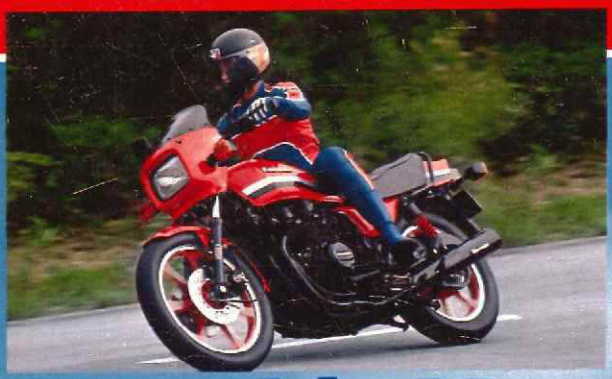
E 4973 D

MOTORRAD



Fahrberichte
Die neuen Sportlichen
Honda • Kawasaki • Magni-BMW
CBX 550 GP Z 750 MB 1000

Tuning-Vergleichstest
Fünf Bol d'Or für 100 000 Mark
von Bakker, Rau, Martin, Egli und Honda

Achtziger Vergleichstest
Die neuen 3500 Mark-Europäer von Hercules, Horex, Kreidler, KTM, Puch

10 000 km-Test: Zündapp KS 80

17. Februar 1982 DM 3.50

Belgien bfr 71.–, Dänemark dkr 14.25, Finnland Fmk 8.90, Frankreich FF 12.–, Griechenland Dr 130.–, Italien Lit 2500, Jugoslawien Din 74.–, Luxemburg lfr 66.–, Niederlande hfl 4.30, Norwegen nkr 12.25 (inkl. moms), Österreich öS 28.– (inkl. MwSt.), Portugal Esc 130.–, Spanien Ptas 175.–, Schweiz sfr 3.80.

Printed in Germany

MOTORRAD

EXTRABLATT

Achtziger

Vergleichstest:
Hercules Ultra 80 AC, Horex Rebell 80 N, Kreidler Florett 80 E, KTM 80 RS, Puch Cobra 80

10 000 km: Zündapp KS 80 Touring

Sport: Horex Cup • Achtziger-Zubehör

MOTORRAD EXTRABLATT Achtziger

Vorstellung Horex Cup-Rennmaschine

Wettfahrt

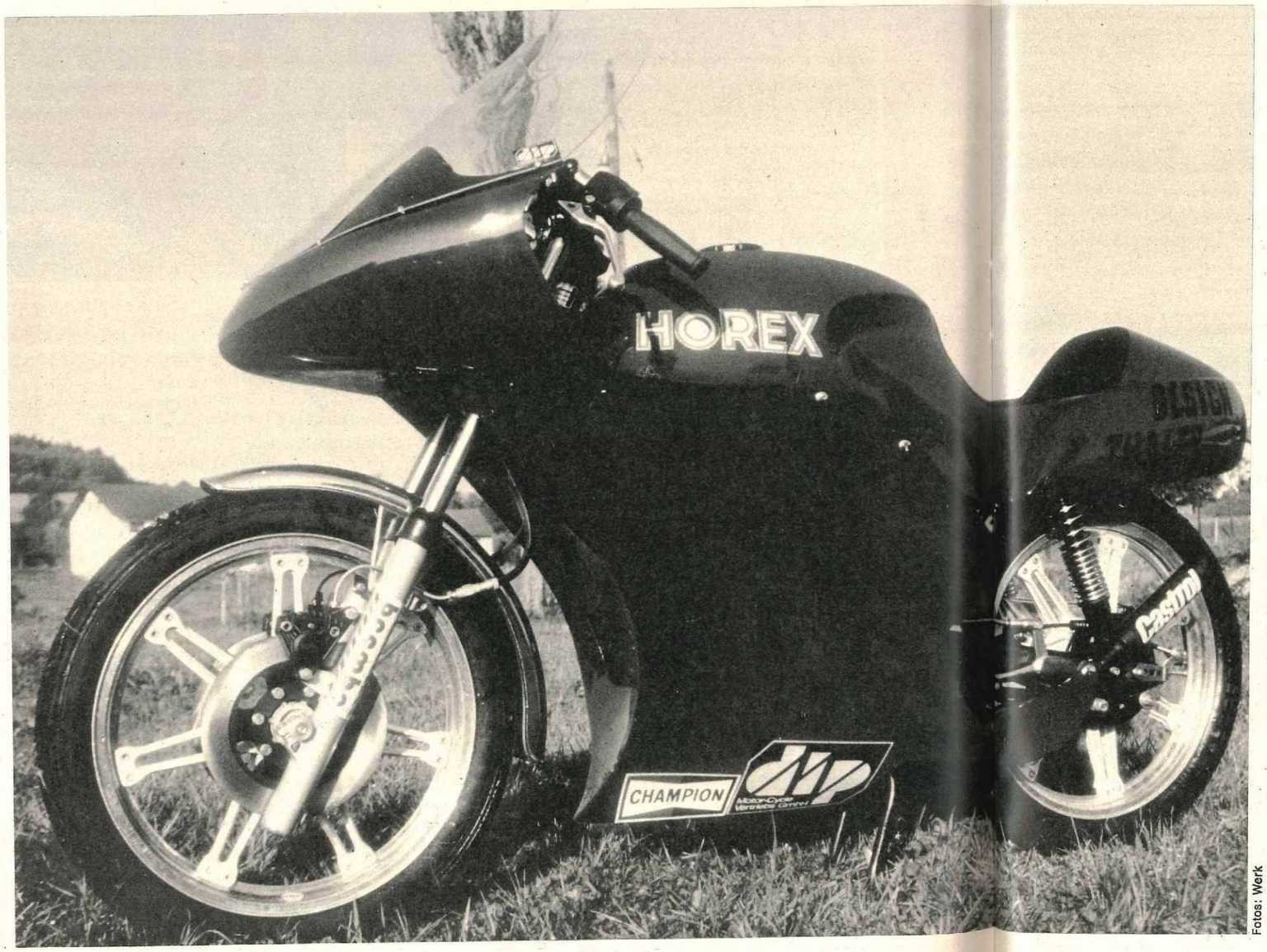
Mit eigens dafür gebauten Rennmaschinen wird in diesem Jahr ein Markencup ausgetragen. Die Horex-Rennmaschine basiert auf einer Serien-Achtziger.

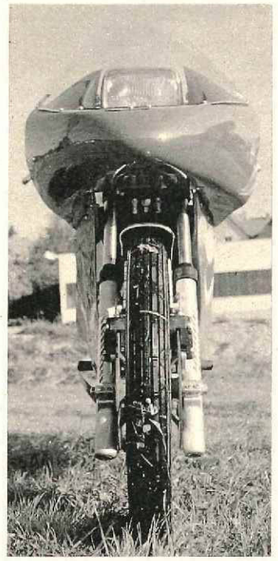
Das Rezept erscheint einfach: Man nehme ein Leichtkraftrad, eine Vollverkleidung, Tank/Sitzbank-Kombination und einen erfahrenen Motorentuner – und fast fertig ist die Rennmaschine.

Nach ähnlichem Prinzip hat Fritz Röth, Ducati-Importeur und unter dem für ihn geschützten Namen Horex eigener Leichtkraftrad-Produzent, gleich 50 Cup-Renner mit der auffälligen Vollverkleidung bauen lassen. Als Basis dafür dient ihm das Fahrwerk der Horex Rebell Sport 80 L, Jahrgang 1982. Der Rahmen basiert auf einem zentralen Rahmenrohr vom Lenkkopf bis nach hinten unterhalb des Getriebegehäuses. Zwei Rohr-Unterzüge vervollständigen die Motorrad-ähnliche Rahmenoptik.

Vorn wird eine spanische Betor-Teleskopgabel eingebaut, mit vorgesetzter Achsaufnahme an den Tauchrohren. Die Hinterradschwinge wird über dreifach vorspannbare Federbeine, ebenfalls von Betor geliefert, zum Rahmenheck abgestützt.

Im Vorderrad verzögert eine Doppelscheiben-Bremsanlage von Brembo. Die Scheiben haben jeweils 220 Millimeter Durchmesser und sind aus Grauguß hergestellt. Hinten wird über eine gestängebetätigte Trommelbremse gebremst.





Imposante Vorderansicht der Horex Cup-Rennmaschine. Im Lenkerbereich ist die Verkleidung bis fast an die Lenkerenden hinausgezogen

Der Fahrer kauert, in die Verkleidung integriert, förmlich in der Maschine. Anstelle des M-Lenkers werden zwei Stummellenker montiert, das Heck wird noch geändert, so daß auch lange Fahrer Platz finden

Fotos: Werk

Die Räder werden in Verbundbauweise ähnlich den ComStar-Rädern der Honda-Motorräder hergestellt, wobei Felgen und Speichen aus Aluminiumblech bestehen.

Als Antrieb dient ein luftgekühlter 80 cm³-Sachsmotor mit Sechsganggetriebe, den Sachs im vergangenen Jahr noch für Geländesport-Maschinen dieser Hubraumklasse geliefert hat. Sechs Spülkanäle im Zylinder, ein 32 Millimeter-Bing-Vergaser und eine vom Sachs-Tuning-Spezialisten Hermann Appelbaum für Straßenrennbetrieb angefertigte, unter dem Motor durchgezogene Auspuffanlage sollen 18 PS liefern.

Der eigentlich für Geländebetrieb ausgelegte Motor wurde nur wenig geändert, um die auf der Straße höhere Dauerbelastung verkraften zu können. Lediglich das Kolben-Einbauspiel ist vergrößert und die Kupplung (sie entspricht in ihren Abmessungen jenem Teil in den zahmen Achtziger-Motoren) durch Sportlamellen mit anderer Belagsorte versehen.

Bei einem fahrfertigen Gewicht von rund 90 Kilogramm dürfte die Horex Rebell 80 Cup – so die offizielle Bezeichnung des Herstellers – je nach Übersetzung und Fahrergewicht für rund 140 km/h Höchstgeschwindigkeit gut sein.

Eine rennmäßige Sitzposition ermöglichen die an den Gabelstandrohren angebrachten, individuell justierbaren Stummellenker (der Prototyp war noch mit einem M-Lenker ausgerüstet) und die weit zurückgesetzten Fußrasten, wofür eine Umlenkung für Fußbrems- und Schalthebelbetätigung notwendig wurde.

Die Verkleidung besteht aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff, im Handlaminat verarbeitet. Schöpfer der avantgardistischen Vollverkleidung wie auch der Tank-Sitzbank-Kombination ist der Österreicher Erich Thaler.

In der Tank/Sitzbank-Kombination ist das Kraftstoffreservoir enthalten. Das Sitzbankheck wird noch geändert und mit einem abschraubbaren Bürzel versehen, so daß die Sitzfläche nach hinten länger wird.

„Unter den bisherigen Bewerbern für den Horex-Cup haben wir auch einige überlange Fahrer", begründet Röth, „und die sollen ihre langen Glieder auch ohne übermäßige Anstrengung hinter der Vollverkleidung unterbringen." Zugelassen werden 50 Fahrer.

Ein Trost sei allen jugendlichen Achtziger-Fans gespendet, die nicht am Cup teilnehmen können: Für sie soll, so Röth, zu Beginn nächsten Jahres eine dem Dreß des Renners ähnliche Vollverkleidung (mit TÜV-Gutachten) lieferbar sein, mit der sie ihr Horex-Leichtkraftrad auf der Straße ausstatten können.

Frank-Albert Jilg

MOTORRAD
EXTRABLATT

Achtziger

Fünf Achtziger im Vergleichstest

Hercules, Horex, Kreidler, KTM und Puch kontern: Ihre fünf neuen, luftgekühlten Leichtkrafträder werden zu fast japanischen Preisen angeboten. Das teuerste kostet 3580 Mark.

Luftfahrt

Japanische Preispolitik und der fast sensationelle Erfolg der neuen Achtziger – über 100 000 Neuzulassungen im ersten Jahr – scheuchten die europäischen Hersteller auf. Bei Hercules, Horex, Kreidler, KTM und Puch gingen die Lichter in der Entwicklungsabteilung nicht mehr aus. Gemeinsames Ziel: preiswerte Motorräder ohne kostspieligen Ausstattungs-Schnickschnack mit hoher Qualität der entscheidenden Bauteile.

Die Anstrengungen führten zur Hercules Ultra 80 AC, Horex Rebell 80 N, Kreidler Florett 80 E, KTM 80 RS und Puch Cobra 80. Entscheidende Gemeinsamkeit: Nicht Wasser, sondern billiger Fahrtwind kühlt die Motoren.

Anscheinend kein Problem. Die luftgekühlten Triebwerke entwickeln nur geringfügig weniger Leistung und sind nicht lauter als die der vergleichbaren wassergekühlten.

Für Hercules Ultra 80 AC, Horex Rebell 80 N, Kreidler Florett 80 E und KTM 80 RS werden je sechs kW (8,1 PS), für die Puch Cobra 80 sogar 6,2 kW (8,4 PS) angegeben. Zum Vergleich: Die wassergekühlte Hercules Ultra 80 leistet 8,5 PS.

