

MOTORRAD

Extrablatt

Alle Achtziger



Die neue Generation

Zu sehen waren sie auf der IFMA 1980, zu kaufen gibt es sie 1981: Den 80ern soll die Zukunft gehören. Erst wenige Tage vor der Show wurde eine fertig, die Kreidler Mustang 80.



MOTORRAD

Extrablatt

Alle Achtziger

**Kreidler Mustang 80/
Florett 80**

Ur- aufführung

**Die Motoren der
Leichtkrafträder von
Kreidler wurden völlig
neu entwickelt.**

Rutger Huber, seit anderthalb Jahren Chefkonstrukteur bei Kreidler, ist stolz: „In knapp eineinhalb Jahren haben wir einen neuen Motor entwickelt.“

Das Triebwerk hat mit den bisherigen 50 cm³-Motoren nur noch Kupplung und Getriebe gemeinsam. Alles an-



Neu: Motor und Fahrwerk

dere ist neu. So liegt der stark verrippte Zylinder nicht mehr in Fahrtrichtung, sondern steht fast senkrecht auf dem ebenfalls neukonstruierten Kurbelgehäuse.

Auch der aus Stahlblech-Preßteilen zusammengesetzte Rahmen, der seit her die Basis für Mokick und Kleinkraftrad bildete, gehört der Vergangenheit an. Die

beiden Kreidler-80er haben einen Rahmen aus verschweißten Stahlrohren mit rundem und rechteckigem Querschnitt.

Neu ist auch die Gabel, deren Standrohre mit zwei Leichtmetall-Brücken in Position gehalten werden. Die

kastenförmige Hinterradschwinge ist nadelgelagert und wird über zwei dreifach vorspannbare Federbeine zum Rahmenheck abgestützt.

Die Enduro Mustang 80 wird durch zwei Trommelbremsen (160 mm Durchmesser) mit selbstzentrierenden Brems-

backen verzögert, am Straßenmodell Florett 80 sitzt vorn jene sehr gute Scheibenbremse, die bereits am Kleinkraftrad Florett für Verzögerung sorgte.

Unschlüssig ist sich Kreidler noch, welche Sorte von Reifen auf die Drahtspeichen-



**△ Kreidler Mustang 80:
Werkzeug unter der Tank-
konsole, derbe Moto Cross-
Reifen**

**◁ Kreidler Florett 80:
Bremsanlage und Räder
vom Florett RS, Rahmen
von der Enduro**

räder der Enduro aufgezo- gen werden. Zur Wahl ste- hen entweder die Metzeler- Pneus mit dem neuen, fünf- eckigen Stollenprofil, doch in der Diskussion sind auch grobstollige Pirelli-Crossrei- fen vom Typ MT 74. „Zu ei- ner geländetauglichen Ma- schine“, so vertritt Kreidler- Pressechef Lothar Jung die Kundenwünsche, „möchte der Käufer auch den ent- sprechenden Reifen-Look.“

Fotos: Jlig (2), Werk

Die Grünen

In auffälligem Grün präsentieren sich jene Kleinen von Kawasaki, mit denen erstmals auch junge Käufer angesprochen werden.

Premiere für Kawasaki in jeder Hinsicht. Bisher nur Motorräder im Verkaufsprogramm, bietet Kawasaki als vierter japanischer Hersteller jetzt auch 16jährigen zwei Maschinen an: Ein Straßen- und ein Enduro-Leichtkraft- rad, AR und AE typisiert und beide in der Kawasaki-Haus- farbe lackiert, stehen zur Wahl.

Eine technische Besonderheit an beiden Modellen: Die Hinterradschwinge wird über ein als Uni-trak deklariertes System aus gebogenen Rund- und Vierkantstahlrohren mit einem Federbein abgestützt.

Doch das Uni-trak-System der AR 80 und AE 80 gleicht eher einer Mischung aus Cantilever- und Uni-trak- Technik als dem aufwendigen, echten Uni-trak-Gebilde der Straßen- und Moto Cross-Rennmaschinen von Kawa.

Druckgußräder mit fünf Speichen, eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse mit asymmetrisch gelochter Scheibe und eine dem Honda MB-5-Mokick ähnelnde Cockpitverkleidung sind Details der Straßenversion AR 80. Die Fahrerfußrasten sind sehr weit hinten angebracht und erzwingen eine sportliche Sitzhaltung. Die Rasten für den Sozius sind hoch an langen Auslegern befestigt. Lange Beifahrer sitzen un- bequem.

Im Gegensatz zur AR 80 wirkt die Enduro AE 80 ein wenig skurril, wozu besonders der bucklige Tank mit dem Ölreservoir beiträgt.

Bequeme Sitzposition versprechen die dick gepolsterte Sitzbank und die Anordnung der beiden Fußrastenpaare. Ebenfalls von den Kunden gewünscht: der kleine Gepäckträger.

Die schwarzen Einzylinder-Zweitaktmotoren werden

durch eine separate, lastabhängige Ölpumpe mit Schmierstoff versorgt, die Motorleistung wird über ein Sechsganggetriebe und Einfach-Rollenkette auf das Hinterrad übertragen. Der besondere Reiz der beiden Leichtkrafträder liegt im ausgesprochenen Profi-Look. ▽



Lackiert in den Farben des Hauses: Kawasaki AR 80 . . .



. . . und AE 80. Beide sollen ab Februar zu haben sein

Fotos: Werk

MOTORRAD

Extrablatt

Alle Achtziger

Vespa P 80 X

Ein Typ in Verkleidung

Der Motorroller ist eine Alternative zu allen anderen Leichtkrafträdern.

Auf Basis der hubraum- und leistungsstärkeren Vespa-Roller P 125 X und P 150 X bietet der italienische Motorroller-Hersteller Piaggio einen Typ mit 80 cm³-Motor an.

Die Neue, als Alternative zu zahlreichen Straßen- und Enduro-Leichtkrafträdern, heißt P 80 X. Die Vorzüge sind seit den 50er Jahren geblieben: Problemlose Motor- und Antriebseinheit, sehr guter Wetterschutz, bequeme Sitzposition und ein abschließbares Gepäckfach hinter dem Beinschild.



Vespa P 80 X: Reserverad unter linker Motorabdeckung

Der Motor, ein gebläsegekühlter, drehschiebergesteuerter Zweitaktmotor, wird mit 5,5 PS bei 5900/min angegeben. Das Vierganggetriebe wird per Drehgriff am linken Lenkerende geschaltet. Die Räder sind untereinander austauschbar.

Die kleine Wespe ist was für Leute, die die 50er Jahre noch einmal nachvollziehen, oder aber erst erleben wollen.

