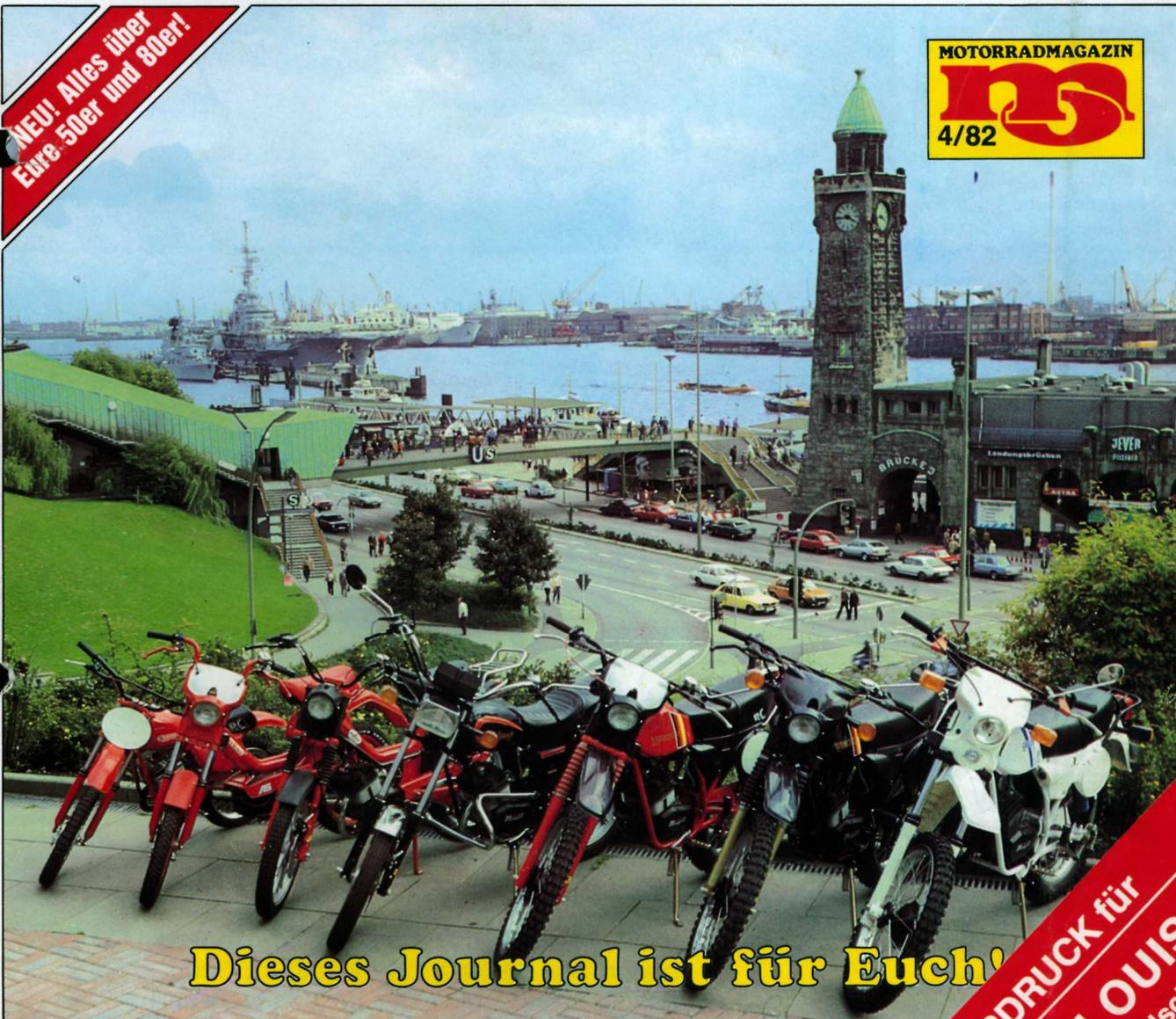


50er/80er Journal

Sonderteil • Mofas • Mokicks • Leichtkrafträder

NEU! Alles über
Eure 50er und 80er!

MOTORRADMAGAZIN
ms
4/82



Dieses Journal ist für Euch!

