

MOTORRAD

EXTRABLATT

Achtziger



**Vom Dreirad zur GP-Maschine:
Achtziger - Raritäten
Test neue Yamaha DT 80 LC**



Alle Jahre wieder

Bereits vor einem Jahr sahen sich die Versicherer gezwungen, die bis dahin niedrigen Prämien für Achtziger um nicht weniger als 100 Prozent anzuheben. Auslösender Faktor waren die katastrophalen Schadenziffern, die die jugendliche Vollgasclique den Assekuranzen bescherte. Allzu unvorsichtig und aggressiv gingen die Führerscheinneulinge ans Werk. Auch im Bereich der Kaskoversicherung waren deutliche Anhebungen nötig, denn die 80er sind begehrte Diebstahl-objekte. Zudem scheint sich die Ersatzteilbeschaffung auf Kosten der Versicherung allgemein breitgemacht zu haben.

Daß solche Praktiken die Versicherer in Form roter Zahlen arg in Bedrängnis bringen, dürfte indes jedermann einleuchten. So ist der Versuchsballon, der vor vier Jahren bei der Einführung

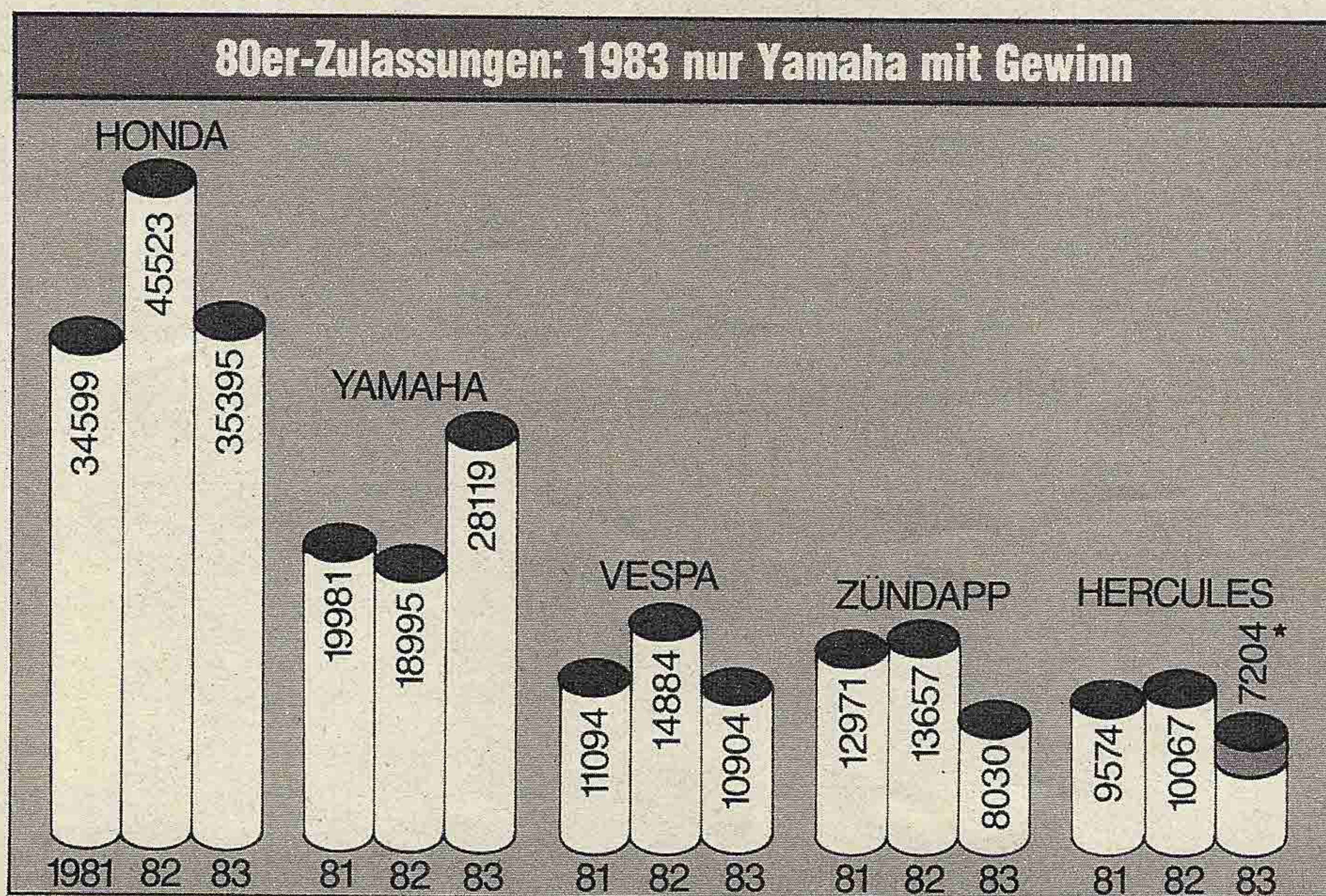
der Leichtkrafträder gestartet wurde, nun wohl endgültig geplatzt. Damals setzten die Versicherungen, auf das Verantwortungsbewußtsein der Jugendlichen vertrauend, überaus günstige Prämien fest. Auf dem Fuß folgte dieselbe Ernüchterung wie schon vormals in der 50er-Klasse. Zum Januar 1985 steht nun sogar eine totale Umstrukturierung der Beiträge ins Haus.

