

## Lite og lett skal det være!

### En personlig RS250 test.

En gang i fjor høst, like før snøen kom og la sin hvite hånd over oss, var jeg en tur i byen. Byen i denne forbindelsen betyr Kongsberg. Jeg tittet, min vane tro, inn gjennom



vinduene i MC & Fritids Senteret, den lokale Suzuki forhandleren. Oj! Hva er det? En Apriliasnute? Dette må undersøkes. Inn gjennom døra bærer det. Og ganske riktig, der står den. RS250, en av mine mest langvarige avstandsforelskelser gjennom flere år. Jeg så den første gangen på messa i 95(?) som en Chesterfield replika til den nette sum av 140000. Allerede den gang begynte jeg å hevde at dette var da mye sykkel for pengene? Men nei, her var det liten forståelse å hente. Det var jo bare en 250?

Men hos MC& Fritid Senteret sto den altså. Det var en 99 modell. Nå hadde prisen sunket til 79000 (brukt). Et røverkjøp, med andre ord! Jeg fikk revet meg løs, tørket siklet av haka, og vaklet bort mot disken. Om det var mulig å prøvekjøre? Jeg er ikke av dem er hos forhandlerne for å prøvekjøre, hadde faktisk aldri gjort det før. Men nå måtte jeg bare. Jo da, låt det fra forhandleren, det var bare å komme en dag det.

Lykkelig gikk jeg ut igjen i kulda, og satte meg hjemme til å vente på enn dag hvor gradestokken indikerte isfrie veier.

Noen dager senere var dagen der. Sol og varmt, i hvert

fall over 5 grader. På med skinndressen, fri to timer fra jobben, og ut på veien.

## Du store verden!

Dette er litt av en sykkel! Noe mer kvikkstyrt har jeg aldri prøvd, unntatt rene racere som TZ osv. Nei så moro! Og jammen går den bra også. Motoren er en utfordring for en som er vant med V-twin 4-takt drag, hvor gearing er noe man gjør når man finner det for godt. Rundt 60

hester, levert i et effektregister fra 11 til 13 tusen. Om man kommer ut av en sving ett gir for høyt, er man helt uten skyv. Men moro er det når man treffer riktig.

Kjøreegenskapene er kvikke, men allikevel tilpasset et liv på veien. Det er fortsatt et stykke igjen til et racer chassis. Den er så lettstyrt (eventuelt ustabil) at når jeg reiste meg opp i 120 km/t, slapp styret med venstre hånd og la tyngden bakover for å strekke ryggen (som jeg vanligvis gjør på Ducatien), kjente jeg at den begynte å miste vekten på framhjulet, og dermed stabiliteten. Skikkelig artig å kjøre en sykkel hvor man får så godt demonstrert hvordan geometri og fysikk henger sammen.

Gode bremseser, og bakhjulet lander med et smell om du bråbremser inn mot en full stopp i et kryss.

Jeg kjørte en tur på favorittveiene i nærområdet. På veien tilbake begynte den å fuske. Hva nå? Kanskje jeg må ut med egenandelen på 10000 kr om den skjærer seg? Stopper i veikanten og sjekker. Veldig lite bensin på tanken. Finner krana. Heldigvis er det gammeldags kran med reservestilling. Når denne er slått over på RES, starter den på første kick igjen.

Fjæring og demping var nok noe i mykeste laget for min litt for store kropp, men det lar seg sikkert

justere. Den spiste telehiv på bygdeveien på en flott måte.

For første gang på flere år hadde jeg en akutt "må ha" opplevelse etter en MC tur. Jeg har opplevd det samme før, for eksempel etter mine første turer på bane. Men jeg har vært gjennom dette før, det gir seg etter et par uker.

Jeg leverte sykkelen tilbake til forhandleren med et stort glis om munnen. Var helt i skyene, så jeg fikk ikke snakket stort med han bak disken. Det sto også en annen kar og ventet, han ville visst prøvekjøre han og.

Senere på dagen ble det observert en kar på en RS 250 med prøveskilter ved Darbu, han så ut til å ha trøbbel? Kanskje han hadde kjørt tomt? Beklager så mye. Det var nok min skyld, det.

En stor takk til MC & Fritids senteret for lånet. Det ble ingen handel, og det var da heller ikke meninga. Jeg tenkte kanskje jeg kunne vente til utpå vinteren, og så legge inn et skambud, men akk, noen hadde vært der før meg.

Gratulerer til den nye eieren!  
Håper hun synes det er like moro som jeg.

Anders.