

Für den, der sie fährt,
bedeutet das Ende der Straße
nicht unbedingt Endstation.

Er weiß aber auch,
wo es mit seiner Maschine nicht mehr
weiter geht.

Er kennt seine Grenzen.
EASY RIDER kennt die Maschinen.

- die Caballero 80 GS von Fantic
- die TS 80 ER von Suzuki
- die AE 80 von Kawasaki

Für alle



Fälle



Wie cross darf es denn sein? Nein, mit knusprig hat das nun wirklich nichts zu tun. Ich meine, wie tief rein oder wie hoch drüber? Schlammkamikaze oder Vorgartencrosser?

Zuerst einmal muß man sich klar darüber werden, wo und wie der zukünftige Untersatz bevorzugt bewegt werden soll. Zu diesen Ansprüchen muß der Apparat möglichst genau passen. Zuviel Cross-Qualitäten bei gelegentlichen Blumenbeet-Überquerungen taugen nichts. Oder putzt Ihr Euch die Zähne etwa am Bürstenmonster einer Autowaschstraße?

Zuwenig Biß zwischen Schlamm und Stein stört nur den, der Teer am liebsten ausschließlich in Zigarettensetzen sehen möchte. Straßen? Nein danke . . .

Derart unterschiedliche Anforderungen verlangen nach genauso unterschiedlichen Fahrzeugen. Seit der 80 Kubik-Markt floriert, purzeln pausenlos neue Modellvarianten von den Fließbändern. Dabei hat sich besonders bei japanischen Produzenten die Taktik durchgesetzt, zum einmal entwickelten Schnapsplasmotor gleich zwei passende Kleidchen zu schneiden: eins für die Straße und eins für jene, die darüber hinaus wollen. Und so ist für die beiden japanischen Test-Enduros jeweils ein straßentauglicher Zwilling auf dem Markt. Zur TS 80 ER (Test in EASY RIDER Heft 1/82) gesellt SUZUKI die GT 80, bei KAWASAKI paßt zur AE 80 die AR 80. Nur die Fantic Caballero 80 GS aus Barzago bei Como kennt keine aus der Art geschlagenen Verwandten. Die sind alle cross . . .

Beginnen wir bei ihr diesmal ganz unten. Richtig, dicke Gummiklötchen, grobstollige Pneus der Größe 2.50 X 21, made by Metzeler. Jeder Cross-Halm kennt die Dinger. An der Caballero sind sie dran, hinten noch etwas breiter in der Größe 3.50 X 18. **Damit geht's auf Sand und Schotter auch noch aufwärts, wo andere kaum mehr vorwärtskommen.** Kawa und Suzie laufen auf wesentlich zivileren Schlappen, halbe Klötzchengröße. Was hinter der Hekke zügiges Weiterkommen ermöglicht, macht vor derselben echte Schwierigkeiten. Schon die ersten hundert Meter offenbaren den Unmut der Fantic über festen Untergrund. Die ersten knappen Kurven lassen dann keine Zweifel mehr. Stark eingeschränkte Haftung bei Schräglage, längerer Bremsweg – Symptome, die bei dieser Bereifung immer auftreten. Allerdings nur auf der Straße. Und für die sind sie nicht gemacht. Was ihn im Gelände davonfahren läßt, holt ihn auf regennasser Straße womöglich vom Sattel . . . Die Felgen der Speichenräder der drei Kandidaten zeigen nur

auf den ersten Blick keine Unterschiede. Sie bestehen bei beiden Japanern aus verchromtem Stahl, bei Fantic aber aus Aluminium. Elastischer, leichter und – teurer!

Auch die Trommelbremsen und die vorderen ölgedämpften Telegabeln können feine Unterschiede nicht verleugnen: drei Zentimeter mehr italienischer Federweg, dazu großzügiger bemessene Standrohre und viel Platz zwischen Rad und Schmutzschutz – das verbietet geradezu maschinenschonende Umwege. Und das zeigt sich nach der Schlagloch-Prüfstrecke: Reichlich dünne Standrohre und zu schwache Abstimmung der Kawasaki verzeihen keinen Brachialritt. Dafür entschädigen sie auf der Straße mit einer ganzen Portion mehr Bequemlichkeit. Auch bei Suzuki geht von jeder überstandenen Loch-Bukkel-Kombination ein Durchschlag ans Steißbein . . . das mit Quittieren kaum noch nachkommt und sich nach weiten Ebenen zurückseht.

