





Provkörning Yamaha RD 125 LC, Zündapp KS 125 LC

# KUNGEN ABDIKERAR





## En ny trend har fötts inom 125-klassen.

### Supersportmaskinen.

**Yamaha RD 125 LC är först på plan med en maskin på 20 hästar och imponerande prestanda.**

**Här kollar vi om den är värre än den gamle kungen Zündapp KS 125.**

AV ROBERT LAVÉR

Kungen är död. Leve kungen. Alldeles självmant har den gamla kungen, Zündapp KS 125, abdikerat från tronen och lämnat plats för Yamahas nya vattenkylda RD 125 LC. Zündapps generalagent tycker nämligen inte att det finns möjligheter att importera KS 125 längre i nuvarande ekonomiska läge gentemot den tyska D-marken. Maskinen blir för dyr helt enkelt. 13 500 kr kostade de senaste importerade maskinerna, som heter årsmodell 1981.

Och så är konkurrenterna för billiga. Nya Yamaha RD 125 LC kostar 11 775 kr. 1725 kr mindre än Zündappen.

Nu kan de också erbjuda lika mycket effekt och bättre prestanda än gamle kungen.

Yamaha blev tvåa, efter Zündapp, att erbjuda vattenkyllning och det har samtidigt inneburit en rejäl höjning av effekten.

Trots att Yamaha RD 125 LC är encylindrig har den en topp effekt på 20 hästkrafter vid hela 9 500 varv.

Den effektsiffran lät misstänksamt hög

och för att kolla dess sanningshalt bestämde vi oss för att provköra den parallellt med den gamla kungen Zündapp KS 125.

En ny KS 125 (81:a. uttagen april -82) med erfaren ägare letades fram och maskinen ställdes mot Yamahas RD 125 i en serie prov.

### KONSTRUKTIONSKILLNADER

Vad har man mest nytta av? Toppeffekt eller vridmoment?

Att konstruera en liten högvarvig motor med både toppeffekt och bra vridmoment på lägre varvtal är en uppgift värd den bästa motorkonstruktör.

Zündappen har ett acceptabelt botten drag och en hygglig toppeffekt, jämfört med tidigare konkurrenter i 125-klassen.

Yamahan har mycket bra toppeffekt men ett skralare vridmoment i mellanregistret. Helt naturligt.

Tittar man på motorkonstruktionerna ser man tydliga skillnader i de två fabriekernas lösningar. Zündappen är t ex konventionell med kolvstyrt insug, brytlös tändning och ett väldämpat avgassystem.

Yamaha däremot har satsat på både s k Reed-ventil i insuget och en extra behållare mellan förgasare och insug kallas YEIS (Yamaha Energy Induction System). Båda systemen ser till att gasblandningen kommer in i förbränningsrummet på ett för spolningen smidigt sätt istället för att "studsas" mellan förgasare och förbränningsrum. Reedventilens närvaro vet vi påverkar vridmomentet positivt i högsta grad medan den praktiska sidan hos YEIS-burken ännu inte är utvärderad av oss. Yamahas avgassystem är också mer utformat som en riktig expansionskammare (utan att för den delen bullra) vilket hjälper till att ytterligare höja toppeffekten. Även

Yamahas tändsystem är brytlöst.

Fabriekerna har valt olika sätt att lösa vattenkyllningsfrågan. Zündappen jobbar efter den s k termosifonprincipen där vattnet cirkulerar av sig självt. Varmt vatten stiger uppåt och sjunker när det kyls av i kylarelementet.

Yamaha har däremot en vattenpump som arbetar konstant precis som på de större RD-modellerna. Yamahan är ensam om att ha tempmätare, men den indikerar bara att vattnet tar tid att värmas upp, för någon risk för överhettning föreligger knappast. Zündappen har en lampa som varnar för hög vattentemp.