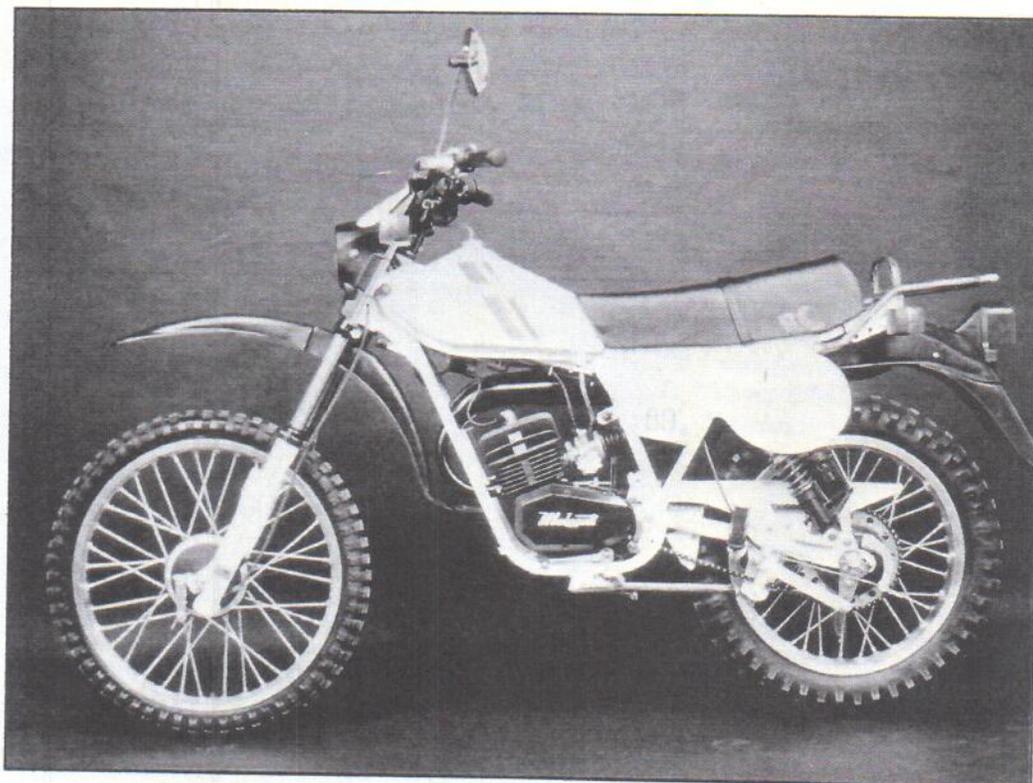
Malaguti Cavalcone 80

Extra fürs Gelände

Malaguti baut ein Leichtkraftrad für schweres Gelände.

Malaguti machte mit extravaganten Mofa-Konstruktionen Furore. Und auch die Enduro-Mokicks kamen unter den 16jährigen

Die Gabel ist im Lenkkopf in zwei Kegelrollenlagern gelagert, der Federweg mit 190 Millimetern reichlich bemessen. Die Hinterradschwinge



△ Malaguti Cavalcone 80: nur für die Straße zu schade

an, glichen sie doch mehr reinrassigen Geländesportmaschinen als simpel auf Enduro getrimmten Straßenmodellen.

Die neue 80er, als Cavalcone 80 typisiert, fällt ebenso wie die 50er aus der Reihe der anderen Enduros, allein schon der Optik wegen.

Den Kontrast zu völlig schwarzlackiertem Motor, Auspuffanlage und Schutzblechen bilden der weiße Tank, Seitenverkleidungen, Rahmen und die beiden Tauchrohre der vorderen Marzocchi-Teleskopgabel.

wird über fünffach vorspannbare Federbeine mit Dämpferreservoir abgestützt. Auch diese Federelemente liefert Marzocchi.

Wie auch Motobécane verwendet Malaguti einen Einzylinder-Zweitaktmotor vom italienischen Konfektionär Franco Morini.

Zur serienmäßigen Ausstattung gehört die kleine Bordwerkzeug-Tasche an der Lenkerstrebe, wie auch der Gepäckträger. Laut Importeur, Louis in Hamburg, soll die Cavalcone 3950 Mark kosten.

MOTORRAD

Extrablatt

Alle Achtziger

Yamaha RD 80, DT 80,
FS 80 SE

Die Kleinen wie die Großen

Bis auf den Choppertyp
FS 80 SE gleichen die
Leichtkrafträder den
großen Vorbildern von
Yamaha.

Hubraumstarke Motorräder der fast maßstabs- und detailgerecht zu verkleinern, diese Zweiräder dann mit einem 50 cm³-Motor als Mokick-Typ anzubieten – so verfuhr Yamaha schon mit vielen Modellen. Nicht anders war es bei der Kreation neuer Leichtkraftäder.

Topmodell der Yamaha-Kollektion ist die RD 80, im Styling den wassergekühlten Verkaufsrennern RD 250/350 nachempfunden. Der Rahmen mit der Cantilever-Hinterradschwinge, die Tank/Sitzbank-Kombination und die Auspuffanlage entsprechen den hubraum- und leistungsstärkeren Maschinen.

Neu sind die goldfarbenen eloxierten Gußräder und die zierliche Cockpitverkleidung, die vordere Scheibenbremse der RD 80 wird hydraulisch betätigt. Die Sitzbank ist klappbar, darunter liegt der Öltank. Sehr groß, aber keineswegs unförmig ausgefallen ist der Kraftstoffbehälter. Er faßt 13 Liter, was für eine Fahrstrecke von mindestens 300 Kilometern ausreicht.

Die Enduro DT 80, von den

großen Off Road-Modellen DT 175 und DT 250 kaum zu unterscheiden, weist ebenfalls deren technisch interessante Cantilever-Hinterradschwinge auf.

Der geschlitzte Vorderrad-Kotflügel wird für Deutschland gegen einen geschlossenen ausgetauscht, und bei

rädern ab, wozu der weit heruntergezogene, tropfenförmige Tank beiträgt. Zwischen ihm und dem Motor ist noch viel Raum.

Der Preßstahlrahmen ähnelt dem des Mokicks FS 1, der Motor des Choppers ist in seiner Konstruktion nicht mehr ganz neu. Doch die

aber immer noch zu den Leichtgewichten: Sie liegt unter der 100 Kilogramm-Grenze.

Knapp 80 Kilogramm wiegt die Chopper-Yamaha trocken, mit vollem 9 Liter-Tank und 1,3 Liter Zweitaktöl an Bord aber immer noch weniger als 90 Kilogramm.



Die Teuerste der Yamaha-80er: RD 80, ab März zu haben



Ab Mai erhältlich: Yamaha DT 80

den Fahrerfußrasten aus geriffeltem Stahlblech wird der TÜV ebenso Veto einlegen. Hier wird es vermutlich Überzüge aus Gummi geben.

Eine äußerst skurrile Form hebt den Chopper FS 80 SE von den anderen Leichtkraft-



Die Billigste: Yamaha FS 80 SE

Charakteristik des drehschiebergesteuerten Zweitakters konnte schon der Mokick-Version überzeugen. Vier Gänge im Getriebe genügen daher dem 80 cm³-Triebwerk in allen Belangen.