Davon träumt man auf der Fantic nicht. Nicht mal weit sehen ist drin. Die Sechs-Volt-Funzel läßt gerade noch ein „Hoffentlich Gesehenwerden“ zu. Mehr nicht. **Geländefahren kann man ohnehin nur tagsüber.** Wer in der Cross-Begeisterung den Sonnenuntergang verpaßt, kann ja campieren. Vorteil der gummigelagerten Frontkonstruktion: nach dem Sturzflug einfach wieder einsammeln. Aber das geht auch anders. Große japanische Scheinwerfer nebst Blinkern machen Nachtschwärmern den Heimweg sicher. Das sollte auch bei italienischen Achtzigern langsam zum Standard zählen. Doch dazu fehlt auch bei den Armaturen noch eine ganze Menge. Ein kläglicher „Winz“-Tacho hängt hinterm Fantic-Plastikmäntelchen. Keine Kontrolleuchten, nichts weiter . . . Kawasaki blinzelt immerhin schon mit Information über Leerlaufstellung, Blinker, Ölstand und verhindert mit Zündschloß und Lenkschloß allzu häufige Termine mit dem immer unfreundlicheren Herrn von der Diebstahlversicherung. In Italien hilft das anscheinend auch nichts mehr.

Suzuki offeriert die optimale Lösung mit Tacho, Drehzahlmesser, vier Kontrolleuchten und Zündschloß. **Alles gut im Blick und auch nachts hell genug.** Ausgezeichnet auch die Lenkarmaturen der RD 80 ER: sämtliche Rasterstellungen der Schalter sind exakt definiert, sogar ein Knopf für die Lichthupe ist vorhanden. Gleiches Lob auch für Kawasaki. Die Erfahrungen bei großen Maschinen wirken sich zugunsten der ehemals vernachlässigten Klein- und Leichtkrafttrader aus. Weshalb der Trend zum Besseren dann bei Handbrems- und Kupplungshe-



Mit rund 8 PS höher, S



schneller weiter

bein der Kawasaki haltgemacht hat, ist schwer zu begreifen. Ziemlich klapprige Ausführung – allerdings mit eingebautem Aha-Effekt. Ein Zug am Hebel klappt den ausgestellten Seitenständer ein. Nette Idee . . . Fantic vertraute nicht auf landeseigene Produkte und orderte vom Feinsten: sämtliche Lenkerarmaturen stammen vom deutschen Hersteller Magura und verdeutlichen dessen ausgezeichneten Ruf: **Sauber, solide und gegen Wasser und Schmutz geschützt, trotzdem sind Brems- und Kupplungszüge leicht verstellbar.** Werden sie bei mangelndem Spiel nicht sofort nachgestellt, bleibt man darauf sitzen. Normalerweise verlangt dies nach ausdauerndem Werkzeugeinsatz. Falls welches das ist. Es ist – und von allen dreien bei der Fantic am exponiertesten Platz überhaupt. In einem kleinen Plastik-Köfferchen auf dem Tank stecken Zündkerzenschlüssel, Zange, Wendschraubenzieher und zwei Inbusschlüssel. Suzuki verbirgt Ähnliches unter der verschleiß- und aufklappbaren Sitzbank, Kawasaki beutelt den Paniksatz in alter Fahrradmanier hinten am Gepäckträger. Sonst ist kein Platz, denn die Sitzbank der AE 80 rührt sich nicht, und vorn am Tank verbirgt sich hinter einer Kunststoff-Kühlrippenattrappe der Zusatzöltank für die Getrenntschmierung des Zweitaktlers. Suzuki hat ihn unterm Sitz plaziert. Diese überaus lobenswerte und vielerwähnte Einrichtung erspart an Tankstellen die mühsame Zweitakt-Misch-Prozedur, was an sonntäglichen Selbstbedienungs-Tankstellen zum echten Problem werden kann.

