

MOTORRAD

Classic

7+8/2016

www.motorrad-classic.de

Youngtimer Oldtimer Szene Markt

Service
**Trommel-
bremsen**
Teil 2: Perfekt
einstellen



Jungs, eure

80er!

-  Hercules Ultra 80 LC
Kreidler Mustang 80
Zündapp KS 80
-  Honda MT-8
Yamaha RD 80 MX
-  KTM 80 RLW
Puch Cobra 80



Auf Achse

**KAWASAKI
Z 1000 UND
ZEPHYR 1100**



Im Studio

**YAMAHA TR 2-
PRODUCTION
RACER**



Sport

**50 JAHRE
MOTODROM
HOCKENHEIM**



Ducati 73

**RARES LANG-
STRECKEN-
RENNERLE**

**Nachgedruckt: Erster Test
Suzuki GR 650 von 1983**

Deutschland 5,70 €
Österreich 6,40 € · Schweiz 10,80 SFr · BeNeLux 6,60 €
Dänemark 62,00 DKR · Finnland 8,50 €
Griechenland 8,20 € · Italien 7,50 €



4 190948 605705

 Hercules Ultra 80 LC
Kreidler Mustang 80
Zündapp KS 80

 KTM 80 RLW
Puch Cobra 80

 Honda MT-8
Yamaha RD 80 MX



Hits der 80er

Die 50er sind tot, es leben die 80er. Das Klein- wird durch das Leichtkraftrad ersetzt, zu Beginn der 1980er-Jahre kommt eine wahre Flut an neuen Modellen auf den Markt. MOTORRAD Classic trommelte die wichtigsten Vertreter des Premierengangs 1981 zu einer Ausfahrt zusammen.

Text: Gerhard Eirich; Fotos: Jacek Bilski

Zeit ist relativ. Nie wurde mir dies so klar wie im Frühjahr 1981, als sich mir die Frage stellte, ob ich noch ein langes Jahr bis zum achtzehnten Geburtstag mit dem Mokick herumkreuchen oder doch noch den Führerschein Klasse 1b machen und eine 80er erwerben sollte. Die Versicherungsprämien von über 1000 Mark für Kleinkrafträder wurden für die neuen, weniger giftigen und auf 80 km/h begrenzten, somit weniger unfallträchtigen 80er (so die Hoffnung)

zum Start der neuen Klasse auf nur noch knapp über 100 Mark im Jahr reduziert. Die Vernunft hat damals verloren – die 40-km/h-Schmach musste ein Ende haben. Die neuwertige Honda MB-5 wurde verkauft, eine MT-8 geordert.

Auf den Spuren von damals

Christian Seidl, Besitzer unserer für den Vergleich organisierten blauen MT-8, hat zum geplanten Fototermin keine Zeit. Er überlässt uns die Honda einfach für

