

MOTORRAD

Extrablatt

Achtziger

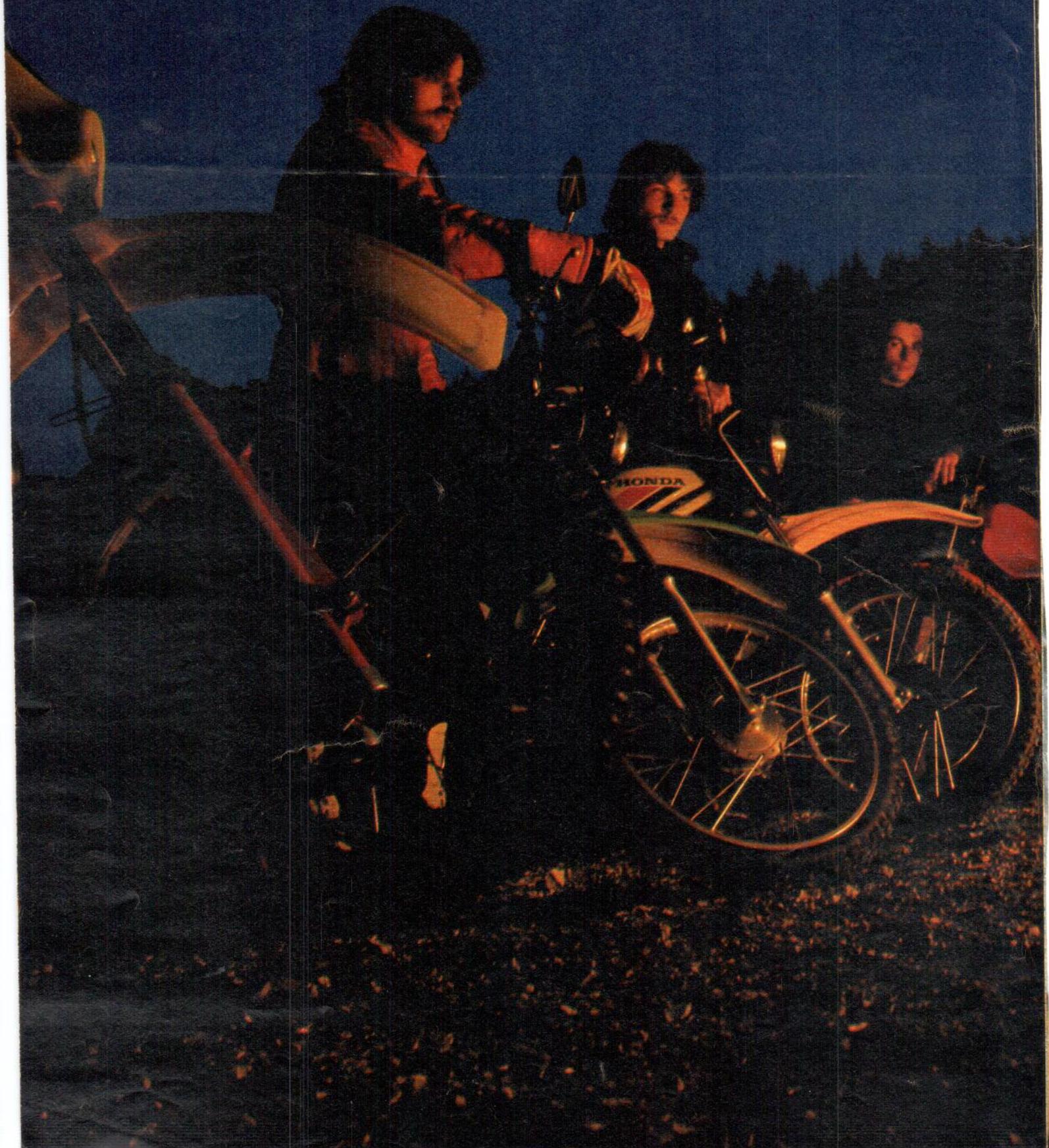


Vergleichstest

Aspes Navaho 80 Special • Kreidler Mustang 80
Kawasaki AE 80 • Yamaha DT 80 • Honda MT-8

Test Vespa P 80 X • Zubehör für Achtziger

MOTORRAD
Extrablatt
Achtziger



Fünf Enduro-Achtziger im
Vergleich

Feuertaufe

Enduro-Leichtkrafträder sind
unter Jugendlichen besonders
gefragt. MOTORRAD stellt fünf
neue Off Road-Maschinen
erstmalig auf die Probe.