Dieser Umstand wirkt sich natürlich stark auf den Markt aus. Nach dem absoluten Rekordjahr 1982 mußte ein Großteil der Hersteller bereits im letzten Jahr erhebliche Verluste hinnehmen. Denn zeitgleich mit den höheren Versicherungsprämien schwächten die ersten Gebrauchten, nach zweijähriger Nutzung nun frei geworden, zusätzlich das Neumaschinengeschäft.

So zeichnet sich schon ein weiterer Einbruch im Achtziger-Verkauf ab. Die Vergleichszahlen zum Vorjahr lassen darauf schließen, daß der Jahrgang 1984 eine Rezession zwischen 20 und 30 Prozent mit sich bringen wird. Einzig Yamaha kann eine erhebliche Zuwachsrate verbuchen. Mit den Erfolgsmodellen DT und RD 80 LC sowie der Spar-Enduro MX/S konnte im Januar erstmals Dauerleader Honda der Top-Platz in der Verkaufshitliste streitig gemacht werden. Die beiden Japan-Anbieter halten nun sogar über 70 Prozent des gesamten Verkaufs in Händen.

Wie aber geht es nun weiter? Einmal mehr haben die inländischen Vertreter die Chance, sich im wiederbelebten Mokick-Geschäft Marktanteile zu sichern, um auch in den nächsten Jahren gut über die Runden zu kommen. Voraussetzung ist allerdings, daß – sollte zum nächsten Jahr der prognostizierte Boom einsetzen – zeitgemäße Produkte früh genug zu einem vernünftigen Preis angeboten werden.

Bleibt zu hoffen, daß mit den auf 40 km/h Höchstgeschwindigkeit beschränkten Fahrzeugen vernünftig umgegangen wird, die Schadensfälle sich in einem vertretbaren Rahmen bewegen und der Teilkasko-Schwindel eingedämmt wird. Sonst könnte die Situation schon in zwei Jahren wieder auf dem gleichen Stand wie heute sein. □



* Einschließlich 1463 Yamaha-Roller

Achtziger-Raritäten

A la carte

Wenn ein Gourmet speisen geht, sucht er immer nach dem Besonderen – dem reizvollen Kitzel für den Gaumen. Die Speisekarte des 80er-Angebots bietet auch Exquisites: acht Exoten zum Einstimmen. ▷





Achtziger-Raritäten

Die vier 80er-Hersteller Yamaha, Honda, Vespa und Zündapp decken über 85 Prozent des Bedarfs an Leichtkraft-rädern in der Bundesrepublik.

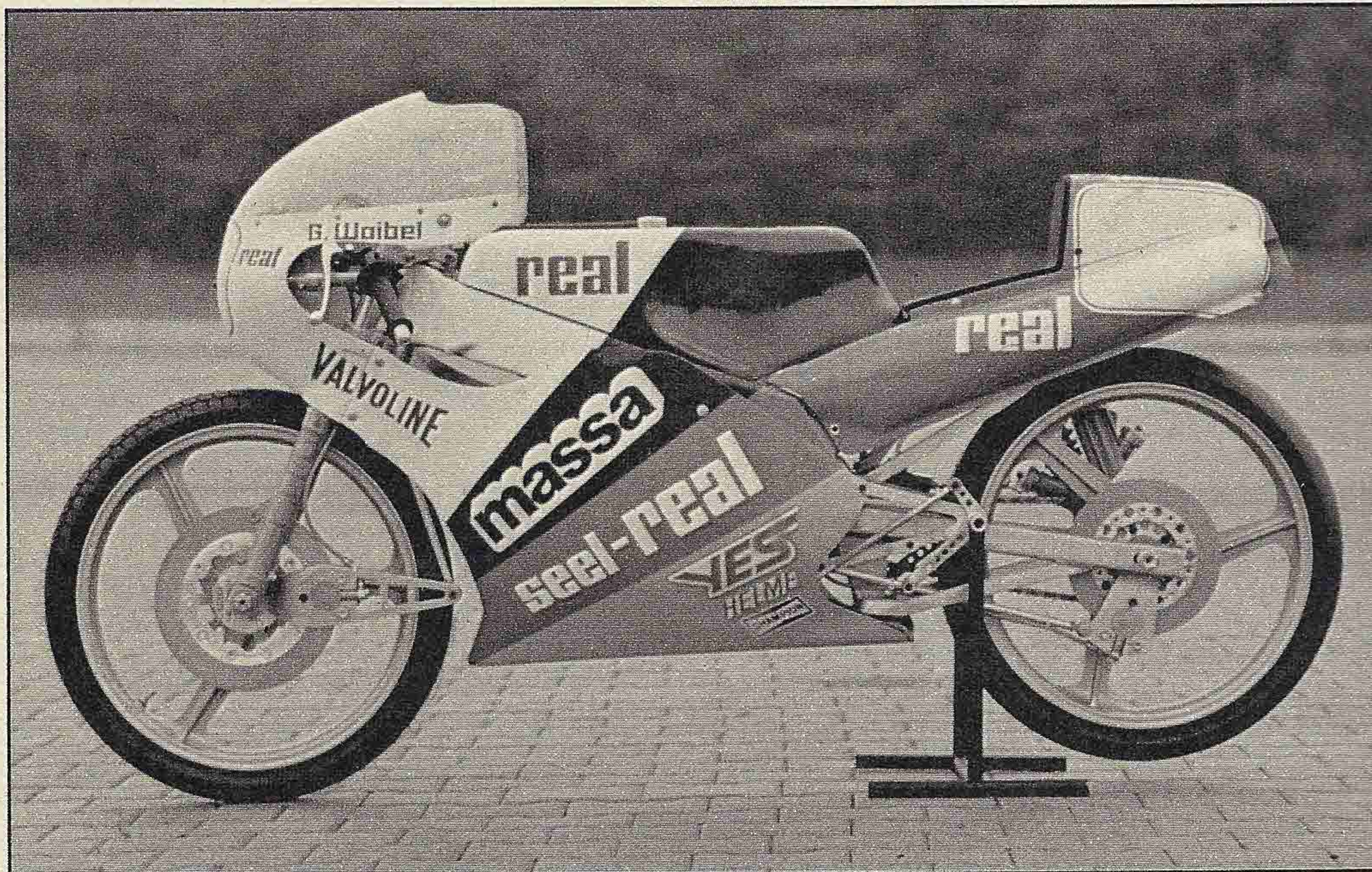
ren darauf spezialisiert, aus kleinvolumigen Motoren das Maximum an Leistung herauszuquetschen.

