

TECHNIK UND TEST
Test Zündapp KS 80 Touring

Sitz- verlegenheit

**Das Sondermodell
KS 80 Touring
mit Stufensitzbank
soll für die
Münchener Zündapp-
Werke auf dem
Achtziger-Markt zu-
sätzliche Käuferschich-
ten gewinnen.**

Freier Blick nach vorn für den Sozius; das ist die lobenswerte Idee hinter dem auffälligsten Merkmal der neuen Zündapp KS 80 Touring: der Stufensitzbank. Strapazen für das Gesäßfleisch des Fahrers sind hingegen bei längeren Reisen die unangenehmen Tücken desselben Objekts.

Ursache der üblen Nebenwirkung ist die Sitzbankform. Denn der in Kunstleder verpackte, geschäumte Kern ist in seiner ersten Stufe parabelförmig nach hinten hochgezogen. So bietet die zunehmend ansteigende Sitzfläche dem Chauffeur auf Dauer keinen Halt. Er rutscht wie zwischen Kamelhöckern.

Unbequeme Sitzbank

Dabei erwecken Name, Erscheinungsbild und die Grundkonzeption der Maschine eigentlich den Eindruck eines Leichtkraftrads, das sich für weite Urlaubsfahrten eignet.

Von der Schwester KS 80 (werksintern Typ 530-050) unterscheidet sich die KS 80 Touring 530-070, abgesehen von der Sitzbank, im wesentlichen durch den Chopper-Lenker, der eine aufrechte, die Wirbelsäule schonende Sitzposition ermöglicht, den geänderten Gepäckträger, geeignet zur Aufnahme von Packtaschen ▷

Fotos: Schwab

seitlich des Hinterrads, und den größeren Hinterrad-Reifen (Dimension 3.00-17 statt 2.75-17) mit einem Karkasenaufbau von höherer Festigkeit. Zündapp-Versuchschef Dieter Kramer: „Ein echter Motorrad-Reifen.“

Hinterrad mit dickem Reifen

Damit der größere Reifen unter dem Heck-Schutzblech Platz findet, wurden die Federbeine an der Schwinge weiter vorn angelenkt.

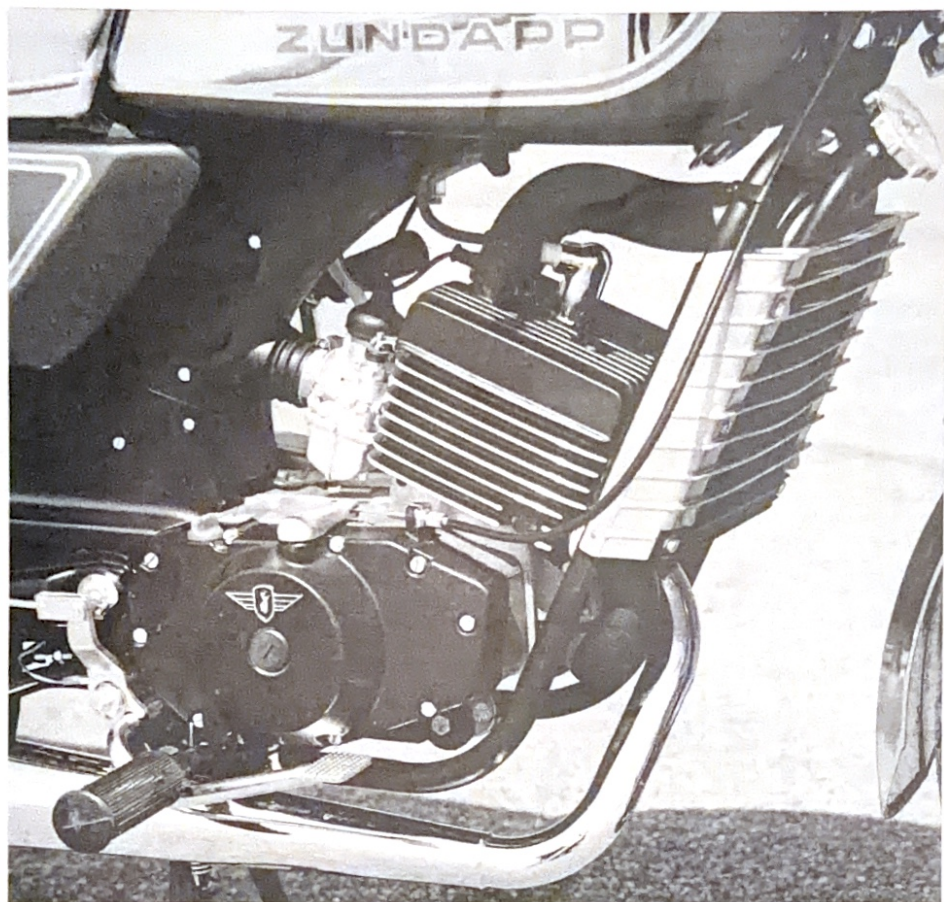
Bei der Touring sind Scheinwerfer und Scheinwerferhalter verchromt, und zusätzlich spendiert Zündapp dem Sondermodell eine Nummernschild-Beleuchtung (6 Volt/5 Watt-Lampe). Dafür verzichten die Münchener beim Sondermodell auf die Gummi-Faltenbälge an der Gabel und die Front-Verkleidung.