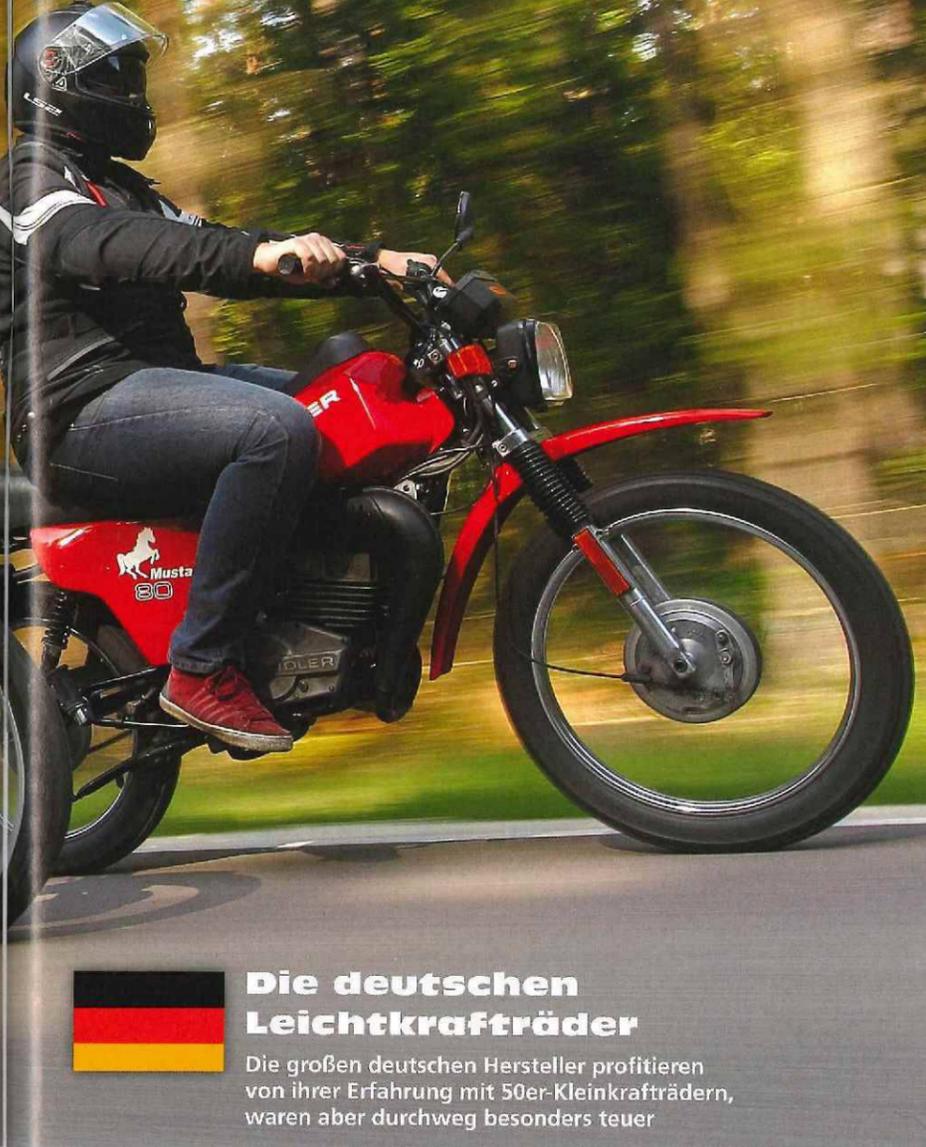
diesen Tag, und ich habe das Vergnügen, seinen Part zu übernehmen. Eine wilde Mischung an 80ern hat sich versammelt – Straßenmaschinen und Enduros, wassergekühlte und luftgekühlte Motoren, teure deutsche, exotische österreichische und super günstige japanische Modelle. Ein Großteil der anwesenden 80er-Gang fährt noch oder wieder die Marke von damals. Anders hingegen die Vorgeschichte von Richard Heinzlmeier, dem Besitzer der Hercules Ultra 80. Er gilt quasi als Spät-

berufener, der erst mit 31 den Motorradführerschein machte und vor einigen Jahren dem Moped-Wahn verfiel. Seither fährt er Hercules Ultra 80 LC, die derzeit, nach versuchsweiser Umbesetzung, ganz untypisch beim Starten ein wenig zickt. Mit guten Ratschlägen übergibt er mir die Ultra im Tausch gegen die Honda.

In sportlich-gebückter Sitzhaltung, auf den stark gekröpften Lenker gestützt gebe ich dem in weiten Teilen auf dem 50er basierenden, wassergekühlten Sachs-Motor

die Sporen. Kräftig zieht die Ultra schon ab niedrigen Drehzahlen durch, scheut sich aber auch nicht vor dem Bereich jenseits der 7000er-Marke. Hochschalten, ja, aber mit Sorgfalt. Zwar spendierte man dem altbekannten Ziehkeilgetriebe neue Zahnräder und einen verbesserten Schaltautomaten, was auch Wirkung zeigt, doch nach wie vor tut man gut daran, den Schalthebel kräftig und nachhaltig zu lupfen, damit die Stufe verlässlich einrastet. Bei voller Fahrt kennt die Ultra kein

Halten, und leicht bergab überschreitet die deutlich pendelnde Nadel des VDO-Tachos problemlos die 110-km/h-Marke. Das Fahrwerk ist solchem Tempo locker gewachsen, der Zentralrohrrahmen mit geschraubten Unterzügen lässt sich auch von Längsfugen nicht aus der Ruhe bringen, die Marzocchi-Gabel ist straff ausgelegt, leistet aber gute Arbeit. In Sachen Ausstattung hat sich die Hercules kaum etwas vorzuwerfen, mit Doppelscheibenbremse vorn, die allerdings



Die deutschen Leichtkrafträder

Die großen deutschen Hersteller profitieren von ihrer Erfahrung mit 50er-Kleinkrafträdern, waren aber durchweg besonders teuer

Die wild zappelnden Zeiger der VDO-Instrumente lassen den wahren Wert oft nur errahnen. Die Doppelscheibenbremse stellt ein Ausstattungshighlight dar, der tausendfach verbaute wassergekühlte Sachs-Motor steht für satte Leistung, Zuverlässigkeit und gute Teileversorgung

etwas mehr Biss haben könnte, 12-Volt-Elektrik und H4-Licht hält sie die Konkurrenz hier auf Distanz.