Seit etwa eineinhalb Jahren kümmert er sich intensiv um sein jüngstes Kind, den Einzylinder-80er-Motor mit liegen-

dem Zylinder, Wasserkühlung und vielen technischen Tricks, die dazu angetan sind, dem Werksrenner von Zündapp das Leben schwerzumachen.

Was in einem um 30 Kubikzentimeter aufgebohrten Schnaps-glas steckt, zeigte die Lei-

stungsmessung von MOTORRAD in Heft 25/1983: 28,5 PS bei 14 000 Umdrehungen mobilisiert das Zweitakt-Triebwerk vom Format eines Schraubstocks. Das entspricht einer hochgerechneten Literleistung von 360 PS. Genug, um das nur 62 Kilogramm leichte Motorrad



Seel-Sorge: Massa-Real 80

In diesem Jahr feiert die 80er-Grand Prix-Klasse Weltpremiere. Gerhard Waibel wird mit der 207 km/h schnellen und 28,5 PS starken Seel-Real in die WM und die deutsche Meisterschaft eingreifen.

auf der Rennstrecke von Hockenheim mit 207 km/h durch die Lichtschranke flitzen zu lassen.

Abgeblasene Zukunftsmusik: Target-Studie

Zu spät kam der letzte Versuch von Kreidler, mit einer von Target gestylten Achtziger aus den roten Zahlen zu kommen. Doch die interessante Studie wird wohl für immer in einer Ecke stehenbleiben. Sie ist daher ein unverkäufliches Exemplar.

Um die restlichen 15 Prozent Marktanteil rangeln sich über 30 andere Hersteller aus allen möglichen Nationen. Doch gerade sie sind das Salz in der Suppe.

Einer von diesen exotischen Herstellern ist Horst Seel. Der Exrennfahrer ist seit vielen Jah-



Rennsport war einst noch die Domäne von Kreidler aus Kornwestheim bei Stuttgart. Die inzwischen liquidierte Marke wollte den 80er-Markt mit einer Designstudie von Target erobern. Unter der Mitarbeit von Van Veen in Duderstadt sollte damals eine schlagkräftige Waffe gegen die japanische Konkurrenz geschmiedet werden. In einem Monocoque aus glasfaserverstärktem Kunststoff war zunächst an eine 50er-Florett mit Preßstahlrahmen und liegendem Zylinder für den holländischen Markt gedacht.

Die damaligen Entwicklungsingenieure von Kreidler projektierten zu jener Zeit aber auch schon eine 80er-Version, die dann den neuen Motor mit stehendem Zylinder im Doppelrohr-Fahrwerk bekommen sollte. Dazu fünfspeichige Verbundräder, Ton in Ton mit dem Monocoque lackiert, und eine Scheibenbremse im Vorderrad.

Doch, wie schon erwähnt, kam die Super-Kreidler über die Stu- ▶

Fotos: Falk, Schwab



Achtziger-Raritäten

dienphase nicht mehr hinaus. Am 15. März 1982 war der Konkurs des schwäbischen Unternehmens mit über 800 Mitarbeitern besiegelt. Der einzige Prototyp gelangte über Umwege zu seinen Schöpfern zurück, zum Target-Team in Herrsching. Dort wird die Maschine wohl für immer stehenbleiben.

Eine 80er ganz besonderer Art ist die Fantic Trial 80. Und ganz

wecheln. Trial ist, bezogen auf die Geschichte des Motorrads, ein uralter Sport. Ein Sport, bei dem es vor allem um die Geschicklichkeit des Fahrers und weniger um die Motorleistung des Fahrzeugs geht. Was noch lange nicht heißen soll, daß die Fantic untermotorisiert wäre. Zugegeben, ihr fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor leistet zwar nur sieben PS bei 6000 Umdrehungen, doch die haben es in sich. Der Motor entfaltet nämlich schon knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl ein enormes Drehmoment.