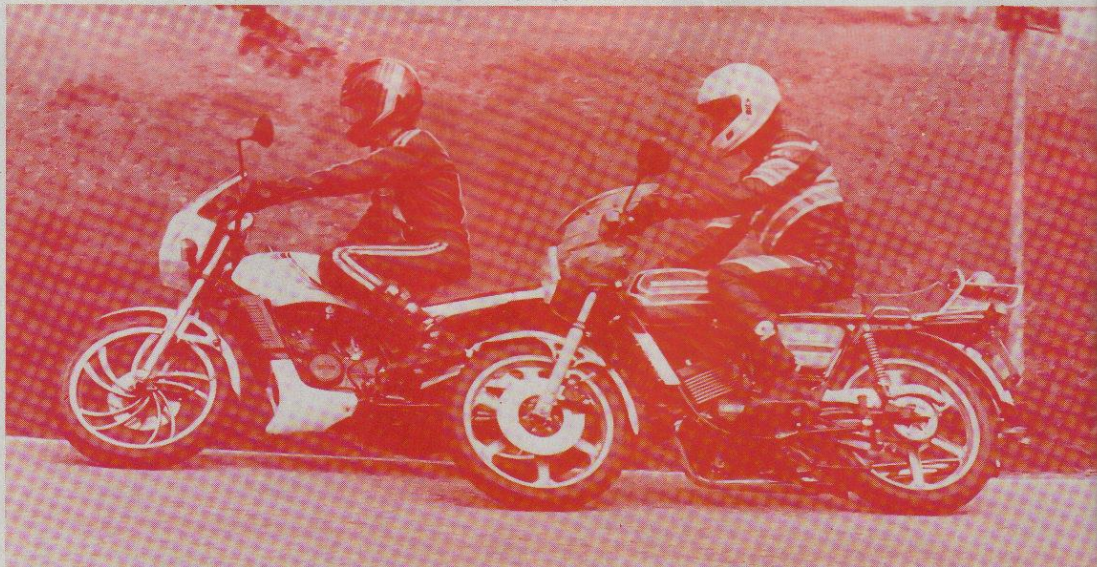
För att slippa vibrationer har Yamahan lagt in en balansaxel bakom vevaxeln. Därmed slipper man hänga upp motorn i gummibussningar som Zündapp har gjort. Av de två systemen fungerar det japanska bäst.

Hur stor skillnad är det då i praktiken mellan dessa två konstruktioner?

Vad det gäller ren toppfart och acceleration är Yamahan överlägsen. Utan mätutrustning till hands kunde vi konstatera att Yamahan är ca 15 till 20 kilometer i timmen snabbare än Zündappen. Mätarna visade 145 resp 130 km/h, men verkligheten ligger snarare runt 130 mot 115 km/h. Alltnog, Yamahan accelererade även snabbare och slog Zündappen med flera maskinlängder upp till toppfart där avståndet fortsatte att öka.

Accelererade vi däremot från 70 km/h på högsta växel blev rollerna ombytta, åtminstone i början. När Yamahan väl segat sig över 7000 varv/min tog den snabbt in försprånget till Zündappen. Valde vi däremot en växel som exakt passade mot hastigheten 50 km/h hade inte Zündappen något att sätta emot Yamahas attack.

Skillnaden mellan de bägge är alltså så markant att vi utan vidare kan utnäma



Den lite större Zündappen är lite sävligare i tvära kurvor än den smidigare Yamahan. Båda ligger fint på vägen.



Yamaha RD 125 LC till ny prestandakung i klassen. Övriga konkurrenter har bara att ställa in sig i kön och känna sig passerade.

Men acceleration och toppfart är inte allt som en motorcykel ska vara bra på. Effekten ska vara användbar och chassit måste kunna klara av fartresurserna.

Zündappen har under många år levt på att den varit stor och att den haft ett gediget yttre. Även de största 16-åringarna har tyckt att maskinen känts tillräckligt fullvuxen. Men visst har den varit omodern och haft en del brister.

Att inte kunna erbjuda ett separatsmörjesystem är kanske den största bristen. Att ha med olja och blanda själv vid varje tankning är en styggelse som ingen egentligen kan försvara. Allra minst Zündapp själva, som borde ha ändrat denna miss för länge sedan.