Das gilt nicht nur für die Kreidler, die hier allerdings mit ihrer 6-Volt-Anlage und der läppischen 35/35-Watt-Lampe wahrlich keine Punkte sammelt. Hochbeinig, breit, geradezu selbstbewusst steht die einst für einen siebenstelligen Betrag entwickelte Kornwestheimerin da. Weg vom Moped-Image sollte sie die Marke führen, und nimmt mit dem neuen Motor mit nun stehendem Zylinder Abschied vom Kreidler-typischen liegenden Zylinder. Außen gibt sich der 80er zwar neu, doch die Innereien wie Kurbelwelle, Kupplung und Getriebe stammen aus der 50er-Florett RS. Der Motor hängt an drei Punkten in Gummibuchsen gelagert im Rahmen, der aus einem Profilstahl-Zent-

ralrohr und zwei Unterzügen besteht. Durchaus kraftvoll zieht der acht PS starke, schlitzgesteuerte Motor an, die langen Schaltwege erschweren etwas die flotten Gangwechsel. Doch schon bald fallen heftige Vibrationen störend auf. Erschwerend kommt die harte und kantige Sitzbank hinzu, die das Gesäß malträtiert.

Kreidler – nur für die Harten

Yannic Sauer, dem die Mustang gehört, ist erst 17 und hart im Nehmen. Immerhin stimmt der kernige Sound, verstärkt durch die schwarze Abdeckung auf dem Tank, die als Resonanzraum mitdröhnt. Darunter verbergen sich ein kleiner Stauraum, das Werkzeug und der Tankdeckel. Sehr aufrecht im hohen Sattel sitzend genieße ich die Übersicht über das Geschehen und kann mich darauf konzentrieren,

die Fuhre zu bändigen, wenn sie bei höherem Tempo allzu leicht ins Rühren kommt. Wenn's kritisch wird und bremsen angesagt ist, erweist sich die 160-Millimeter-Simplex-Trommel vorn als keine besondere Hilfe. Zweifingerbremse? Nix da, die Kreidler-Trommel ist eher eine Zwölfingerbremse. Zum Glück hilft das hintere, gut dosierbare Pendant ordentlich mit. Verständlich, dass die Kreidler damals in Vergleichstests keinen Spitzenplatz erringen konnte. Mit 4300 Mark war sie 1981 zudem noch mächtig teuer.

Auch die Zündapp KS 80 von Robert Bauer war mit ihrem Neupreis von damals 4150 Mark nur etwas für Gutbetuchte. Äußerlich ähnelt die 80er zwar auf den ersten Blick der alten 50er, doch zwei Jahre aufwendige Entwicklung haben Früchte getragen. Feintuning an Sitzbank und

Heckbürzel (mit Spoileransatz) gehört dazu, vor allem aber der völlig neu entwickelte, jedoch nach wie vor Mischungsgeschmierte Motor. Der schlitzgesteuerte 80er vertraut noch immer auf die Thermosiphonkühlung, kommt also ohne Wasserpumpe aus und nutzt den Austauschereffekt des aufsteigenden warmen und des herabsinkenden kalten Wassers. Funktioniert – die Zündapp kennt keine Temperaturprobleme. Ärger mit der Schaltbarkeit des Ziehkeilgetriebes gehört nun auch der Vergangenheit an, denn bei der 80er werden die Gänge nun per Klauen und Schaltwalze sortiert und rasten knackig und exakt ein.

Auch sonst wirkt die Zündapp ausgereift wie eh und je, ein bisschen wie die S-Klasse im Feld – solide, gut ausgestattet (umfangreiches Cockpit, gut be-

Hercules Ultra 80 LC



Mit dem kantigen, fast klobigen Design der 80er konnten sich nicht alle Fans der beliebten 50er-Ur-Ultra anfreunden

Die hochbeinige, wuchtige Enduro mit stehendem Zylinder – daran musste sich so mancher Kreidler-Fan erst gewöhnen



Kreidler Mustang 80



Im neuen, luftgekühlten 80er-Motor mit stehendem Zylinder finden zahlreiche Teile des 50er-Mopeds Verwendung. Gar nicht mal so klein, aber gar nicht mal so wirksam – die Trommelbremse vorn könnte mehr Biss bieten. Angesichts des hohen Preises, den Kreidler für die Mustang 80 verlangte, hätte auch das Cockpit etwas üppiger bestückt sein dürfen

dienbare Lenkerarmaturen, Gepäckträger mit Gummispannband), stark und unauffällig schnell, ohne Krawall. Man thront entspannt auf der Sitzbank, der Lenker nicht zu hoch, nicht zu schmal, der leise Motor zieht gleichmäßig durchs Drehzahlband. Fast unspektakulär, und doch kann die KS 80 der Ultra meist auf den Fersen bleiben. Vor allem am Berg erweist sich die Zündapp als echte Zieherin und erklimmt Steigungen im Fünften, wo andere längst wild im Getriebe rühren. Woll-

te man überhaupt etwas kritisieren, dann den Rückschritt zu den an der Schwinge montierten Sozlsruhrasten sowie die Beibehaltung der dürftigen 6-Volt-Elektrik und der Mischungsschmierung.