NEU! ★ Die wichtigsten 50er und LEICHTKRAFTRÄDER von Malaguti im Marken-Test ★ Nachrichten und Meldungen SPEZIELL! ★ Erster

Fahrbericht: Neu MTX 80 ★ Weit Horex LEICHT viele Tipps

SONDERDRUCK für

DETLEV LOUIS

Motorrad-Vertriebsgesellschaft mbH
Süderstraße 129
2000 Hamburg 26
Tel. (040) 253076

Acht Modelle umfaßt das Malaguti-Programm für die Bundesrepublik, das von Detlev Louis, Hamburg, importiert und über ein Netz von rund 400 Händlern bundesweit verkauft wird.

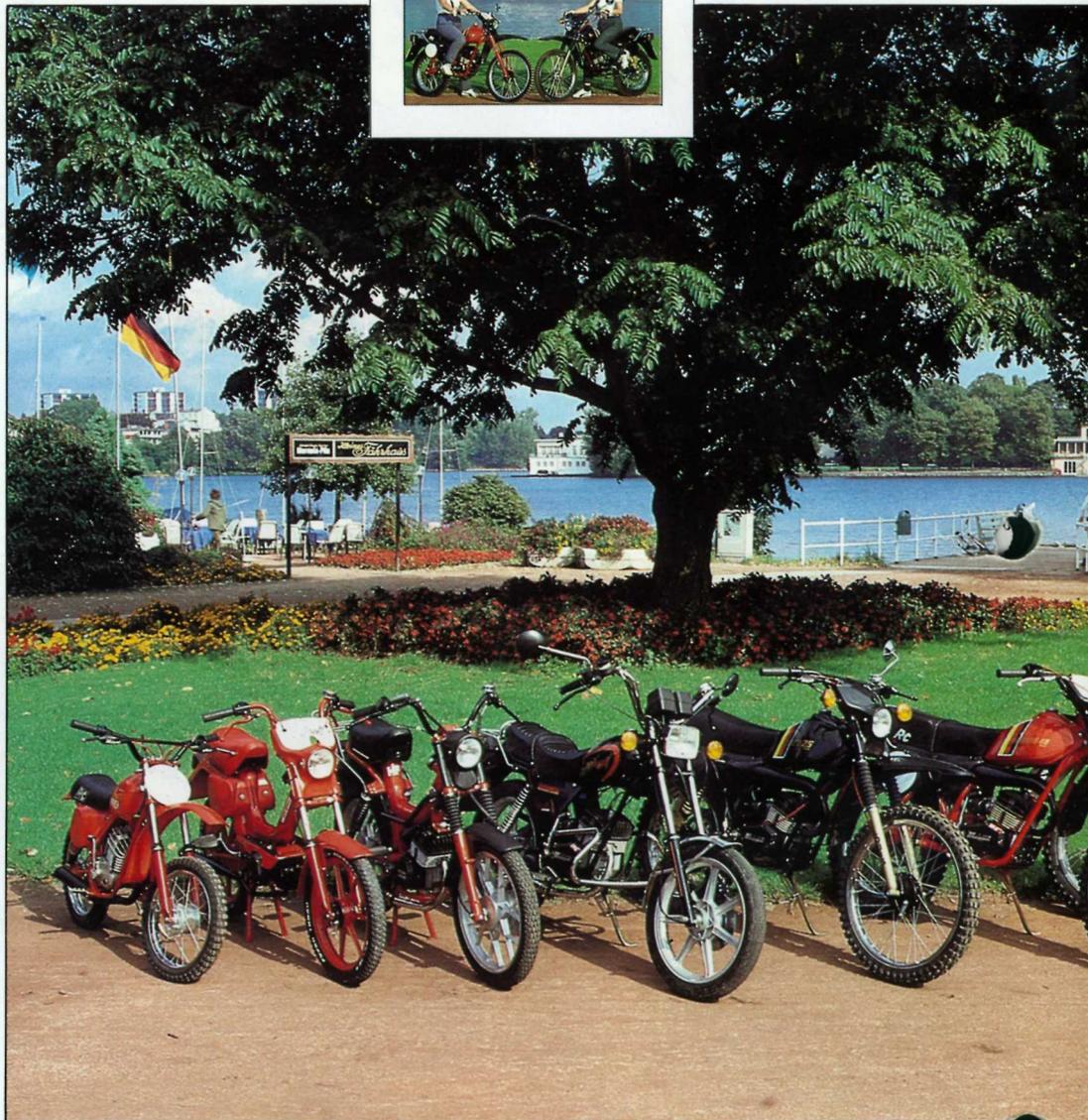
Vom Mofa 25 bis zum 80 Kubikzentimeter-Leichtkraft-
rad, zum Teil als Nebentypen auch in Chopper- oder Enduro-Version, reicht die Angebotspalette. Die Malagutis werden in Oberitalien gebaut; die in der Bundesrepublik angebotenen Modelle sind speziell auf den hiesigen Markt abgestimmt – nicht bloß technisch, sondern auch stilistisch. Das macht sie attraktiv.