Die Maßunterschiede zur verkleideten KS 80 bewegen sich in Grenzen: Die Touring ist 20 Millimeter länger, 90 Millimeter breiter und 15 Millimeter höher.

Sonderlackierung für die Touring

Die neue KS 80-Variante präsentiert sich zudem in eigener Lackierung: golden (Felgen und Wasserkühler) und braun-metallic (Tank und Seitenkästen). An einen Ausbau der Farbpalette ist gegenwärtig nicht gedacht.

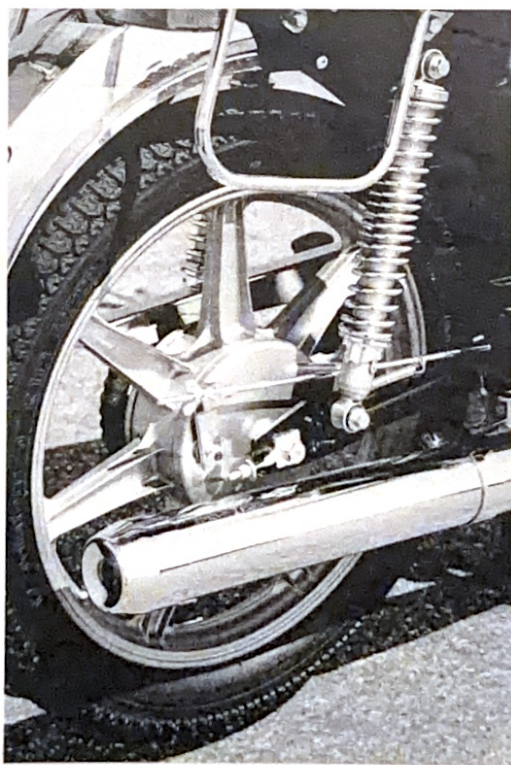
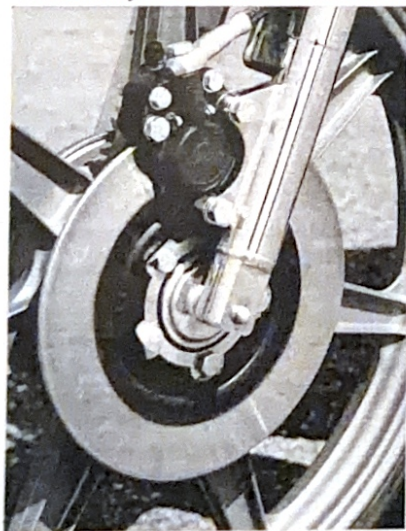
Die Touring-Optik ist durchaus eigenständig und auf dem Achtziger-Markt bisher ohne Beispiel. „Der Markt wünscht ein Fahrzeug, das ▶



Überzeugt durch vibrationsarmen Lauf: der wassergekühlte 8,7 PS-Motor

Fällt auf: der Hinterradreifen in den Motorrad-Dimensionen 3.00-17

Leistungsfähig auch im Zwei-Personen-Betrieb: hydraulische Scheibenbremse



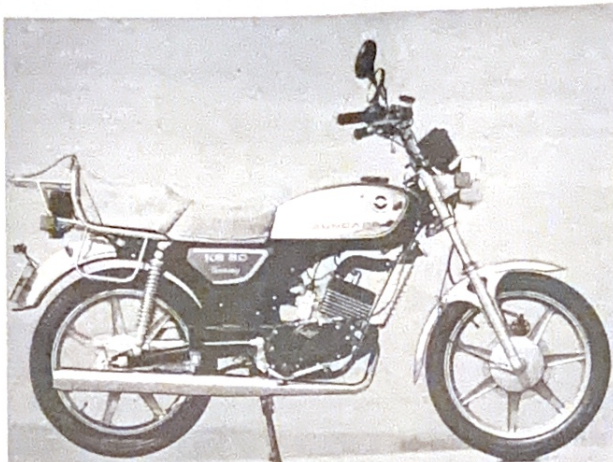
Test Zündapp KS 80 Touring

eine Linie der Exklusivität hat“, vollzieht Zündapp-Pressesprecher Heinz Kletzke die Philosophie nach, „aber dennoch keine wilde Chopper-Optik bietet.“

Keine wilde Chopper-Optik

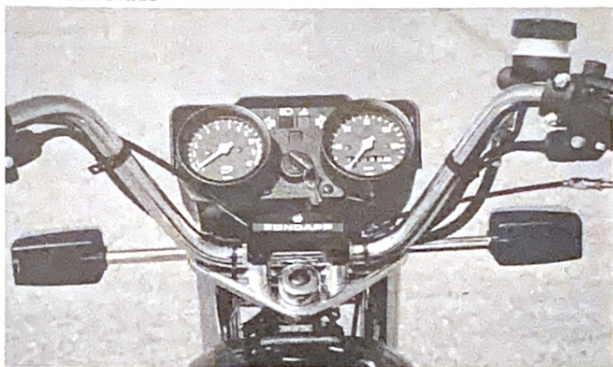
Was die Technik und das Fahrverhalten anbelangt, so genießt die „Ich-bin-wer-Version“ (Kletzke) alle Vorzüge und Nachteile des seit Januar verkauften Schwester-Modells (siehe MOTORRAD 4/1981).

