



Fürs gleiche Geld gibt's eine Honda CX 500, die XT 550 von Yamaha und auch Suzukis GS 550 Katana. Für 4800 Mark kann der Kunde viel Technik kaufen: Vierzylinder-Aggregate mit zwei obenliegenden Nockenwellen, gestandene Tourer mit Kardanwelle, luftunterstützten Gabeln und Fahrwerke in allen Variationen.

Fürs gleiche Geld gibt's beim Münchner Zweiradhersteller Zündapp – eine Achtziger. Mit schlitzzesteuertem, mischungsgeschmiertem Zweitaktmotor, klauengeschaltetem Fünfganggetriebe und einem ganz neuen Monoshock-Fahrwerk. „Eine 80er mit Supertechnik“, preist der Zündapp-Werbetext die 80 Super an.

TECHNIK UND TEST

Test Zündapp KS 80 Super

Jugendfrei

Kunden ab 16 soll die Zündapp KS 80 Super ansprechen. Dafür ist die Maschine extrem teuer: knapp 4800 Mark. Ist sie diesen Preis wert?

Was ist neu an diesem Leichtkraftrad? Nach 26 Jahren Druckgußrahmen-Tradition wird die KS 80 Super jetzt von einem Doppelschleifen-Rohrrahmen zusammengehalten. Die Hinterradschwinge wandelte sich von der konventio-

nellen Bauart zur Aufhängung à la Cantilever.

Neu ist auch die elektrische Anlage mit 12 Volt Spannung und einer 130 Watt starken Lichtmaschine sowie der H4-Hauptscheinwerfer.

Ein alter Bekannter ist der Motor. Der wassergekühlte Einzylinder mit hartverchromter Zylinderlauffläche wurde lediglich einer geringfügigen Leistungskur unterzogen: Um den Antriebskraftverlust der stärkeren Lichtmaschine wettzumachen, verschärften die Zündapp-Techniker die Steuerzeiten des 78 cm³-Aggregats geringfügig. Äußerlich wurde nur der linke Seitendeckel des Kurbelgehäuses verändert, der jetzt einen Lufteinlaß zur Lichtmaschinenkühlung besitzt.

Die hinlänglich bekannten Qualitäten des 8,7 PS starken Drosselmotors blieben erhalten: Kraft und Laufruhe. Der Kaltstart ist problemlos, die Warmlaufphase kurz.

Zündapp KS 80 Super: Technische Daten und Meßwerte

Motor*

Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitze gesteuert, Bohrung x Hub 46 x 47 mm, Hubraum 79 cm³, Verdichtung 12,1, Nennleistung 6,4 kW (8,7 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 10,8 Nm (1,1 mkg) bei 5800/min, ein Bing-Vergaser, Ø 20 mm, kontaktlose Kondensatorzündung, Drehstromgenerator 130 W, Batterie 12 V/9 Ah, Mehrscheiben-Ölbaukupplung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Kickstarter, Sekundärtrieb über Rollenkette.

Prozent), zulässiges Gesamtgewicht 300 kg, Tankinhalt 15 Liter, davon 4 Liter Reserve.

Beschleunigung

0–30 km/h	2,2 s
0–40 km/h	2,7 s
0–50 km/h	4,4 s
0–60 km/h	6,7 s
0–70 km/h	9,6 s
0–100 km/h	21,7 s

Durchzugsvermögen

im 4. Gang	
40–50 km/h	3,7 s
50–60 km/h	2,4 s
60–70 km/h	3,2 s

Fahrwerk*

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel vorn, Federweg 150 mm, ein zentrales Federbein hinten, Federbasis fünfmal verstellbar, Federweg 110 mm, Radstand 1320 mm, Lenkkopfwinkel 63 Grad, Nachlauf 91 mm, Einscheibenbremse vorn, Ø 240 mm, Trommelbremse hinten, Ø 150 mm, Betätigung vorn/hinten hydraulisch/Gestänge, Bereifung vorn 2,75–17, hinten 3,00–17.

