

 **Test**

50er Jugend-Crossmaschinen

Jugend- streiche

Sportmotorräder für Jugendliche zu bauen, ist keine kleine Aufgabe.

Unser Test von fünf Jugend-cross-Maschinen deckt Positives und Negatives auf.



Puch: Vorne zu leicht



Gori: Testsieger — Van Veen: Leichtgewicht



Gori MC 50

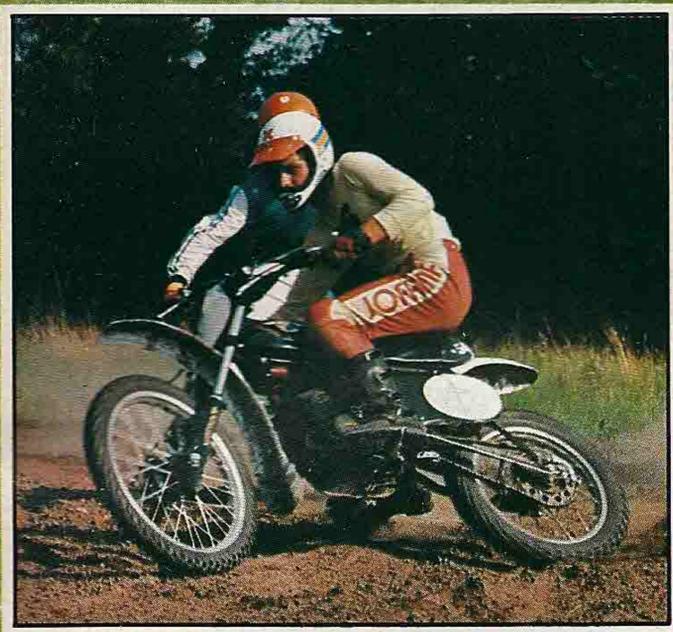


Horex 50 Profi Cross

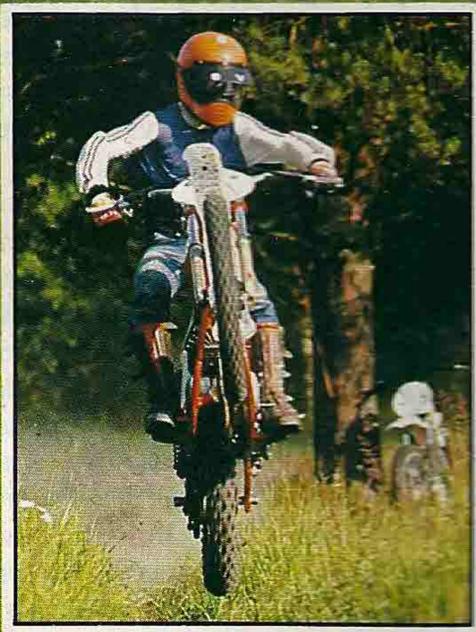


Puch MC 50

Fotos: Heitzog



Horex: Hinterhand zu hart



SWM: Spitzer Motor



SWM 50 MC



van Veen Kreidler Profi Cross

Tester:
Hatto Poensgen
Technische Beratung:
Arnulf Teuchert

Seit Anfang dieser Saison dürfen bereits 14jährige in den Sattel hochgezüchteter 50er Cross-Motorräder steigen. Der Jugend zuliebe und zwecks Nachwuchsbeschaffung wird dies gefördert. Das Motorrad-Angebot dafür ist inzwischen recht groß. Aber was den Junioren da geboten wird, verdient oftmals harte Kritik.

Gori: Sie weist den rechten Weg

Der Name ist noch wenig bekannt: Die Gori mit Sachs-motor, vom Zweiradhaus Heuser in Troisdorf importiert, stammt aus Italien.

Wer sich auf dem Off-Road-Sektor etwas auskennt, weiß schon Bescheid: Von Gori ist über die Heuser-Küche schon manch verwertbares Zweirad gekommen. Die uns überlassene Cross-Fünfziger paßt in dieses Bild.