Vollgetankt gehört die RD 80

Alternativ zur schwarzen Lackierung ist die FS 80 SE auch mit rotem Tank und Seitendeckel zu haben, die Enduro DT 80 außer schwarz noch weiß lackiert. Die RD 80 wird in der Grundfarbe Weiß strahlen, mit entweder roten oder blauen Streifen. ▷

MOTORRAD

Extrablatt

Alle Achtziger

KTM 80 RLW, Chopper

Planung für die Straße

Die KTM 80 RLW kommt unmittelbar vom Kleinkrafttrad 50 RLW. Völlig neu dagegen ist der Chopper.

Wir hoffen mit unseren neuen Modellen auf einen Marktanteil von zehn Prozent in der Leichtkrafttrad-Szene." Martin Eichinger, Geschäftsführer der Deutschen KTM-Vertriebsgesellschaft im niederbayerischen Simbach, sieht mit Optimismus in die nahe Zukunft.



Für Showlustige: KTM-Chopper

Zwei von drei Modellen sollen dazu beitragen. Wer den Chopper-Stil nicht mag, dem steht neben der KTM 80 RLW (siehe auch MOTORRAD Heft 16/1980) noch eine preisgünstigere Version zur Auswahl.

Das Straßenmodell heißt KTM 80 RSL und ist technisch mit dem Topmodell RLW völlig identisch. Für den eingesparten Betrag (die RSL soll rund 300 Mark billiger sein) muß der Kunde auf Luxus wie Instrumentenkonsolle mit Wasserthermometer



Fotos: Jilg

Ein Gewirr von Seilzügen und verchromtem Stahlrohr: sehr hoher Lenker mit Querstrebe, Teleskopgabel mit offenliegenden Federn

und Cockpitverkleidung mit integrierten Blinkern verzichten.

Für kühle Rechner ist die KTM 80 RSL auf jeden Fall das empfehlenswertere Leichtkrafttrad.

Dem zahlungskräftigen, auf Show bedachten Interessenten bietet Kronreif und Trunkenpolz aus dem österreichischen Mattighofen (kurz KTM) genau das Richtige: den KTM-Chopper.

Als Antrieb dient der Sachs 80 SW-Motor, wegen seiner



KTM 80 RLW: ohne Verkleidung als 80 RSL billiger zu haben

Motorcharakteristik für choppernde Leichtkraftträder wie geschaffen.

Das Fahrwerk ist bis auf die Teleskopgabel mit außenliegenden, offenen Federn, die beiden Trommelbremsen und die Reifengröße (hinten 16 Zoll-Speichenrad) baugleich mit dem Straßen-Pendant. Auch auf den Luxus eines geschlossenen Kettenkastens – wie an den Straßentypen RLW oder RSL – wollen die Chopper-Fahrer anscheinend gerne verzichten.

Dafür ist Ihnen die Aufmerksamkeit gewiß. Die Optik des KTM-Choppers, mit extremer Stufensitzbank, viel Chrom und Sternchendekor auf den Seitendeckeln, spricht an.

Puch Cobra 80-6, 80 TT

Rückgriff auf Bewährtes

Die Cobra 80-6 ist die Weiterentwicklung des Kleinkraftrades Cobra 6 GTL; die Enduro 80 TT ist neu.

Die Österreicher machen sich's auch nicht schwerer als andere. Ähnlich wie KTM handelte auch Puch bei der Konstruktion der Cobra 80-6: Anstatt ein neues Leichtkraftrad zu entwerfen, wurden dem Motor der schnellen 50er Cobra 6 GTL einfach 30 cm³ mehr Hubraum verpaßt.

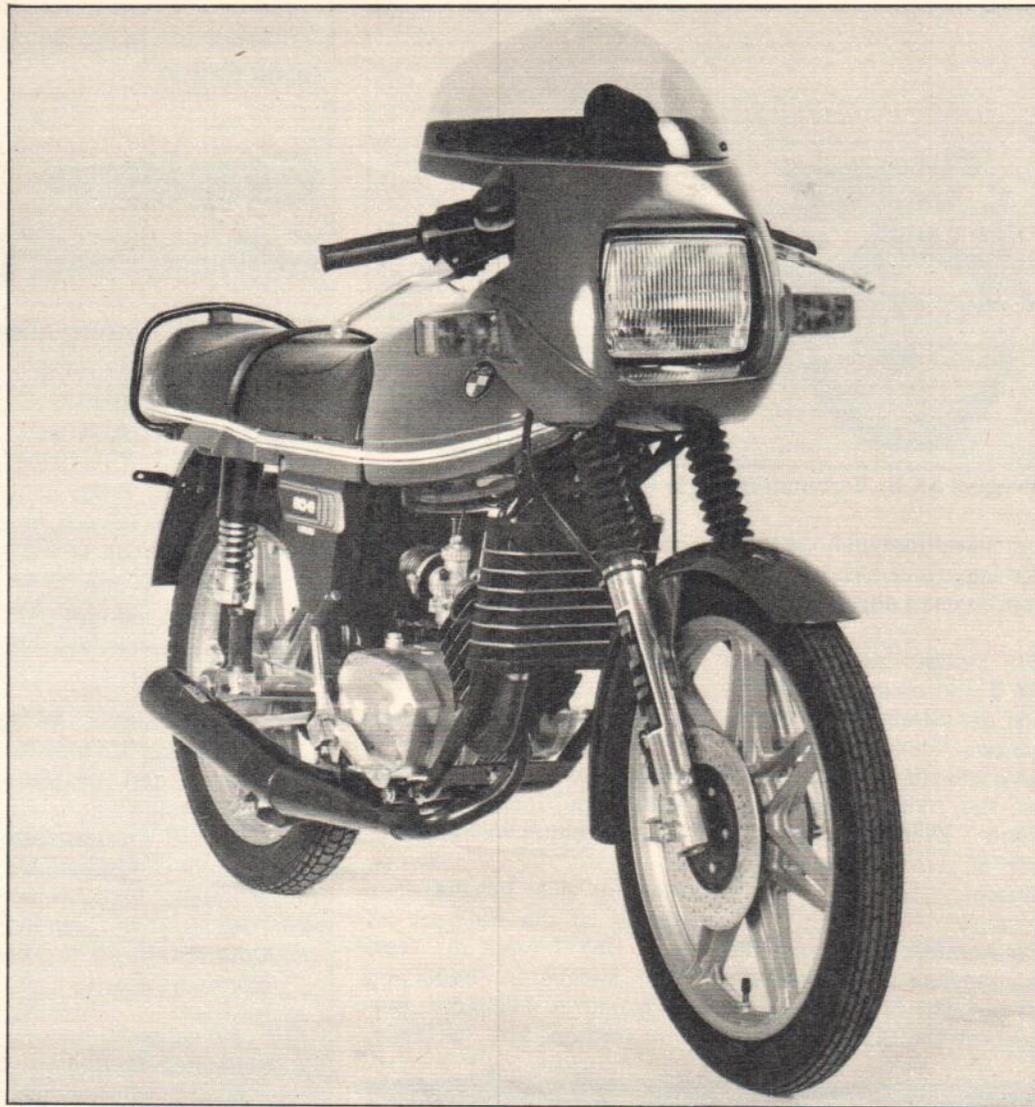
Um die Neue wenigstens optisch vom Kleinkraftrad zu unterscheiden, bastelten die Designer eine neue Cockpitverkleidung um den Rechteckscheinwerfer. Tank und Sitzbank sind geblieben.

