ZÜNDAPP REPORT 2·82

K 80: So urteilt die deutsche Fachpresse

– Auszugsweise Wiedergabe von Fachpresse-Veröffentlichungen –

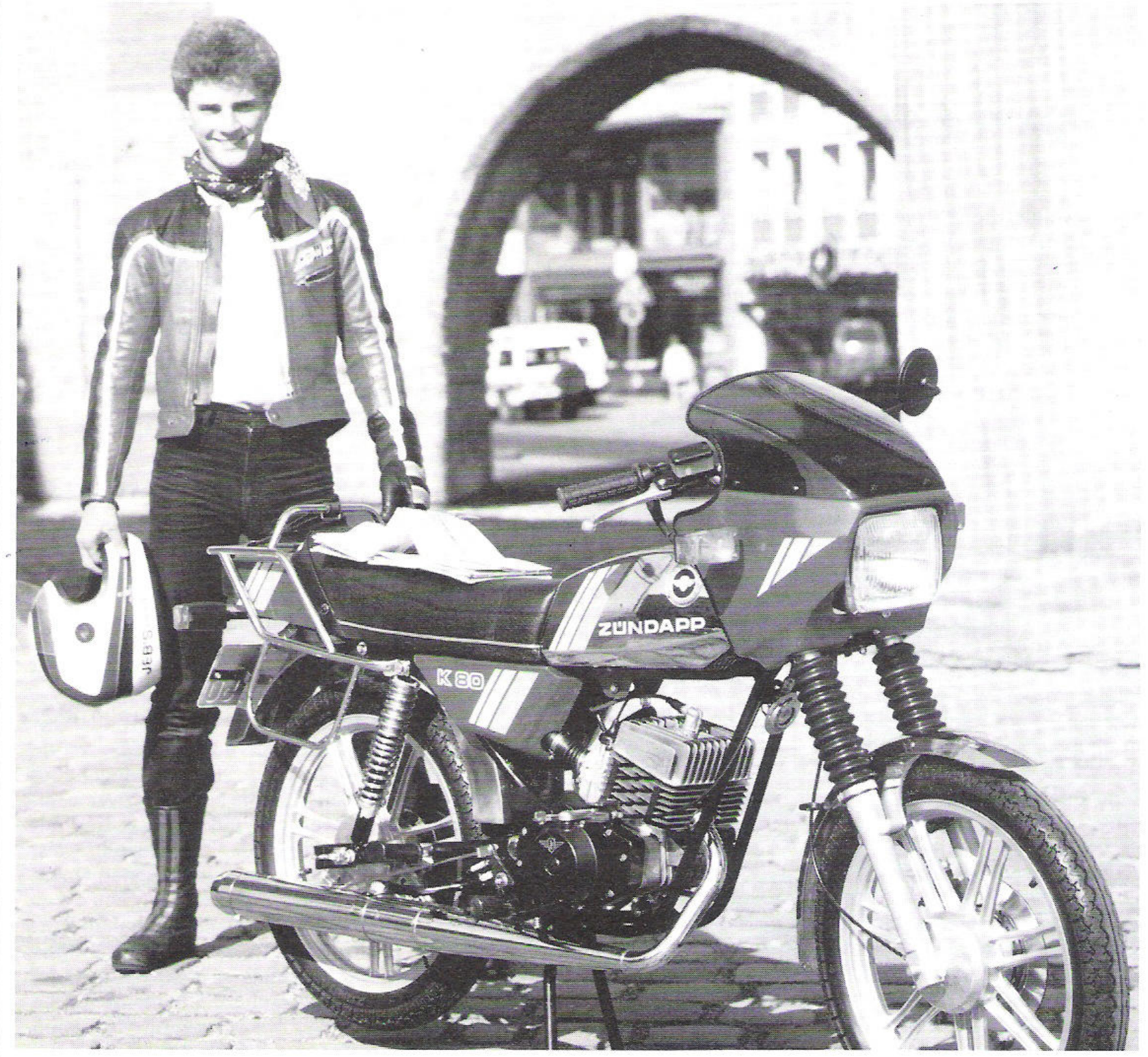
MOTORRAD

Die große Motorrad-Zeitschrift

Nr. 11/1982:

Test ZÜNDAPP K 80

Eigentlich ist es kaum zu glauben. Nur 16 Monate nach Einführung der Achtziger-Klasse beweisen die Münchener ZÜNDAPP-Werke, daß nun auch Gutes aus deutschen Landen nicht mehr seinen Preis hat.
Denn nur 3350 Mark muß der Käufer für das jüngste Achtziger-Modell aus Bayern, die luftgekühlte ZÜNDAPP K 80, auf den Ladentisch legen. Der Gegenwert, gemessen am Standard der Achtziger-Kategorie, scheint vergleichsweise hoch, ist der erste optische Kontakt hergestellt.
Keiner der direkten Konkurrenten aus Europa oder Japan bietet serienmäßig eine so komplette Ausstattung: Cockpitverkleidung mit getönter Scheibe, Cockpit mit Drehzahlmesser, Verkleidung des Kupplungszuges am Hebel mit einer Gummimanschette, um vor direkter Nässeeinwirkung zu schützen. ... großer Gepäckträger mit Gummihaltegurt und Packtaschenhaltern sowie dreifach vorspannbare Federbeine hinten.



Mit diesem Angebot stellt ZÜNDAPP gleichzeitig unter Beweis, daß die Entwicklung einer Billig-Variante mit 80 cm³ nicht zwangsläufig auf Kosten der Ausstattung gehen muß. In der Tat wurde die ZÜNDAPP K 80 nicht etwa mit dem Rotstift der Kaufleute entworfen, sondern von Grund auf neu konstruiert. An Leistung verliert die neue Achtziger wenig gegenüber dem Vorjahresmodell. Das Pferdestärken-Manko spielt sich auf dem Papier hinter dem Komma ab (8,3 PS gegenüber 8,7 PS bei der KS 80) und ist im Fahrbetrieb kaum spürbar.
Dabei besitzt der K 80-Motor – er springt mit Choke beim ersten Tritt an – alle Tugenden des wassergekühlten Pendants: Das Maß an Laufruhe ist relativ hoch, die Warmlaufphase kurz, Vibrationen in Lenkerenden und Fußrasten sind vernachlässigbar gering und der Durchzug ist für Achtziger-Verhältnisse beachtlich.
So erklomm die K 80 eine Steigung von acht Prozent locker im vierten von fünf Gängen, wobei die Maschine sogar noch leicht beschleunigte.
Ähnlich zufriedenstellend arbeiten die Federbeine, um so mehr, als der Fahrer innerhalb der drei Vorspannstufen jederzeit eine akzeptable Federwirkung einstellen kann. Die gute Dämpfung vorne wie hinten garantiert zusammen mit der bequemen Sitzbank komfortables Fortkommen.

- Durchzugskräftiger Motor
- Exakte Klauenschaltung
- Komfortables Fahrwerk

... ist den ZÜNDAPP-Werken mehr gelungen, als nur die Entwicklung eines weiteren Leichtkraftrads. Die K 80 ist in einer sinnvollen Einsteigerklasse zum gegenwärtig gültigen Anschaffungspreis ein Fahrzeug, das vom Ideal nicht mehr weit entfernt ist.
Meint denn auch MOTORRAD-Redakteur Hennes Fischer, seit Jahren den Fahrspaß leistungsstarker, großkalibriger Motorräder gewöhnt, nach den ersten Kilometern mit der ZÜNDAPP K 80: „Das ist ja richtiges Motorradfahren."

Nr. 5/1982:

ZÜNDAPP 80er Sparmodell: K 80 mit Luftkühlung

Mit neuem Rahmen und Verzicht auf Wasserkühlung gelang ein überzeugendes neues Modell.
Mit luftgekühltem Motor und neuem Rahmen baut ZÜNDAPP jetzt eine 80er, die rund 1000 Mark billiger als die wassergekühlte KS 80 ist: 3350 statt 4398 Mark. Da lohnt es sich, genauer hinzusehen. Denn ein Sparmodell darf nicht nur billig sein. Bei der Ausstattung wurden keine Abstriche gemacht. Das Cockpit ist komplett mit Tacho und Drehzahlmesser, die kleine Verkleidung auch nicht einfach billig zusammengeschustert. 220-mm-Scheibenbremse vorn, 120-mm-Trommelbremse hinten, Schutzbleche aus nichtrostendem Stahl, 10,5-Liter-Tank, sehr guter Kettenschutz – das alles sieht nicht nach Sparen mit Gewalt aus.
... ist der ausgeklügelte Rahmenbau, im Prinzip von den ZÜNDAPP-Mokicks bekannt. Da wird schon seit langem nicht mehr das Druckguß-Heckteil verwendet, sondern ein doppeltes Rohrdreieck angeschweißt. Dieser Zentralrohrrahmen mit zwei Unterzügen wurde für die K 80 weiter verfeinert.
Die technischen Daten der neuen K 80 geben Anlaß zum Nachdenken. Bohrung/Hub 46/47 mm, das bringt bei 6000/min eine mittlere Kolbengeschwindigkeit von nur 9,4 m/s. Der hartverchromte Leichtmetall-Zylinder trägt versetzt unterbrochene Rippen; dadurch bleibt er rund, wenn er heiß wird. Dem Kolben werden so die Arbeitsbedingungen erleichtert. Das Motorgehäuse mit dem klauengeschalteten Fünfganggetriebe ist das gleiche wie bei der KS 80 mit dem wassergekühlten Motor.
Fazit: Die K 80 ist kein frustrierendes Sparmodell, sondern eine echte Alternative zur wassergekühlten KS 80. Sie ist ihr in der Leistung ebenbürtig, zudem leichter.

Nr. 6/1982:

Neu: ZÜNDAPP K 80

In der Tat bietet die K 80 mehr Neues als nur einen luftgekühlten Zylinder für das Spitzenmodell KS 80. Die ZÜNDAPP-Techniker schufen ein rundherum neues Motorrad. Der klassische Druckguß-Zentralrahmen wurde durch einen leichteren Rohrrahmen mit Unterzügen ersetzt. Zur Heckpartie sind Rohrausleger angeschweißt. Zur weiteren Gewichtsersparnis tragen die modern gestylten Leichtmetallgußräder bei, die nach wie vor mit 17 Zoll bereift sind.
Vorn übernimmt eine hydraulisch betätigte Grimeca-Bremse mit 220 Millimeter Scheibendurchmesser die Verzögerung, während eine über Gestänge betätigte 120 Millimeter große Trommelbremse im Hinterrad eingebaut ist. In Zusammenarbeit mit dem italienischen Federungsspezialisten Foral entwickelten die Münchener Techniker eine hydraulische Telegabel mit komfortablen 130 Millimeter Federweg. Hinten fangen an der Langarmschwinge zwei hydraulische Sebac-Öldruckfederbeine mit 80 Millimeter Federweg die Fahrbahnunebenheiten ab. Sie sind in der Federvorspannung dreifach verstellbar.
Auch an der Optik änderten die bayerischen Designer einiges, ohne jedoch die konservative Linie des Hauses ZÜNDAPP zu verlassen. Die Cockpitverkleidung, die den 160 Millimeter breiten Hella-Rechteckscheinwerfer aufnimmt, wurde dem Gesamtbild der Maschine angepaßt. Ebenso der 10,5 Liter fassende Tank, der an den Seitenflächen verchromt ist (1,4 Liter Reserve). Die Doppelsitzbank bekam einen kleinen Heckspoiler. Beide Kotflügel sind aus nichtrostendem Stahl gefertigt.
Auf die Motor-Basis der KS 80 griffen die Motorenkonstrukteure zurück. Sie entwickelten dazu einen großflächig verrippten nikasilbeschichteten Zylinder. Der Motor leistet 6,1 kW (8,35 PS) bei 6000 Umdrehungen je Minute. Unverändert blieben Hub und Bohrung mit 47 und 46 Millimeter, die einen Gesamthubraum von 78 Kubikzentimeter ergeben.
So bringt die ZÜNDAPP K 80 mit 98 Kilogramm immerhin 10 Kilo weniger als das wassergekühlte Top-Modell KS 80 auf die Waage, aber sie kostet mit 3350 Mark auch über 1000 Mark weniger als die KS 80. Die ZÜNDAPP K 80 ist also in die preisliche Nähe der japanischen Top 80er gerückt und damit wird es für manchen Interessenten leichter, sich für das deutsche Fabrikat zu entscheiden. Dichtes Händlernetz, sorgfältiger Service und gesicherte Ersatzteilversorgung sind ohnedies die Stärke der einheimischen Anbieter. Die hohe Verarbeitungsqualität rechtfertigt die Mehrausgabe gegenüber den Japanern.

