



TECHNIK UND TEST

Test Tornax RX 80

Mittlere Reife

Brauchbare Anlagen wie Schwächen im Detail kennzeichnen das zweite Achtziger-Projekt der Tornax-Werke, die RX 80 im Enduro-Look.



Der kernige Ton aus dem CBA-Auspuffrohr verrät die wahre Herkunft der Tornax RX 80. Das Enduro-Leichtkraftrad des jüngsten deutschen Achtziger-Herstellers mit Sitz in Frankfurt kommt in seinen wesentlichen Bestandteilen aus Italien.

Es wäre leichtfertig zu sagen, daß das Auspuffgeräusch den einzigen positiven Eindruck bei Freunden italienischer Kleinkunst auf grobstolligen Cross-Reifen hinterläßt. Die Tornax-Enduro kommt an den Standard ähnlicher Geräte aus Südeuropa vom Schläge Fantic oder Aspes heran. Aber eine Reihe von Detailproblemen vergrößert augenblicklich den Abstand zu den Klassenkonkurrenten noch.

Darüber täuscht die Ausstattung der Mehrzweck-Achtziger nur im ersten Moment hinweg. Denn auf dem Papier liest sich nicht alles so schlecht, wie es der Fahrbetrieb hernach dann in mehreren Punkten offenbart.

Denn beispielsweise verspricht der Prospekt für den Franco Morini-Motor, einen luftgekühlten Einzylinder-Zweitakter, immerhin 5,2 kW oder sieben PS bei 6000/min.

Aber schon die Messungen beweisen, daß soviel Kraft nicht vorhanden sein kann.

Zwar ist die Höchstgeschwindigkeit mit 77 km/h noch akzeptabel (gestoppt bei idealen Witterungsbedingungen), jedoch läßt sich die Tornax-Enduro relativ viel Zeit, um diese Spitze zu erreichen.

Von 0 bis 70 km/h verstreichen nämlich knapp 15 Sekunden.

Aber auch subjektiv betrachtet entfaltet das Triebwerk nicht die Leistung, die der Test-Kraftfahrzeugschreiber schriftlich festhält. Das macht sich vor allem am Berg und im Sozusbetrieb bemerkbar.

Will der Endurist Gipfel alleine erstürmen, kann er im fünften von sechs Gängen noch ausreichend Durchzugskraft des Motors aus Tempo 30 km/h nutzen, wenn er für den Aufstieg leichtere Steigungen wählt.

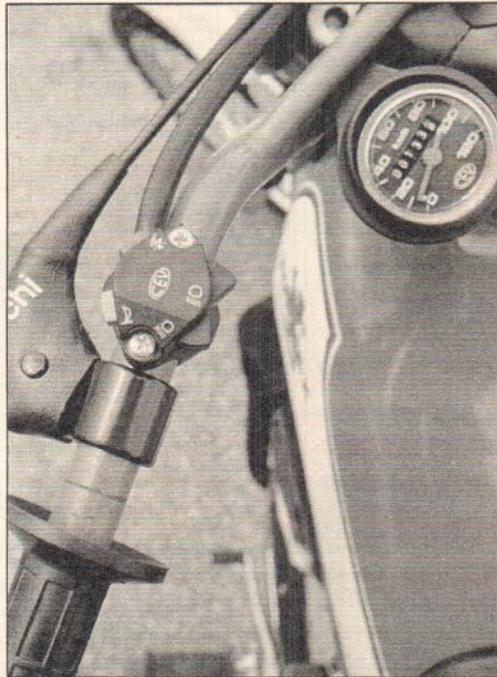
Aber schon ein plötzlich steileres Ansteigen der Straße zwingt ihn in die vierte Fahrstufe zurück. Höchstens im vierten Gang bewältigt die

Tornax ähnliche Vorhaben, mit zwei Personen besetzt, bei sehr mäßigem Tempo.

Stärken zeigt der Motor im Startverhalten und in den Laufeigenschaften. In kaltem Zustand springt er mit Choke-Hilfe immer nach dem ersten Tritt auf den Kickstarter an und dreht nach Ausschalten der Starthilfe sofort rund. Überzeugend auch die LeerlaufEinstellung: Bei niedrig-

ster Drehzahl tuckert das RX 80-Triebwerk brav vor sich hin, ohne mit Gasstößen vor dem Absterben bewahrt zu werden.