Hercules, Horex und KTM vertrauen dabei auf denselben luftgekühlten Sachs-Motor mit Fünfganggetriebe. Bei der Motorabstimmung allerdings gehen die Konkurrenten getrennte Wege.

Die unterschiedliche Motorcharakteristik liegt in der Verwendung verschiedener Auspuffanlagen begründet: Der KTM-Motor atmet wie die Puch durch einen Schalldämpfer vom österreichischen Spezialisten Sebring aus, das Horex-Triebwerk durch eine dem Sebring-Dämpfer ähnliche Kopie, die Hersteller Röth aber in Portugal fertigen läßt, und das Hercules-Aggregat ist mit einer in Nürnberg entwickelten Anlage ausgestattet.

Im Falle Hercules zeigt sich der Sachs-Motor am drehfreudigsten, ohne aber mit besonderen Durchzugswerten zu erfreuen. Die KTM-Version verrichtet bei niedrigen wie hohen Drehzahlen klaglos ihren Dienst und zog auch noch als einzige im vierten Gang die Teststeigung (durchschnittlich acht Prozent, zwei Kilometer lang) hinauf.

Eben diese Steigung in unmittelbarer Nähe des Nürburgrings offenbarte schnell Stärken und Schwächen der Motorabstimmung. So blieb dem Ultra 80 AC-Fahrer nichts anderes übrig, als mit Vollgas im dritten Gang den Berg zu erklimmen. Der vierte zog nicht mehr.

Nur wenig besser erging es demselben Fahrer auf der Horex: Bis zur Hälfte zog der vierte Gang noch durch, der Rest aber mußte im dritten absolviert werden.

Am wenigsten Vibrationen produziert der Sachs-Motor in der Hercules. Selbst bei höheren Drehzahlen (etwa auf Gefällstrecken) werden die Vibrationen noch nicht lästig. Einzig das Puch-Triebwerk vermag den kultivierten Ultra 80 AC-Antrieb noch zu übertreffen.

Die KTM läuft nicht ganz so ruhig wie die Hercules, der Fahrer spürt Vibrationen in Sitzbank und Fußrasten. Außerdem dröhnen die Kunststoffteile wie Cockpitverkleidung und Seitendeckel um die Wette. ▷

MOTORRAD EXTRABLATT

Achtziger

Fünf Achtziger im Vergleichstest

Bei der Horex sind die Vibrationen in Fußrasten und Lenker, im Leerlauf auch in der Sitzbank spürbar.

Überraschend durchzugskräftig und drehfreudig zugleich präsentiert sich die Kreidler Florett 80 E. Die Steigung bewältigte sie nahezu so gut wie die Horex. Aber auch bei diesem Modell machten sich Vibrationen unangenehm in Lenkerenden und Fußrasten bemerkbar, obwohl der Motor jetzt unterhalb des Kurbelgehäuses im Gegensatz zu früheren Modellen in einem schwingungsdämpfenden Gummiblock gelagert ist.

Die kleine Sensation allerdings: Ausgerechnet die Puch Cobra 80, die Neuerscheinung auf dem Leichtkraftrad-Markt, war in beiden Disziplinen – Kraftentfaltung und Laufruhe des Motors – die Offenbarung.

Am Berg fuhr sie allen Konkurrenten auf und davon. Dabei zeigte sich der Motor schon bei niedrigen Drehzahlen ebenso kräftig wie drehfreudig bei hohen Tourenzahlen. Und dank des gut abgestuften Sechsganggetriebes mit Klauenschaltung ließ sich die vorhandene Leistung immer optimal einsetzen.

Die Cobra überzeugte über den gesamten Drehzahlbereich durch einen sauberen, fast vibrationsfreien Motorlauf, welcher alle Testfahrer angenehm überraschte.

Wie schon Puch-Großhändler Ludwig Liedl, auf dessen Eigeninitiative hin die erste Cobra 80–6 entstand (siehe MOTORRAD 20/1981), so entwickelte auch das Grazer Werk sein Leichtkraftrad auf Basis des ehemaligen Kleinkraftrads Cobra 6 GTL. Einziger technischer Unterschied zur Liedl-Version: Die Bohrung mißt bei der Werksmaschine 50 Millimeter, was bei einem unveränderten Hub von 39,7 Millimetern 77 cm³ Hubraum ergibt.

Das ebenfalls schon vom Puch-Kleinkraftrad her bekannte Getriebe setzte unter den Vergleichstest-Kandidaten Maßstäbe. Keine andere Schaltung war so leichtgängig und arbeitete so exakt und geräuschlos.

Im Gegensatz dazu sprangen im Sachs-Motor der Hercules, Horex und KTM mehr als einmal die Gänge heraus – die Ziehkeilschaltung erfordert viel Gefühl, sollen die einzelnen Fahrstufen exakt und dauerhaft einrasten. Darüber kann der kurze Schaltweg nur wenig trösten.

Etwas zuverlässiger arbeitet die Klauenschaltung der Kreidler. Die Gänge rasten exakt ein, am Schalthebel wird aber mehr Kraft als bei der Puch fällig. Außerdem ist der Schaltweg länger.

Auf der Hercules wie der Horex fühlen sich Fahrer jeder Körpergröße wohl, weil deren breiter Lenker eine aufrechte, rückgratschonende Sitzposition ermöglicht. Auf der Kreidler sitzen Fahrer mit langen Armen zu dicht am Lenker, vor allem, wenn der Beifahrer den Steuermann bis auf die vordere Sitzbankkante zwingt. Am unkomfortabelsten ist der Lenker der KTM geformt. Durch seine abgekröpften Enden werden Handgelenke und Unterarmmuskulatur auf Dauer über Gebühr beansprucht.

Auf den ersten Blick erscheint die Fahrerhaltung auf der Puch wegen des tief angeordneten M-Lenkers unangenehm. Doch selbst 190 Zentimeter lange Kerls sitzen perfekt und ermüdungsfrei.

Beifahrer haben es indes nirgendwo so bequem wie ▷

Meßwerte

Kriterien/Modell	Hercules Ultra 80 AC	Horex Rebell 80 N	Kreidler Florett 80 E	KTM 80 RS	Puch Cobra 80
Beschleunigung					
0–30 km/h s	2,4	2,1	2,5	2,2	2,1
0–40 km/h s	3,7	3,4	3,6	3,7	3,2
0–50 km/h s	5,3	5,0	5,4	5,0	4,7
0–60 km/h s	7,9	7,6	7,5	7,6	6,6
0–70 km/h s	10,9	10,7	10,3	10,7	9,3
0–80 km/h s	15,3	17,5	14,1	16,3	13,3
400 m s	22,5	22,5	22,0	22,7	21,9
Durchzugsvermögen im vorletzten Gang					
30–40 km/h s	–	3,8	9,5	7,8	4,3
40–50 km/h s	4,7	3,3	3,0	4,4	3,1
50–60 km/h s	3,5	2,4	2,5	–	2,9
60–70 km/h s	3,8	3,1	2,8	–	2,4
Tachometerabweichung					
Anzeige 50 km/h	44	43	46	44	46
Höchstgeschwindigkeit					
solo sitzend km/h bei Drehzahl 1/min	84 6710	82 6500	82 6800	81,5 6420	85 6830
solo liegend km/h bei Drehzahl 1/min	86,8 6940	87 6900	89,5 7430	85 6700	91 7310
2 Personen km/h bei Drehzahl 1/min	79,5 6350	81,3 6450	80,7 6700	80 6300	83,5 6710
Verbrauch					
Liter/100 km Mischung 1 : 50	3,8	4	4,3	4,1	3,7

MOTORRAD
Leser-Wahl

Mit 94 245 Stimmen wurde die

Yamaha SR 500

Sieger der Klasse bis 27 PS

Stuttgart, den 10.12.1981

Ralf Hoffmann
Motor-Presse-Verlag

Helmut Luckner
Redaktion MOTORRAD

MOTORRAD
EXTRABLATT

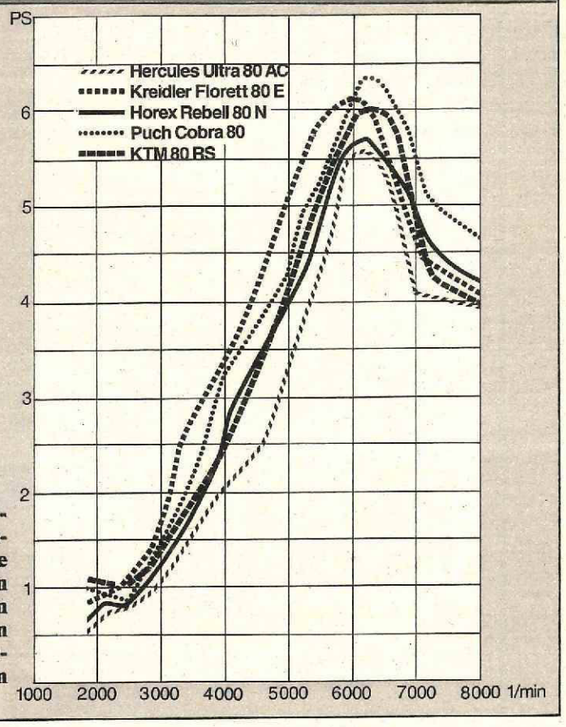
Achtziger

Fünf Achtziger im Vergleichstest

auf dem Mattighofener KTM-Leichtkraftrad. Die Sitzbank ist lang genug, um ausreichend Platz zu bieten, und bequem gepolstert. Die hinteren Fußrasten sind an starren Rahmenauslegern montiert – die Beine des Beifahrers müssen daher nicht jede Bewegung der Hinterradschwinge mitmachen, weil etwa die Rasten daran befestigt sind.

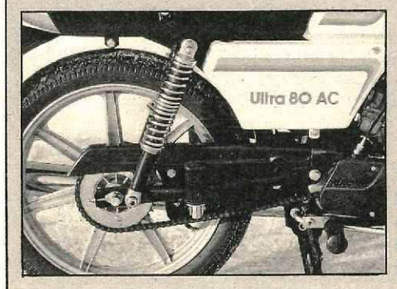
Die Hercules Ultra 80 AC verärgert mit einer kantigen und zudem harten Sitzbank. Die an der Schwinge montierten Soziusfußrasten lassen den Beifahrer jede Bodenwelle auskosten. ▷

Leistungskurven: deutliche Unterschiede

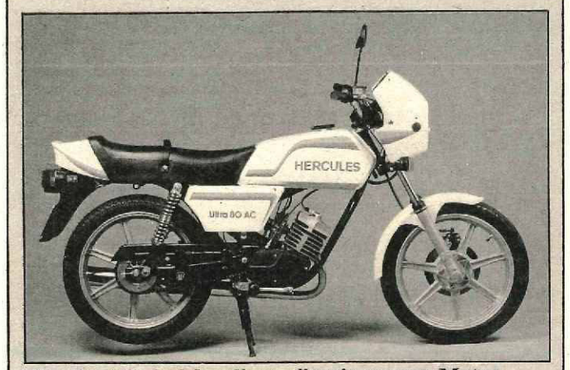


Die MOTORRAD-Messung auf dem Rollenprüfstand bestätigt: Die Puch Cobra 80 hat den stärksten Motor. 6,3 PS am Hinterrad lassen nicht an den offiziell 8,4 PS Motorleistung zweifeln

Hercules Ultra 80 AC: laufruhig

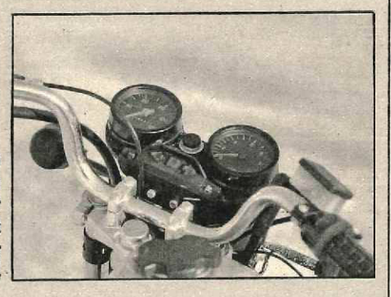


Nicht vorspannbar: Federbeine der luftgekühlten Hercules Ultra 80 AC



Ultra 80 AC: drehfreudiger, vibrationsarmer Motor

Kreidler Florett 80 E: unbequem



Im Preis inbegriffen: Drehzahlmesser im Cockpit der Kreidler Florett 80 E

Florett 80 E: leistungsstarker Antrieb, unbequeme Bank

EYSEL-VERSAND · EYSEL-VERSAND · EYSEL-VERSAND · EYSEL-VERSAND · EYSEL-VERSAND · EYSEL-VERSAND · EYSEL-VERSAND

neu
Der wertvolle Fackelmann-Anzug zu Eysel-Preisen

SAFE-DRESS LUXUS
der alternative Anzug für Motorradkenner.

SAFE-DRESS LUXUS — **Komfort:** behagliches Innenklima bei Außentemperaturen zwischen 5° und 25° C durch 6 Isolations-Luft-Schichten und volle Atmungsfähigkeit.

SAFE-DRESS LUXUS — **Sicherheit:** Die Safe-Dress-Schutzhaut ist äußert hart im Nehmen, das bewiesen Tests mit Schleifbelastung auf Straßenoberflächen.