Växellådan är ett annat sorgligt kapitel. Dragkilskonstruktionen som Zündapp använder sig av (en axel med fasta drev och en axel med individuellt rörliga drev som lägger sig i ingrepp med hjälp av en inne i axeln löpande kil) är i och för sig ingen dum lösning, men slaget i växelspaken är förödande långsamt. Så långsamt att den faktiskt hämmas lite i accelerationen, på grund av att föraren inte kan växla tillräckligt snabbt. Att växla utan koppling är inte att rekommendera.

### HÖGT ANDRAHANDSVÄRDE

Men trots dessa missar är Zündappen en populär maskin och dess anseende är gott. De flesta som velat ha en mer landsvägsbetonad 125:a har valt just Zündapp för dess lugna temperament i motsats till många andra japanska 125:or. Och så har den haft bra prestanda.

Andrahandsvärdet har också legat i topp och den som har haft råd med en KS 125 har sällan gjort någon riktigt dålig affär om han eller hon har skött sin klenod.

Ett exempel: 1979 kostade en KS 125 10 700 kr. I år får en ägare som kört 1000 mil/år ut 9 600 kr för sin välskötta Zündapp, enligt Bikes -82 beglista. En bra affär.

En tvåcylindrig Yamaha RD 125 som kostade 8 695 kr 1979 står nu i 6 400 kr om den körts samma antal mil, enligt beglistan. De milen har då kostat 1 195 kr mer än Zündappens.

Förmodligen kommer nya Yamaha RD 125 ta över lite av Zündappens andrahandsvärde, eftersom den nu är värst i klassen och därmed ett snäpp attraktivare än sin föregångare i RD-raden.

Vår provkörningsmaskin från Yamaha var en av de första som syntes på vägarna i våra hemtrakter och kommentarerna haglade från förbipasserade fotgängare och fordonsfarare.

– Vad snygg den är, hörde vi utopas flera gånger av hugade 16-åringar som formligen sög i sig RD-modellens raceraktiga utseende. Sällan har vi mött ett så spontant intresse för en ny modell som nya vattenkylda RD:n.

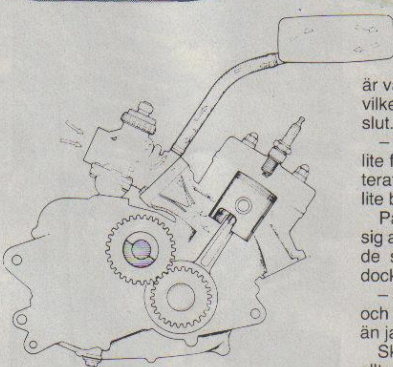
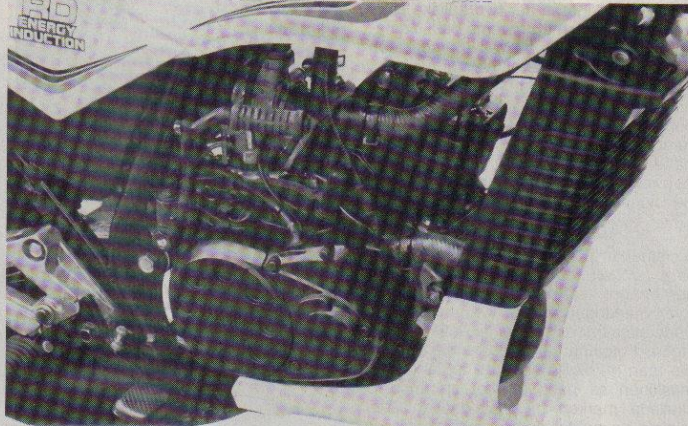
Lasse som ägde vår inlånade Zündapp grunnade lite innan han kommenterade sin första provtur med Yamahan.

– Den känns faktisk lite liten för mig som



Tydliga instrument med föredömliga reglage. Yamahans förarplats saknar bara en ljusstuta. Förutom tempmätare finns det varningslampa för oljenivån till separatsmörjningen.

Den svarta Yamahamotorn har synbara släktskap med före bilden TZ. De försänkta hålen i kopplingskåpan ska påminna om en torrkoppling. Kylsystemets mekaniska pump döljs i motorns framkant. Spoilerna gör sitt för att understryka racersläktskapet.



Yamahamotorn i genomskärning. Bakom vevaxelns centrum ser vi balansaxeln och pilarna i insugsröret visar gasernas väg från förgasaren till förbränningsrummet. Burken är vad Yamaha kallar YEIS.

