



ZÜNDAPP REPORT 3·83

Die SX 80 von ZÜNDAPP – der Welt erfolgreichste Motorradmarke im Geländesport

Das As unter den 80er-Enduros:

Keine Achtziger im Enduro-Look weckte 1983 die Begehrlichkeit der Tester in einem Maße wie „die Neue“ von ZÜNDAPP.

Und keine andere konnte so viel Lobenswertes in den Fahrberichten auf sich vereinigen wie die SX 80 aus München.

Als Erste ging sie auch aus dem Vergleichstest der

Zeitschrift MOTORRAD Nr. 21/83 unter fünf getesteten 80er-Enduros hervor.

Wir geben im folgenden Auszüge aus den Presseberichten der Zeitschriften MOTORRAD 21/83, 19/83, AUTOZEITUNG 15/83, MOTORRAD, REISEN & SPORT 15/83 und ENDURO 8/83 wieder.

MOTORRAD

Die große Motorrad-Zeitschrift

Nr. 21/1983

Ist das die Wende?

Mit neuen, technisch hochwertigen Enduros stürmen die Hersteller auf den 80er-Markt. MOTORRAD prüfte, ob die Fantic RSX, die Hercules XE 9, die Honda MTX 80 R, die Yamaha DT 80 LC und die Zündapp SX die Kurve kriegen. Taugen sie endlich auch für handfesten Geländespäß?

Enduros für 16jährige müssen heutzutage so sein wie Knäckebrot für Kalorienbewußte; leicht und cross. Denn Fettleibigkeit ist im Gelände nicht gefragt, um so mehr jedoch ein Aufputz, der stark an Cross-Motorräder erinnert.

... Zum Vergleich der Topmodelle dieser Kategorie stellten sich:

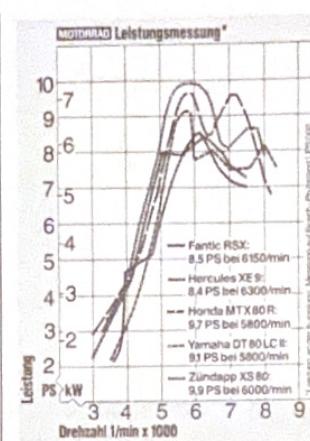


Gelände-As: Die SX 80 erlaubt auch abseits befestigter Wege zügiges Fortkommen

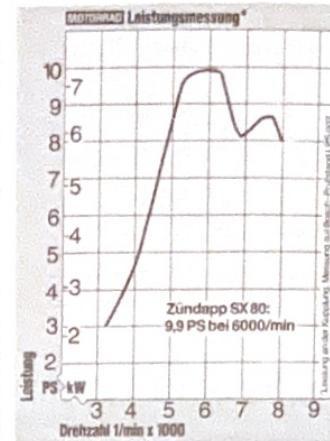
- Die Fantic RSX80 aus dem italienischen Werk mit zahlreichen Europa- und Weltmeistertiteln; sie hatte sich mit hervorragenden Leistungen im Einzeltest für den großen Finallauf qualifiziert
- Die Hercules XE 9, die erste Enduro aus dem Nürnberger Werk; ein kräftiger Motor aus dem Haus Fichtel & Sachs und ein sporterprobtes Fahrwerk machen sie interessant
- Die Honda MTX 80 R mit Wasserkühlung, Zentralfederung hinten und rot-blauem Cross-Design
- Die Yamaha DT 80 LC, ebenfalls wassergekühlt und mit einem Fahrwerk, das auch für die 17 PS starke DT 125 LC gut genug ist
- Die Zündapp SX 80 von der erfolgreichsten Marke im Geländesport; sie entsteht in Zusammenarbeit mit den ebenfalls Cross-erfahrenen Aprilia-Technikern

Unterm Strich aller Einsatzgebiete ergibt sich denn die Reihenfolge der 80er-Enduros:

- Die Zündapp SX 80 glänzt sowohl durch einen kraftvollen Motor wie ein stabiles Fahrwerk, was ihr Platz eins einbringt
- Die Honda MTX 80 R begeistert durch ihren spritzigen, laufuhigen Motor und ihre Handlichkeit, doch das Fahrwerk hält nicht, was die Optik verspricht
- Die Yamaha DT 80 LC steht der Konkurrenz kaum nach, ist jedoch etwas schwerer ausgefallen und nicht ganz so flott
- Für die Hercules XE 9 sprechen die Endgeschwindigkeit und die außergewöhnliche Reichweite
- Die Fantic RSX 80 muß sich mit dem letzten Platz begnügen, da ihr Motor im Test rundweg enttäuschte, doch für harten Geländeinsatz gehört sie in die vorderste Reihe.



Auf dem Prüfstand:
Honda und Zündapp bieten am meisten



Kraftvoll: Obwohl nominell 8,3 PS stark, leistet der SX 80-Motor auf dem Prüfstand knapp zehn PS bei exakt 6000 Touren

Fahreigenschaften					
	Fantic RSX	Hercules XE 9	Honda MTX 80 R	Yamaha DT 80 LC	Zündapp SX 80
Beschleunigung					
0-70 km/h	8	10,4	10,1	9,2	10,7
0-80 km/h	8	14,1	13,5	13,1	16,5
0-400 m	8	22,5	22,4	22,1	22,8
Durchzugsvermögen im vorletzten Gang					
30-60 km/h	8	21,9	9,6	7,4	10,8
Höchstgeschwindigkeit					
zwei Personen bei Drehzahl 1/min	km/h	74 6240	80 6220	83 7630	79 7020
solo sitzend bei Drehzahl 1/min	km/h	80 6740	86 6690	85 7820	83 7380
Zündapp SX 80	87 7650				

(Temperatur 30 Grad, kein Wind)

Meßwerte					
	Fantic RSX	Hercules XE 9	Honda MTX 80 R	Yamaha DT 80 LC	Zündapp SX 80
Tachometerabweichung					
Anzeige 50 km/h	45	46	47	49	44
Anzeige V _{max} sitzend km/h	86	95	90	83	100
effektiv km/h	80	86	85	83	87
Nahfeldgeräuschmessung					
Lautstärke dB(A)	-	84	78	74	82
bei Drehzahl 1/min	-	3000	2950	3000	3000
(0,5 m Abstand ab Auspuffende und 45 Grad zum Fahrzeug bei 1/2 Nenndrehzahl)					
Verbrauch/Benzin					
Testverbrauch Liter/100 km	1:50 Super	1:50 Normal	Normal	Normal	1:50 Normal
Aktionsradius km	163	403	190	223	239



Sprunghügel war alles klar: nicht zuviel Gas, lieber im Anstieg noch ein kräftiger Dreh am Griff. Dann steigt das Vorderrad schön hoch, das Motorrad liegt sauber in der Luft und landet sicher auf dem Hinterrad. Leider alles graue Theorie. Die Zündapp SX 80 macht, was sie will, sie tobt viel zu schnell auf den Hügel zu, macht viel mehr Fahrt, als mein Mut vertragen kann, und ich reagiere genauso, wie alle Anfänger reagieren: Ich drehe das Gas zurück. Au Backe, das Vorderrad senkt sich rapide, der Flug kann nur noch mit einer

Bruchlandung enden. Schade um die neue Zündapp SX 80. Schon bei der Messung von Endgeschwindigkeit und Beschleunigung zeigte die Zündapp außerordentlich gute Werte. Die SX 80 im attraktiven Enduro-Look lief nicht nur mit stattlichen 84 km/h durch die Lichtschanze, sie erreichte auch die 70 km/h-Marke bereits nach neun Sekunden.

Geländegängigkeit erwartet man von einer Zündapp natürlich ganz besonders. Immerhin hat das Münchner Werk zwei Weltmeister- und 45 Europa-

meistertitel im Geländesport gewonnen und nicht weniger als 12 000 Medaillen eingeholt.

