



TEST UND TECHNIK

Test
Zündapp SX 80

Ras- hüpfer

Große Sprünge sind für die neue Enduro von Zündapp, die SX 80, kein Problem. Wo die Qualitäten der deutsch-italienischen Koproduktion stecken, prüfte Horst Vieselmann.

Verdammt, die Theorie ist doch nur grau. Noch im Anlauf zum Sprunghügel war alles klar: nicht zuviel Gas, lieber im Anstieg noch ein kräftiger Dreh am Griff. Dann steigt das Vorderrad schön hoch, das Motorrad liegt sauber in der Luft und landet sicher auf dem Hinterrad. Leider alles graue Theorie. Die Zündapp SX 80 macht, was sie will, sie tobt viel zu schnell auf den Hügel zu, macht viel mehr Fahrt, als mein Mut vertragen kann, und ich reagiere genauso, wie alle Anfänger reagieren: Ich drehe das Gas zurück. Au Backe, das Vorderrad senkt sich rapide, der Flug kann nur noch mit einer Bruchlandung enden. Schade um die neue Zündapp SX 80.

Schon bei der Messung von Endgeschwindigkeit und Beschleunigung zeigte die Zündapp außerordentlich gute Werte. Die SX 80 im attraktiven Enduro-Look lief nicht nur mit stattlichen 84 km/h durch die Lichtschranke, sie erreichte auch die 70-km/h-Marke bereits nach neun Sekunden.

Dabei griffen die Zündapp-Techniker um Chefentwickler Karl-Heinz Menzel nicht einmal

**Enduro mit echten
Off Road-Qualitäten:
Zündapp SX 80**

Audio-Cassettentest der Stiftung Warentest.

Testergebnis für MEMOREX HIGH BIAS II: gut.



MEMOREX macht Audio- und Video-Cassetten für Leute mit hohen Qualitätsansprüchen. Zum Beispiel die MEMOREX HIGH BIAS II. Sie erreicht auch nach häufigem Abspielen Leistungswerte, die sie in die Spitzengruppe stellen. Das beweisen Tests, die von anerkannten Fachzeitschriften durchgeführt wurden:

„Gut“ für unser Audioband HIGH BIAS II von der Stiftung Warentest.

„Sehr gut“ für unser VHS-Videoaband von der Zeitschrift Video Spezial*.

*Heft 1/83. Im Test: VHS-Cassetten von 25 Herstellern. 3x sehr gut, 10x gut, 2x befriedigend, 4x ausreichend, 6x mangelhaft.



Ist es live – oder ist es
MEMOREX

Memtek Products, Dreieichstr. 59, 6 Frankfurt 70

Test Zündapp SX 80

auf das stärkste Triebwerk ihrer Produktion, den 8,7 PS starken, wassergekühlten Motor der KS 80 Super, zurück, sondern auf den bereits betagten, luftgekühlten Motor der K 80 mit nominell nur 8,3 PS. Daß auch dieses Triebwerk gut im Futter steht, belegte die Leistungsmessung auf dem Bosch-Rollenprüfstand: Knapp zehn PS bei exakt 6000 Touren



meistertitel im Geländesport gewonnen und nicht weniger als 12 000 Medaillen eingeheimst.

Doch das Fahrwerk stammt gar nicht aus München. Es wird komplett bei der italienischen Konkurrenz Aprilia gefertigt. „Wir mußten uns nach einem Partner umsehen, weil die Kapazität unserer Produktionsstätten völlig erschöpft ist,“ erklärt Chefentwickler Menzel die deutsch-italienische Kooperation.

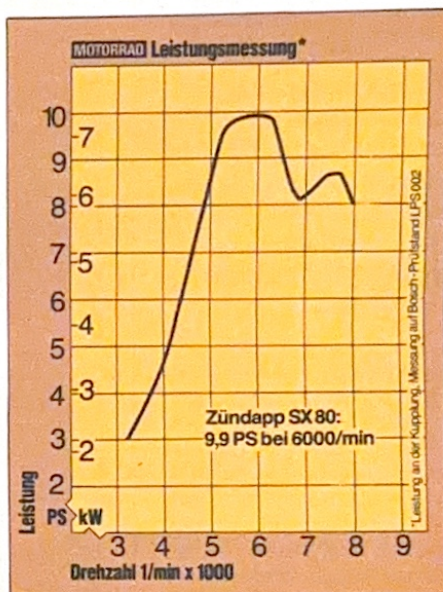
Das Ergebnis der Zusammenarbeit kann sich sehen lassen. Die Fahreigenschaften der SX 80 setzen Maßstäbe. Das Fahrgestell – ein Stahlrohrrahmen mit zwei kräftigen Unterzügen – macht einen äußerst stabilen Eindruck: unbeirrbarer Geradeauslauf auf der Straße,

tadelloses Fahrverhalten im Gelände. Exzellente Handlichkeit ergibt sich bei dem Gewicht von nur 99 Kilogramm (vollgetankt) von selbst.