Bei 6750 Touren entwickelt der kompromißlos auf Durchzugskraft von unten heraus ausgelegte Trialmotor 4,8 Newtonmeter. Und auch die übrigen Zutaten der Fantic sind speziell auf den Einsatzzweck zugeschnitten. In der Vorderradgabel steckt ein 21 Zoll großes Speichenrad mit einer gut zu dosierenden Trommelbremse.

Hinten ist ein 18er-Trialreifen auf die Alufelge aufgezogen,

und das Hinterrad wird über eine normale Stahlrohrschwinge mit zwei Gasdruckfederbeinen abgestützt. Die Sitzmulde ist spärlich für den Einmannbetrieb gepolstert. Und das ist gut so, denn eine ausladende Zweimannbank würde den Fahrer bei den stehend gefahrenen Balanceakten über Steinstufen und Baumstümpfe hinweg nur behindern.

Daß sich nicht nur gesetzte Motorradfahrer einen Traumchopper wünschen, sondern auch 16jährige, liegt auf der Hand.

Doch die Industrie ist diesem Verlangen bisher wenig entgegengekommen, von ein paar Ausnahmen abgesehen.

Hermann Geckeler, ehemaliger Meister in der Entwicklungsabteilung von Kreidler, hat sich seinen Ideal-Chopper zu recht geschneidert. Zu einem großen Teil konnte er dabei auf Teile des in Konkurs gegangenen Zweirad-Konzerns zurückgreifen. So stammen zum Beispiel der Motor mit seinem üppig verrippten 80er-Zylinder und das Fahrwerk aus der Se- ▷

Der Berg ruft: Fantic Trial 80

Die italienische Firma Fantic hält derzeit über 70 Prozent des gesamten Trial-Umsatzes in Händen. Ein lukratives Angebot für Nachwuchsartisten ist die mit einem Einstandspreis von 3630 Mark recht günstige Achtziger. Die gewaltigen Schwungmassen im Minarelli-Einbaumotor sorgen für ordentlichen Durchzug, das Fahrwerk gehört zum Feinsten, was in dieser Klasse geboten wird. Straßenzulassung ist möglich.

im Gegensatz zur unverkäuflichen Target-Studie gibt es den Klettermaxen bei jedem Fantic-Händler in Deutschland für 3864 Mark über den Ladentisch. Obwohl es sich um eine rassereine, konkurrenzfähige Wettbewerbsmaschine handelt, kann man sie sogar zum Straßenverkehr zulassen.

Wie schon der Name Trial sagt, ist die zierliche 80er keineswegs mit einer Enduro, GS- oder gar Cross-Version zu ver-

Erfüllte Träume: Kreidler Florett 80 C

Seine Vorstellung, wie eine Chopper-Version der Kreidler Florett aussehen könnte, hat der ehemalige Versuchsmeister der Kornwestheimer Firma, Hermann Geckeler, in siebzig Arbeitsstunden verwirklicht. Eine Menge Chrom, exklusive Lackierung mit Zierstreifen sowie eine lange Telegabel und ein hochgelegter Auspuff sind die Zutaten. Preis auf Anfrage beim Hersteller.





Achtziger-Raritäten

rie. Mit einer langen Marzocchi-Gabel, zwei schicken Speichenrädern mit polierten Trommelbremsen, einem handgefertigten Auspuff, einem hochgezogenen Chopper-Lenker und einer maßgefertigten Stufensitzbank entstand in rund 70 Arbeitsstunden ein Fahrzeug, das es in dieser Form nur einmal auf deutschen Straßen gibt.

Wie es sich für einen echten Chopper gehört, bekam das Unikat eine sorgfältige Lackierung in tiefem Schwarz. Und bevor der Besitzer den Klarlack

Rock 'n' Roll und Vespa: Perscheid-Gespann

„Mit diesem Gespann erregen Sie mehr Aufmerksamkeit als mit einem Porsche“, sagt der Erbauer des Vespa PX 80-Gespanns, Hans Perscheid. Doch das luftige Vergnügen zu zweit ist längst nicht so teuer wie ein Sportwagen aus Zuffenhausen. In der Grundausstattung kostet das handliche Roller-Gespann 6595 Mark.

auftragen ließ, klebte er haarfeine goldene Zierstreifen auf Tank und Seitendeckel.

Ein Edelbastler ersten Ranges ist auch Hans Perscheid aus Wesseling bei Köln. Er hat sich darauf spezialisiert, Vespa-Roller zu veredeln. Doch damit allein wollte es der Rheinländer nicht bewenden lassen. Als alter Gespannhase machte er sich daran, die Vespa auch mit Seitenwagen auszurüsten. Das dazu nötige Boot aus Kunststoff bezieht er von Squire aus Eng-

land. Doch das soll die Meisterleistung von Perscheid nicht schmälern. Immerhin hat er es geschafft, an die selbsttragende Stahlblech-Karosserie eine Trägerplatte zu konstruieren, an die dann das Zentralrohr für den Seitenwagen einfach mit vier Bolzen angeschraubt wird. Der TÜV Rheinland hat ihm für diese patente Lösung schon vor Jahren seinen Segen erteilt.

Nachdem er die ersten Gespanne mit PX 200-Zugmaschine gebaut und verkauft hatte, machte er sich daran, eine PX 80 nach demselben Schema aufzubauen. Was dabei herauskam, braucht sich vor keinem industriell gefertigten Zweirad oder vor den anderen Gespannherstellern zu verstecken. Im Gegenteil, die Vespa ist handwerklich äußerst sauber verarbeitet und weist darüber hinaus noch einige bemerkenswerte Ausrüstungsdetails auf, die wirklich sinnvoll sind. So zum Beispiel auch eine in die Fahrzeugpapiere eingetragene Scheibenbremse am Vorderrad, die sich gerade beim schwereren Gespann hervorragend bewährt.