Die Fahreigenschaften der SX 80 setzen Maßstäbe. Das Fahrgestell - ein Stahlrohrrahmen mit zwei kräftigen Unterzügen - macht einen äußerst stabilen Eindruck: unabirrbarer Geradeauslauf auf der Straße, tadelloses Fahrverhalten im Gelände. Exzellente Handlichkeit ergibt sich bei dem Gewicht von nur 99 Kilogramm (vollgetankt) von selbst.

Wettbewerbsfahrstil im Gelände läßt freilich auch die

MOTORRAD

Die große Motorrad-Zeitschrift

Nr. 19/1983

Rashüpfer

Große Sprünge sind für die neue Enduro von Zündapp, die SX80, kein Problem. Wo die Qualitäten der deutsch-italienischen Ko-Produktion stecken, prüfte Horst Vieselmann. Verdammt, die Theorie ist doch nur grau. Noch im Anlauf zum

Zündapp-Enduro nicht zu. Dafür wurde sie nicht konzipiert. Sie soll ... den bestmöglichen Kompromiß zwischen Gelände- und Straßtauglichkeit darstellen.

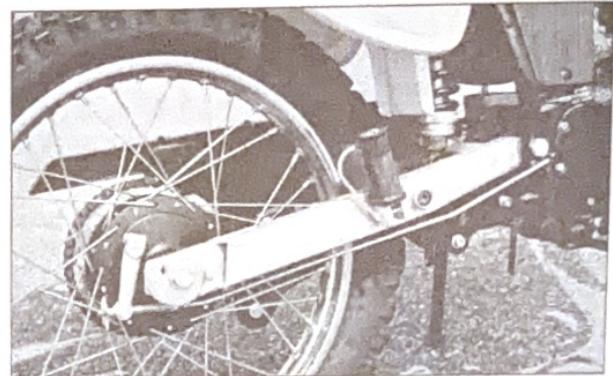
Das Ziel hat Zündapp zweifellos erreicht. Die Telegabel mit ihren 32-Millimeter-Standrohren spricht auf kleine Bodenunebenheiten sensibel an, ohne bei größeren Sprüngen hart durchzuschlagen. Ebenso wie die hinteren Federungssysteme er-

streckt sich ihr Arbeitsbereich über stattliche 200 Millimeter.

Die aus rechteckigen Stahlprofilen zusammengeschweißte Kastenschwinge stützt sich über ein in der Federbasis fünffach verstellbares Monofederbein ab. Das untere Federbeinauge sitzt nicht direkt an der Schwinge, sondern an Umlenkhebeln.

Das System begeistert vor allem durch Dämpfereigenschaften, die bei Maschinen dieser Kategorie bislang nicht üblich waren. Die Hinterhand neigt auch in Extremsituationen nicht zum Aufschaukeln oder gar Durchschlagen.

Alle übrigen Ausstattungsdetails müssen den Vergleich mit der japanischen Konkurrenz nicht scheuen, und auch die Verarbeitungsqualität bewegt sich auf erfreulich hohem Niveau. Bei den klar gezeichneten Instrumenten wurde auf einen Drehzahlmesser verzichtet. Wo der Motor seine Höchstleistung produziert, erfährt der Fahrer auch ohne Anzeige



Arbeitet hervorragend: SX 80-Federungssystem



Zündapp SX 80: Technische Daten und Meßwerte

Motor*

Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Gemischschmierung 1:50, schlitzgesteuert, Bohrung × Hub 46 × 47 mm, Hubraum 78,1 cm³, Verdichtung 12,5, Nennleistung 6,1 kW (8,3 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 10 Nm (1 mkp) bei 5800/min, ein Bing-Vergaser, Ø 20 mm, kontaktlose MHKZ-Zündung, Wechselstromgenerator 78 W, Batterie 6 V/1 Ah, Mehrscheiben-Olbabdampfung, kluengeschaltetes Fünfganggetriebe, Kickstarter, Sekundärantrieb über Rollenkette.

