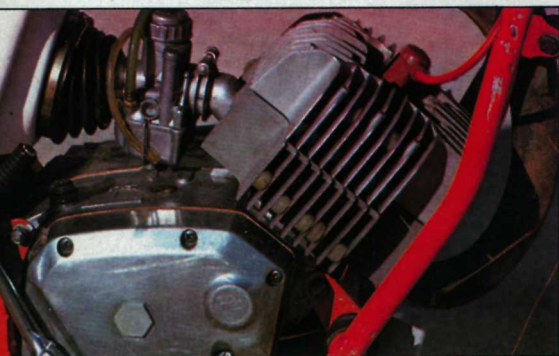




Die Testgruppe kurz vor den ersten Fahrversuchen.



Der Puch-Motor faszinierte durch ein breites Leistungs-Drehzahlband.



Bei allen Maschinen waren Grimeca-Räder montiert.

## Fahrvergleich: vier 50er GS-Enduros

wir vier Motorräder ausgewählt. Dabei haben wir darauf geachtet, daß es eben nicht nur Maschinen italienischen Fabrikats sind. So konnten wir zu Beginn unseres Tests je eine Gori (I) eine KTM (D/A) eine Puch (A) und eine SWM (I) über die Moto-Cross-Strecke jagen. Auffallen ist, daß bei drei der Testmaschinen Motoren aus dem Hause Fichtel & Sachs verwendet werden. Lediglich die österreichische Puch wird durch einen Motor aus eigener Fertigung angetrieben.

### Gori

Wie oft bei italienischen Motorrädern versuchte in den letzten Jahren ein Importeur die Gori-Sportmaschinen auf dem deutschen Markt einzuführen. Dies geht jedoch nicht ohne viel Idealismus, denn zu groß sind die Hürden, die einem Importeur von den Zulassungsbehörden und dem Technischen Überwachungsverein vorgesetzt werden, um diese in Feierabendarbeit neben dem normalen Beruf zu überwinden. So führte auch die Gori bei uns ein Schattendasein, bis die Firma Heuser in Troisdorf den Entschluß faßte, diese Marke in ihr Programm aufzunehmen. Monatelang wurde an der Vorbereitung der Maschinen gearbeitet, bis sie Ende Februar den Segen des TÜV erhielten. Wieviel Ärger, wieviel Zeit und

wieviel Geld für die Erlangung einer ABE (Allgemeine Betriebs-Erlaubnis) aufgebracht werden muß, kann man kaum schildern. Seit Mitte März wird die Gori nun an Privatfahrer ausgeliefert. Der erste Eindruck den dieses Motorrad vermittelt, ist positiv. Das gut verarbeitete Fahrgestell wirkt sehr stabil, allerdings auch etwas klobig. „Wir achten auf Stabilität und verschonen dadurch vielleicht ein paar Kilo“, meinte Importeur Heuser. Der Eindruck wird vor allem durch die stabile Marzocchi-Gabel vermittelt. Verwenden die Konkurrenzfabrikate Gabeln mit 30 mm Standrohrdurchmesser, so ist bei der Gori eine mit 35er Standrohren montiert. Das bringt zwar Stabilität im Lenkbereich, erhöht aber das Gesamtgewicht der Maschine. Einen kleinen Nachteil gegenüber den vielen Vorteilen hat diese Gabel: sie spricht nicht so weich an. Gelungen scheint die gesamte Fahrzeuggeometrie. Sitzposition, Lenkerhöhe, Fußrastenstellung sind körpergerecht. Dies trägt natürlich maßgeblich zur Handlichkeit des Fahrzeugs bei, die in allen Fahrsituationen als „gut bis sehr gut“ bezeichnet wurde. Lediglich Querrillen brachten in die Hinterhand etwas Unruhe, die jedoch gut zu beherrschen war. Freude machte es, die Detailarbeit an der Gori zu betrachten. So fiel der Luftfilterkasten mit seinem in Form eines Labyrinths gestaltetem Ansaugweg auf. Mit den Armaturen von Magura fand nur das

beste vom Besten Verwendung. Gelungen letztlich die sauber ausgeführte Auspuffanlage, die in keiner Fahrsituation als störend empfunden wurde.