Da waren die Japaner von Beginn an auf einem anderen Pfad und vertrauten auf die Getrenntschmierung, also mit separatem Öltank und Ölpumpe. Wie auch die Honda MT-8, die ich zwischendurch immer wieder bewege und die mir wie damals mächtig Spaß macht. Der memb-



Zündapp KS 80

Die sportlich-elegante Linienführung stimmt, die verfügbaren Lackvarianten, hier das Goldorange, wirken edel



Der komplett neu entwickelte 80er-Motor musste viele Tausend harte Erprobungskilometer absolvieren. Das Resultat: ein zuverlässiger, kräftiger und ausgereifter Motor. Der gut dosierbaren und wirksamen Trommel hinten gebührt Lob, wie auch dem vollständigen Cockpit und den gut bedienbaren Schaltern

rangesteuerte, acht PS starke Zweitakter münzt seine gleichmäßige Kraftentfaltung in Verbindung mit der kurzen Übersetzung in tolles Sprintvermögen um und gibt sich nirgends eine Blöße. Schalten? Mit kurzen Hebelwegen rasten die Gänge stets exakt ein. Okay, das Cockpit ist sehr karg bestückt, die Ausstattung insgesamt recht mager. Verschmerzbar, angesichts des unschlagbar günstigen Preises. Doch der Sitzkomfort auf der gut gepolsterten Bank taugt auch für lange Strecken, Vibrationen sind dank einer Ausgleichswelle (!) im Motor kein Thema. Nicht mal bei Vollgas, wo bei der MT-8 leider selbst mit Anlauf bei Tacho 85 Feierabend ist.

Immerhin muss ich mir bergab keine Sorgen machen, die mickrig wirkende Trommel im Vorderrad verzögert erstaunlich gut und geht erst bei anhaltend derber Belastung in die Knie. Mehr Sorgen bereitete jedem MT-8-Fahrer die dünne Gabel. Am beliebten Sprunghügel, einem Erdwall am Bahndamm, warteten meine Kumpels früher feixend darauf, dass die 27-Millimeter-Gabelstandrohre bei der Landung einfach abknicken würden. Vergesst es, Jungs. Aber war die MT-8 schon damals bei Toppespeed so nervös, oder bin ich heute einfach verwöhnt?

Wir halten zum nächsten Fotostopp, ein Gruppenbild steht an. Erste Sticheleien kommen auf, ganz wie früher. Von Reiskochern ist die Rede, und gut gemeinte Ratschläge kommen aus der deutschen



Hercules Ultra 80 LC

MOTOR: Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert, Bohrung 46 mm, Hub 48 mm, 79,8 cm³, Verdichtung 10:1, 8,5 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 10 Nm bei 6000/min, Bing-Vergaser, Ø 20 mm, Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Fünfganggetriebe, Ziehkeilschaltung, Kettenantrieb

FAHRWERK: Zentralrohrrahmen mit verschraubten Unterzügen, Telegabel, Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Doppelscheibenbremse vorn, Ø 220 mm, Trommelbremse hinten, Ø 140 mm, Reifen vorn und hinten 2.75-17

TANKINHALT: 14 Liter

GEWICHT: 110 kg

PREIS 1981: 4350 Mark

BAUZEIT: 1981-1983



Kreidler Mustang 80

MOTOR: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert, Bohrung 46 mm, Hub 48 mm, 79,8 cm³, Verdichtung k. A., 8 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 9 Nm bei 6000/min, Bing-Vergaser, Ø 20 mm, Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Fünfganggetriebe, Klauenschaltung, Kettenantrieb

FAHRWERK: Zentralrohrrahmen mit zwei Unterzügen, Telegabel, Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Trommelbremse vorn/hinten, Ø 160/120 mm, Reifen vorn 2.50-19, hinten 3.00-17

TANKINHALT: 10 Liter

GEWICHT: 95 kg

PREIS 1981: 4300 Mark

BAUZEIT: 1981-1982



Zündapp KS 80

MOTOR: Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert, Bohrung 46 mm, Hub 47 mm, 78 cm³, Verdichtung 11,2:1, 8,7 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 10,8 Nm bei 5500/min, Bing-Vergaser, Ø 20 mm, Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Fünfganggetriebe, Klauenschaltung, Kettenantrieb

FAHRWERK: Zentralrohrrahmen mit verschraubten Unterzügen, Telegabel, Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Scheibenbremse vorn, Ø 220 mm, Trommelbremse hinten, Ø 150 mm, Reifen vorn und hinten 2.75-17