Radmarkt

EUROPAS FÜHRENDE FACHZEITSCHRIFT FÜR DIE ZWEIRADWIRTSCHAFT

Nr. 4/1982:

K 80

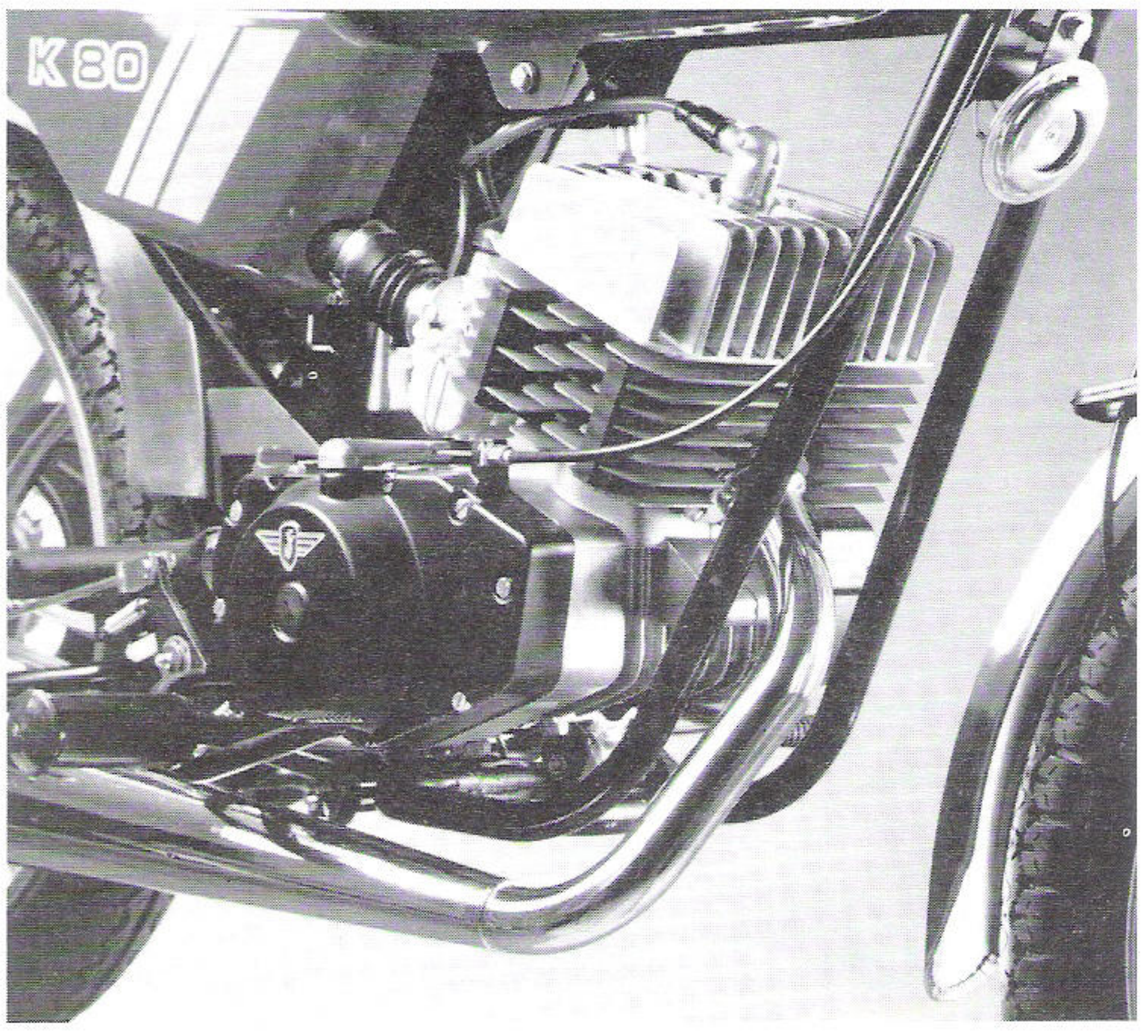
ZÜNDAPP hat in der Leichtkraftrad-Klasse jetzt das zweite Pferd gestartet – die lange herbeigesehnte und -geredete K 80, luftgekühlte Variante der für deutsche und europäische Maßstäbe überaus erfolgreichen KS 80. Wer für runde DM 1000 weniger nur eine Magerstufe erwartet hatte, sieht sich angenehm enttäuscht. Die Neue hat zwar weniger Gewicht und begnügt sich mit dem kühlenden Fahrtwind, weist dafür aber auch ihre eigenen Qualitäten auf.
Der Motor, aufgebaut auf dem Kurbelgehäuse des KS-80-Aggregats und ebenfalls mit dem Klauengetriebe versehen, überzeugt durch eine der wassergekühlten Version wohl kaum unterlegenen Leistungsentfaltung und einer „Stimmlage", deren metallischer Grundton das Ohr junger Fahrer erfreuen wird, ohne an den Nerven der übrigen Menschheit zu sägen. Das Rippenschwirren des Leichtmetallzylinders mit hartverchromter Lauffläche wird mit reichlicher Gummieinlage wirkungsvoll verhindert.
Leichtfüßiger wirkt die K 80 vor allem durch die durchbrochenen Speichen der Gußräder und die schlanke, zeitgemäß kantige Cockpitverkleidung.
Modisch ausgefallen ist die K 80 damit aber keinesfalls. Nach bewährter Manier hat ZÜNDAPP wieder eine Maschine aufgelegt, die mit geringen Retuschen über Jahre gebaut werden kann und vor allem nach Jahren auch als Gebrauchtfahrzeug noch gutes Geld bringt. Mit einem verchromten Tank (der nicht von der KS 80 stammt), dezenten Farben und schützenden Faltenbälgen an der Gabel stellt sich auch die K 80 als eine echte ZÜNDAPP vor.