MOTORRAD

Extrablatt

Achtziger

Fünf Enduro-Achtziger im Vergleich

Ist doch logisch“ kommentiert Yamaha-Press- und Marketingchef Peter Gesche die starke Nachfrage unter Enduro-Leichtkrafträdern, „weil die Dinger ohnehin gleich schnell sind, bietet die Off Road-Maschine mehr Möglichkeiten.“

Gewiß reizt Enduristen die Chance, sich gelegentlich klammheimlich ins Gelände zu verdrücken und Partisan auf zwei Rädern zu spielen. Genauso stark aber dürfte der Hauch von Abenteuer zum Kauf animieren, der Enduro-Maschinen anhaftet.

Verantwortlich für die Off Road-Bewegung zeichnen die japanischen Zweirad-Hersteller, die diese Gattung Fahrzeuge während der letzten fünf Jahre besonders stark propagiert haben – auch in der 50 cm³-Klasse für jugendliche Motorrad-Fans.

Fast selbstverständlich daher, daß Japans Motorrad-Giganten auch um Käufergunst im Achtziger-Geschäft werben. Konstruktiver Aufwand, technische Raffinesse oder niedriger Preis – im Kampf um Marktanteile kennen die Japaner keine Scheu vor der Konkurrenz.

Die Konkurrenz im ersten MOTORRAD-Vergleichstest unter Enduro-Leichtkrafträdern erwächst in Kornwestheim bei Stuttgart und im italienischen Gallarate am Comer See: Kreidler bietet mit der Mustang 80, Aspes mit der Navaho 80 Special den Fernost-Vertretern Honda MT-8, Kawasaki AE 80 und Yamaha DT 80 Paroli. ▷

