

 **Test**

Sachs 50 GS

# Findelkind

Italienisches Adoptivkind mit  
deutschem Namen: Was bietet die Sachs  
50 GS dem Off-Road-Sportler?

Sprung in die Spitze?  
Die Sachs 50 GS erfreute  
in allen Fahrsituationen



In Italien wird die Sachs 50 GS gefertigt, Hercules in Nürnberg hatte keine Kapazität frei. Vorbilder sind die Werksmaschinen von Teuchert und Perego aus der Saison 1978. Im Alleingang hat Ernst Brehm den Import der heißen 50er Geländesportmaschinen eingeleitet. Jetzt stehen Sachs und Hercules bei ihm. Ernst Brehm, Sachs-Händler in Roßdorf, war sich als Kenner seiner Sache sicher: »Ich wollte der Firma Hercules beweisen, daß man mit wettbewerbsfähigen Sportmaschinen auch ein Geschäft machen kann«.

## Schlendrian

Böses Erwachen gab's dann bei Begutachtung des Motorrads: Die italienischen Schlitzzohren dachten gar nicht dran, die für Deutschland bestimmten Maschinen in TÜV-sicherem Zustand zu liefern. Von der Elektrik bis zur Abdeckung von Kette und Reifen gab es Ärger, Lenkerschloß war nicht vorgesehen. Doch Hilfe kommt nun doch: Sachs und Hercules hatten zugesichert, bei den TÜV-Vorbereitungen Hand anzulegen. Die Abnahme soll in Nürnberg vor sich gehen; Hercules identifiziert sich bereits offiziell mit dem unerwarteten Projekt. Pressemitteilungen werden auf Briefbogen des Werks verschickt. Damit dürfte der Weg zum Verkauf der blauen Sportmaschinen gesichert sein.

PS hatte Spaß am Proberitt: Doppelschleifen-Rohrrahmen, Sachs-Hydrocross-Dämpfer serienmäßig und eine leichte Marzocchi-Telegabel mit 32 mm-Standrohren verhelfen zu großem Fahrvergnügen. Die Sachs 50 GS setzt sich über alle Geländeschwierigkeiten hinweg. Die Federwege von 190 mm vorn und 230 mm hinten schlucken nahezu alles. Erfreulich nicht zuletzt: Gesamtgewicht knapp 80 Kilo. Da reichen die Bremsen allemal, auch wenn sie mit 125 mm Durchmesser knapp bemessen sind.

Das Triebwerk ist eine Kopie des Teuchert- und Perego-Motors. Obwohl die angegebenen 10,6 kW (14 PS) eher etwas hochgestapelt sind, reicht die vorhandene Leistung vollkommen aus. Das Maximum wurde aber erst bei 12000/min erreicht, und das nutzbare Drehzahlband erwies sich als zu schmal.

Sachs rüstete daraufhin unsere 50 GS mit einer anderen Schalldämpferanlage aus. Damit hatten wir nochmal soviel Spaß beim Fahren. Die Maschine zog besser von unten heraus, weicher und für den Anfänger leichter zu beherrschen. Die italienische Original-Auspuffanlage sorgt für die Erfüllung südländischer Ansprüche: Drehen auf Teufel-komm-raus.

Der Zylinder ist nikasilbeschichtet und hat sechs Kanäle. Zur Leistung wird auch Langlebigkeit versprochen,

der Motor unserer Testmaschine zog sich jedoch sehr frühzeitig vom Arbeitsleben zurück. Das untere Pleuel-Nadellager hatte sich verabschiedet. Die eingehende Untersuchung bei Sachs entlastete die deutschen Motorenbauer. Dem Auspufftopf fehlten ein paar Bohrungen, dadurch gab es Hitzestau im Auspuff mit den traurigen Folgen: Bella Italia hat Schattenseiten.

Der Motor wird noch luftgekühlt; der Wassermantel mit Kühler und Pumpe wäre zu schwer, der Pumpenantrieb kostet Leistung.