SAFE-DRESS LUXUS — **Schick:** Toller Schnitt und die Eysel-Paßform-Garantie sorgen dafür, daß dieser Anzug seinen Besitzer abhebt von all den Standard-Motorradfahrern.

SAFE-DRESS LUXUS — **Pflegeleicht:** Bei 30° von Hand oder in der Maschine waschbar, damit Sie auch in Jahren noch gut aussehen.

SAFE-DRESS LUXUS-ANZUG
Farbe: blau/schwarz, zweiteilig 459,-

SAFE-DRESS GÜRTEL-JACKE PRO JACK 245,-
Farbe: schwarz/weiß Pro Jack

SAFE-DRESS LATZ-HOSE LONG-RIDER 245,-

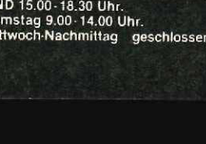
Damit wir die Teile passend gefertigt liefern können, bitten wir um folgende Angaben bei der Bestellung: 1. Körpergröße, 2. Brustumfang, 3. Hüftweite (Maße bitte über der Unterkleidung messen, die Sie zu tragen beabsichtigen).

Im Angebot

Sonderposten
LEDERCOMBIS
einteilig und zweiteilig solange Vorrat reicht 299,-

Römer-Porsche Design CP 2
Absolutes Spitzenmodell im internationalen Angebot in Bezug (seitliches Gesichtsfeld), Geräuschlosigkeit und Tragekomfort. Sicherheit gie ist einmalig (leichter Austausch von Frontblende Größe und Farben Technologie telefonisch erfragen) Vielzahl der verschiedenen nationalen Prüfverfahren, die die garantieren ein Optimum an passiver Sicherheit. Drucktaste
weiß/rot · rot/weiß
schwarz/rot
RESTBESTÄNDE
nur eins: 188,- sofort bestellen! 209,-

NEU Römer-Porsche Design CP 3
alle Vorzüge des CP 2. Zusätzlich: neue Blende mit Belüftung.
Normalfarbe 299,- Met.-Farbe 339,- Blende (macht CP 2 zu CP 3) Normalfarbe 65,- Met.-Farbe 89,-



Eysel-Regen-Überhandschuh
Bestell-Nr. 126 12,90

Original KONI-Federbeine
(Neueste Ausführung) Spezial „D"
- Tausende vertrauen dieser großen Marke.
- Einfachster Weg zu mehr Fahrsicherheit und Komfort
- (auch zu zweit).
- Für echte Motorradkenner ein „Muß"
- Bei uns erhalten Sie dieses Spitzenprodukt zum

SENSATIONS-PREIS
Dämpfer (Paar) Bestell-Nr. 1055 nur 159,-
Federn (Paar) Bestell-Nr. 1056 nur 38,-
Dämpfer für Honda, Yamaha, Kawasaki nur komplett mit Federn (bitte Motorrad-Typ angeben)

Progressive Dämpfer von KONI
• Noch besseres Fahrverhalten • Noch mehr Sicherheit • Komfortsteigerung • 2-Mann-Belastung. Die neuen Progressiven sind lieferbar für folgende Typen (Normalversion wird hierfür nicht mehr hergestellt): Honda: CB 750 F, K, KZ; 900 Bold'Or, CBX; GL 1000 - Yamaha: XS 750, 750 Spez.; 850, 1000, 1100 - Kawasaki: Z 900, 1000, 1000 MK2, 1300 - Suzuki: GS 750, 1000, 1000 E, 1000 S, GSX 1100 - Moto-Guzzi: 700-1000 ccm-Mod.
komplett mit Federn 235,-

Jetzt sind Sie noch schneller bei uns!

Über die neue Autobahn A 45 Von Gießen in Richtung München-Nürnberg in 35 Minuten. Von Aschaffenburg in Richtung Gießen-Kassel in 20 Minuten!

Original Holiday Bag
Die Gepäckrolle für das Motorrad. Absolut wasserdicht mit verdecktem Reißverschluß und Befestigungsgurten. Farben: signalrot; schwarz Länge 65 cm.
Normalausführung 33 cm Durchmesser Best.-Nr. 2148 55,-
Super-Tourer-Ausführung 38 cm Durchmesser Best.-Nr. 2149 69,-

Eysel-Qualitäts-Faltgarage
Für alle Motorräder, auch mit Windschutz-Scheibe. Schweres Vinyl, schwarzes Oberteil, helle Seitenteile, hervorragende Verarbeitung mit Verschlußbändern unten.
Bestell-Nr. 1050
69,-

neu neu
Spezial-Leder-Reinigungstuch
beseitigt zuverlässig: Flecken, Schmutz, Öl, Ruß, Fett, Teer, Schweiß und Kugelschreiber von allen Lederarten
Einführungspreis Stück Bestell-Nr. 2151 10.-

AERO-SCHEIBEN FÜR BMW-MOTORRÄDER

- Sensationelle neue, attraktive Form beseitigt Turbulenzen im Helmbereich.
- Visier wird kaum noch beschmutzt, kann offen bleiben, deshalb länger unverkratzt.
- Steigerung der Fahrsicherheit durch Beruhigung des Fahrverhaltens.
- Höchstwertiges, verzerrungsfreies Material, bruchsicher.
- TÜV-Gutachten mit jeder Scheibe.
- Minutenschnelle Montage
- Schon einige Hundert BMW-Kerner sind begeistert.
- Getestet: Motorrad Heft 7/80

Mod. 1 BMW-S-Modelle, Bestell-Nr. 2125 129,-
Mod. 2 BMW-RS-Modelle, Bestell-Nr. 2126 169,-
Mod. 3 BMW-RT-Modelle, Bestell-Nr. 2127 239,-

HARRO- und MOTOTECNICA-Lederbekleidung in Groß-Auswahl

EYSEL MOTOR SPORT GMBH
6456 LANGENSELBOLD
bei Frankfurt
Gelnhäuser Straße 3
Telefon (06184) 3486
Autom. Auftragsannahme rund um die Uhr: Telefon (06184) 2751
Öffnungszeiten: Mo.-Fr. 9.00-12.30 UND 15.00-18.30 Uhr. Samstag 9.00-14.00 Uhr. Mittwoch-Nachmittag geschlossen!

Bestell-Coupon
Hiermit bestelle ich zur sofortigen Lieferung per Nachn./Scheck liegt bei.
Art.-Nr. ____ Gr./Farbe ____ / ____ Art.-Nr. ____ Gr./Farbe ____ / ____
Art.-Nr. ____ Gr./Farbe ____ / ____ Art.-Nr. ____ Gr./Farbe ____ / ____
Name, Vorname ____
Straße ____ Alter ____
Wohnort ( ) ____
Legen Sie bitte bei Bestellung unter DM 50.- den Kaufpreis plus DM 2,- in Briefmarken bei, das erspart Ihnen die Nachnahmek.! 8 Tg. Umtauschrecht.
Für Druckfehler keine Haftung!

MOTORRAD
EXTRABLATT

Achtziger

Fünf Achtziger im Vergleichstest

Die Bank der Horex Rebell 80 N ist für zwei zu kurz, die Kante des Sitzbankhecks malträtiert das Gesäß.

Erschwerend kommt hinzu, daß die Federn der Horex-Federbeine zu hart sind. Bei Stufe drei schlagen sie zwar nicht mehr durch, dafür büßt der Beifahrer bei jedem Schlagloch.

Auch die Kreidler Florett 80 E mutet dem Sozius eine kaum bessere Sitzbank zu. Das Vollschaum-Sitzkissen läßt nur dürftigen Komfort zu, weil die Polsterung zu hart ist.

Sitzbankform und Polsterung stimmen fast bei der Puch. Auf langen Strecken könnte eine weniger stark abgerundete Sitzbank noch mehr Komfort bieten, zumal die Federbeine bei Solobetrieb zu hohem Fahrkomfort beitragen. Mit zwei Personen müssen die Federbeine jedoch bis auf die vierte der fünf Stufen vorgespannt werden, um Durchschlagen zu vermeiden.

Auch die Federn der KTM müssen vorgespannt werden. Während im Solobetrieb die erste oder zweite Stufe genügt, kann mit zwei Mann nur bei voller Vorspannung Durchschlagen vermieden werden.

Die Federn in den Hercules- und Kreidler-Fahrgestellen sind nicht vorspannbar und daher so hart ausgelegt, daß auch bei voller Belastung immer noch ein Restfederweg übrig bleibt. Deswegen muß der Fahrer, sofern allein unterwegs, Abstriche am Komfort machen. Auf schlechten Straßen wird die Fahrt zur Tortur: Von Federung ist kaum etwas zu spüren.

Unerbittlich wird jeder Schlag sofort an das Rückgrat weitergegeben, das Hinterrad springt.

Bei der Hercules und Horex sorgen zudem noch viel zu hart ausgelegte Teleskopgabeln dafür, daß die Maschine auf holprigen Straßen wie ein Geißbock übers Pflaster hüpft, der Fahrer gelegentlich sogar aus dem Sattel gehoben wird.

Eine Wohltat ist die KTM-Gabel. Sie spricht am feinsten auf kleinste Unebenheiten an und hält Schläge vom Lenker fern. Doch auch dieses Federelement muß sich Kritik gefallen lassen, weil es beim Bremsen stark eintaucht, also die nötige Progression vermissen läßt. Die Dämpfung ist ebenfalls noch leicht verbesserungsbedürftig. Dickeres Dämpferöl schafft Abhilfe.

Die besten Teleskopgabeln haben Kreidler und Puch. Sie sprechen zwar nicht so fein an wie die KTM-Konstruktion, doch tauchen sie bei scharfem Bremsen auch nicht so tief ein und sind in ihren Federbewegungen besser gedämpft.

Die wirkungsvollste Bremse hat ohne Zweifel die KTM. Die Brembo-Entwicklung erfordert den geringsten Kraftaufwand – zwei Finger genügen, um die Maschine selbst mit voller Belastung aus Höchstgeschwindigkeit sicher abzubremsen. Ärgerlich ist nur die ergonomisch ungünstige Bremshebelform. Kurze Finger haben Schwierigkeiten, den Hebel zu erreichen.

Wenig schlechter in der Wirkung sind die Scheibenbremsen der Kreidler und Puch, wo etwas mehr Handkraft verlangt wird. Dafür ist aber die Hebelform günstiger, kurze Finger können besser greifen.

Die Scheibenbremse an den beiden Modellen Hercules und Horex verlangt schon im Solobetrieb viel Handkraft. Soll die Maschine aus Höchstgeschwindigkeit schnell zum Stillstand gebracht werden, wird catcherartiger Zugriff nötig. Am besten läßt sich die Hinterradbremse der Puch dosieren, kaum schlechter die der Hercules. Die Bremse der Kreidler Florett 80 E hingegen blockiert das Hinterrad sofort. Dabei ist die Blockiergrenze, wie auch bei der KTM, schlecht auszumachen.

Am schlechtesten schnitt in diesem Punkt die Horex ab. Zum ersten wird viel Fußkraft nötig, worunter die Dosierung leidet. Dazu ist die Blockiergrenze nicht eindeutig.

Jene Steigung, die schon zur Beurteilung der Durchzugskraft und Getriebestufung herhalten mußte, war auch Teststrecke für die Fahrwerke. Bergab mit Vollgas, mal solo und mal mit zwei Personen, offenbarte die holprige und mehrfach ausgebesserte Straßenoberfläche schnell Stärken und Schwächen der fünf Vergleichstestkandidaten.

Hercules, Horex und Kreidler ließen sich durch ihre breiten Lenker noch im Zaum halten, obwohl die wenig wirkungsvolle Hinterradfederung die Fahrt auf diesen Maschinen eher zum Tiefflug werden ließ.

KTM und Puch zeigen auch bei voller Belastung keine Fahrwerksunruhen. Ärgerlich ist nur, daß der Hauptständer der KTM schon bei der leichtesten Schräglage aufsetzt.

Auch der Horex-Ständer kratzt. Weit schlimmer aber wirken sich bei dieser 80er die Verwindungen aus, die besonders im Heckbereich der Rebell 80 N registriert wurden.

Angst und bang kann es weniger Versierten mitunter auf der Kreidler werden. Die Florett 80 E zeigt die deutlichsten Fahrwerksunruhen. Da die Hinterradschwinge nadelgelagert ist, dürften diese Schwächen dem Rahmen zuzuschreiben sein. Denn an allen wichtigen Punkten sind die Rahmenrohre nicht wie üblich direkt auf Stoß geschweißt, sondern aus Fertigungs- und Kostengründen nur über labile Knotenbleche verbunden.