Wie beispielhaft leicht und einfach sich das rare Gefährt bewegen läßt, stellt Perscheid samt Beifahrerin und hoch er-

hobenem Seitenwagenrad unter Beweis. Das Handling des rund 6000 Mark teuren Rollergespanns ist selbst für eingeleichtete Gespann-Narren fraprierend unproblematisch.

Nummer sechs im erlauchten 80er-Kreis ist eine rassereine Geländesport-Maschine von Kramer, die unter der Regie des heutigen Besitzers, Peter Heuser, entstanden ist. Im hochbeinigen Fahrwerk aus dünnwandigen Chrommolybdänstahl-Rohren steckt ein kräftiger Fichtel & Sachs-Motor. Dazu eine Telegabel von Forcella Italia mit 280 Millimetern Federweg. Für die leichte Kastenschwinge hinten hat sich Kramer-Eigner Heuser ein eigenes Hebelsystem für eine progressive Hinterradfederung ausgetüfelt.

Noch einen Schuß bissiger geht die HRD RP 80 zu Werke. Die

drei Buchstaben HRD stehen übrigens für Happy Red Devil. Das waschechte Moto Cross-Motorrad ist eine Komposition aus einem portugiesischen Casal-Motor und einem Cross-Fahrwerk samt Zutaten aus San Vittore Olona in Italien.

Die Federwege, die der 86 Kilogramm leichte Jugend-Crosser mit 18zölligem Hinterrad und 21 Zoll großem Vorderrad bietet, würden sogar einem Werks-crosser der 250er-Klasse gut zu Gesicht stehen: Vorn sind es 280, hinten beachtliche 310 Millimeter Hub.

Der Wunsch nach einem vielfach verstellbaren Einzelfederbein kam bei den ausgezeichnet abgestimmten Federbeinen von Bitubo nie auf. Ebensov wenig mangelt es an Motorleistung. Immerhin bescheinigt der Ulmer Importeur Barthold

Sandkastenspiele: Kramer GS 80

Man sieht der Kramer GS 80 (Foto unten und links) förmlich ihre Abstammung von den berühmten Crossern der gleichen Marke an. Das Leichtgewicht verfügt über ausgezeichnete Handlungseigenschaften und einen drehmomentstarken GS-Motor von Fichtel & Sachs.



Achtziger-Raritäten

dem wassergekühlten Triebwerk mit sechs Gängen reichliche 24,5 PS bei 12 500/min.

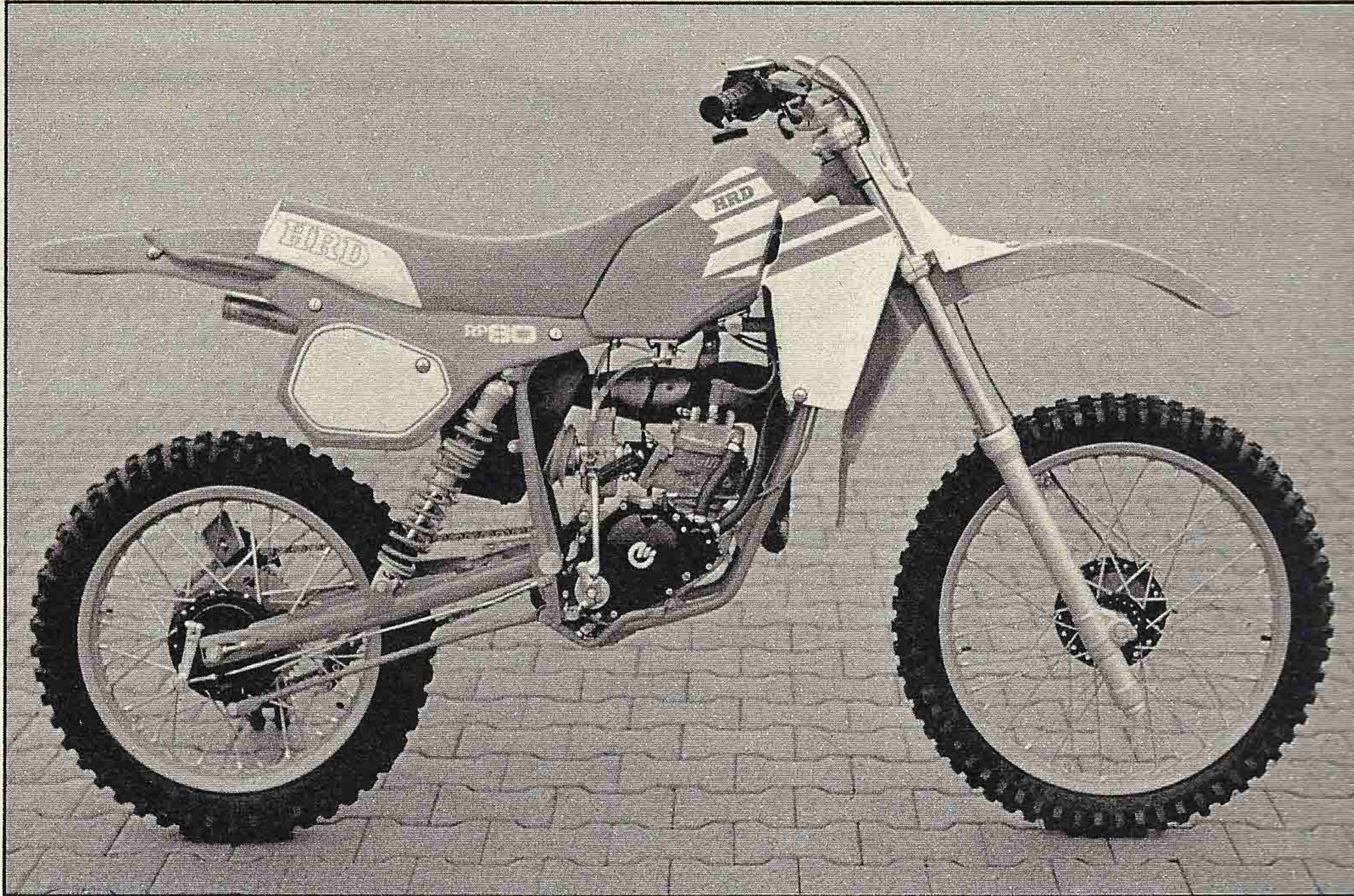
Als reines Spaß- oder Freizeit-Spielmobil muß das Honda-

