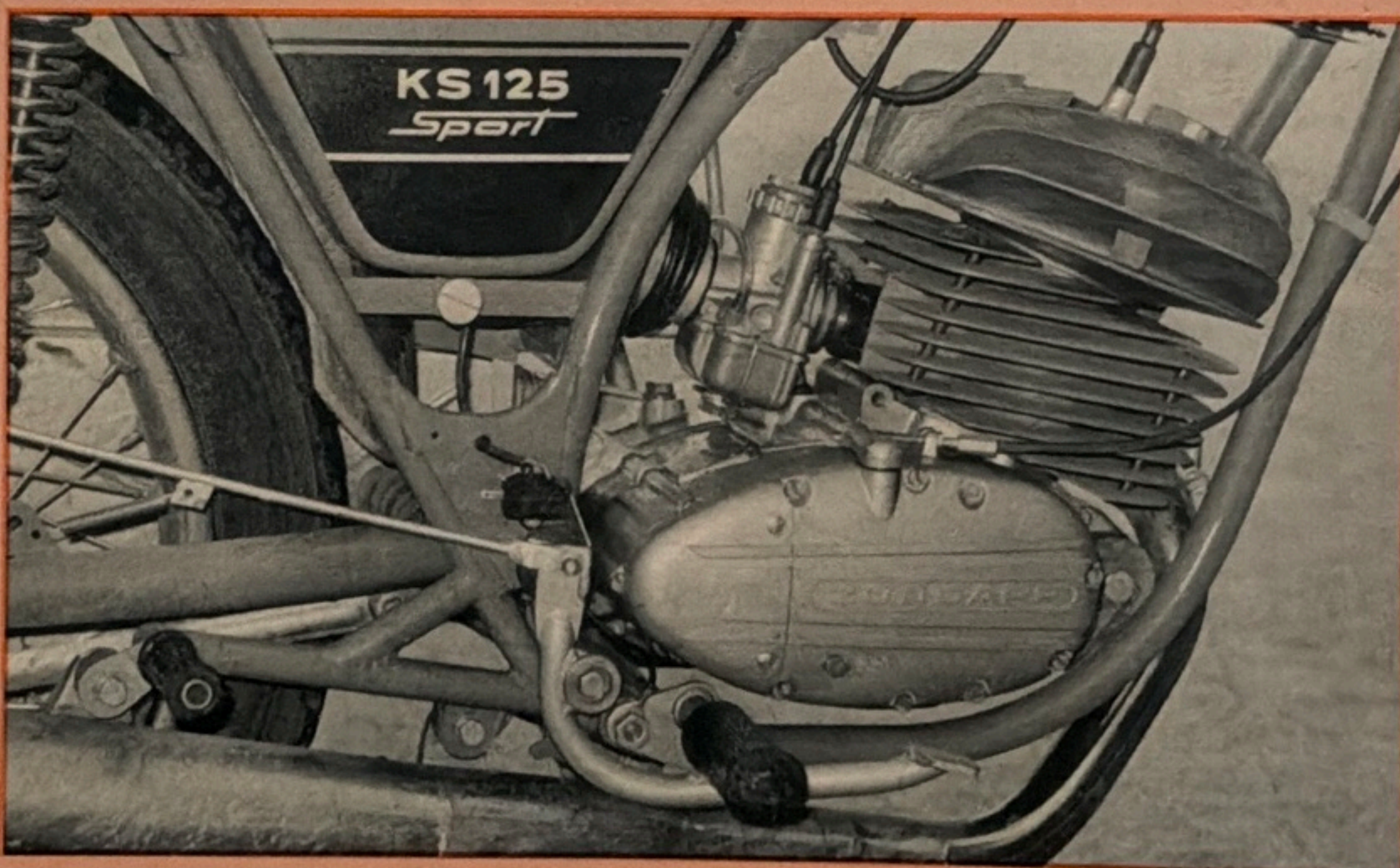
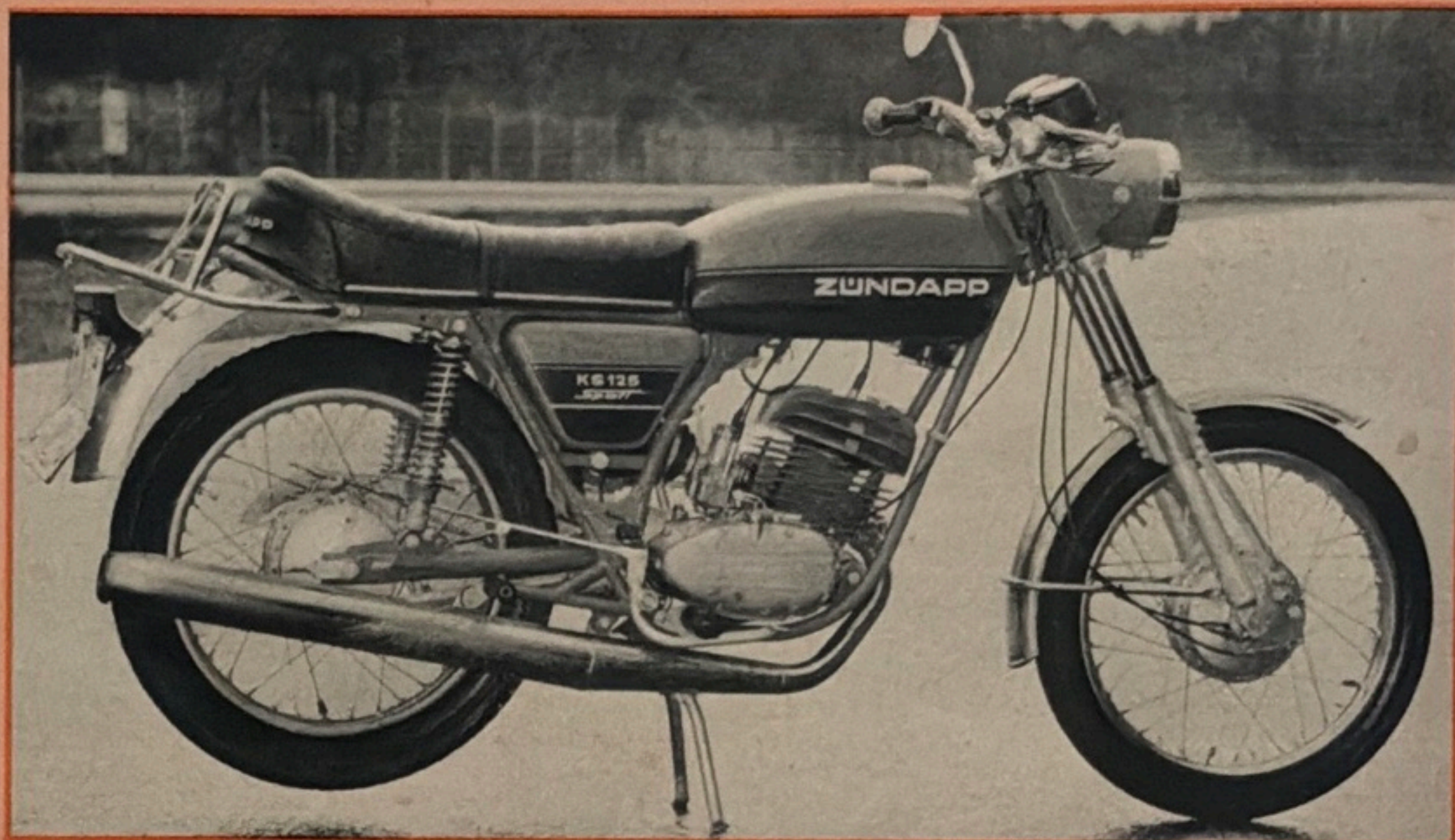


Zündapp 125 Sport

Die Motorräder der 125 ccm-Klasse werden zu wenig beachtet. Warum eigentlich? Sind es keine „richtigen“ Motorräder? Sind es „lahme Enten“? Entsprechen sie nicht dem Motorradfahrer-„Statussymbol“?