är van med den större Zündappen, men oj vilken smidig växellåda, utbrast han till slut.

– Rent estetiskt tycker jag att den har lite för lite krom. Jag har inte riktigt accepterat den här mattsvarta trenden, som ser lite billig ut i mina ögon, förtydligade han.

På frågan om han skulle kunna tänka sig att byta maskin om ett sådan erbjudande skulle kunna realiseras tvekade han dock inte.

– Javisst. Yamahan är klart rolig att köra och den går ju faktiskt riktigt fort. Fortare än jag hade kunnat föreställa mig.

Skillnaden mellan 17 och 20 hästar är alltså klart markant och de tre extra hästarna upplevs som fler eftersom Yamahan är cirka 20 kilo lättare torr.

Den lägre vikten gör sig även påmind då man kör i trafiken. RD 125 är mycket lätt-



## Toppfart: över 130 km/h

manövrerad trots det korta styret som gör körställningen lite hoptryckt. Styrets bredd är 680 mm.

Yamahans hjulbas upplevs som kort, men faktum är att den ligger närmast Zündapp (som är den längsta 125:an på marknaden) med sina 1300 mm. Vi låg ner på tanken under ett toppfartsprov och den gick mycket stadigt. Lika stadigt som Zündappen vilken får anses vara ett riktmärke med sin fina våghållning.

Zündapp har alltid haft fina fjädringskomponenter med sin egen tillverkade framgaffel och Konis ställbara stötdämpare bak.

Yamahans framgaffel upplevs som lite mjukare och bakfjädringen har inga justeringsmöjligheter. Med en förare på dryga 70 kilo i sadeln gick det bra, men Zündappen är klart bastantare i sin uppbyggnad. Yamahan är sportigare i sin framtoning och har tex ingen pakethållare, vilket är standard på Zündappen.

Båda maskinerna har hydrauliska skivbromsar fram och trumbroms bak. Yamahans frambroms är bättre, eftersom den kräver mindre bromskraft och tar mjukare. Grimeca-bromsen som sitter på Zündappen är visserligen kraftig men den är trögjobbad och den är lite okänslig. Bägges trumbromsar bak är helt acceptabla. Vi måtte nu inte upp några bromssträckor, men någon svaghet på grund av underdimensionering kunde vi inte märka.

### RACERSLÄKTSKAP

Yamahans sportighet framtonas inte bara av den hukade körställningen och den något spartanskare utrustningen. Även markfrigången är förvånansvärt bra. Både avgasrör och fotpinnar är väl undanlagda. Fotpinnarna är dessutom fällbara om man nu skulle klara av att lägga ner maskinen så pass mycket att ändarna skulle ta i marken. De smala däcken sätter faktiskt en gräns för hur mycket nerlägg maskinen klarar av. Med däckdimensionerna 2.75x18 fram och 3.00x18 bak på de gjutna fälgarna blir det en begränsad markkontakt. Zündappen har ett något bredare bakdäck (3.25x18) och de tyska däcken känns pålitligare rent subjektivt.

Bägge maskinerna är standardutrustade med toppkåpor som mera är en designpyl än ett vindavvisande tillbehör. Men det är inget fel i att en maskin är snygg. Yamahans övriga linjer är klart inspirerade av övriga vattenkylda RD-modeller och de härstammar i sin tur från fabrikeris TZ-racers. Yamaha RD har även en mindre kåpa under kylaren som sveper under motorn. Dess praktiska nytta är svårkontrollerad, men visst är den matchande.

Reglage och instrument är alltid betydande för hur man ska trivas med sin maskin.

