



MOTORRAD

Extrablatt

Fünzfzigerfahren – Test, Neuheiten, Technik für Selbermacher, Zubehör

**Alpenfahrt mit Hercules
Ultra II LC, Kreidler
RSGS, KTM 50 RLW,
Puch Cobra 6 GTL,
Zündapp KS 50 watercooled TT**

Tortur de France

**Die fünf teuersten und
dennoch begehrtesten
Kleinkrafträder fahren
über die höchsten
Pässe Frankreichs. ▷**

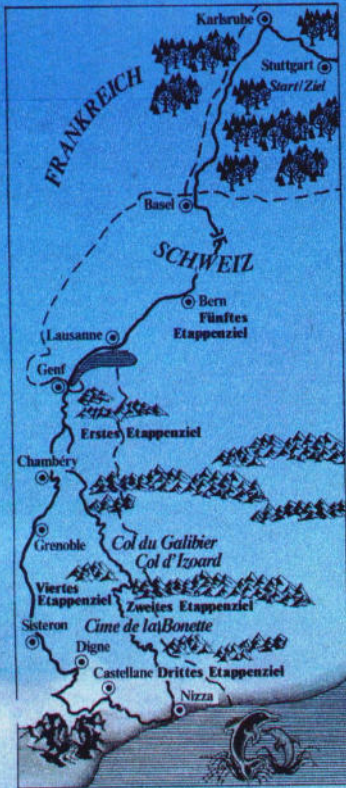


Alpenfahrt mit Kleinkrafträdern

Das Thermometer zeigt 35 Grad Celsius im Schatten. In den engen Serpentin, die zum 2556 Meter hohen Paß Col du Galibier hinaufführen, schmilzt



Oben: Start der Tour de France mit fünf Kleinkrafträdern. Links: Zur Verbrauchsmessung wurde der Tank jedesmal leergefahren Diskussion auf den Paßstraßen (rechts): Welche Maschine zieht am besten?



der Teer. Hier an dieser Stelle entscheidet sich nur allzu oft die Tour de France. Wer hier Etappensieger wird, liegt mit ganz vorn.

Das Wasserthermometer an der Puch Cobra 6 GTL meldet 105 Grad. Kein Wunder, denn während der letzten zehn Kilometer keucht der 50 cm³-Motor pausenlos im dritten Gang, die Nadel des Drehzahlmessers steht beharrlich bei 10 000/min.

Die Verfolger: eine Hercules Ultra II LC, Kreidler RSGS, KTM 50 RLW und Zündapp KS 50 watercooled TT. Eine Szene wie bei der Tour de France. Die Paßstraßen der Tour sind für MOTORRAD nur ein Teil des wohl härtesten Tests, den fünf Kleinkrafträder je bestehen mußten. Aber schließlich sind die fünf Testkandidaten nicht irgendwer, sondern die teuersten und zugleich begehrtesten Klein-

krafträder deutscher und österreichischer Produktion.

Erste Etappe: 580 Kilometer

Am Morgen des 28. Juni hatte die Tortur de France für die fünf Testfahrer und Versorgungswagen vor dem Motor-Pressen-Haus in Stuttgart begonnen. Ziel der ersten Etappe war Annecy.

Auf dem topfebenen Autobahnstück Karlsruhe—Basel war die Dauergangart Vollgas. Zwei Maschinen setzten sich schnell vom Feld ab und waren bald außer Sichtweite: Puch und KTM. Ratlos war der Hercules-Fahrer; er hatte zwar den gleichen Motor wie sein Kollege auf der KTM, doch das Sachs-Aggregat in der Ultra schien einfach lahm. Außerdem auch deutlich leiser, denn die KTM machte richtig Krach. ▶

Quälerei in den Seealpen: Fünf Kleinkrafträder im Kampf um die Spitze



Alpenfahrt mit Kleinkrafträdern

Den unterschiedlichen Charakter des Grundmotors, Typ Sachs 50 SW, machen Auspuff und Vergaser aus. Das Dämpferteil der KTM besitzt eine ausgeprägte Konusform, der Bing-Vergaser enthält einen anderen Zerstäuber und die Ansaugergeräuschdämpfung ist geringer als bei der Hercules.

