



Fotos: Holzapfel

**V**iertausendsechshundertsechzig Mark (in Ziffern: 4660) für eine Enduro, das ist gegenwärtig in der Achtziger-Klasse konkurrenzlos der Große Preis.

Diesen einsamen Höhenrekord hält die Odenwälder Zweirad Röth GmbH in Hammelbach mit ihrem Mehrzweck-Leichtkraftrad Horex TC 80 Enduro.

Für 4660 Mark sollte der Käufer einer Horex TC 80 schon eine ganze Menge verlangen können.

Dafür steht auf der Haben-seite in erster Linie die Wasserkühlung mit Umwälzpumpe. So wenig sinnvoll diese Art thermischer Entlastung des Motors gerade bei geländetauglichen Zweirädern generell erscheint (wegen der Verschmutzungsgefahr), so überraschend ist die Erklärung des Herstellers Fritz Röth für die Verwendung von

## TECHNIK UND TEST

### Test Horex TC 80 Enduro

# Teurer Spaß

**Die Horex TC 80 Enduro  
ist die teuerste Mehrzweck-Achtziger.**

Wasserkühlung: „Nachdem wir den Motor in einem Chrom-Molybdän-Rahmen aufgehängt haben und die Horex TC 80 auf Akron-Rädern rollt, wollten wir auch bei der Motorkühlung kein billiges System verbauen.“

Zweirad Röth will die TC 80 also in der Achtziger-Kategorie als Edel-Enduro verkaufen, die neben den bereits erwähnten Konstruktionsmerkmalen als besondere Ausstattungsdetails noch Drehzahlmesser, zwei Rückspiegel und einen ver-

gleichsweise recht großzügig dimensionierten Gepäckträger bietet.

Damit allerdings ist die serienmäßige Ausstattung auch schon abgehakt; für 4660 Mark ein eher bescheidenes Angebot an technischen Raffinessen.

Denn schon die an der Testmaschine montierte, abschließbare Packtasche steht als Zubehör in der Aufpreisliste. Preis: 79 Mark.

Dafür muß der TC 80-Fahrer auf Sinnvolles verzichten:

Trotz des hohen Anschaffungspreises gibt es weder H4-Licht noch eine Temperaturanzeige oder Warnleuchte im Cockpit, die gegebenenfalls eine Motorüberhitzung signalisieren würden.

Letzteres könnte sich vor allem nach längeren Geländeabstechern bewähren, da der vordere Kotflügel der Horex-Enduro zu kurz ist, um auf Dauer ein Zubacken des Kühlers mit Schlammresten zuverlässig verhindern zu können, die vom grobstolligen Vorderreifen aufgeworfen werden.

Es wäre schade um das Triebwerk. Denn der wassergekühlte, leistungsstarke Sachs-Motor (Typ 80 SW), der alle Horex-Straßenleichtkrafträder und diverse Hercules- und KTM-Modelle in dieser Klasse antreibt, offenbart auch in der Horex-Enduro seine bekannten Qualitäten. ▷

## TECHNIK UND TEST

### Test Horex TC 80 Enduro

Er sprang im Testbetrieb jederzeit ohne Choke an und drehte nach einer kurzen Warmlaufphase sofort willig hoch. Daß Chokebedienung dabei nicht erforderlich wurde, erwies sich als nicht unbedeutender Vorteil: Ausgerechnet auf der linken Seite versperrt nämlich der nach oben verlegte Auspuffkrümmer einen leichten Zugang zum entsprechenden Hebel.

Läuft der Motor, erweist er sich als recht durchzugskräftig. Bei Berg- und Talfahrten im Odenwald und im hügeligen Großraum Stuttgart schaffte die TC 80



**Zu hart gefedert:  
Telegabel vorn**

jede Steigung im vierten Gang. Ebenso offenbarte das Aggregat allerdings auch erneut seinen inzwischen schon sattem bekannten Schwachpunkt: das Fünfgang-Ziehkeilgetriebe von Sachs.

Besonders auf schlammigem Untergrund im Gelände, wo dringend schnelle Gangwechsel notwendig sind, will der Enduro-Pilot zügig vorankommen und nicht versumpfen, sind ständig herauspringende Fahrstufen ein Ärgernis. Dafür arbeitet der Motor der Ho-

rex TC 80 Enduro nahezu vibrationsfrei.

Die beiden Trommelbremsen vorn und hinten hinterließen einen zwiespältigen Eindruck. Während die vordere auch nach einem halben Dutzend Verzögerungsmanövern aus Höchstge-

schwindigkeit noch zuverlässig ihren Dienst versah, ohne Abnutzungserscheinungen zu offenbaren, neigte die hintere zum sofortigen Blockieren. Minuspunkte verdient auch die Position des Handbremshebels, der zu weit vom Lenker entfernt ist.



