

MOTORRAD EXTRABLATT

Achtziger



**Vergleichstest: Honda MBX 80, Hercules RX 9,
KTM 80 PL, Zündapp KS 80 Super • Umrüstsatz:
Honda mit 113 cm³ • Die Renner von früher:
Benelli und Morini 50 gegen Kreidler 50**

Die Marktlage

Auf ins dritte Jahr

Ein kräftiger Motor, ein stabiler Rahmen und konditionsstarke Federbeine fördern die Lust, mit einer 80er Enduro im Gelände Geschicklichkeit zu üben, die auch der Sicherheit auf der Straße zugute kommt.

Motor des unerwartet guten Zuspruchs, den die Leichtkrafträder seit ihrer Einführung im Jahr 1981 fanden, waren ohne Zweifel die günstigen Versicherungsprämien. Mit mehr als 200 000 Neuzulassungen in diesen beiden Jahren erreichten die Leichtkrafträder fast die Zahl der in diesem Zeitpunkt verkauften ausgewachsenen Motorräder. Und auch fürs dritte Jahr erwarten zumindest die deutschen Hersteller trotz verdoppelter Versicherungsprämien die Fortsetzung des Verkaufstrends.

Den Löwenanteil am Leichtkraftrad-Markt hält allerdings Honda (36,5 Prozent), vor allem wegen günstiger Preise und attraktiver Modelle, die immer ein wenig früher beim Händler standen als die der Konkurrenz. Yamaha besitzt rund 15 Prozent Marktanteil. Für die europäischen Hersteller, die sich etwas zaghaft ins Geschäft mischten, blieben nur bescheidenere Anteile: Zündapp rund elf, Hercules rund acht Prozent. Richtig freuen konnte sich nur die Firma Vespa, deren Roller P 80 X stolze zwölf Prozent Marktanteil eroberte.

Der unverhoffte Roller-Erfolg zeigte Wirkung: 1983 bekommt das italienische Original Konkurrenz. Hercules verkauft den von Yamaha gebauten Roller City CV 80, Honda konkurrenziert mit dem Lead, und Puch kooperiert mit Suzuki und vertreibt unter den grün-weißen Farben das Modell Lido 80 der Japaner.

Die rege Nachfrage nach Enduro-Leichtkrafträdern bewog sogar die deutschen Hersteller Zündapp und Hercules, die sich bis vor kurzem noch beharrlich gegen einen solchen Typ wehrten, zu einer Wende auf der Hinterhand: Jetzt bauen beide eine. □

Foto: Andreas Jüg





MOTORRAD

EXTRA BLATT

**Vier Leichtkraftträder
im Vergleich**

Mopeds in der Mauser

Leichtkraftträder
mausern sich zu
ordentlichen kleinen
Motorrädern.
MOTORRAD testete
die vier kräftigsten
Achtziger mit wasser-
geköhlten Motoren.

Eine neue Generation von Leichtkraftträdern steht in diesem Jahr in den Schaufenstern der Händler. Die Achtziger haben sich, gut zwei Jahre nach ihrer Premiere, vom aufgepöppelten Mokick oder Kleinkraftrad zum technisch anspruchsvollen, fast vollwertigen Motorrad gemausert.

Hercules krepelte dazu nicht nur das Styling der Vorgängermodelle völlig um, sondern kümmerte sich auch massiv um ein kräftigeres Fahrwerk. Einen ähnlichen Entschluß faßte auch die österreichische Firma KTM. Zündapp schließlich änderte für das neue Modell nicht nur die Optik. Auch hier wurde in eine neue Fahrwerkskonstruktion einiges investiert.

Nicht weniger intensiv wurde Motorenforschung betrieben, um im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften das Einzylinder-Zweitakttriebwerk optimal zu präparieren. Denn ►





Traumhaft sicheres KS 80 Super-Fahrwerk und gute Reifen.
Nur die Fahrerfußrasten sollten noch klappbar sein



Die KTM 80 PL setzt in Linkskurven schon mit einer Person viel zu früh mit dem Hauptständer-Ausleger auf. Geschlossener Kettenkasten rechts



Starke Schräglagen sind auch mit der Honda MBX kein Problem. Nur die Reifenhaftung setzt das Limit. Trotz Zwölf-Volt-Anlage nur schwaches Licht

Vier Leichtkrafträder im Vergleich

schließlich zählt bei Achtzigern jedes PS-Zehntel. Wasserkühlung von Zylinder und Zylinderkopf ist längst nicht mehr nur ein Verkaufsargument, sondern zur Dämmung der Motorlaufgeräusche unumgänglicher Bestandteil leistungsstarker Motoren.

