

Spätlese

Spät, fast schon zu spät bringt Zündapp eine Enduro auf den Achtziger-Markt. Die Konkurrenten waren schneller.



Bei Zündapp in München, so scheint's, herrscht verkehrte Welt. Denn zu Zeiten der großen Sporterfolge – die Zündapp-Werksteams galten jahrelang als Abonnementsieger in Sachen Geländesport – kam in der Münchener Chefetage niemand auf die Idee, diese Erfolge kommerziell auszuschlachten und konkurrenzfähige Enduros zu bauen.

Ausgerechnet jetzt, zu dem Zeitpunkt, da Zündapp werkseitig aus dem Endurosport

ausgestiegen ist und sich im Straßenrennsport bei den Achtzigern Tantiemen erfahren will, rollen in den Münchener Montagehallen die ersten Enduro-Leichtkrafträder vom Band.

Doch der Arbeitsbereich der Zündapp-Werker beschränkt sich auf Altbekanntes. Denn im Stammwerk werden lediglich luftgekühlte Motoren eigener Produktion, aus dem Straßenmodell K 80 stammend, in ein komplett angeliefertes Fahrwerk eingebaut.

Da die Herstellung des neuen Modells im eigenen Hause eine Erweiterung der Produktionsanlagen erfordert hätte und mit hohen Kosten verbunden gewesen wäre, läßt Zündapp kurzerhand die kompletten Fahrwerke bei der Firma Aprilia in Italien bauen.

Die Entwicklung jedoch wurde von den beiden Zweiradherstellern gemeinsam betrieben. Sowohl das Know-how der Italiener in Sachen Moto Cross als auch die langjährige Erfah-

Klettern ist ihre Spezialität: Zündapp SX 80

rung der Bayern auf dem Geländesportsektor sollten dem Projekt zugute kommen.

Trotzdem wurde auf Straßentauglichkeit großer Wert gelegt. „Denn“, so Dieter Kramer aus der Zündapp-Versuchsabteilung, „dieses Motorrad soll den optimalen Kompromiß zwischen Gelände- und Straßentauglichkeit darstellen.“

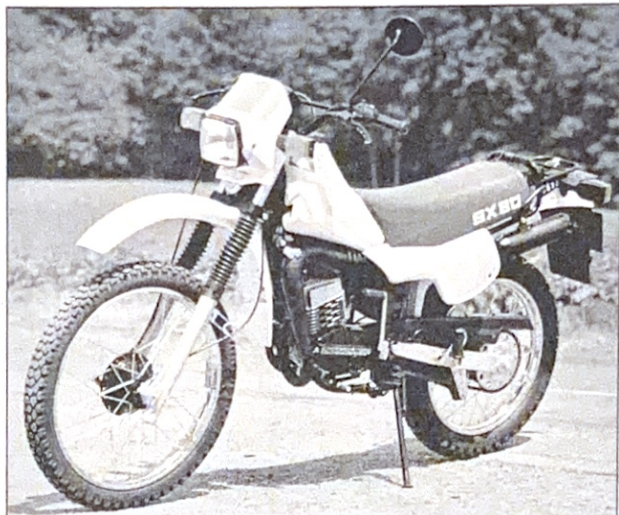
Die Herren Ingenieure haben ihre Sache gut gemacht. Das Fahrwerk jedenfalls setzt in dieser Klasse neue Maßstäbe.

Bei den Probefahrten rund um München hinterließ die Enduro einen nachhaltig positiven Eindruck. So verfügt die Zündapp über perfekt abgestimmte Feder- und Dämpfungselemente. Die, der Verwindungssteifigkeit halber, in sehr großzügig dimensionierte Brücken geklemmte Gabel spricht sehr feinfühlig an und hält auch größte Schläge und Stöße weitgehend vom Fahrer fern.

Ein Zentralfederbein, aus der Produktion der italienischen Firma Sebac stammend, stützt das Rahmenheck via Umlenkhebel gegen eine Kastenschwinge ab. Diese Hebeleien sind zwar aus Blechteilen gestanzt, in puncto Anlenkung aber kann das System seine Verwandtschaft zum Honda-Einfall Pro Link nicht ganz verleugnen.

Um den Komfortansprüchen des Fahrers, gegebenenfalls auch des Beifahrers, gerecht zu werden, kann die Feder am Solo-Dämpfer je nach Bedarf vorgespannt werden. Ist per Einstellhorn die richtige der fünf Stufen gewählt, zeigt sich die Hinterradfederung über jeden Zweifel erhaben. Selbst auf üblen Holperstrecken, in forciertem Gangart befahren, tanzt das Fahrzeugheck nicht aus der Reihe.