**Zu steil: hochgezogenes Sitzbankende der Horex-Enduro**

Einen ebenso zwiespältigen Eindruck wie bei den Bremsen hinterließ die Horex-Enduro in den Disziplinen Fahrverhalten und Fahrkomfort.

Thront der Fahrer noch recht bequem mit leicht angewinkelten Armen hinter dem Lenker, fällt ihm der Sozus bei jedem Bremsmanöver in den Rücken, weil die Sitzbank hinten zu steil nach oben geformt wurde.

Federungskomfort läßt die hydraulische Teleskopgabel vermissen, die selbst auf Asphalt die kleinste Bodenwelle ungedämpft in den Lenker überträgt. Im Gelände muß der TC 80-Fahrer daher beherzt das Steuer in die Hände nehmen, ansonsten schlägt es ihm dieses aus der Hand. Kaum Federungskomfort bieten die Gasdruckdämpfer hinten, die zwar dreifach verstellbar sind, aber in ihrer Grundabstimmung zu hart ausfielen. Hingegen ist die Dämpfung gut.

Allerdings ist die endgültige Entwicklung der TC 80 wohl noch nicht abgeschlossen. Denn für die Serie sollen folgende Änderungen vorgenommen werden: Der Sieben-Liter-Tank erhält eine Reserve, der Kettenschutz wird verlängert, die Sitzbank ebenso, die Position des Fußbremshebels wird verbessert, und die beweglichen Rasten werden mit Federn montiert.

Billiger wird die TC 80 dadurch auf keinen Fall, denn so Fritz Röth: „Wir haben es immer wieder durchgerechnet, aber es geht nicht billiger – selbst, wenn wir die TC 80 luftgekühlt bringen würden.“

Auch dann wäre sie die teuerste Enduro-Achtziger auf dem deutschen Markt, denn der luftgekühlte Sachs-Motor kostet nur etwa 300 Mark weniger als der wassergekühlte. *Erich Kahnt*

### Horex TC 80 Enduro: Technische Daten und Meßwerte

#### Motor und Antrieb

Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert, Gemischschmierung 1:50, Verdichtung 10, Bohrung x Hub 46 x 48 mm, Hubraum 79,8 cm<sup>3</sup>, Nennleistung 6,3 kW (8,2 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 10 Nm (1,0 mkp) bei 6000/min, ein Bing-Vergaser,  $\phi$  20 mm, kontaktlose Transistorzündung 6 V, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Fünfganggetriebe, ziehkeilgeschaltet, Kickstarter, Gangstufen 4,60/2,73/1,85/1,39/1,154, Primär-/Sekundärübersetzung 2,68/2,857, Sekundärtrieb über Rollenkette.

vollgetankt 96 kg, davon 41/55 kg vorn/hinten (42,7/57,3 Prozent), zulässiges Gesamtgewicht 260 kg, Tankinhalt 7 Liter.

#### Beschleunigung

0–30 km/h . . . . . 2,2 s  
0–40 km/h . . . . . 3,6 s  
0–50 km/h . . . . . 5,6 s  
0–60 km/h . . . . . 8,1 s  
0–70 km/h . . . . . 12,7 s  
0–400 m . . . . . 23,7 s

#### Durchzugsvermögen

im 4. Gang  
30–40 km/h . . . . . 3,0 s  
40–50 km/h . . . . . 2,7 s  
50–60 km/h . . . . . 2,8 s

#### Fahrwerk

Einrohrrahmen mit zwei Unterzügen, luftunterstützte, hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel vorn, Federweg 160 mm, Standrohrdurchmesser 30 mm, Gasdruck-Federbeine hinten, Federweg 70 mm, Federbasis dreifach verstellbar. Trommelbremse vorn/hinten,  $\phi$  120 mm, Betätigung vorn/hinten Seilzug/Gestänge, Bereifung vorn 2.75 21, hinten 3.50 18, Abrollumfang 1,98 m.

#### Höchstgeschwindigkeit

zwei Personen im 4. Gang  
58 km/h bei 5200/min  
solo sitzend  
72 km/h bei 5355/min  
(Temperatur 2 Grad, 3,2 m/s Gegenwind)

#### Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv  
50/37–72/95 km/h

#### Verbrauch: Mischung 1:50

Testverbrauch 3,5 Liter/100 km

#### Abmessungen und Gewichte

Länge 2030 mm, Sitzhöhe 830 mm, Lenkerbreite 790 mm, Wendekreis 5840 mm, Gewicht

Preis: 4660 Mark

Hersteller: Zweirad Röth GmbH, 6149 Hammelbach.