Dreirad ATC 70 eingestuft werden. Mit 52 Kilogramm und geringen Dimensionen verschwindet es notfalls in jedem Kofferraum eines Mittelklasseautos, um seinen Driver bei passender Gelegenheit im Gelände herumzuwirbeln. Dort gibt es dann fast keine Hindernisse, die das Dreirad mit sei-

nen überbreiten Rädern nicht meistern könnte.

Seitdem die Japaner auch auf diesem Freizeit-Sektor Amerikas eine Marktlücke entdeckt haben, bietet jeder der vier Motorrad-Giganten aus Fernost Dreiräder in den Kategorien von 70 bis 250 cm³ an.

Bislang konnte sich nur Honda dazu durchringen, Dreiräder nach Deutschland zu importieren. Doch den kleinsten Sproß der ATC-Familie mit 70-cm³-Viertaktmotor und halbautomatischem Vierganggetriebe gibt es bislang nur über die Firma Spaett in München zum Preis von 2590 Mark. *H.Rebholz*



Ganz schön cross: HRD RP 80 Cross

Im Betätigungsfeld der Jugendliga bietet die HRD eine interessante Alternative zu den fernöstlichen Crossern. Federwege in Profimanier sowie ein wassergekühlter Casal-Zweitaktmotor aus portugiesischer Fertigung verleihen dem hochbeinigen Motorrad Off Road-Qualitäten erster Klasse.

Mit Rad und Tat: Honda ATC

Es gehört eine ordentliche Portion Einfühlungsvermögen plus Verlagerung des Körpergewichts dazu, das Honda-Dreirad flott um Kehren zu bringen, ohne daß das kurveninnere Ballonrad gen Himmel steigt, denn ein Differential hat die ATC nicht. Doch genau dieser Umstand sorgt für ungeahnte Fahrfreuden. Die Firma Spaett in München importiert die lustigen Honda-Dreiräder von 70 bis 250 Kubikzentimeter.





Alles beim alten

Kaum hat sich die DT 80 LC als erfolgreichste Enduro ihrer Klasse entpuppt, überrascht Yamaha schon mit einer modifizierten Version. Wer jedoch eine echte Novität erwartet, wird enttäuscht: Zarte Modellpflege ist angesagt.

Eigentlich hätten die Ingenieure von Yamaha im letzten Jahr ihre Zeit damit verbringen können, sich gegenseitig auf die Schultern zu klopfen. Denn die von ihnen entwickelte Enduro DT 80 LC avancierte 1983 kurzerhand zum absoluten Renner. Knapp 10 000 Stück brachten die Söhne Nippons allein in Deutschland unter das jugendliche Volk. Um so mehr verwundert es, daß die Japaner schon nach einem Jahr mit einer überarbeiteten Version aufwarten.

Auf den ersten Blick ist auch nicht viel Neues zu erkennen. Das gleiche Design, die gleiche Sitzbank, der gleiche Motor. Nur die Faltenbälge an der vorderen Telegabel und der Rahmen sind bei der 1984er DT 80 rot gefärbt. Sie waren im letzten Jahr schwarz. Ein schlechter Witz? Keinesfalls. Man muß nur genau hinschauen, um den Detailverbesserungen auf die Schliche zu kommen.

Obwohl der wassergekühlte 79-cm³-Motor in dem ohnehin sehr stabilen Rahmen der 125er-Maschine verschraubt ist, hielten die japanischen Techniker kräftigere Unterzüge des Doppelschleifen-Rohrrahmens für angebracht. Auch die Auspuffanlage mußte einige Modifikationen über sich ergehen lassen. Um Rißbildung zu vermeiden, verstärkte Yamaha sowohl die Silentblöcke als

auch die Blechschellen der Auspuffhalterungen (jetzt 2,3 statt vorher 1,6 Millimeter).

