

MOTORRAD

80er Enduros im Vergleich



Vier kleine Dreckspatzen toben sich aus

Knietiefer Matsch, Pfützen wie Karpenteiche, dazu Berg und Tal. Das ist das Gelände für Enduros. Das ist schweißtreibendes, aber erregendes Fahren. Selbst mit den Kleinen, den 80ern

Vier steckten mittendrin in diesem Matsch: Die Aprilia RC 80 special, Honda MT 80, Kawasaki AE 80 und die Yamaha DT 80. Eines gleich vorweg über die 80er: Sie sind volljährig geworden. Mit den kreischenden 50-Kubik-Kreissägen vergangener Jahre haben sie nichts mehr gemein.

Vor allem nicht die Enduro-Modelle. Im Gelände benehmen sie sich wie richtige Motorräder. Nicht so stark wie die Geländebullen natürlich, aber dafür leichter und viel, viel handlicher. Ihre Motoren mit sechs bis acht PS sind stark genug für flotte Matsch-Runden.

Da sind die flotten Fliegen gewichte so richtig in ihrem Element. Wir jagten die vier Test-Enduros um einen Moto-Cross-Kurs auf einem Truppenübungsplatz. Das macht Heidenspaß. Und das geht zu allen Zeiten.

Gerade, wenn es für eine Wochenendtour auf dem Straßenmotorrad zu kalt ist, lockt das Gelände. Möglichkeiten gibt's genug: Ein Truppenübungsplatz, eine Großbaustelle oder die Hausstrecke eines Moto-Cross-Clubs. Selbst wenn das Thermometer weit unter Null steht, wird dem Geländefahrer nicht kalt.

Beim richtigen Tempo bricht ihm schon nach der ersten Runde der Schweiß aus.

Auch uns erging es so. Drei Stunden mußten die vier 80er ran. Richtig in ihrem Element war die Aprilia RC 80. Sie spurtete im Gelände ihren Konkurrentinnen auf und davon.

Das liegt einmal an Motor und Getriebe. Der Minarelli-Zweitakter stellt genügend Dampf zur Verfügung. Er reagiert auf die kleinste Gasgriffdrehung. Das Getriebe ist so abgestuft, daß es im Gelände keine Situation gibt, in der man den Motor nicht voll aufdrehen könnte. Hinzu kommt das Spitzenfahrwerk, das einen in jeder Runde zu einigen Metern Vorsprung verhilft.

Dabei sind auch die anderen drei nicht gerade Geländeschnecken. Der Zweitaktmotor der Honda MT 80 bringt knapp acht PS Leistung und damit sogar mehr als die Aprilia. Aber sie bringt diese Kraft nicht auf den Boden. Das Enduro-Profil auf dem Hinterrad ist nicht griffig genug. Beim Gasgeben dreht das Rad durch.

Hier zeigt sich der Kompromiß zwischen Gelände- und Straßenmotorrad. Dasselbe Übel bei der Yamaha DT 80 und bei der Kawasaki AE 80.



80er Enduros im Vergleich

Beiden Maschinen fehlen grobstollige Geländereifen. Sicher würde dann der Unterschied zu der italienischen 80er nicht gar so groß ausfallen.

Bei der Kawasaki und der Yamaha stören neben den Reifen auch noch die Motoren. Sie besitzen nur geringe Drehfreudigkeit. Die beiden Zweitakter machen bei Höchstleistung einfach zu – Drehzahlbegrenzer verhindern ein Überdrehen.

Dabei ist gerade das im Gelände wichtig. Geländemotorräder sollten kurzfristig überdreht werden können, um schneller aus einer Kurve herauszukommen oder um das Gas auf einer kurzen Geraden ohne zeitraubende Schaltereie einmal stehen lassen zu können.