Der fahrradähnliche Lenker erschwert zügige Kurvenfahrten und selbst extreme Schräglagen nicht. Das Fünfgang-Klauengertriebe mit seinen kurzen Schaltwegen setzt derzeit in der Leichtkraftrad-Klasse Maßstäbe. Der Motor unterstützt durch



Für den Fahrer auf Dauer unbequem: die Stufensitzbank

In der Anzeige ungenau: Der Tacho eilt dem Tempo deutlich voraus



vibrationsarmen, seidenweichen Lauf und relativ hohe Elastizität (Durchzug ab 3500/min vorhanden) die Eignung der KS 80 Touring zum Reisefahrzeug.

Hinzu kommen eine selbst in höheren Hubraumklassen nicht immer anzutreffende erlaubte Zuladung von 192 Kilogramm und die relativ große Reichweite von knapp 400 Kilometern dank hoher Tank-Kapazität (13,5 Liter Inhalt). Ein Packtaschen-Set aus Skai-Kunstleder mit Aluminium-Verstärkung innen liefert das Werk auf Wunsch für 112 Mark.

Unzureichend wie bei der KS 80 ist auch bei der Touring das spärliche Abblendlicht, das die Bilux-Lampe (6 Volt, 35/35 Watt) aus dem Frontscheinwerfer strahlt. Darüber hinaus riß an der Testmaschine schon nach 1120 Kilometern der Gaszug. Der Verbrauch von 3,4 Litern/100 Kilometer liegt trotz ungünstiger Aerodynamik (hoher Lenker, fehlende Verkleidung) auf dem Niveau des Benzinkonsums der Normal-KS 80.

Zündapp KS 80 Touring: Technische Daten und Meßwerte

Motor und Antrieb Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, stehend, schlitzzesteuert, Bohrung x Hub: 46 x 47 mm, Hubraum 78 cm ³ , Verdichtung 11,2; Nennleistung 6,4 kW (8,7 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 11 Nm (1,1 mkg) bei 5500/min, ein Bing-Vergaser 21/20/105, kontaktlose Motoplat-Zündung, klauengesaltetes Fünfganggetriebe, mit Kickstarter, Gangstufen: 3,82/2,31/1,65/1,30/1,12; Ölbadkupplung, Primär-/Sekundärübersetzung: 3,29/2,44; Sekundär-antrieb über Rollenketten.	Scheibenbremse vorn, Ø 220 mm, über Gestänge betätigte Trommelbremse hinten, Ø 150 mm.	40—50 km/h . . . 1,5/3,2/4,8 s 50—60 km/h . . . 2,3/2,0/3,7 s 60—70 km/h . . . —/3,0/3,0 s
Abmessungen/Gewichte Länge 1890 mm, Breite 740 mm, Höhe 1100 mm, Sitzhöhe 770 mm, Leergewicht 108 kg, zulässiges Gesamtgewicht 300 kg, Tankinhalt/Reserve 13,5/2,4 Liter, Kühlflüssigkeitsinhalt 0,95 Liter.	Beschleunigung 0—30 km/h 2,5 s 0—40 km/h 3,5 s 0—50 km/h 5,2 s 0—60 km/h 7,2 s 0—70 km/h 10,2 s 0—80 km/h 15,5 s 0—400 m 22,1 s	Höchstgeschwindigkeit solo sitzend 78,2 km/h bei 6400/min solo liegend 85,1 km/h bei 6370/min
Fahrwerk Druckguß-Zentralrohrrahmen, Federbasis hinten dreifach einstellbar, Radstand 1235 mm, Bereifung vorn 2,75—17, hinten 3,00—17, Abrollumfang 1,83 m, hydraulisch betätigte	Durchzugsvermögen im 3./4./5. Gang 30—40 km/h . . . 2,0/4,0/9,0 s	Tachometerabweichung Anzeige/effektiv 50/42—80/70 km/h Verbrauch: Mischung 1:50 Testverbrauch 3,4 Liter/100 km Preis: 4230 Mark Hersteller: Zündapp Werke GmbH, Anzingerstraße 1—3, 8000 München 80.

Unzureichendes Abblendlicht

Der wirkliche Wermutstropfen allerdings: Bei Touren über mehrere hundert Kilometer nimmt der Fahrer alsbald jede Gelegenheit wahr, auf den Fußrasten stehend sich aus dem Sattel zu erheben, womit jeder Sozios den ungetrübten Ausblick nach vorn verliert.

Für Heinz Kletzke ist die KS 80 Touring denn auch viel eher ein Modell „für gelegentliches Fahren am Stadtrand“. So gesehen ist die Touring für 4230 Mark — das verkleidete Schwestermodell kostet gleich viel — wirklich nur ein Fahrzeug für spezielle Ansprüche.

Erich Kahnt