Fahrwerk*

Stahlrohrrahmen mit Unterzügen, hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 32 mm, Federweg 200 mm, zentrales Federbein mit Umlenkhebel hinten, Federbasis fünffach verstellbar, Federweg 200 mm, Radstand 1345 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 114 mm, Trommelbremse vorn und hinten, Ø 125 mm, Belüftung vorn/hinten Seilzug/Gestänge, Bereifung vorn 2,75-21, hinten 3,50-18.

Abmessungen und Gewichte

Länge 2060 mm, Sitzhöhe 820 mm, nutzbare Sitzbanklänge 600 mm, Stahlrohrlenker 800 mm

breit, Wendekreis 4350 mm, Gewicht vollgetankt 99 kg, davon vorn/hinten 46/53 kg, zulässiges Gesamtgewicht 300 kg, Tankinhalt 8,6 Liter, davon 2,15 Liter Reserve.

Beschleunigung

0– 70 km/h	9,0 s
0– 80 km/h	13,7 s
0– 400 m	21,5 s

Durchzugsvermögen

im vierten Gang	
30– 40 km/h	3,1 s
40– 50 km/h	2,2 s
50– 60 km/h	1,6 s

Höchstgeschwindigkeit

zwei Personen

78 km/h bei 6620/min
sitzend 84 km/h bei 7200/min
(Temperatur 30 Grad, 0,7 m/s Gegenwind)

Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv
50/45, 98/84 km/h

Nahfeldgeräuschemessung

bei 3000/min 82 dB (A)

Verbrauch:

Normalbenzin Testverbrauch 3,75 Liter/100 km

Preis: 4240 Mark

Nr. 15/1983

Nicht nur für den Sohn allein...

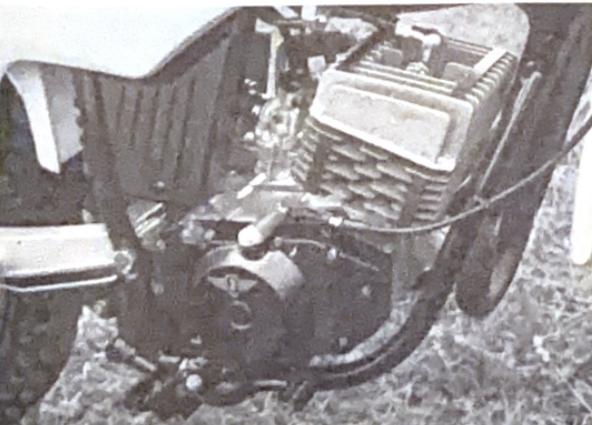
Geländespäß auch für den Vater:
Die neue Enduro von Zündapp

„Watt hasted denn heute vor, Vater?“ – „Ich will mit der Zündapp ins Gelände.“ – „Ach was, mit der wollte ich doch fahren.“ – „Na gut, gehen wir halt zusammen, und du läßt mich ein paar Runden drehen.“

So könnte demnächst ein Zwiegespräch zwischen Vater und Sohn verlaufen. Denn was einen Sechzehnjährigen erstmals mobil macht, nämlich ein Klein- oder Leichtkraftrad, das darf ein Erwachsener ohne Motorradführerschein gerade noch fahren. Sofern er seine Klasse-3-Lizenz vor dem 1.4. 1980 erworben hat.

Bisher gab es indes noch keine idealen Geräte für den Geländespäß zu zweit. Italienischen Mini-Crossern unbekannter Herkunft hatten vielleicht etliche Väter nicht so recht übern Weg getraut. Doch jetzt endlich greift auch die ehedem im Geländesport so erfolgreiche und renommierte Firma Zündapp ins Geschehen ein.

... Die Ausstattung ist ebenso reichhaltig wie durchdacht. Sie umfaßt einen Gepäckträger ebenso wie elastisch aufgehängte Blinker und einen Werkzeugsatz. Schalter und Hebel sind ordentlich geformt, der Tacho geriet übersichtlich.