Etwas traurige Gesichter gabs allerdings, als man sich die Schwingelagerung etwas genauer betrachtete. Hier versehen, wie in den 60er Jahren, Silentblöcke ihren Dienst. Ein kleiner Wehmutsstropfen in dem sonst rundum gelungenen Konzept.

Die Leistung des montierten Sachs-motors ist befriedigend; bemängelt wurde jedoch das Ziehkeilgetriebe und die durch die großen Vergaserquerschnitte hervorgerufene „Absauf“-Neigung. Schon nach der Abfahrt im Schiebetrieb, also mit geschlossenem Drehgriff, brauchte die Maschine erst wieder ein paar Meter, bis sie willig Gas annahm. Nach einem Sturz war es oft sehr schwer, den Motor wieder in Gang zu setzen. Lief man einmal die Drehzahl zu weit absinken, so stand man garantiert 30 Sekunden oder noch länger mit geschlossenem Benzinahn und mußte warten, bis der Vergaser leergelaufen war, bevor die Fahrt fortgesetzt werden konnte. Das ist für eine Geländemaschine fast nicht mehr akzeptabel, denn wie schnell kommt ein Fahrer in der Crossprüfung in solch eine Situation. Die gute Platzierung kann er auf jeden Fall vergessen und wenn es ganz schlecht kommt, verliert er sogar seine Goldmedaille. Hier muß man in Zusammenarbeit mit Bing und Sachs, oder wenn es sein muß auch mit einer anderen Vergaser-Firma, eine Lösung finden, sonst verliert der Nachwuchsfahrer bald die Freude an seinem Sportgerät. Dies gilt leider für alle mit Sachsmotoren ausgerüsteten Modelle, wobei sich jede Maschine noch separat von der anderen unterscheidet.

### KTM

Einer der ersten, der sich in jüngster Zeit mit den 50-ccm-Maschinen befaßte, war Bernhard Brinkmann. Erst wurden sie im Auftrag von Hercules oder zumindest unter diesem Namen verkauft. Querelen und die Unbeweglichkeit des fränkischen Industriekonzerns führten dann zum Bruch zwischen Brinkmann und den Hercules-Werken. Die entstehende Lücke nutzte Toni Stöcklmeier, der die Chance, selbst eine 50er KTM ins Leben zu rufen, erkannte. Brinkmann entwickelte ein völlig neues Fahrgestell, das von der 125er KTM abgeleitet wurde. Man ließ in Amberg ein TÜV-Gutachten fertigen und seit dieser Zeit laufen die Brinkmannschen Maschinen unter der Typenbezeichnung KTM. Den Vertrieb hat die Firma Stöcklmeier übernommen. So ergab sich ein deutsch-österreichisches Motorrad. Gebaut wird die KTM bei Brinkmann in Bottrop, vertrieben wird sie von Stöcklmeier und den Namen gab das österreichische Stammwerk KTM. Über lange Zeit war diese Maschine unter Brinkmann das einzige Motorrad, das in die Phalanx der Zündapp-Werksmaschinen einbrach. Schon im letzten Jahr sah man dann in der Ausweisklasse die