Die Steuern betragen für eine 125 ccm-Maschine jährlich derzeit noch 18 DM, die Haftpflicht-Versicherungsprämien jährlich schwanken je nach Gesellschaft und Vertrag zwischen 70 DM und 130 DM. Sie sind niedriger als bei 50 ccm-Maschinen (bis 300 DM) und niedriger als die Prämien in der 250 ccm-, 500 ccm und größeren Klasse (höchste Prämie etwa bei 600 DM). Die Motoren haben im Mittel heute alle eine Leistung um die 15 DIN-PS und die Maschinen gehen zwischen 110 und 120 km/h. Ist das zu wenig?

Nun ja, der Führerschein der Klasse 1 ist erst ab 18 Jahren erhältlich und bedarf dafür einigen Aufwand an Zeit und Geld, und dann will man nach einer solchen Prozedur natürlich gleich eine „Richtige“ – also mindestens 250 ccm. Es soll sich doch gelohnt haben. Aber ist eine moderne 250er so viel schneller und imposanter als eine 125 ccm-Maschine? Vielleicht nicht, aber meistens bieten sie heute mehr „Technik“ fürs Geld, und ein schlitzgesteuerter Einzylinder-Zweitakter wirkt dagegen trist. Trotzdem: Wir sehen es nicht ganz ein – auch in der 125er Klasse gibt es mehr Zylinder, Viertakter, Drehschieber-Motoren, obenliegende Nockenwellen, mehr als einen Vergaser, Getriebe mit sechs Gängen und andere Gags. Und wenn man die KS 125 Sport von Zündapp länger gefahren hat,



findet man auch am schlitzgesteuerten Einzylinder-Zweitakter Spaß, weil er in diesem Falle Feuer drin hat. Verachtet also die 125er nicht! Für viele Fahrer dürften sie ein ebenso großer Spaß wie die 1000er Superwetx mit 80 PS sein. Glauben Sie nicht? Dann kommen Sie mit uns auf einer Maschine, wie sie die Zündapp ist, mal zum Nürburgring!

Nürburgring- und Meßdaten

Auf der 22,3 Kilometer langen Meßstrecke über die Nordschleife des Nürburgringes schafften wir bei feuchter Straße einen Durchschnitt von 13,38 Minuten = 98,8 km/h mit Fahrtschreiber und 160 Pfund-Fahrer (182 cm lang) im Fahranzug. Bei trockener Strecke

Oben: Die Zündapp ist eine „hohe“ Maschine. Der Rahmen ist identisch mit dem der Gelände- und Moto Cross-Modelle. Das bedeutet aber auch Stabilität und Spurtreue.

Unten: Die Soziustüßrasten gehören zum gefederten Teil. Die Lage der Kühlrippen ist bewußt so gewählt, thermisch ist der Motor gesund.

und Sonnenschein, Mann im Lederzeug und an absoluter Grenze fahrend kamen wir auf 13.08 Minuten = 101,9 km/h. Die erzielte Endgeschwindigkeit auf dem Nürburgring lag knapp über 120 km/h auf ebener Bahn. Im Gefälle an der Fuchsröhre und am Schwedenkreuz kam man auf 130 km/h. Auf dem Hockenheimring wurden am Ende der Testzeit noch einmal mit unserer Lichtschranke Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit gemessen. Fahrer

156 Pfund, 173 Zentimeter, eng-anliegendes Lederzeug, „In den Lenker gekrochen“. Ergebnis: 129,5 bzw. 128,0 (klein gemacht), 119,21 (aufrecht sitzend), 131,39 und 130,43 (klein gemacht). Im Mittel also – mit diesem Fahrer – 127,73 km/h. Der 160 Pfund-Fahrer, 182 Zentimeter lang, im Fahr-anzug, lang liegend, schaffte „nur“ 118,42 km/h. Ein kleinerer Mann im Fahr-anzug kam auf 121,6 km/h. Wir können also sagen, daß die KS 125 Sport im

die Maschine im normalen Alltag mehr als 7000 Kilometer gefahren haben. Nur unsere Meßfahrten am Ring und in Hockenheim gehen an mögliche Grenzen, um Leistungsvergleiche zu schaffen. Auf der Autobahn kann man ruhig mit 100 bis 110 km/h (und Gepäck) Dauertempo rechnen. So lange im Tank ein Tropfen ist. Fuhr man ihn über die Reserve-einstellung fast ganz leer, reichte das für ca. 200 Kilometer. Dann paßten zehn Liter in den Tank. Diese

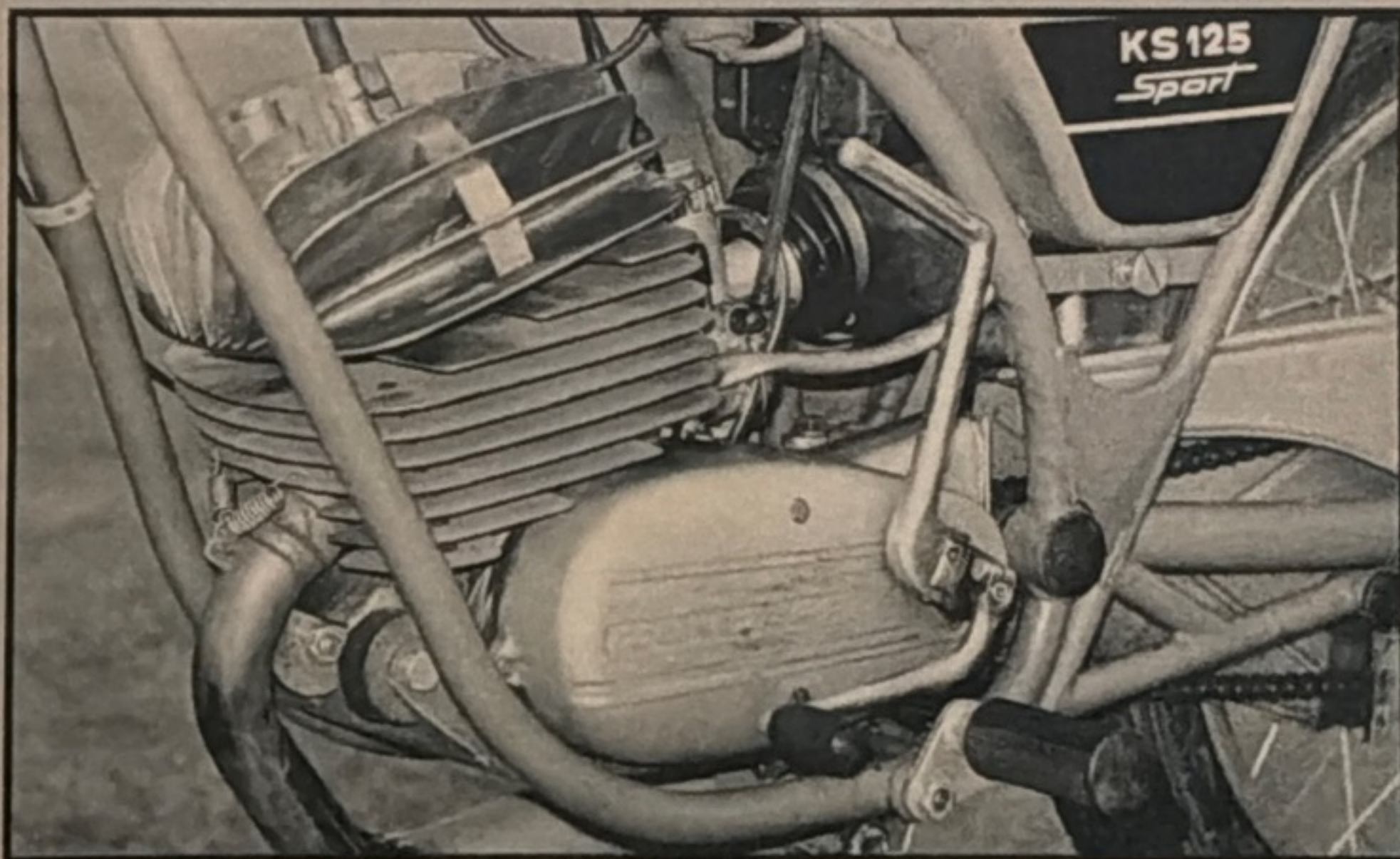
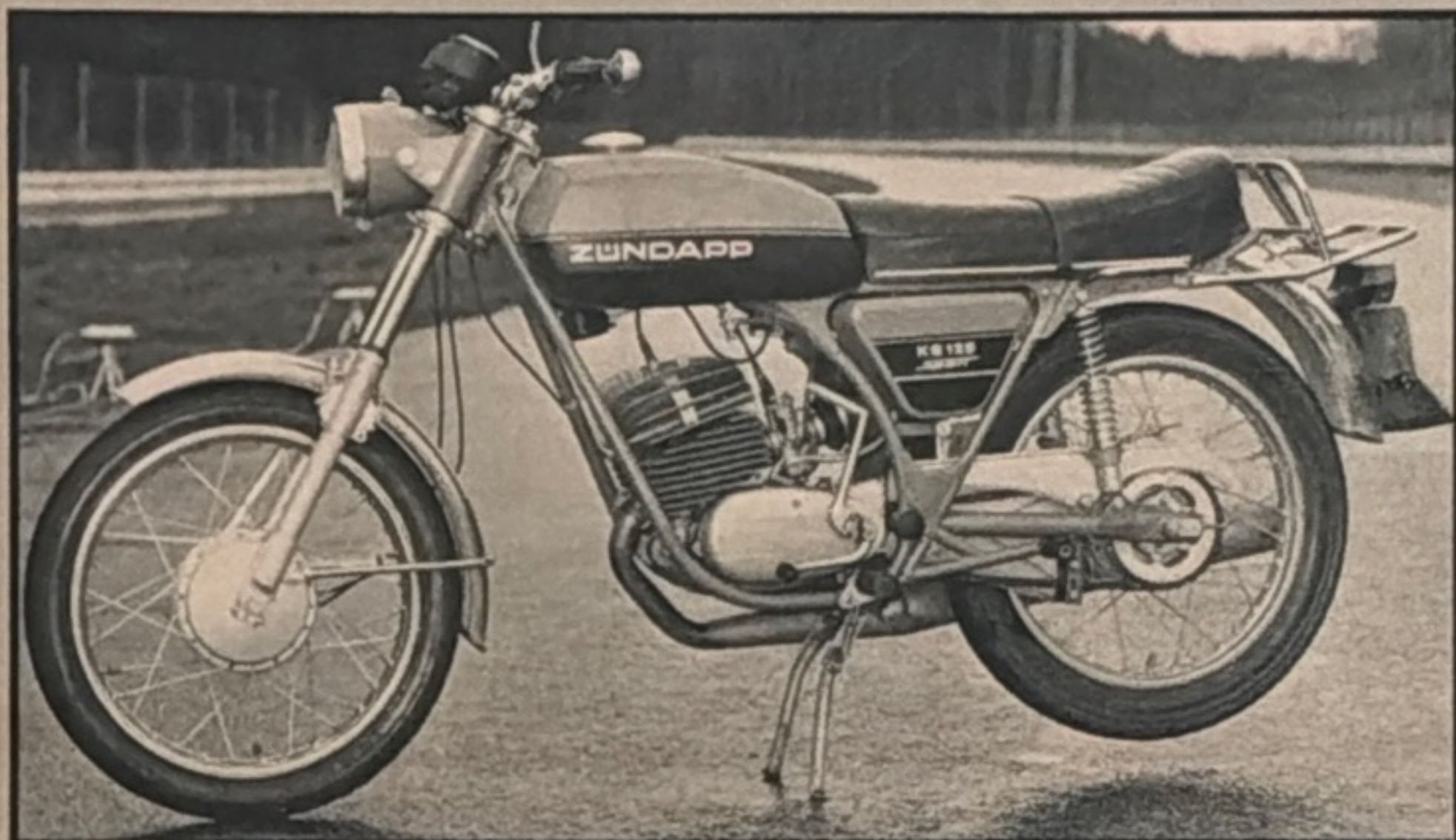
destens echte 12,5 Liter 'rein-gehen. Platz dafür dürfte doch sein, denn das Motorrad wirkt etwas hochbeinig, und zwischen Zylinderdeckel und Tankboden ist noch viel Luft.

Motor

Sprechen wir nun vom Motor. Er leistet 17,6 DIN-PS bei 7600 U/min. Bohrung 54 mm, Kolbenhub 54 mm. Hubraum 123 ccm. Kolben-geschwindigkeit bei 7600 U/min = 13,7 m/s. Hubraumleistung 141,6 PS/Liter (in Worten: einhundert-einundvierzig). Das ist die bisher stärkste 125er, die wir gefahren haben. Der schräg angestellt wirkende Zylinderdeckel ist nicht schräg angestellt. Die Zylinder-kühlrippen sind zur Senkrechten des Zylinders vorn angehoben. Der Kühlluftstrom soll genau zwischen die Rippen des geneigten Zylinders strömen und den Zylinderdeckel möglichst auf der ganzen Fläche voll anblasen. Das wurde erreicht. Der Motor ist mit dieser Leistung, die noch vor zehn Jahren der eines käuflichen 125 ccm-Rennmotors entsprach, thermisch gesund. Wir haben keinen großen Ärger gehabt, bis auf eine defekte Lippendichtung am Kurbelwellenzapfen vor der Lichtmaschine.

Der Motor kam immer auf den ersten Tritt. Die Leistungskurve zeigt bis 5000 U/min (= ca. 6,5 PS) einen flachen Verlauf und steigt danach steil an. 5500 U/min = 8 PS, 6000 U/min = 12 PS, 7000 U/min = 16 PS. Steil geht es hinauf. Das macht sich in zwei Erscheinungen bemerkbar: Bei einem Kavallerstart mit voller Drehzahl, in die man die Kuppelung hineingreifen läßt, kann es vorkommen, daß einem das Vorderrad in die Luft steigt (begünstigt noch durch den zu kurzen Radstand). Uns passierte es auf dem Hockenheimring, daß das Motorrad sich bei den Messungen nach hinten überschlug. Der zweite Effekt: Wenn man bei sportlicher Fahrweise den Motor dort oben zwischen 7000 und 8000 U/min jubeln läßt, dann hat man sogar noch an sieben Prozent Steigung so viel Dampf im Kessel, daß man nur ganz wenig unter der Endgeschwindigkeit in der Ebene bleibt. Am Nürburgring gemessen – bei Kilometer 12 im Kesselchen fuhr man noch im V. Gang (I) mit knapp 120 km/h (160 Pfund-Fahrer, 182 Zentimeter, Fahr-anzug, leicht gebückt, mit Fahrtschreiber auf dem Tank).

Auf der Endgeraden waren es etwas über 120 km/h. Der Motor hängt in Gummielementen und soll seine Vibrationen nicht auf Rahmen und Lenker



Oben: Die Bodenfreiheit gestattet es, das Auspuffrohr unter dem Motor hindurchzuführen.

Unten: Der Kolben besitzt einen L-Ring, der Vergaser hat einen Durchmesser von 27 mm. In die Kühlrippen sind Stützen eingegossen, die ein Schwirren verhindern sollen. Der Motor ist in Gummipuffern aufgehängt.

Durchschnitt 120 km/h geht. Beschleunigung: von 0 bis 100 km/h zwischen 11 und 15 Sekunden je nach Fahrergröße, Bekleidung, Fahrkunst, Sitzhaltung. Ist das vielleicht eine „lahme Ente“? Damit nun aber nicht der Irrtum bei unseren Lesern auftritt, DAS MOTORRAD mache ja nur „Rennfahrertests“, sei gesagt, daß wir

zehn Liter waren insofern ein Problem, als man ansonsten bei nicht ganz leer gefahrenem Behälter nur fünf Liter tanken konnte, mit der Öldose für Zweitakt-Gemisch. Oder zauberte so nach Daumen-pellen für die weiteren Liter über fünf das Öl irgendwie „passend“ hinein. Also, liebe Zündapp-Väter, zieht den Tankboden noch ein bißchen nach unten, damit min-



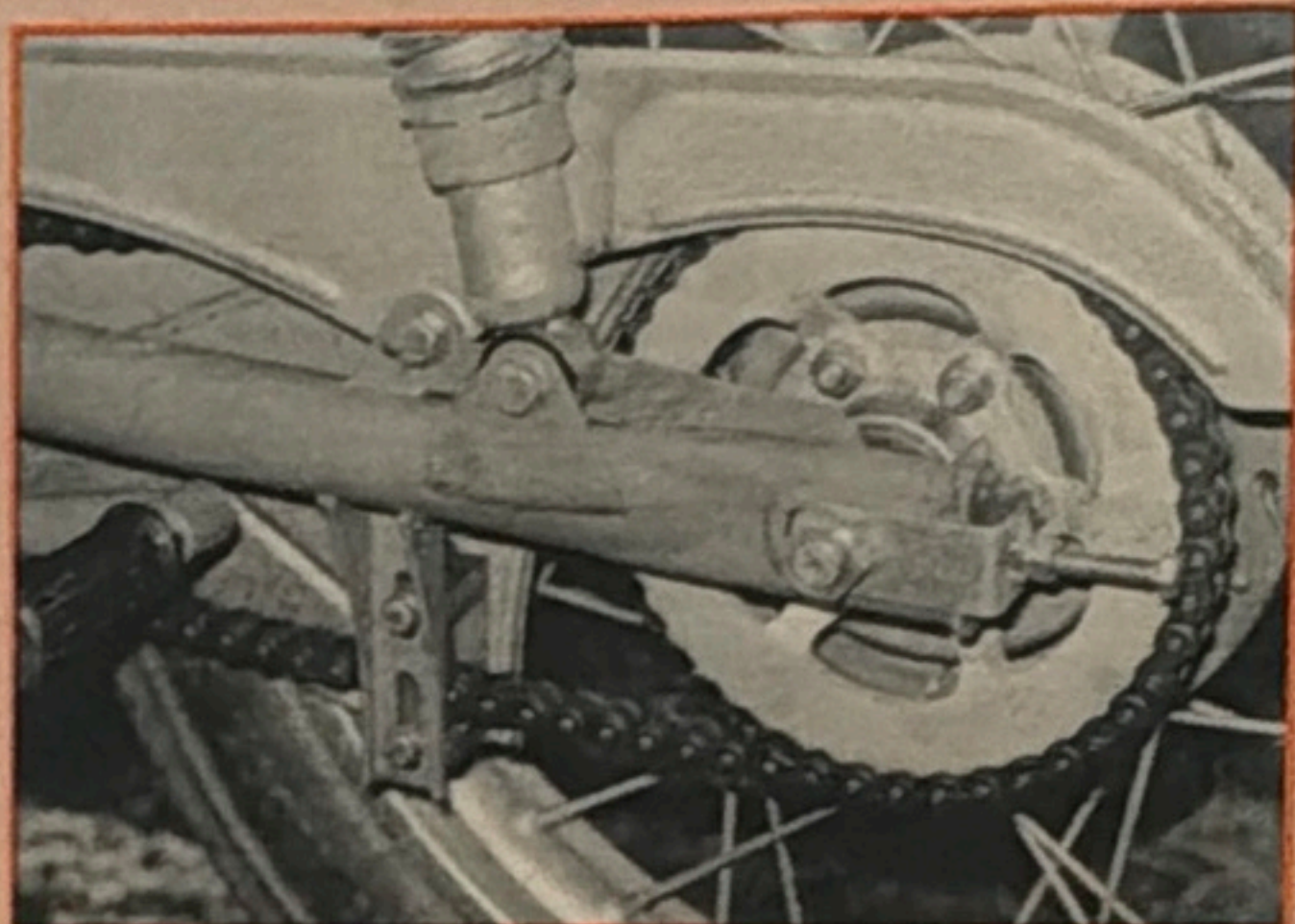
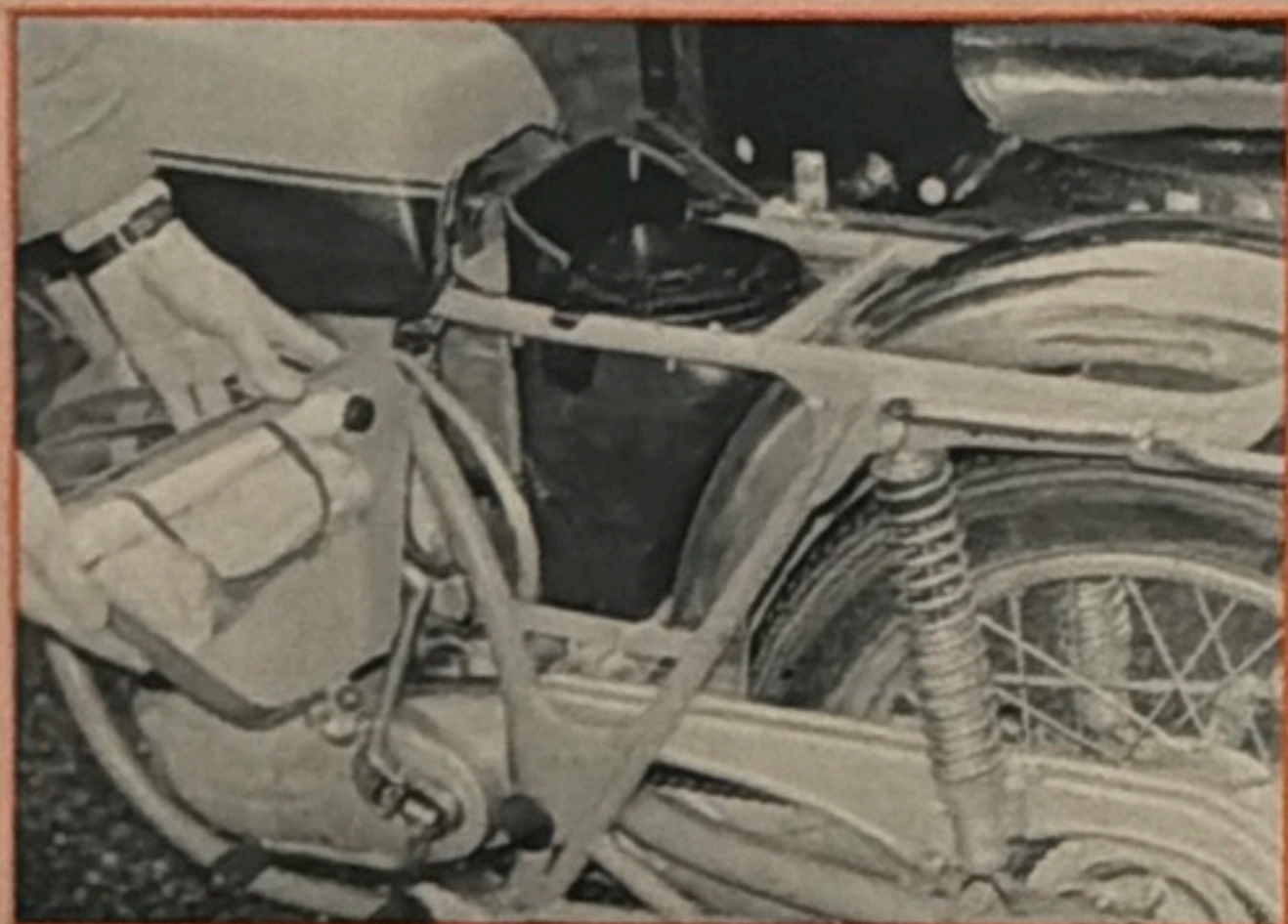
Übertragen. Jenseits von 100 km/h merkte man aber doch, daß „sich was tut“, besonders auf dem Soziusplatz und an dessen Fußrasten. Auf dem Fahrersitz ist nichts zu spüren, höchstens an den Lenkerenden. Bei ca. 80 km/h lief der Zündapp-Einzylinder etwas unruhig.