Bekannt, bewährt und luftgekühlt: Zündapp-Motor mit 8,3 PS

Nachdem der Motor mit dem Zündapp-typischen Sound seine Arbeit aufgenommen hat, beginnt ungetrübter Fahrspaß. Fleißiges Schalten vorausgesetzt, bewegen die 8,3 PS das nur 98 Kilogramm schwere Maschinchen zügig vorwärts. Selbst steile Auffahrten kann der Fahrer in Angriff nehmen, ohne auf halbem Wege zu verhuntern. Daß die Gänge sich leicht wechseln lassen, erleichtert die Sache noch.

Auch das Fahrwerk stellt den Reiter vor keine Probleme, die Zusammenarbeit von Zündapp und Aprilia hat sich gelohnt. Die Maschine läuft selbst bei hohem Tempo auf schlechtem Untergrund hervorragend geradeaus. Die Federung spricht einerseits auf kleine Unebenheiten gut an und steckt andererseits auch harte Schläge souverän weg – das progressive Federungssystem ist herkömmlichen Konstruktionen hier tatsächlich überlegen. So kommen auch Ungeübte im Gelände bald mit den kleinen 80er zurecht. Hobby-Crosser können durchaus eine flotte Gangart anschlagen, hin und wieder auch völlig losgelöst von der Erde, ohne daß die Landung Probleme bereitet.

Recht ordentlich bewähren sich die taiwanesischen Allzweckreifen, wenngleich Cross-Gummis im Gelände natürlich griffiger sind.

Dafür läßt sich die SX durch ihr hervorragendes Fahrwerk auch auf Asphalt schnell bewegen. Sie erlaubt Schräglagen, daß es manche Straßenfahrer vor Stauenden beinahe vom Sattel haut. Der Motor treibt die Enduro auf eine Tachospitze von rund 90 km/h, ohne daß dabei Vibratoren die Gläser aus der Brille schütteln.

Der Verbrauch liegt recht niedrig, so daß der 7,7-Liter-Tank Nonstop-Etappen von über 200 Kilometern ermöglicht.