**Fahrvergleich  
vier 50er GS-Enduros**

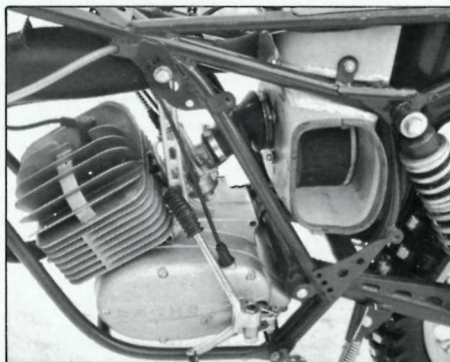
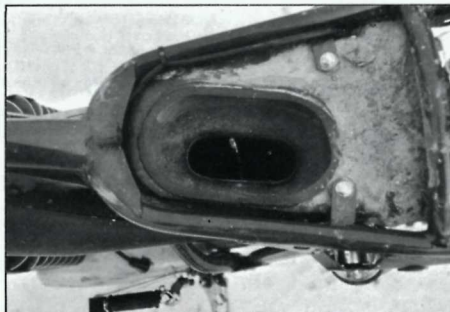
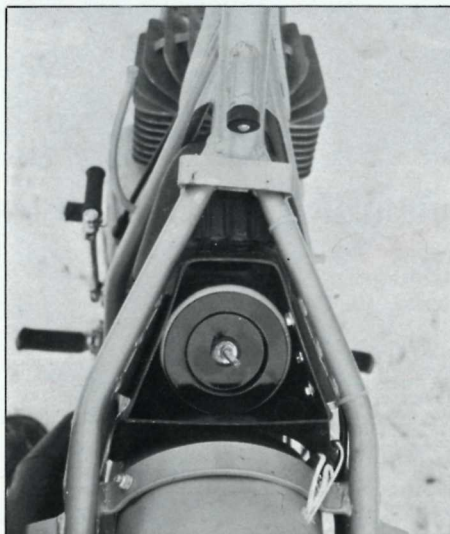
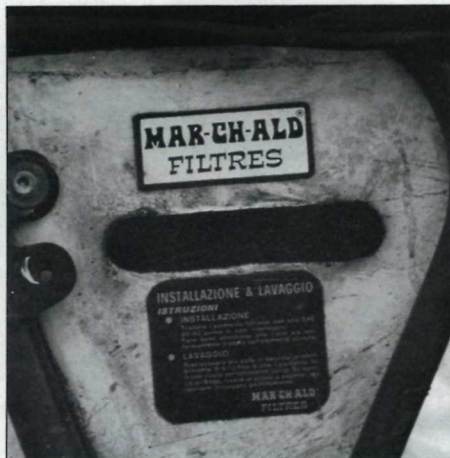
ersten Maschinen unter Privatfahrern. Dies ging zweifelsohne auf die Aktivitäten Stöcklmeiers zurück, denn er ist der Meinung, daß der gesamte Sport nur Sinn und Zweck hat, wenn Privatfahrer das gleiche oder zumindest ein ähnliches Sportgerät in die Hand bekommen, wie es der Werkspilot fährt.

Die Rahmenrohre aus Chrommolybdän in den Abmessungen 18 x 1,5 mm ergeben zusammengeschweißt ein Rahmengewicht von nur 6,5 kg. Das Gesamtgewicht der Maschine beträgt 78 kg. Dadurch zählt die KTM zu den Leichtgewichten. Beim Vermessen des Radstandes wurde uns klar, wieso die KTM im allgemeinen etwas schwerfällig wirkt. Die 141 cm Radstand tragen aber andererseits zu einem optimal ruhigen Fahrverhalten auch bei härtester Beanspruchung bei. „Man fühlt sich wie auf einer 125er“, kommentierte Arnulf Teuchert den ersten Fahrereindruck. Gelungen ist auch die Federungsabstimmung, wobei man bei Brinkmann die 30er Marzocchi-Gabel umbaut und mit Luftunterstützung versieht. Angenehmes, weiches Anprechen ist das Ergebnis, und in Verbindung mit den hinten montierten Bilstein-Federbeinen erzielt man ein gutes Ergebnis. Der Motor konnte zwar genug Leistung vorweisen, diese entfaltete sich aber erst im obersten Drehzahlbereich. Die problematische Vergasereinstellung der 50-ccm-Maschinen trat hier wieder deutlich zutage und man mußte schon „Profi“ sein, um das Motorrad in Schwung zu halten. Der Lenkkopf wurde mit Kugellagern versehen, die Schwingenlagerung übernehmen Nadellager. Bei allen getesteten Fahrzeugen greift man auf Reifen der Firma Metzeler zurück, wobei die KTM einen Hinterradreifen der neuen Generation mit den Maßen 100/90-18 verpaßt bekam. Ein während des Tests plattgefahrterer Reifen wies uns auf die fehlenden Reifenhalter bei der KTM hin. Wegen des harten, rutschigen Bodens hatte man bei den Maschinen den Luftdruck auf ein Minimum abgesenkt, was dann zum Verdrehen des Reifens und Abreißen des Ventils führte.

