

och tröttande med detta styre. Hemfärden från denna första utflykt skedde nattetid, och detta gav mej tillfälle att konstatera att belysningen på maskinen var mycket bra. Något som verkligen var värt en hård kritik var däremot parkeringsstället, som dels inte gav maskinen något vidare stöd när den stod parkerad, dels ideligen tog i vägen vid nedläggning i böjarna. Min kompis som körde bakom mej, berättade att på ett mycket kurvigt vägavsnitt som vi avverkade — cirka 10 km — var det ett enda långt gnistspår i mörkret efter Zündappen, som på det sättet såg ut som en raket som gått snett och förlöpt sej i horisontalplanet, i krokar och krumbukter. Detta trots moderat kurvtagning! Men senare har jag hört — och sett — att stället ändrats på senare upplagor av KS 125 Sport som kommit hit.

40 MIL I ETT SVEP

Den längsta körningen jag gjorde med denna Zündapp var till Eidsvoll norr om Oslo, där EM för sidvagnar gick på värdant. Hemifrån och till Eidsvoll är cirka 40 mil och denna körsträcka avverkade jag i ett sträck med endast uppehåll för tankning. Sträckningen var Uddevalla—Munkedal—Kornsjö—Halden—Lilleström. På så

Styret på KS 125 Sport är säkert formgivet med tanke på motorvägskörning. Men för nordiska vägar, kurviga och ofta grusbelagda, önskar man ett annat, bredare och högre styre. Hastighetsmätaren är graderad till 140. Men det är ingen glädjemätare — tvärt om!



sätt undvek jag att köra in i själva Oslo, och jag slapp även ifrån all biltrafik på E6:an norr om Munkedal. Att köra motorcykel och få ut maximalt nöje idag, är delvis att välja rätta vägar. Jag tror att den som kört Göteborg—Oslo på E6:an gärna avstår från detta diskutabla nöje nästa gång. Väljer man däremot vägarna uppåt Bullarebygden, kommer man rakt in i Norra Bohusläns mesta glesbygder. Man undviker nära nog all trafik och kan unna sej det nöje som motorcyklisterna förr i tiden hade — att ha vägen för sej själv, nära på! Man behöver då inte koncentrera sej så mycket på annan trafik utan kan njuta av vägen och scenerierna efter denna. Norra Bohuslän är underbart vackert och detta gäller även hörnan mellan Bohuslän och Dalsland där Kornsjö ligger (gränsstation för järnvägslinjen Köpenhamn—Göteborg—Oslo) och inne på norska sidan fortsätter det vackra, landskapet är mjukt och bördigt, omväxlande med berg och skog på sina ställen. Ur mc-synpunkt är speciellt vägen före Lilleström fantastisk. Det är en sträcka av cirka 40 km, som slingrar sej på sjön Öyrens östra sida. Den lördagmorgon jag provade denna väg låg den nästan biltom, en ljus — men något kylig — vårmorgon gäller det inte bara att välja rätt väg, det gäller även att orka upp tidigt i ottan och utnyttja denna väg innan trafiken korkar ihop den. Vilket lätt händer närmare Oslo till.

INTE UNDER 80 PÅ FEMMAN

Zündappen började nu bli inkörd och jag kunde konstatera att den motormässigt sett uppförde sej som en racermaskin. För att få ut effekten ur motorn ville den inte gärna ha lägre fart än 80 km/tim innan jag växlade till högsta växeln, femman. Detta innebar ett ganska ideligt växlande, upp och ned mellan fyran och femman, och i en del skarpa böjar som efter sjön Öyren även trean. Detta gjorde att jag vid framkomsten till mitt resmål var ganska trött på det ständiga växlandet. Vid tankningen vid framkomsten räknade jag också ut bensinförbrukningen; denna var nära nog prick 1 liter/10km. Med en tankrymd av 12 liter betyder det att denna Zündapp har en klart

otillräckligt aktionsradie. För denna typ av körning vill jag tillägga. Det är klart att man kan få en maskin som KS 125 Sport att gå snålare, men inte om man samtidigt har den målsättningen att utnyttja maskinens kapacitet och fulla effekt.

Min målsättning hade emellertid varit att köra maskinen så som man rekommenderat mej — "som om jag hatade den" vilket inte betyder att man verkligen hatar cykeln, tvärt om, är man intresserad att köra sportigt och så nära en racer som möjligt, finns det inget bland 125 cc standardcyklar som mera kan utgöra bättre ersättning för en riktig racermaskin än en KS 125 Sport. Det är bara det att all tid som man kan tjäna in

VAND!

Men alla Zündappar i öppna marknaden togs senare in till Motor-Kraft och preparerades med en speciell packning, plus slangklämna. Gummibandet tvärs över kylflåsarna är till för att minska ned resonansen i topplocket vid vissa varvtal.



rally

FIM-veteraner vid Svenska Rallyt i Varberg, fr. vänster Aimo Nietosvouri, Claude Ducrey från Paris, Per Grönvall, Jean-Louis Ducrey samt i Guzziekipaget Kent Karlsson och Margareta Behr.