| Technische Daten und Meßwerte | | | | | |
|--|---|---|---|--|--|
| Modell | Aspes Navaho 80 Special | Honda MT-8 | Kawasaki AE 80 | Kreidler Mustang 80 | Yamaha DT 80 |
| Motor | Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor | | | | |
| | Schlitz | Membrane | Membrane | Schlitz | Membrane |
| Bohrung x Hub mm | 48 x 44 | 45 x 49,5 | 49 x 41,6 | 46 x 48 | 49 x 42 |
| Hubraum cm ³ | 80 | 78 | 77 | 80 | 79 |
| Verdichtung | 11 | 7,8 | 7,8 | — | 6,4 |
| Leistung kW (PS) bei 1/min | 5,2 (7,1) 6000 | 5,9 (8,0) 6000 | 4 (6,3) 6000 | 6 (8) 6000 | 5 (6,8) 5600 |
| max. Drehmoment Nm (mkp) bei 1/min | 7,4 (0,75) 6000 | 9,4 (0,96) 5500 | 7,8 (0,78) 5000 | 9 (0,9) 6000 | 7,4 (0,75) 5500 |
| Vergaser ϕ mm | Dellorto, 19 | Mikuni, 18 | Mikuni, 16 | Bing, 20 | Teikei, 16 |
| Anzahl der Gänge | 6 | 5 | 6 | 5 | 5 |
| Getriebeübersetzungen | 3,30/2,30/1,68/1,38//1,09/0,91 | 3,08/1,88/1,40/1,13/0,96 | 3,31/2,11/1,55/1,24/1,07/0,97 | 1,354/1,210/1,156/1,27/1,11 | 3,25/2,0/1,43/1,13/0,96 |
| Primär-/Sekundärübersetzung | 4,615/2,86 | 4,12/2,53 | 3,62/2,73 | 2,633/3,0 | 3,58/2,73 |
| Rahmenart | Zentralrohr-rahmen | Doppelschleife, Geradweg-Bauart | Einrohr-rahmen | Zentralrohr-rahmen | Einrohr-rahmen |
| Radstand mm | 1350 | 1245 | 1205 | 1260 | 1280 |
| Federweg vorn mm | 250 | 135 | 140 | 150 | 160 |
| Federweg hinten mm | 270 | 125 | 120 | 115 | 130 |
| Bereifung vorn | 2.50—21 | 2.50—19 | 2.50—19 | 2.50—19 | 2.50—21 |
| Bereifung hinten | 3.50—18 | 3.00—16 | 3.00—16 | 3.00—17 | 3.00—18 |
| Sitzhöhe mm | 940 | 780 | 740 | 770 | 820 |
| Bodenfreiheit mm | 230 | 250 | 240 | 240 | 260 |
| Tankinhalt Liter | 7,5 | 6,8 | 6,5 | 10 | 8,5 |
| Leergewicht kg | 83 | 89,5 | 83 | 95 | 81 |
| zul. Gesamtgewicht kg | 260 | 246 | 260 | 260 | 260 |
| Verbrauch Liter/100 km | 5,1 | 3,3 | 3,4 | 3,7 | 3,8 |
| Beschleunigung | | | | | |
| 0—30 km/h s | 2,4 | 1,9 | 2,5 | 2,5 | 2,7 |
| 0—40 km/h s | 4,1 | 3,1 | 4,0 | 3,1 | 4,2 |
| 0—50 km/h s | 6,2 | 4,9 | 6,0 | 5,4 | 5,9 |
| 0—60 km/h s | 8,9 | 7,1 | 9,0 | 7,4 | 9,2 |
| 0—70 km/h s | 14,3 | 10,6 | 13,5 | 11,1 | 13,7 |
| 0—400 m s | 23,9 | 22,3 | 23,9 | 22,4 | 23,7 |
| Durchzugsvermögen im 4./5. Gang (Kawasaki AE 80, Aspes Navaho 5./6. Gang) | | | | | |
| 30—40 km/h s | 4,0/— | 2,0/3,0 | — | 4,7/10,2 | 3,5/4,7 |
| 40—50 km/h s | 2,5/6,1 | 1,7/2,7 | 2,6/3,0 | 2,8/6,0 | 3,2/4,8 |
| 50—60 km/h s | 3,1/4,1 | 2,5/2,5 | 2,9/2,9 | 2,5/5,3 | 3,0/4,0 |
| 60—70 km/h s | 4,0/6,5 | 5,0/3,5 | 8,4/3,8 | 2,7/4,2 | — |
| Höchstgeschwindigkeit | | | | | |
| solo sitzend km/h bei Drehzahl 1/min | 80,5 8220 | 81,0 7760 | 73,7 6770 | 83,1 6670 | 81,3 6350 |
| solo liegend km/h bei Drehzahl 1/min | 84,5 8630 | 84,3 8080 | 78,2 7180 | 88,9 7140 | 86,8 7140 |
| Preis Mark | 4240 | 2550 | 2750 | 4300 | 2695 |
| Hersteller/Importeur | bp-Aspes, Postfach 1225, 7900 Ulm | Honda-Deutschland GmbH, Sprendlinger Landstr. 166, 6050 Offenbach | Kawasaki Motoren GmbH, Berner Straße 40/44, 6000 Frankfurt 56 | Kreidler Fahrzeuge GmbH, 7014 Kornwestheim | Mitsui Maschinen GmbH, Grünstr. 44, 4005 Meerbusch 1 |

MOTORRAD

Extrablatt

Achtziger

Fünf Enduro-Achtziger im Vergleich

Schlechte Karten für die beiden europäischen Konkurrenten, wenn Enduro-Interessenten erst einmal Preise vergleichen. Denn während jede der drei Japan-Achtziger für nicht einmal 3000 Mark zu haben ist, kosten Aspes und Kreidler einen guten Tausender mehr.