Freilich darf der Kunde trotzdem nicht alle Zahlen glauben, die da in Prospekten unter der Rubrik Motorleistung gedruckt sind. Hier wird kräftig übertrieben. Marktführer Honda klotzt mit 9,5 PS starkem MBX-Antrieb, die Sachs Motoren in der Hercules RX 9 und der KTM 80 PL sollen immerhin deren neun leisten. Zündapp preist nur 8,7 PS an. Der Bosch-Rollenprüfstand deckte die Schummelei auf: An der MBX 80 blieben nur acht PS übrig, 16 Prozent weniger als versprochen. Nicht ganz so kräftig zeigten sich auch die Sachs Motoren. In der RX 9 ziehen effektiv 8,1 PS vorwärts, 7,4 PS gar nur in der KTM 80 PL. Ehrlich gibt sich nur Zündapp: Die PS der Testmaschine stimmten mit der Papierform überein.

Obwohl tatsächlich nur wenig Leistungsunterschiede zwischen den vier Testkandidaten meßbar sind, zeigen sie im Fahrbetrieb deutliche Unterschiede in einzelnen Meßbereichen. Den besten Durchzug von 40 bis 70 km/h im vorletzten Gang bietet die Honda, während die Zündapp am besten aus dem Stand auf 70 km/h beschleunigt. Zudem dreht der Honda-Motor bei Höchstgeschwindigkeit gut 1000 Umdrehungen pro Minute höher als etwa die Sachs-Aggregate.

Verantwortlich dafür sind die Leistungskurven der Motoren und die darauf abgestimmten Getriebe- und Sekundärübersetzungsstufen. Laut Sachs- und Zündapp-Kurve fällt bei diesen Motoren die Maximalleistung bei etwa 6000/min an. Die Getriebeübersetzung im fünften Gang sowie die Sekundärübersetzung wurde dann so gewählt, daß bei der gesetzlich erlaubten Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h bei aufrecht sitzendem Fahrer der Motor nur wenig über 6000/min dreht. Den Achtziger-Piloten steht also immer die volle Leistung und das maximale Drehmoment zur Verfügung.

Die Honda-Ingenieure wähl-

ten einen anderen Weg, den Leichtkraftrad-Fans flottes Vergnügen auf der MBX zu bescheren. Der Motor erreicht zwar vorschriftsmäßig seine Höchstleistung rechtzeitig vor 6000/min, danach fällt er kurz ab, um bei etwa 8000/min noch einmal auf gut sieben PS anzusteigen. Die Getriebeübersetzung im

sechsten Gang und das Sekundärübersetzungsverhältnis ist dann so gewählt, daß die Höchstgeschwindigkeit ungefähr am Punkt dieser zweiten Leistungsspitze erreicht wird. Der MBX-Motor dreht folglich bei vergleichbaren Geschwindigkeiten höher als seine Konkurrenz. Knapp 90 km/h zeigt der Tacho, rund >

Die Hercules RX 9 wirkt in Kurven etwas nervös. Erst nach Gewöhnung lassen sich Biegungen sauber durchfahren





Vier Leichtkrafträder im Vergleich

9000/min der Drehzahlmesser daneben.

Diese raffiniert gelungene Motor- und Getriebestufung garantiert beste Durchzugswerte, läßt den Motor ungeheuer spritzig und kräftig wirken und ermöglicht – im Gegensatz zur Konkurrenz – schaltfaules Fahren. Schon ab 40 km/h kann im sechsten Gang beschleunigt werden. Beim Beschleunigungsvergleich hat der MBX-Fahrer dagegen das Nachsehen, die häufige Schaltarbeit auf den ersten Metern kostet Zeit: Bis zur 70 km/h-Marke muß zweimal mehr geschaltet werden.

Leichte Steigungen nimmt die MBX dank der kurzen Gesamtübersetzung noch im sechsten Gang. Kurz bevor die Nadel des Tourenzählers dann auf etwa 7500/min fällt, sollte heruntergeschaltet werden, um den Motor wieder im zweiten Leistungsbereich bei gut 8000/min zu halten. Wenn die Steigung aus dem Stand oder aus geringer Anfangsgeschwindigkeit erklimmen werden muß, empfiehlt sich dagegen frühes Hochschalten. So oder so: An der MBX ist der Drehzahlmesser der wichtigste Bestandteil im Cockpit.