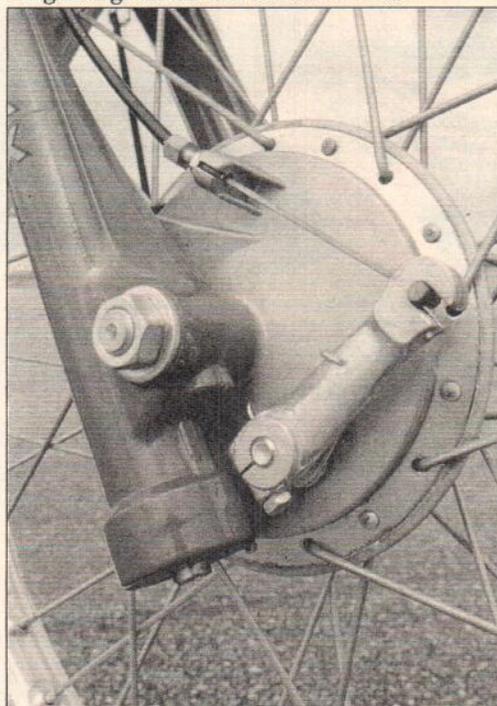
Darüber hinaus hängt das Aggregat über den gesamten Drehzahlbereich ohne Aussetzer oder Schwächeanfänge gut am Gas. Dabei sind hohe Drehzahlen nicht nur akustisch, sondern auch in Form von ausgeprägten Vibratio-



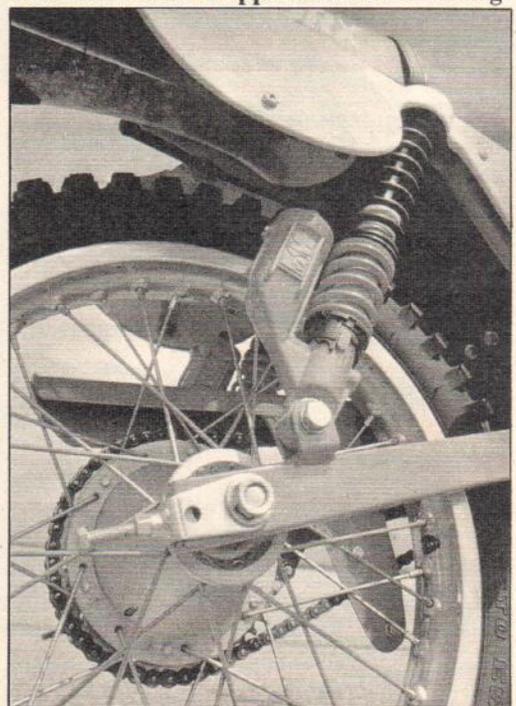
Ungünstig: sämtliche Schalter links



Unkomfortabel: Doppelfeder-Abstimmung



Nachlassend: Wirkung der Vorderbremse



Kaum verstellbar: Federbeine hinten

Fotos: Schwab

TECHNIK UND TEST

Test Tornax RX 80

nen spürbar – deutlicher in den Lenkerenden, weniger empfindlich auffallend in den Fahrerfußrasten und der Sitzbank.

Empfindsamkeit und Gefühl verlangt die Sechsgang-Klauenschaltung, die nicht so exakt ihre Aufgaben über-

nimmt, wie für Getriebe dieser Bauart gemeinhin üblich. Zwar lassen sich die Gänge mit geringem Kraftaufwand über kurze Schaltwege einlegen, aber sie rasten nicht immer sauber ein, und gelegentlich springt auch einer von ihnen wieder heraus. Zudem läßt sich der Leerlauf nur mit einiger Übung finden.

Dafür lassen sich die Fahrstufen allerdings auch locker

ohne Kupplung einlegen. Ob das Getriebe vom Motor getrennt wird oder nicht, spielt im Fahrbetrieb keine Rolle.

Leider kann auch das Bordwerkzeug keine Rolle spielen, was zunächst einmal zu Lasten eines akzeptablen Federungskomforts geht.

