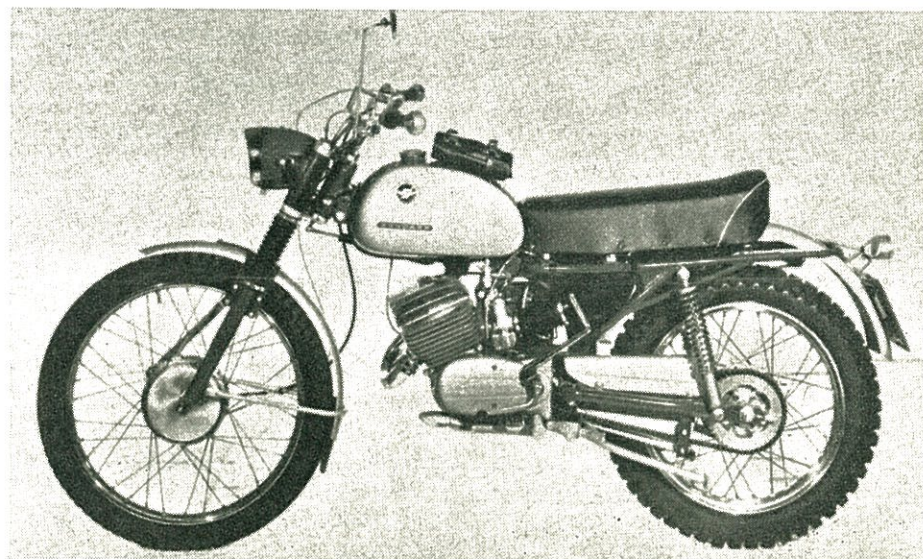
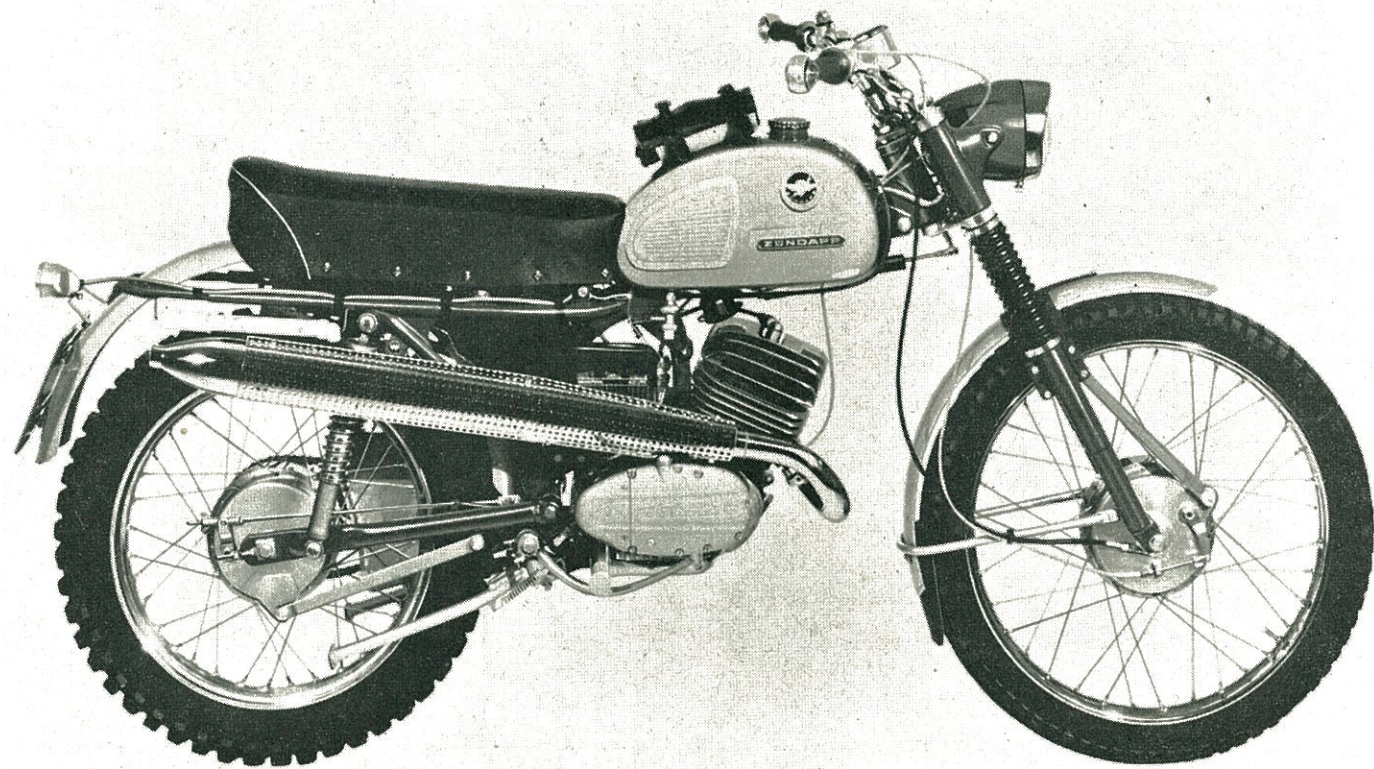