Die Enduro-Cobra 80 TT wird, wie alle Off Road-Zweiräder von Puch, in Spanien von Avello gebaut. Leichtmetall-Flachschulterfelgen von Akron tragen mit zum relativ geringen Gewicht von 89 Kilogramm bei. Und 180 Millimeter Federweg vorn wie hinten sind eine weitere Seltenheit unter Enduro-Leichtkrafträdern.

Die Motoren unterscheiden sich allein in der Art der Kühlung: Die 80-6 wird per Wasser, die Enduro mit Luft gekühlt. Wie die Kleinkraft- rad-Triebwerke haben auch die 80er-Aggregate 39,7 Millimeter Hub. Zusammen mit 48 Millimeter Bohrung ergibt das einen Hubraum von 72 cm³.

Der Preis für die Enduro steht noch nicht fest. Die Cobra 80-6 wird stolze 4250 Mark kosten.

Fotos: Werk



Puch Cobra 80-6: aufgebohrter Motor, neue Cockpitverkleidung



Puch Cobra 80 TT: Enduro aus spanischer Produktion

MOTORRAD

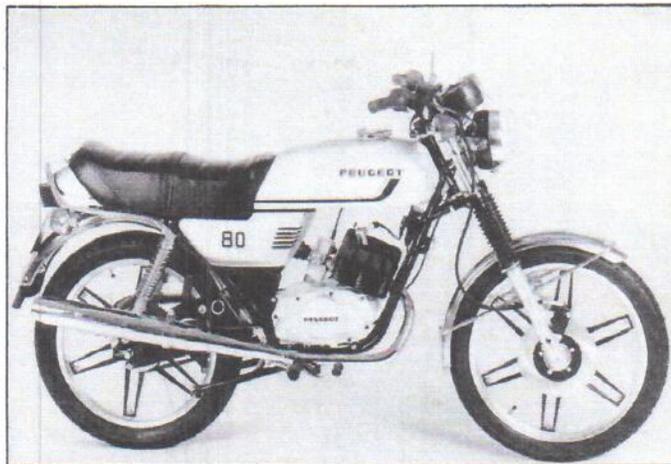
Extrablatt Alle Achtziger

Peugeot SX 8, SX 8 T

Die Alte für den neuen Markt

Seit zwei Jahren hat Peugeot 80er im Programm. 1981 kommt die Enduro SX 8 T nach Deutschland.

In Frankreich heißt der Marktführer im Mopedgeschäft Peugeot. In Deutschland rangieren diese 50er indes ganz hinten. Mit zwei



Peugeot SX 8: Verbundräder à la Kreidler

Leichtkrafttradtypen versucht der Importeur sich ein Stück vom Kuchen abzuschneiden.

Ein Modell heißt Peugeot SX 8 und bleibt ausschließlich der Straßenfahrt vorbehalten. Äußerlich sieht die SX 8 wie ein richtiges Motorrad aus, zumal der stark verrippte Zylinder mehr als nur 80 cm³ Hubraum vortäuscht.

Für Komfort, auch unter Belastung von zwei Personen, ist auf der SX 8 jedenfalls gesorgt. Die Sitzbank ist gut

gepolstert, die Anordnung von Lenker und Fahrerfußrasten paßt auch großen Leuten. Nur die Soziusrasten sind zu hoch angeschraubt.

Auffällig sind die Verbundräder an der Straßenmaschine, wird doch derselbe Typ auch vom deutschen Hersteller Kreidler verwendet.

Nummer zwei für die neue Klasse ist die Peugeot SX 8 T. Das T steht für Trail. 130 Millimeter Federweg vorn und 90 Millimeter hinten reichen fürs Gelände.



Peugeot SX 8 T: eine der leichtesten Enduros

Motobécane M 80 Sport
M 80 Cross

Europäische Gemeinschaft

Die beiden Motobécane Leichtkraftmäder sind eine französisch-italienisch-deutsche Co-Produktion.

Nicht aus Frankreich, dem Stammsitz von Motobécane, sondern aus Italien importiert die Deutsche Motobécane in Bielefeld ihre beiden 80er.

Die Straßenversion M 80 Sport und das Enduro-Gegenstück werden vom italienischen Zweigwerk in Bologna gebaut. Antriebsquelle ist ein Motor von Franco Morini, Hersteller von Zweitaktmähern, der nichts mit den Morini-Motorrädern zu tun hat – außer dem Namen.

Über die Leistung des 146 Millimeter Bohrung und 100 Millimeter Hub quadratisch ausgelegten Motors schweigt sich der Importeur noch aus. Für die M 80 Sport sind fünf, für die M 80 Cross sechs Gänge vorgesehen. Der Preis für die beiden steht aber schon fest: 3150 Mark für die Motobécane M 80 Sport, 3250 Mark für die Cross-Version. Wenngleich die Motobécane Leichtkraftmäder italienischer Herkunft sind, werden möglicherweise schon Ende nächsten Jahres Modelle importiert, die – zumindest teilweise – aus Spanien stammen.

Das französische Motobécane-Hauptwerk in Saint Quentin hat mit dem spanischen Zweiradhersteller Derbi vereinbart, zunächst komplette Maschinen zu liefern, später dann nur noch die Fahrgestelle für Motobécane-Motoren.

Fotos: Crius, Werk

MOTORRAD

Extrablatt

Alle Achtziger

Horex Rebell Sport 80,
TC 80

Im Herzen deutsch

Der Motor stammt von
Sachs, andere Teile
kommen aus dem
Ausland.



Horex Rebell Sport

Im Luftkurort Hammelbach im Odenwald werden 80er gebaut, deren Tank das Horex-Emblem ziert.

Importeur Fritz Röth ließ sich den Namen für jene 50er und 80er reservieren, die er vornehmlich aus portugiesischen und deutschen Teilen zusammenbaut.

Herzstück der Rebell Sport 80 (in Luxus- und Normal-Ausführung) sowie der Enduro TC 80 ist der 80 cm³-Sachs-Motor, wie ihn Hercules und KTM verwenden. Verkleidungs- und Fahrwerksteile kommen aus Portugal, die Blinkanlage aus schwäbischen Gauen.

Fotos: Werk

Honda MB-8, MT-8

Von langer Hand geplant

Honda macht im Baukasten-System und im Handumdrehen aus Mokicks Leichtkrafträder.