In der Motorkonstruktion ähneln sich die Honda, Kawasaki und Yamaha. Alle drei Einzylinder-Zweitaktmotoren werden membran-gesteuert und separat mit Öl via Öltank und Ölpumpe versorgt. Kreidler und Aspes vertrauen auf altbewährte Motorschmierung durch Benzin/Öl-Gemisch im Verhältnis 50:1, das dem Vergaser vom Kraftstofftank zufließt.

Als technische Raffinesse bietet Honda im MT-8-Motor eine zahnradgetriebene Ausgleichswelle zur Linderung von Motorvibrationen. Kreidler und Aspes offerieren Leichtmetallzylinder mit beschichteter Kolbenlaufbahn. Ein Sechsganggetriebe lädt im Kawasaki wie im Aspes-Antrieb zu häufiger Schaltarbeit ein. Kreidler, Honda und Yamaha genügen fünf Gänge.

Am startwilligsten zeigen sich Kreidler- und Aspes-Motor. Ein Tritt genügt, ob kalt oder warm, und sie laufen. Mehrere Tritte sind gelegentlich bei den japanischen Triebwerken vonnöten, besonders die Yamaha DT 80 springt durch die schlechte Kickstarter-Übersetzung nur unwillig an. Ein Punkt kommt den drei Japan-Kandidaten aber zu-

gute: Egal in welchem Gang, der Motor kann bei gezogener Kupplung gestartet werden; im Gelände oft ein Vorteil. Aspes- und Kreidler-Fahrer müssen zuerst die Leerlauf-Lücke suchen.

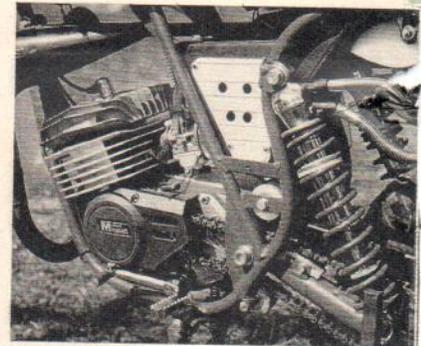
In der Getriebe-Bedienung können Honda, Kawa und Yamaha volle Punktzahl verbuchen. Mit oder ohne Kupplung geschaltet, sitzt der nächste Gang tadellos.

Die Schaltwege sind, wie auch die Schaltkräfte, sehr kurz. An der Kreidler vermiesen lange Schaltwege, an der Aspes der bei heißem Motor schlecht zu findende Leerlauf das Bild.

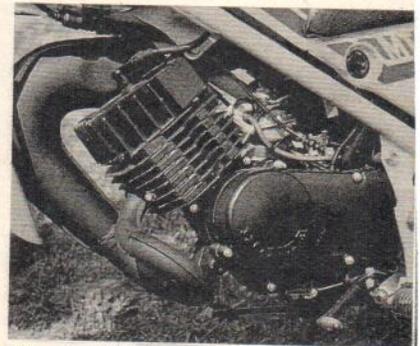
Fast noch wichtiger als bei Straßen-Achtzigern ist die Motorabstimmung bei Enduro-Modellen. Kraft aus niedrigen Drehzahlen wird vor allem in schwierigem Gelände gebraucht, wie et-

wa bei trialmäßiger Kletterei an Steilhängen, oder wenn's durch zähen Morast gehen soll.

Kawasaki und Yamaha geben 6,3 und 6,8 PS an, Kreidler, Aspes und Honda jeweils acht. In der Beschleunigung von null auf 50 km/h zeigen sich zwar nur geringe Unterschiede, bis zur 70 km/h-Marke aber trennt sich die Spreu vom Weizen.