In die Reihe bringen sollten die Zündapp-Macher die Vorderbremse der SX 80. Sie ist zwar gut dosierbar und genügt dem



Fotos Falk



Die Optik der Zündapp-Enduro verrät ihren italienischen Ursprung. Ein Drehzahlmesser war überflüssig

Zündapp SX 80: Technische Daten*

Motor

Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzzesteuert, Bohrung x Hub 46 x 47 mm, Hubraum 78,1 cm³, Verdichtung 12,5, Leistung 6,1 kW (8,1 PS) bei 6000/min, MHKZ-Zündung, ein Bing-Vergaser, Ø 20 mm, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Kickstarter, Sekundärantrieb über Rollenkette.

Fahrwerk

Stahlrohrrahmen mit Unterzügen, hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, Federweg 200 mm,

Standrohrdurchmesser 32 mm, zentrales Federbein hinten, Federbasis fünffach verstellbar, Federweg 200 mm, Radstand 1345 mm, Lenkkopfwinkel 28 Grad, Nachlauf 114 mm, Trommelbremse vorn/hinten, Ø 118 mm, Tankinhalt 7,7 Liter, davon 1,5 Liter Reserve.

Abmessungen und Gewichte

Länge 2080 mm, Sitzhöhe 820 mm, Lenkerbreite 820 mm, Leergewicht 98 kg, zulässiges Gesamtgewicht 300 kg.

Preis: 4 230 Mark

*Herstellangaben

Gelände- und Solobetrieb weitgehend, hinterläßt jedoch bei rasch aufeinanderfolgenden Bremsmanövern einen etwas laschen Eindruck, da sich die Trommel im 21zölligen Rad stark ausdehnt und dem Sozusbetrieb kaum gewachsen sein dürfte.

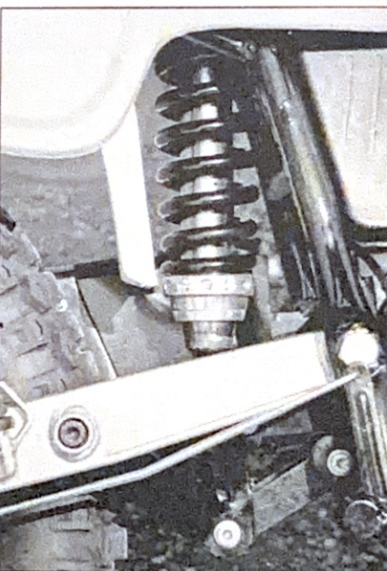
Probleme dieser Art gibt es mit dem Pendant im Hinterrad der SX nicht. Es verfügt über einen exakt zu ertastenden Druckpunkt und liefert genügend Bremsleistung.

Eine gute Wahl haben die Zündapp-Techniker in der Reifenfrage getroffen. Das italo-germanische Produkt rollt auf japanischen Kenda-Pneus. Die recht grobe Bestellung ermöglicht auf losem Untergrund flottes Vorankommen und bietet auch auf asphaltierter Straße gute Haftung.

Selbst bei scharfer Kurvenfahrt neigt die Enduro nicht – wie sonst in diesem Metier üblich – zu unbeabsichtigten Sidesteps.

Der Motor der SX ist ein alter Bekannter. Er wurde unverändert aus der K 80 übernommen, von der her er schon als ungemein kräftig und durchzugstark bekannt ist. Seine acht PS reichen für flotte Gangart über Stock und Stein, aber auch trialmäßige Übungen sind dank des kultivierten Motorlaufs und der gelungenen Getriebeabstufung möglich. Zudem läuft der Zweitakter relativ leise und vibrationsfrei.

Bekannt ist allerdings auch, daß er über keinen Primärkickstarter verfügt. So müssen Zündapp-Enduristen – sollten sie ihr Gefährt im Gelände ab-



Arbeitet vorbildlich: Hebelsystem à la Pro Link

gewürgt haben – erst den Leerlauf suchen, bevor sie den Motor wieder anwerfen können.

Die reichhaltige Ausstattung und sauber ausgeführte Detaillösungen trösten ein wenig über dieses Manko hinweg. Zudem macht die Neuerscheinung einen stabilen Eindruck, ohne zu viele Pfunde mit sich herumschleppen.

Ob sich die SX 80 im Feld der Enduros behaupten kann, wird ein direkter Vergleich zeigen. Bis dahin wird die Frage berechtigt bleiben: Werden die Letzten die Ersten sein?

Michael Griep