Im Vergleich zum Honda-Motor wirkt die Leistungscharakteristik der Sachs- und Zündapp-Motoren sehr spitz.

Schon zum Anfahren mit nur einer Person braucht der Zündapp-Motor mindestens 5000/min. Darunter legt er nur zögernd los, um dann bei

ebendieser unteren Grenze schlagartig zuzupacken. In den unteren Gängen dreht der Motor spielend über die 8000/min-Marke, 500 Umdrehungen später ist dann aber Schluß. Eine höhere Drehzahl erreicht der Motor selbst am langen Gefälle und unter zusammengeklapptem Fahrer nicht.

Ähnliche Leistungscharakteristik zeigen die Sachsmotoren, wobei jedoch vor allem jener in der RX 9 schon etwa 1000 Umdrehungen früher verwertbare Leistung abgibt und mit steigender Drehzahl gleichmäßiger entwickelt als das Zündapp-Triebwerk. Als Schaltpunkte beim Hoch-

schalten sollten etwa 6500/min gewählt werden. An Gefällstrecken drehen die Sachsmotoren genauso fein oben hinaus und erfreuen mit Geschwindigkeiten sogar jenseits der 100 km/h-Marke.

An Steigungen lassen die Sachs- und Zündapp-Motoren eigentlich nur in einem Punkt zu wünschen übrig: Ein sechster Gang muß her. Obwohl die Aggregate in bezug auf Leistung und Drehmoment einen Vergleich nicht scheuen müssen, sieht die Fahrpraxis anders aus. Die fünf Gangstufen müssen größere Spannen haben als etwa jene sechs im Honda-Getriebe. RX 9-, KTM 80 PL- und

Technische Daten und Meßwerte

		Hercules RX 9	Honda MBX 80	KTM 80 PL	Zündapp KS 80 Super
Motor		Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor			
Bohrung x Hub	mm	46 x 48	49,5 x 41,5	46 x 48	46 x 47
Verdichtung		10	7,3	10	12,1
Leistung	kW (PS) bei 1/min	6,6 (9)/6000	7 (9,5)/5750	6,6 (9)/6000	6,4 (8,7)/6000
Max. Drehm.	Nm (mkp) bei 1/min	10,5 (1,05)/6000	11,7 (1,2)/5500	10,5 (1,05)/6000	10,8 (1,1)/5800
Primär-/Sekundärübersetzung		2,68/2,93	4,117/2,533	2,68/2,86	3,294/2,437
Getriebebestufen		4,6/2,73/1,85/ 1,39/1,154	3,545/2,34/1,72/ 1,38/1,17/1,04	4,6/2,73/1,85/ 1,39/1,154	3,82/2,31/1,65/ 1,3/1,12
Lichtmaschinenleistung	W	130	90	130	130
Batterie	V/Ah	12/5	12/3	12/5	12/9
Rahmenbauart		Zentralrohr- rahmen mit zwei Unterzügen	Kombinierter Preßstahl-/Rohr- rahmen mit zwei Unterzügen	Zentralrohr- rahmen mit zwei Unterzügen	Doppelschleifen- rahmen
Radstand	mm	1240	1250	1355	1320
Federweg vorn	mm	140	115	140	150
Federweg hinten	mm	100	85	110	110
Bremse vorn, Ø	mm	Scheibe, 220	Scheibe, 220	Scheibe, 245	Scheibe, 240
Bremse hinten, Ø	mm	Trommel, 140	Trommel, 110	Scheibe, 245	Trommel, 150
Bereifung vorn		2,75-17	2,75-18	2 1/2-17	2,75-17
Bereifung hinten		3,00-17	3,00-18	2,75-17	3,00-17
Länge	mm	1915	1980	1980	1930
Sitzhöhe	mm	750	760	775	770
Lenkerbreite	mm	670	640	650	600
Tankinhalt/Reserve	Liter	15/1,5	12/1	12/1,5	15/3
Leergewicht/zul. Gesamtgew.	kg	113/300	99/271	111/270	116/300
Beschleunigung					
0-50 km/h	s	5,0	4,8	4,8	4,4
0-70 km/h	s	9,8	10,6	10,3	9,6
0-400 m	s	22,1	22,1	22,0	21,7
Durchzugsvermögen im vorletzten Gang					
40-70 km/h	s	8,4	7,9	9,2	9,3
Höchstgeschwindigkeit					
solo sitzend km/h	1/min	85/6990	85/8090	82/6790	82/6800
solo liegend km/h	1/min	94/7750	91/8670	91/7530	93/7710
zwei Personen km/h	1/min	84/6880	79/7530	79/6540	79/6550
Tachometerabweichung					
Anzeige/effektiv	km/h	50/43	50/47	50/48	50/48
Verbrauch	Liter/100 km	3,4	4,6	3,5	3,8
Preis	Mark	4550	3488	4455	4795