Dazu kommt, daß Malaguti eine sehr ordentliche Qualität liefert und auch an den Zutaten nicht spart. Die Motoren stammen von Franco-Morini, einem sehr namhaften italienischen Motoren-Bauer, die Bremsen kommen meist von Grimeca, Gabeln und Federbeine von Marzocchi – alles Namen von Weltruf.

Dazu macht auch der Betrieb des Importeurs mit seinem Ersatzteillager und seiner Kundendienst-Organisation einen ausgesprochen vertrauenerweckenden Eindruck. So sah sich sowohl beim Hersteller, als auch beim Importeur eingehend um. Wir testeten vier Maschinen und nahmen die anderen vier Hauptmodelle unter die Lupe. Das Endurteil kann nur lauten: Empfehlenswert.

Malaguti Fifty HF – Mofa 25

Der Ferrari unter den Mofas", so bezeichnet Detlev Louis selbst das Malaguti-Luxus-Modell „Fifty“. Nun ja, Vergleiche sind Glücksache. Mit der Geschwindigkeit eines Ferrari kann sich das Malaguti-Fifty sicher nicht messen. Aber Ausstattung und Design sind für ein Fahrzeug dieser Kategorie und Preisklasse sicher sehr gut, wenn man auch darüber streiten kann, ob vier Gänge und hydraulisch betätigte Scheibenbremse im Vorderrad



Malaguti: Menschen, Werk, Modelle

Polonaise Bolognese

Diese Polonaise zieht nicht durch Blankenese, sondern von Bologna nach Hamburg: 5000 Malagutis im Jahr. So besuchte das Werk und den Importeur und fuhr die Maschinen.

eines maximal 25 km/h schnellen Rädchens nicht etwas überzogen sind. Aber Louis steht hier auf dem Standpunkt: „Je mehr Gänge, desto besser“ und „Die Jungens wollen das so“. Er muß es wissen, denn er muß

die Dinger ja auch verkaufen.

Gut auf alle Fälle scheint die Form. Da ist zunächst einmal der durchstiegefreie Rahmen, der auch Rockträgerinnen die Benutzung ermöglicht, und der dennoch nicht nach „Fahrrad“

aussieht. Dann ist da der beiderseitige Schutz-Bügel, der sich auch fürs Anfasen beim Auf- und Herumheben eignet, der relativ lange Einzelsitz, der es erlaubt, die Sitzposition beim Fahren zu wechseln, und



– vor allem – der Hinterreifen mit dem Motorrad-Format 3.25 – 16.

Das alles sieht schon sehr gut aus. Die Schaltung erfolgt über Drehgriff, der Rahmen dient gleichzeitig als Tank, die Kette ist endlich einmal richtig und ausreichend gegen den Reifen abgedeckt.

Da auch der Vorderreifen mit 2.75 – 17 recht dick geraten ist, fährt sich die „Fifty“ sehr komfortabel. Gabel und Federbeine sind auch schwergewichtigen Fahrern gewachsen. Die vier Gänge rasten ziemlich exakt ein, aber mit der Automatik der gleich starken, jedoch von einem Motor mit liegendem Zylinder getriebenen Malaguti „Firebird“ kann sie nicht mit-

halten. 9,5 gegen 6,0 Sekunden von Null bis 25 km/h sprechen eine deutliche Sprache vom Nutzwert einer Viergangschaltung bei einem Fahrzeug dieser Kategorie. Die Bremsen, vor allem die vordere Scheibe, werden mit Tempo und Gewicht natürlich spielend fertig.

Malaguti Chopper 40

Seit Fantic seinen kleinen Chopper nicht mehr anbietet – er war wohl seiner Zeit voraus – gab es hier eine Marktlücke, in die Malaguti zielbewußt hineingestoßen ist. Der Mini-Chopper wird sowohl mit Pedalen als Mofa 25, wie auch mit Fußrasten als Mokick angeboten.

mo fuhr den Mokick-Chopper und hatte viel Spaß damit. Die Form ist schon auffällig genug, das schräg nach unten ver-

laufende Rahmen-Rückgrat mit dem Tropfentank, der hoch liegende Lenkkopf mit der extrem langen, zierlichen Gabel, die Andeutung einer Stufen-sitzbank, das dicke Hinterrad mit dem 3.50 – 17 Zoll-Reifen und die reiche Verchromung.