Zündapp har tidigare haft ett ologiskt blinkersreglage på höger sida, som nu är



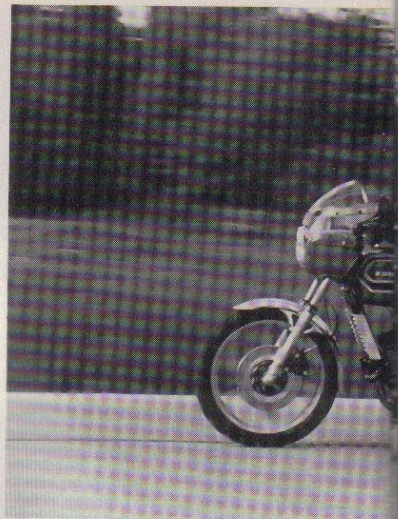
Zündappens förarmiljö är inte riktigt lika modern som Yamahans. Blinkersreglaget sitter till höger och tempvarningen sker med lampa.



Toppkåpa, kraftig framgaffel och stor Grimecaskivbroms vittnar om att Zündapp satsar på stadiga grejor. Kylaren jobbar utan pump.



Konistötdämparna bak på Zündappen är ställbara när det gäller att förspänna fjädern. Dock inte när det gäller dämpningen.



### YAMAHA RD 125 LC

Pris	11 755 kr
Motor	1-cyl, 2-takt, vattenkyld
Slagvolym	123 cm <sup>3</sup>
Borrning/slag	56/50 mm
Effekt	20 hk/9 500 varv/min
Antal växlar	6
Hjulbas	1300 mm
Tankvolym	13 liter
Vikt fulltankad	109 kg
Generalagent	Hallman & Eneqvist, Tyresö

### ZÜNDAPP KS 125 LC -81

Pris	13 500 kr
Motor	1-cyl, 2-tak, vattenkyld
Slagvolym	123 cm <sup>3</sup>
Borrning/slag	54/54 mm
Effekt	17 hk/7 600 varv/min
Antal växlar	5
Hjulbas	1335 mm
Tankvolym	14,2 liter
Vikt fulltankad	130 kg
Generalagent	AB Motor-Kraft, Stockholm

utbytt. Det sitter fortfarande dumt nog på höger sida, men tummens rörelse är nu ändrat till det horisontella planet.

Yamaha är mer standardiserad och förredömligt korrekt, liksom de flesta moderna japaner. Vi saknar dock en ljusstuta precis som vi saknar en "dödarknapp" på Zündappen.

Zündappens mätare är inte lika galant utformade som Yamahans, men de fungerar tillfredställande ändå. Yamahan är lite mer komplett med tempmätare och oljevarningslampa till separatsmörjningen.

Zündapp har även ljusfunktionen inlagd i tändningsnyckelns vred vilket är lite förvillande. Vi efterlyser här en halvlysaautomatik precis som på BMW.

En 125:as ljusutrustning är inte mycket





Zündapp KS 125 är marknadens största 125:a som även lämpar sig för lite landsvägsåkning. Pakethållaren är standard.

att skryta med tack vare de klene elsyste-  
men. Som tur är finns det inga elstarter  
och de behövs inte heller, även om batte-  
rierna hade klarat av att driva dem.

Bägge maskinerna är mycket lättstarta-  
de efter sedvanlig inställning av bensin-  
kran och choke. Chokeregulagen sitter di-  
rekt på förgasaren.

Yamaha är så lättstartad att man med  
lätthet kan sitta i sadeln med en växel i,  
tändningen påslagen och bara stöta till  
den framåt för att motorn ska gå igång.

Lika smidig är den att få upp på cent-  
ralstödet. Man behöver inte ens använda  
höger hand och lyfta under dynan. Ett kliv  
på centralstödet sidopinne och ett stadigt  
tag i styret är allt som behövs när den ska  
parkeras. Det kan man tyvärr inte säga om  
Zündapps centralstöd som både är  
högt, obalancerat och svårmanövrerat.

Yamaha har även ett praktiskt sido-  
stöd.

Nu har vi konstaterat att Yamaha är  
snabbare, sportigare, mera lättmanövr-  
rad och i mycket en modernare konstruk-  
tion. Men finns det inte också en baksida  
med den höga effekten ur den förhållan-  
devis lilla motorn?

Jovisst, finns det nackdelar med 20  
hästar ur 123 cm<sup>3</sup>. Att starta är konst bara

det. Motorn måste sliras igång de första  
metrarna om man ska göra en snabb start.