Hier holten die drehfreudigen Enduros von Aprilia und Honda die meisten Punkte. Bemerkbar machen sich dabei auch die acht PS Leistung der Motoren. Sie sind fast zwei PS stärker als die beiden Konkurrenten. Dafür sind sie weitaus bedienungsfreundlicher: Der Joke kann bei der Kawasaki und Yamaha ohne Fingerakrobatik erreicht werden, das Starten selbst ist bei den kleinen Japanern völlig problemlos. Der Minarelli-Motor benötigt dagegen viel Kraft, große Ausdauer und ein ganzes Stück Glück, um überhaupt anzuschlagen.

Fahren im Gelände strengt an. Vor allem, wenn die Sitzposition nicht stimmt. Da sammelte die Honda einen Minuspunkt. Der Lenker der MT 80 paßt zu einem Straßenmodell. Fürs Gelände taugt er nicht. Das Fahren auf ihr ging schon nach kurzer Zeit mächtig in Arme und Schultern.

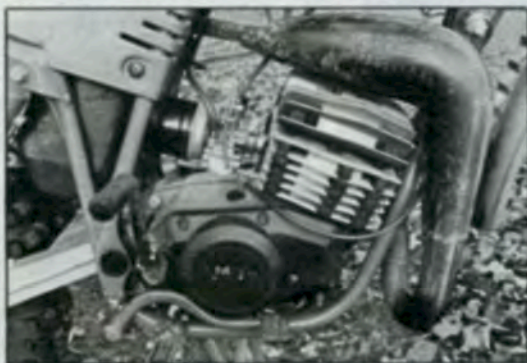
Sehr gut sitzt der Fahrer dagegen auf der Yamaha und auf der Aprilia. Die Kawasaki ist für kleinere Leute gut geeignet. Bis zu 1,70 Meter Körpergröße passen Sitzhöhe, Lenker und Bedienungshebel ideal.



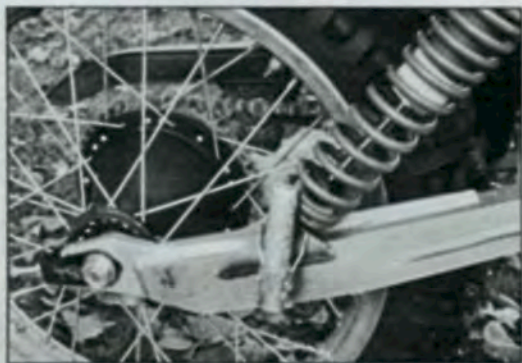
Das Gelände ist ihr Element: Aprilia RC 80

Aprilia RC 80 special

Einzyylinder-Zweitaktmotor, 79 ccm, Bohrung/Hub 48/44 mm, 7,5 PS (5,5 kW) bei 6000/min, Sechsgangschaltung, Rohrrahmen, Radstand 1320 mm, Länge 2080 mm, Breite 880 mm, Höhe 1150 mm, Sitzhöhe 890 mm, Leergewicht 80 kg, Gewicht vollgetankt 89 kg
Preis: 4198 Mark
 Aprilia Deutschland, Postfach 1724, 7900 Ulm/Donau



Drehfreudiger Zweitakter mit 7,5 PS



Vorgesetzter Achsbolzen bei der RC



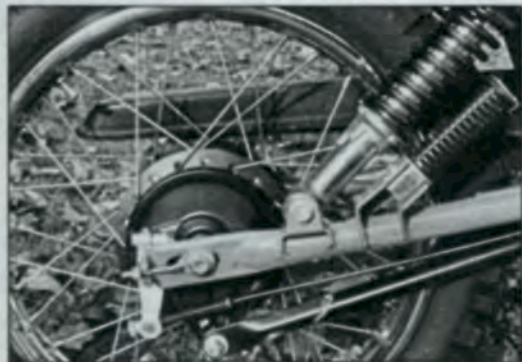
Bessere Stollen wären gut: Honda MT 80

Honda MT 80

Einzyylinder-Zweitaktmotor, 78 ccm, Bohrung/Hub 45/49,5 mm, 8 PS (5,9 kW) bei 6000/min, Fünfgangschaltung, Rohrrahmen, Radstand 1245 mm, Länge 1945 mm, Breite 780 mm, Höhe 1055 mm, Sitzhöhe 800 mm, Leergewicht 90 kg, Gewicht vollgetankt 97 kg
Preis: 2570 Mark
 Honda Deutschland GmbH, Spredlinger Landstraße 166, 6050 Offenbach