Mit zum nicht astreinen Fahrverhalten – besonders in Kurven – tragen aber auch die Reifen bei. Bei Hercules, Horex und Kreidler werden sogenannte Kleinkraftrad-Reifen aufgezogen, die wegen ihrer höheren Eigenverformung und Walkarbeit ▷

Horex Rebell 80 N: teuer

Rebell 80 N: durchzugskräftiger Motor, harte Federung

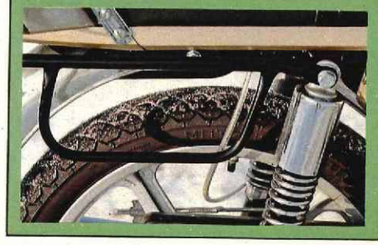
Dürftig: Gepäckauflage über dem Sitzbankhöcker

Nur an der Horex: großer Tank und zwei Rückspiegel

KTM 80 RS: komfortabel

KTM 80 RS: durchzugskräftiger Motor, komfortabel

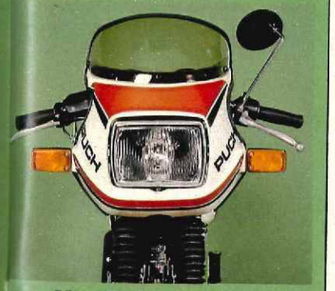
Nur an der KTM: Gepäckträger mit Federklappe . . .



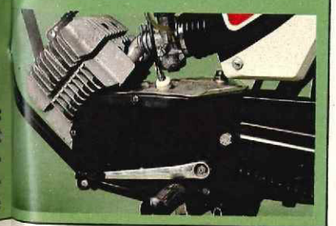
. . . und Packtaschenhalterung

Puch Cobra 80: spurtstark

Cobra 80: spurtstark, drehfreudig, sehr durchzugskräftig und vibrationsarm



Neu: Rechteckscheinwerfer



Nur bei der Puch: Motor mit klauengeschaltetem Sechsganggetriebe

Sieger nach Punkten: Puch Cobra 80

Kriterien/Modelle	Hercules Ultra 80 AC	Horex Rebell 80 N	Kreidler Florett 80 E	KTM 80 RS	Puch Cobra
Durchzugsvermögen	7	8	9	10	10
Drehvermögen	10	9	9	8	10
Beschleunigung	6	8	9	7	10
Getriebestufung	8	8	7	8	10
Schaltung	7	7	8	7	9
Kraftstoffverbrauch	9	7	5	7	9
Federung vorn	8	7	10	10	10
Federung hinten	8	7	8	9	9
Dämpfung vorn	9	9	10	8	10
Dämpfung hinten	9	9	9	9	8
Fahrstabilität mit Sozius	9	8	7	9	9
Bremswirkung vorn	8	8	9	10	9
Bremsdosierung vorn	9	9	10	9	10
Bremsdosierung hinten	9	8	8	9	10
Komfort Fahrer	9	10	9	8	9
Komfort Beifahrer	8	8	9	10	9
Serienmäßige Ausstattung	1	3	1	10	4
Preis	8	6	7	10	7
Summe	142	139	144	158	162
Platz	**4**	**5**	**3**	**2**	**1**

MOTORRAD EXTRABLATT

Achtziger

Fünf Achtziger im Vergleichstest

nicht mit den stärkeren, motorradähnlichen Reifen der Österreicher KTM und Puch mithalten können.

Zweifellos – die Puch Cobra 80 ist die beste Fahrmaschine der fünf Konkurrenten, auch in der Beschleunigung.

70 km/h erreicht die Cobra eine ganze Sekunde schneller als jede andere. Der entsprechende Wert von 9,3 Sekunden wurde bisher nur von der wassergekühlten Zündapp KS 80 unterboten – um eine Zehntelsekunde (siehe auch 10 000 km-Langstreckentest Zündapp KS 80, Extrablatt Seiten 112 bis 118). Das Pünktchen auf dem i für die Puch, der die guten Eigenschaften in der Summe den sicheren Gesamtsieg eintragen. Und das, obwohl die Grazer zunächst gar keine Achtziger bauen wollten.

Die KTM, mit 3270 Mark die billigste aller Konkurrenten, macht den österreichischen Doppelsieg perfekt. Hier ist das Pünktchen auf dem i die besonders reichhaltige Serienausstattung: Packtaschenhalter, ein abschließbarer Tankdeckel, ein Helmschloß, eine zusätzliche Diebstahlsicherung, eine Lichthupe und ein Killschalter zur Unterbrechung des Stromkreises trugen entscheidend zum Ehrenplatz bei, da die vier anderen Konkurrenten ab Werk wesentlich spärlicher ausgestattet sind.

Erich Kahnt ▷

Technische Daten

Kriterien/Modell	Hercules Ultra 80 AC	Horex Rebell 80 N	Kreidler Florett 80 E	KTM 80 RS	Puch Cobra 80
Motor	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert				
Bohrung x Hub mm	46 x 48	46 x 48	46 x 48	46 x 48	50 x 39,7
Hubraum cm³	79,8	79,8	79,8	79,8	77
Leistung kW (PS) bei 1/min	6 (8,1) 6000	6 (8,1) 6000	6 (8,1) 6000	6 (8,1) 6000	6,2 (8,4) 5900
max. Drehmoment Nm (mkp) bei 1/min	10 (1,01) 6000	10 (1,01) 6000	10,2 (1,04) 5000	10 (1,01) 6000	10,1 (1,03) 5800
Vergaser ⌀ mm	Bing, 20	Bing, 20	Bing, 20	Bing, 20	Bing, 20
Zahl der Gänge	5	5	5	5	6
Gangstufen	4,6/2,73/1,85/ 1,39/1,154	4,6/2,73/1,85/ 1,39/1,154	3,64/2,11/1,156/ 1,27/1,11	4,6/2,73/1,85/ 1,39/1,154	3,27/2,2/1,578/ 1,238/1,05/0,952
Primär-/Sekundärübersetzung	2,68/2,73	2,68/2,71	2,633/3	2,68/2,71	3,68/2,5
Zündung	Motoplat, kontaktlos	Motoplat, kontaktlos	Bosch, kontaktlos	Motoplat, kontaktlos	Bosch, kontaktlos
Fahrwerk					
Rahmen	Zentralrohrrahmen mit angeschraubten/angeschweißten Unterzügen				
Teleskopgabel Standrohrdurchmesser, Federweg mm	30, 140	30, 120	30, 150	30, 92	30, 110
Federbeine hinten, Federweg mm	nicht vorspannbar, 95	dreifach vorspannbar, 65	nicht vorspannbar, 115	dreifach vorspannbar, 80	fünffach vorspannbar, 100
Radstand mm	1270	1270	1260	1245	1240
Bremse vorn, ⌀ mm	Scheibe, 220	Scheibe, 220	Scheibe, 210	Scheibe, 245	Scheibe, 220
Bremse hinten, ⌀ mm	Trommel, 140	Trommel, 140	Trommel, 120	Trommel, 140	Trommel, 140
Reifengröße vorn	2.75 x 17	2¾ x 17	2¾ x 17	2½ x 17	2.50 x 17
Reifengröße hinten	2.75 x 17	2¾ x 17	2¾ x 17	2.75 x 17	3.00 x 17
Abrollumfang mm	1760	1760	1760	1773	1816
Abmessungen/Gewicht					
Länge mm	1940	1900	1910	1850	1840
Lenkerbreite mm	670	680	650	610	640
Sitzhöhe mm	720	750	750	760	750
Gewicht vollgetankt kg	97	102	98	97,5	100
zul. Gesamtgewicht kg	260	260	280	270	290
Tankinhalt/Liter	13	11	10	11,5	12,5
Verbrauch Liter/100 km (Mischung 1 : 50)	3,8	4	4,3	4,1	3,7
Preis, Mark	3495	3580	3495	3270	3495
Hersteller/Importeur	Nürnberger Hercules-Werke, Nopitschstraße 70, 8500 Nürnberg	Zweirad-Röth, Schulstraße 6, 6149 Hammelbach	Kreidler Fahrzeugwerke, Postfach 16 40, 7014 Kornwestheim	Deutsche KTM-Vertriebs-KG, Postfach 12 50 8265 Simbach/Inn	Steyr-Daimler-Puch, Postfach 140, 8228 Freilassing

NOCH NIE WAR ES SO LEICHT,

SICH BIS 650 CM³ FÜR EINE HONDA

ZU ENTSCHEIDEN.

HONDA

REISEN MIT SPORTLICHEN RESERVEN. DIE NEUE HONDA CB 650 SC.

Einer der aufregendsten Chopper für eine der gelassensten Sachen der Welt. Die neue Honda CB 650 SC gehört zum Gutaussehendsten, der Motor zum Zuverlässigsten, die Lebensdauer zum Vorbildlichsten. Hier summt ein rundum kultivierter, souveräner Viertakt-Vierzylinder mit sportlichen Reserven. Die luftunterstützte Teleskopgabel mit den Syntallic-Gleitbuchsen signalisiert Komfort und Stabilität. Patentiert ist der individuell einstellbare hohe Lenker. Wartungsfreundlichkeit ist die große Tugend der SC: wartungsarme O-Ring-Kette, wartungsarme kontaktlose Zündung, von außen zugänglich der Kraftstoffilter. Die Doppelkolben-Zweischeibenbremse vorn mit erleichterten Bremsscheiben ist exakt zu dosieren. Reisen Sie mit sportlichen Reserven. Honda CB 650 SC.

Technische Daten:	
Motortyp:	Fahrtwindgekühlter 4-Zylinder-Viertakt-Reihenmotor mit obenliegender Nockenwelle (O.H.C.)
Höchstleistung:	46 kW (63 PS) bei 9.000 min^{-1} 37 kW (50 PS) bei 8.000 min^{-1}
Höchstgeschwindigkeit:	175 km/h 160 km/h
Hubraum:	613 cm^3
Leergewicht:	219 kg (fahrbereit)

221 0007 000 BMZ 1/82-100

Technische Änderungen durch Homologations-Vorschriften vorbehalten.

Wir machen Motorrad-Geschichte.

HONDA

MOTORRAD EXTRABLATT

Achtziger

Nachrichten

Sponsors, Preise und Termine

Den Horex-Cup (Extrablatt Seite 88) werden finanziell außer dem Initiator, der Zweirad Röth GmbH im hessischen Hammelbach, auch Schmiermittellieferant Caramba, Lederbekleidungsfabrikant Furygan und die Zubehörfirmen Rip und Beton unterstützen. Außerdem verhandelt Röth derzeit noch mit den Reifenfirmen Dunlop und Metzeler.
Bei jedem der insgesamt acht vorgesehenen Läufe winken dem Sieger 300, dem Zweiten 250 und dem Dritten 200 Mark Preisgeld. Der 15. erhält immerhin noch 40 Mark. 3000 Mark kassiert am Saisonende der Gesamtsieger, 2400 Mark der Zweite, 1900 Mark der Dritte, der 15. Platz wird noch mit 100 Mark belohnt. Als Renntermine stehen fest:

- 24./25. April Bremerhaven
- 8./9. Mai Hockenheim
- 5./6. Juni Colmar-Berg/Luxemburg
- 19./20. Juni Singen
- 10. Juli Nürburgring
- 24.25. Juli Niederstadtfeld
- 4./5. September Straubing
- 11. September Dahlemer Binz.

Neues Design und bekannte Technik

Malaguti wird auf der diesjährigen IFMA in Köln mit dem Modell Fifty 80 eine weitere Achtziger-Variante vorstellen. In dem City-Flitzer sieht der deutsche Importeur bezüglich des Stylings den Trend der neunziger Jahre verwirklicht. Die Technik des neuen italienischen Leichtkraftrads entspricht nach Angaben des Importeurs in Motor und Getriebe dem Enduromodell Cavalcone 80 (luftgekühlter Einzylinder-Zweitakter mit Klauen-Sechsgangschaltung, siehe MOTORRAD 22/1981).

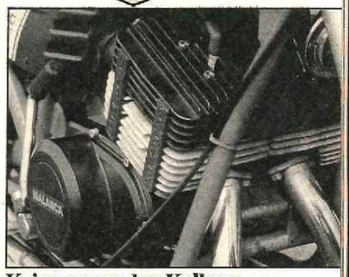
Eventuell auch für Puch Cobra 80: MBV-Vollschale

Cobra 80 und Verkleidung

Puch will eine Cobra 80 zum niedersächsischen Verkleidungshersteller MBV nach Bad Münder schicken. Der Zubehörlieferant soll eine Vollschale für das österreichische Leichtkraftrad entwickeln. Je nach Verkleidungspreis wird entschieden, ob sie als Zubehör von Vertragshändlern angeboten oder als verkleidete Kleinserie verkauft wird.