KS 80-Fahrern passiert es daher öfter, daß die vierte Stufe im Getriebe zwar ordentlich zieht, im fünften Gang der Motor jedoch nur noch mühselig Schub erzeugt, weil der Getriebesprung zwischen diesen beiden Gängen zu groß ist und die Drehzahl zu weit abfällt. Dank des eng gestuften Sechsganggetriebes zieht die Honda in diesem Fall glatt vorbei.

In Sachen Schaltung brauchen sich Sachs-Fahrer nicht länger über herauspringende Gänge zu ärgern. Der gefederte Ziehkeil-Schaltautomat arretiert die jeweiligen Zahnräder exakt und sicher. Im Vergleich zum klauengeschalteten Honda-Getriebe sind im wesentlichen nur die Schaltwege zu lang. Auch bei der Zündapp könnten die Wege noch kürzer sein. Den hohen japanischen Standard aber haben die Münchener Getriebebauer dennoch nahezu erreicht.

Im Fahrwerkbau bewiesen die Ingenieure dort sogar eine glücklichere Hand als etwa die Kollegen von Honda. Mit der Zündapp KS 80 Super lassen sich alle Arten von Kurven perfekt und sauber durchfahren, Lenkkopfwinkel und Nachlauf harmonisieren am besten. Hinzu kommen sehr wirkungsvolle Federelemente vorn und hinten mit weichem Ansprechverhalten, wirkungsvoller Federung und Dämpfung.

Die Hercules RX 9 wirkt bei Kurvenfahrten dagegen unruhig in der Vorderpartie. Häufig muß der Kurvenradius korrigiert werden. Ähnlich wie Zündapp wirken auch die MBX und die KTM 80 PL, wobei in diesen beiden Fällen wohl noch die gegenüber der RX 9 angenehmere Lenkerform sicheres Fahrgefühl vermittelt. Denn der M-förmige Lenker der Hercules er- ➤

Bestens: H4-Licht aus den Scheinwerfern bei Hercules, KTM und Zündapp



Guter Sitzkomfort auch für den zweiten Passagier auf der Zündapp KS 80 durch bequeme Sitzbank und Fußrasten-Anordnung

Vier Leichtkrafträder im Vergleich

zwingt eine ergonomisch ungünstige Armhaltung, was sich bei Kurvenfahrten eher nachteilig auswirkt.

Auch die Zündapp hat einen M-Lenker, doch passen hier Griffhöhe und Krüpfung besser zur Sitzposition. Freilich zwingt das Rohrstück ähnlich wie an der Hercules größeren Fahrern eine auf Dauer unbe-

queme, weil stark gekrümmte Rückenhaltung auf. Doch glücklicherweise haben Hercules und Zündapp bequemere Lenker (jener der K 80 paßt auf die KS 80 Super) homologieren lassen. Es kann also bedenkenlos umgerüstet werden.

Mit bequem gebogenen Lenkern wäre am Sitzkomfort der Hercules und Zündapp nichts mehr auszusetzen. Dann wären Sitzhöhe, Fußrasten-Position und Form der Sitzbank im besten Einklang. Auf der

KTM sitzt sich's auf längeren Strecken nur deswegen weniger komfortabel, weil die Bank zu schmal geraten ist. Auf der Honda kommt wegen der weichen Polsterung und der schmalen, gewölbten Sitzfläche ein ähnlich schmerzhaftes Gefühl im Hinterteil auf.

Wird die Wegstrecke dann noch holprig, wirkt die MBX 80 ausgesprochen unbequem. Der Fahrer fühlt sich buchstäblich verschaukelt. Die gelegentlich schon im So-

lobetrieb durchschlagende Feder des Zentralfederbeins könnte noch toleriert werden, wäre wenigstens die Dämpfung wirkungsvoll. Doch davon kann keine Rede sein. Auf der Holperstrecke war es mitunter gar unmöglich, auf der Sitzbank sitzen zu bleiben. Ein neues Federbein brachte wenig Verbesserung: Statt 20 Zentimeter wurde der Tester nur noch deren zehn aus dem Sattel katapultiert. Im Einzeltest (MOTORRAD 20/1982) wies eine andere MBX die Schwäche nicht auf. ▶