TANKINHALT: 13,5 Liter

GEWICHT: 105 kg

PREIS 1981: 4150 Mark

BAUZEIT: 1981-1983



KTM 80 RLW

MOTOR: Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert, Bohrung 46 mm, Hub 48 mm, 79,8 cm³, Verdichtung 10:1, 8,5 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 10 Nm bei 6000/min, Bing-Vergaser, Ø 20 mm, Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Fünfganggetriebe, Ziehkeilschaltung, Kettenantrieb

FAHRWERK: Zentralrohrrahmen mit verschraubten Unterzügen, Telegabel, Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Scheibenbremse vorn und hinten, Ø 245 mm, Reifen vorn und hinten 2.75-17

TANKINHALT: 11,5 Liter

GEWICHT: 107 kg

PREIS 1981: 4349 Mark

BAUZEIT: 1981-1987



Yamaha RD 80 MX

MOTOR: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, membrangesteuert, Bohrung 49 mm, Hub 42 mm, 79 cm³, Verdichtung 6,4:1, 6,8 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 8 Nm bei 5000/min, Teikei-Vergaser, Ø 16 mm, Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Fünfganggetriebe, Klauenschaltung, Kettenantrieb

FAHRWERK: Rohrrahmen mit gegabeltem Unterzug, Telegabel, Cantileverschwinge mit Zentralfeder-

bein, Scheibenbremse vorn, Ø 203 mm, Trommelbremse hinten, Reifen vorn 2.75-18, hinten 3.00-18

TANKINHALT: 13 Liter

GEWICHT: 95 kg

PREIS 1981: 2795 Mark

BAUZEIT: 1981-1982



Honda MT-8

MOTOR: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, membrangesteuert, Bohrung 45 mm, Hub 49,5 mm, 78 cm³, Verdichtung 7,8:1, 8 PS bei 6000/min, max. Drehmoment 9,4 Nm bei 5500/min, Mikuni-Vergaser, Ø 18 mm, Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Fünfganggetriebe, Klauenschaltung, Kettenantrieb

FAHRWERK: Doppelschleifenrahmen nach Geradweg-Bauart, Telegabel, Zweiarmschwinge mit zwei

Federbeinen, Trommelbremse vorn und hinten, Ø 110 mm, Reifen vorn 2.50-19, hinten 3.00-16

TANKINHALT: 6,8 Liter

GEWICHT: 89,5 kg

PREIS 1981: 2550 Mark

BAUZEIT: 1981-1984

Puch Cobra 80

MOTOR: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert, Bohrung 50 mm, Hub 39,7 mm, 77 cm³, Verdichtung 11,8:1, 8,4 PS bei 5900/min, max. Drehmoment 10,1 Nm bei 5800/min, Bing-Vergaser, Ø 20 mm, Mehrscheiben-Ölbakcupplung, Sechsganggetriebe, Klauenschaltung, Kettenantrieb

FAHRWERK: Zentralrohrrahmen mit zwei Unterzügen, Telegabel, Zweiarmschwinge mit zwei Federbeinen, Scheibenbremse vorn, Ø 220 mm, Trommelbremse hinten, Ø 140 mm, Reifen vorn 2.50-17, hinten 3.00-17

TANKINHALT: 12,5 Liter

GEWICHT: 100 kg

PREIS 1981: 3495 Mark

BAUZEIT: 1981-1988

Die japanischen Leichtkrafträder

Die japanischen 80er haben mehr zu bieten als nur den besonders günstigen Preis, mit dem sie es schaffen, in kürzester Zeit die Spitze der Zulassungsstatistiken zu erobern.



Die RD 80 trifft mit der Dekor-Gestaltung wie bei den 250/350er-Modellen den Geschmack der jugendlichen Käufer



Yamaha RD 80 MX



Nicht besonders kräftig, nicht besonders drehfreudig, aber besonders soundstark – der membrangesteuerte RD 80-Motor. Auch die Yamaha verlangt nur kurz nach dem Einsatz der gut erreichbaren Choke-Klappe am Vergaser (oben). Richtig erwachsen wirkt das Cockpit (links) mit klarer Gestaltung und gut ablesbaren Instrumenten – wie bei den großen RD-Schwestern

Honda MT-8

genwillig, aber eigenständig: Die zierliche Honda wirkt mit dem im unten offenen Rahmen hängenden Motor fast zerbrechlich



Der gut erreichbare Chokeknopf am Vergaser (rechts oben) muss beim Kaltstart nur kurz bemüht werden. Im Cockpit nur die allernötigsten Anzeigen, dafür gut ablesbar und hell leuchtend. Im Heckbürzel befindet sich der Einfüllstutzen für das Öl der Getrenntschmierung



Ecke. „Die Yamaha muss weiter rechts stehen.“ „Aber da ist sie nicht mehr im Bild.“ „Ja, eben.“ Wie einst, als die Lager meist unüberwindbar gespalten waren.