Original GS-Fahrwerk mit kleinen Retuschen, stabile Gabel von Marzocchi, Standrohr-Durchmesser 35 mm: Qualitativ ist die Gori ausgereift, die ganze Maschine auf Stabilität angelegt. Leichtgewichtig geht das nicht: Das Gesamtgewicht von 85 kg liegt an der oberen Tauglichkeitsgrenze fürs Jugendcross. Gegenüber dem Sachs-Serienmotor besitzt der wassergekühlte Zylinder einen Überströmkanal mehr. Die Sportmotoren werden bei Sachs speziell kontrolliert. Spitzenleistung 10 kW (13 PS).

Diese Leistung in dem geometrisch und qualitativ gelungenen Fahrwerk gleicht das Gewichts-Handicap voll aus. Dazu die saubere Verarbeitung und die Zuverlässigkeit: Die Gori erwies sich in unserem Test als bestes Nachwuchsgerät.

Nicht zufrieden sind wir mit den serienmäßigen Marzocchi-Federbeinen; da wird

50er Jugend-Crossmaschinen im Vergleich

Heuser noch für eine besser auf die Maschine abgestimmte Lösung sorgen müssen. Und das empfindliche Ziehkeilgetriebe ist ein bekanntes Sachs-Leiden.

Horex: Schönheit allein genügt nicht

Schön ist die neue Horex in schwarz-gold. Seit Anfang des Jahres wird sie für Fritz Röth in Italien hergestellt.

Besonderes Merkmal: Eine Cantilever-Schwinge mit unter dem Tank liegendem Zentralfederbein und voluminösem Ausgleichsbehälter am Lenker.

Gerade dieser Leckerbissen bereitet jedoch Sorge: Die Federung ist trotz mehrfacher Reguliermöglichkeit nicht weich zu kriegen. Selbst schwergewichtigen Fahrern schlägt die Maschine kräftig

ins Kreuz. Für das Fahrergewicht von höchstens 65 Kilogramm geht es so nicht. Unangenehme Begleiterscheinung: Das Hinterrad springt bei Bodenunebenheiten und versetzt in Kurven.

Die Telegabel macht mit ihren 240 mm Federweg einen guten Eindruck, und insgesamt liegt das Fahrwerk richtig; ein passendes Federbein muß zu finden sein. Die Fußrasten müssen weiter nach hinten gerückt werden; die Maschine läßt sich im Cross vorn nicht genug entlasten.

Mit 50 cm³ und 9,2 kW (12,5 PS) liefert der italienische Minarelli-Motor genug Leistung. Was ihm fehlt, ist ein günstiger Drehmomentverlauf. Die Höchstleistung ist erst bei 13000/min da. Darunter und darüber bietet er nicht viel. Profis stellen sich mit dem tadellosen

Sechsganggetriebe schnell darauf ein, aber welcher 14-jährige ist das schon? Die Horex zählt jedenfalls zur Spitze.

Was noch fehlt, ist die saubere und qualitativ gute Verarbeitung. Bei gezielter Modellpflege hat die Horex das Zeug zum Markttrenner.

Puch: Fein, aber klein

Die Sportorganisatoren der Grazer Puchwerke haben ihr Herz ganz dem Jugendsport verschrieben. Sie unterstützen Fahrer in Trial und Cross.

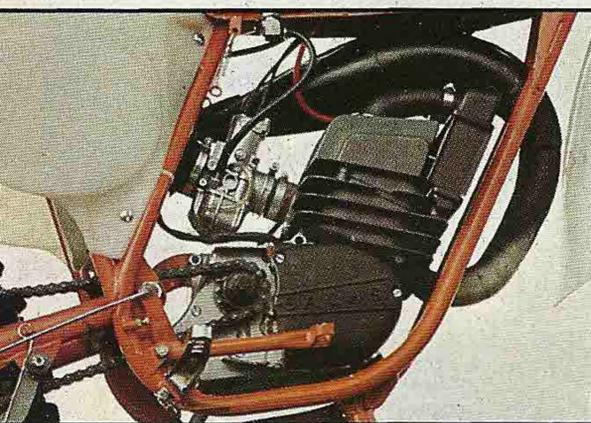
Das Basismodell der 50er Cross-Puch ist schon seit langem auf dem Markt: Es wird in Spanien gefertigt und dort mit 75 cm³ geliefert.