Zu den Chromteilen gehört nicht nur das am Gleitrohr befestigte, also mit dem Vorder-rad federnde Schutzblech, sondern auch der leicht nach oben

Scheibe der hydraulisch betätigten Vorderrad-Bremse. Aber das macht natürlich Schau, das eine, wie das andere – und darauf soll es bei der angesprochenen Käuferschicht wohl ankommen, wiewohl zu befürchten ist, daß das Durchschalten dieser sechs Gänge bei einem Beschleunigungstest mehr Zeit in Anspruch nimmt, als die enge Getriebestufung bringt. Show contra Technik.

Die Sitzposition auf dem kleinen Malaguti-Chopper ist sehr entspannt und sehr bequem. Man thront

quasi über dem Verkehrs-Alltag und kann ein wenig darauf hinunter schauen. Der hohe und weit zurückgezogene Lenker bestimmt die Körperhaltung. Allerdings wird das ganze Fahrzeug damit, zumal bei Mitnahme eines Beifahrers, vorn

Detlev Louis hat den deutschen Markt für Malaguti geöffnet

geknickte Auspufftopf und der um den ganzen Motor verlaufende Schutzbügel.

Das Getriebe des 50 cm³ Franco-Morini-Motors hat sechs Gänge – leicht übertrieben in dieser Fahrzeug-Kategorie, ebenso wie die gelochte

| mo 4/82 | Die Meßdaten der Malagutis | | | | | | | | | |
|---|----------------------------|--------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------|-----------------|-------|-----------------|-------|
| Modell | Fire Bird Mofa | Fifty Mofa | Ronco 25 Mofa | Cavalcone 40 | Cavalcone 80 | | | | | |
| Beschleunigung | | | | | | | | | | |
| 0– 5 km/h in | 0,8 s | 0,5 s | 0,8 s | 0,6 s | – | | | | | |
| 0–10 km/h in | 1,8 s | 1,5 s | 2,5 s | 1,1 s | 0,7 s | | | | | |
| 0–20 km/h in | 4,3 s | 6,7 s | 10,8 s | 4,5 s | 1,5 s | | | | | |
| 0–25 km/h in | 6,0 s | 9,5 s | 19,8 s | – | – | | | | | |
| 0–30 km/h in | – | – | – | 10,2 s | 2,9 s | | | | | |
| 0–40 km/h in | – | – | – | 31,0 s | 4,5 s | | | | | |
| 0–50 km/h in | – | – | – | – | 5,6 s | | | | | |
| 0–60 km/h in | – | – | – | – | 9,8 s | | | | | |
| 0–70 km/h in | – | – | – | – | 13,6 s | | | | | |
| 0–80 km/h in | – | – | – | – | 18,7 s | | | | | |
| 100 Meter in | 15,4 s | 17,0 s | 20,0 s | 14,7 s | 9,4 s | | | | | |
| 200 Meter in | 27,6 s | 29,8 s | 33,8 s | 24,3 s | 15,2 s | | | | | |
| 300 Meter in | 39,6 s | 42,5 s | 47,2 s | 33,4 s | 20,4 s | | | | | |
| 400 Meter in | 51,2 s | 55,3 s | 60,2 s | 42,2 s | 25,4 s | | | | | |
| 1000 Meter in | 120,5 s | 130,7 s | 138,5 s | 95,7 s | 53,1 s | | | | | |
| Höchstgeschwindigkeit | | | | | | | | | | |
| Sitzender Fahrer in welchem Gang? Tretgeschwindigkeit | 28,1 km/h Automatik 8 km/h | 28,0 km/h 3. Gang 7 km/h | 27,7 km/h 4. Gang | 41,3 km/h 6. Gang | 81,2 km/h 6. Gang | | | | | |
| Tachogenauigkeit | | | | | | | | | | |
| Anzeige | Effektive Geschwindigkeit | | | | | | | | | |
| 25 km/h | 25 km/h | 24 km/h | 18 km/h | 20 km/h | 20 km/h | | | | | |
| 40 km/h | – | – | – | 35 km/h | 35 km/h | | | | | |
| 80 km/h | – | – | – | – | 70 km/h | | | | | |
| Bremsleistungen | | | | | | | | | | |
| Bremse vorn/hinten | Trommel/Trommel | | Scheibe/Trommel | | Trommel/Trommel | | Trommel/Trommel | | Trommel/Trommel | |
| Geschwindigkeit | Zeit | Weg | Zeit | Weg | Zeit | Weg | Zeit | Weg | Zeit | Weg |
| aus 25 km/h in | 1,2 s | 3,8 m | 1,1 s | 3,5 m | 1,2 s | 3,6 m | – | – | – | – |
| aus 40 km/h | – | – | – | – | – | – | 1,4 s | 9,3 m | 1,4 s | 9,2 m |
| aus 80 km/h | – | – | – | – | – | – | – | – | 3,3 s | 35 m |