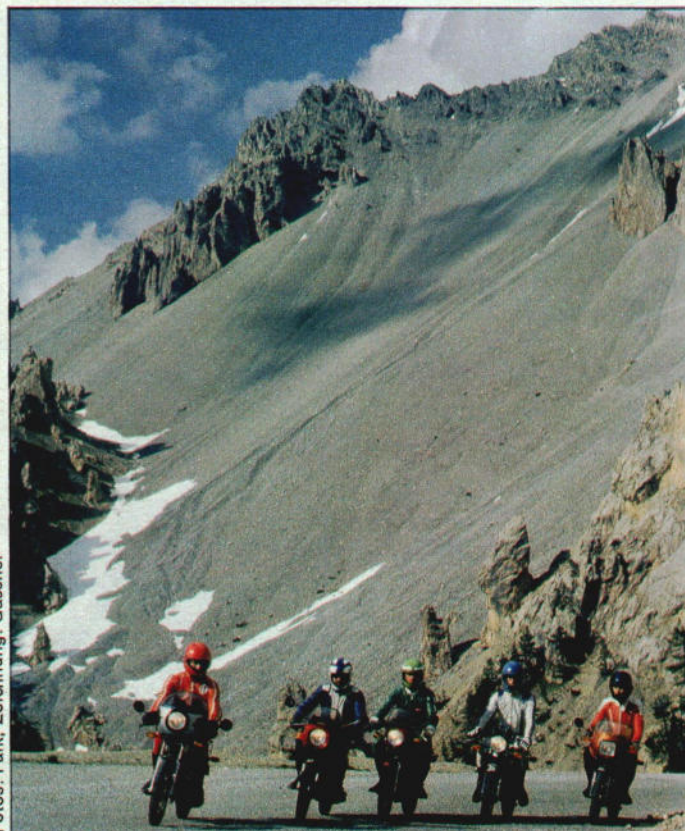
Am Ende der ersten Etappe waren sich die Testfahrer einig: Die Sitzbänke der KTM, Puch und Zündapp bieten sehr guten Komfort, auf der KS 50 fühlt sich auch ein großer 50er-Pilot noch wohl. Der Abstand zwischen Fußrasten und Sitzbank ist günstig, der hochgezogene Lenker tut das Seine dazu. An der Ultra II ist nur die Sitzbankpolsterung zu kritisieren: Sie war nach der ersten Etappe stark durchgessen.

Die Sitzposition auf der Kreidler bestimmt der tief angebrachte M-Lenker, der eine stark gebeugte Haltung erzwingt. Größere Leute klagen schon nach wenigen 100 Kilometern über Nackenschmerzen. Unangenehm sind die hörbaren Resonanzen, die der Motor erzeugt und vom Tank noch verstärkt werden.

Lästig laut ist, trotz Wasserkühlung, auch noch die Zündapp. Vorbildlich dagegen ist die Puch gedämpft. Der vom Auspuffspezialisten Sebring in Allensbach entwickelte Spezialdämpfer schluckt die Arbeitstakte des Motors sehr gut.

Außer permanent losgeschüttelten Rückspiegeln an den Testmaschinen gab es nach der ersten Etappe keinen Ärger. Vielmehr mach-

Fotos: Falk, Zeichnung: Gassner



Fester Bestandteil der Tour de France: Alpenpässe wie Col du Galibier, Izoard und Vars. Die Pafßstraßen wurden von Soldaten gebaut. Am Fuß des Galibiers steht das Denkmal für Henri Desgrange, den Begründer der Tour de France