Nr. 15/1983

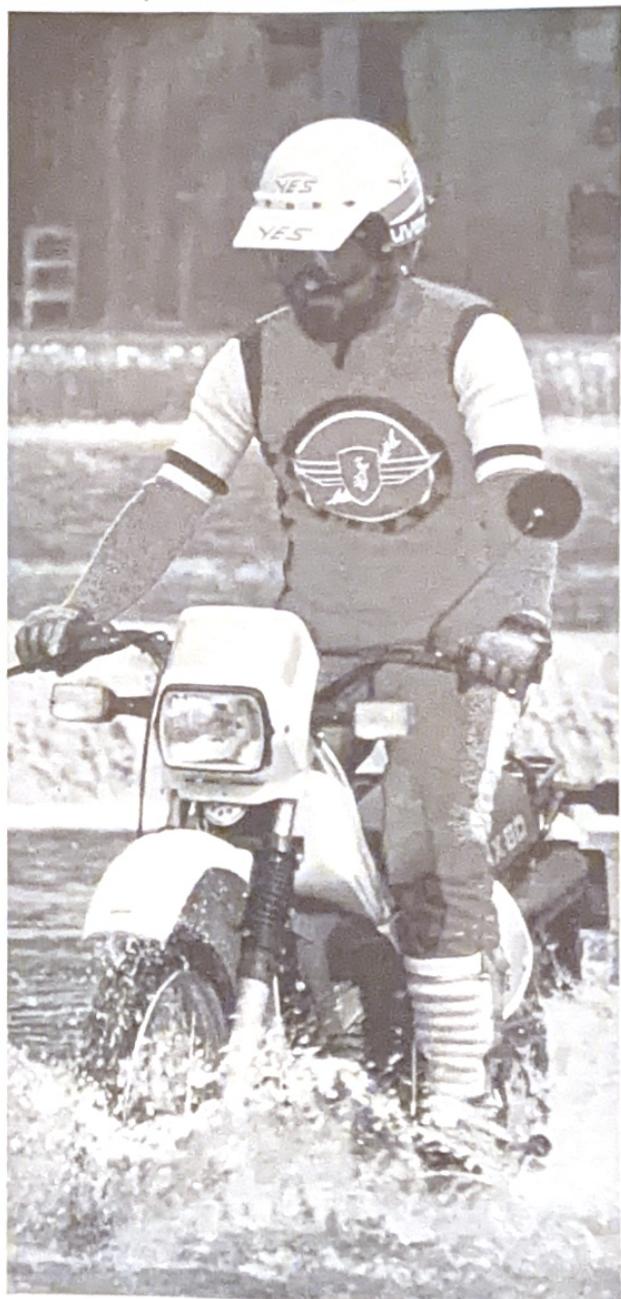
Kleiner Springinsfeld

Von motorrad, reisen & sport schon gefahren: 80er Enduro von Zündapp

... Kaum vor Probleme kann der Reiter das Fahrwerk stellen. ... Der Geradeauslauf ist selbst bei hohem Tempo aufschlechten

Straßen hervorragend. Die Federung spricht auf kleine Unebenheiten gut an und steckt grobe Unebenheiten souverän weg. Das progressiv ansprechende Zentralfederbein ist in der Tat die bessere Lösung. Durch geringes Gewicht und gute Verteilung der Pfunde macht es auch wenig Mühe und viel Spaß, sich völlig losgelöst von der Erde zu bewegen.

... Der Motor treibt die Enduro auf eine Tachospitze von rund 90 km/h ... Und der Verbrauch ist recht niedrig, so daß der 7,7-Liter-Tank Nonstop-Etappen über 200 Kilometer möglich macht.



Mein letzter Besuch bei Zündapp liegt schon einige Jahre zurück. Das war damals, als Rekordmeister Erwin Schmider gerade wieder eine Europameisterschaft auf Zündapp gewonnen hatte und man mir seine Maschine für einen Fahrbericht anbot. Damals, als Zündapp fast noch alles gewann, was es im Geländesport zu gewinnen gab. Damals, als die Münchner Erfolgsmarke noch in jeder von ihr beschickten Geländeklasse beinahe regelmäßig auch den Sieger stellte.

Diesmal war der Anlaß meines Besuchs in München ein ganz anderer als ein grandioser Sieg. Diesmal war es die Vorstellung der neuen Zündapp-Enduro, der ersten echten käuflichen Offroad-Maschine dieses Namens überhaupt.

... Und nun ist sie fertig und steht seit einigen Wochen zum Verkauf: die Zündapp SX 80 ... In typisch italienischem Enduro-Look die Linie und die Verarbeitung so hervorragend, daß dem „Made in Germany“ damit alle Ehre zu machen ist.

... Seit Ende 1980 gibt es bei Zündapp das 80er Triebwerk. Das ist ein vollkommen neuer Motor mit kluengeschaltetem Fünfgang-Getriebe, das die frühere Ziehkeil-Ausführung mit den langen Schaltwegen ablöste. Leichtmetallzylinder mit Hartchrom-Laufbahn und kontaktlose Motoplatt-Zündanlage sind weitere Merkmale dieses Aggregats, das sich seither schon mit

Luft- oder Wasserkühlung in der Straßen-80er des Hauses bewährt hat.

... Besonders hervorzuheben ist das Hinterrad-Federungssystem mit zentralem Sebac-Federbein, dessen Hebelei sich stark an Hondas Pro-Link anlehnt. Jedenfalls ist die Zündapp damit derzeit eine der ganz wenigen 80er Serien-Enduros mit progressiv wirkender Hinterradfederung. Dabei fällt auch gleich die leichte Verstellbarkeit des gut zugänglichen Federbeins auf, worin sich die SX angenehm



Das Federbein ist zum Verstellen leicht zugänglich

drastischer, so daß entsprechender Ausgleich erstrebenswert ist. Nach alter deutscher Sitte befindet sich der Kickstarter links. Überraschend leise verrichtet der mischungsgeschmierte Zweitakter sein Werk und begeistert durch das, was sich wie ein roter Faden durch alle in den vergangenen Jahrzehnten gebaute Zündapp-Motoren zieht: kräftiger Durchzug schon aus niedrigen Drehzahlen. Diese Zähigkeit im Verein mit der gebotenen Lebendigkeit ist wie geschaffen für eine Enduro dieser Klasse, für das vergnügliche Bewegen abseits asphaltierter Straßen. Obwohl das Getriebe leicht und präzise zu schalten ist, wird es als angenehm empfunden, nicht wie bei den neuesten japanischen 80ern mit ihrer spitzen Charakteristik fortwährend darin röhren zu müssen.