Höchstgeschwindigkeit

Zwei Personen	79 km/h bei 6550/min
solo sitzend	82 km/h bei 6800/min
solo liegend	92 km/h bei 7630/min
(Temperatur 7 Grad, kein Wind)	

Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv	
50/48, 87/82 km/h	

Nahfeldgeräuschmessung

bei 3000/min	84 dB(A)
--------------	----------

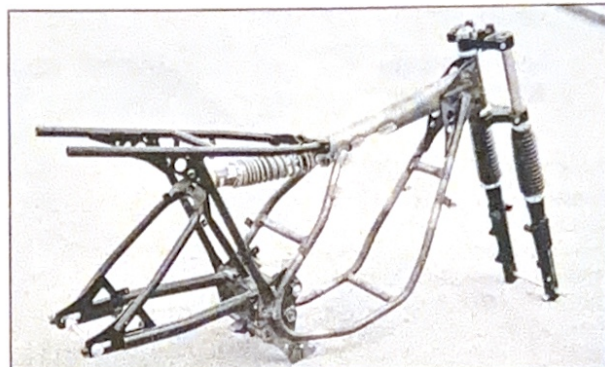
Verbrauch

Mischung 1:50	
Testverbrauch 3,9 Liter/100 km	

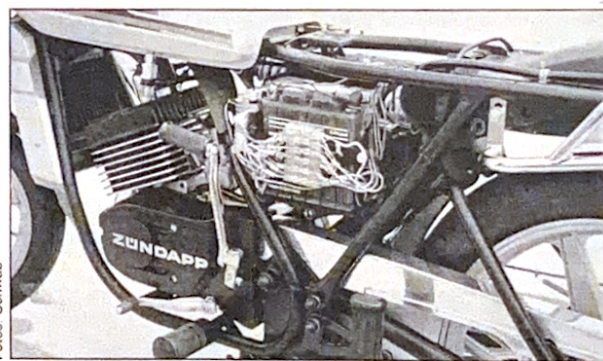
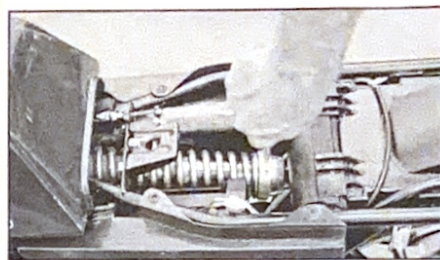
Preis: 4795 Mark

Abmessungen und Gewichte

Länge 1930 mm, Sitzhöhe 770 mm, nutzbare Sitzbanklänge 640 mm, Stahlrohrlenker 600 mm breit, Wendekreis 4440 mm, Gewicht vollgetankt 116 kg, davon vorn/hinten 53/63 kg (45,7/54,3



Oben: Das Rahmenheck ist angeschraubt, das Zentralfederbein stützt sich gegen das Rahmenrückgrat ab. Rechts: Mit einem Dorn kann die Federvorspannung fünfmal variiert werden. Unten: Im Rahmendreieck sitzt die große Batterie und das Luftfiltergehäuse



Fotos: Schwaben

* Herstellerangaben

Im Fahrbetrieb riegelt der Motor – getreu der gesetzlichen Vorschrift – bei 6000 Umdrehungen schlagartig ab. Bleibt ein nutzbarer Drehzahlbereich von 5000 bis 6000 Touren. Drunter quält sich der Motor kraftlos brummend. Schnell kommt der Wunsch nach einem eng abgestuften Sechsganggetriebe auf: Wer beim Fahren mit der Zündapp nicht genau in diesem Drehzahlbereich fährt, verliert viel Zeit. Auch die Bedienbarkeit der Schaltbox ist nicht das Nonplusultra. Die japanische Konkurrenz verwöhnt mit exakteren Schaltmechanismen.

Der flotte Fahrer schafft mit der KS 80 Super trotzdem sehr gute Beschleunigungen. In 9,6 Sekunden erreichen

Mann und Maschine die 70 km/h-Marke, die gesetzliche Höchstgeschwindigkeit steht nach 14 Sekunden an. Bei den MOTORRAD-Messungen lag die Höchstgeschwindigkeit bei gut 82 km/h. Dabei hat es der Motor nicht leicht: Das neue Zündapp-Modell bringt vollgetankt 116 Kilogramm auf die Waage.

