

## LÅNGTURSRAPPORT □ □ □

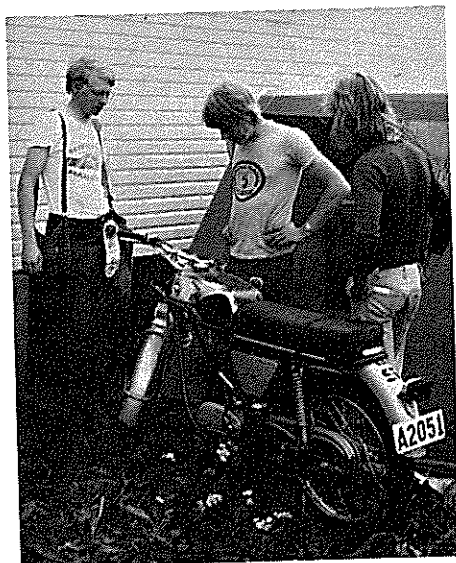
forts fr föreg sid

genom att köra snabbt undan med denna verkligt hästkraftladdade maskin, det förlorar man å andra sidan genom täta tankuppehåll, och inte nog med det. Det är tankningar som tar längre tid än med någon annan cykel, förmodligen, eftersom KS 125 Sport skall gå på premiumbensin med inblandad tvåtaktsolja. Sådan soppa finns nu inte att få som standard, utan måste blandas. Det tar ganska lång tid på de flesta mackar att förklara att det måste vara 100 oktan med oljeblandning...

Vid framkomsten till Eidsvoll kunde jag även konstatera att en stor del av anläggningsytan till parkeringsstället nu var bortslitet på vardera sidan, och att cykeln nu inte alls hade någon nytta av detta ställ längre. Den allra största nackdelen med detta ställ var att maskinen välte så lätt, och att man därvid även skadade de vid styrändarna monterade blinkerser.

### 2500 KM PÅ TRE VECKOR

Under följande körningar nöp maskinen lätt ett par gånger, vilket faktiskt gjorde att toppfarten ökade från cirka 110 km/tim till 120 km/tim. Maskinen hade nu gått över 2500 km på knappa tre veckor, och den enda översynen var en vanlig "100-mila" som alla andra cyklar. Jag är medveten om att den typ av körning — mycket grusväg till exempel — som ingick i den totala provkörningen av denna maskin är sådan körning som en privat ägare knappast ut-sätter sin egen maskin för. Men denna nya



I Finland — Imatea — återsåg jag Zündapp KS 125 Sport med registreringsnummer A 2051. Maskinen hade då gått 600 km mera än när jag lämnade den. Ray Lindfors (i mitten) hade kört den från Stockholm till Karelen.

KS 125 Sport var till för att prövas, och den hade föregåtts av ett rykte att vara i stort sett en sixdaysmaskin som var modifierad för privatkörning. I den totala provningsplanen ingick även en testkörning på Scandinavian Raceway för MC-Sports räkning, med David Dixon som förare. Det var ett antal cyklar som Dixon skulle köra där nere i Anderstorp, och i mitt jobb ingick bl. a. tidtagningsuppgifter. Under tre dagar körde jag denna KS 125 Sport fram och tillbaka mellan Lerum—Anderstorp, enbart detta en sträcka av omkring 1000 km. Vä-

gen ned gick delvis på asfalt, delvis på grus. Det är synd att säga att jag sparade denna Zündapp, men den verkade enbart mål väl av att bli pressad. Men i bränslehänseende märktes påfrestningarna, en dag minns jag att jag kom upp i en så hög bensinförbrukning som 1,0 liter per 10 km. Men jag vill gärna lämna den brasklappen att maskinen då praktiskt taget gått på fullgas, vilket gör den törstig.

1970 sålde Zündapp en speciell maskin för svenska marknaden, KS 125. Denna cykel hade den gamla ramen — som KS 100 och mopeden — pressgjuten lättmetallaram — och den nya 1971 års motorn, men strypt till 10 hästkrafter. Anledningen till strypningen var att motorn var konstruerad — med 15 hkr — för den nya stålörsmen, men att denna maskin ännu inte kommit i produktion. Under väntetiden önskade man emellertid sälja en 125:a på den svenska marknaden.

Det märkliga med denna "strypta" 125:a var dess relativt höga prestanda, ty trots 50 % mindre effekt i motorn gjorde maskinen en toppfart på över 100 km/timmen, men framförallt var motorn seg och stark i bottenregistret. Under 4000 km körning 1970 uppnådde vi med denna maskin en bensinförbrukning av endast 0,4 liter/10 km. Som ett exempel kan nämnas non stop Stockholm—Hasselrör (270 km) på en tank (12 liter).

Nya KS 125 Sport gör visserligen gott och väl 20 km/tim i högre toppfart än gamla KS 125, men å andra sidan ligger bensinförbrukningen vid hård körning omkring det dubbla. Vår exakta förbrukning över 3000 km körsträcka blev 269 liter vilket innebär 0,89 liter/10 km. En del förare är dock sannolikt beredda att betala för ax och toppfart genom högre bränslekonsumtion.

I Anderstorp uppnådde David Dixon lig-gande, iförd skinnstall på maskinen och med god ansatssträcka, en så högt noterad snittfart på 400 meter som 127 km/tim. Man har anmärkt på att denna hastighet inte rimmar med maskinens normala prestanda, vilken av fabriken uppgives till 115 km/timman. Men tidtagningen skedde under fyra på varandra följande pass och vi var sammanlagt fyra personer — därav två från andra mc-firmor som inte handlar med Zündapp!!! — som var vittne till det hela, och det är väl bara en bekräftelse på att Zündapp verkligen är en av de få maskiner kring vilken uppgifterna om toppfart är lägre ställda i broschyren än i verkligheten. Hastighetsmätaren visar också lägre fart än vad cykeln praktiskt uppnår.

Under vår hårdkörning som omfattade över 4000 km visade sej en del detaljer inte hålla måttet riktigt. Bl. a. gick gummiupp-hängningen av avgasröret sönder, och en av de bakre stötdämparna började läcka olja.

### POSITIVA DETALJER:

KS 125 Sport har hög effekt, hög toppfart, och vid utnyttjandet av motorn ett ax som man normalt sett endast finner hos racer-motorer i samma storlek. Våghållningen är utmärkt. Hastighetsmätaren är ingen glädjemätare! Tankens formgivning medger att man kan använda en tankväska.

### NEGATIVT:

För smalt och för lågt styre. Parkerings-stället fungerade dåligt. Bensinförbrukningen är för hög vid hård långtursåkning. Avgasröret läcker olja från cylindern. Motorn har dessutom svag segdragningsförmåga på låg- och mellanvarv. Signalhornet är som på de flesta 125-kubikare ytterst svag.



Kontrollanten av bränslet var mycket noga med att se till så att förarna inte blandat i någon "dundersoppa", utan körde på metanol.

# OLE OI

Klockan 18 anlände en chartrad färja från Frederikshavn, fullpackad med speedwaysugna Danskar och en timma senare hade minst 3.000 fans från vårt södra broderland bänkat sej runt Ullevis betonggryta, där den femte VM-finalen genom tiderna på svensk mark just skulle ta sin början.

Dom 3.000 — och 29.000 till fick full valuta för entrébiljetterna. Danmarks första världsmästare inom motorcykelsporten skulle kora denna afton. Kvällen blev helt Ole Olsens, den f. d. bilmeken från Haderslev på Jylland. Danmarks första världsmästare i speedway. Och inte bara det...

● När Ole klättrade upp överst på prispallen hade han vunnit VM-titeln i rena utklassningsstilen med maximala 15 poäng medan tvåan i tävlingen, den detroniserade mästaren Ivan Mauger, stannade på 12 poäng. Samma poängsumma stannade för övrigt svensken Bengt Jansson på och man fick tillgripa skiljeheat för att avgöra vem som skulle bli silver- respektive bronsmedaljör.

Ole Olsen triumferade redan i sitt första heat, och höll så stilen tävlingen igenom. Det definitiva avgörandet föll i 13:e heate när dansken mötte regerande mästaren. Och inledningen kunde faktiskt ha varit betydligt bättre för Oles del. Han fick nämligen en s. k. kavaljerstart och höll på att slå över baklänges men lyckades i sista ögonblicket få ner framhjulet men var då absolut sist samtidigt som Mauger tog en kläddning.