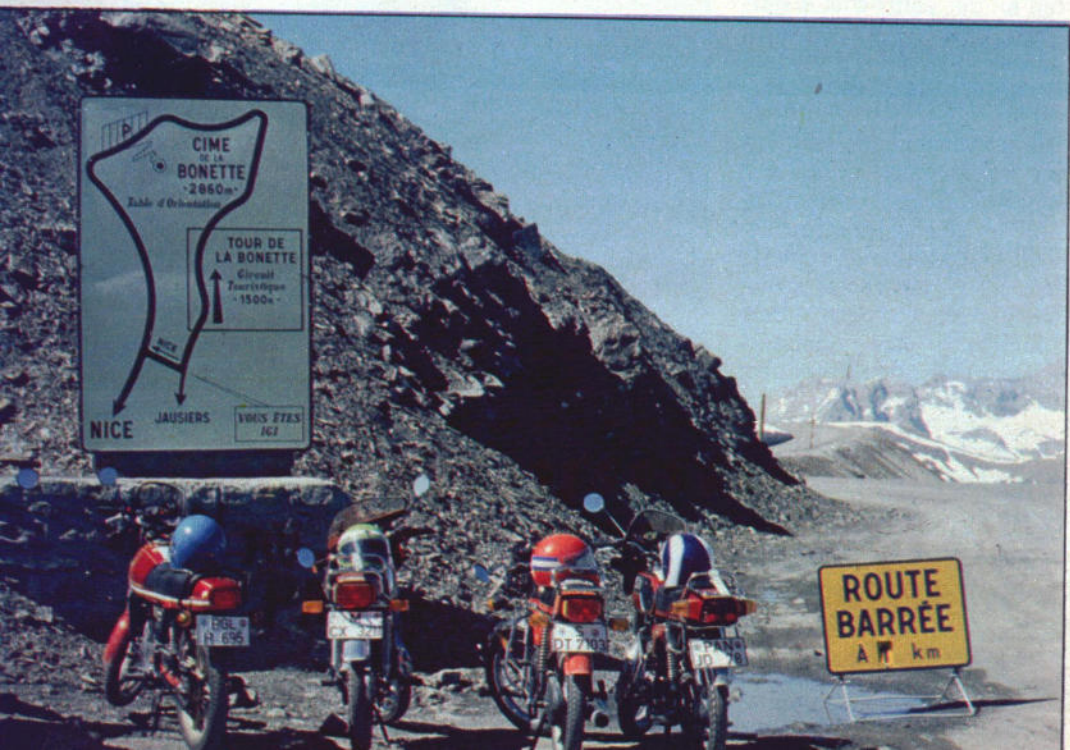
COL DE VA
Altitude: 2.10

Geröllhalden und schroffe Felsklippen: typisch für den Col d'Izoard

Wegen Erdbeben gesperrt: Straße zum 2860 Meter hohen Cime de la Bonette. Weder Leitplanken noch Mauer schützen im Falle eines Falles



Auf dem Weg zum Gipfel: Sturzbäche, nur grob beseitigte Erdrutsche und Steinschlag fordern höchste Konzentration



ten sich unter den Testern Entzugserscheinungen bemerkbar. Tester Reiner Gorges: „Wenn ich nicht bald Kurven sehe, werde ich noch verrückt.“

Zweite Etappe: 280 Kilometer

Der nächste Tag brachte die ersehnten Kurven. Kurz nach Sévrier am See von Annecy tauchten die ersten beiden Pässe auf: Col de Leschaux (984 m) und Col du Frêne (950 m). 19 Prozent Gefälle zeigt das Schild kurz nach dem Col du Frêne. In den engen Kehren hinunter nach St. Pierre d'Albigny mahnte jedoch Rollspilt zur Vorsicht.

Doch interessant wird es erst am Galibier, dessen Gipfel stattliche 3230 Meter in den Himmel ragt. 17 Kilometer mit 14prozentiger Steigung bis zum Galibier-Paß liegen an. Die fünf Kleinkrafträder schafften's in 30 Minuten. Am problemlosesten zogen Puch und Zündapp den Berg hinauf, Hercules, Kreidler und KTM hinkten hinterher.

Auf der Straße vom Col du Lautaret nach Briançon konnte von Fahren keine Rede sein. Auf diesem Stück der Route Nationale 91 wurden die Kleinkrafträder zu Tieffliegern: Bodenwellen und Brückenabsätze wirken auf der leichten Gefällstrecke wie Sprungschancen.

Während die Teleskopgabeln der Testmaschinen durchweg als gut befunden wurden, klagten die Fahrer von Hercules und KTM über die harte Hinterradfederung. „Weitere 30 Kilometer hätte mein Hinterteil kaum durchgestanden“, stöhnte Ultra II-Pilot Thomas Hespeler.

Als zu weich erwiesen sich hier die Federelemente der Puch Cobra, die auf der untersten Stufe der Federvor- ▶

Alpenfahrt mit Kleinkrafträdern

spannung sogar durchschlugen. Erst auf Stufe drei der fünf Möglichkeiten federten sie zufriedenstellend.

Bereits in Briançon wird der schlimmste aller Tour de France-Pässe angekündigt – der Col d'Izoard.

Für die Kleinkrafträder wurde es zur Quälerei: Bis zu 16 Prozent Steigung. Nur wenige der Serpentinaen können im zweiten Gang durchfahren werden, manchmal schafft es der erste gerade noch. Fünfmal wurden auf dem Weg zur Paßhöhe von 2361 Meter die Maschinen getauscht, um schließlich den Bergspezialisten unter den 50ern zu finden.