Fahrwerk ohne Tadel

Neu ist das Fahrwerk: Doppelschleifen-Rohrrahmen, aus Stahlrohren zusammengeschweißte Cantilever-Schwinge hinten. Das ist für ein Traditionshaus wie Zündapp nahezu bahnbrechend. Vorn verrichtet eine ölgedämpfte Telegabel mit 150

Millimetern Federweg ihren Dienst, das Sebac-Zentralfederbein der Schwinge ist fünfmal verstellbar und ermöglicht 110 Millimeter Federweg, gemessen an der Hinterachse.

Um es vorwegzunehmen: Den Zündapp-Technikern gelang mit diesem Fahrwerk ein guter Wurf. Die Telegabel spricht sehr fein an und ist mit ihren 30 Millimeter dicken Standrohren ausreichend dimensioniert. Einen hervorragenden Eindruck macht die neukonstruierte Hinterradschwinge. Das sehr feine Ansprechverhalten – der eigentliche Vorteil des Zentralfederprinzips – macht sich im Fahrbetrieb angenehm bemerkbar. Selbst starke Unebenheiten schluckt das

Fahrwerk klaglos. Auch auf welliger Fahrbahn läßt sich die Zündapp exzellent durch die Kurven zirkeln, ohne daß irgendeine Fahrwerkunruhe aufkommt.

Zur hellen Freude trägt, dank des ideal liegenden M-Lenkers, die optimale Sitzposition bei. Schade nur, daß sich die Zündapp-Ingenieure immer noch nicht zu klappbaren Fahrerfußrasten entschließen konnten.

Getrübt wird der Fahrspaß mit der neuen Zündapp von den Bremsen. Die vordere Scheibe von Brembo mit 240 Millimetern Durchmesser verzögert zwar gut, doch dafür muß der Fahrer kräftig zugreifen. Schuld daran sind die asbestfreien Beläge. Die

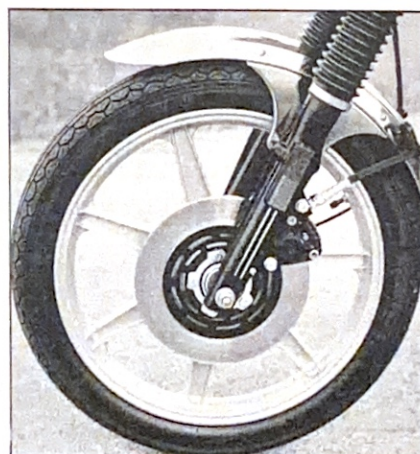
TECHNIK UND TEST

Test Zündapp KS 80 Super

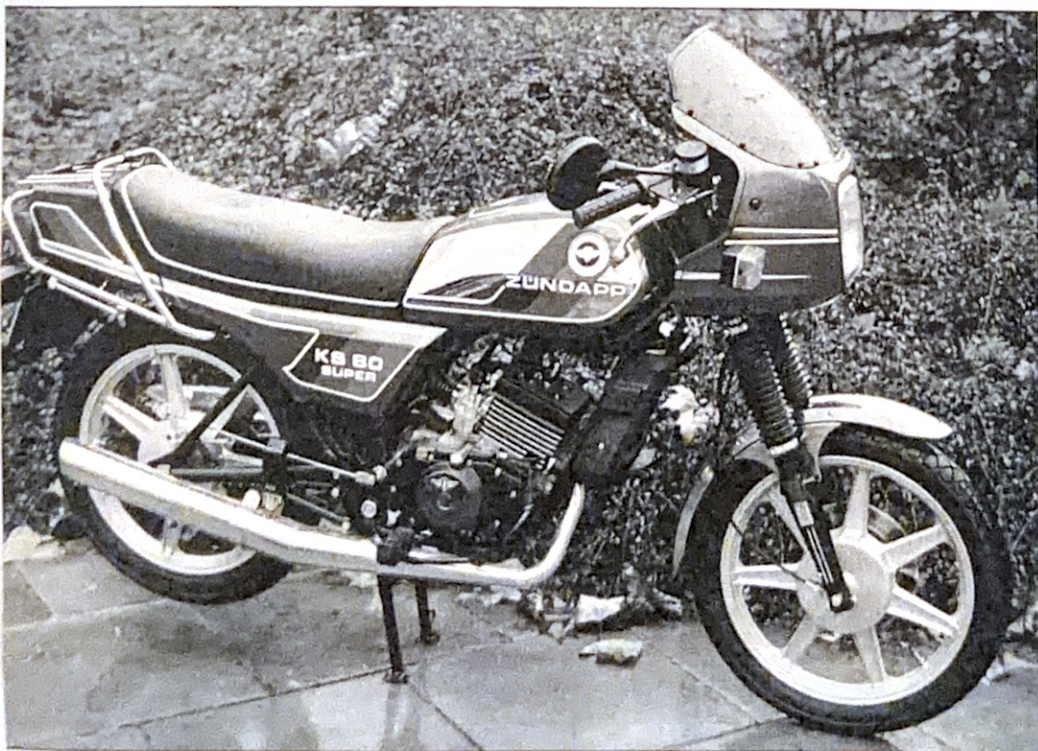
Reibklötze bremsen bei Nässe erstklassig und verzögerungsfrei ab, doch brauchen die Sintermetallstücke einen höheren Anpreßdruck. Die 150 Millimeter große Trommelbremse im Hinterrad ist nicht besser. Soll sie verzögern, muß vehement draufgetreten werden.