Um die unangenehme Überfettung, für die der zu kurze Bowdenzug der Ölpumpe verantwortlich war, in Zukunft zu verhindern, wurde dessen Seele um knappe drei Millimeter verlängert. So läßt sich der Förderbeginn der Pumpe – beim Vorjahresmodell gab es damit Schwierigkeiten – wieder korrekt einstellen. Auch die Kuppelung schien den findigen Japanern noch verbesserungsfähig. Verstärkte Druckfedern verhindern das Durchrutschen im extremen Geländeeinsatz.

Bei diesen zahlreichen Detailverbesserungen handelt es sich nicht um einen beifälligen Akt der Fehlerbeseitigung; mit gravierenden Mängeln verärgerte die alte DT 80 ihre Besitzer ohnehin selten. Vielmehr sind die durchgeführten Modifikationen das Resultat einer nicht alltäglichen Zusammenarbeit zweier Abteilungen des Yamaha-Importeurs Mitsui: des Kundendienstes und der Produktbewertung. Beide sammelten alle Reklamationen, die bei den Händlern eingingen, studierten die aufgetretenen Gebrechen und zerbrachen sich anschließend die Köpfe, wie diese wieder beseitigt werden könnten.

Ihre Vorschläge schickten sie dann um die halbe Welt, und ▷

Test Yamaha DT 80 LC

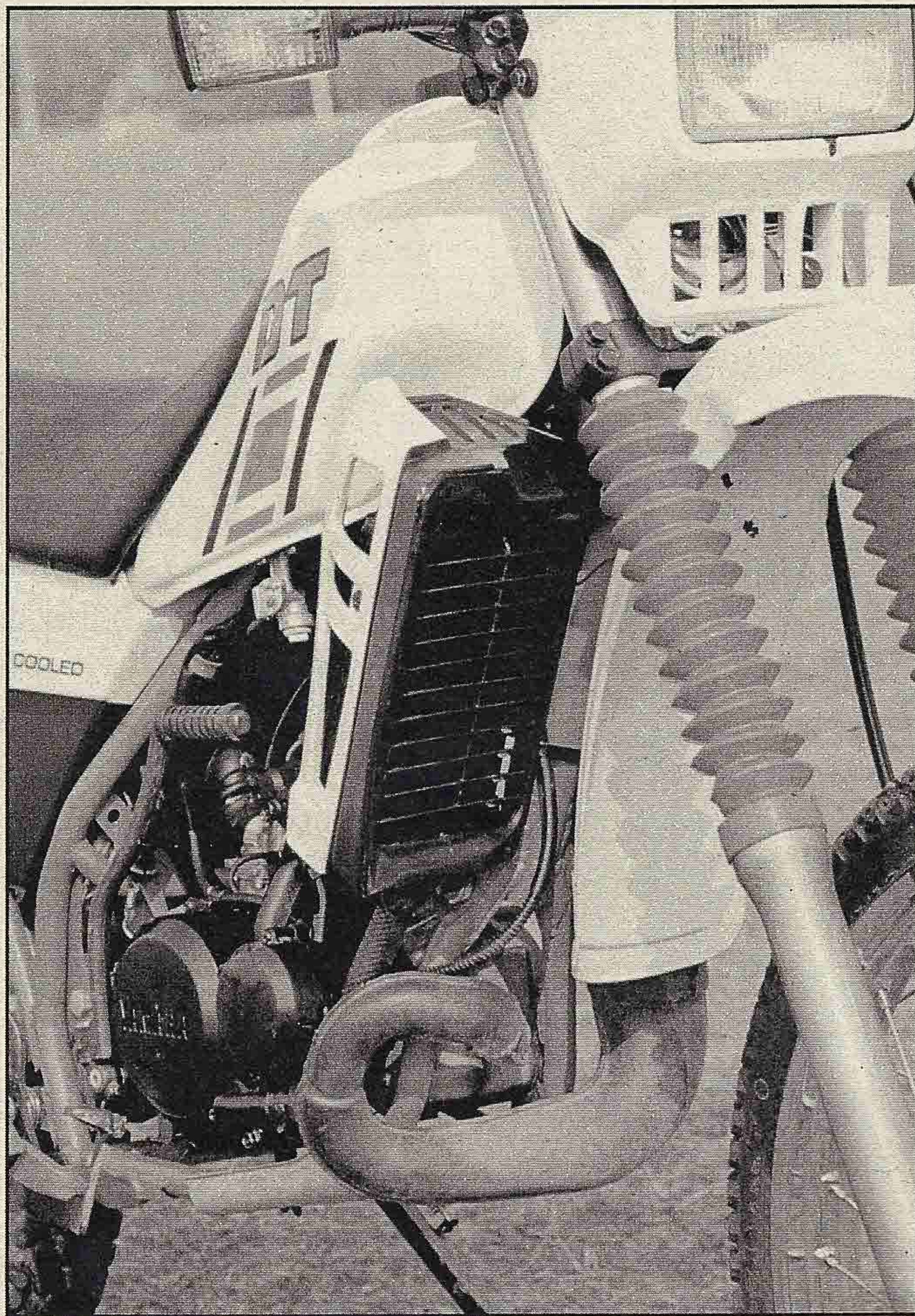
siehe da, es passierte, was leider allzu selten ist: Die Verantwortlichen im Fernen Osten gelobten schnelle Besserung.