Aspes Navaho 80 Special: kompromißlos fürs Gelände gebaut, mit besten Federelementen ausgestattet



Honda MT-8: handlich auf der Straße, kräftig wirkender Motor, Reifen in feuchtem Gelände untauglich



Kawasaki AE 80: Uni-trak-Hinterradfederung, Sechsganggetriebe, aber lahmer Motor

Fotos: Schwab, Jlig (2)

Durch den drehfreudigen, kurzübersetzten Motor sprintet die Honda MT-8 in weniger als elf Sekunden auf 70 km/h. Nach wenigen Metern ist bereits der fünfte Gang eingelegt, denn die Motorabstimmung, die gleiche Getriebestufung wie im Mockmotor der Honda MT-5 und die kurze Sekundärübersetzung verlangen bei Sprints häufige Schaltarbeit. Flottes Beschleunigen mit der Aspes oder Kreidler

vom Stand weg bedarf einiger Übung. Unter etwa 3000/min braucht die Kupplung gar nicht erst eingerückt zu werden; es fehlt an Motorleistung. Die richtige Anfahrtdrehzahl abzuschätzen, erfordert viel Gefühl für den Motor, denn Tourenzähler sind sämtlichen Maschinen fremd. Und zu lang übersetzte erste Gänge im Kreidler- und Aspes-Getriebe erschweren den Start darüber hinaus.

Nähert sich das Spiel mit Gasgriff und Kupplungshebel erst einmal der Perfektion, beschleunigt besonders die Kreidler genauso vehement wie die Honda, obwohl diese über fünf Kilogramm weniger Maschinen-Gewicht mit sich schleppen muß.

Auch beim Schalten müssen Gehör und Gefühl den Drehzahlmesser ersetzen. Für die Japaner wie die Kreid-

ler gilt grundsätzlich: lieber etwas früher als zu spät geschaltet.

An Steigungen sollten Aspes-Fahrer auch früh herunterschalten. Ist die Drehzahl zu weit abgefallen, fällt die Aspes rapide zurück und muß sich gegen die ebenfalls drehmomentschwachen Kawasaki und Yamaha wehren, die den Testanstieg zwar langsam, aber stetig im vierten Gang erklimmen.



Bietet die besten Fahreigenschaften im Gelände: Aspes Navaho 80 Special

Kräftigster Motor: Kreidler Mustang 80

Bedeutend lebendiger wirkt die MT-8 von Honda, die dank der kurzen Gesamtübersetzung noch locker im fünften Gang hinaufstürmt. Allen voran aber gewinnt die Kreidler Mustang 80 jeden Kampf um die Spitze. Der drehmomentstarke, schlitzgesteuerte Motor (Kreidler-Entwicklungschef Rutger Huber: „Zwischen 3500 und 7000/min haben wir ein breites Drehzahlband“) läßt nur wenig Geschwindigkeitsabfall spüren. Auch im Zwei-Personen-Betrieb, wo die anderen vier Maschinen teilweise rapide im Tempo sinken, zeigt sich das Know-how der schwäbischen Motorentüftler überlegen.

Der Prototyp, den MOTORRAD zu Jahresbeginn bereits fuhr (siehe Heft 1/1981), malträtierte seine Aufsassen noch durch schwer zumutbare Vibrationen. Das Vergleichs-Exemplar zeigte sich kaum von angenehmerer Seite: Die Frequenzen im Lenker zermürben nach wie vor.

Vibrationen werden auch im Lenker der DT 80 und der Aspes spürbar; kaum zu fühlen sind die Schwingungen, die Honda und Kawasaki entwickeln. Die Sitzbänke der fünf Enduros bieten guten Komfort für den Fahrer, ▷

MOTORRAD

Extrablatt

Achtziger

Fünf Enduro-Achtziger im Vergleich

auch der Beifahrer hält es kurze Zeit hinten drauf aus. Für längere Trips ist allein die Kreidler-Bank lang genug, doch könnte die Polsterung dazu weicher sein.

Einbußen am Fahrkomfort müssen die Beifahrer auf Aspes, der Honda und der Yamaha hinnehmen, weil deren Sozius-Rasten direkt an die Schwinge und nicht – wie bei Kawasaki und Kreidler – an getrennte Ausleger angeschraubt sind.

Beste Federung: Aspes Navaho 80 Special

Die Federung der japanischen Enduro-Achtziger ist durchweg als weich und komfortabel einzustufen, solange solo gefahren wird.