Starker Zweitakter mit 8 PS



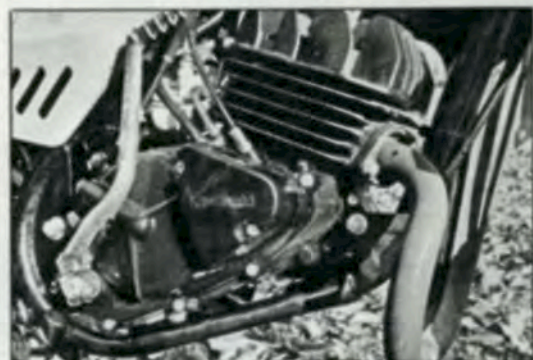
Stabile Honda-Hinterradschwinge



Besser für die Straße geeignet: Kawa AE 80

Kawasaki AE 80

Einzyylinder-Zweitaktmotor, 77 ccm, Bohrung/Hub 49/41,6 mm, 6,3 PS (4 kW) bei 6000/min, Sechsgangschaltung, Rohrrahmen, Radstand 1215 mm, Länge 1855 mm, Breite 630 mm, Höhe 975 mm, Sitzhöhe 790 mm, Leergewicht 84 kg, Gewicht vollgetankt 90 kg
Preis: 2630 Mark
 Kawasaki-Motoren GmbH, Berner Straße 40-44, 6000 Frankfurt 56



6,3-PS-Motor etwas zu schwach



Hinterrad mit Uni-Trak-System



Überdrehen unmöglich gemacht: Yamaha DT 80

Yamaha DT 80

Einzyylinder-Zweitaktmotor, 79 ccm, Bohrung/Hub 42/49 mm, 6,3 PS (4,6 kW) bei 5750/min, Fünfgangschaltung, Rohrrahmen, Radstand 1280 mm, Länge 2075 mm, Breite 840 mm, Höhe 1130 mm, Sitzhöhe 820 mm, Leergewicht 81 kg, Gewicht vollgetankt 90 kg
Preis: 2895 Mark
 Mitsui Maschinen GmbH, Grünstraße 44, 4005 Meerbusch



Zweitakter ohne großen Durchzug



Yamaha-Hinterrad mit Schwinge

Auf der Straße schmilzt der Vorsprung der Aprilia schnell zusammen. Das fängt bei den Fahrleistungen an. In der Höchstgeschwindigkeit um 80 Stundenkilometer herum liegen sie noch alle dicht beieinander. Natürlich, die ist ja vorgeschrieben.

Vom Fahrwerk her aber stecken die Japaner die Südländerin glatt in die Tasche. Wegen der grobstolligen Reifen schlingert die Aprilia beim Geradeausfahren. In schnellen Kurven muß der Fahrer schon viel Mut aufbringen, um mit kräftigen Schlenkern an den drei Japanern dranzubleiben.

Und die Ausstattung? Auch da kann die Aprilia nicht mithalten. Blinker gibt's nicht. Wie bei der Yamaha hat sie nur einen Rückspiegel. Gummis auf den Fußrasten sind wohl unnötiger Luxus.

Gespart wird auch am Licht. Die Funzel in der Aprilia-Lampenverkleidung reicht nicht mal zum Zeitunglesen. Zu allem Übel beginnt der Scheinwerfer bei hohen Motordrehzahlen auch noch zu flattern. Nachts läßt man die Aprilia am besten zu Hause.

Das Licht bei den japanischen Enduros ist dagegen wesentlich besser als die Bremsen. Hier liegt die Aprilia wieder vorn. Vorder- und Hinterradbremse lassen sich prima dosieren und verzögern hervorragend. Bei der Kawasaki ist die Vorderradbremse ziemlich schwach.

