

ZÜNDAPP

■ ■ ■ Redan när ni läser detta har en ny 125-kubikare frn Zündapp presenterats. När testserien kördes, visste vi att den skulle komma, men vi tyckte ändå att KS 125 borde få vara med — dels är jämförelsen med de andra maskinerna intressant, dels brukar Zündapp bli långlivade, och modellen lär därför hänga med ett bra tag på den begagnade marknaden.

I de flesta avseenden var Zündapp KS 125 en fullkomlig motsats till Maicon. Den kändes mera italiensk, även om den var omisc-kännligt tysk i formgivningen.

Mina tidigare anmärkningar om överviktiga tyska småmaskiner gäller inte Zündapp, för dess största nackdel är faktiskt att den väger för lite! Den femväxlade motorn är monterad i samma ram som används för Zündapps 50-kubikare, och medan detta ger ett utmärkt hk/vikt-förhållande, är den för lätt att ge bra väghållning med den större effekten, och den pressgjutna ramsektionen får delvis bära skulden för kraftiga vibrationer.

Fastän skillnaden mellan de uppgivna viktsiffrorna för Maico och Zündapp bara är ett kilo, misstänker jag att Maico är betydligt tyngre än de uppgivna 95 kg (för Zündapp är mycket lättare än 94 kg). Medan Maicon kändes som en 250:a, verkade Zündappen mera som en 50-kubikare — så stor var skillnaden mellan dem! Och denna misstänkta skillnad i vikt styrktes av prestandasiffrorna, för, trots att den ger 4,5 hk mindre än Maicon, gav Zündappen nästan identiska siffror från accelerationsprovet med bara 0,3 sek. skillnad efter 400 meter. Att åstadkomma detta med en lägre effekt kräver lägre vikt, som ger en hög hk/vikt-siffra. Faktum är, att siffrorna för Zündapp är identisk med dem för Suzuki (MC-Sport 2/70) fastän Suzukin uppges ge 50 % fler hästkrafter!

Zündappen är så lätt, att vi fick ta det försiktigt när vi startade i accelerationsprovet för att inte slå runt baklänges. Fastän jag lutade mig framåt så mycket som möjligt, lyfte framhjulet en bra bit över marken varje gång jag släppte kopplingen. Och hjulet lyfte ett ögonblick när jag lade in tvåan och drog på.

Därmed förstår ni att Zündapp är en

spännande liten maskin. Det användbara varvtalsområdet är t. o. m. bredare än Maicons, med ett omedelbart svar på gaspådrag som mera påminde om den Aermacchi vi testade i MC-Sport 3/70 än Maicon. Accelerationen upp till toppfart är imponerande snabb, och den marschade obesvärat med toppfart — men bara så länge föraren kunde stå ut med de förfärliga vibrationerna.

Dessa vibrationer uppträdde från det ögonblick då maskinen gick igång, och var, sägs det, någonting motorn var född med. Precisa orsaken kan jag bara gissa mig till. Det verkade vara en kombination av att den pressgjutna ramen verkade som "reflexlåda", som förstärkte de vibrationer som förekommer i alla motorer, och att det saknas stöd i cylindertoppen. Motorn sitter fast med fästen baktill på växellådan och med hjälp av ett klenkt dubbelt stag i stål som sitter i ett fäste under förgasaren. Jag tycker, att detta stag borde ha suttit i cylindertoppen — som på Aermacchi (även om Aermacchins fäste har en gummibussning).

I varje fall, vibrationen — som huvudsakligen kändes genom sadeln — var tillräckligt allvarlig för att begränsa marschen

farten till under 100 km/tim. Mekaniskt kändes maskinen fullt i stånd att gå med toppfarten som marschfart. Vibrationerna gjorde sig också påmindas när man slog av och motorbromsade.

Trots gummiinsatser i de extra omfångsrika lättmetallflänsarna på cylindern, uppträdde mer än genomsnittliga resonansljud från flänsarna. På låga varv märktes också lite kolvslammer. Ljuddämpningen är ungefär jämförbar med Maicons.

Ettans växel var tillräcklig för att ta sig an vilken backe som helst, men man fick se upp när man växlade till tvåan snabbt — en precis, långsam rörelse krävdes, annars var det möjligt att få in ett friläge mellan tvåan och trean. Med undantag av ett stort avstånd mellan ettan och tvåan låg växellådan med lagom mellanrum i utväxling, med särskilt liten skillnad mellan fyran och femman. Fastän den inte klagade över miss-handel — så som vid accelerationsprovet — var kopplingen i häftigaste laget och åstadkom ibland ryck i kraftöverföringen eller motorstopp vid starter i trafik.

Tack vare sin låga vikt var Zündappen lättare att köra i tät trafik än Maico, men på öppen landsväg var Zündapps väg-

egenskaper inte på långt när så säkra som Maicons. Zündapps lägre vikt fick den att kännas mycket livligare, och på guppig väg hoppade den omkring där en Maico skulle ha gått stadigt. Delvis borde denna "nervositet" ha kunnat kurerats med bättre hydraulisk dämpning av både fram- och bakfjädring, och jag skulle ha föredragit justerbar bakfjädring. Även om Zündapp inte är utrustad för att ta en passagerare, så skulle justerbarhet vara välkommen för förare av olika vikt. På småvägar utan permanent beläggning var väghållningen långt ifrån lika säker som Maicons.

Bromsarnas effektivitet, särskilt fram-bromsens, var imponerande god och tillät maskinen att stoppa mycket snabbt från toppfart utan minsta tendens till mattning.

Det utrymme som normalt upptas av den bakre halvan av en dubbelsadel hyser i stället en pakethållare med fjäderbygel, som är praktisk för transport av större paket.

Med sin snygga finish i en metallisk ljusblå lack och slösande förkromning är Zündapp en idealmaskin för den nybörjare, vars viktigaste önskemål är lätt vikt och manöverbarhet i stadstrafik, och som inte bryr sig om landsvägskörning i hög fart.



David Dixon "ger järnet" på Zündapp KS 125 på Imatrabanan i Finland, där testningen av denna maskin ägde rum. Några KS 125 hade ännu inte kommit till Sverige, när övriga maskiner testades i Falkenberg. Dixon har också anmärkt på de olika konditioner som gällde andra maskiner och för KS 125.