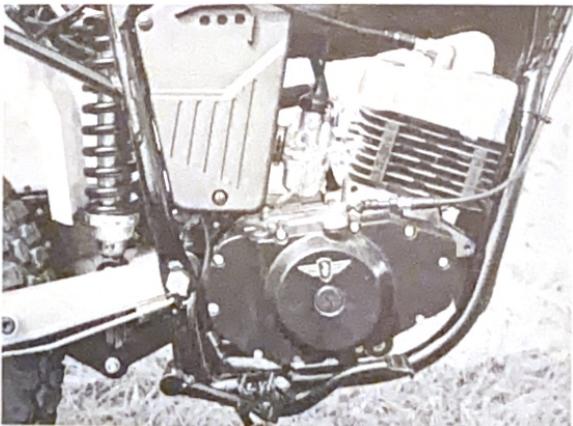


Grimeca-Bremsen sind bei Geländemaschinen bewährt

Kastenschwinge und Zentralfederbein sind zeitgemäße Details



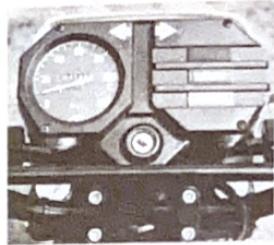
von allem Gewohnten in dieser Klasse unterscheidet. Bei einem Leichtkraftrad ist die schnelle Verstellbarkeit der Federvorspannung weitaus wichtiger als bei einer schweren Maschine; denn durch den verhältnismäßig geringen Eigengewichtsanteil ist der Unterschied zwischen Einmann- und Soziusbetrieb um so



Stark und kultiviert ist der Zündapp-Motor



Was die Optik verspricht, hält die Praxis: Das geländeerprobte Fahrwerk mit dem soliden Rohrrahmen ist für Straße wie auch Offroad geschaffen und hinterläßt in jedem Falle einen durchweg guten Eindruck. Auch der Abstimmung von Federung und Dämpfung gebührt Lob, denn der Kompromiß zwischen Komfort und straffer Sportlichkeit scheint gut getroffen. Jedenfalls macht es richtig Spaß, mit der Zündapp über solche Strecken zu fahren wie sie bei Wettbewerben vorkommen: Schotterwege mit Schlaglöchern und steile Waldauffahrten mit ausgewaschenen Stufen zeigen die Fähigkeit des Fahrwerks auf.



Das großflächige Cockpit ist übersichtlich

findet. Die Voraussetzungen sind jedenfalls dafür gegeben. Überdies stimmt zuversichtlich, daß nicht nur Konzept und Verarbeitungsqualität stimmen, sondern daß der gern und oft bei einem derartigen Schnellschuß gemachte Fehler billiger Ausstattung hier bewußt vermieden wurde.

... Nach diesem ersten Kontakt mit dem neuen Produkt wird als bemerkenswert registriert, daß es daran nicht einen einzigen Punkt schwerwiegender Kritik gibt. Das ist ungewöhnlich. Ufn so mehr darf gehofft werden, daß dieses Motorrad auch beim Publikum das gebührende Echo

Nur Hochwertiges wurde bei der Zündapp SX 80 verbaut, so daß das ganze Motorrad auch in jedem Detail leicht mit dem japanischen Angebot konkurrieren kann - zumindest aus technischer Sicht.

ZÜNDAPP
ZÜNDAPP-WERKE GMBH · 8000 MÜNCHEN 80

Unverbindliche Vorführung und Beratung: