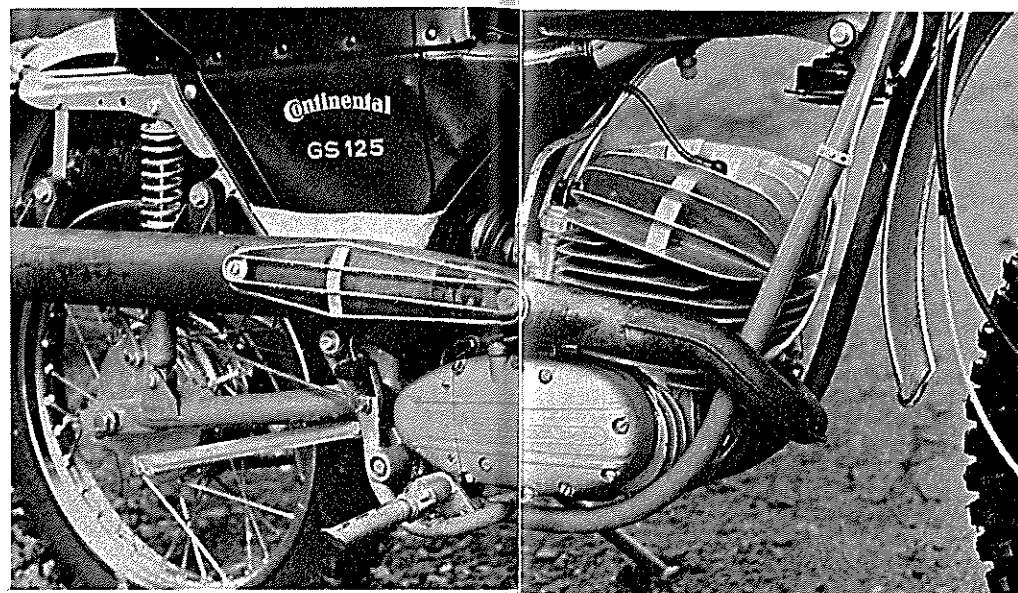


ZÜNDAPP

■ Zündappen ser inte bara mindre ut än de andra, den är också kortare och något lägre. Men på bredden är den större — de fjäderbelastade fotpinnarna är inte mindre än 145 mm bredare än Husqvarnans och 70 mm bredare än KTM. De håller samma höjd som KTM:s, vilket ledde till vissa besvärigheter, varom mera senare.

Zündappen visar mycket av den traditionella tyska noggrannheten i sin konstruktion. De tröttande vibrationerna hos tidigare modeller har t.ex. tagits bort helt genom att motorn hängts upp i mjuka gummi-block. Man kan se hur motorn rör sig i ramen när man kickar. Med vanligt kallstartspjäll i fullt stängt läge startade den lätt på första kicken. Pedalen är förresten



Den mycket lämpliga GS-motorn från Zündapp med sitt mycket olämpliga avgasrör — en märklig kombination.

mycket längre och högre växlad än på någon av de andra modellerna.

Möjligen på grund av att maskinen var så ny, hade den en mekaniskt tystare gång än KTM och Husqvarna, och avgasljudet var betydligt diskretare. Tyvärr var den långa ljuddämparen den största svarta plumpen i testprotokollet — man har inte försökt klämma undan den ur vägen för högerbenet, och följaktligen kom mitt högerben för långt ut för att knät skulle få grepp om tanken. Detta enda exempel på dålig konstruktion var ett sannolikt skäl till den ovanligt långa fotpinnen till höger (om än ingen ursäkt för att göra vänsterpinnen lika lång).

På grund av det måttliga avgasljudet, och även på grund av dess högre växling och vibrationsfrihet, verkade vår Zündapp långsammare än sina svenska och österrikiska konkurrenter, men det var ett beaktligt intryck. Zündappen hade ypperligt drag genom hela varvtalsområdet. Den har mera styrka på låga varv än någon av de andra två, och en jämnare effektkurva. Det finns obruten styrka nästan från botten av varvtalsskalan och ända upp till toppvarv, vilket torde ha inspirerat konstruktörerna till att nöja sig med fem växlar.

