



◀ *Norman Sharpe, chefred. för Motor Cycling och högste boss för denna tidnings tester, är klar att ge sig ut på sixdaysbanan med KS 100 — en smidig och stark representant för den nya tidens lätta motorcykel.*

KÖREGENSKAPER

Antingen maskinen kördes på asfalterade riksvägar, skogsstigar eller dessa så typiska svenska grusvägar (som måste vara en av de främsta orsakerna till era svenska motocrossförare framgångar!) var köregenskaperna oklanderliga. Den styrde exakt och trots de små hjulen och den korta hjulbasen fanns det ingen tendens till kast även på de värsta tvättbrädesvägar.

Maskinen låg stadigt i kurvorna vid höga farter, bara i kurvor med djupt grus kändes det lite osäkert. Vål tilltaget styrutslag gjorde det lätt att välja lämpligt spår vid kryptkörning i terrängen. Det relativt låga vridmomentet under 3.000 varv var dock ett minus i detta sammanhang.

Den enda kritik jag i övrigt kunde rikta mot köregenskaperna var en tendens hos framhjulet att "dunka" vid farter över 80 km/t. Detta fenomen berodde troligen på obalans hos hjulet och kan ha varit speciellt märkbart hos just mitt testexemplar.

BROMSARNA

Bägge de 120 mm stora bromsarna tog effektivt och bestämt. Bakbromsen var nästan för effektiv och läste lätt hjulet om den inte användes med försiktighet.

TRANSMISSIONEN

Den på vänstra sidan av motorblocket placerade växelpedalen gick lätt och smidigt. Växlarna matades in utan störande ljud eller ryck om man bara frikopplade ordentligt. Utväxlingarna var mycket väl valda och gjorde det möjligt att fullt utnyttja motorns hela effektregister. Högsta växeln hade karaktären av överväxel för att man skulle kunna plocka ut de sista kilometrarna i toppfart.

Naturligtvis var det nödvändigt att växla flitigt både vid stadskörning och i stigningar. Gjorde man detta, gick maskinen helt ryckfritt inom sitt effektregister.

Den helkapslade kedjan behövde aldrig justeras under testens gång.

BELYSNING OCH ALLMÄN UTRUSTNING

De få mil jag körde nattetid, hann jag konstatera att belysningen räckte till för Zündappens fartresurser. Ljuset kopplades på med den löstagbara tändningsnyckeln i strålkastaren och avbländningen sköttes med en kontakt på styret lätt åtkomlig för vänstra tummen.

Den allmänna utrustningen var, liksom maskinen i sig själv, av högsta klass och smakfullt utformad. I utrustningen ingick

en rejäl verktygssats med bl. a. hylsnycklar, tändstiftsnyckel och skruvmejslar. Den förvarades i ett fack på högra sidan av den pressgjutna bakskärmen under sadeln. Locket hölls på plats av två snabbskruvar, den ena försedd med lås. Ett typiskt exempel på fabrikantens noggrannhet med detaljerna!

Det lättmanövrerade centralstödet gjorde det möjligt att parkera maskinen säkert, bara marken var någorlunda slät.

KÖRSTÄLLNING

För korta körningar var maskinen tillräckligt komfortabel tack vare dess goda fjädering med teleskop fram och svängarm bak. Vid långkörningar blev dock körställningen ganska krampaktig för en förare av medellängd.

Detta berodde främst på, att man måste sitta med kraftigt böjda knän på grund av den låga och långt fram placerade sadeln samt de långt bak placerade fotstegen. Maskinen var försedd med pakethållare och enkel sadel, varför det inte var möjligt att variera körställningen. Å andra sidan var läget för styret bra och gav inga trötthetsymptom i armar eller överkropp.

Kombinationen av ganska trubbig sadel¹⁾ och smal tank gav ett dåligt knäslut, man fick sitta och pressa in knäna för att få grepp om tanken.

SERVICE

Den enda service som behövdes under testen var byte av strålkastarsarg och insats, resultatet av ett litet missöde. Reparationen gick fint att klara med den ordinarie verktygssatsen, vilken räckte till för de flesta rutinjobb på maskinen.

En obetydlig läcka i toppackningen gjorde att avgassystemet blev nedsmort med olja och av den stundtals hårda körningen blev röret blått vid avgasporten. Bortsett från detta höll sig finishen perfekt både på kromen och den attraktiva, polykromatiskt blå lackeringen under hundramilatesten.

SLUTOMDÖME

Zündapp KS 100 är en stabil och välgjord maskin med goda prestanda och anmärkningsvärt hög toppfart i förhållande till storleken. Den kräver emellertid en smula uppmärksamhet plus skicklighet för att resurserna skall kunna utnyttjas maximalt.

Fotnot:

¹⁾ Sadeln är ändrad på 1967 års modell.

²⁾ Gäller med 12,5 liters tank. Med vissa ändringar plus mindre tankrymd besiktigas maskinen under 75 kg = för förare mellan 16—18 år.

Som synes saknar KS 100 hel ram, motorn är bara upphängd i bakre delen. Den stabila teleskopgaffeln avslutas upptill i en elegant kåpa för strålkastare och hastighetsmätare, samt rejäla fästen för styret.

Zündapp KS 100 - Tekniska data

Encylindrig tvåtaktsmotor, 98 cc, borring 50 mm, slaglängd 50 mm, kompression 9,0:1.

Av fabriken uppgiven motoreffekt 8,2 hk vid 6.340 v/min.

Förgasare: Bing 1/22/41 22 mm.

Tändning: Bosch svänghjuls magnet med belysningsuttag 6 volt/34 watt.

Transmission: Fyrväxlad låda i block med motorn, fotväxel med pedalen på vänster sida. Utväxlings-

förhållanden 26,0:1, 14,75:1, 9,77:1 och 7,74:1.

Tjänstevikt: 82 kg med full tank.²⁾

Tankvolym: 12,5 liter inklusive reserv.

Däck: Metzeler 2.75x16" fram och bak.

Bromsar: 120 mm fram och bak.

Pris på gatan inklusive oms. och accis: 2.600:—.

Generalagent: AB Motor-Kraft, Regeringsgatan 89, Stockholm C.