Vom besten, was in der Klasse der Leichtkrafträder geboten wird, ist die Beleuchtungsanlage. Der H4-Frontscheinwerfer leuchtet die Fahrbahn hell aus. Auch bei Standgas steht der Fahrer nicht wie sonst üblich im Dunkeln. Denn dann übernimmt die im Rahmen-dreieck untergebrachte 9 Ah/12 V-Batterie die Versorgung der Halogenlampe.

Absolut mustergültig ist auch die Instrumentierung hinter der serienmäßigen Halbschalenverkleidung. Tacho und Drehzahlmesser von VDO zeigen ruhig und genau an.



Oben: Die Instrumente zeigen genau an, die Blinkkontrollleuchte ist zwischen Tacho und Drehzahlmesser günstig platziert. Links: Bremsbremse mit guter Dosierung und Wirkung. Unten: komfortable Sitzbank



Die vorbildlich gestaltete Instrumentenkonsole enthält zudem Kontrollleuchten für Blinker, Licht, Kühlwassertemperatur und Leerlauf. Erfreulich, weil nicht selbstverständlich: Die Signallämpchen leuchten hell genug, um auch am Tag erkannt zu werden.

Ähnliches Lob verdienen auch die griffgünstigen und übersichtlichen Armaturen.

Sicher bietet die Zündapp in vielen Punkten mehr als die Konkurrenz. Einer davon ist die hervorragende Verarbeitung, die sich unter der hausbäckenen Optik verbirgt. Die Lackierung ist allererster Güte; Elektrik und Züge sind sauber verlegt, das vordere Schutzblech besteht aus Edelstahl, saubere Schweißnähte und Detaillösungen lassen die Sorgfalt der Münchner Zweiradbauer erkennen. Das geht hin bis zum umfangreichen Werkzeug samt Luftpumpe, dem stabilen Koffer- und Gepäckträger sowie der Diebstahlsicherung per Stahlseil am Hinterrad. Die Sitzbank ist in Polsterung und Größe vorbildlich.

Nicht selbstverständlich in dieser Klasse ist auch der 15 Liter große Tank. Beim gemessenen Verbrauch von 3,9 Litern (Zweitaktmischung 1:50) auf 100 Kilometer sind damit fast 400 Kilometer Reichweite drin.

Für eine Achtziger nicht schlecht, die KS 80 Super, aber auch für den Preis? Zündapp-Sprecher Helmut Frielingdorf: „Die Preise der Japaner kann kein europäischer Hersteller unterbieten.“

Stimmt. So bleibt die Tatsache, daß es schon für fast 2000 Mark weniger andere Leichtkrafträder gibt.

Was die preiswerteren dafür nicht bieten, ist der hohe Wiederverkaufswert, mit dem die Zündapp-Modelle bislang ihre Besitzer belohnten.

Thomas B. Herwig