Wettbewerbsfahrstil im Gelände läßt freilich auch die Zündapp-Enduro nicht zu. Dafür

Kraftvoll: Obwohl nominell 8,3 PS stark, leistete der SX 80-Motor auf dem Prüfstand knapp zehn PS bei exakt 6000 Touren

Neues und Altbewährtes: In dem von Zündapp und Aprilia gemeinsam entwickelten Fahrgestell arbeitet das luftgekühlte Triebwerk der KS 80



stehen dem Zündapp-Enduristen im Bedarfsfall zur Verfügung.

Was die Laufkultur angeht, ist das Triebwerk allerdings nicht mehr ganz auf der aktuellen Höhe. Trotz zweier Silentblocks unter dem Motorgehäuse dringen zum Teil unangenehme Vibrationen über Sitzbank und Lenker durch. Darüber hinaus sollte die lästige Gemischschmierung der Vergangenheit angehören. Die Konkurrenz ist fast ausnahmslos zur Getrenntschmierung übergegangen.

Daß der Motor nur im Leerlauf angekickt werden kann, wird vor allem den Geländeprofis negativ auffallen, die ihre SX 80 gemäß der Konzeption auch abseits befestigter Wege bewegen.

Geländegängigkeit erwartet man von einer Zündapp natürlich ganz besonders. Immerhin hat das Münchner Werk zwei Weltmeister- und 45 Europa-



Gelände-As: Die SX 80 erlaubt auch abseits befestigter Wege zügiges Fortkommen

wurde sie nicht konzipiert. Sie soll – so Entwicklungschef Menzel – den bestmöglichen Kompromiß zwischen Gelände- und Straßentauglichkeit darstellen.

Das Ziel hat Zündapp zweifellos erreicht. Die Telegabel mit

ihren 32-Millimeter-Standrohren spricht auf kleine Bodenunebenheiten sensibel an, ohne bei größeren Sprüngen hart durchzuschlagen. Ebenso wie die hinteren Federungssysteme erstreckt sich ihr Arbeitsbereich über stattliche 200 Millimeter.

Die aus rechteckigen Stahlprofilen zusammengeschweißte Kastenschwinge stützt sich über ein in der Federbasis fünfmal verstellbares Monofederbein ab. Das untere Federbein sitzt nicht direkt an der Schwinge, sondern an Umlenkhebeln.

nicht zum Aufschaukeln oder gar Durchschlagen. Den Fahrkomfort wird lediglich der Beifahrer kritisieren, denn die Sitzbank geriet etwas zu kurz.

Alle übrigen Ausstattungsdetails müssen den Vergleich mit der japanischen Konkurrenz nicht scheuen, und auch die Verarbeitungsqualität bewegt sich auf erfreulich hohem Niveau. Bei den klar gezeichneten Instrumenten wurde auf einen Drehzahlmesser verzichtet. Wo der Motor seine Höchst-

Das System begeistert vor allem durch Dämpfeigenschaften, die bei Maschinen dieser Kategorie bislang nicht üblich waren. Die Hinterhand neigt auch in Extremsituationen

Zündapp SX 80: Technische Daten und Meßwerte

Motor*

Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Gemischschmierung 1:50, schlitzzesteuert, Bohrung x Hub 46 x 47 mm, Hubraum 78,1 cm³, Verdichtung 12,5, Nennleistung 6,1 kW (8,3 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 10 Nm (1 mkp) bei 5800/min, ein Bing-Vergaser, Ø 20 mm, kontaktlose MHKZ-Zündung, Wechselstromgenerator 78 W, Batterie 6 V/1 Ah, Mehrscheiben-Ölbakdichtung, klauengeschaltetes Fünfganggetriebe, Kickstarter, Sekundärtrieb über Rollenkette.

Fahrwerk*

Stahlrohrrahmen mit Unterzügen, hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 32 mm, Federweg 200 mm, zentrales Federbein mit Umlenkhebel hinten, Federbasis fünfmal verstellbar, Federweg 200 mm, Radstand 1345 mm, Lenkkopfwinkel 62 Grad, Nachlauf 114 mm, Trommelbremse vorn und hinten, Ø 125 mm, Betätigung vorn/hinten Seilzug/Gestänge, Bereifung vorn 2,75-21, hinten 3,50-18.