Knapp ein Jahr ist es her, seit Honda die beiden Mokicks MB-5 und MT-5 in Deutschland verkauft. Aus diesen beiden technisch wie optisch ungewöhnlichen 50ern gingen die beiden neuen 80er hervor. Ein Handstreich, der lange geplant war. Die Leichtkrafträder MB-8 und MT-8 gleichen den Mokicks bis ins Detail.

Eine andere Kurbelwelle mit 49,5 Millimeter Hub und ein neuer, stärker verrippter Graugußzylinder mit 45 Millimeter Bohrung liefern 78 cm³ Hubraum. Die Auspuffkrümmer haben einen deutlich größeren Durchmesser.



Honda MB-8: technisch interessanter Motor

Der 18 Millimeter-Mikuni-Vergaser bereitet das Kraftstoff/Luft-Gemisch auf. Vor den Einlaßschlitzen sorgt, wie auch am 50 cm³-Motor, eine Membran für gute Füllung. Knapp sieben PS entwickelt der Motor der MB-8, jener der MT-8 sogar noch ein PS mehr.

Weit interessanter als die Leistung ist der Preis. Keines der beiden Honda-Leichtkrafträder soll mehr als 3000 Mark kosten.

Gerüchte, daß alternativ zu den Zweitakt-MB-8/MT-8-Modellen auch Leichtkrafträder mit kleinen Einzylinder-

der-Viertaktmotoren angeboten werden, wurden von Hans Eisner nicht ausgeschlossen: „Einen Viertaktmotor auf die vom Gesetzgeber diktierten Werte zu drosseln, war zwar selbst für uns zu schwer, aber wir streben eine Sonderregelung an.“

Auch eine auf Chopper getrimmte Version, in Japan kurz Raccoon (zu deutsch Waschbär) genannt, war für Hondas 80er-Programm geplant (siehe auch MOTORRAD Heft 9/1980). „Für die kommende Saison 1981 nicht, so 50er-Chef Eisner, „wahrscheinlich erst 1982.“ ▷



Honda MT-8: Enduro-Gegenstück zur Straßenversion MB

MOTORRAD

Extrablatt

Alle Achtziger

Hercules Ultra 80 gegen
Ultra III LC

Einmal kräftig, einmal schnell

Das neue Leichtkraft-
rad und das alte Kleinkraft-
rad machen sich jetzt
untereinander
Konkurrenz.

Die Entscheidung fällt nicht leicht. Sollen's 80 oder 50 cm³ Hubraum sein? Die Nürnberger Hercules-Werke können mit beidem dienen: Ultra 80 oder Ultra III LC, die bekannte 50er (siehe MOTORRAD 9/1980);

welche wird in der Gunst der Käufer die Nase vorn haben?

Vom Motor einmal abgesehen, unterscheiden sich die beiden Ultra kaum. Das 80er-Fahrwerk ist fast identisch mit dem der 50er, nur der

Radstand ist 40 Millimeter länger, und die hinteren Federbeine sind in der Feder Vorspannung dreifach verstellbar. Bei der 50er rührt sich hier nichts.

Äußerlich gibt's schon eher Abweichungen. Die 80er ziert eine neue Cockpitverkleidung, Tank und Sitzbank sind auch neu geschwungen. Das Instrumentarium wiederum, dessen Kontrolleuchten bei Tageslicht kaum zu erkennen sind, stammt aus der Ultra III LC. Die bessere Lichtausbeute bietet die Ultra 80. Ihre 60/55 Watt starke H 4-Lampe im Rechteckscheinwerfer ist das Beste in dieser Hubraumklasse.

Die beiden Sachsmotoren ähneln sich wie Zwillinge. Nur beim genauen Hinsehen ist ein winziger Unterschied erkennbar: Den wassergekühlten Zylinder der Ultra 50 zieren zwei, den der Ultra 80 drei durchgehende Kühlrippen. Gehäuse und Wasserkühler wiederum sind vollkommen identisch.

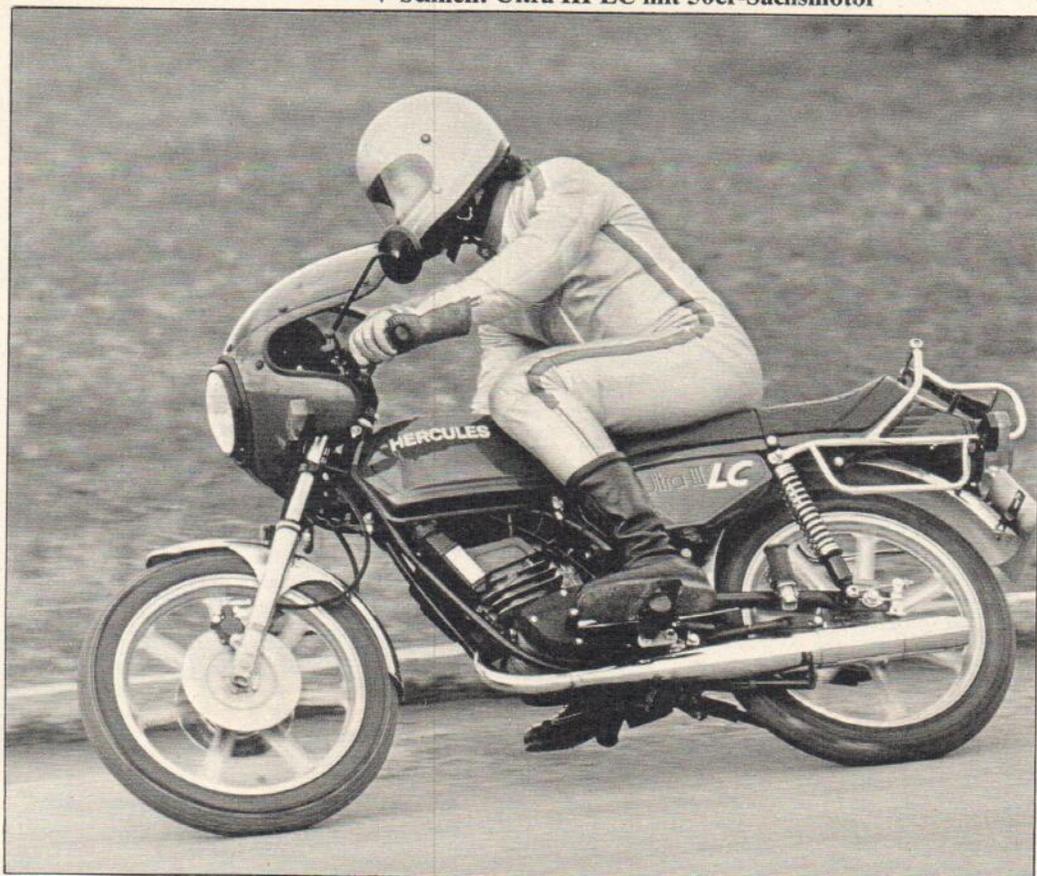


△ Kräftig: Ultra 80 mit 80er-Sachsmotor
▽ Schnell: Ultra III LC mit 50er-Sachsmotor

Beide Motoren springen tadellos an – wenn der Choke betätigt wird. Die größere Ultra braucht eine etwas längere Warmlaufphase und qualmt – trotz des Mischungsverhältnisses 1:50 – aus dem Auspuff, falls der Choke nicht sofort wieder geöffnet wird. Problemloser ist die Starthilfe an der Ultra III LC. Statt sich umständlich verrenken zu müssen, wird der Choke mit einem kleinen Handhebel und dem linken Daumen vom Lenkerende aus gezogen.