Unter zwei Personen müssen, falls möglich, die hinteren Federbeine vorgespannt werden. Doch selbst auf der härtesten Stufe schlagen die Federn der Honda dann gelegentlich noch durch, auch die Solofeder der Kawasaki zeigt sich, wie auch das nicht vorspannbare Gegenstück der Yamaha, überlastet.

Ähnliche Belastungsgrenzen zeigen auch die vorderen Teleskopgabeln, die unter voller Last bei scharfem Bremsen bis auf den Anschlag eintauchen. Die beste Abstimmung zeigt die Gabel der Aspes, die aber erst nach einigen Geländekilometern zufriedenstellend arbeitete. Dann jedenfalls verdiente die Aspes Bestnoten. Die Gabel kann zudem

noch per Luftdruck in ihrer Federhärte variiert werden. Im Gelände spüren Honda-, Kawasaki- und Yamaha-Fahrer besonders stark die schlechten Dämpfereigenschaften. Speziell das MT-8- und DT 80-Heck schwingt nach groben Bodenwellen noch ein paarmal auf und ab. Daß die fernöstlichen Leichtkrafträder dennoch ohne größeren Kraftaufwand durchs Gelände geschleucht werden können, ist allein ihrem geringen Gewicht und ihrer Handlichkeit gutzuschreiben.

Die Kreidler Mustang 80 hingegen stellt höhere Ansprüche an Fahrerkondition. Hohes Gewicht und nicht gerade weiche Federelemente bei relativ kurzen Federwegen zehren an des Fahrers Kraft.

Optimal für schnelle Geländerritte ist nur die Aspes Navaho 80 Special ausge-

rüstet. Lange Federwege, sehr gute Dämpfung und günstiges Gewicht sind dafür Grundvoraussetzung.

Auf engstem Raum dagegen treten Schwierigkeiten auf: Der Lenkeinschlag der Aspes ist für trialähnliche Gelände-Gangart zu knapp bemessen. Auch ist die Fahrwerksgeometrie mehr auf Full Speed über holprige Feldwege ausgelegt. Hier läßt die Aspes die drei japanischen Konkurrenten weit hinter sich. Einzig die Kreidler vermag noch mitzuhalten.

Das Lob für die besten Bremsanlagen gebührt den Japanern. Die der Honda lassen sich bestens dosieren und zeigen im Ernstfall gute Wirkung. Die hintere Kawasaki-Bremse verlangt gefühlvolle Betätigung, sonst steht das Hinterrad sofort. Fading-Erscheinungen (nachlassende Brems-

wirkung durch Wärmeentwicklung) lassen sich bei den kleinen Trommelbremsen nicht ganz vermeiden.

Nur mäßige Bremskräfte vermögen die Aspes-Organen aufzubauen. Auch benötigen sie nach Wasserdurchfahrten längere Zeit, bevor wieder volle Bremsleistung aufgebaut wird. Speziell Aspes-Fahrer müssen danach einige Male leicht die beiden Bremshebel aktivieren, um die Feuchtigkeit in den Bremstrommeln wieder loszuwerden. Die Kreidler-Gabel zieht beim Bremsen nach links.

Beim Thema Ausstattung beschränken sich Enduro-Maschinen auf das Notwendigste. Dem Aspes-Fahrer muß ein kleiner Tachometer genügen, Blinker werden gar nicht erst angebaut. Und die kleine Ledertasche hinter der Sitzbank enthält gar nur einen ▶



Kreidler Mustang 80: starker Motor, lange Schaltwege, harte Sitzbank und knappe Federwege



Yamaha DT 80: Cantilever-schwinge, Federbein nicht vorspannbar, Fußrasten an der Schwinge