Die Bottroper „Österreicherin“ kommt als einzige Maschine mit einem Mischungsverhältnis von 1 : 50 aus. Oder bringt man nur bei Stöcklmeier den Mut auf, die von Sachs mühsam aufrechterhaltene Angst vor Senkung des Ölgehalts bei ihren Motoren zu unterlaufen? Für die beiden anderen Sachs ist immer noch das altbewährte Mischungsverhältnis 1 : 25 vorgeschrieben.

**Puch**

Schon seit Jahren bemüht sich die Firma Liedl um den Geländesport. Das Graßlfinger Familienunternehmen importiert schon seit Jahren die Puch-Frigerio-Maschinen. Das Grazer Motorradwerk Puch hatte die Produktion der Sportmaschinen schon lange dem Italiener



Große Filterelemente und labyrinthartige Ansaugwege vermeiden das Ansaugen von Schmutz und Feuchtigkeit.  
Von oben nach unten: Puch, SWM, Gori und KTM.

Frigerio überlassen, da man im Werk selbst keine Fertigungsmöglichkeit sieht und die Firma Frigerio schon seit Jahren qualitativ gute Maschinen auf die Räder stellt. Werden die großen Puchs mit dem Rotaxmotor ausgerüstet, so ist die „Kleine“ noch mit einem modifizierten Triebwerk des österreichischen Großunternehmens motorisiert und stellte damit während unseres Tests die einzige Alternative zu den Sachsmotoren dar.

Das Leichtbaufahrgestell (das unter dem Tank laufende Rahmenhaupt-„Rohr“ besteht aus einem Kastenprofil und sorgt für besondere Stabilität) verhilft der Puch zu einem Gesamtgewicht von 78 kg. Die gesamte Fahrzeugeometrie ist gelungen, der Radstand von 137 cm reicht aus, um dem Fahrzeug ein in allen Situationen neutrales Verhalten zu verleihen. Die Testmaschine, bereits eine Saison bei zahlreichen Veranstaltungen gefahren, konnte von Dämpfungs- und Federungsverhalten her nicht ganz befriedigen; dies lag aber ohne jeden Zweifel an dem schon betagten und ausgelaugten Fahrzeug, denn die Gabel, eine Marzocchi, sowie die Federbeine von derselben Firma waren baugleich mit denen anderer Fahrzeuge. Dem Steuerkopf wurden Kegelrollenlager verpaßt, die Hinterradschwinge erhielt Nadellager. Der bestechendste Unterschied gegenüber der Konkurrenz war, wie schon erwähnt, der Motor. Klar, daß auch dieses Triebwerk seine Leistung erst bei hohen Drehzahlen abgibt, das nutzbare Drehzahlband ist aber wesentlich breiter als bei den Sachsmotoren. Erfreulich auch das klauengeschnittene Sechsganggetriebe, bei dem lediglich der Wechsel zwischen drittem und viertem Gang schwer fiel. Hier mußte man exakt schalten, um nicht irgendwo zwischen den Gängen zu landen. Schwierigkeiten gibt es wohl mit der Verlegung des Kupplungszuges, der oberhalb des Motorblocks einen Knick hat. Genau wie bei den Straßenmodellen neigt er an dieser Stellen zum Reißen. Hier sollte man versuchen durch andere Verlegung oder durch Überstrecken einer Feder das Abknicken zu verhindern. Der Motor erweckt einen gesunden Eindruck, obwohl Schauer märchen von vielen Triebwerksschäden in den Fahrerlagern ihre Runde machen. Auf jeden Fall erschien die Puch für den absoluten Geländeneuling als sehr geeignetes Objekt, störend wirkt eigentlich nur der Verkaufspreis von über DM 4.000,-.

**SWM**

Die vierte in unserem Testquartett kam wieder aus Italien und hat bei uns einen recht guten Namen. Fachleute erinnern sich noch an die Zeiten, als Manfred Steinbichler die SWMs importierte. Als er 1975 das Motorradgeschäft aus beruflichen Gründen aufgeben mußte (er hatte den Sportmaschinenverkauf nur nebenher gemacht) und sich so schnell niemand fand, der die SWM in Deutschland betreuen wollte, verschwand der Name wieder in der Versenkung. Nach einem Zwischenspiel

bei der Firma Röth in Hammelbach landete der Import bei Peter K. Schroeder, Heidelberg, der versuchen will, für seinen Sohn einen Motorradbetrieb aufzubauen. Mit viel Elan und Druck schaffte er innerhalb kürzester Zeit die Grundlagen für solch ein, z.T. nervenaufreibendes Geschäft. Auch er klagt über die Unbeweglichkeit von Behörden und TÜV, und erst in den letzten Wochen schaffte er die Erteilung einer ABE für die 50-ccm-Maschine.

