



ZÜNDAPP REPORT 3.82

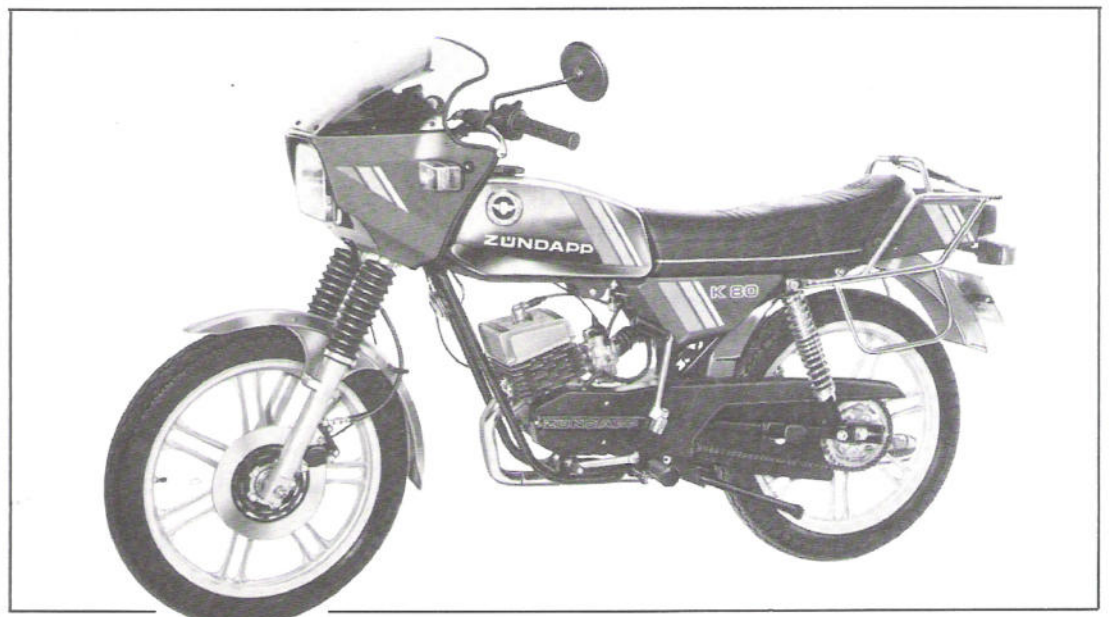
Dipl.-Ing. Helmut Hütten testet: **ZÜNDAPP K 80**

Eine überzeugende Antwort auf eine aktuelle Herausforderung
(auszugsweise Wiedergabe aus RADMARKT Nr. 6/82, mit frdl. Genehmigung des Autors und des Verlags)

Erfreuliche Gewichtsverminderung

Die schon aufgezählten wichtigen Neuerungen und Veränderungen gegenüber der KS 80 beanspruchen nur eine kurze Wiederholung: das Triebwerk mit dem sinnvoll verrippten, innen hartverchromten Breitwandzylinder, der die Wasserkühlung ersetzt, hängt jetzt in einem stabilen Zentralrohrrahmen, der rationeller entsteht und dazu noch 10% weniger wiegt als die traditionelle Münchener Kombination mit einem aufwendigen Druckgußteil. Übrigens als ein typisches Beispiel, wie in der technischen Entwicklung nicht selten, für veränderte Relationen infolge neuer Voraussetzungen – hier eben Werkstoffpreise und Herstellungsverfahren, nachdem ZÜNDAPPs eigene Druckgußtechnik, damals zu Recht, einen Vorteil und Vorsprung bedeutete ...