Entspanntes Fahren ist auch auf der Hercules RX 9 möglich. Bequeme Sitzbank und günstige Fußrasten-Position. Schlechte Lenkerform



Wegen zu hoher Fußrasten wird die Tour für den Honda MBX-Beifahrer zur verkrampften Tortur. Sitzbank für zwei zu kurz



Ergonomisch günstige Sitzposition auf der KTM 80 PL. Komfort-Abstriche wegen zu schmaler und für zwei zu kurzer Sitzbank

Vier Leichtkrafträder im Vergleich

Wie gut ein Zentralfederbein funktionieren kann, beweisen KTM und Zündapp. Wobei die Feder im KS 80 Super-Federbein sogar noch fünffach vorgespannt werden kann; ein Pluspunkt gegenüber der KTM. Kaum schlechter die konventionelle Hinterradfederung der RX 9, wobei die Federn der Paioli-Federbeine

ruhig weicher ansprechen könnten. Die Dämpfung paßt sehr gut dazu; sportlich straff ist die beste Charakterisierung.

Mangelnde Bodenfreiheit in Schräglage war bisher ein Sicherheitsrisiko heimischer Leichtkrafträder. Seit jedoch an der RX 9 die Fahrerfußrasten etwas höher und klappbar angebracht sind und der Hauptständer höher hängt, lassen sich auch große Schräglagen problemlos

meistern. Gelegentlich setzt – hauptsächlich bei voller Beladung – in Linkskurven der Ständerdorn auf. KTM 80 PL-Fahrer werden noch schneller zur Säge greifen und den Ständerdorn kappen. Auf der Zündapp finden selbst Könner genügend Freiraum für Schräglagen, allenfalls mit zwei Personen kratzt mal der Auspuff rechts.

Zum Zündapp-Fahrwerk gesellt sich eine gut dosierbare, wirkungsvolle Vorderrad-

bremse. Die besitzt allerdings zwei Schönheitsfehler: Bei leichter Verzögerung quietscht die Brembo-Anlage markerschütternd, und man muß schon kräftig zulangen, um zu verzögern.

Ideal wäre eine Mischung zwischen Honda- und Zündapp-Vorderradbremse. Die hydraulisch betätigte Scheibe hinten in der KTM ist technischer Luxus. Nicht minder wirkungsvoll arbeitet die Trommelbremse der Hercu-

Fast optimal: Mit der Vorderradbremse der Honda MBX (Bild) und der Zündapp lassen sich spektakuläre Bremsmanöver provozieren und gute Verzögerungswerte erreichen



Sturz- und Verschleißteile

	Hercules RX 9	Honda MBX 80	KTM 80 PL	Zündapp KS 80 Super
Sturzteile				
Lanker	72,00	35,00	30,50	70,06
Hauptbremszylinder mit Hebel	92,06	174,00	123,20	123,17
Blinker komplett	11,50	20,80	5,35	13,00
Scheinwerfer komplett	99,00	69,00	111,90	115,27
Cockpitverkleidung	215,00	212,00	107,10	193,25
Ruckspiegel	13,90	14,00	10,10	26,67
Kupplungshebel	27,30	10,50	14,10	13,22
Tachometer	80,00	87,00	72,90	138,73
Drehzahlmesser	167,00	87,00	178,00	198,32
Gabelständerrohr	65,20	83,30	60,90	57,07
Tank	230,50	337,00	210,00	381,94
Auspuffanlage	155,00	175,00	158,60	322,05
Rücklichtglas	16,80	18,50	19,25	15,85
Summe	1245,26	1323,10	1099,60	1997,58
Verschleißteile				
Bremsbeläge vorn	20,00	52,60	19,80	19,77
Tachometerseile	5,70	9,70	4,20	7,88
Gaszug	6,50	17,80	9,45	10,06
Kupplungszug	7,80	12,80	9,10	13,00
Kolben komplett mit Ringen	71,00	40,20	80,25	51,37
Kettenritzel vorn	10,70	9,50	14,90	22,49
Kettenrad hinten	19,50	27,00	28,20	27,57
Kette	26,25	26,30	28,80	33,71
Summe	187,45	125,90	189,70	125,45

les. Die vordere KTM-Bremse ist nur mit sehr langen Fingern einigermaßen gut zu dosieren. Der Bremshebelweg sollte länger sein. Außerdem begleitet starkes Rubbeln die Verzögerung. Die Hercules-Anlage vorn war zum Testbeginn nur mit hoher Handkraft zu annehmbarer Leistung zu zwingen. Mit einem neuen Bremskolben, der jetzt in den Serienbau einfließt, waren kürzere Bremswege bei gleichzeitig geringerer Handkraft möglich.