Dabei hatte die gründliche Modellpflege keinen Einfluß auf die Fahreigenschaften der kleinen

Verstärkt: 125er-Rahmen

Enduro. Das war auch nicht nötig, denn an diesen gab es ohnehin kaum etwas zu mäkeln.

Der verstärkte 125er-Rahmen garantiert hohe Fahrstabilität, Schräglagen werden dank der großen Bodenfreiheit nicht zum Glücksspiel, und bei harter Federeinstellung der progressiven Feder liegt die DT 80 auch mit gewichtigem Sozius satt auf dem Asphalt. Einzige Unpäßlichkeit im Zweimannbetrieb: Der Fahrer muß auf der zu kurzen Sitzbank so weit nach vorn rutschen, daß lange Fahrten für größere Personen leicht unbequem werden können.



Ungewöhnlich: asymmetrische Front der DT 80 durch den rechts angeschraubten Wasserkühler

Im Gelände verwöhnt die Maschine mit ihrem problemlosen Handling. Da der 9,5 PS starke Zweitaktmotor über 4500 Touren ordentlich zur Sache geht und die sechs klauengeschalteten Gänge butterweich zu schalten sind, geht dem kleinen Motor kaum je die Puste aus. Nur die Halbnabenbremsen mit 130 Millimeter Durchmesser lassen, geht es allzu lange durchs Wasser, bei eindringender Feuchtigkeit in ihrer Wirkung etwas nach.

Doch kaum haben die Räder wieder trockenen Boden unter dem Gummi, zeigen die beiden Trommelbremsen ihre Schokoladenseite: Sie lassen sich präzise dosieren und verzögern stets ausreichend.

Kickstarter zu kurz übersetzt

Ziemlich unglücklich ist hingegen die etwas zu kurze Übersetzung des Kickstarters. Verschluckt sich der Motor, muß erst umständlich gestrampelt werden. Die Maschine springt zwar problemlos an, doch meist erst nach dem zweiten Tritt. Etwas Kritik gilt auch der Vorderradgabel, die bei extremer Beanspruchung im Gelände dazu neigt, sich beim Überwinden von tiefen Längsrillen zu verwinden. Hier fordern die lobenswert langen Federwege ihren Tribut.

Das Cockpit hingegen gibt zu Tadel keinen Anlaß. Drehzahlmesser, Tacho, Wassertemperaturanzeiger mit Kontrolleuchten für Öl, Leerlauf, Fernlicht und Blinker sind praxisgerecht und gut ablesbar.

Trotz kleiner Mängel, die selbst die pffigen Kundendienstler und Produktbewerter der DT 80 nicht abgewöhnen konnten, braucht Yamaha die Konkurrenz nicht zu fürchten. Die Verkaufszahlen für dieses Frühjahr lassen nämlich schon jetzt vermuten: Der absolute Renner in der 80er-Klasse wird 1984 wohl der Nachfolger des letztjährigen Siegers sein.

Ulrich Petry

Yamaha DT 80 LC: Technische Daten und Meßwerte

Motor*

Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Getrenntschmierung, schlitzgesteuert mit Einlaßmembrane, Bohrung × Hub 49 × 42 mm, Hubraum 79 cm³, Verdichtung 7,1, Nennleistung 7 kW (9,5 PS) bei 5850/min, max. Drehmoment 11,5 Nm (1,2 mkp) bei 5850/min, ein Mikuni-Vergaser, Ø 18 mm, kontaktlose Kondensatorzündung, Schwunglicht-Magnetgenerator 70 W, Batterie 12 V/3 Ah, Mehrscheiben-Ölbakcupplung, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Kickstarter, Sekundärantrieb über Rollenkette.

Fahrwerk*

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Teleskopgabel vorn, Standrohrdurchmesser 35 mm, Federweg 236 mm, ein zentrales Federbein hinten, Federbasis stufenlos verstellbar, Federweg 200 mm, Radstand 1345 mm, Lenkkopfwinkel

61,5 Grad, Nachlauf 116 mm, Trommelbremse vorn/hinten, Ø 130 mm, Betätigung vorn/hinten Seilzug/Gestänge, Bereifung vorn 2.50-21, Bereifung hinten 3.25-21.

Abmessungen und Gewichte

Länge 2080 mm, Sitzhöhe 840 mm, nutzbare Sitzbanklänge 550 mm, Stahlrohrlenker 780 mm breit, Wendekreis 3800 mm, Gewicht vollgetankt 109 kg, davon vorn/hinten 51/58 kg (46,8/53,2 Prozent), zulässiges Gesamtgewicht 310 kg, Tankinhalt 9,6 Liter Super, davon 1,8 Liter Reserve.

Beschleunigung

0-40 km/h 3,2s
0-50 km/h 5,2s
0-60 km/h 6,9s
0-70 km/h 10,3s
0-80 km/h 15,8s
0-400 m 22,3s

Durchzugsvermögen im fünften Gang

30-40 km/h 4,7s
40-50 km/h 2,5s
50-60 km/h 2,5s

Höchstgeschwindigkeit

zwei Personen
79 km/h bei 7020/min
sitzend 84 km/h bei 7470/min
(Temperatur 2 Grad, kein Wind, nasse Fahrbahn)

Tachometerabweichung

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

Nahfeldgeräuschmessung

bei 2925/min 74 dB (A)

Verbrauch

Testverbrauch 4,4 Liter/100 km

Preis

3844 Mark

* Herstellerangaben