



EN MODERN 100-KUBIKARE —

ZÜNDAPP KS 100

Under sadeln syns den gjutna verktygslådan med snabbmuttrar, varav den ena är låsbar. Vål skyddad därunder sitter luftrenaren, som försörjer den 22 mm stora Bingförgasaren med luft. Man lägger också märke till den väl tilltagna ljuddämparen, vilken börjar ända framme under motorblocket.



ANMÄRKNING: Den av Norman Sharpe testade Zündapp KS 100 var av 1966 års modell. En del ändringar har företagits på 1967 års modell, men då dessa ändringar är i huvudsak av utseendenaatur, och inga förändringar ägt rum beträffande motoreffekt, fjädring och bromsar så överensstämmer testningen av —66:an till allra största delar med de nya —67:orna, vilka ännu icke kommit till Sverige när Norman Sharpe företog testningen.

● Som månadens test presenterar vi denna gång Zündapps 100-kubikare KS 100. Testförare är redaktör Norman Sharpe från vår engelska kollega Motor Cycling, en man som vet allt om tester av motorcyklar. I sin dagliga gärning leder han själv de tester, vilka vi presenterar i samarbete med Motor Cycling. Mr Sharpe bevakade i år ISDT och passade därvid på att kombinera detta uppdrag med en maskintest. Liksom övriga kolleger från de genuina mc-tidningarna världen över ansåg han det absolut självklart att följa tävlingarna bland "De Blå Bergen" i sadeln på en motorcykel. I enlighet med tidens trend valde han en lätt maskin liksom så många av de tävlande gjorde. Genom välvilligt tillmötesgående av Zündapps svenske generalagent, AB Motor-Kraft, ställdes en KS 100 till förfogande. Mr Sharpe hämtade själv ut maskinen i Stockholm och körde den först ner till Örebro och Villingsberg. Där fick den sedan transportera hans 90 kg åtskilliga mil i den svenska terrängen.

Vi överlämnar här ordet till Mr Sharpe och låter honom själv berätta om testkörningen.

PRESTANDA

Den uppgivna motoreffekten, 8,2 hk vid 6.340 v./min., ger verkligen KS 100 enastående prestanda. Stinget i motorn är så vasst, att man måste hantera maskinen varsamt när man drar igång från start. Effekten kommer med en gång omkring 3.000 varv och då kan det lätt bli lyft på framhjulet i både ettan och tvåan, om man släpper kopplingen för tvärt. Detta kan ha sina risker om framhjulet inte pekar rakt fram, något som jag råkade bli varse i början!

Eftersom jag inte hade tillgång till elektroniska kontrollinstrument eller andra möjligheter att mäta exakta hastigheter och acceleration, kunde jag inte göra en fullständig "Motor Cycling Test". Både under färden från Stockholm ner till Örebro och de dagliga turerna mellan presshökvartret där och Villingsberg marschade jag dock lätt 80 km/t. och toppade gott och väl 100 enligt mätaren. Körtiderna stämde väl överens med dessa värden, varför mätaren torde vara ganska tillförlitlig.

Maskinen var alltid mycket lättstartad under förutsättning att choken på styret användes vid kall motor. För att den skulle gå rent från början, var det sedan nödvändigt att hålla choken stängd under några sekunder.

Motorn, som skulle ha 4 procent oljeblandning, verkade en aning törstig i förhållande till kubikinhållet. Detta var emellertid delvis en synvilla, eftersom den imponerande tanken bara rymde 12,5 liter inklusive reserv. Någon exakt koll av bränsleförbrukningen gjordes inte men den rörde sig om cirka 0,3 liter/mil.