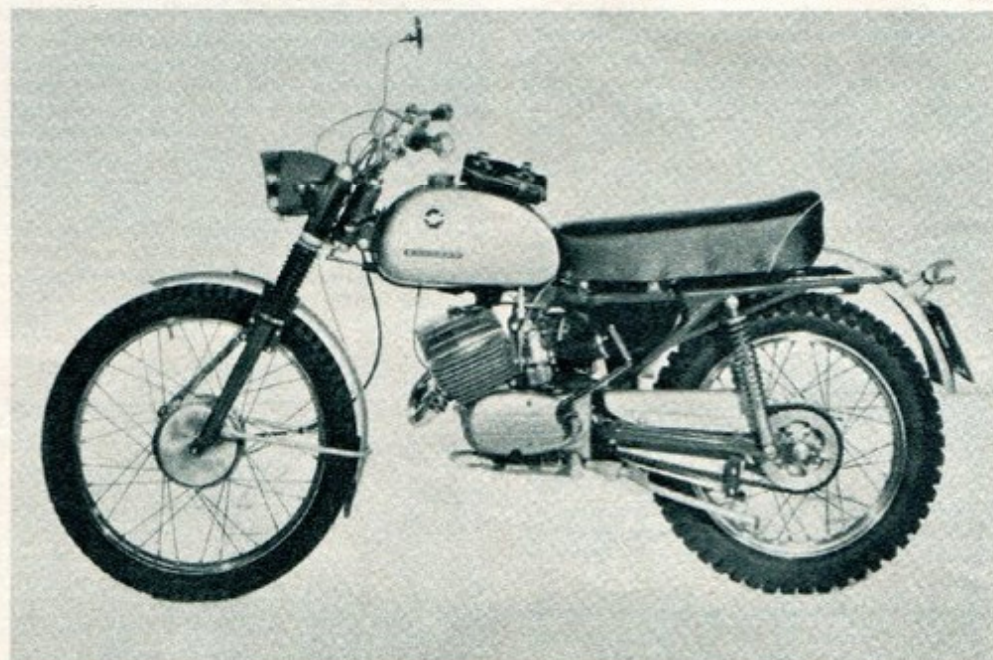
Aber das waren entweder ältere, vielleicht von Werksangehörigen gefahrene ehemalige Werksmaschinen — oder es waren normale Serienmaschinen, die sich ihre Besitzer für den Geländeeinsatz entsprechend hergerichtet und in der Motorleistung gesteigert hatten. Aber nach einem kurzen Zeitraum, während dem einmal eine kleine Serie von 75 ccm-Zündapp-Geländemaschinen für Privatfahrer gebaut und an diese verkauft worden war, hatte es offiziell nie wieder solche Spezialmaschinen bei Zündapp gegeben.

In der kommenden Saison wird das anders sein. Denn zur IFMA 1968 präsentieren die Münchener Zündapp-Werke auf ihrem Stand u. a. auch eine Geländemaschine, die GS 125. Sie steht dort stellvertretend für eine ganze Reihe solcher Wettbewerbsmaschinen, denn es wird 1969 sowohl eine GS 50 als auch eine GS 100 und eben diese GS 125 geben.

Es ist unverkennbar, daß man sich bei Zündapp mit diesen Modellen mehr an die Serie als an