Kein Werkzeug und keine Zylinderbeschichtung

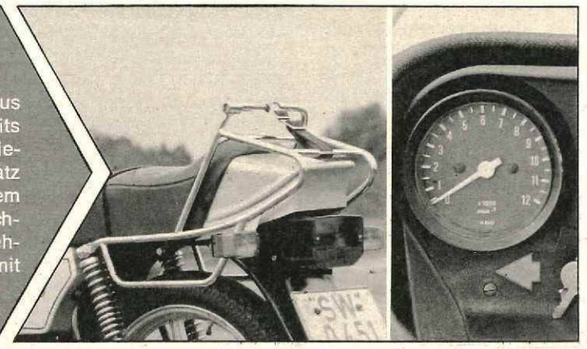
Die Serienreife der Malanca E 2 C 80 wird von einem Beschaffungsproblem behindert. Nach Angaben des deutschen Malanca-Importeurs Jürgen Fiedler, der die erste Achtziger mit zwei Zylindern in Eigeninitiative und Zusammenarbeit mit der Technischen Universität Berlin entwickelt, gibt es in Deutschland derzeit keinen Hersteller, der ihm passende Kolben liefern kann. So hat die württembergische Firma Kolben-Schmidt GmbH laut Fiedler kein passendes Werkzeug für so kleine Bohrungen, und das Stuttgarter Unternehmen Mahle kann die benötigten Zylinder nicht beschichten. Fiedler hat inzwischen Kontakte zu einem italienischen Kolbenlieferanten aufgenommen. Hersteller Malanca selbst nimmt zum Leichtkraftrad-Projekt des deutschen Importeurs nach wie vor eine abwartende Haltung ein.



Keine passenden Kolben: Motor der Malanca E 2 C 80

Gepäckträger und Drehzahlmesser

Die Nürnberger Hercules-Werke kommen Händlerforderungen nach und bieten die Billig-Version Ultra 80 AC (Extrablatt Seite 90) künftig mit verbesserter Ausstattung an. Serienmäßig wird ab sofort auch die luftgekühlte Achtziger mit Gepäckträger geliefert, der darüber hinaus kostenlos für alle bereits verkauften Exemplare dieses Typs als Nachrüstsatz angeboten wird. Außerdem gibt es – ebenfalls als Nachrüstsatz – jetzt einen Drehzahlmesser, der komplett mit Einbau 120 Mark kostet.



MOTORRAD
EXTRABLATT
Achtziger

10 000 km mit der Zündapp KS 80

Wohlfahrt

Die Zündapp KS 80 bewies in einem 10 000 Kilometer-Dauertest Steherqualitäten.

Für eine Fahrt zweiter Klasse von der schwäbischen Industriemetropole Stuttgart in die rheinische Messestadt Köln verlangt die Deutsche Bundesbahn gegenwärtig 63 Mark.

Gegenleistung: eine vierstündige Reise über eine landschaftlich attraktive Strecke – Bruchsal, Ludwigshafen und anschließend den Rhein entlang über Mainz, Koblenz und Bonn.

Gerade eine Stunde mehr für dieselbe Route benötigt ein Kleinwagen der sparsamen Einliterklasse (Ford Fiesta, Renault 5 etwa). Kosten für die 372 Kilometer lange Fahrt: rund 18 Mark pro Person bei einem für Fahrzeuge dieser Art üblichen Kilometerpreis von knapp 24 Pfennig*.

Am 18. November 1981 schaffte die acht Monate alte Langstreckentest-Zündapp KS 80 die Distanz in fünf Stunden und zehn Minuten bei schwachem Feiertagsverkehr. Das entspricht der Durchschnittsgeschwindigkeit von 71,5 km/h, für eine Achtziger ein respektabler Wert (Kilometerstand zu diesem Zeitpunkt: 9097).

Ein solches Abenteuer kostet Fahrer und Sozius den Spottpreis von je neun Mark. Immer wieder wurde die am 25. März letzten Jahres angelieferte, silberrote Zündapp im Verlauf des Langstreckentests diesen – für Achtziger sicher unüblichen – Gewalttouren ausgesetzt. Sie überstand alle ohne größere Defekte. Wohin die Reise auch immer ging, die KS 80 trug jeden Fahrer sicher nach Hause zurück.

Schon zwei Wochen nach Anlieferung für den MOTORRAD-Testfuhrpark, mit 194 Kilometern gerade gut eingefahren, mußte das Leichtkraftrad aus München die erste längere Tour absolvieren: von Stuttgart nach Frankfurt und zurück, inklusive Abstecher zum Jim Clark-Rennen nach Hockenheim. Distanz: rund 500 Kilometer. Probleme: keine.

Nächste Bewährungsprobe wurde sieben Tage später eine Fahrt zum Internationalen Moto Cross im ostschwäbischen Gaildorf – weitere 170 Kilometer ohne Probleme.

Dafür fühlte sich Redakteur Erich Kahnt wieder eine Woche später mit der KS 80 als Geisterfahrer auf ihrem ersten von sieben Sondereinsätzen Stuttgart–Köln. Ausgerechnet bei Dunkel- ▷

* Bei einer jährlichen Laufleistung von 15 000 km

③

④

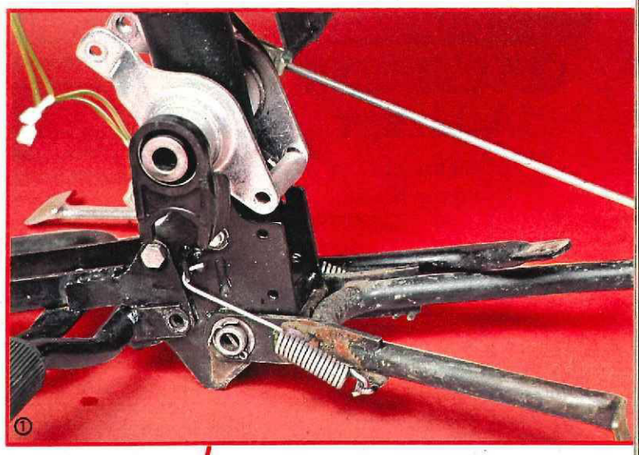
⑤

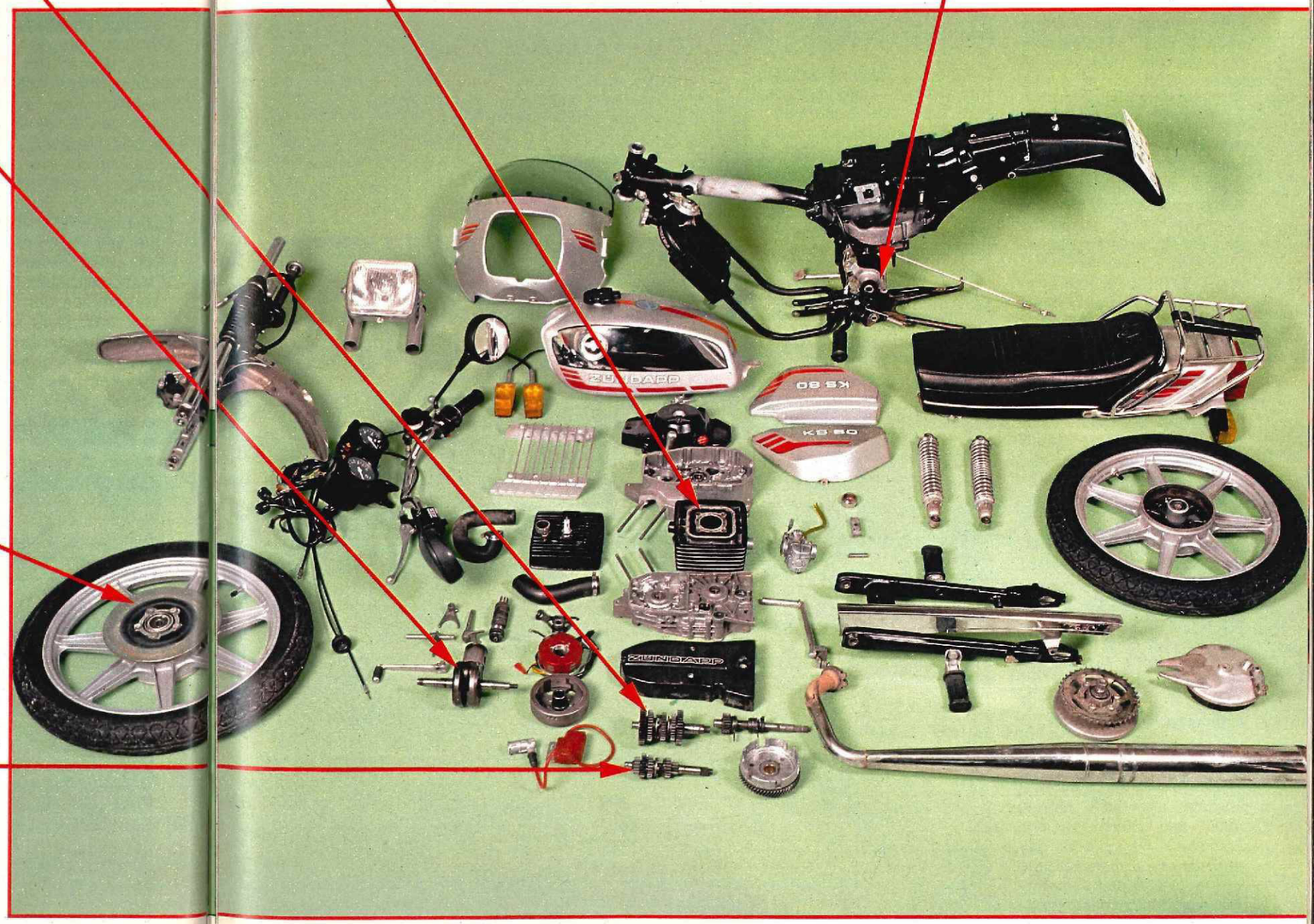
⑥

Fotos: Richter (7), Blach (3)

②

① Keine Schwächeanfälle: Feder des Hauptständers
② Keine sichtbaren Verschleißspuren: Zylinderfuß
③ Leicht gezeichnet von der Beanspruchung: Laufspuren auf dem ersten und zweiten Gangrad der Getriebeeingangswelle
④ Kaum angegriffen: Kurbelwelle und Pleuel
⑤ Glänzten am Schluß des Dauertests genauso wie zu Beginn: keine Lackschäden an den Felgen
⑥ Laufspuren: zweites Gangrad der Getriebeabtriebswelle


①



MOTORRAD EXTRABLATT

Achtziger

10 000 km mit der Zündapp KS 80

heit rissen Motorvibrationen den Glühfaden der Rücklichtbirne durch (Kilometer 1416), was bei der KS 80 um so gefährlicher ist, als der vordere Scheinwerferkegel zu klein und zu matt ist, um von hinten rechtzeitig erkannt zu werden. Kahnt war mehr damit beschäftigt, auflaufenden Autofahrern auszuweichen, als daß er fuhr.

Die Austauschbirne kostete 2,40 Mark – und wurde nur knapp 200 Kilometer weiter wieder von denselben Vibrationen zerstört, die bei Kilometer 2196 zusätzlich den linken hinteren Blinker gelockert hatten. Als allerdings schon jeder Fahrer in der Redaktion davon überzeugt war, ein Dauerleiden der Zündapp behandeln zu müssen, trat das Übel nicht mehr auf. Bis zum Ende des Dauertests blieb die KS 80 von weiteren Vibrationsschäden verschont. Dafür wechselte der Schauplatz der Defekte vom Heck in den Cockpit-Bereich.

„Das hält nicht mehr lange", prophezeite der Tankwart an der Autobahn-Zapfstation Heidesheim bei Mainz, als er bei Kilometerstand 2372 einen Blick auf das stark zerrupfte Kupplungsseil der Zündapp warf, „ich würde die Kupplung nur zum Anfahren benutzen."

Da sie aber nur noch an einem Drahtfaden hing, verkraftete sie nicht einmal mehr den Start von der Tankstelle weg. Folge des gerissenen Kupplungszugs wurde ein 200 Kilometer-Trip von Mainz nach Stuttgart, bei dem Motor und Getriebe nicht mehr getrennt wurden. Hierbei offenbarte das Fünfgang-Klauengetriebe Qualitäten.

Es gibt zwei mögliche Ursachen für Schwächeanfälle der Bowdenzüge für Gas und Kupplung, die als Zulieferteil in Meterware bezogen und im Zündapp-Werk auf die richtige Länge zugeschnitten werden: Entweder ist der Nippel im Kupplungsgriff zu schwergängig gelagert, oder die Lötung des Seils an den Nippel ist zu steif ausgeführt – in jedem Fall Verarbeitungsmängel. Die Reparatur schlug mit zehn Mark zu Buche.

Weniger zu Lasten mangelhafter Verarbeitung als vielmehr zu Lasten des verwendeten Werkstoffs geht die bei Kilometerstand 3400 notierte Korrosionsbildung auf der Gabelbrücke. Denn wie diese erwiesen sich die zahlreichen verchromten Teile an der KS 80 bei dauerhaft feuchter Witterung als ziemlich empfänglich für Rost.