Oben: Der elektrische Drehzahlmesser ist schwer ablesbar und zeigt sehr ungenau an.

Mitte links: Hier sieht man das Bordwerkzeug hinter der Seitenverkleidung, den großen Ansaugraum und die Luftfilterung unter der Sitzbank.

Mitte rechts: Die Hinterradkette ist seitlich gegen den Reifen geschützt und läuft durch eine Führung.



Getriebe

Bis 8800 U/min und 9000 U/min ließ sich der Motor überdrehen (= 128 bis 131 km/h). Danach fährt man „gegen Gummi“. Auch im Gefälle kommt nicht mehr raus. Man bleibt ansonsten zwischen 6500 U/min und 7500 U/min, denn in diesem Bereich ist die Leistung am markantesten. Das schön abgestufte Fünfganggetriebe (Stufung 3,12/2,06/1,46/1,2/1) hat eine Spannweite, die groß genug ist. Übersetzungen: Primär 2,8/Getriebe 3,4–2,16–1,53–1,26–1,05/Sekundär (16:43) 2,68. Gesamtübersetzungen 25,51/16,21/11,48/9,45/7,88. Bei 7000 U/min erreicht man folgende Geschwindigkeiten: 31,3 km/h; 49,2 km/h; 69,5 km/h; 84,5 km/h; 101,3 km/h. Das Nürburgring-Diagramm zeigt eine sehr enge Spanne beim Fahren. Man bewegt sich nur knapp um die Höchstdrehzahl herum und kommt mit dem III., IV und V. Gang aus.

Die Fußschaltung hat sehr lange Schaltwege, und das störte insbesondere bei sportlicher Fahrweise sehr.

Fahrwerk

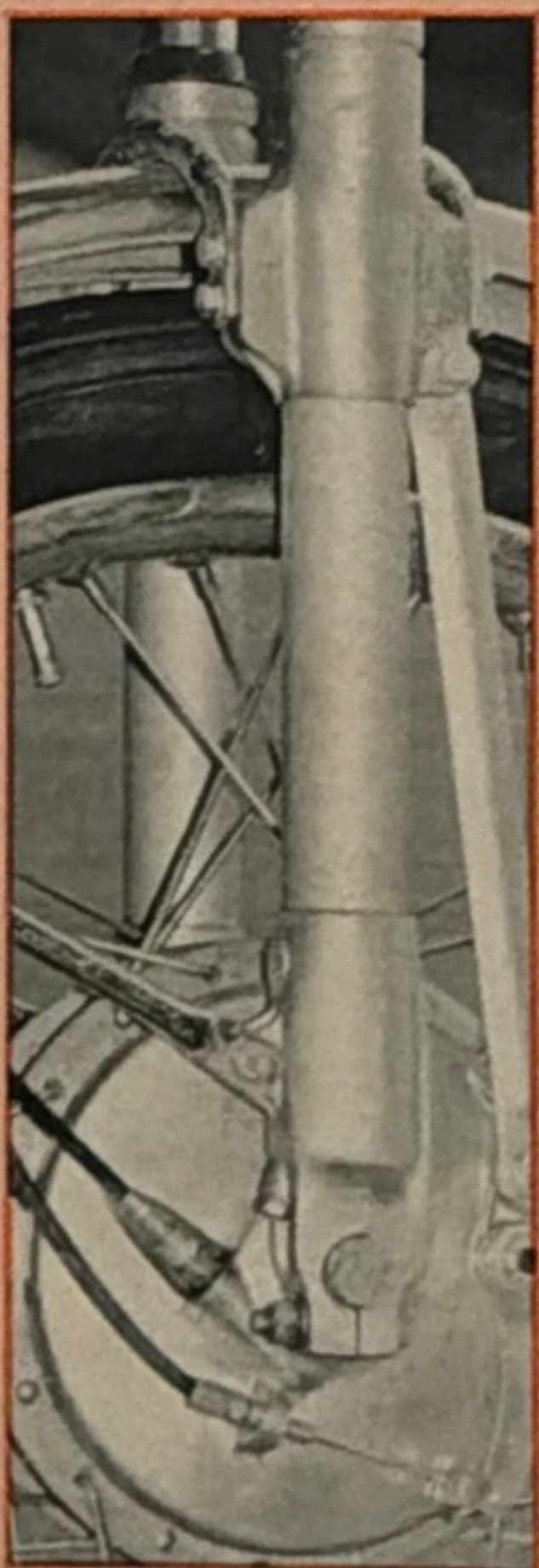
Wer genau hinsieht, wird feststellen, daß man mit dem Doppelschleifenrahmen dem Gedanken nahe kommt, möglichst eine direkte Verbindung vom Steuerkopf zur Schwingenlagerung zu

schaffen. Nur ist das Ganze unseres Erachtens – dem Geländesport entsprechend – ein wenig hoch geraten. Man könnte das Motorrad wirklich etwas niedriger machen, wodurch es gestreckter in der Linienführung und insgesamt zierlicher aussieht. Auch wäre ein etwas längerer Radstand von Vorteil, unter anderem könnte man das Aufsteigen bei scharfen Starts in den Griff bekommen. Das Fahrwerk selbst ist sehr steif. Auf dem Nürburgring waren extreme Geschwindigkeiten möglich, Kurven waren ein großer Spaß. Auf schlechten, welligen Strecken gab es keinerlei Lenkerschaukelei – die Maschine ist spurtreu. Die Hinterradfederung (nicht verstellbar) wirkt hart. Wir machten mit dreifach verstellbaren Koni-Federbeinen einen Versuch und waren davon sehr befriedigt. Im übrigen wäre die gute Fahrleistung ohne dieses stabile Fahrwerk nicht möglich. Die Fußrasten für den Passagier gehören erfreulicherweise zum gefederten Teil der Maschine.

Allgemeines

Das Licht wirkte schwach. Beim Umschalten von Fern- auf Abblendlicht und umgekehrt hat man eine Dunkelpause – also, das gehört doch nun wohl zum Motorradkapitel „Veteranen-Sport“ im Jahre 1972/73! Ist Bosch nicht in der Lage, für eine 120 km/h-Ma-

Unten: Die Telegabel hat eine hydraulische Dämpfung.



schine eine vernünftige Lichtausbeute und eine Umschaltung ohne diese Dunkelpause zu liefern? Auch der Zündschalter ist pöfelig. Der elektrische VDO-Drehzahlmesser wirkt ja recht lieb. Aber unser Kröber-Drehzahlmesser zum Messen zeigt genauer und besser ablesbar an (nur ist er leider nicht rund). Trotzdem ist die jetzige Doppelinstrumentierung eine nützliche Sache – zumindest hat man jetzt einen Drehzahl-Anhaltspunkt, was bei der Laufcharakteristik des Motors sehr von Vorteil ist.

Die Vorderradbremse war anfangs ein wenig giftig, gegen Ende des Tests verlor sich diese Bösartigkeit, und sie hatte eine manierliche Wirkung. Bereifung vorn 2.75–18, hinten 3.25–18 (serienmäßig Metzeler-Reifen). Keine Beanstandungen. Die Hinterradkette ist nach oben und zum Reifen hin (!) abgedeckt, außerdem sorgt eine Rollenführung vor dem hinteren Zahnkranz dafür, daß sie nicht zu stark peitscht.