Design wie die Großen

Wie geht denn nun die damals als schwächlich gescholtene RD 80 mit ihren 6,8 PS? Ich tausche erneut und übernehme das Moped von Hardy Ruff. Die Yamaha klagt beim Design ganz ungeniert bei den großen Schwestern RD 250/350 LC und macht so schon im Stand einen recht erwachsenen Eindruck. Cockpit, Schalter – alles wirkt solide, Motorrad-mäßig, die Cantilever-Schwinge mit dem Zentralfederbein macht technisch was her. Auch in Sachen Sound macht die RD auf dicke Hose und plärrt ihren Zweitaktsound lautstark und ungeniert aus dem RD-typisch geformten Auspuff. Letzterer entlässt übrigens auch die dickste blaue Zweitaktfahne, und die Lästerrunde hat schnell einen neuen Spitznamen für den Yamaha-Besitzer kreiert. „Hey Smoky, du fährst aber nachher ganz hinten, ja?“

Später. Erst mal schwinde ich mich in den RD-Sattel und gebe Rauchzeichen. Neben der Zündapp bietet die RD die viel-

leicht entspannteste Herrenfahrer-Haltung, ein bisschen wie auf einem Big Bike – nur eben in klein. Lautstark, aber ansonsten ganz manierlich setzt sich die Yamaha mit wenig Gas in Bewegung, fühlt sich gar nicht so schwächlich an. Sie ist fast so leicht wie die Honda, fast ebenso handlich, aber deutlich weniger nervös. Die mit 2795 Mark zweitgünstigste 80er im Feld bietet erstaunlich viel fürs Geld. Gut ansprechende Federelemente, ein recht stabiles Fahrwerk, eine klapp-

bare Sitzbank mit Zugang zum Stauraum unterm Heckbürzel, gut ablesbare Instrumente. Tröstlich dabei: Der Test in MOTORRAD bestätigte damals, dass der RD-Tacho leicht nacheilt. Tacho 80 sind echte 83 – das versöhnt beim frustrierten Blick auf die Anzeige. Gegenwind oder Steigungen lassen die RD jedoch sofort zurückfallen. Dafür kann sie länger, abgerechnet wird zum Schluss. Dank des 13-Liter-Tanks werde ich mit der Yamaha am Ende des Tages winkend an der Tanke

Die KTM vereint sportliches Design (Verkleidung, integrierte Blinker) mit praktischen Lösungen wie dem Fettkettenkasten



KTM 80 RLW



Der vielfach verwendete und bewährte Sachs-Motor tritt in der KTM besonders drehfreudig auf. Das unter einer Klappe verborgene, in den Tank integrierte Staufach bietet Platz für Klein-Utensilien oder notfalls den Regenüberzieher. Im zeitgenössischen, bei Hercules und KTM üblichen VDO-Cockpit prangt hier neben Tacho und Drehzahlmesser auch eine Kühlwassertemperatur-Anzeige

vorbeirauschen, wo Honda (kleiner Tank), KTM (säuft wie ein Loch) und Co. nach Sprit röchelnd an der Zapfsäule stehen. Einfach ein prima Alltags-Moped, die RD.

Da hat die KTM, auf die ich beim nächsten Halt wechsele, einen höheren Anspruch. Sportlicher Look, technische Feinheiten, gute Fahrleistungen – das alles hat Christian Neumeier, eigentlich Zündapp-Fan und Sammler, schon immer an der Österreicherin fasziniert. So konnte er auch nicht anders, als ihm die im Schuppen vergessene, deutlich angezehlte 80 RLW angeboten wurde. „Schenk ich

dir, ansonsten kommt sie in die Tonne“. Christian hat die KTM technisch überholt, die Spuren ihrer Vergangenheit jedoch belassen.

Ausstattung und Technik sind hochwertig und rechtfertigen den damals stolzen Preis von 4349 Mark. Dafür gab's eine Scheibenbremse vorn und hinten, einen geschlossenen Fettkettenkasten, ein in den Tank integriertes Staufach, eine 12-Volt-Anlage, H4-Scheinwerfer und Magnesium-Druckgussfelgen. Und natürlich den bekannten wassergekühlten Sachs-Motor wie in der Hercules, mit glei-