Eine etwas merkwürdige Fahrwerksgeometrie und der kurze Radstand lassen die

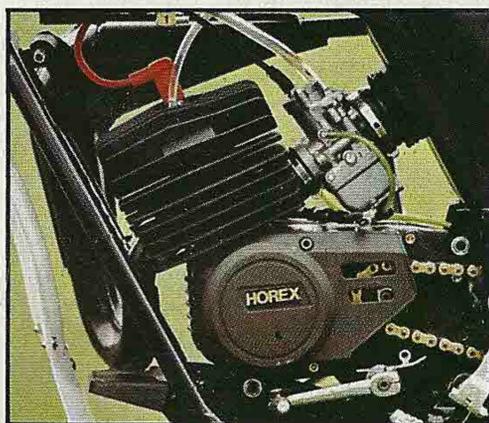
Puch als Hinterradtänzerin erscheinen. Es hat nichts mit Leistung zu tun, wenn die Maschine aus den Ecken heraus und beim Beschleunigen zum Überschlag neigt. Sie braucht einen eintrainierten Fahrer.

Unterdimensioniert ist die Gabel. Sie bietet ausreichend Federweg, aber zu wenig Dämpfung. Die Koni-Federbeine sind einwandfrei.

Der Puch-Motor stellte das Testteam zufrieden. Die 9 kW (12 PS) werden bereits bei 11500/min erreicht. Ein breites nutzbares Drehzahlband verhalf der Puch im Test zu schnellen Runden. Sehr gut abgestuft und exakt zu schalten ist das Sechsganggetriebe. Dies Triebwerk stammt vom Serienmotor, wurde jedoch sorgfältig überarbeitet und läuft schon seit vier Jahren in den Geländemaschinen.



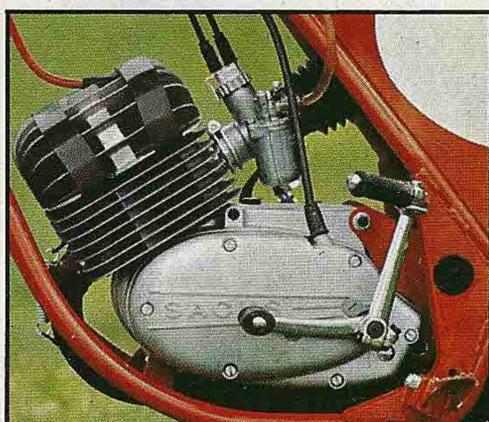
Gori: Mit Wasserkühlung



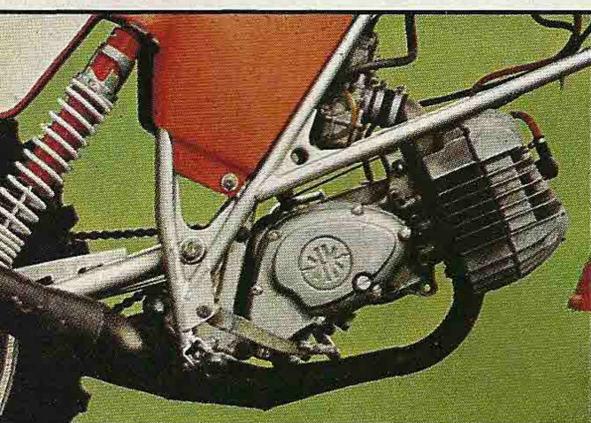
Horex: Schmales Drehzahlband



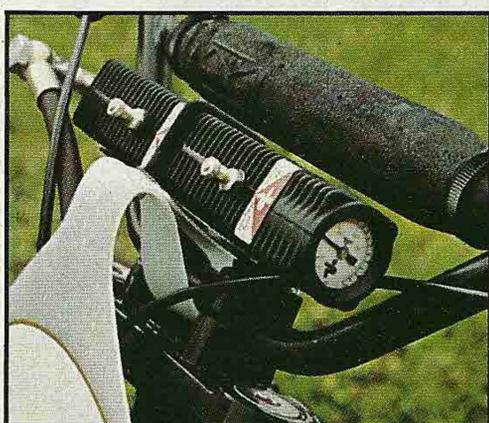
Puch: Gutes Getriebe



SWM: Charakteristik für Profis



van Veen: Triebwerk reif



Ausgleichsbehälter bei Horex

Technische Daten Gori

Motor
Einzyylinder, Zweitakt, wassergekühlt, 49,9 cm³, Bohrung/Hub 40x39,7 mm, 10 kW (13,5 PS), bei 11500/min. Bing-Vergaser, 28 mm Ø, kontaktlose Motoplat-Zündanlage.

