

Im richtigen Rahmen

Die neue KS 80 Super soll nach der IFMA 1982 Star der Münchner Zündapp-Werke werden. Interessanteste Neuentwicklung: der Doppelschleifen-Rahmen mit Zentralfederbein.



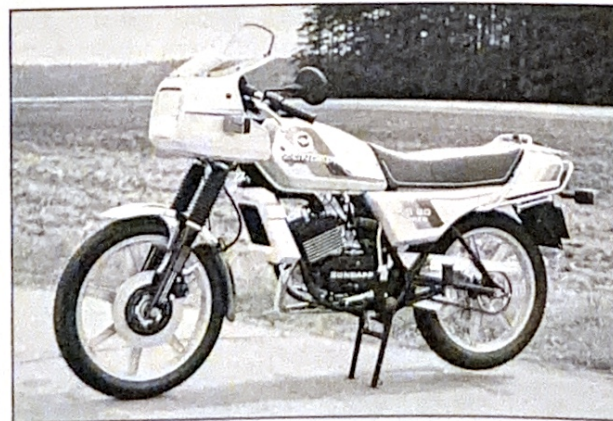
Jahrelang hielt Zündapp an seiner für die Marke typischen Rahmenkonstruktion fest. Danach bildete ein Druckgußstück aus legiertem Aluminium das Hauptrahmenteil, an das die beiden Rohr-Rahmenunterzüge einfach angeschraubt waren. Diese Konstruktion war zwar robust und verwindungssteif, beschränkte aber gleichzeitig durch ihre schwer abzuändernde Form neue Motorradkonzepte.

Jetzt löst, nicht zuletzt auch wegen des inzwischen teuer gewordenen Aluminiums, ein völlig neu entwickelter Rahmen aus Stahlrohr das Druckguß-Konzept ab. Den Hauptrahmen bildet ein 468 Millimeter langes, 60 Millimeter starkes Zentralrohr, an dessen vorderem Ende vom

Lenkkopf aus zwei Rohrschleifen unter dem Motor hindurchführen und wieder an das hintere Ende angeschweißt sind. Der Hilfsrahmen zur Auflage der Sitzbank und des Gepäckträgers ist angeschraubt.

Die Cantilever-Hinterradschwinge – ähnlich den Yamaha-Modellen – ist an zwei Knotenblechen verschraubt und in Sintermetallbuchsen gelagert. Sie wird über ein Zentralfederbein, das unter der Sitzbank fast waagrecht

liegt, gegen den Hauptrahmen abgestützt. Das Federbein ist in der Federvorspannung nach Abbau der Sitzbank (das geht schnell, mit zwei Handgriffen) fünffach vorzuspannen.



Neue Zündapp: Motorrad-Technik im Achtziger-Look

Der neue Rohrrahmen bietet viel Platz. „Im Druckgußrahmen“, so Entwicklungschef Karl-Heinz Menzl, „waren andere Luftfiltergehäuse oder etwa eine große Naßbatterie kaum unterzubringen. Im Rahmendreieck des Rohrrahmens können diese Teile spielend untergebracht werden.“

Die Zwölf-Volt-Batterie, neun Amperestunden stark, wird für die neue Lichtanlage der KS 80 Super nötig. Denn außer einem neuen Fahrwerk wurde dem Zündapp-Prunk-

Fotos: Jilg

Fahrbericht Zündapp KS 80 Super

stück auch eine starke Lichtmaschine im Motor spendiert, die kräftiges H4-Licht im Scheinwerfer ermöglicht.

Der 130 Watt-Generator stammt von Motoplat aus Spanien und ähnelt dem, den auch Hercules schon seit zwei Jahren verwendet. „Wir hätten natürlich auch gern Entsprechendes von Bosch ge-

nommen, doch können die Deutschen immer noch keinen passenden Stromlieferanten anbieten“, bedauert Menzl.

Bevor die Motoplat-Anlage jedoch zufriedenstellend arbeitete, war einige Entwicklungsarbeit nötig.

So mußte ein Weg gefunden werden, um die im Betrieb anfallende Wärmemenge der Lichtmaschine abzuführen. Zündapp löste das Problem mit einem Fächerrad auf dem

Generator. „Ohne Kühlung“, so Menzl, „treten an den Dioden Temperaturen um 130 Grad Celsius auf. Unser Gebläse senkt diese um zehn bis 20 Grad. Deswegen halten die Dioden.“ Zwei Öffnungen im linken Motorgehäusendeckel sorgen für Ein- und Austritt der Kühlluft.

Der Motor ist geringfügig in den Steuerzeiten überarbeitet und etwas kräftiger geworden. „Die 130 Watt-Lichtmaschine verbraucht“, wie Menzl erklärt, „etwa 0,2 Kilo-

watt. Das schluckt den Leistungszuwachs.“ Ansonsten blieben Motor und das klauengeschaltete Fünfganggetriebe unverändert.