... Ob die etwas schlankere und mit ihren Kanten unbestritten elegantere, getönte Scheibe der Cockpitverklei-

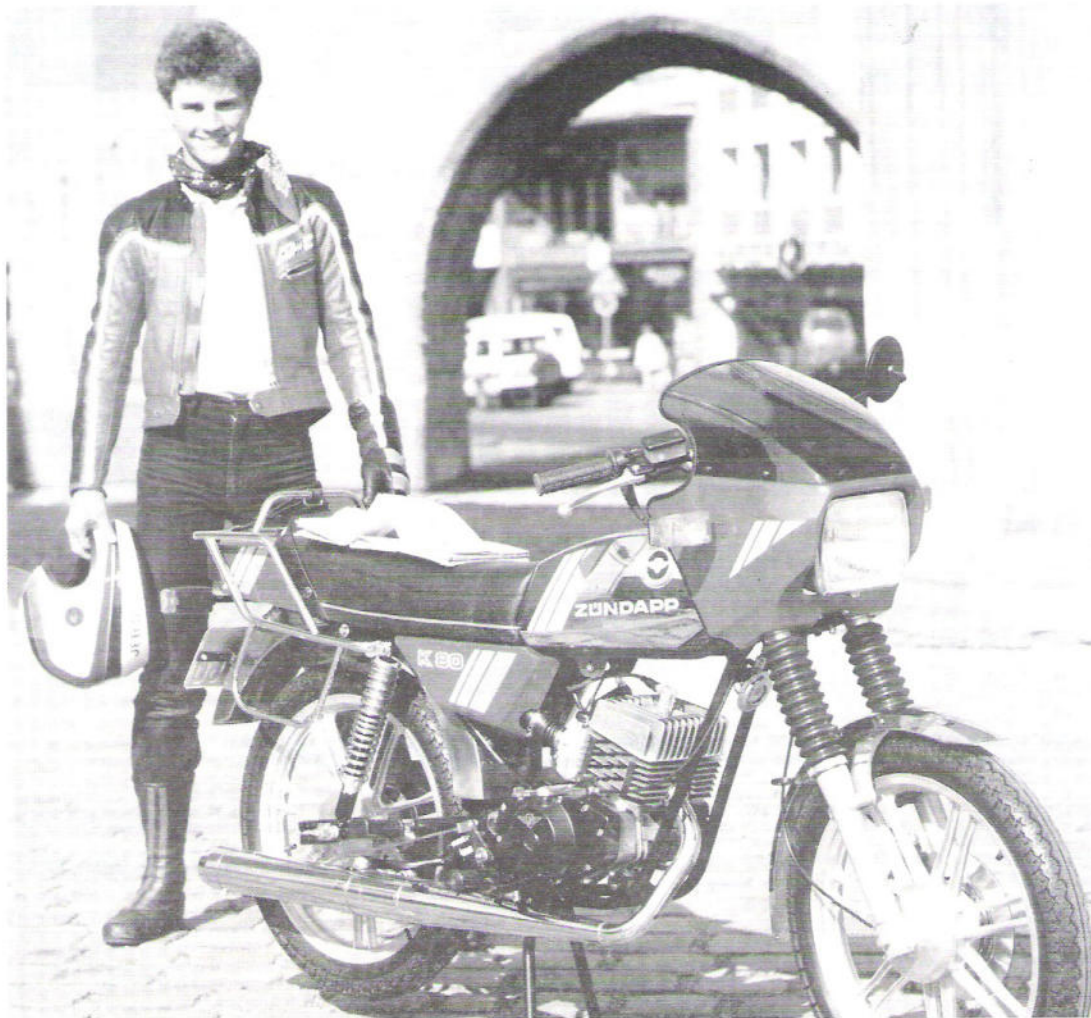


dung auch ein paar „Dekagramm“ bringt – wie die etwas kleineren Seitendeckel oder die um ca. 2 cm schmalere Sitzbank – können wir offen lassen. Vergleichsweise dienen die fehlenden Stege der Doppelspeichen mehr dem ästhetischen Bild, während andere „funktionelle“ Bauteile (als die Hinternabe) keinerlei Abstrich bekunden, etwa die Teleskopgabel mit 30er Standrohren und unveränderten Gummimanschet-

ten, die dreifach verstellbaren Sebac-Federbeine oder die soliden Magura-Lenkerhebel. Die Abdeckung der Antriebskette gegen den Hinterrifen wurde sogar – wie in unserem KS-80-Test (H. 3/81) ausdrücklich gewünscht – deutlich und gewiß wirkungsvoll verbessert, Elektrik und Elektronik, das komplette Bordnetz mit dem großen Rechteckscheinwerfer wie die wartungsfreie MHKZ-Zündung übernommen.