Antrieb
Sechsgang-Getriebe, Fünfscheiben-Lamellenkupplung im Ölbad laufend, Gangstufen: 4,09/2,8/2,11/1,71/1,43/1,24. Primärübersetzung: 3,21

Fahrgestell
Doppelrohr-Rahmen aus Chrommolybdän-Rohr, Marzocchi-Telegabel, 220 mm Federweg vorne, Marzocchi-Federbeine (Öl/Luft) 215 mm Federweg hinten, Drahtspeichenräder mit Akront-Alufelgen, Bereifung vorn 2.50x21, hinten 100/90x18 Metzeler Moto Cross. Bremsen: Grimeca-Trommelbremsen, vorn 145 mm Ø, hinten 120 mm Ø.

Dimensionen
Tank: Inhalt 6,5 l Stahlblech. Gewicht 80 kg (Herstellerangabe).

Preis

Anschaffung	DM 4200,—
Nebenkosten	DM —
Zylinder (wassergekühlt)	DM 396,—
AT-Zylinder	DM —
Kolben (geschmiedet)	DM 68,90*
Kolbenring	DM 18,50
Dichtungssatz	DM 26,10**
Luftfilter	DM 8,—
Ritzel	DM 14,50
Kettenblatt (Alu)	DM 54,—
Kette	DM 35,—

Importeur
Zweiradhaus P. Heuser
Frankfurter Straße 81
5210 Troisdorf, Tel. 0 22 41/7 61 46

Horex

Motor
Einzyylinder, Zweitakt, 49,7 cm³, Bohrung/Hub 40,3x39 mm, 9,2 kW (12,5 PS) bei 13000/min. Dell'Orto-Vergaser 28 mm Ø, kontaktlose Motoplat-Zündanlage.

Antrieb
Sechsgang-Getriebe, Fünfscheiben-Lamellenkupplung, im Ölbad laufend, Gangstufen: 2,90/2,07/1,68/1,38/1,26/1,15. Primärübersetzung 4,50 (14/63).

Fahrgestell
Doppelschleifen-Rohrrahmen mit Cantilever-Schwinge, Paioli-Telegabel 240 mm Federweg vorn, Paioli-Federbein hinten mit Ausgleichsbehälter 220 mm Federweg. Drahtspeichenräder mit Alufelgen vorne 2.50x21, hinten 3.50x18 Metzeler. Bremsen: Trommelbremsen vorn und hinten 125 mm Ø

Dimensionen
Tank 6,0 l Inhalt, Stahlblech, Gewicht 78 kg (Herstellerangabe).

Preis

Anschaffung	DM 3980,—
Nebenkosten	DM —
Zylinder	DM 189,30
AT-Zylinder	DM —
Kolben	DM 111,—*
Kolbenring	DM 8,—
Dichtungssatz	DM 6,55**
Luftfilter	DM 9,35
Kettenritzel	DM 13,85
Kettenblatt (Alu)	DM 91,90
Kette	DM 117,95

Importeur
Fritz Röth, Schulstraße 6,
6149 Hammelbach

Der Weg ist richtig: Die Puch-Entwicklung sollte jedoch weitergehen. 14- bis 16-jährige sind keine Kinder mehr: sie brauchen Fahrwerke wie die Großen.

SWM: Heißes Eisen für Profis

Die italienischen SWM-Maschinen krankten in früheren Jahren sämtlich an der typisch italienischen Krankheit: Viel Leistung, schmales Drehzahlband.

Während bei den hubraumstärkeren SWM-Modellen diese Eigenart überwunden ist, kämpfen die 50er-Fahrer immer noch mit diesem Problem. Unsere Test-SWM bewies ihre Leistungsfähigkeit nur unter Profi-Händen.