Technische Daten: Leichtkraftrad »K 80«

Modell	K 80
Typ	540-010
Hubraum	78,1 cm³
Leistung	6,1 kW 6000 min⁻¹ (8,3 PS)
Drehmoment	10,0 NM 5800 min⁻¹
Kühlung	Fahrtwind
Gangzahl	5
Schaltung	Fuß
Starter	Kickstarter
Zündung	elektronisch gesteuert
Geschwindigkeit	80 km/h
Rahmen	Zentralrohr-Rahmen mit Unterzügen
Federweg vorn	130 mm
hinten	82 mm
Bremse vorn	Scheiben 220 mm
hinten	Trommel 120 mm
Bereifung vorn	2¾-17″ reinforced
hinten	2¾-17″ reinforced
Scheinwerfer	160x130 mm 35/35 W
Schlußleuchte	4 W
Bremsleuchte	10 W
Blinkleuchte vorn/hinten	10 W/10 W Wechselstr.
Kraftstoffbehälter	10,5 l
Fahrzeug-Leergewicht	98 kg
Bergsteige-Fähigkeit	55 %

Führerschein:

Klasse 1b. Auch 1, 2, 3 und 4, wenn vor dem 1. 4. 1980 erworben.
Steuerfrei ab 16 Jahren.



Neu! K 80.

Renner für Kenner

Der preiswerte Einstieg in die begehrte 80er-Klasse. Leistungsstarker luftgekühlter 6,1 kW-Motor, 5-Gang-Klauengetriebe (extrem kurze Schaltwege); Zentralrohr-Rahmen mit Unterzügen; hydr. gedämpfte Federung; Scheibenbremse; Breitbandscheinwerfer; Wechselstrom-Blinkanlage mit Sicherheits-Seitenstrahlern; Alu-Druckguß-Laufräder; Doppelsitzbank mit Heckspoiler; verchromter 10,5-Liter-Tank.

Lieber gleich ZÜNDAPP

MOFAS · MOKICKS · LEICHTKRAFTRÄDER · MOTORRÄDER · ROLLER

Unverbindliche Vorführung und Beratung:

Produktänderungen in Konstruktion und Ausführung im Zuge technischer Weiterentwicklung vorbehalten.

Printed in Germany – W 6823715 I

ZÜNDAPP-WERKE GMBH · 8000 MÜNCHEN 80