Was die 10000 Kilometer kosteten

km-Stand	Ausgeführte Arbeiten	Ersatzteilkosten in Mark	Arbeitslohn in Mark
1517	Glühlampe 6 Volt 5 Watt	2,40	
2612	Inspektion und Reparatur		65,10
	Glühlampe 6 Volt 5 Watt	1,35	
	Kupplungszug	10,–	
	Entstörstecker und Zündkerze	7,25	
	Lichtschalter, Handbremse	6,–	
	Kleinteile	3,50	
	Getriebeöl	4,50	
	Schmiermittel	1,95	
5393	Inspektion und Reparatur		94,50
	Alu-Laufrad vorne	164,–	
	Sicherungsblech	1,10	
	Blinkleuchte	12,50	
	Zündkerze	4,20	
	Micronik-Filter	9,30	
	Reiniger	12,05	
	Kleinteile	3,97	
	Getriebeöl	4,50	
	Schmiermittel	1,95	
7486	Inspektion und Reparatur		180,60
	Zündkerze	4,20	
	Kette mit 114 Gliedern	26,91	
	Motorrad-Reifen 2.75–17	62,83	
	Schlauch 2.75–17	11,50	
	Muffe	3,25	
	Benzinhahn	12,25	
	Kleinteile	3,95	
	Getriebeöl	4,50	
	Schmiermittel	1,95	
Zwischensumme		**381,86**	**340,20**
Kraftstoff: 338,96 Liter 1 : 50			481,51
Gesamtkosten			**1203,57**
Kosten pro Kilometer (in Pfennig)			12,2

Sowenig die Gabelbrücke ihre gesunde Chromfarbe über die Dauertestzeit bringen konnte, sowenig konnte der Kickstarter seine Gummikappen bei sich behalten. Die erste verlor er bei Kilometer 4195. Offenbar bindet der verwendete Klebstoff zu schlecht, um auf Dauer die Anlassertritte zu verkraften.

Apropos Kickstarter: MOTORRAD-Testfahrer Günther Blach empfand das Kickstartergelenk auf der Getriebewelle als zu eckig und kantig, was bei seinen Langstreckenfahrten infolge häufiger Schaltmanöver zu erhöhtem Stiefelverschleiß im Knöchelbereich führte.

Die zweite Gummikappe suchte bei Kilometer 8488 das Weite. Daß diese Notiz überhaupt noch im Fahrtenbuch der KS 80 zu finden ist, bleibt paradoxerweise dem stabilen Druckgußrahmen mit den angeschraubten Unterzügen zu verdanken.

Denn dieser Rahmen überstand unbeschädigt bei Kilometer 4661 einen harten Leitplankenkontakt bei knapp 100 km/h, als die Zündapp infolge eines Sturzes aus der Hedersbachkurve der ehemaligen Stuttgarter Solitude-Rennstrecke flog. Sie wurde repariert und der Langstreckentest fortgesetzt.

Die erste Störung nach der Unfallreparatur betraf bei Kilometer 4887 erneut die Kupplung. Diesmal war nicht das Seil gerissen, sondern die Durchstecköse des Nippels im Kupplungsgriff gebrochen. Die Folgen allerdings waren ähnlich: ohne Kupplung von Heilbronn nach Frankfurt, für Getriebe und Schaltung erneut kein Problem.

Eine erste notdürftige Reparatur ließ sich dort mit einem von der Konstruktion her ähnlichen Aufhängungsteil für den Seilzug einer Fahrradhandbremse bewerkstelligen. Das Austauschteil hielt bis zum Ende des Tests.

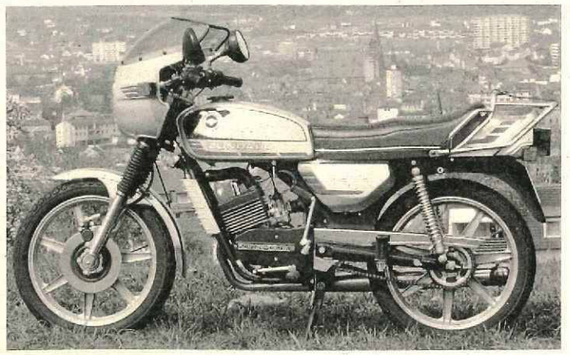
Zündapp KS 80: Verschleiß nach 10000 km

Zylinder	
Verschleißgrenze	46,12 mm
in Fahrtrichtung oben/unten	45,99/45,98 mm
quer zur Fahrtrichtung oben/unten	46,00/46,00 mm
Kolben Einbaumaß 45,925 mm	Meßwert 45,92 mm
Kolbenring (Stoßspiel)	
Verschleißgrenze	1,20 mm
gemessen im Zylinder	0,90 mm
Pleuel Einbaumaß 0,016–0,02 mm	Meßwert 0,35 mm
Kupplungsreibscheiben	Verschleißgrenze 2,8 mm
Einbaumaß 2,56 mm	Meßwert 2,8–2,9 mm
Kupplungsfedern (freie Länge)	
Verschleißgrenze 26 mm	Meßwert 24,5 mm
Bemerkungen	
Laufspuren der Lenkkopflagerkugeln in den Lagerschalen.	

Stationen einer Dienstfahrt: die Dauertest-Zündapp M-VV 4112 neben einer KS 80 Touring vor dem Brühler Schloß bei Köln im April 1981 (links) und vor der Kulisse der fränkischen Kleinstadt Ansbach im Mai (unten)

Fahrleistungen nach 10000 km

Beschleunigung	9993 km
0–30 km/h s	2,1
0–40 km/h s	3,2
0–50 km/h s	4,7
0–60 km/h s	6,9
0–70 km/h s	9,2
0–80 km/h s	13,7
Höchstgeschwindigkeit	
Zwei Personen km/h	78,2
solo sitzend km/h	85,0



Als der Wegstreckenzähler auf 6340 sprang, litt der Motor erstmals unter Zündaussetzern, deren Ursache aber nicht genau geklärt werden konnte, zumal diese Störung ähnlich schnell verschwand wie die eingangs erwähnten Vibrationsschäden. Möglicherweise bildete sich aus Öl- und Kraftstoffrückständen ein Kurzschlußfaden zwischen den Kerzenelektroden.

Zur gleichen Zeit gelang erstmals die eingangs beschriebene Spezialetappe Köln–Stuttgart mit einer Tankfüllung (372 Kilometer). Dabei verbrauchte die Zündapp am 26. Oktober 1981 nur 3,16 Liter auf 100 Kilometer. Der restliche Treibstoff im voluminösen 13,5 Liter-Tank hätte für weitere 50 Kilometer gereicht.

Die KS 80 ist damit derzeit die einzige Achtziger, mit der ohne Auftanken mehr als 400 Kilometer mit einer akzeptablen Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren werden können (Durchschnittsverbrauch über die Testdistanz: 3,43 Liter).

Zwischen dem 14. und dem 19. November mußte die M-VV 4112 (amtliches Kennzeichen der Dauertest-Zündapp) dann den Höhepunkt ihrer Tortur durchstehen: zweimal Stuttgart–Köln hin und zurück innerhalb von sechs Tagen.

Sie überlebte auch diesen Streß so, als sei sie gerade dafür gebaut worden, und rannte gegen Dauertestende besser als jede andere Achtziger, die von der Redaktion 1981 auf der Meßstrecke in Hockenheim beschleunigt worden ist: 9,2 Sekunden von null auf 70 km/h wurden am 23. November absoluter Klassenrekord.

Da kommt selbst die schnelle Fünfziger Hercules Ultra 50 RS (MOTORRAD 17/1981) nicht mit, die 0,6 Sekunden mehr benötigte. ▷

Wenn wirtschaftliches Fahren Freude machen soll, steigen Sie auf die neue Kawasaki Z 440 Twin.

NEU

Je aufwendiger und ausgefallener ein Motorrad in Technik, Ausstattung und Komfort ist, desto mehr muß man dafür in der Regel auf Kosten der Wirtschaftlichkeit bezahlen.

Nicht so bei der neuen Z 440 Twin mit 27 PS. Denn sie ist ausgesprochen wirtschaftlich. – Günstig im Preis. Sparsam im Verbrauch. Niedrig in der Unterhaltung. –

Und überzeugend in der Technik, Ausstattung und ihrem Komfort. So daß es eine reine Freude ist, wann, wo und wie auch immer auf ihr zu fahren.

Kawasaki Z 440 Twin

Komfortable, breite Sitzbank · automatischer Steuerkettenspanner · Transistorzündung · Teleskopfederung vorne · niedrige Sitzhöhe

Kawasaki Z 440 Twin
440 ccm, 2-Zyl. 4-Takt-Motor, luftgekühlt, OHC, 20 kW (27 PS/7000 U/min), 6 Gänge, Transistor-Zündung, Allwetter-Scheibenbremse vorne, schlauchlose Reifen, 134 km/h

Änderungen vorbehalten

Info und Händlernachweis fordern Sie bitte an: Kawasaki Motoren GmbH, Max-Planck-Str. 26, 6382 Friedrichsdorf, Telefon: 06172/734-0

Komm zu Kawasaki
Die Motorrad-Faszination

Sicher mit Helm

MOTORRAD
EXTRABLATT

Achtziger

10 000 km mit der Zündapp KS 80

Aber nicht nur Sprinterqualitäten, sondern auch Vorzüge als Reisefahrzeug stellte die Zündapp KS 80 unter Beweis, als sich die anfänglich störenden Motorvibrationen gelegt hatten.

Lediglich Beifahrer beklagten bei Touren über mehrere hundert Kilometer, daß die Sitzbank zuwenig Halt bietet, weil sie zum Fahrzeugheck hin leicht ansteigt. Außerdem erfordern die leicht nach oben gebogenen Sozlusrasten bei größeren Entfernungen eine unbequeme Fußhaltung. Anstrengend war auf den letzten 2500 Kilometern auch das Anwerfen, da nach der letzten Inspektion ständig die Zündkerze verölte.

Als die Zündapp KS 80 am 12. Januar 1982 ihren 10 000 Kilometer-Test beendete und zerlegt wurde, konnte MOTORRAD-Mechaniker Siegfried Güttner ein überzeugendes Endergebnis melden: „Kaum Verschleiß zu entdecken."

Kaum auch Zweifel: So, wie sich die Maschine im zerlegten Zustand präsentierte, hätte sie höchstwahrscheinlich die Strecke Stuttgart—Köln noch häufiger geschafft.

Allerdings hätte die Redaktion dann den Testfahrer austauschen müssen. Denn Redakteur Erich Kahnt notierte bei Kilometerstand 9661 nach sieben Sonderfahrten auf dieser Route im Fahrtenbuch: „Ehe die Zündapp diese Strecke nicht mehr schafft, schaffe ich sie nicht mehr."

Erich Kahnt

Lesererfahrungen: Wohl und Wehe

Der Aufruf fand ein sehr starkes Echo: Eine Sturmflut von Leserbriefen, in denen Vorzüge und Defekte am 1981 meistverkauften deutschen Leichtkraftrad geschildert wurden, überschwemmte die Redaktionsschreibtische, als wollten alle 13 000 KS 80-Besitzer schreiben.

Nach Durchsicht der Post ließ sich das starke Engagement allerdings leicht erklären: Selbst wenn kleinere Schäden serienweise auftraten, lautete in zahlreichen Schreiben das Fazit: „Ich würde mir die KS 80 wieder kaufen" oder „Ich bin zufrieden."

Denn in den Händen der Leser blieb die KS 80 oft auch bei vergleichsweise hohen Laufleistungen (über 15 000 Kilometer) von größeren Defekten weitgehend verschont. So gab es bei durchschnittlich 8146 zurückgelegten Kilometern kapitale Motorschäden nur in 6,3 Prozent aller Fälle, Defekte am Fünfganggetriebe nur in 1,5 Prozent der Fälle, funktionsuntüchtige Hauptbremszylinder ebenfalls nur in 1,5 Prozent aller Fälle und ebenso viele Reifenschäden.

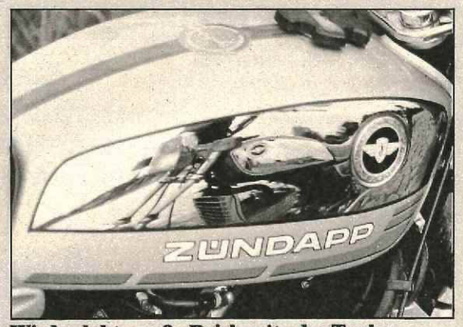
Als ärgerliche Schwachstellen erwiesen sich hingegen die Rücklichtbirnen, die an drei von fünf Maschinen (58,8 Prozent) einmal oder mehrmals durchbrannten, sowie Gas- (57,1 Prozent) und Kupplungszüge (41,3 Prozent), die rissen.

Dafür lobten 17,5 Prozent der Fahrer die guten Fahreigenschaften der KS 80 und ihre Tauglichkeit als Reisemaschine (12,7 Prozent). Freude bereitet dabei besonders der leistungsstarke, durchzugskräftige Motor (finden 7,9 Prozent der Fahrer). „Ich versäge die Japaner sogar zu zweit, dabei beträgt mein eigenes Lebendgewicht schon 105 Kilogramm", zeigt sich Leser Jürgen Sämann aus Vaihingen/Enz beispielsweise begeistert.