sehr leicht und es fällt demgemäß überhaupt nicht schwer, hier ein stilreines Wheely zu produzieren. Noch beim kräftigen Durchschalten vom dritten in den vierten Gang hob das Vorderrad leicht vom Boden ab. Lobenswert ist die Wendigkeit dieses Fahrzeugs, das sich spielerisch durch die engsten Lücken dirigieren läßt. Der Tank faßt immer noch 7,9 Liter – ausreichend für mehr als 200 Kilometer Fahrtstrecke.

Malaguti „Ronco“

An der Spitze der Betrachtungen muß auch bei diesem Fahrzeug das Design stehen. Die Louis-Leute konnten durch Skizzen ihre Designwünsche äußern, denen zum Teil auch entsprochen wurde. Das Ronco, das es sowohl als Mokick mit 40 km/h Höchstgeschwindigkeit, als auch als Mo-

fa 25 gibt, ist vom Erscheinungsbild her ein sportliches Enduro-Modell. Das 21er-Vorderrad hat viel Raum zum Einfedern unter dem am Gabelstandrohr befestigten Kunststoff-Kotflügel. Halbna-ben-Bremsen von Grimeca in beiden Rädern sind Enduro-like. Leicht überzogen, wenn auch sicher ganz im Sinne des Kundengeschmacks sind die Original Marzocchi-Federbeine mit getrenntem Ölreservoir an der Hinterradschwinge. Ein toller Luxus!

Die Schaltung des Ronco 25 erlitt ein beklagenswertes Schicksal. Sie ließ sich zunächst, wie beim Ronco-Mo-

kick, über einen Fußschalthebel betätigen. Das funktionierte auch bei dem Pedal-Motor in der Praxis ganz gut. Doch dann hatte der TÜV Einwendungen, weil der Fahrer ja bei diesem System den linken Fuß kurzzeitig vom Pedal wegsetzen muß und somit, wenn dies Pedal gerade nach hinten weist, die Bremsfähigkeit verliert (Im Ausland geht so 'was).

Louis und Malaguti mußten

sich also etwas einfallen lassen. Das gewöhnliche Drehgriffschaltsystem – wie bei der „Fifty“, ließ sich hier konstruktiv nicht anwenden. So verfiel man darauf, diese Handschaltung als Ratschenschaltung mit zwei Zügen auszubilden: Drehung zum Körper – Hinaufschalten, Drehung vom Körper weg – Zurückschalten.

Es dauerte eine kleine Weile, bis wir das System einigermaßen beherrschten – aber das Gelbe vom Ei ist es sicher nicht. Und wie die Beschleunigungsmessungen (die von einem Ronco-gewohnten Louis-Mann gefahren wurden) zeigen, braucht dieser Ratschenschaltvorgang noch erheblich mehr Zeit, als die Arbeit mit einer konventionellen Drehgriffschaltung: 19,8 contra 9,5 Sekunden von Null bis 25 km/h, das ist schon arg langweilig.