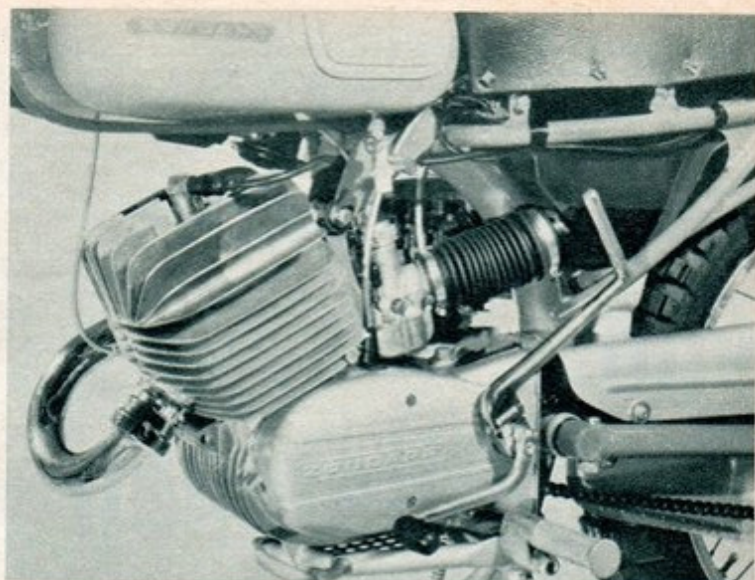
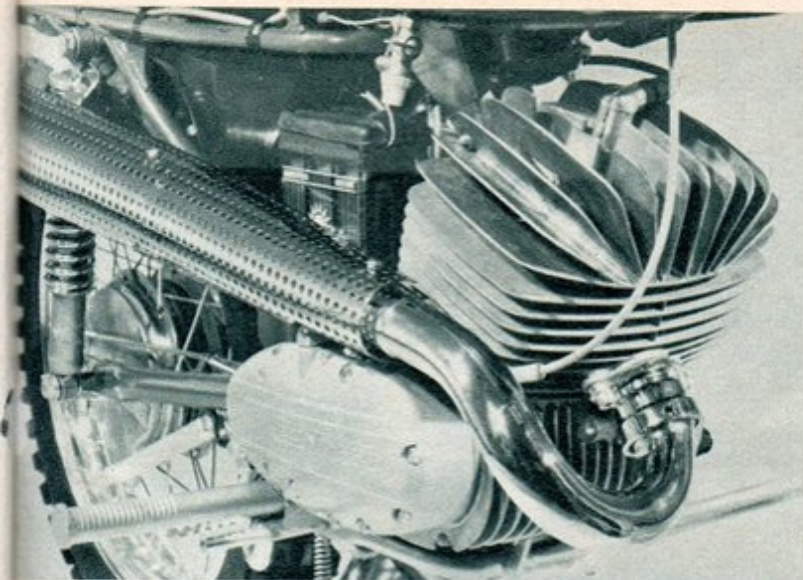
die Konzeption der besonders im Hinblick auf internationale Konkurrenzfähigkeit gebauten Werks-Spezialmaschinen angelehnt hat: in der gesamten Linienführung, charakterisiert auch durch die Aufhängung des Motors am kräftigen Hauptrohr des Zentralrohrrahmens, gleichen die neuen Geländemodelle weitgehend den Serientypen der KS-Reihe, also der KS 50 und der KS 100. In der Stabilität des Fahrwerks jedoch und in seiner speziellen Zurichtung, vor allem aber auch in der Leistung der Fünfgangmotoren, hat man bei Zündapp darauf Rücksicht genommen, daß Privatfahrer auf diesen Maschinen ja mit Erfolg in ihren Klassen gegen die teilweise schon recht mannigfaltig motorisierte Konkurrenz bestehen sollen.

So zeigt also bei allen drei Ausführungen das Fahrwerk zunächst den schon erwähnten Zentralrohrrahmen als tragendes Element. Im Gegensatz zur Serie (mit Druckgußheck) haben die Geländemaschinen ein Heckteil aus Stahlrohr, das zu einem dreidimensionalen Dreiecksver-



Diese beiden Gesamtansichten der neuen GS 125 von Zündapp zeigen deutlich die Verwandtschaft mit den serienmäßigen KS-Modellen: Zentralrohrrahmen mit im Bogen vom Steuerkopf zur Hinterradschwingelagerung führendem, großdimensioniertem Rohr, an das die Heckrohrkonstruktion hier anstelle des Druckgußteiles angeschweißt ist.

band zusammengeschweißt ist. Zur Aufhängung und Abfederung der Laufräder dient hinten eine steife Rohr-Langschwinge, die durch langhubige (110 mm) hydraulisch gedämpfte Federbeine mit offenkörperiger Druckfeder gegen das Rahmenheck abgestützt ist. Das Vorderrad wird von einer ebenfalls hydraulisch gedämpften Teleskopgabel geführt, die einen maximalen Federweg von 160 mm zuläßt. Serienmäßig ist ein ebenfalls hydraulischer Lenkungsämpfer vorgesehen, der maximale Lenkereinschlag beträgt nach beiden Seiten ca. 75°. Der aufgesattelte Kraftstofftank (mit zwei Ablaufhähnen) faßt 12 Liter einschließlich ca. 1,5 Liter Reserve. Die beiden Räder tragen gleich große Innenbackenbremsen mit 150 mm Bremsringdurchmesser und 25 mm Belagbreite — es sind die Bremsen der KS-Serienmaschinen. Das Vorderrad weist eine Felge 1,50 x 21, das Hinterrad eine Felge 1,85 x 18 auf. Darauf werden beim Vorderrad einheitlich für alle drei Modelle Rei-