Am Gipfel angelangt, sind sich die Tester einig: Das Maillot Jaune, das gelbe Trikot des Etappenführers, gebührt der Puch. Ein sehr gut abgestuftes Sechsganggetriebe mit kurzen Schaltwegen und ein günstiger Drehmomentverlauf zeichnen sie als hervorragendes Kleinkraftrad für die Alpen. Knapp dahinter belegt die Zündapp Platz zwei der Bergprüfung. Während die Puch auch die engsten Kehren mit einem 80 Kilogramm-Fahrer im zweiten Gang bewältigte, mußte bei der Zündapp vereinzelt in den ersten Gang heruntergeschaltet werden. Rang drei erkämpften sich Hercules und Kreidler.

Die Abfahrt vom Col d'Izoard herunter durch das Casse Déserte bietet eine grandiose Szenerie, während der folgende Col de Vars, 2109 Meter hoch, mit einer gut ausgebauten Paßstraße aufwartet. Hercules, Kreidler und KTM brausen

mit Vollgas im dritten Gang hinauf, Puch und Zündapp sogar im vierten.

Oben am Paß bewunderte ein Einsiedler die fünf Maschinen. Aus zahnlosem Mund nuschte er, was sich übersetzt vornehm als Idioten bezeichnen ließe.

In Jausiers, dem zweiten Etappenziel, zeigen die Zündkerzen Verschleiß. Die Elektroden werden nachgebogen.

Dritte Etappe: 260 Kilometer

Die Straße zum Cime de la Bonette (Cime heißt Gipfel), mit 2860 Meter der höchste der Seealpen, entpuppt sich als besserer Feldweg. Sturzbäche, Frostaufbrüche und faustgroße Gesteinsbrocken fordern trialähnliche Gangart. Zwischen St. Etienne-de-Tinée und St. Sauveur sur Tinée ist die Straße fast durchweg in den Fels gehauen. Kurz nach Isola bremst ein mit Schafen beladener Sattelschlepper den Drang bergab. Unten an der sehnsüchtig erwarteten Côte d'Azur erfrischt kühles Wasser die heißen Hinterteile der Testfahrer.

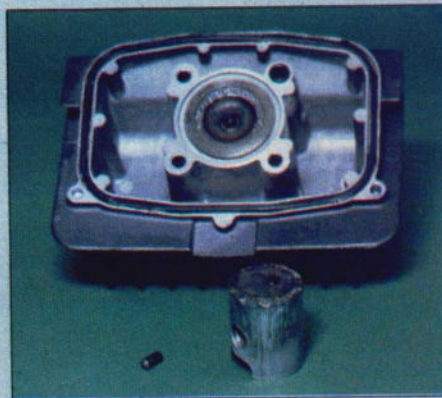
Die Strapazen der Paßfahrten machen sich jedoch erst am Abend des dritten Tages, im Grand Hotel du Levant in Castellane, bemerkbar: Zwei der Tester schlafen prompt nach dem Hauptgang des Abendessens über übelriechendem Schimmelkäse ein.

Vierte Etappe: 270 Kilometer

Der vierte Tag sieht den K.O. für die KTM. Drei Kilo-

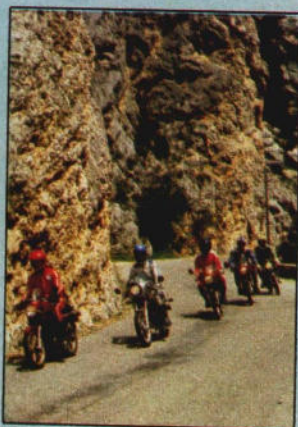
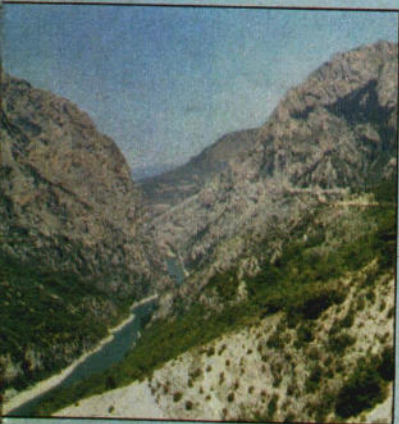


Am Ziel blieben nur vier Maschinen übrig



Ein zerbröselter Käfig des unteren Pleuellagers führte zum Kolbenklemmer. Die Teilchen arbeiteten sich durch die Überströmkanäle in den Brennraum und zerstörten auch Kolben und Zylinderkopf





Enge Schluchten und schmale Straßen im Grand Canyon

Höchstgeschwindigkeit: Puch läuft allen davon

Kriterien		Hercules Ultra II LC	Kreidler RSGS	KTM 50 RLW	Puch Cobra 6 GTL	Zündapp KS 50 wc TT
solo liegend bei Drehzahl	km/h 1/min	93,6 9530	93,6 9550	95,9 9820	97,8 10000	94,1 9630
solo sitzend bei Drehzahl	km/h 1/min	93,3 9500	86,0 8780	93,6 9580	86,8 8800	89,1 9110
2 Personen bei Drehzahl	km/h 1/min	89,1 9070	82,9 8460	91,8 9400	82,1 8400	82,5 8440