In der Beschleunigung – und dieser Punkt zählt unter Jugendlichen – ist die Hercules Ultra 80 der hubraumschwächeren 50er haushoch überlegen. Auf die innerorts vorgeschriebenen 50 km/h spurtet sie in wenig mehr als fünf Sekunden, bis 80 km/h vergehen nicht einmal 13 Sekunden. Hier hält die Kleinere nicht mit.

Fotos: Schwab (4), Jilg



MOTORRAD

Extrablatt

Alle Achtziger

Hercules Ultra 80 gegen Ultra III LC

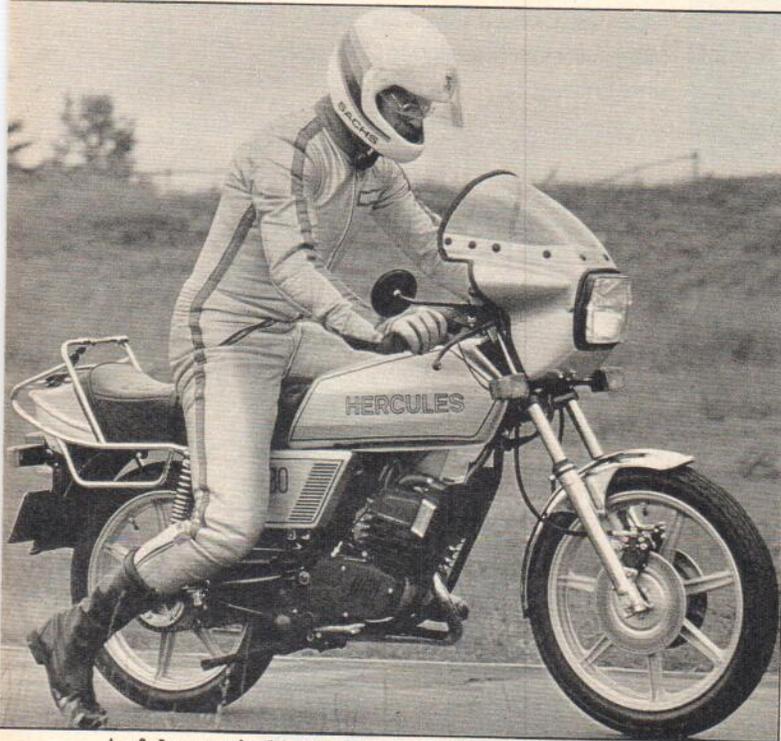
Die Vorteile der 80er

Die bessere Beschleunigung, das mit weit weniger

53 Sekunden passiert das Kleinkrafttrad die 400 Meter-Marke, eine halbe Minute später als das Leichtkrafttrad.

Im Solobetrieb erreichen indes Ultra 80 und Ultra 50 fast gleichzeitig die 400 Meter-Marke. Obwohl die 80er auf den ersten Metern die Nase vorn hat, holt die 50er immer mehr auf. Nach 250 Metern erreicht die Ultra 80 bereits ihre Höchstgeschwindigkeit, während die Kleinere jetzt erst richtig zu rennen anfängt.

Nach etwa 450 Metern zieht die Hercules Ultra III LC da-



Anfahren mit der Ultra 80: problemlos und leise

Hektik und Geräusch verbundene Anfahren sind Pluspunkte der Großen. Dazu kommt der unproblematische Zweimann-Betrieb.

So wird Anfahren am Berg, mit der Ultra III LC und voller Zuladung kaum zu schaffen, zum Kinderspiel. Auf der Ebene indes rennt die Ultra 80 schon nach 24 Sekunden 80 km/h (mit zwei Personen plus Gepäck), wozu sich die 50er gut zehn Sekunden mehr Zeit läßt. Und erst nach

Die 50er ist in der Spitze schneller

von, wenn sich der Fahrer hinter der Cockpitverkleidung zusammenfaltet. Je länger die Strecke eben ist oder leicht abfällt, desto größer wird der Abstand.

Doch ein Trost bleibt bei der 80er: Schon an der leichten Steigung geht der 50er die Puste aus. Der kleinere Mo-

Hercules Ultra III LC/80: Technische Daten

	Hercules Ultra III LC	Hercules Ultra 80
Motor	Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert	
Bohrung x Hub mm	40 x 39,7	46 x 48
Hubraum cm ³	49	79,8
Verdichtung	10	10
Leistung kW (PS) bei 1/min	4,6(6,25)/7100	6,3(8,5)/6000
Max. Drehmoment Nm (mkp) bei 1/min	6,3(0,64)/7100	10(1,02)/6000
Vergaser ϕ mm	20	20
Zündanlage	Motoplat kontaktlos	
Leistung Watt	80	130
Getriebe	Fußgeschaltetes Ziehkeilgetriebe, 5 Gänge	
Gangstufen 1./2./3./4./5.	4,6/2,73/1,95/1,5/1,33	4,6/2,73/1,85/1,39/1,154
Primär-/Sekundärübersetzung	3,21/2,5	2,68/2,73
Fahrwerk	Zentralrohrrahmen mit angeschraubten Unterzügen. Vorn hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel, 140 mm Federweg. Hinten hydraulisch gedämpfte Federbeine, Federweg 85 mm (Ultra 80: 100 mm Federweg, dreifach vorspannbare Federn). Radstand 1230 mm (Ultra 80: 1270 mm). Bereifung vorn und hinten 2.75 x 17. Vorn hydraulisch betätigte Doppelscheibenbremse 220 mm ϕ , hinten Trommelbremse 160 mm ϕ .	
Abmessungen/Gewichte		
Länge mm	1900	1940
Sitzhöhe mm	770	710
Lenkerbreite mm	650	650
Leergewicht kg	98	110
Zulässiges Gesamtgewicht	245	260
Tankinhalt Liter	11	11
Reserve Liter	2	1,5
Preis Mark	4099	4350
Hersteller	Nürnberger Hercules-Werke, Nopitschstraße 70, 8500 Nürnberg	

Beschleunigung: Ultra 80 schneller

0-30 km/h	2,7 (3,9)* s	2,3 (2,8) s
0-40 km/h	4,2 (6,1) s	3,6 (4,8) s
0-50 km/h	6,2 (9,0) s	5,2 (7,1) s
0-60 km/h	8,5 (12,8) s	7,7 (11,1) s
0-70 km/h	12,6 (19,6) s	11,1 (16,6) s
0-80 km/h	17,8 (35,6) s	14,8 (24,1) s
400 m	22,8 (26,4) s	22,2 (24,8) s