Italiens Technik und deutscher TÜV – oft halfen nur Tricks



Kompakt: Die feuerrote Firebird



Hochbeinig: Ronco mit Marzochis



Stabil: Fifty 25 mit Motorradreifen

Technische Daten

Firebird automatic Mofa FB

Ronco 25 STD/ Ronco 25 de Luxe

Fifty 25 Mofa

| | | | |
|--|---|---------------------------------------|--|
| Motor | 1 Zylinder – 2 Takt Franco Morini | 1 Zylinder – 2 Takt Franco Morini | 1 Zylinder – 2 Takt Franco Morini |
| Bohrung und Hub | 40,4 mm/39,0 mm | 39 mm/41,8 mm | 39 mm/41,8 mm |
| Hubraum | 49,9 cm ³ | 49,9 cm ³ | 49,93 cm ³ |
| Verdichtung | 1 : 7,8 | 1 : 7 | 1 : 9 |
| Nennleistung | 1,06 kW/3800 min | 1,3 kW/3600 min | 0,96 kW/3600 min |
| Drehmoment | 0,384 kpm (32,41 nm)/3800 min | 0,364 kpm (3,57 nm)/4500 min | 0,235 kpm (2,30 nm)/3200 min |
| Zündung | Magnet Polrad 6 C 18 Watt | kontaktgesteuert | kontaktgesteuert |
| Vergaser | Dellorto SHA 14/9 | Dellorto SHA 14/9 | Dellorto SHA 14/9 |
| Kraftübertragung | Kette | Kette | Kette |
| Fahrwerk | Zentralrohrrahmen mit integriertem Benzintank | Doppelschleifenrohrrahmen | Doppelschleifenrohrrahmen |
| Federweg hinten | 130 mm | 130 mm | 130 mm |
| Radstand | 1130 mm | 1290 mm | 1135 mm |
| Nachlaufwinkel | 34 Grad | 30 Grad | 27 Grad |
| Nachlauf | 64 mm | 122 mm | 60 mm |
| Räder/Bereifung | Gußräder | Drahtspeichen | Gußräder |
| vorn/hinten | 1,35 x 16, 2,50 x 16 | 3,00 x 21/3,50 x 18 | 1,60 x 17/1,60 x 16 |
| Bremse vorn/hinten | Trommel/Trommel Trommel Ø 160 mm | Grimeca 120 mm Ø/ Trommel Ø 160 mm | hydr. Scheiben, Grimeca, 220 mm Ø, Trommel Ø 160 mm |
| Tankinhalt | 2,6 l | 10 l | 2,6 l |
| Gewicht vollgetankt mit Werkzeug und Öl | 48 kg | 75 kg | 62 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 148 kg | 240 kg | 162 kg |
| Preis | ██████████ | ██████████ | ██████████ |

Eine tolle Sache ist hingegen der zehn Liter fassende Großraum-Tank. Bei einem Durchschnitts-Verbrauch von nur etwa 2,5 Litern auf 100 Kilometer bedeutet das eine Reichweite von nahezu 400 Kilometern mit einer Tankfüllung.

Malaguti Cavalcone 80

Das derzeit stärkste und schnellste Fahrzeug aus dem Bologneser Werk ist die Cavalcone, die sowohl als Mokick, wie auch als Leichtkrafttrad mit 80 cm³-Motor liefert. Das Wort „derzeit“ bezieht sich auf die Möglichkeit, daß Malaguti über kurz oder lang auch mit einem 125 cm³-Modell auf dem Markt kommt. Diese Maschine wäre dann wohl in erster Linie für den französischen und schweizer

Markt bestimmt, könnte aber auch in Deutschland Freunde finden.

Freunde vor allem, weil auch dieses Fahrzeug die stilsichere



Hand italienischer Designer zeigt, wozu man überrascht erfährt, daß auch Deutsche daran kräftig mitgezeichnet haben. Auf alle Fälle kann diese Ca-

Blick in die Zukunft

Im Malaguti-Versuch läuft das erste Mofa 25 mit Wasserkühlung und Cantilever-Federung. Ob es schon 1982 auf den Markt kommt, bleibt abzuwarten – Konzept für die 90er Jahre