Men för tävlingsbruk kunde det ha varit en god idé med lite mindre steg mellan utväxlingarna från tvåan till trean och från trean till fyran. På ställen där jag använde fyran och femman på Husqvarna och KTM tvingades jag ta till trean på Zündapp, eftersom fyran var aningen för hög.

Men tack vare flexibilitet och högre totalutväxling kunde vår Zündapp rentvå sig själv mycket bra i alla prov, särskilt på slingan i skogen, där den var hela 11 sekunder snabbare än KTM! Att den var bara 4,5 sek långsammare än Husqvarnan visar vilken fin motor den har, för vad den tappade, gick förlorat på sämre köregenskaper.

Zündapps köregenskaper innebär bl.a. en mycket "kvick" styrning, alltså med mycket

blev en ännu lättare match än med Husqvarna och KTM. Men den lätta framändan gjorde det också för lätt att bli slängd ur spåret i steniga kurvor på den tidtagna slingan — vilket gör den ypperliga varvtiden än märkligare!

De extra breda fotpinnarna är som nämnts fjäderbelastade, men fjädrarna fungerar illa. När jag körde mot sten eller tog i marken med dem, ville de stanna i uppfällt läge, så jag fick "leta" efter dem med foten och sparka ned dem igen. Det utstickande avgasröret var också en nackdel, för när jag bäst behövde ett grepp om tanken med knäna, satt det alltid i vägen.

Till skillnad från Husqvarna och KTM fungerade växellådan dåligt utan koppling; växlingen gick långsamt och krävde en avsiktlig paus mellan växlar. Om man inte växlade med en långsam och exakt rörelse var det lätt att missa en växel. För uppväxlingar behövdes kopplingen, som själv var lite väl mycket "på huggen" — antingen fullt eller inget grepp med föga rörelse däremellan.

Fjädringen fram och bak har effektiv dämpning och slår inte igenom i steniga avsnitt. Bromsarna visade sig utomordentligt effektiva och kraftigare än på både KTM och Husqvarna, vilket gav åtskillig hjälp bl.a. i utförslöpporna. Emellertid var det på grund av ljuddämparens aviga placering svårt att köra med högerfoten redo över bromspedalen — det krävde att jag skulle kröka benet runt avgasröret och in under ljuddämparen, vilket var lika obekvämt som det låter!

En kort och högt placerad framstänkskärm som på Zündapp är inte trevligt vid hög fart på en lerig bana. Det dröjde inte länge förrän mitt ansikte var rappat med lera och sikten blev nästan noll. Zündapps konstruktör har visat större hänsyn mot sin motor, för den undre delen av skärmen höll

motorn helt fri från smuts... men givetvis ordnat man lätt en förlängning av skärmen.

Med tanke på Zündapps utomordentligt goda resultat i händerna på det tyska ISDT-laget förvånade det mig att hitta sådana uppenbara fel som visade sig på denna replika av fabriksmaskinerna. För att tävla på allvar behöver man ändra maskinen en hel del, t.ex. göra om avgassystemets dragning, korta fotpinnarna och, framför allt, ändra styregenskaperna genom att öka försprånget på gaffeln.

Det är synd att dessa tre fel ska dra ned intrycket från en annars ypperligt tillverkad och elegant utförd liten maskin. Motorn enbart gör maskinen värd att tänka på, för dess effektkurva ger som nämnts maskinen sådana prestanda att den med de nämnda modifieringarna kan slå både Husqvarna och KTM i terräng. Den kunnige föraren tar säkert med detta i beräkningen innan han gör sitt val.

TEKNISKA DATA >>>

En summering:

Av de tre modellerna, i det utförande vi fick dem, visade sig Husqvarnan vara den snabbaste, och KTM var mest lättkörd. Men Zündapp har en motor som ger möjligheter att slå båda, om dess köregenskaper vore bättre. Trots det är det möjligt, att Zündappen skulle ha kunnat slå både Husqvarna och KTM i både backe och på terrängslingan, om den varit lämpligare växlad!

Zündapp GS 125, en maskin med underbar motor och förvånande olämpliga detaljkonstruktioner...