Das Ergebnis: Yamaha und Kawasaki sind gute Straßenfahrzeuge. Ihre Fahrer sollten das Gelände aber meiden.

Die MT 80 ist ein gelungener Kompromiß. Mit fabrikmäßiger Bereifung ist sie auf der Straße gut, im Gelände braucht man bessere Reifen.

Dort ist die Aprilia zu Hause. Auf der Straße macht's mit ihr aber keinen rechten Spaß. Und noch einen Nachteil hat sie: Sie ist mit über 4000 Mark die Teuerste.

Manfred Ruopp



Besser für die Straße geeignet: Kawa AE 80

Kawasaki AE 80

Einzyylinder-Zweitaktmotor, 77 ccm, Bohrung/Hub 49/41,6 mm, 6,3 PS (4 kW) bei 6000/min, Sechsgangschaltung, Rohrrahmen, Radstand 1215 mm, Länge 1855 mm, Breite 630 mm, Höhe 975 mm, Sitzhöhe 790 mm, Leergewicht 84 kg, Gewicht vollgetankt 90 kg
Preis: 2630 Mark
 Kawasaki-Motoren GmbH, Berner Straße 40-44, 6000 Frankfurt 56



6,3-PS-Motor etwas zu schwach



Hinterrad mit Uni-Trak-System



Überdrehen unmöglich gemacht: Yamaha DT 80

Yamaha DT 80

Einzyylinder-Zweitaktmotor, 79 ccm, Bohrung/Hub 42/49 mm, 6,3 PS (4,6 kW) bei 5750/min, Fünfgangschaltung, Rohrrahmen, Radstand 1280 mm, Länge 2075 mm, Breite 840 mm, Höhe 1130 mm, Sitzhöhe 820 mm, Leergewicht 81 kg, Gewicht vollgetankt 90 kg
Preis: 2895 Mark
 Mitsui Maschinen GmbH, Grünstraße 44, 4005 Meerbusch



Zweitakter ohne großen Durchzug



Yamaha-Hinterrad mit Schwinge

Auf der Straße schmilzt der Vorsprung der Aprilia schnell zusammen. Das fängt bei den Fahrleistungen an. In der Höchstgeschwindigkeit um 80 Stundenkilometer herum liegen sie noch alle dicht beieinander. Natürlich, die ist ja vorgeschrieben.

Vom Fahrwerk her aber stecken die Japaner die Südländerin glatt in die Tasche. Wegen der grobstolligen Reifen schlingert die Aprilia beim Geradeausfahren. In schnellen Kurven muß der Fahrer schon viel Mut aufbringen, um mit kräftigen Schlenkern an den drei Japanern dranzubleiben.

Und die Ausstattung? Auch da kann die Aprilia nicht mithalten. Blinker gibt's nicht. Wie bei der Yamaha hat sie nur einen Rückspiegel. Gummis auf den Fußrasten sind wohl unnötiger Luxus.

Gespart wird auch am Licht. Die Funzel in der Aprilia-Lampenverkleidung reicht nicht mal zum Zeitunglesen. Zu allem Übel beginnt der Scheinwerfer bei hohen Motordrehzahlen auch noch zu flattern. Nachts läßt man die Aprilia am besten zu Hause.

Das Licht bei den japanischen Enduros ist dagegen wesentlich besser als die Bremsen. Hier liegt die Aprilia wieder vorn. Vorder- und Hinterradbremse lassen sich prima dosieren und verzögern hervorragend. Bei der Kawasaki ist die Vorderradbremse ziemlich schwach.

Das Ergebnis: Yamaha und Kawasaki sind gute Straßenfahrzeuge. Ihre Fahrer sollten das Gelände aber meiden.

Die MT 80 ist ein gelungener Kompromiß. Mit fabrikmäßiger Bereifung ist sie auf der Straße gut, im Gelände braucht man bessere Reifen.

Dort ist die Aprilia zu Hause. Auf der Straße macht's mit ihr aber keinen rechten Spaß. Und noch einen Nachteil hat sie: Sie ist mit über 4000 Mark die Teuerste.

Manfred Ruopp