Diese SWM, schon aus früheren Jahren als schnelles, käufliches Sportgerät bekannt, wurde wesentlich verbessert. Der anfällige Rahmen wurde verstärkt, die Fahrzeuggeometrie den neuesten Erkenntnissen angeglichen. Puch und SWM verwenden beide die gleiche Federungsabstimmung, je vorne die Marzocchi-Gabel mit 160 mm Federweg und hinten die Federbeine mit 160 mm (Puch) bzw. 210 mm (SWM) Federweg. Die SWM besaß den kürzesten Radstand mit 134 cm. Auch die anderen Abmessungen, wie Lenkerhöhe, Fußrastenhöhe und Sitzhöhe, deutete auf den Bau für kleine Fahrer hin. Lediglich der Lenker mit einer Breite von 86 cm war etwas voluminös geraten und paßte nicht so recht in das Konzept. Bei der SWM wird die Auspuffanlage unter dem Motor geführt, was zwar nach Angaben des Herstellers für die Abstimmung des Motors sehr günstig ist, aber den Nachteil des Zerschlagens beim Überfahren von Steinen, Felsen und anderen Hindernissen mit sich bringt. Der große Auspufftopf steht links weit über die Fahrzeugsilhouette. Der vordere Kotflügel ist etwas schmal geraten und wie schon früher, aus zerbrechlichem Material. Das Fahren mit der SWM bereitet Freude, obwohl man kräftig hinlangen muß und schon einige Übung in der Beherrschung einer 50er mitbringen sollte, denn die SWM will schnell und zügig gefahren werden. Das, bei den anderen Modellen schon angesprochene schmale Leistungs-Drehzahlband des Motors tritt auch hier wieder negativ in Erscheinung. Der vom Schweinfurter Werk serienmäßig montierte Bing-Vergaser mußte einem Dell'Orto mit 24 mm Durchmesser und seitlicher Schwimmerkammer weichen. Dieser Vergaser macht es möglich, falls der Motor einmal einen allzugroßen Schluck Kraftstoff-Luftgemisch erhält, dies durch Umlegen der Maschine sehr schnell wieder auszugleichen. So war die SWM nach der Puch im Falle eines Sturzes wieder am schnellsten flott zu machen, obwohl auch diese Zeit noch viel zu lang war, und mit Sicherheit bei einem Wettbewerb eine ganze Anzahl Konkurrenten den Vortritt ermöglichen wird. Die SWM spiegelte abermals die italienische Sparsamkeit im Detail wieder. Genau wie bei der Gori ist die Hinterradschwinge in Gummisilentblöcken gelagert. Hier sollte vielleicht einmal der Rotstift beiseite gelegt werden, wenn solch ein Silentblock auch nur ca. DM 8,- kostet. Eine vernünftige Schwingenlagerung, entweder Nadellager oder gar

konische Rollenlager, schaffen hier doch bessere Verhältnisse. Die Federungsabstimmung erscheint nicht sehr gelungen. Vorne gut geföhrt, ließen die hinteren Dämpfer in punkto Härte Wünsche offen. Die SWM wirkte schwammig. Nach ein paar Eingewöhnungsrunden ließ sich dieses Motorrad jedoch schnell und gut über unsere Strecke pilotieren und die Handlichkeit der Maschine faszinierte.