* Werte für zwei Personen in Klammern

Durchzugsvermögen: Ultra 80 überlegen

im 3. Gang		
30-40 km/h	4,2 (5,5) s	2,0 (2,9) s
30-50 km/h	7,1 (10) s	3,5 (5,7) s
30-60 km/h	9,4 (13,5) s	6,3 (10,2) s
im 4. Gang		
40-50 km/h	10,3 (19,7) s	3,0 (5,5) s
40-60 km/h	16,5 (37,8) s	5,2 (9,2) s
40-70 km/h	21 (47) s	8,7 (14,5) s

Höchstgeschwindigkeit: Ultra 80 gebremst

Solo sitzend bei 1/min	93,3 km/h/9430	81,5 km/h/6510
Solo liegend bei 1/min	97,7 km/h/9870	87 km/h/6950
Zwei Personen bei 1/min	87 km/h/8790	81,4 km/h/6510

Sechs Gänge wären ideal

Schon vor Jahren einigten sich die deutschen Kleinkraftrad-Hersteller, ihren 50 cm³-Motoren nicht mehr als 6,25 PS einzuhauchen, das Getriebe mit maximal fünf Gängen auszurüsten.

Das Gentleman-Agreement wurde nur zum Teil eingehalten, die Leistung der schnellen 50er stieg kontinuierlich. Letztes Jahr hatte MOTORRAD auf dem Prüfstand bei einem Kleinkraftrad 6,2 PS zwischen Rolle und Hinterreifen gemessen, was auf eine tatsächliche Leistung von etwa acht PS schließen ließ.



Österreich Special:
Ultra III LC mit
sechs Gängen

Ausländische Hersteller interessierte die Abmachung mit dem Fünfganggetriebe nicht; Puchs Beitrag zur deutschen Kleinkraftrad-Szene hatte sechs Fahrstufen, fürs bergige Österreich ein Muß.

Erwin Lechner, Chef der Sachs Österreich GmbH, vertreibt unter dieser Firmenbezeichnung jene Produkte, die als Hercules auch in Deutschland zu haben sind. Doch sein Topmodell, die Sachs Ultra III LC, hat sechs statt fünf Gänge.

Welchen Unterschied die beiden zusätzlichen Zahnräder bedeuten, erfuhr MOTORRAD bei Vergleichsfahrten mit einer Fünf- und Sechsgang-Ultra am Gaisberg, einer ehemaligen Bergrennstrecke bei Salzburg, und auf dem Salzburgring.

Die Sechsgang-Ultra sprintete über zehn Sekunden schneller die 6,5 Kilometer lange Bergstrecke hinauf. Am deutlichsten aber offenbarte sich die bessere Getriebestufung mit zwei Personen: Die Ultra III LC mit fünf Gängen benötigte 7,42 Minuten, die Sechsgang-Ultra nur 6,34.

Daß sechs Gänge nicht nur am Berg, sondern auch auf dem Rundkurs schneller machen, erfuhr MOTORRAD auf dem Salzburgring. Mit der Fünfgang-50er war es nicht möglich, den 4,224 Kilometer langen Kurs un-

ter drei Minuten zu umrunden; die Zeiten lagen bei 3,05 und 3,07 Minuten. Mit dem Sechsganggetriebe gelangen auf Anhieb 2,58 Minuten, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 83,4 km/h gleichkommt.

Auch in der Beschleunigung fuhr die Sechsgang-Ultra eine Sekunde vorn weg. Was bisher nur den österreichischen Kleinkraftradkunden vorbehalten war, wird noch in diesem Jahr auch in Deutschland angeboten: Die Nürnberger Hercules-Werke werden eine 8,3 PS starke Ultra 50 mit Sechsgang-Sachs-Motor offerieren. Für gutbetuchte 16jährige die Möglichkeit, allen bisherigen Kleinkrafträdern – und auch den neuen Leichtkraftträdern – auf und davon zu fahren. □

tor zeigt nur wenig Durchzugsvermögen, fällt in der Drehzahl stark ab, es muß geschaltet werden. Das Aggregat in der Hercules Ultra 80 läuft stur mit 80 km/h auf dem Tacho weiter.

Auf extremen Bergstrecken – wie etwa auf Alpenpässen oder im Hochschwarzwald –, wo enge Kehren oft in der zweiten Fahrstufe durchfahren werden wollen, fühlt sich

bar vorn und 2,4 bar hinten waren zu wenig; das beste Fahrverhalten erfuhr MOTORRAD vorn mit 2,4 bar und hinten mit 2,7 bar Druck.

Damit läßt sich's frech um die Ecken fahren. Mit zwei Personen beladen kratzt der Ultra 80-Hauptständer viel zu früh, im Solobetrieb begrenzen die Fahrerfußrasten rechts und links die möglichen Schräglagen.



Wird durch die Ultra 50 abgelöst: Ultra III LC

die Ultra 80 am wohlsten und der Ultra III LC überlegen. Denn speziell hier läßt das Fünfganggetriebe der Ultra III LC durch zu große Sprünge Lücken offen.

Ein Sechsganggetriebe wäre hier von Vorteil (siehe Kasten).

Doch auch die Motorcharakteristik der Ultra 80 zeigt ihre Grenzen: Zwar dreht der vierte Gang etwa an einer längeren Steigung voll aus (entspricht etwa 70 km/h), doch nützt der fünfte Gang wenig; es fehlt an Durchzugsvermögen.

Mit zwei Personen wird dieselbe Steigung gar nur im dritten Gang bezwungen, kaum schneller als mit der Ultra III LC.

Bei beiden Fahrzeugen spielt der richtige Reifenluftdruck eine große Rolle. 2,2

Weil die Rasten starr befestigt sind, wird die Ultra 80 samt Fahrer hinten entlastet, der Hinterreifen schmiert weg. Die einfachste Abhilfe wären klappbare Fußrasten.

Abgesehen von der geringeren Endgeschwindigkeit kann das neue Leichtkrafttrad Hercules Ultra 80 gegen die Ultra III LC nur Pluspunkte verbuchen. Sie ist bedeutend angenehmer zu fahren, hat den elastischeren Motor und die bessere Beleuchtung. Fahrer und Sozius genießen mehr Komfort.

Freilich: Den Reiz eines Kleinkraftrades kann die Ultra 80 nicht mehr bieten. Wer im Flachland wohnt, wer schneller als 80 km/h fahren will und genug Geld für die teure Kleinkraftrad-Versicherung aufbringen kann, für den bleibt die Kleinere interessant. Frank-Albert Illg ▽

MOTORRAD

Extrablatt Alle Achtziger

Suzuki GT 80 E
TS 80 ER, GT 80 L

Aufbau- arbeit

Auf der Basis des bisherigen Mokick-Programms bietet Suzuki drei neue Leichtkrafträder.