Nu kommer nya, lätta tävlingsmotorcykeln ZÜNDAPP GELÄNDE I TRE UPPLAGOR

I Tyskland har man nu i många år kört med småmaskiner i tillförlitlighetstävlingar, 50 — 75 — 100 — 125 kubik. Vi svenskar har haft svårt att acceptera detta, här har vi satsat på flerdubbelt större maskiner. Till stor del beror detta kanske på Husqvarnas tillverkningsprogram, 175- och 250-kubikarna därifrån har fått bestämma klasserna. Efter senaste ISDT finns det all anledning att tänka om på den fronten, Västtysklands Trophylag körde där sina småmaskiner till en suverän seger.



Ovan och t. h.: På bilderna syns tydligt släktskapen med Zündapps standardmodeller, centralrör som sträcker sig från styrhuvudet och ned till fästet för baksvingen. Bakramen är dock tillverkad av ihopsvetsade stålrör liksom svängarmen. Vi lägger också märke till den höga markfrigången och den stora ljuddämparen.

AV KLACKS

● Samtliga i det tyska laget körde Zündapp och detta ger oss anledning att närmare granska deras tillverkningsprogram för det kommande året. Där hittar vi tre storlekar av Zündapps geländemaskin, som tyskarna kallar maskiner avsedda för tillförlitlighetstävlingar. Alla tre modellerna är i princip av samma konstruktion, bara motorerna och bakdäcken skiljer dem åt.

Ramen är tillverkad helt i stålrör i motsats till Zündapps standardmodell, vilken har ramdelar av gjutgods och pressad plåt. Det rör sig dock fortfarande om en helt öppen ram där ett kraftigt centralrör utgör stommen.

Framgaffeln är av teleskopmodell med oljedämpning och hela 160 mms fjäderväg. En hydraulisk styrdämpare ingår som standard. Bak sitter fjäderben med öppna fjädrar och 110 mms slaglängd.

Fälgarna är 21 tum fram och 18 bak. Alla tre modellerna har 2.50x21" däck fram men bakdäcken varierar. 50-kubikaren har 3.00x18" medan 100- och 125-kubikarna har 3.50x18". Däcken är av terrängtyp med grova fyrkantsnabbar.

Zündappmaskinerna levereras fullt tävlingsutrustade med specialstyre, skyddsplåt under vevhuset och en rörbåge framför växelpedalen. Luftrenare med pappersfilter, väl skyddad under sadeln och upplagt avgassystem med värmeskydd över ljuddämparen.

De tre motorerna är av Zündapps sportmodell med kolvstyr insug, kromad lättmetallcylinder, tre överströmningkanaler, trelagrad vevaxel samt nållagrad vevstake. Samtliga har femväxlad låda men utväxlingsförhållandena skiljer en del. För bakkedjan finns sedan drev av varierande storlekar, så att förarna kan välja utväxling beroende på banan.

Motoreffekten ligger på 6,25 hk för 50-kubikaren, 12,5 för 100-kubikaren samt 15 hk för 125:an. ●



T. v.: Framnavet med 150 mm broms av fullnavsmodell är samma som på den vanliga KS100. Bromsskolden har emellertid fått en annan utformning och är nu förankrad uppe vid skärmfästet med ett långt stag.

Nederst: Kedjan sitter relativt öppen och skyddas bara av en omvikt plåt. Underdelen löper genom en kedjestyrare, fastsatt i svängarmen och kedjeskyddet. Bakdrevet är monterat i navet med en kraftig gummidämpare, som tar upp ryck i kraftöverföringen.

Nedan: Förgasaren är av en ny Bingmodell med centralt flottörhus. Insugningsluften tas via ett pappersfilter placerat under sadeln. Kylflänsarna på både topp och cylinder är riktigt tilltagna, vidare har vevhuset fått en rad vertikala ribbor i framkanten. Dessa hjälper dels till att förbättra kylningen, dels gör de vevhuset stabilare.