Testkalender

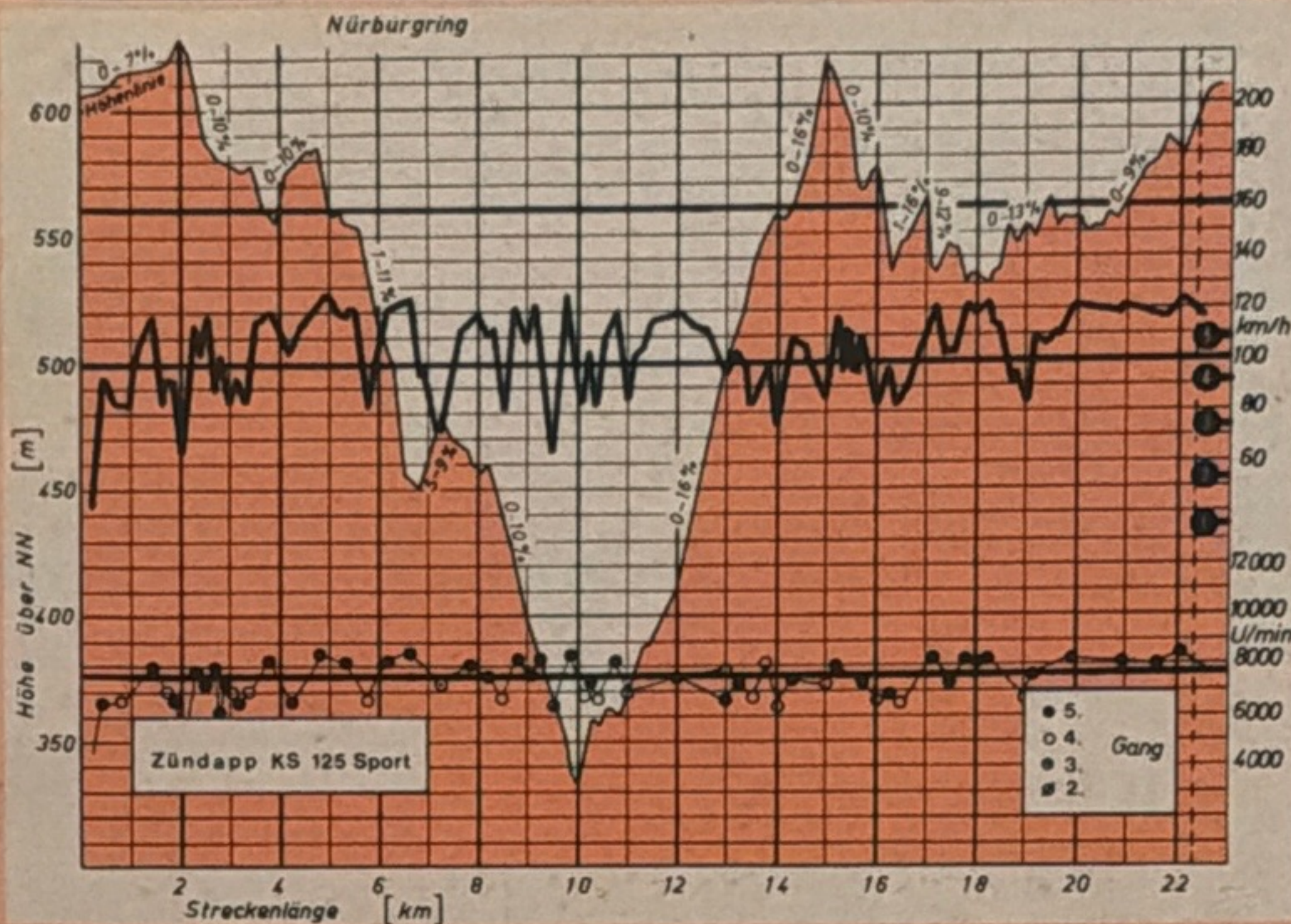
km-Stand

1180

Blinkanlage geht nicht. Sicherung durchgebrannt.

2100

Serienfederbeine (Boge) gegen Koni-Versuchsfederbeine (dreifach verstellbar) ausgetauscht, da Serienfederung zu hart.

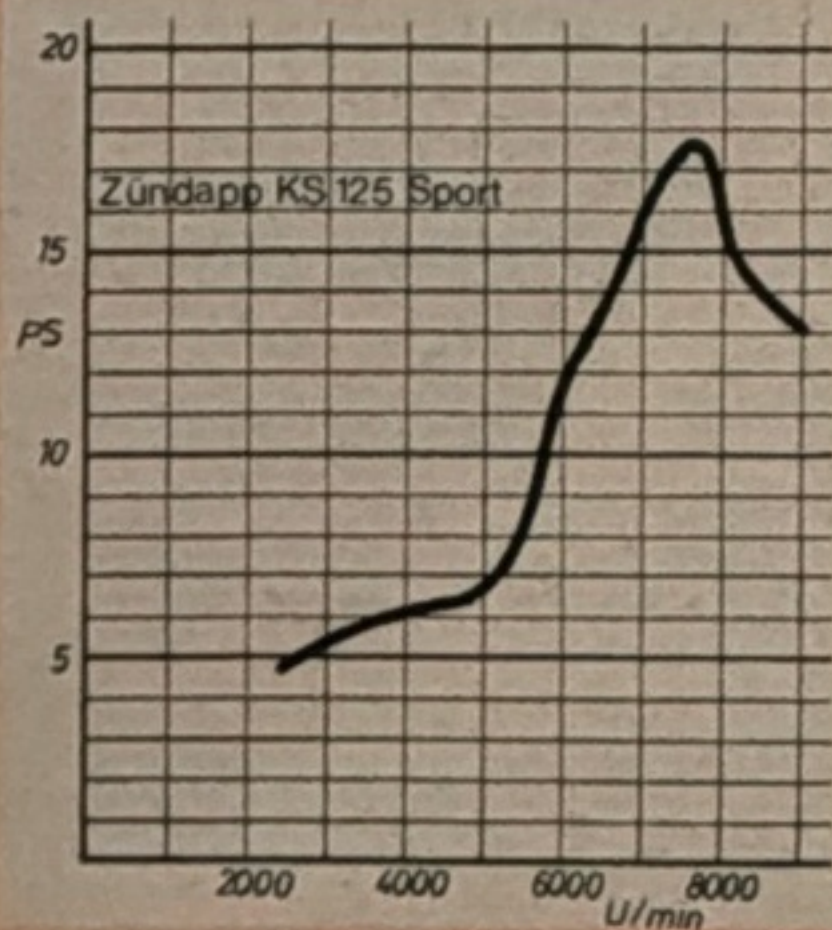


Links: Höhendiagramm des Nürburgring mit Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf. Erstaunlich das Durchziehen des Motors noch an sieben Prozent Steigung im V. Gang bei Kilometer 12. Die Getriebeabstufung stimmt haargenau, wie der Verlauf der Drehzahllinie erkennen läßt.

Zündapp KS 125 Sport im Vergleich

(Importeur- bzw. Werksangaben ohne Gewähr!)