Sofern Fahrers Sitzfleisch mehrere Tankstops überhaupt möglich macht. Ein **Fantic-Pilot sitzt vergleichsweise hart und hoch hinterm Plastiktank.** Die Japaner bieten's weicher und tiefer. Ein Grund zur Freude für kleine Leute. Keiner für den Beifahrer. Trotz vorhandener vorgeschriebener Halteschlaufe verzichtet Fantic auf Fußrasten, und Suzuki baut dieselben wieder einmal direkt an die Kastenschwinge. Wie lange noch? Kawasaki zeigt den richtigen Weg und rastert an Auslegern. Die Sozia dankt.

Am Hinterrad lassen die Japaner dann aber kräftig Federn: die nicht vorspannbaren Federbeine der Suzuki mit knappen neun Zentimetern Federweg schlagen schon bei halbwegs ruppigen Passagen durch. In schwerem Gelände zeigt sich die schwache Abstimmung schlichtweg überfordert.

Besser schafft es das Kawasaki-Uni Trak-System, grobe Stöße vom verlängerten Fahrerrücken fernzuhalten. Aber auch das ist

kein Vergleich zu den hervorragenden Federungseigenschaften der Fantic. **Die Italiener haben im Caballero-Heck allerdings wieder voll zugeschlagen:** Sachs „Hydro Cross“-Stoßdämpfer sorgen dort für Wohlverhalten. Sie federn nicht mit Gas-, sondern mit Luftdruck und sind über ein Ventil an der Unterseite mittels Luftpumpe verschiedenen Anforderungen anpaßbar. Und natürlich wieder etwas teurer . . . aber den Mehraufwand in jeder Lage wert. Nach einigen Versuchen mit unterschiedlichem Luftdruck war die Lust am Schlagloch kaum mehr zu bremsen. Zusammen mit dem ausgezeichneten Doppelschleifen-Rohrrahmen war die Fantic jeder Flugfigur gewachsen und bei keiner noch so abenteuerlichen Landung überfordert. Allerdings nur, solange die überschüssige Bewegungsenergie bergwärts vernichtet werden konnte: **die Fantic-Bremsen mühten sich recht erfolglos, nennenswerte Bremsverzögerungen waren nur mit erheblichem Kraftaufwand möglich.** Wesentliche Pluspunkte für Kawa und Suzuki. Die japanischen Anhalter überzeugen durch klar definierten Druckpunkt, gut dosierbare Bremskraft und brauchbaren Schutz gegen Schmutz und Nässe.

Auch kräftemäßig schaufelt der ferne Osten Pluspunkte: zwar unterscheiden sich die ausgezeichneten Fünf- und Sechsganggetriebe italienischer und japanischer Produktion in den Merkmalen Schaltweg und Betätigungskraft kaum voneinander. Dafür geht der italienische Zweitakter mit der Caballero etwas zaghafter zur Sache. Nach zwanzig Metern hatte er im Sprinttest zwar die Stollen vorn, mußte sich aber dann damit zufrieden geben, daß die Fantic beim Höchstgeschwindigkeitsvergleich auf windstiller Straße etwas (5 km/h) weniger Fahrtwind produzierte als ihre Konkurrentinnen. Mit 86 km/h lagen die beiden gleichauf, knapp über dem erlaubten 80 km/h-Limit. **Bei den Finanzen muß man dann leider beide Augen zudrücken:** ganze 4270 Mark wechseln die Brieftasche bei gesteigerten Cross-Ansprüchen und demnach gekaufter Fantic Caballero 80 GS/Spezial. Eine ganze Menge, denn Suzukis TS 80 ER schlägt mit 3114 Mark zu Buche. Kawasaki verlangt nur 2900 Mark für die AE 80. Fast 1500 Mark Preisunterschied von der Ab- und Zu-Enduro zum reinrassigen Cross-Gefährt? Schlammkamikaze oder Vorgartencrosser? Nachdenken zahlt sich aus . . .

Text: Bernd Bitzer ★
Foto: Hans G. Isenberg



Technische Daten:

Suzuki TS 80 ER

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Bohrung 49 mm, Hub 42 mm, Hubraum 78 ccm, Verdichtung 6.8:1, Leistung 6,4 PS (4,7 kW) bei 5900/min, maximales Drehmoment 7,7 Nm (0,8 mkp) bei 5600/min, elektronische HKZ-Zündanlage (6Volt/4 AH), Vergaser Mikuni VM 20, Kickstarter.