### Testresümee

Von den z.Zt. käuflichen Geländemaschinen der „Schnapsglasklasse“ werden diese vier von uns gefahrenen den Hauptteil der Starterfelder füllen. Man gibt dem Käufer Geräte in die Hand, die viel Feingefühl und fahrerisches Können verlangen. Vor allem das Fahren auf Schonung ist für den 50er Piloten wichtig, will er nicht von Fall zu Fall sein Fahrzeug wegen Exitus des hochgepöppelten Triebwerks in die Ecke stellen. Auch das nicht gerade robuste Getriebe des Sachsmotors verlangt viel Gefühl. Wettbewerbstauglich sind alle vier Maschinen. Entscheidend sollte auch bei diesen Motorrädern der gebotene Service sein und hier haben Sachs-Fahrer einen Vorsprung. Sie können den umfangreichen Sportbetreuungsdienst des

Schweinfurter Motorenwerkes bei vielen Veranstaltungen kostenlos nutzen. Abschließend: Es ist erfreulich, daß die Industrie (wenn bisher auch noch keines der deutschen Motorradwerke) dabei ist, dem jungen Motorradfahrer, der ja im Alter zwischen 16 und 18 Jahren im Gelände nichts anderes fahren darf, endlich wieder taugliche Maschinen zu bieten hat.

Hatto Poensgen

### Hersteller und Importeure

**Gori:**  
Hersteller: Gori Officina Meccanica,  
Via Giuseppe Manfredi 1, Firenze  
Importeur: Zweiradhaus P. Heuser,  
Frankfurter Str. 81 und Kölner Str. 81,  
5210 Troisdorf, Tel. 022 41/7 6146

**KTM:**  
Hersteller: Firma Bernhard Brinkmann, Bottrop  
Vertrieb: Fa. Toni Stöckmeier, Bayreuther Str.  
845 Bamberg, Tel. 096 21/1 2912

**Puch:**  
Hersteller: Fa. Frigerio, Treviglio, Italien  
Importeur: Fa. Ludwig Liedl, Dorfstr. 2,  
8401 Graßlfling, Tel.: 094 05/22 74

**SWM:**  
Hersteller: Fa. SWM, 20030 Palazzolo/  
Milanese via pascoli 7  
Importeur: Meti-Import, Elisabethstr. 26,  
69 Heidelberg 1, Tel. 062 21/8 2098

### Technische Daten

	Gori	KTM	Puch	SWM
Radstand (mm)	1350	1410	1370	1340
Lenkerhöhe/breite (mm)	1120/820	1170/820	1100/840	1070/860
Sitzhöhe (mm)	880	940	850	850
Fußrastenhöhe (mm)	360	350	300	340
Leergewicht (kg)	82	78	78	85
Federweg vorn mm/ Gabeltyp	195/ Marzocchi	205/Marzocchi mit Luftunterstützung	140/ Marzocchi	160/ Marzocchi
Federweg hinten mm/ Federb.	220/ Corte Crosso	240/ Bilstein	160/ Marzocchi	210/ Marzocchi
kW (PS) bei U/min	8 (11) bei 10.500	8,2 (11,2) bei 11.600	8,6 (11,8) bei 11.400	8 (11) bei 12.000
Getriebe	6-Gang-Ziehkeil	6-Gang-Ziehkeil	6-Gang-Klauen	6-Gang-Ziehkeil
Vergaser Ø mm	Bing 22	Bing 22	Bing 24	Dellorto 24
Zündungsart	Motoplat	Motoplat	Motoplat	Motoplat
BohrungxHub mm	40x39,7	40x39,7	40x39,7	40x39,7
Tank	Blech 7,5 L	Kunststoff 9 L	Kunststoff 8,5 L	Blech 7 L
Bereifung vorn/hinten	2.50-21/3.50-18	2.50-21/100/90-18	3.00-21/3.75-18	2.50-21/3.50-18
Benzin/ Mischungsverhältnis	1 : 25	1 : 50	1 : 25	1 : 25

### Ersatzteil-Preisvergleich

Anschaffung:	Gori	KTM	Puch	SWM
Preis inkl. MWST. u. Nebenkosten	3.590,-	3.890,-	4.141,-	3.860,-
Ritzel	12,50	9,30	14,60	5,45
Kettenblatt	48,-	48,60	48,-	Alu 66,- Stahl 19,80
Kette	39,-	32,95	32,-	57,-
Luftfilter	6,50	16,20	16,60	16,65
Kolben	44,40	34,80	78,- spez.	55,90
Kolbenring	7,50	12,60	10,80	9,50
Zylinder	238,70	192,-	291,75	219,30
Dichtungssatz	14,50	6,80	mit Simmerringen 36,80	16,60