Zwei Fahrer besaßen sogar so viel Vertrauen in die KS 80, daß sie größere Urlaubsfahrten ins Ausland wagten. „Spitze-Achtziger", jubelte Roland Lörcher aus 7540 Neuenburg, als seine KS 80 einen 6900 Kilometer-Trip ohne Probleme nach Venedig und zurück überstand, und Ernst-Uwe Schaupp aus Soltau in der Lüneburger Heide gelang mit der Zündapp ein Jugoslawien-Urlaub (4000 Kilometer) ohne Störungen.

Gibt es Störungen, Defekte und anfallende Reparaturen, erntet der Service häufig Lob. Stellvertretend für viele Besitzer:
- Dirk Höbelmann aus 8755 Alzenau: „Werkstatt-Service — sehr gut"
- Gerhard Scherer aus 6606 Gersweiler: „Ersatzteilschwierigkeiten hatte ich keine — meine KS 80 stand nie länger als zwei Tage"
- Karl Heinzl aus 8200 Rosenheim: „Meine jetzige Werkstatt hat sämtliche Teile auf Lager, und Reparaturen werden auch nach Feierabend erledigt."

Dafür sind KS 80-Besitzer offenbar bereit, einen relativ hohen Anschaffungspreis in Kauf zu nehmen (Durchschnitt 4033 Mark bei einem empfohlenen Verkaufspreis von 4230 Mark), zumal der durchschnittliche Verbrauch mit 3,5 Litern Gemisch an der unteren Grenze in der Achtziger-Klasse liegt. Damit verhilft der voluminöse 13,5 Liter-Tank der Maschine zu einer Reichweite von mehr als 400 Kilometern — für Achtziger ein respektabler Wert. So ist es kaum verwunderlich, daß die Käufer zufrieden sind. Leser Martin Reis (6501 Harxheim) hat sich nach seiner KS 80 als erstes Motorrad übrigens eine Zündapp KS 175 bestellt. □



Wird gelobt: große Reichweite des Tanks

Auf Anhieb angekommen: UCX-S. Auch wenn die Szene für begabte Newcomer ein offenes Ohr hat, ist das noch lange keine Garantie für Erfolg. Daß die UCX-S auf Anhieb nach vorne gekommen ist, muß außer an der hohen Spieltechnik auch an der bisher selten gehörten dynamischen, sauberen und präzisen Wiedergabe liegen. Verständlich, klingt die UCX-S doch auch dann noch richtig, wenn Bässe und Höhen nur so fetzen. Ihr Fachhändler hat mit Sicherheit ein offenes Ohr für Ihre Wünsche.

SONY

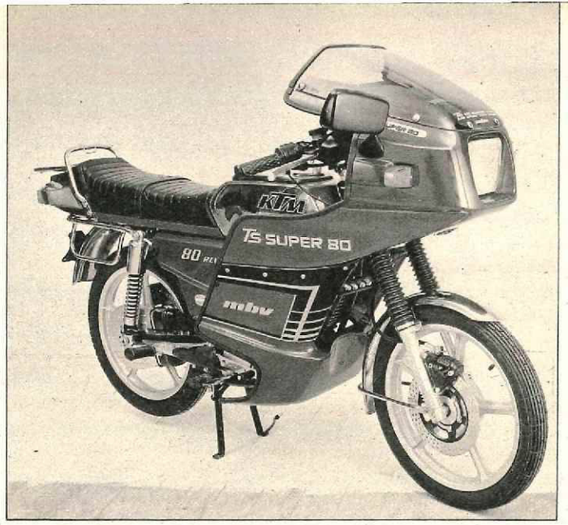
Zubehör

Unter den Zubehörlieferanten, speziell den Verkleidungsherstellern, ist ein Wettrüsten entbrannt. Das Ziel: Achtziger optisch aufzuwerten.

Auf Fahrt

Der große Verkaufserfolg mit Achtzigern – über 100 000 abgesetzte Leichtkrafträder auf dem deutschen Markt seit Einführung der Klasse im Januar 1981 – hat vor allem die Verkleidungshersteller mobil gemacht.

Dabei steht für die Lieferanten dieser aerodynamischen Hilfsmittel weniger die Steigerung der Geschwindigkeit im Vordergrund – hier erlaubt der Gesetzgeber ohnehin nur einen Zuwachs bis zur Toleranzgrenze von 85,5 km/h –, sondern vielmehr die optische Aufwertung der Achtziger, die im Serienzustand eher Mokicks und ehemaligen Kleinkrafträdern gleichen, denn Motorrädern. Wie gering die Differenzen im Bereich der Höchstgeschwindigkeit nach Montage einer Vollverkleidung sind, beweisen MOTORRAD-Messungen mit einer Kawasaki AR 80 und einer Honda MB-8.



KTM 80 RSW: verkleidet von MBV mit der TS Super 80 (oben) und von Polybauer mit der V 80 (rechts), Becker-Sattelkoffer, 18 Liter Inhalt, lieferbar in Dunkelgrau für 165 Mark

Yamaha RD 80: optisch aufgewertet von Polybauer mit der V 80 (rechts) und mit der Schneider K 1 (unten); Monz-Tankrucksack, aus Segeltuch gefertigt, mit Kartentasche

So erreichte die AR 80 mit einer Schneider K 1-Verkleidung 82,7 km/h Spitze und war damit kaum schneller als unverkleidet (80,5 km/h), während die Honda, ausgerüstet mit einer VEWO-Tornado-Vollschale (595 Mark, VEWO-Verkleidungsbau, Wasserburger Straße 43, 8220 Traunstein), sogar langsamer lief als mit der serienmäßigen Cockpitverkleidung: 79,8 km/h gegenüber 83 km/h.

Bislang konnte Zweirad-Schneider (In den Grüben 157, 8263 Burghausen) nur optische Aufrüstung der Kawasaki AR 80 und Honda MB-8 mit enganliegender Rennverkleidung (560 Mark), Höckersitzbank für AR 80 (150 Mark) und Monocoque für MB-8 (379 Mark) anbie- ▷

Angel Nieto.
Weltmeister '81 der 125 ccm-Klasse.
Auf Minarelli und Michelin-Reifen.

Volles Rohr
Mit dem Michelin M38 S

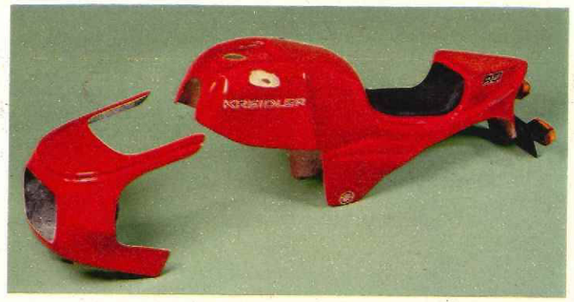
Für Maschinen der Mittelklasse (bis 180 km/h) ist der Michelin M 38 S der Allround-Reifen, der sogar bei Rennen gefahren wird (PZ 2 Ausführung). Vorne und hinten montiert bringt er gegenüber seinem Vorgänger, dem M 38, eine deutliche Erhöhung der Kilometerleistung. Die neue Profilgestaltung gewährleistet einen gleichmäßigen Abrieb und bewirkt eine weitere Verbesserung des Fahrverhaltens.
„Haftung in allen Lagen" und viele Kilometer sind gute Gründe, auf diesen Reifen umzusteigen. Ihr Fachhändler erwartet Sie.

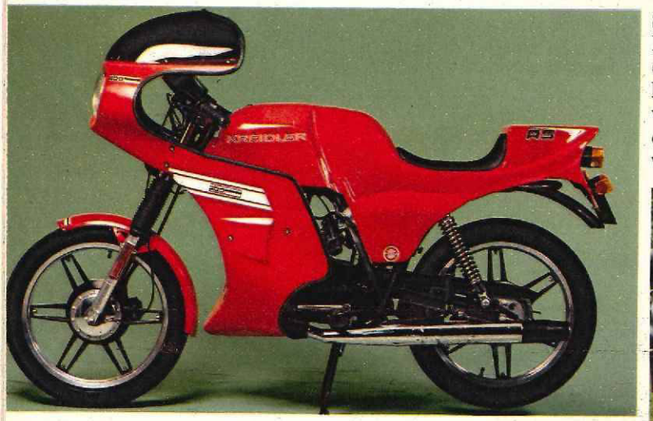
4 x Motorrad-Weltmeister in '81
MICHELIN

G 3 82003 3 D

MOTORRAD
EXTRABLATT
Achtziger

Zubehör





Schneider-Zubehör für Kreidler Florett 80: Monocoque und Cockpitverkleidung für Rundscheinwerfer (oben), Vollverkleidung mit Doppelscheinwerfer (links)

ten. Inzwischen ist das Zubehörprogramm auf alle wichtigen Achtziger ausgedehnt. Die Verkleidung gibt es jetzt auch für die Yamaha RD 80, die Suzuki GT 80 X-3 und die deutschen Leichtkrafträder Hercules Ultra 80, Kreidler Florett 80 und Zündapp KS 80.

Zusätzlich wurde für die Kreidler ein Monocoque entwickelt und passend für alle Modelle ein Verkleidungsoberteil mit Doppelscheinwerfer. Es wird zudem als Nachrüstsatz (200 Mark) für alle Schneider-Verkleidungen K 1 (mit Einzelscheinwerfer) verkauft.

Dabei ist das Schneider-Zubehör über die Vertragshändler der Leichtkraftradhersteller lieferbar, lackiert in den jeweiligen Achtziger-Werksfarben. Halterung, Kantenschutz, Scheibe und TÜV-Gutachten sind inklusive. Allerdings ist beim Modell MB-8 eine Zurückverlegung der Fußrastenanlage

Fotos: Richter (2), Holzäpfel (2), Werk

erforderlich, was weitere 300 Mark kostet.

Ständig erweitert wird auch bei den Schneider-Konkurrenten MBV (Bebersche Straße 19, 3252 Bad Münder 2) und Polybauer Kunststofftechnik GmbH (Königstraße 16, 3160 Lehrte) das Programm mit den bekannten Achtziger-Verkleidungs-Varianten TS Super 80 beziehungsweise V 80.

Polybauer V 80: mit Rechteckscheinwerfer an der Suzuki GT 80 X-3 (oben) und Rundscheinwerfer an der Kawasaki AR 80 (links)

So kann MBV die 791 Mark teure TS Super 80 mit Rechteckscheinwerfer (Preis gilt für japanische Achtziger) außer für die bereits genannten Marken auch für das österreichische Leichtkraftrad KTM 80 RSW (unlackiert 827 Mark) liefern. Sie ist allerdings nur auf schriftliche Bestellung beim Hersteller erhältlich, und das Komplett-Set setzt sich aus Halterung, einem Spiegel, Kantenschutz, Sichtscheibe, einer Rechtecklampe und Dekorstreifen (passend zu den Werksfarben der Achtziger) zusammen. Die entsprechenden Ausführungen für die deutschen Leichtkrafträder Hercules Ultra 80, Zündapp KS 80, Kreidler Florett 80 kosten – ebenfalls unlackiert – 742 Mark, 708 Mark und 742 Mark.

MBV gibt eine sechsmonatige Garantie auf die gefertigten Teile bei Verarbeitungsfehlern, allerdings mit Ausnahme der Sichtscheibe. Außerdem liefert die Firma, die traditionell seit 20 Jahren Verkleidungen baut, eine ausführliche, illustrierte Montageanleitung mit. Außerdem gibt es inzwischen eine kantige und eine runde Cockpitverkleidung (TL und AL) für Achtziger-Fahrer, die keine Vollschale wünschen.

Dafür ist Polybauer am billigsten. Die V 80 kostet nur 353 Mark (unlackiert) und paßt schon auf sieben Achtziger: Hercules Ultra 80, Zündapp KS 80, Honda MB-8, Kawasaki AR 80, KTM 80 RSW, Suzuki GT 80 X-3 und Yamaha RD 80. Allerdings hat der niedrige Kostenpunkt auch seinen Preis: Eine Bauanleitung für die sechs Teile der Vollschale gibt es nicht.

Die richtige Adresse für Ausstattungswünsche im Heckbereich einer Honda MB-8 mit Packtaschen und Topcases ist die Franz Becker GmbH (Postfach 11 15, 6780 Pirmasens). Für 138 Mark gibt es einen kompletten Gepäckträger, weitere 310 Mark kostet ein Paar 22 Liter-Motokoffer und 119 Mark ein dazu passendes Topcase (15 Liter Inhalt).

Und Hans Monz & Co. (Bruchhausenstraße 20–22, 5500 Trier) kann zum Preis von 88 Mark die optische Aufwertung einer Achtziger mit einem Tankrucksack aus schwarzem Segeltuch vervollständigen. *ek*

Fortsetzung von Seite 86

Kawasaki

Moto Shop Zweibrücken
aus Import
Kawasaki

KE 175	2790,–
Z 400 G	3890,–
Z 650 F 3	5890,–
Z 750 L1	6290,–
Z 1000 J 1	7890,–
Z 1000 J 2	8090,–
Yamaha	
XS 650 SE	4890,–
RD 80 MX	2650,–
DT 80 MX	2620,–
Honda	
CB 900 F 2 B	8590,–
CB 650 Z	4690,–

Telefon 06332/6919
Endpreise inkl. Nebenkosten und TÜV, Garantie

Z 440 LTD, EZ 5/81, 9000 km, Sturzbügel, H4, VB 4100.–. 04 21/55 05 98.