Verbrauch: Kreidler hat den größten Durst

	Liter/100 km	3,5	3,6	3,7	3,1	3,2
Autobahn						
Paßstraße		3,7	4,3	4,2	3,5	3,3

Rollenleistung: KTM hat den stärksten Motor

Max. kW (PS) bei Drehzahl	1/min	3,86(5,2) 8900	3,82(5,2) 8300	4,55(6,2) 9000	4,16(5,7) 8450	4,06(5,5) 9000
---------------------------	-------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------	-------------------



Die Côte d'Azur: teure Kleinkrafträder auf teurem Pflaster

meter vor Sisteron steht der Sachsmotor schlagartig still — Kolbenklemmer. Weiterfahren ist nicht. Die restlichen 750 Kilometer legt die KTM im Transporter zurück.

Etwa 90 Kilometer vor Grenoble drosselt starker Gegenwind die restlichen vier Maschinen auf maximal 70 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Kupplung der Kreidler beginnt zu rutschen. Dunkelheit erzwingt Quartiersuche, in St. Julien en Beauchêne findet sich das Hotel Bermond, eine Fernfahrerkeiße. Kommentator des Wirts, als er von den Paßfahrten der letzten zwei Tage erfährt: „Ihr habt'se nicht alle.“

Fünfte Etappe: 310 Kilometer

Drei Pässe zwischen Grenoble und Chambéry (etwa 40 Kilometer) wurden ausgesucht, um die Bremsen der 50er zu testen. Die steilen Abfahrten vom Col de Porte (1326 Meter), Col du Cucheron (1139 Meter) und Col du Granier (1134 Meter) herunter eignen sich bestens.

Am wirkungsvollsten lassen sich die Bremsen von Hercules und Kreidler dosieren. Nur Durchschnittliches liefern die Bremsscheiben von Puch und Zündapp. Im MOTORRAD-Vergleichstest wassergekühlter 50er (Heft 26/1978) benötigte die Puch Cobra 6 GTL aus 50 km/h 14,4 Meter bis zum Stillstand, die Hercules Ultra II LC nur zwölf Meter. In MOTORRAD 15/1978 wurde die Kreidler gemessen: sie stand nach 11,1 Metern.

Während die Bremsen der Puch und Zündapp in kaltem Zustand fürchterlich quietschten, biß die hintere Trommelbremse an der Kreidler recht giftig zu und blockierte das Hinterrad. Wer diesen Effekt mindern

will, braucht nur die Enden der Bremsbeläge etwas abzuschleifen.

Sechste Etappe: 350 Kilometer

Auf der letzten Etappe Bern—Stuttgart sinkt die Stimmung auf den Nullpunkt. Beim Aufbruch vor dem Gasthaus Kreuz in Gümnen bei Bern regnet es leicht, außerdem fegen Sturmböen über die Autobahn. Kurz nach Basel überholt ein schneller Sattelschlepper die 50er. Der Sog, den der Brummer noch 50 Meter hinter sich entwickelt, zieht die Kleinkrafträder auf gut 90 km/h hinauf. Diese Fahrweise spart zwar Kraftstoff, (bis zu einem halben Liter pro 100 Kilometer) birgt aber auch Gefahr, wenn zu dicht aufgeschlossen wird.

Am Ziel in Stuttgart wird Bilanz der Tortur gezogen. Am Sachsmotor der KTM führte ein zerbröselter Käfig des unteren Pleuellagers zum Kolbenklemmer. Die Kreidler rettete sich mit stark rutschender Kupplung eben noch über die 2050 Kilometer-Distanz. An Hercules, Puch und Zündapp sind die Antriebsketten stark verzogen. Sonstiges:

- Eine defekte Tachowelle an der Kreidler,
- bei der Hercules erloschen Rücklicht und Tachobeleuchtung,
- an der Puch fiel die Drehzahlmesser-Beleuchtung aus.

Aber alles in allem: Die Strapazen, die die Kleinkrafträder während dieser Marterfahrt aushalten mußten, bescheinigen hohe Zuverlässigkeit. Der Schaden am Sachsmotor der KTM war, so Sachs in Schweinfurt, ein Einzelfall.

Die Redaktion jedenfalls hat sie wieder. Und uns auch.

Frank-Albert Jllg