Das Sechsganggetriebe quält den Fahrer wieder einmal mit den ziehkeilüblichen Schwierigkeiten. Als dann noch die Einstellung verrutschte, war die Freude an dem so gut geratenen Sportmotorrad im Eimer. Ständige Schaltfehler vermiesen die Laune und

die Rundenzeiten auf dem Crosskurs. Daß sich unsere Sachs bei Steilauffahrten manchmal rückwärts bewegte, wies nachhaltig auf das bemängelte Getriebe hin: Der Pilot war zwischen den Gängen gelandet.

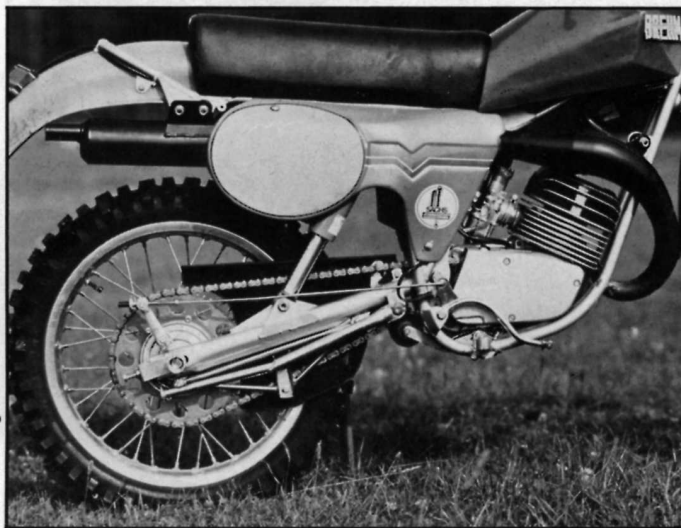
Das Getriebe wurde speziell für den Sporteinsatz neu abgestuft; in diesem Punkt ließ es keine Wünsche offen.

## Auf dem Weg zum Renner

Wenn die 50 GS mit dem Sachs-Auspuff geliefert wird (oder wenn er wenigstens zu beschaffen ist), kann sie ein Hit in ihrem Sport werden. Die Getriebeschwierigkeiten sind kein entscheidender Minuspunkt, weil das Einstellungsproblem nicht alle Tage vorkommt. Wir sagen es mit ruhigem Gewissen: Die Sachs 50 GS ist voll konkurrenzfähig. Hatto Poensgen



Zierliche Bauweise spart Gewicht: 80 kg zeigt die Waage



Alu-Schwinge mit Sachs-Hydro-Cross-Dämpfern

Fotos: Herzog

## Technische Daten

### Motor

Einzylinder, Zweitakt, schlitzzesteuert, 49 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 40 x 39,7 mm, 10,6 kW (14 PS) bei 12000/min, Alu-Zylinder mit Nikasilbeschichtung, sechs Kanäle, Bing-Vergaser 28 mm Ø, kontaktlose Motoplat-Zündanlage

### Antrieb

Ziehkeilgeschaltetes Sechsganggetriebe, Fünflamellenkupplung im Ölbad laufend, Gangstufen: 3.666, 2.733, 2.111, 1.714, 1.434, 1.240 Primärübersetzung: 3.21 Gesamtübersetzung: 4.214 (Serie)

### Fahrgestell

Doppelschleifen-Rohrrahmen, Marzocchi-Telegabel, Standrohre Ø 32 mm, 190 mm Federweg vorn, Sachs-Hydrocross-Federbeine mit 230 mm Federweg hinten, Drahtspeichenräder mit Alufelgen, vorne 3.00-21, hinten 100/90-18 (Zwei-Lagen-Reifen) Metzeler Moto-Cross, Trommelbremsen Ø 125 mm vorn und hinten

### Dimensionen

Alutank, 7,5 l Inhalt  
Gewicht: 79 kg (Herstellerangabe)

### Importeur

Fa. Ernst Brehm, Erbacher Str. 8, 6101 Roßdorf 1, Tel. 061 54/98 09

### Preise Sachs 50 GS\*

Anschaffung	DM 4380,—
Zylinder	DM 255,—
Kolben kpl.	DM 53,—
Kolbenring	DM 13,20
Dichtungssatz	DM 21,10
Simmeringsatz	DM 10,50
Luftfiltereinsatz	DM 13,80
Ritzel	DM 11,60
Kettenblatt	DM 53,50
Kette	DM 34,60

\*abzügl. 23% Sportfahrer-Rabatt plus MwSt.