Auf langen Strecken machen sich die großen Kraftstoffbehälter der Hercules und Zündapp positiv bemerkbar. Jeweils 15 Liter Vorrat reichen spielend für gut 400 Kilometer Vollgasfahrt. Sachs kann sich dabei mit dem Prädikat des sparsamsten Motors schmücken. 3,4 Liter Verbrauch (3,5 Liter für die KTM) pro 100 Kilometer schonen

Sieger nach Punkten: Zündapp KS 80 Super

	Hercules RX 9	Honda MBX 80	KTM 80 PL	Zündapp KS 80 Super
Leistungscharakteristik	8	10	8	9
Beschleunigung	9	8	8	10
Höchstgeschwindigkeit	10	9	9	10
Durchzug	9	10	8	8
Getriebschaltung	8	9	8	9
Getriebebestufung	8	10	8	9
Geräusentwicklung	8	8	8	9
Federung/Dämpf. vorn	10	9	10	10
Federung/Dämpf. hinten	8	5	8	9
Bremse vorn	8	9	7	9
Bremse hinten	9	9	9	9
Fahrstabilität	7	9	9	10
Sitzkomfort	8	8	9	10
Bedienungselemente	9	10	8	9
Vibrationen	7	10	7	10
Verbrauch	10	6	10	9
Sturz- u. Verschleißteile	9	8	10	6
Summe	145	147	144	155
Platz	3	2	4	1

den Geldbeutel. Höher werden die Betriebskosten der MBX durch den hohen Kraftstoffverbrauch: 4,6 Liter pro 100 Kilometer. Wer 10 000 Kilometer jährlich fährt, muß rund 200 Mark für Kraftstoff und Öl mehr berappen.

Mit zwei Personen läßt es sich auf der Zündapp sehr komfortabel reisen, auch auf der Hercules RX 9 sitzen übergroße Leichtkraftradler noch nach Stunden bequem. Die Soziusanteile der Sitzbänke sind ausreichend bemessen und die Fußrasten für die Hinterbänker nicht zu hoch angeordnet. An der KTM 80 PL stört hauptsächlich die geringe nutzbare Sitzbanklänge, deren hochgezogenes Heckteil dem Hintermann zudem noch kräftig auf das Steißbein drückt.

Ähnliche Sitzprobleme haben Honda MBX 80-Beifahrer mit der für zwei ausgewachsene Personen zu kurzen Bank. Zudem sind hier die Soziusfußrasten so hoch angeschraubt, daß die Unterschenkel stark angewinkelt werden müssen und so auf Dauer zu Verkrampfungen führen können.

In puncto Ausstattung steht die Honda MBX 80 im Vergleich zur Konkurrenz etwas dürftig da. Hercules, KTM und Zündapp bieten ihre Topmodelle durchweg mit kräftigem H4-Scheinwerfer an. Ein großer Gepäckträger mit Federklappe oder Spannband ist ebenso selbstverständlich. Hercules hält sogar noch qualitativ hochwertige, abschließbare Kunststoffkoffer und eine Vollverkleidung als Zubehör parat.

So bleibt für die Achtziger-Käufer 1983 eigentlich nicht mehr die Frage, welches Leichtkraftrad am meisten Motorrad fürs Geld bietet. Die Leichtkrafträder Jahrgang 1983 sind alle richtige kleine Motorräder geworden. Das ausgewogenste Modell ist dabei zweifelsohne die Zündapp KS 80 Super. Sie trägt ihren Namen zu Recht.

Frank-Albert Jllg

Honda MBX: statt 9,5 nur acht PS

Den kräftigsten Motor im Test-Quartett hat die Zündapp KS 80 Super. Unterhalb 5000/min wirkt der Motor wegen der langen Gesamtübersetzung im Fahrbetrieb jedoch recht kraftlos. Sehr gut abgestimmt ist der Honda MBX-Motor. Effektiv leistet er zwar nur acht PS, doch steigt die Leistungskurve kurz vor 8000/min noch einmal auf knapp 7,5 PS an. Dementsprechend wurde die Gesamtübersetzung gewählt, so daß der Motor auf ebener Strecke etwas mehr als 8000/min dreht und auch bei kräftigen Steigungen (wo die Drehzahl abfällt) noch genügend Leistungsreserven besitzt.

