



## LÅNGTURSRAPPORT MED 125 CC

*På väg upp mot Norge, genom bilfria passager längs Bullarensjöarna i Norra Bohuslän. Zündappen är packad med tankväska på tanken. En del av körningen skedde i sällskap med en 650 cc — men på många kurviga avsnitt gick Zündappen ifrån den stora cykeln!*

# ZÜNDAPP KS 125 SPORT

**SNABB, STARK, VÄGSÄKER — MEN, HU, VAD TÖRSTIG!**

Detta är en långtursrapport med 125 cc. Inte någon testning. Detta är den första långtursrapporten i en rad av flera. Alla rapporterna är inte likformade. Man gör inte ett antal likadana långturer eller hur? Målet för de olika utflykterna är helt enkelt varierande. Gör man långturer med 125-kubikare överhuvudtaget? En del 125-cc-förare nöjer sej med att åka mindre bitar i taget. Men MC-NYTT's långtursrapportör har gjort dagsetapper bortåt 900 km.

Den första i raden av redovisade cyklar är Zündapp KS 125 Sport. Det var en maskin som jag var ganska spänd och nyfiken på, eftersom min allra första långtur med motorcykel överhuvudtaget skedde sommaren 1970 med den äldre typen KS 125 med pressad lättmetallsram. Den nya 71:an med

tilläggsbeteckningen "Sport" var fränsett motorn (med 50 % högre uppgiven effekt) en helt ny maskin, med stålörorsram av vaggtyp, tagen direkt från ritbordet för ISDT-maskinerna hos Zündapp. När jag fick ut maskinen i april i år hade den endast gått 170 km. Den var således inte inkörd i gängse bemärkelse. Men någon slökörning skulle inte Zündapp behöva, förklarade man hos Motor-Kraft. En av deras förståsigpåare sa tvärt om så här: — Kör den som om du hatade den! Det mär den bäst av.

Emellertid gjorde jag en rekognoserings-tur till Hornborgasjön i Västergötland och hade därvid sällskap med en kompis, som körde en Zündapp KS 100 av -69 års modell. Vi marschade i 80—90 km/timman. Det var en fart som verkade vara ungefär

minimihastighet för att KS 125 Sport överhuvudtaget skulle kunna dra på femmans växel. Under denna hastighet började maskinen rycka och man fick gå ned på fyran. Redan under denna första provtur kunde jag konstatera att vägegenskaperna var helt annorlunda och suveränare på denna nya Zündapp med rörram, än på den gamla med ram av samma typ som Zündapps moped. Grövre däck medverkade även till denna bättre väghållning. 3.25×18 tum är dimensionen på KS 125 Sport — en kraftig dimension helt enkelt för en 125-kubikare.

Men hela fördelen med denna nya ram och grövre däck motverkades tyvärr av ett allt för smalt styre som möjligen är bra vid motorvägskörning, men som absolut inte är lyckat på krokiga vägar, och i synnerhet inte på grusväg. Körställningen blev krum

# SVENSKA RALLYT

## ytterligare ett steg närmare svenskt FIM-r

● 1973 eller -74 skall FIM-rallyt gå på svensk mark. Det finns rallyentusiaster som föresatt sej detta, och detta får lov att ses som en av bakgrunderna till att Svemo (Svenska Motorcykelförbundet) gör en årlig rallysatsning, kallad Svenska Rallyt. 100 deltagare är inte mycket sett ur rent mc-träffsynpunkt, men om man istället betraktar det förhöstliga nationella rallyt till Varberg som ett årligt eftersnack för de, som ett par månader tidigare var med om FIM-rallyt och en sammankomst där även kommande internationella mc-turer till FIM:s klassiker diskuteras — då framstår arrangementet tydligare och klarare.

Vädret var inte det allranädigaste när det 2:a Svenska Rallyt gick av stapeln, och därför kunde kanske tävlingsmomentet — av typ rebusjakt — ha varit roligare under mera "torra" förhållanden. Mycket av mc-samlingen skedde dock inom delarrangörernas — Varbergs MK — lokaler en bit

utanför staden, vid Vessigebro, och framförallt på lördagkvällen, i Riddarsalen i Varbergs fästning.

### NEJ TILL "70"

En ordentlig festmåltid med beståndsdelar av svensk husmanskost — ingick i denna avslutningsdel av rallyt. Den mest populära punkten på programmet var förmodligen när motorcykelförbundets kanslichef Tage Magnusson frågade den församlade menigheten om man tänkte godtaga ett förslag om generell hastighetsbegränsning "70 km" för motorcyklar. Ett rungande nej gav besked om vad man tyckte.

Mest långväga gäster i Varberg var bröderna Claude och Jan-Louis Ducrey, som kommit med BMW till rallyt. Deras åsikt var att det var en mycket originell tillställning, speciellt avslutningen i riddarsalen i fästningen.

Om ett och ett halvt eller två och ett halvt år kan vi således bespeta oss på att få se det helinternationella FIM-rallyt på svensk mark. Men ännu är inte någon basort spikad. Svemos turistkommitté har på nytt diskuterat möjligheten att förlägga rallyt i Varberg. Men eftersom FIM-rallyt av hävd går mitt i sommaren, är detta inte den bästa tiden just i Varberg, eftersom staden då är översvämmad med badgäster. Varberg är även allt för lika kontinenten, där de flesta deltagarna kommer från.

Genuina svenska miljöer som kan inrangeras i ett FIM-rally finns emellertid i Värmland, där det även är tänkbart att — liksom vid ISDT 1966 — militären kan bisträcka arrangörerna med lokaler. Betydligt mera naturskönt belägna i Ekshärad än "Camp Villingsberg", bör man tillägga för säkerhets skull.

Planeringen med det svenska FIM-rallyt rullar vidare.