Kraftübertragung: Fußgeschaltetes Fünfgang-Getriebe, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Hinterradantrieb über Kette.

Fahrwerk: Einschleifen-Rohrrahmen, vorn Teleskopgabel mit 145 mm Federweg, hinten Kastenschwinge mit Federbeinen und 90 mm Federweg, vorn und hinten Trommelbremsen, Speichenräder, Reifen vorn 2.75-21, hinten 3.00-18.

Tankinhalt: 7 Liter.

Gewicht: 92 kg.

Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h.

Preis: 3114 Mark.

Importeure:

Deutschland: Suzuki Motor Handels GmbH Deutschland, Postfach 46 08 45, Ingolstädter Straße 61 d, 8000 München 45

Österreich: Teha Wöhrer & Co., Postfach 172, A-1101 Wien

Schweiz: Frankonia AG, Hohlstraße 612, CH-8048 Zürich





Technische Daten:

Fantic Caballero 80 GS/ Spezial

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Hub 47,5 mm, Bohrung 42 mm, Hubraum 74,4 ccm, Leistung 8,3 PS (6,1 kW) bei 6000/min, maximales Drehmoment 8,8 Nm, elektronische 6 Volt-Zündanlage (25 Watt), Vergaser Mikuni VM 26, Verdichtung 7:1, Kickstarter.

Kraftübertragung: Fußgeschaltetes Sechsgang-Getriebe, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Hinterradantrieb über Kette.

Fahrwerk: Geschlossener Doppelrohrrahmen aus Edelstahl, vorn hydraulische Telegabel mit 170 mm Federweg, hinten SACHS-Hydrocross-Dämpfer mit 190 mm Federweg, Aluminiumfelgen (Speichen). Vorne und hinten Trommelbremsen in Leichtmetallnaben, beide 124 mm Durchmesser; Reifen vorn Metzeler Cross 2.50 X 21, hinten 3.50 X 18.

Tankinhalt: 6,5 Liter einschließlich Reserve, Material Thermoplast.

Gewicht: 80 kg.

Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h.

Preis: 4270 Mark.

Importeure:
Deutschland: Hans Hoffmann, Poststraße 56, 7250 Leonberg 2-Eltingen

Österreich: BLM Leitner GmbH, Mariazeller Bundesstraße, A-8623 Aflenz
Schweiz: H. Bärtschi AG, Freiburgstraße 5, CH-2501 Biel
Zentral- und Ostschweiz: Fellmann AG, Moto-Center Katzensee, Mühlackerstraße 100, CH-8046 Zürich



**Skalen
und Zahlen:
Hauptsache der
Herzschlag stimmt.
Im Abseits geben
die Zweitakter
den Ton an**

Technische Daten:

Kawasaki AE 80

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Bohrung 49 mm, Hub 42 mm, Hubraum 78 ccm, Leistung 8,1 PS (6 kW) bei 6000/min, maximales Drehmoment 8,9 Nm (0,87 mkp) bei 5750/min, elektronische Zündanlage (6 Volt), Vergaser Mikuni VM 18, Kickstarter.

Kraftübertragung: Fußgeschaltetes Sechsgang-Getriebe, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, Hinterradantrieb über Kette.

Fahrwerk: Einschleifen-Rohrrahmen, vorn Teleskopgabel, hinten UNI TRAK-Federung mit einem Federbein und 82 mm Federweg, vorn und hinten Trommelbremsen, Bereifung vorn 2.75-21, hinten 3.00-18, Speichenräder.

Tankinhalt: 9,6 Liter.

Gewicht: 84 kg.

Höchstgeschwindigkeit: 80 km/h.

Preis: 2900 Mark.

Importeure:
Deutschland: Kawasaki Motoren GmbH, Max-Planck-Straße 26, 6382 Friedrichsdorf
Österreich: Moto GmbH, Marktstraße 9, A-2331 Vösendorf
Schweiz: Jeker, Haefeli & Cie, AG, Sagmattstraße 2, CH-4710 Balsthal
Hiwo AG, Erlachstraße 41, CH-8003 Zürich