Auch der 125er Motor (mit Leichtmetall-Breitwandzylinder mit Hartchrom-Laufbahn) trägt natürlich den bewährten Fächerkopf — inzwischen Attribut vieler luftgekühlten Hochleistungs-Zweitakter.

fen der Dimensionen 2.50 — 21 mit feinem Geländeprofil, hinten jedoch ein Reifen der Größe 3.00 — 18 bei der 50er, 3.50 — 18 bei GS 100 und GS 125 montiert, jeweils mit einem grobstolligen Geländeprofil. Der auf dem Vorderrad vorgesehene besonders schmale Reifen gewährleistet auch in schwierigem Gelände gute Führungseigenschaften und gleicht dabei Unebenheiten gut aus.

Die Sitzhöhe des Spezial-Sitzkissens beträgt ca. 780 mm — selbstverständlich ist ein versteifter Geländelenker montiert, der die Beherrschung der Maschine auch in schwerem Gelände sichert. Ein Blechunterschutzbzw. ein Rohrabweiser unterhalb des Motorblocks gehören ebenfalls zur serienmäßigen Ausrüstung dieser Geländemaschinen.

Die verwendeten Zündapp-Sportmotoren (50 ccm: 39 x 41,8 mm, 6,25 PS; 100 ccm: 48 x 54 mm, 12,5 PS; 125 ccm: 54 x 54 mm, 15 PS) sind fahrtwindgekühlte, schlitzzgesteuerte Einzylinder-Zweitaktmotoren mit Leichtmetall-Breitwandzylinder und hartverchromter Laufbahn, Umkehrspülung mit drittem Spülkanal, Pleuellfuß mit käfiggeführtem Nadellager. Vergaser, Zündung und Lichtmaschine (Schwunglicht-Magnetzunder mit außenliegender Zündspule) der (im übrigen

Das ablaufende Trum der (weitgehend offenlaufenden) Hinterradkette ist geführt, um Abspringen bei vergrößertem Durchhang zu vermeiden; zwischen Kettenkranz und Hinterradnabe Gummistoßdämpfer.



Mittels langen Zugankers nimmt der rechte Telegabelholm verhältnismäßig weit oben die Bremsreaktionskräfte auf. Die Zentralbremsnaben mit 150 mm Ø sind die gleichen wie bei den serienmäßigen KS-Modellen.

Das Kraftstoffluftgemisch wird in einem der neuen Zentralschwimmervergaser von Bing aufbereitet, der sich die Luft über ein Papierfeinstfilter aus dem Dämpferkasten unter der Sitzbank holt.

mit normaler Mischung 1 : 25 versorgten) Motoren sind dem geländesportlichen Einsatz angepaßt. Die Kraftübertragung erfolgt primär durch Stirnzahnräder über die im Ölbad laufende Mehrscheibenkupplung auf das ziehkeilgeschaltete Fünfganggetriebe (Stufung bei 50 ccm 3,78, 2,38, 1,59, 1,25, 0,91:1, bei 100 und 125 ccm 3,4, 2,21, 1,59, 1,20, 0,96:1; Primärübersetzung bei 50 ccm 4,33:1, bei 100 und 125 ccm 2,83:1, Sekundärübersetzung je nach Geländebedingungen).

Unter der Sitzbank befindet sich ein Papierfeinstfilter in einem Filterkasten. Die Auspuffanlage ist hochgelegt und mit einem Wärmeschutz versehen — wenn wir Gelegenheit hatten, eine dieser Maschine einmal selbst zu fahren, werden wir sagen können, ob es bei Zündapp besser gelungen ist, den serienmäßigen Auspufftopf so hochzulegen, daß er den Fahrer nicht behindert, als bei den Hercules-Geländemaschinen, s. S. 652. Die elektrische und sonstige Ausrüstung entspricht im übrigen der STVZO, so daß die Zulassung dieser Maschinen (die ja Voraussetzung für die Teilnahme an Geländewettbewerben ist) keine Schwierigkeiten bereitet.

Preise: 50 ccm DM 1825.—; 100 ccm DM 2128.—; 125 ccm DM 2245.— Ra.

Motorgehäuse zwecks Wärmeableitung aus dem Pleuellfuß mit Kühlrippen versehen. Die Anordnung bzw. Ausführung von Fußbremshebel, Rohr-Schutzbügel und Fußrasten dürfte noch nicht das letzte Wort sein.