Konventionell: V4-Sport Mofa/Mokick



Elegant: Cavalcone de Luxe Mokick



Bizarr: Chopper 40 Mokick mit Effekten

Technische Daten

V 4-Sport Mofa/Mokick

Cavalcone 40 STD/ de Luxe Mokick

Chopper 40 Mokick

| | | | |
|--|--|-----------------------------------|--|
| Motor | 1 Zylinder – 2 Takt Franco Morini | 1 Zylinder – 2 Takt Franco Morini | 1 Zylinder – 2 Takt Franco Morini |
| Bohrung und Hub | 39 x 41,8 mm | 39 x 41,8 mm | 39 x 41,8 mm |
| Hubraum | 49,9 cm ³ | 49,9 cm ³ | 49,93 cm ³ |
| Verdichtung | 1 : 9,5 | 1 : 9,5 | 1 : 9,5 |
| Nennleistung | 0,913 kW/4200 min | 2 kW/4300 min | 1,91 kW/5600 min |
| Drehmoment | 0,245 kpm (2,4 nm)/3800 min | 0,36 mkp (3,6 nm)/4500 min | 0,364 kpm (3,57 nm)/4500 min |
| Zündung | kontaktgesteuert | kontaktgesteuert | kontaktgesteuert |
| Vergaser | Dellorto SHA 14/12 | Dellorto SHA 14/12 | Dellorto SHA 14/12 |
| Kraftübertragung | Kette | Kette | Kette |
| Fahrwerk | Doppelschleifenrohrrahmen | Doppelschleifenrohrrahmen | Doppelschleifenrohrrahmen |
| Federweg hinten | 100/75 mm | 200/100 mm | 125 mm/60 mm |
| Radstand | 1165 mm | 1330 mm | 1330 mm |
| Nachlaufwinkel | 30 Grad | 30 Grad | 31 Grad |
| Nachlauf | – | 137 mm | 104 mm |
| Räder/Bereifung vorn/hinten | Leichtmetall-Gußräder 185 x 17 Grimeca 2.50 – 17 / 2.75 – 17 | Acron 1.85 x 21/Acron 2.15 x 18 | 1.85 x 17 Gußräder Grimeca 2.75 x 17/3.50 x 17 |
| Bremse vorn/hinten | Grimeca Scheibenbremsen 120 mm Ø/Trommelbr. Ø 160 mm | hydr. Scheibe Grimeca | hydr. Scheibe Ø 220 mm Trommel Ø, 160 mm |
| Tankinhalt | 8 l | 10 l | 7,9 l |
| Gewicht vollgetankt mit Werkzeug und Öl | 72 kg | 90 kg | 78 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 175 kg | 249 kg | 248 kg |
| Preis | ██████████ | ██████████ | ██████████ |

Von der Schmiede zum Motorradwerk

Der zuckersüße junge Wein auf dem Tisch stammt aus seinem eigenen Weinberg, die gebratene Hähnchen-Keule, an der er mit sichtlichem Wohlgehaben knabbert, kommt aus dem eigenen Geflügelhof. Natürlich ist auch der Tisch, an dem er sitzt, seiner – das ganze gewaltige Gebäude. Und die Leute an den Nebentischen, die da munter essen und schwatzen, sind auch seine: Signora Learco Malaguti liebt es, sein Mittagessen in der Werkskantine einzunehmen – als (beinahe) Gleicher unter Gleichen. Der Chef der gleichnamigen Motorradfabrik in San Lazzaro bei Bologna ist so richtig das, was man sich unter einem Patron vorstellt.

Das Unternehmen, das mehrere hundert Angestellte und Arbeiter beschäftigt, ist ein Familienunternehmen. Vor ziemlich genau 50 Jahren begann Learcos Vater Antonio, ein sehr erfolgreicher Rad-Rennfahrer damit, Verbindungsmuffen für Fahrradrahmen zu produzieren. Dann ganze Rahmen. Dann ganze Fahrräder. Und weil er mit zunehmendem Alter den Einsatz von Motor- anstelle der Muskelkraft zu schätzen wußte, schließlich Moped-Rahmen und Mopeds.

So wuchs und wuchs das Werk. Sohn Learco übernahm die Leitung aus den Händen seines Vaters. Jetzt sitzt mit Sohn Antonino

junior schon die dritte Malaguti-Generation am Tisch bei Hähnchen und eigenem Wein.

Seit über 15 Jahren ist Malaguti auch in Deutschland bekannt; das „Mosquito“ zum Beispiel, ein Mofa mit Reibrollenantrieb unter dem Tretlager, wurde über Nekermann verkauft.

Das richtige Deutschland-Geschäft jedoch begann erst mit der Übernahme des Imports durch den Hamburger Detlev Louis. Jetzt gehen jährlich rund 5000 der insgesamt 40 000 Malaguti-Mofa, Mokick und Klein- bzw. Leichtkrafträder in die Bundesrepublik. Größtes Abnehmerland allerdings ist derzeit Frankreich mit rund 20 000 Einheiten pro Jahr; viel exportiert wird auch nach Griechenland, England und Nah-Ost.