Motor- und Fahrleistungen einheitlich „Oberklasse“

... Mit seiner Laufkultur erfüllt (auch) der luftgekühlte Zylinder (und zugehörige Kolben) alle angemessenen hohen Ansprüche. Nie, weder für den kalten noch den warmen Motor, benötigte der Kickstarter einen zweiten Tritt, verfehlte der Standlauf



seinen ruhigen, verlässlichen Rhythmus. In Fahrt produziert der Motor spätestens bei 3000 Touren - im 5. Gang bei 35 km/h - einen disziplinierten Zweitakttrundlauf, also tadellose Geschmeidigkeit, und die genormte Geräuschemessung bezeugt bescheidene 77 dB(A) - und dies alles bei einer immerhin dreistelligen (PS-)Literleistung.

Der Verbrauch lag bei den Meßfahrten und im Alltagschnitt über runde 1000 km unter den Vorjahreswerten der KS 80, nur zwischen 50 und 65 km/h geringfügig darüber, aber das kann mit den (damals) recht ungünstigen Wetter- und Straßenverhältnissen zusammenhängen. Die Auswuchtung ist den Münchener Motorenleuten hervorragend gelungen. Um unterwegs überhaupt Vibrationen zu registrieren, muß man schon gezielt darauf achten. Kein Wunder, daß nicht eine einzige Glühlampe ihren Dienst quittierte!

Antrieb, Fahreigenschaften, Bordnetz und Cockpit identisch

Der unveränderte Motor-Getriebe-Block enthält die neue, kurze Pedalwege verbürgende Klauenschaltung und die leichtgängige, weichgreifende Kupplung, die beide bereits an der KS 80 ein dickes Lob ernteten. (Der jüngst vervollkommnete Ketenschutz wurde schon erwähnt.) ...

... Bei den subjektiven Fahrindrücken veranlaßten sie kaum Korrekturen: die Abstimmung von Federung und Öldämpfung zielt deutlich auf sportliche Ambitionen mit „bombenfester“ Kurvenlage und ausgeprägter Spurtreue, ...

... Die hochkarätige Handlichkeit profitiert bei der K 80 gefühlsmäßig noch von deren geringerem Gewicht und zusätzlich von dem dank

fehlendem Kühler und kleinerem Tank abgesenkten Schwerpunkt. Allerdings bedürfte die handfeste Untermauerung dieses Eindrucks direkter Vergleichsfahrten (oder verwickelter Messungen). Last, not least verraten die (trotz der Verkleinerung hinten!) erstklassigen Bremsen, Räder und Reifen keinerlei Einbuße - bis auf einen (gelegentlich störenden) Höhengschlag des Vorderrades. Der Reifen allein verursachte ihn nicht, bei der Testmaschine ein eigens für ZÜNDAPP produzierter Semperit.

Da auch das Bordnetz, die saubere Verarbeitung und Ausstattung (außer dem zweiten Spiegel) der über 1000 DM teureren KS 80 entsprechen, ergeben sich im Resümee gleichgute Zensuren.

Mehr noch als das: wenn man als „Gesamtwirkungsgrad“ nicht nur die zur Klassenspitze zählenden Fahrleistungen und den bescheidenen Kraftstoffverbrauch betrachtet, sondern zusätzlich die Haltungskosten und den wichtigen Anschaffungspreis, so vermittelt die ZÜNDAPP K 80 eine beachtliche Bilanz.

Denn dem kundenfreundlichen Neupreis begegnen auf der „Haben“-Seite die Faktoren Gebrauchswert, Fahrleistungen und Fahrvergnügen, die - wenn überhaupt - nur minimale Abstriche einschließen. Somit ist der Erfolg der K 80 sicher mehr als programmiert.

ZÜNDAPP

Unverbindliche Vorführung und Beratung:

Produktänderungen in Konstruktion und Ausführung im Zuge technischer Weiterentwicklung vorbehalten.

Printed in Germany - W 6823716 I

ZÜNDAPP-WERKE GMBH · 8000 MÜNCHEN 80