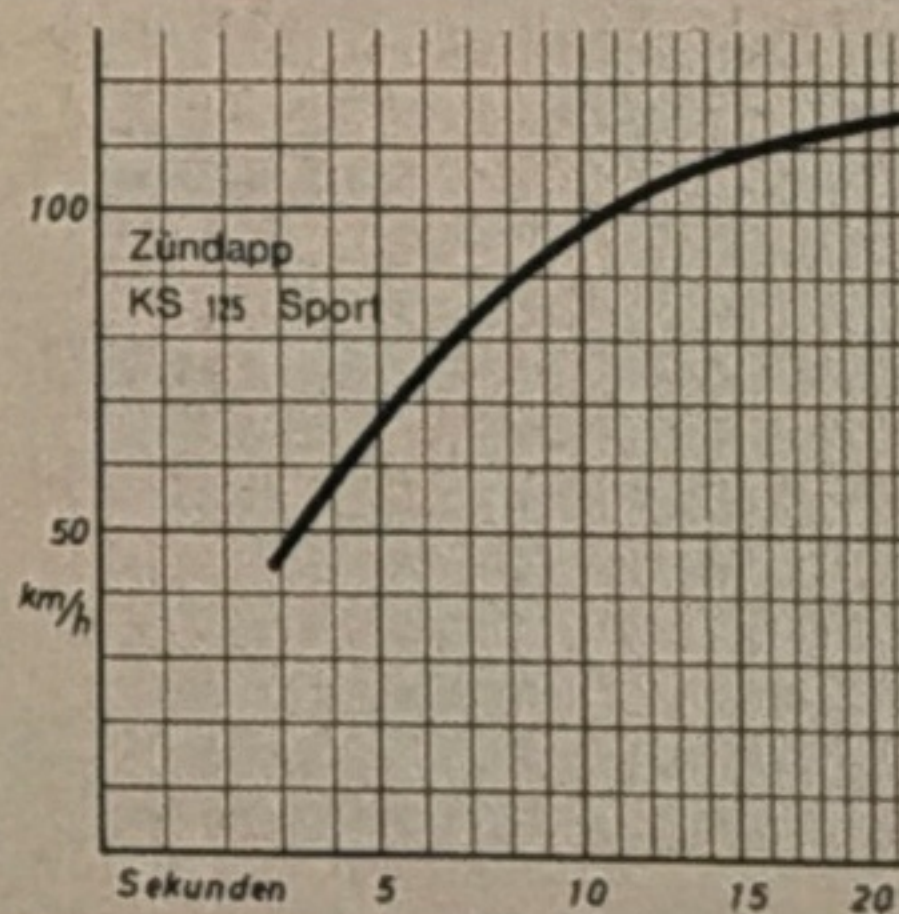
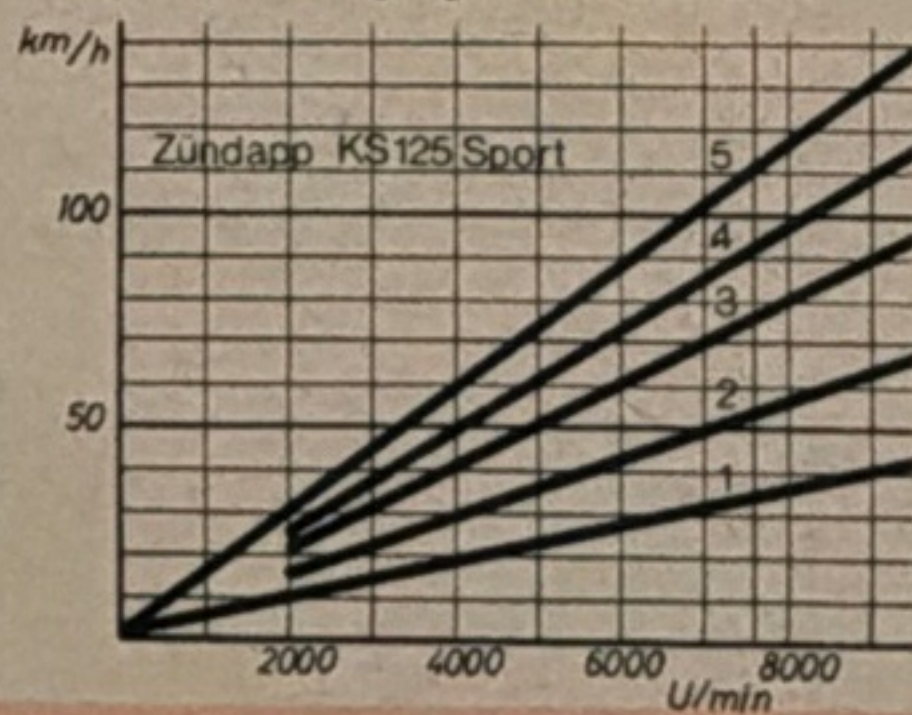
	Zündapp KS 125 Sport	DKW RT 125 E/ CZ 125	Hercules K 125 T	Honda CB 125	Malco MD 125 SS	Motobécane 125 LT	Yamaha AS-3
Motor: 2-/4-Takt	2	2	2	4	2	2	2
Zylinderzahl	1	1	1	2	1	2	2
Ventilsteuerung bzw. Gassteuerung (Sch = Schlitze, Dr = Drehschieber)	Sch	Sch	Sch	ohc	Dr	Sch	Sch
Kühlung (L = Luft)	L	L	L	L	L	L	L
Bohrung/Hub (mm)	54/54	52/58	54/54	44/41	54/54	43/43	43/43
Hubraum (ccm)	123	123	123	124	123	124	124
Leistung (SAE-PS bei U/min)	—	—	—	—	—	—	—
Leistung (DIN-PS bei U/min)	17,6/7600	11/5750	17/7500	15/10500	16/8000	15/7500	15,8/9700
Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (m/s)	13,7	11,2	13,5	14,4	14,4	10,7	13,9
Hubraumleistung (DIN-PS/Liter)	141,6	89	138,2	121	130	121	127,5
Leistungsgewicht (kg/DIN-PS)	6,4	11,7	6,35	8,47	6,2	6,1	6,65
Anzahl der Gänge	5	4	6	5	6	5	5
Starter-Art	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick	Kick
Preis DM (ohne Gewähr)	2650,—	1550,—	2600,—	2198,—	2399,—	2495,—	2348,—
Preis pro PS	150,—	141,—	153,—	146,—	150,—	166,—	149,—



Links: Leistungskurve des Motors.

Mitte: Gangdiagramm mit der serienmäßigen Gesamtübersetzung.

Rechts: Beschleunigung der Testmaschine.



SCHLUSS VON SEITE 11

3400

Getriebeöl gewechselt. Kerze erneuert, da der Motor nach Stadtfahrten bei Vollgas auf der Autobahn Aussetzer hat. Vibrationen verursachen Fehlersuche. Im Lichtmaschinengehäuse Ölsuren, Lippendichtung defekt.

4070

Nürburgring-Testfahrten ohne besondere Vorkommnisse.

5047

Im Hinterrad eine Speiche gebrochen. An der Aufhängung des Schalldämpfers ist eine Schweißnaht leicht undicht (Ölnebel). Vorderradbremse etwas unrund.

5660

Ritzel am Getriebeausgang gewechselt (16 statt bisher 15 Zähne). Beschleunigung bleibt gut. Höhere Endgeschwindigkeit.

5767

Erneut gebrochene Speiche im Hinterrad ersetzt.

5970

Speiche im Hinterrad ersetzt.