Abmessungen und Gewichte

Länge 2060 mm, Sitzhöhe 820 mm, nutzbare Sitzbanklänge 600 mm, Stahlrohrlenker 800 mm

breit, Wendekreis 4350 mm, Gewicht vollgetankt 99 kg, davon vorn/hinten 46/53 kg, zulässiges Gesamtgewicht 300 kg, Tankinhalt 8,6 Liter, davon 2,15 Liter Reserve.

Beschleunigung

0– 70 km/h	9,0 s
0– 80 km/h	13,7 s
0– 400 m	21,5 s

Durchzugsvermögen

im vierten Gang	
30– 40 km/h	3,1 s
40– 50 km/h	2,2 s
50– 60 km/h	1,6 s

Höchstgeschwindigkeit

zwei Personen	
78 km/h bei 6620/min	
sitzend 84 km/h bei 7200/min	
(Temperatur 30 Grad, 0,7 m/s Gegenwind)	

Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv	
50/45, 98/84 km/h	

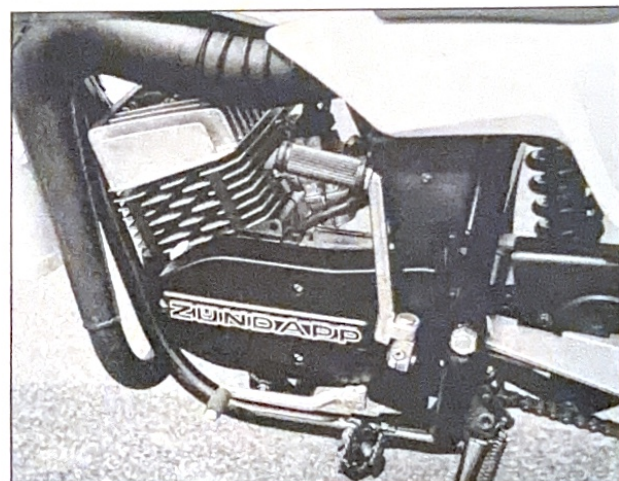
Nahfeldgeräuschemessung

bei 3000/min	82 dB (A)
--------------	-----------

Verbrauch: Normalbenzin

Testverbrauch 3,75 Liter/100 km

Preis: 4240 Mark



Lob und Tadel

Motor

- ✦ Große Durchzugskraft und hohe Spitzenleistung
- ✦ Störende Vibrationen
- ✦ Umständliche Gemischschmierung

Fahrwerk

- ✦ Handlich und spurstabil
- ✦ Sehr hoher Federungskomfort
- ✦ Üppige Federwege
- ✦ Vorderradbremse bei hoher Belastung im Straßenbetrieb überfordert

Ausstattung

- ✦ Qualitativ hochwertig
- ✦ Soziusfußrasten an der Schwinge

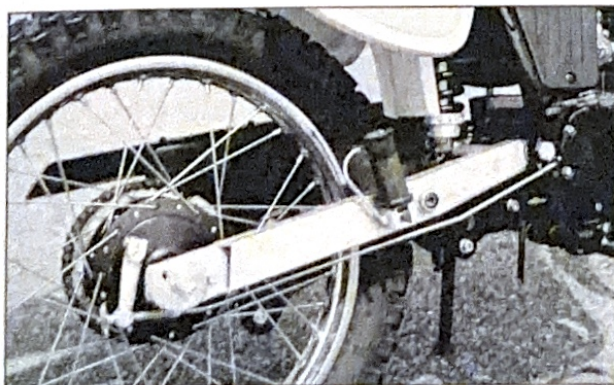
Charakter

Sportliche Achtziger mit hohen Fahrleistungen, die einen gelungenen Kompromiß zwischen Gelände- und Straßenmotorrad darstellen

Laufkultur ist nicht seine Stärke: SX 80-Motor mit herkömmlicher Gemischschmierung

leistung produziert, erfährt der Fahrer auch ohne Anzeige.

Die vordere Trommelbremse ist mit 125 Millimetern Durchmesser etwas schwach dimensioniert, was sich vor allem bei voller Beladung durch nachlassende Bremsleistung bemerkbar macht. Doch was helfen alle Bremsen, wenn die Räder drei Meter über dem Boden schweben? Bei einem Sturz rechne ich ohnehin nur noch damit, sehr abrupt zum Stillstand zu kommen. Dank sei den Fahrwerkkonstrukteuren. Sie haben mit ihren perfekt abgestimmten Federelementen Vorsorge für eine weiche Landung auf dem Vorderrad getroffen. Vielleicht springt Zündapp mit der SX 80 ebenso glücklich in den Enduro-Markt. □



Arbeitet hervorragend: SX 80-Federungssystem

*Herstellerangaben