Die österreichischen Leichtkrafträder

Stark, sportlich, technisch innovativ und gut ausgestattet – die 80er der österreichischen Hersteller genießen ein besonderes Image

chem Getriebe, jedoch geänderter Sekundärübersetzung. Also auch hier mit links antreten, der Motor hängt bissig am Gas, die tiefen Lenkerstummel zwingen gleich in die richtige Fahrhaltung. Ordentlich zieht die KTM von unten raus, doch ihr wahres Wesen zeigt sie erst ab 5500/min, wo sie energisch nachlegt, zackig hochdreht und ihren sportlichen Anspruch klarmacht. Der Blick ins Cockpit fällt auf die üblichen VDO-Instrumente, ergänzt allerdings durch eine Kühlwassertemperatur-Anzeige. Dem Motor wird's normalerweise nie zu heiß, und wenn der Fahrer mal allzu hitzköpfig unterwegs ist, kann er sich auf eine enorm bissige Vorderbremse verlassen. Zwei Finger genügen, um die Gabel in die Knie zu zwingen. Dass auch bei Vollgas und schlechter Wegstrecke nichts wackelt, ist für das KTM-Fahrwerk Ehrensache. Die komfortable Sitzbank verdient ebenfalls Lob.

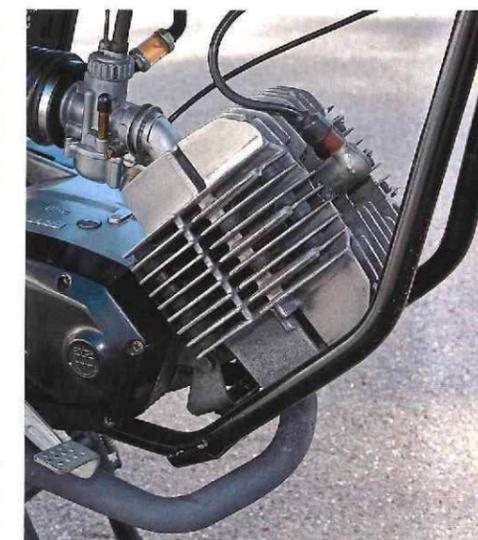
Ösi-80er mit Porsche-Design

In diesem Punkt muss sie sich allerdings der zweiten Österreicherin, der Puch Cobra 80, geschlagen geben. Deren weich gepolsterte, aber dennoch nicht schwammige Sitzbank macht praktisch alles perfekt,

Puch Cobra 80



Das Design by Porsche zahlt sich aus: Die Puch erntet meist große Bewunderung



Kraftvoller Puch-Motor mit Bing-Vergaser (mit Tupfer) – verlässlicher Starter und eine Macht am Berg. Die kleine Trommelbremse im Hinterrad leistet ganze Arbeit. Die silberne Helm-Halterung im Cockpit über dem Lenkkopf verriegelt sich mit dem Lenkschloss

80ER-INFOS

Der Kult in Wort und Bild

Eine brillante Übersicht über die Palette der Leichtkrafträder mit vielen Infos und zahlreichen Bildern bietet dieses Buch (Bild rechts) von Frank O. Hrachowy, ISBN 9783935517591, für 34 Euro. Auch seltene, kaum bekannte 80er-Modelle von exotischen Marken sind hier zu finden, sowie die gesamte Geschichte der 80er vom steilen Aufstieg bis zum Niedergang der Klasse.

Lohnenswerte Websites: www.die-kleinkraftrad-ig.de, wo auch ein Buch über die 80er kostenlos zum Download bereitsteht oder als gedrucktes Exemplar für 16 Euro zu erwerben ist. www.sonnengelber.de www.moped-museum.de www.schluchtenflitzer-sob.de



wie ich gleich nach dem Umsteigen von der KTM feststelle. Von einer Puch haben wir damals fast alle geträumt: Sie war eine teure Exotin und deswegen selten anzutreffen. Ihr von Porsche entwickeltes Design und das Sechsganggetriebe ließen uns ehrfürchtig staunen.

Ihre gepriesene Durchzugsstärke erfahre ich nun gerade am eigenen Leib – großartig, wie der 8,4-PS-Motor am Gas hängt, gleichmäßig kraftvoll hochdreht und sich selbst lange Anstiege zäh im Sechsten hochkämpft. Für steilere Berge passt immer eine der sechs verfügbaren Gangstufen. Die gebeugte Sitzhaltung ist leicht sportlich, aber dennoch bequem, die Ergonomie passt. Die Fahrwerksabstimmung auch, die Gabel und fünffach verstellbare Federbeine schlucken sauber alles weg, was unter die Räder kommt. Bergab bewegt sich die Tachonadel in Richtung der 100-km/h-Marke, vor dem drohenden Kreisverkehr empfiehlt sich kräftiges Zupacken am weit abstehenden Bremshebel. Die Wirkung der Scheibe könnte knackiger sein, die hintere Trommel hilft hier verlässlich mit. Zackig lässt sich die Puch um den Kreiseln zirkeln, präzise und stabil – hier brennt nichts an. Beim Rausbeschleunigen sucht der Blick den Drehzahlmesser und geht ins Leere. War der nicht Serie? „Ich hab die so bei einem Händler aus erster Hand gekauft, der ist damit nur im Hof rumgefahren. Ob's ein frühes ‚Sparmodell‘ ist?“ Besitzer Klaus Sauer ist sich nicht sicher. Er musste die wenig gefahrene Cobra in diesem Zustand einfach kaufen und in Ehren und am Leben halten.