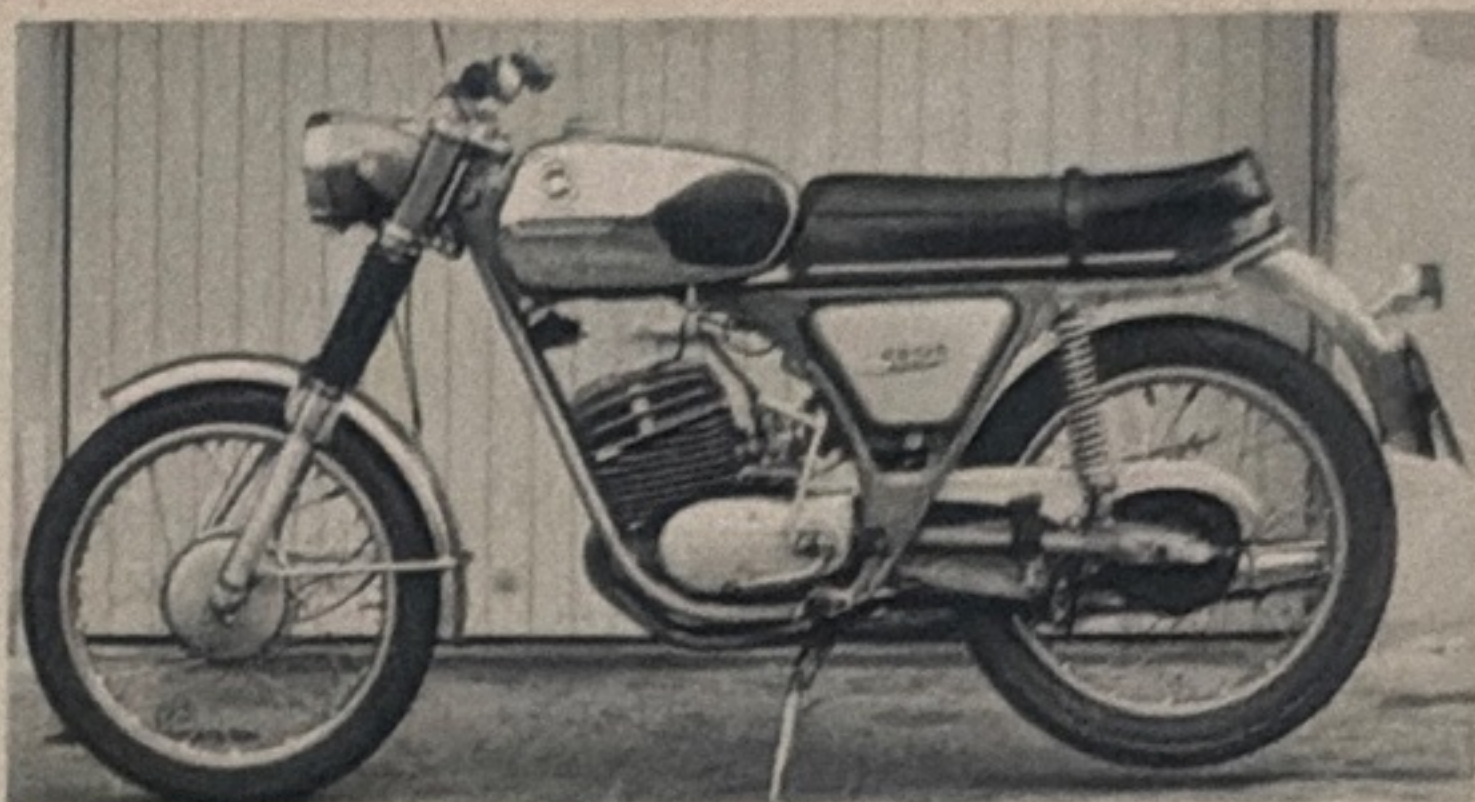
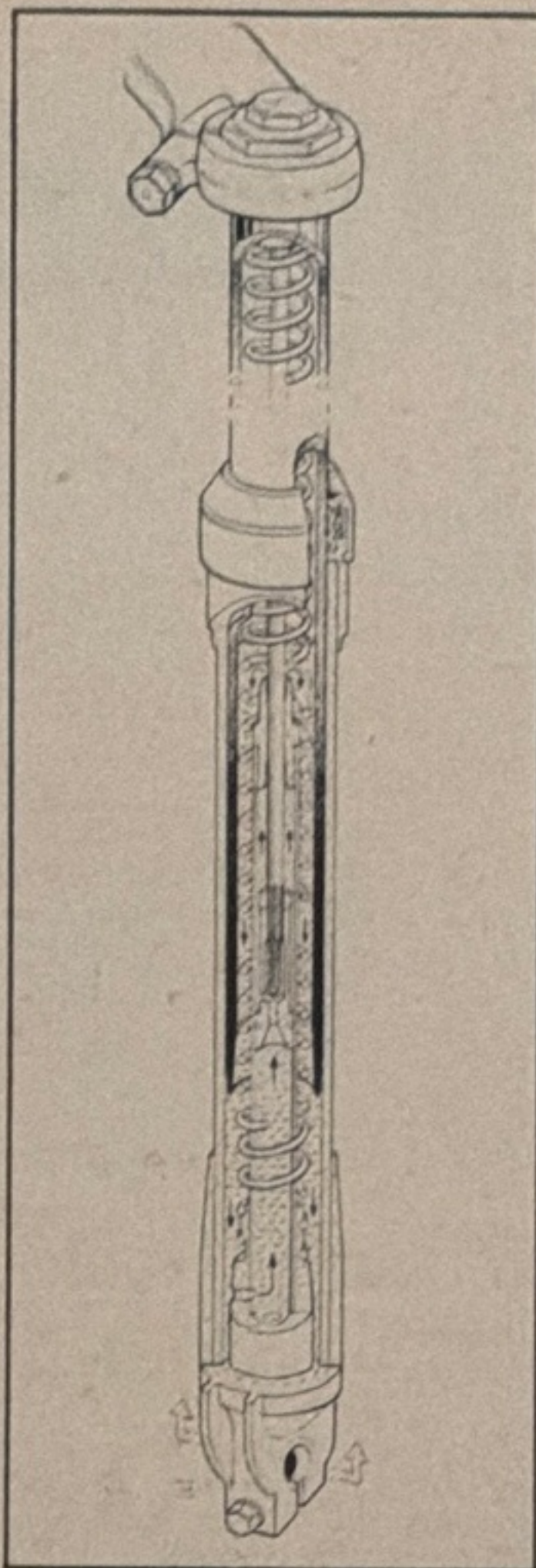
6159

Scheibe am Blinkergehäuse verloren. Stoplichtkabel am Schalter los.

6420

Seilzüge an den vorhandenen (!) Schmiernippeln geölt. Elektrodenabstand kontrolliert.

6932 Test beendet.



Oben: Die Vorgängerin der jetzigen 125er lieferte viele Erfahrungen zu diesem Test.

Links: Schnittzeichnung der Teleskopgabel mit hydraulischer Dämpfung.

(Fotos und Diagramme: Klacks)

Insgesamt wurde die Hinterradkette zwischen Kilometerstand 4000 und 7000 dreimal mit Honda-Bike-Spray A/B geschmiert. Die Spannung der Kette wurde bei Kilometerstand 800, 2100, 4000 und bei 5660 nachgestellt. Bei Kilometerstand 7000 wegschmeißreife.

Beurteilung

Die Zündapp KS 125 Sport ist ein sportliches und schnelles Motor-

rad in ihrer Klasse. Zuverlässig, sehr leistungsfähig, ausreichend Platz auch für zwei Personen. In einigen Details „urdeutsch“, d. h. robust und solide. Die Maschine kann nicht verleugnen, daß im Hintergrund der Erfahrungen, des Styling und der Konstruktion der Geländesport steht. Ein wenig mehr „Racing-Look“ käme ihr gut zustatten.

Erfreut waren wir von der hervorragenden Fahrleistung und von dem spurtreuen Fahrwerk. Die Teleskopgabel mit der guten Dämpfung und dem großen Federweg war an der Fahrleistung auf schlechten Straßen beteiligt. An einigen Zubehöerteilen erkennt man jedoch eine (notwendige?) Sparsamkeit.

Klacks

Wir sind umgezogen!

Am 28. Dezember 1972 eröffnen wir in

Darmstadt-Weiterstadt

Industriegebiet Süd — Feldstraße 8 (Nähe B 42)

unsere neuen modernen Geschäftsräume.

Wir zeigen Ihnen die neuesten Modelle u. a. von Norton, die 750er Yamaha und Laverda. Bekleidung von Belstaff, TT Leather, GaMan etc. sowie viel Zubehör

Kommen Sie und informieren Sie sich. Kleine Überraschungen, wie eine Bierbar etc. halten wir bereit.

Öffnungszeiten: Montag—Freitag von 9—13 und 14.30—18 Uhr
Samstag von 9—13 Uhr

Unser Laden in Darmstadt-Arh., Frankfurter Landstr. 171 bleibt vorerst von 15-18.30 Uhr geöffnet

Norton - Generalimporteur

Gerd Körner Zweirad Shop KG

Allen Kunden und Freunden wünschen wir
ein fröhliches Weihnachtsfest und ein gutes neues Jahr