Made in Japan: die besten Enduros

| Kriterien/Modelle | Aspes Navaho 80 Special | Honda MT-8 | Kawasaki AE 80 | Kreidler Mustang 80 | Yamaha DT 80 |
|---------------------------|-------------------------|------------|----------------|---------------------|--------------|
| Motor und Getriebe | | | | | |
| Startverhalten | 10 | 8 | 8 | 10 | 6 |
| Motorabstimmung | 7 | 9 | 8 | 9 | 8 |
| Geräusentwicklung | 5 | 7 | 8 | 6 | 7 |
| Getriebebedienung | 9 | 10 | 10 | 8 | 10 |
| Fahrleistungen | | | | | |
| Beschleunigung | 8 | 10 | 8 | 9 | 8 |
| Durchzugsvermögen | 6 | 10 | 8 | 9 | 7 |
| Fahrwerk | | | | | |
| Federung/Dämpfung vorn | 10 | 6 | 7 | 8 | 6 |
| Federung/Dämpfung hinten | 10 | 5 | 6 | 8 | 5 |
| Bremsanlage | 7 | 10 | 10 | 7 | 10 |
| Ausstattung | | | | | |
| Armaturen | 7 | 9 | 9 | 9 | 9 |
| Instrumente | 6 | 9 | 10 | 9 | 10 |
| Komfort Fahrer | 9 | 9 | 10 | 9 | 9 |
| Komfort Beifahrer | 6 | 6 | 8 | 9 | 6 |
| Wirtschaftlichkeit | | | | | |
| Kaufpreis | 5 | 10 | 9 | 5 | 9 |
| Kraftstoffverbrauch | 5 | 10 | 9 | 9 | 8 |
| Summe | 110 | 128 | 128 | 124 | 119 |
| Platz | 5 | 1 | 1 | 3 | 4 |

Kerzenschlüssel und eine Ersatz-Zündkerze.

Mehr als dürftig: Enduro-Bordwerkzeug

Kaum üppiger sind die anderen vier Kandidaten ausgestattet, wobei sich mit dem Kreidler-Bordwerkzeug noch am meisten anfangen läßt. Was jedoch bei keiner Enduro fehlen sollte, aber trotzdem fehlt, sind Reifenmontierhebel, Flickzeug und Luftpumpe. Und nur Kawasaki, Kreidler und Yamaha berücksichtigten bei ihren Konstruktionen Möglichkeiten zum Gepäcktransport in Form eines Gepäckträgers.

Für jede Art Gelände taugen die grobstolligen Reifen der Kreidler und Aspes, auch das feine Trialprofil der Yamaha-Pneus reicht aus. Gänzlich unbrauchbar bei

feuchtem Untergrund ist die Honda- und Kawasaki-Bereifung. Gummibesetzte Fußrasten an Honda, Kreidler und Yamaha bieten nassen Stiefelsohlen nur wenig Halt.

Trockener Asphalt vorausgesetzt, lassen sich die leichtgewichtigen Enduro-Achtziger jedoch fast genauso frech um Ecken winkeln wie reinrassige Straßenkollegen. Ohne Angst vor aufsetzenden Teilen können Kurven in beliebig starker Schräglage durchsteuert werden; Grenzen setzt entweder das eigene Fahrkönnen oder ein Rutsch in den Straßengraben.

Die drei japanischen Vergleichskandidaten zeigen sich bei der Asphalt-Drifterei am handlichsten. Schmiert das Hinterrad weg, kann leicht und schnell durch den breiten Geländelenker korrigiert und Schlimmeres vermieden werden. Das Blockprofil der IRC-Reifen auf der Yamaha kündigt Schräglagen-Grenzen durch sanftes Wegrubbeln an. Hinterhältiger überraschen die Honda MT-8- und die Kawasaki AE 80-Bereifung den Fahrer im Grenzbereich: Blitzschnell müssen Lenkkorrekturen durchgeführt werden.

Für schnelle Geländeeritte bringt indes die Aspes zweifellos die besten Eigenschaften mit sich: Sie kann ihre Abstammung vom Geländesport nicht verleugnen und ist daher kaum als richtige Enduro zu bezeichnen.

Schon eher fällt die Kreidler Mustang unter diese Kategorie. Daß der schwäbischen Achtziger dennoch ein Spitzenplatz im Vergleichstest versagt blieb, liegt am unschlagbaren Enduro-Konzept, das die Japaner verfolgen: Sie bauen die besten Mehrzweck-Maschinen.

Frank-Albert Jllg



Sehr gute Straßentauglichkeit, wie alle Japaner: Yamaha DT 80