Auch Suzuki wirbt mit drei verschiedenen Leichtkraftrad-Typen um die Gunst deutscher Führerscheineinhaber. Während die Straßenvariante Suzuki GT 80 E und die Enduro TS 80 ER stark den bisher angebotenen Mokicks ähneln, hebt sich der Choppertyp GT 80 L deutlich ab.

Die GT 80 L sieht aus wie die hubraumstärkeren Soft-Chopper-Maschinen von Suzuki. Die Formen von Tank und Sitzbank, Lenker und Zierbügel hinter dem abgestuften Sitzkissen entsprechen den großen Modellen. Der Buchstabe L ist die Kennzeichnung für Chopper.

Die sternförmig gegossenen Felgen der Chopper-Suzuki zieren auch das Straßenmodell GT 80 E. Motor und Auspuffanlage sind völlig identisch, an der GT 80 E nur mit dekorativem, zum Gesamtbild passendem mattschwarzen Lack überzogen.

Jeder der drei Motoren in den Suzuki-Leichtkrafträ-

Fotos: Werk

Attraktiver Chopper: Suzuki GT 80 L

den wird mit sechs PS ausgewiesen, also rund zwei PS schwächer als die deutsche Konkurrenz. Mit 49 Millimeter Bohrung und 42 Millimeter Hub ist der Suzuki-Antrieb, wie auch alle anderen

japanischen 80er-Motoren, kurzhubig ausgelegt. Allen dreien stehen fünf Gänge zur Verfügung.

Die Getriebeübersetzungen sind ebenfalls für alle Moto-



Attraktiv schwarz: Suzuki GT 80 E



Attraktiv weiß: Suzuki TS 80 ER



ren gleich. Unterschiede finden sich nur in den Sekundärübersetzungen. GT 80 E und die Enduro TS 80 ER haben am hinteren Kettenblatt 40 und am Ritzel 14 Zähne, der Chopper GT 80 L ist dagegen mit 38/14 Zähnen geringfügig länger übersetzt.

Die Enduro TS 80 ER entstand aus dem 1979 erstmals angebotenen Suzuki-Mokick TS 50 ER. In Design und Technik völlig identisch, unterscheidet sich die 80er nur

durch den erstarkten Motor. Die silberfarbene Kastenschwinge zur Hinterradführung läßt auf teures Aluminium schließen, wird aber aus gewöhnlichem Stahlblech hergestellt.

Die Rasten für den Beifahrer auf der TS 80 ER sind direkt an der Hinterradschwinge angeschraubt. Auf schlechten Straßen wird der Komfort für den Sozius dadurch gemindert. Separate Ausleger für die Fußrasten, wie an Modellen anderer Marken üblich, wären wünschenswert.

Trotzdem: Durch die Anlehnung an die großen Motorräder machen die drei Suzuki-Modelle optisch viel her.

Die Mode mitgemacht

Neben der Ultra 80 bieten die Nürnberger Hercules-Werke auch ein Chopper-Leichtkraftrad an, das in letzter Sekunde fertig wurde.

Ursprünglich sollte die Ultra 80 Prunkstück auf dem Hercules-Stand bei der IFMA werden. Doch die Konkurrenz brachte mit neuen Modellen die älteste Zweiradfabrik der Welt in Zugzwang. Hercules fing, wenige Wochen vor der großen Show, an zu bauen.

Erst drei Tage vor der IFMA ist das zweite Hercules-Leichtkraftrad fertig geworden. Auf der Basis des Straßenmodells entstand die Ultra 80 Chopper.

Eine breitere, leicht abgestufte Sitzbank, dahinter ein kleiner Gepäckträger und 3.00 x 17-Hinterreifen bestimmen das Chopper-Heck, ein verchromter Sturzbügel vor dem Motor, Hochlenker, die Instrumente von der Ultra II LC und der kleine Rundscheinwerfer die Front. Geändert werden noch die Blinker am Ultra 80 Chopper. Die Gläser sollen rund, die Gehäuse verchromt werden. Auch für die Zifferblätter der Instrumente wird noch eine neue Form gefunden.

Außer den beiden um 40 Millimeter längeren Standrohren der Telegabel entspricht das Chopper-Fahrwerk jenem der Straßen-Ultra 80.

Für die Serienproduktion sind hinten kürzere Federbeine vorgesehen, falls sich die längeren Standrohre nachteilig auf die Fahrgeometrie auswirken sollten.



Hercules Ultra 80 Chopper: Easy Riding für 4395 Mark

Zündapp KS 80

Das Augenmerk liegt im Antrieb

Für die KS 80 hat Zündapp einen neuen Motor entwickelt.

Würde auf den Seitendeckeln des Zündapp-Leichtkraftrades nicht KS 80 stehen, wäre die Münchner 80er auf Anhieb nicht vom Kleinkraftrad KS 50 we TT zu unterscheiden. Denn von dem wurden alle bewährten Teile übernommen.

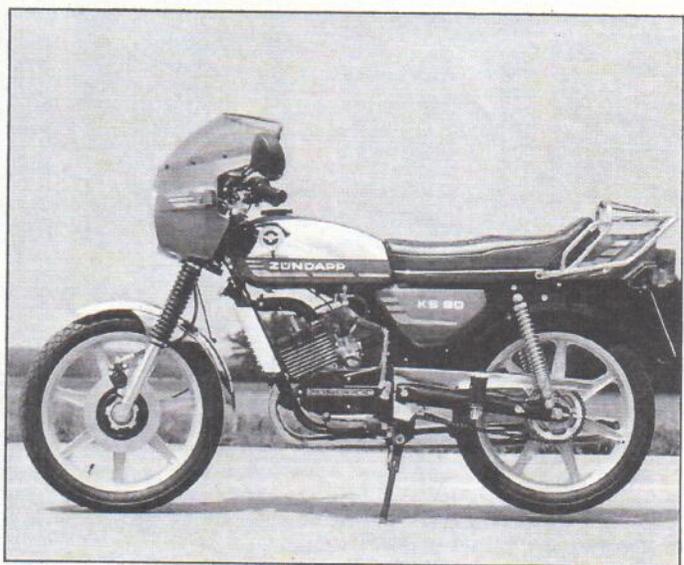
Bis auf den Motor. Dessen auffälligstes Kennzeichen sind die Gehäusedeckel. Links ist er stark ausgebuchtet, weil Platz für die ver-

stärkte Kupplung geschaffen werden mußte.

Die eigentliche technische Neuerung ist das Getriebe, und wie es betätigt werden muß. Statt Ziehkeilschaltung gibt es jetzt für das KS 80-Getriebe Schaltklauen und Schaltwalze, die die Zahnräder ordnen.

Waren die Schaltwege zuvor unzumutbar lang, so genügt jetzt ein Wippen mit der Schuhspitze am Schalthebel, um die gewünschten Zahnradpaare zuzuordnen. Daran hat Zündapp gut getan.

Der neue Motor bleibt zunächst nur der KS 80 sowie der Touring vorbehalten. ▷



Fotos: Schwab, Werk

Zündapp KS 80: altes Kleid für den neuen Motor