Die Klasse der schnellen 50er hat damals nicht überlebt, die 80er-Klasse auch nicht – der Kult um die Klein- und Leichtkrafträder jedoch ist lebendiger denn je. Und meine Erinnerungen an 1981 sind es seit heute auch. □



Gerhard Eirich
Redakteur und Fahrer der Honda MT-8

Meine Erfahrungen von 1981, als ich selbst als 17-Jähriger MT-8 gefahren bin, wurden im Laufe dieses Vergleichs aufgefrischt und alte Erinnerungen erweckt. Die Honda ist einfach gestrickt und mager ausgestattet, aber unerhört günstig, zuverlässig, handlich und dank des kräftigen Motors und der kurzen Übersetzung sehr spritzig. Müsste ich mich heute noch mal entscheiden – ich würde sie wieder kaufen.



Yannic Sauer
Besitzer der Kreidler Mustang 80

Dass ich eine Kreidler fahren würde, war praktisch vorgegeben. Mein Vater besitzt eine heftig gemachte 50er-Mustang, und als ich diese hier in meiner Nähe zum Kauf angebotene 80er-Mustang entdeckt habe, war klar, dass sie es werden würde. Mit anderem Auspuff und etwas modifiziertem Vergaser läuft die zugegebenermaßen etwas harte und deftig vibrierende 80er-Kreidler dann auch ganz ordentlich.



Christian Neumeier
Besitzer der KTM 80 RLW

Ich bin seit meinem elften Lebensjahr an alten Mofas, Mopeds, Klein- und Leichtkrafträdern und deren Technik interessiert. Begeistert bin ich neben anderen Herstellern aus dieser Zeit vor allem von der Marke Zündapp. Was mich an der KTM fasziniert, sind die für die damalige Zeit hochwertigen Komponenten und technischen Innovationen. Nun steht sie mit 20 Zündapps und 11 weiteren Fahrzeugen in meinem kleinen Privatmuseum.



Klaus Sauer
Besitzer der Puch Cobra 80

Ich bin ja schon mit 16 Puch gefahren, weil mir die Fahrzeuge der Marke schon immer gefallen haben. Damals mit Freundin als Sozia, die heute meine Frau ist und selbst fährt. Vor ein paar Jahren, zum runden Geburtstag, habe ich mir also wieder eine weitere Puch, diese wunderschöne Cobra 80 gegönnt. Wenig gelaufen, aus erster Händler-Hand – so was ist mittlerweile unglaublich selten zu finden, ich musste schnell zugreifen.



Richard Heinzlmeier
Besitzer der Hercules Ultra 80 LC

Ich bin in meiner Jugend eigentlich nur Mofa gefahren, und wenn wir mal einen weiteren Weg in die Disco hatten, durfte ich als Sozius auf einer Hercules Ultra 80 Platz nehmen. Das war immer ein besonderes Erlebnis für mich. Den Motorradführerschein habe ich erst spät gemacht. Und als ich dann vor einigen Jahren durch Zufall auf eine Hercules Ultra 80 LC gestoßen bin, musste ich sie haben. Der alten Zeiten wegen.



Robert Bauer
Besitzer der Zündapp KS 80

Nachdem ich von der KS 50 WC TT-Baureihe schon aus meiner Jugendzeit infiziert bin (schöne Drehzahlorgien usw.), hatte ich mir eine KS 80 gekauft und restauriert. Und dabei festgestellt, dass die KS 80 dank Klauenschaltung und mehr Leistung das idealere Moped zum Tourenfahren, auch für weitere Strecken ist. Somit stand fest: Ich brauche noch weitere KS 80-Modelle für weitere Familiemitglieder – so entstand meine Sammlung.



Hardy Ruff
Besitzer der Yamaha RD 80 MX

Als Yamaha RD-Fan habe ich diverse Yamaha-Zweitakter (50er, 350er usw.) und einige weitere Fahrzeuge noch in Arbeit, aber erst seit Kurzem diese 80er. Für die Fotofahrten habe ich sie eilig aufbereitet, und wahrscheinlich werde ich damit auch zum legendären Schluchtenflitzertreffen am ersten Septemberwochenende fahren. Vielleicht verkaufe ich sie ja dort auch wieder, wenn sich ein eingefleischter RD-Liebhaber findet.