Verk., spottbillig, f. S1, S2, S3 Teile + Höcker m. T. 0 59 73/43 70, 18–20 h.

SICH GERMOT WOHLFÜHLEN IN LEDER

Kawa 650 SR, Bj. 2.80, TÜV neu, Extras, 12 000 km, 1a Zustand, VB DM 4000.–. Tel. 0 62 92/16 66.

Su. Unfallmaschinen. 02101/12345. H

An- und Verkauf von Gebrauchtteilen, Motoren, Rahmen usw. 05908/1580. H

KAWASAKI-MOTOREN

Z 500, 45 00 km	DM 1400,–
Z 550, 14 00 km	DM 1600,–
Z 650, 13 000 km	DM 1200,–
Z 900, 20 000 km	DM 1300,–

Motorrad-Ehren · 4150 Krefeld
Telefon 02151/34895

Su. Unfall-, Defektmasch. ab 250 ccm, auch Rahmen mit Brief. 06464/8918. H

Richte Gabelstandrohre. 06150/3286. H

Z-1 900-Motorteile. ⌕ **030/6635783.** H

Kaufe Unfall. Telefon 0 61 50/32 86. H

Kawasaki in Frankfurt
Beyer u. Köhler GmbH
Flinschstr. 2–4, 6000 Frankfurt 60
Telefon 06 11/41 40 01–02

Su. Unfall und defekt. 02642/42062. H

Ankauf von Unfall- und Gebrauchtkawas zu fair. Preisen. 02151/64230. H

Z 1300-Motor und sonst. Teile; Z 400-Rahm. u. Br., Teile. 0 28 42/4 20 62. H

Unfall-Kawasaki 750 E, fährt einwandfrei, M-Lenker, EZ 5.81, 3000 km, VB DM 4100.–. Tel. 0 51 44/26 05.

Kawasaki
Vertragshändler
Stuttgart und Böblingen
Autax
Motor- und Sport-Vertriebs GmbH

7000 Stuttgart 1	7036 Schönaich
Böblinger Straße 195a	Industriegebiet Siemensstraße
Tel. 07 11/60 60 01	Tel. 0 70 31/5 32 75

Z 750 Twin, Rahm. m. Br., VB 950.–, und div. Teile. Tel. 0 40/7 30 20 48.

Kaufe alle Kawa 900/1000 ccm, gebr., Unfall, def. zu Höchstpreisen, Selbstabholer. Tel. 0 69/60 13 22 78. H

Verk. Kawa Z 1000 FJ, 3000 km, V-Verkleidg., EZ 81, 1a Zust., Pr. DM 8000.–. Tel. 0 55 61/84 38 ab 17 Uhr.

Verk. Performance-Vollverkleidung. Tel. 0 27 61/6 15 37.

Z 1000, 900, 650, A2, MK II; Rahmen u. Br., Mot., Ausp. usw. 089/485407. H

SUZUKI **in Lahnstein Burgstraße 35! Tel. 0 26 21/5 04 21**

MK II-Auspuff, 200.–. 0 30/4 55 16 60.

Z 750 Twin, EZ 4.80, 15 000 km, viel Zubehör. Tel. 04 21/59 12 54.

Kawasaki in Konstanz
K-Gatterer, 7750 Konstanz
Lortzingstraße 1, Telefon 0 75 31/6 35 33

MK II-Motor, Vergaser und Elektrik, 3000.– DM. Tel. 0 22 33/6 46 66.

Verk. Teile für Z 400: Rahmen mit Brief usw. Tel. 0 56 02/14 45.

Achtung! Händler und **Privat**
Kaufe laufend Unfall- und Gebrauchtmotorräder **ab 500 ccm gegen bar.**
Abholung sofort
Ständig günstige Gebrauchtmaschinen und Teile auf Lager.
☎ **0641/61874**

Rau-Rahmenkit für Kawa 1000, neu, Egli-Verkl./-Sitzb., neu; Z 1000, 5.80, evtl. in Teilen Tel. 0 80 66/5 24.

Kawasaki Z 1000, Motor 0 km, in Teilen zu verk. Tel. 0 72 54/57 80.

Kawasaki
CENTER LINGEN
Alle Modelle ab Lager lieferbar, Höchstpreise auf Inzahlungnahmen, 600 m² Spezialmotorräder, Zubehör, Gebrauchtteilelager, Werkstatt mit Leistungsprüfstand. Jeden Samstag bis 18 Uhr Motorradfahrertreff mit kostenloser Leistungsmessung (vormittags)
Kawa – Rau – Bimota – Egli
Ihr Spezialist für Superbikes
PS-Schuppen Tuning
4455 Wietmarschen/Lohne
☎ 0 59 08/15 80, B 213 Lingen-Nordhorn

Verk. Ra./Br. Z 550, ohne Eintrag, Bj. 82, und Z 1-R, Z 650 SR, Z 650 C (Unfall), VB 950.–. Tel. 06 41/5 17 49. H

Ihr Motorradpartner im Raum Hohenlohe
Kawasaki UMBACH
Verrenberger Str. 4 · ☎ 0 79 41/6 21 00
Öhringen-Windischenbach

Neueröffnung
Kawasaki UMBACH
& Co GmbH
Heidelberger Str. 37 · ☎ 0 71 31/4 15 39
7100 HN-Böckingen

Vk. Z 650 SR Chopper-Fahrgest., Bj. 80, unfallfr., VB 2300.–. 0641/51749. H

Lieber eine kleinere Maschine... ...als an der Bekleidung sparen!
Unsere Komplett-Sets machen es Ihnen leichter!
★ **KL 250** + Cross-Stiefel + Helm + Handschuhe + Reg.-Combi ... **4050.-**
★ **Z 440 LTD** + Stiefel + Lederjacke + Helm ... **5050.-**
★ **Z 550 GP** + Combi + Helm ... **6720.-**
★ **Z 750 LTD** + Helm + Lederjacke + Stiefel + Handschuhe ... **7050.-**
Bitte fordern Sie weitere Angebote an!
weber buchstraße 28 · tel. 07171/61201 schwäbisch gmünd

Motort. Z 650 u. Z 1000. 0641/51749. H

Unf.-750 LTD in Teilen, 600 km. Tel. 09 61/30 22 57.

Für Z 1000 J, A-2, GPZ 1100, Z 1-R, Z 440: Hinterrad 220.–, Gabel 540.–, V.-Rad usw. Tel. 06 41/5 17 49. H

Z 750 E, 650 C, 650 B, Rahm. u. Brief, Motoren, Gabel, Räder. 089/485407. H

Verk. Kawa 1000 ST, 97 PS, Preis VS. Tel. 06 51/6 97 14.

H1 500, 11 000 km, wie neu, TÜV und Relf. neu, VB 2600.–. 0 70 33/3 43 97.

Kreidler

KREIDLER-FAHRER JETZT ZUGREIFEN!
SEBRING-Sportauspuffanl. mit Gutachten für KK 50 cc ... DM 149,—!!
D.I.P. Motor-Cycle Vertriebs GmbH
Litzelbacher Str. 15 · 6149 Grasellenbach 1

Mustang 50, Bj. 9.80, Neuheiten m. Helm, VB 1100.–. Tel. 0 41 46/2 72*

KTM

Wolfgang Breuer
Kiel, Feldstraße 26
Tel. 04 31/56 55 11

KTM RSW 50, Vollverkl. u. M-Lenker, alles TÜV, inkl. riesigem Ersatzteillager, VB 1700.–. Tel. 0 89/6 41 30 65*

KTM-FAHRER JETZT ZUGREIFEN!
FICHTEL & SACHS-Motoren, brandneu mit Garantie, einbaufertig
501/CKF (Mokick) ... DM 642,50!!
Sport 50 SW (KK) ... DM 850,50!!
Sport 80 SW (LK) ... DM 969,50!!
SEBRING-Sportauspuffanl. mit Gutachten für KK 50 cc ... DM 149,—!!
D.I.P. Motor-Cycle Vertriebs GmbH
Litzelbacher Str. 15 · 6149 Grasellenbach 1

Laverda

LAVERDA
Sie sollten dieses Jahr eine der schönsten und stärksten Laverda besitzen. 500 SFC, 1000, 1000 Jota 1000/120 Jota, 1200 TS bei uns immer auf Lager. Wir nehmen Ihre Unfall-Laverda in Zahlung. TUNINGSÄTZE bis 120 PS. Rennverkleidungen, Monocoque-Sitzbänke usw. Tuning-Katalog anfordern. Zylinder schleifen und Kurbelwellen richten. Ersatzteilschnellversand auch ins Ausland. Rufen Sie uns an 0 81 91/87 93.
Ihr Laverda-Vertragshändler.
Angelika Nieland
Bahnhofstr. 40 · 8916 Untermühlhausen

500, EZ 4.80, VB 4950.–. 02156/40185*

Verk. Laverda 500. Tel. 0 25 28/12 46*

Suche Laverda ab 1000 ccm, biete neuw. Taunus Extr. T. 04 21/58 79 71*

IN WIESBADEN
MOTORRAD **schenk** SAARBRÜCKER ALLEE 7
0 61 21/2 33 99

Verk. 750 SF, EZ 71, im techn. u. opt. Bestzustand. Tel. 0 62 45/84 17.

Laverda-Ersatzteile, schnell u. billig. Kracht, Tel. 0 43 21/2 10 43. H

Laverda 500, EZ 2.79, Motor überholt, Vollverkleidung. Telefon 05 91/6 26 20.

LAVERDA
Alfred-J. Kührer
Motorrad-Service Meisterbetrieb
4730 Ahlen/W. · Weststraße 124
Telefon 0 23 82/39 82/15 08
- Ersatzteile
- Zubehör und
- Werkstatt für alle Motorräder

Suche 750 SF od. SFC. 0221/5991851.

LAVERDA für Kenner

VERTRAGSHÄNDLER

1000 Berlin 12, Zweirad Beck GmbH Knesebeckstr. 97. Tel. 0 30/31 39 3 93

1000 Berlin 47, Fa. Bernd Landtag Alt Buckow 17a. Tel. 6 04 60 75/76

2000 Hamburg 1, Fa. Georg Suck, Nagelsweg 19, Telefon 040/242560

2850 Bremerhaven, Fa. Bergel u. Diessars, Wesserstraße 193, Telefon 04 71/7 64 57

2951 Hesel-Neukamperfehn, Fa. Edgar Uden Hauptstraße 138. Tel. 0 49 46/19 28

3000 Hannover 1, Fa. Holk, Bödekerstraße 67 und Raschplatz 13a, Telefon 0511/666874

4005 Meerbusch 1, Motorrad Krage, Moerser Straße 80, Telefon 02105/4323

4048 Grevenbroich, Stelzer GmbH Merkatorstr. 11. Tel. 0 21 81/4 44 11

4450 Lingen, Fa. Themann, Nordring 72, Telefon 0591/62620

4730 Ahlen/Westf., Fa. Kührer, Weststraße 124, Telefon 02382/3982

4800 Bielefeld 1, Motorrad König, Detmolder Str. 401, Telefon 0521/24967

5168 Embken, Fa. Willems, Telefon 02425/300

5205 St. Augustin, Fa. Richarz, Alte Bonner Str. 10, Telefon 02241/24862

6100 Darmstadt, Fa. Willy Eckel, Messeler Str. 173, Telefon 0615/31736

6200 Wiesbaden/Schlierstein, Fa. Schenk, Saarbrücker Allee 7, Telefon 06121/23399

6370 Oberursel/Weißkirchen, Fa. van Lengen, Kurmainzer Str. 61, Telefon 06171/76136

6780 Pirmasens, Fa. Edrich, Kreuzgasse 34, Telefon 06331/78247

7060 Schorndorf, Fa. Uwe Hild, Göppinger Str. 21, Telefon 07181/3262

7500 Karlsruhe 1, Fa. EHA Motorrad, Wielandstraße 25, Telefon 07 21/69 15 14

7858 Weil/Rhein, Fa. Renner, Blauenstraße 1, Telefon 07621/72155

8703 Ochsenfurt, Demant u. Lamprecht, Darstadter Str. 12, Telefon 09331/1416

8831 Markt Berolzheim, Fa. Heinrichmeyer, Bahnhofstraße 5, Telefon 09146/238

8881 Schretzheim, Motorrad Demharter, Krautgartenweg 11, Telefon 09071/2837

8911 Untermühlhausen, Fa. A. Nieland Bahnhofstr. 40, Tel. 0 81 91/87 93

Moto-Witt GmbH
LAVERDA-Generalimport
5000 Köln 50, Zaunhofstr. 40
Telefon 0 22 32/4 40 03

Magni

moto-shop
Inh. A. Thoede
4300 Essen 1 · Witteringstraße 33
Tel. 02 01/77 50 60
MAGNI

Umbaukit MH 1	5290,–
MH 2	9895,–