Denn die Qualitäten der hinteren Doppelfederbeine mit den hydraulischen Marzocchi-

Gasdruck-Stoßdämpfern können nicht voll genutzt werden, weil sie sich mit vorhandenen Bordmitteln nicht vorspannen lassen: Die entsprechende Zange verbiegt eher das Federbein in seiner Verankerung an der Kastenschwinge, bevor sie eine weichere oder härtere Einstellung ermöglicht.

So muß der Tornax-Fahrer auf und abseits von befestigten Straßen zunächst einmal mit der serienmäßigen Abstimmung leben. Und die federt vorn wie hinten so gut wie nicht spürbar. So setzt sich bei allerdings guter Dämpfung jeder Stoß, den Kopfsteinpflaster verursacht, in Lenker und Sitzbank fort. Von Unebenheiten im Gelände ganz zu schweigen.

Wenigstens die Sitzbank ist komfortabel genug gepolstert, um das Größte abzufangen. Und da die Soziesfußrasten an separaten Rahmenauslegern befestigt sind, ist auch der Sitzkomfort für den Beifahrer akzeptabel.

Was die Fahrsicherheit angeht, so muß sich der Tornax-Pilot daran gewöhnen, Fahrtrichtungsänderungen mit der Hand anzuzeigen, da Blinker nicht zur serienmäßigen Ausstattung gehören.

Und den gut dosierbaren Verzögerungsinstrumenten sollte er in kurzer Folge nicht zu viele Vollbremsungen aufzwingen, da sich die Anhaltewege dann merklich verlängern, wobei die hintere Trommel sofort blockiert und die Maschine schwänzelt.

Vorsicht sollten Anfänger auf der RX 80 auch bei starken Schräglagen walten lassen, da der Hinterreifen ziemlich plötzlich wegschmiert, was nur durch schnelles Gegenlenken abzufangen ist.

So scheint die Tornax RX 80 auch zum vergleichsweise günstigen Anschaffungspreis von 3590 Mark noch nicht ganz ausgereift. *Erich Kahnt*



Imposante Erscheinung mit Schwächen im Detail: Tornax-Enduro mit Morini-Motor

Tornax RX 80: Technische Daten und Meßwerte

Motor Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Bohrung x Hub 47 mm x 46 mm, Hubraum 79,81 cm ³ , Verdichtung 9,5, Nennleistung 5,15 kW (7 PS) bei 6000/min, ein Dellorto-Vergaser SHB 19,19 D, Batteriekapazität 6 V 8 Ah, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe mit Kickstarter, Gangstufen 2,91/1,93/1,44/1,2/1,0/0,91.	Radstand 1330 mm, Lenkkopfwinkel 29 Grad, Nachlauf 70 mm, vorn und hinten konische Grimeca-Trommelbremsen mit 125 mm Durchmesser, Bereifung vorn/hinten 2.50 x 21/3.50 x 18.	Durchzugsvermögen im 5. Gang 30–40 km/h 2,8 s 40–50 km/h 2,9 s 50–60 km/h 3,5 s
	Abmessungen und Gewichte Länge 2170 mm, Sitzhöhe 807 mm, Lenkerbreite 860 mm, Wendekreis 5824 mm, Gewicht vollgetankt 89 kg, zulässiges Gesamtgewicht 250 kg, Tankinhalt 6,5 Liter.	Höchstgeschwindigkeit solo sitzend 76,9 km/h zwei Personen 67,5 km/h (Temperatur 11 Grad, Rückenwind zwischen 0 und 0,6 m/s)
Fahrwerk Stahlrohr-Doppelschleifenrahmen, hydraulische Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 32 mm, Federweg 210 mm, hydraulische Marzocchi-Gasdruck-Stoßdämpfer mit progressiven Doppelfedern und Druckausgleichsreservoir, Federbasis fünffach verstellbar, Federweg 260 mm,	Beschleunigung 0–30 km/h 2,2 s 0–40 km/h 4,0 s 0–50 km/h 5,8 s 0–60 km/h 8,9 s 0–70 km/h 14,8 s 0–400 m 24,0 s	Preis: 3590 Mark
		Hersteller: Tornax Zweiradwerk GmbH, Souchaystraße 5, 6000 Frankfurt 70.