Mit dem Motorenbau befaßt sich Malaguti nicht; die Triebwerke kommen, wenn auch mit Malaguti-Zutaten, von Franco-Morini. Grimeca- und eigene Bremsen, Federbeine und Gabeln zum Teil von Marzocchi, zum Teil Eigenproduktion. Aber mit dem Rahmenbau, mit der Produktion von Kunststoff-Teilen und der Teil- und End-Montage ist der Betrieb derzeit voll ausgelastet. Und wenn nicht, nimmt Malaguti auch Fremdaufträge an. So fertigte man eine Weile Kotflügel für Zündapp. Ein neues Werk für Preßteile ist derzeit im Bau.



Die Bosse: Antonino Malaguti (links), Vater Learco

valcone schon mit ihrem Äußeren das Käuferherz erobern.

Der Franco-Morini-Motor mit seinem klauengeschaltem Sechsgang-Getriebe leistet 7 PS bei 6000/min und erlaubt schon sehr ansprechende Fahrleistungen, auch bei zwei Mann Besatzung. Das Fahrwerk ist durch die erstklassige Telegabel und die Gasdruckstoßdämpfer – beide von Marzocchi – mit ausgezeichneten Fahreigenschaften gesegnet. Der Spaß, mit diesem kleinen Feuerzeug herumzuspielen, war groß genug, um ihn auch bei starkem Regen noch und noch fortzusetzen, wiewohl der Tester, bei sonnigem Wetter nur leicht bekleidet gestartet, am Ende bis auf die Haut durchnäßt war.

Auch die Bremsen stammen, wie bei allen Malagutis, aus bestem Hause: von Grimeca. Sie

erweisen sich allen Anforderungen gewachsen, die immer man daran stellen mag.

Im gut ausgestatteten Cockpit findet sich auch ein Drehzahlmesser; die vorderen und die hinteren Blinker sind flexibel in Gummi aufgehängt, so daß sie auch bei einem Rutscher nicht so schnell zu Bruch gehen. Den Verbrauch hat mo mit 3,6 Litern / 100 km gemessen. Das bedeutet eine Reichweite von etwa 250 Kilometern bis zum Umschalten auf Reserve.

Das Malaguti-Programm mit all seinen Nebentypen ist komplett. Wer da nicht findet, was seiner Kragenweite angemessen ist, dem ist kaum noch zu helfen. Die Malaguti-Leute sind wohl die einzigen, denen es noch nicht reicht. Sie denken schon wieder an Neues.

Robert Poensgen



Fotos: Werk (2), Winni Scheibele

Das augenblickliche Top-Modell im Malaguti-Programm ist die Cavalcone 80, hier als Enduro. Es gibt sie auch als Chopper. Irgendwann soll auch eine 125er kommen

| Technische Daten | Cavalcone 80 LKR C 80 | Chopper 80 LKR CH 80 |
|--|-------------------------------|-------------------------------------|
| Motor | 1 Zylinder 2 Takt Franco M. | 1 Zylinder 2 Takt Franco M. |
| Bohrung und Hub | 47 mm/46 mm | 47 mm/46 mm |
| Hubraum | 79,81 cm ³ | 79,81 cm ³ |
| Verdichtung | 1 : 9,5 | 1 : 9,5 |
| Nennleistung | 5,15 kW/6000 min | 5,15 kW/6000 min |
| Drehmoment | 0,859 kpm (8,426 nm)/5800 min | 0,859 kpm (8,426 nm)/5650 min |
| Zündung | kontaktgesteuert | kontaktgesteuert |
| Vergaser | Dellorto SHA 19/19 | Dellorto SHA 19/19 |
| Kraftübertragung | Kette | Kette |
| Fahrwerk | Doppelschleifenrohrrahmen | Doppelschleifenrohrrahmen |
| Federweg vorn/hinten | 190 mm/76 mm | 125 mm/50 mm |
| Radstand | 1325 mm | 1350 mm |
| Nachlaufwinkel | 30 Grad | 30 Grad |
| Nachlauf | 145 mm | 100 mm |
| Räder/Bereifung | 1,6 x 21/1,85 x 18 | Drahtspeichenräder 1,85 x 17 |
| vorn/hinten | 2,50 x 21/3,50 x 18 | 2,75 x 17/3,50 x 17 |
| Bremse vorn/hinten | Trommel 125 ∅ / Trommel 125 ∅ | hydr. Scheibe 220 ∅ / Trommel 140 ∅ |
| Tankinhalt | 7,4 l | 7,5 l |
| Gewicht vollgetankt mit Werkzeug und Öl | 82 kg | 84 kg |
| Zul. Gesamtgewicht | 285 kg | 304 kg |
| Preis | ██████████ | ██████████ |