KS 80 Super: Basis für Größeres

Die Zentralfederung hinten ermöglicht 110 Millimeter Federweg, gemessen an der Hinterachse. Das reicht zusammen mit den 150 Millimetern der vorderen Teleskopgabel mehr als genug für ausreichenden Komfort, zumal die Federung weich anspricht und nicht durchschlägt. Selbst mit zwei Personen bleibt immer noch genügend Restfederweg, um auf schlechteren Straßen noch angenehm zu reisen.

Große Reichweite verspricht der 14 Liter-Tank. Eine Tankpause wird nun erst nach rund 350 Kilometern fällig. Die Sitzbank ist lang genug, bequem gepolstert, könnte jedoch in der Basis noch zwei bis drei Zentimeter breiter sein. 300 Kilogramm Gesamtgewicht sind erlaubt; ein respektabler Wert für eine Achtziger. Da verbleiben rund 180 Kilogramm für Fahrer und Gepäck. Und um die Fuhre zuverlässig zum Stehen zu bringen, dient vorn eine Scheibenbremse mit 240 Millimetern Scheibendurchmesser und Bremszange von Brembo. Hinten hilft eine Trommelbremse mit 150 Millimetern Durchmesser.

Sämtliche Baugruppen sind an der neuen Zündapp KS 80 Super so kräftig dimensioniert, daß aus der Achtziger durchaus auch ein hubraum- und leistungsstärkeres Motorrad werden könnte. Sogar eine Enduro könnte auf Basis dieses Rahmens entstehen. Zündapp-Chef Dr. Dieter Neumeyer schließt ein Nachfolgemodell jedenfalls nicht aus: „Die KS 80 Super wäre doch die ideale Basis für ein Einsteiger-Motorrad.“

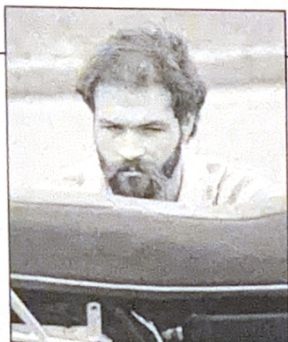
Frank-Albert Jllg

KOMMENTAR

Frank-Albert Jllg

Styling von Kaufleuten

Interessante Technik durch entsprechende Optik zu unterstreichen – diese Kunst will beherrscht sein.



Styling ist bekanntlich eine Geschmacksfrage. Und die Sache von Experten. Es muß ja nicht gleich Luigi Colani oder Sergio Pininfarina sein. Doch bei Zündapp wird seit eh und je selbst gemalt und modelliert. So auch an der KS 80 Super.

Auf die Frage, wer denn da für Styling verantwortlich zeichne, senkt sich der Blick auf Verkaufsstrategen, Marketingexperten und Vertriebsleiter. Und die begründen die beiden Chromflecken auf den Tankseiten sowie den wuchtigen Gepäckträger, an den zwar die schäbige Kunststoffpacktasche des Hauses paßt, nicht aber ein richtiger Satz kleiner Motorradkoffer, mit den Worten: „Das wollen die Händler und Kunden so.“ Ebenso wollen die Kaufleute serienmäßig einen M-Lenker anstelle eines komfortablen normalen Lenkers. Begründung: „Ein Verkaufsargument mehr.“ Daß Sitzhöhe und Anord-

nung der Fahrerfußrasten nicht dazu passen, oder daß das Lenkerende beim Rangieren langgewachsenen Jungs gelegentlich schmerzhaft gegen die Kniescheibe haut, ist egal. Auf die vielen Ecken und Kanten der Verkleidung, auf Seitendeckel und das Sitzbankheck angesprochen, fällt ihnen aber nichts ein. Genausowenig wie zu den blauen Dekorstreifen, die, wahllos auf Tank und Verkleidung geklebt, wohl die Ecken und Kanten zu Rundungen werden lassen sollen.

Sollte in diesem Fall die Kaschierung noch einigermaßen geglückt sein, muß während der Formung der Kühlerverkleidung wohl eine Zigarrenkiste Modell gestanden haben. Oder der Modellschreiner, mit dem Stylingauftrag des Urmodells von der Teppichetage aus beauftragt, hat – halbfertig – kurz vor Feierabend einfach Holzraspel und Säge fallen lassen. Offensichtlich zur

Zufriedenheit der Zündapp-Styling-Experten, denn das vor Ecken und Kanten strotzende Kunststoffstück paßt bestens zum restlichen Design-Mischmasch. Etwa so wie Champagner zu Bouletten. Schon einmal beauftragte Zündapp einen im Umgang mit Waschmaschinen und Metzgerwaagen erfahrenen Industrie-Designer, die Optik eines Geländemokicks und dessen Mofa-Ablegers ansprechend jugendlich zu gestalten. Der Designer befand ein paar feine Zacken auf Tank und Seitendeckel für richtig, worauf sich Marketingexperten genötigt sahen, die Sägezähne in ein übergroßes Haifischgebiß umzudesignen. Für die paar hunderttausend Mark, die damals die Haifischzähne gekostet haben, hätten jetzt Luigi Colani oder Sergio Pininfarina sicher für die neue KS 80 Super zumindest Anstöße zu einer attraktiveren Verpackung liefern können. □