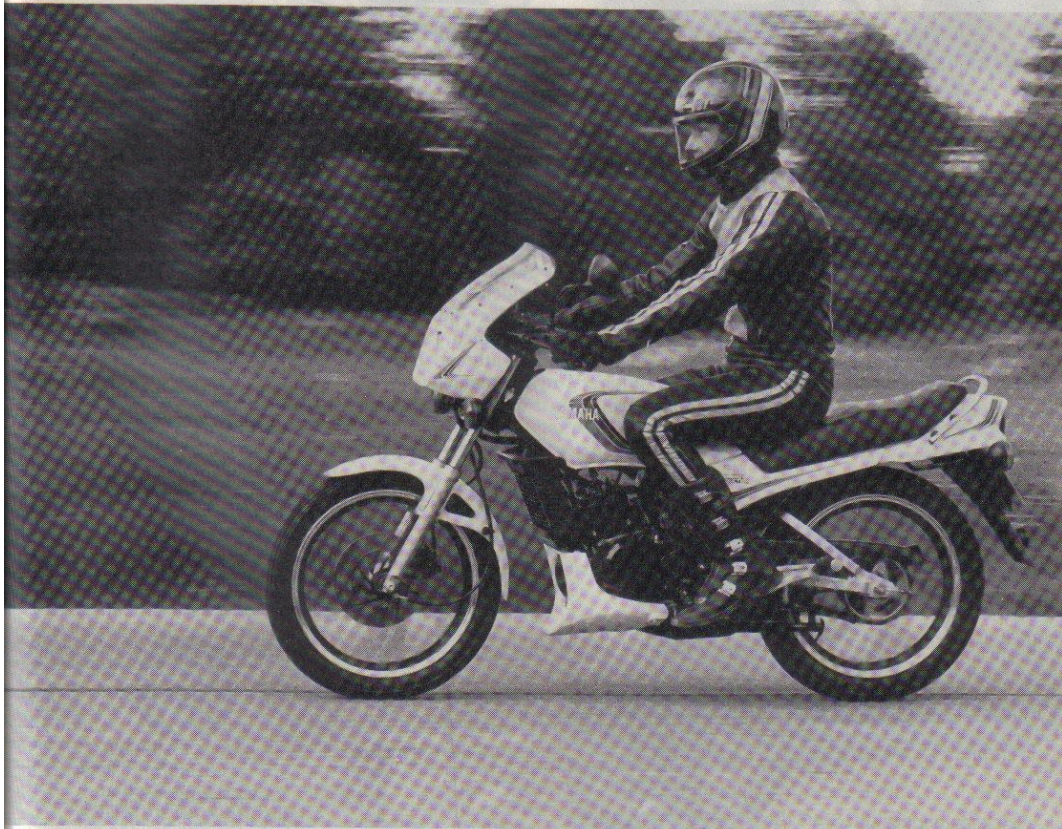
Det betyder att man belastar kopplingen  
extra hårt. Visst går det att starta mera  
lusigt, men ska kraften utnyttjas blir det till  
att slira lite. Låter man motorn komma upp  
i dragregistret, alltså närmare 7000 varv/  
min, går den också lätt upp på bakhjulet.  
Kopplingen visade dock ingen tendens att  
mattas ens efter upprepade starter.

Fortsätter man accelerationen upp ge-  
nom växlarna märker man hur fint stegad  
växellådan är. Motorvarvet sjunker aldrig  
under 8 000 varv/min på de tre första väx-  
larna och på fyran, femman och sexan  
kommer varvet inte ens under 8 500. Ra-  
cersläktskapet är påtagligt.

Vi vågar nog påstå att Yamaha RD har  
startat en trend som kommer att få fler  
efterföljare. Kawasaki ligger i hasorna  
med en liknande maskin och rykten säger  
att även Zündapp kommer igen med en ny  
maskin baserade på den tyska 80-kubika-  
ren. Både Yamaha och Kawasaki har 80-  
kubikare på den tyska marknaden som är  
identiska med den svenska RD-versionen  
på 125 cm<sup>3</sup>.

Men ännu så länge sitter Yamaha RD  
125 LC ensam på tronen.

Leve kungen!



Yamaha ser liten ut men körställningen är bra trots det låga smala styret och sadelhöjd på 780 mm.