Arnulf Teuchert als PS-Testfahrer und Spezialist auf dem Fünfzigersektor (er führt in

der Deutschen Meisterschaft auf seiner Schnapsglas-Zündapp) pilotierte die SWM in Rekordzeit um den Kurs.

Für Anfänger bringt der luftgekühlte Sachs-Motor jedoch nichts: Leistung kommt erst oberhalb 9000/min, die Spitzenleistung wird schon bei 12000/min erreicht. Natürlich ist der Motor stark überarbeitet. Drei Kanäle, ein 24er Dell'Orto-Vergaser und der SWM-Spezialauspuff ergeben diese Leistungscharakteristik.

Probleme gabs wie üblich mit dem Sachs-Getriebe. Es war nicht richtig eingestellt, die Empfindlichkeit ist chronisch.

Der Doppelschleifen-Rohrrahmen mit Telegabel vorn und Marzocchi-Federbeinen ist geometrisch gut gelungen. Das stellte Testberater Arnulf Teuchert fest. Lediglich die

Fußrasten waren ihm zu weit hinten angebracht. Effekt: Die SWM bäumt sich leicht auf. »Spurtreu und handlich« sind die nächsten Vermerke im Testtagebuch. Als weitere Pluspunkte notieren wir die ausgezeichnete Sitzposition, ebenso die Anordnung von Lenker und Hebeleien.

Die SWM ist sehr leistungsfähig. Schade, daß die Maschine durch den überzüchteten Motor etwas abfällt. Der Jugend sollte SWM den Start etwas leichter machen. Mit neuem Vergaser und anderer Auspuffanlage müßte die Eignung fürs Jugend-Cross verbessert werden.

Marktführer: van Veen mit Kreidler-Motor

In Holland ist sie schon seit Jahren auf dem Markt: Die van Veen Kreidler; daher ihr

Vorsprung auf dem Cross-Sektor. Den Start der Junioren-Klasse in diesem Jahr hat van Veen wesentlich gefördert.

Was van Veen dem Junior-Crosser bietet, mutet jedoch etwas merkwürdig an: Zu weit hinten und zu tief sind die Rasten angebracht. Die Sitzposition ist dadurch nicht optimal. Weiterhin ist die Gabelstellung etwas flach, die Maschine wirkt in engen Kurven zu steif.

Kleine Mängel wie Schleifen der Kette auf der Schwinge, unterdimensionierte Ritzelschrauben und minderwertige Griffe billigte unser Testteam gerade noch. Ärgerlich sind Serienreifen von Bridgestone; sie müssen bei unseren Strecken gewechselt werden. Metzeler gibts nur gegen Aufpreis.

Sehr erfreulich an der van Veen ist das Triebwerk: Ausreifung bis ins letzte Detail und Spitzenleistung ließen es zum Favoriten der Tester werden.

Das Getriebe läßt sich exakt schalten. Die Abstufung paßt im ganzen, ein sechster Gang wäre jedoch erfreulich und ist auch schon in Vorbereitung.

Der neue Motor der 79er Serie enttäuschte anfangs: Er war etwas schwächer als im Vorjahr. Bisher wurden die Zylinder handbearbeitet, während sie jetzt Mahle in gewünschter Form fertigt. Dem Problem ist man jedoch schon auf der Spur; die neuesten Maschinen besitzen wieder volle Leistung.

Die Probleme liegen bei der van Veen im Fahrwerk: Ungünstige Geometrie, eine unterdimensionierte Gabel und Detailmängel beeinträchtigen den Eindruck. Die Maschinen, die Sonntag für Sonntag im Rennen die Nase vorn haben, sind bestens auf ihre Fahrer eingetrimmt. Junge Crosser brauchen aber eine optimale Serie.

Alles in allem: Die Gori weist den Weg. ■

Puch

Motor
Einzylinder, Zweitakt, 49,9 cm³, Bohrung/Hub 40 x 39,7 mm, 8,8 kW (12 PS) bei 11500/min. Bing-Vergaser, 24 mm Ø, kontaktlose Motoplat-Innenläufer-Zündanlage.

Antrieb
Sechsgang-Getriebe, Sechsscheiben-Lamellenkupplung im Ölbad laufend, Gangstufen: 2,61/1,88/1,47/1,23/1,05/0,95. Primärübersetzung 3,68.

Fahrgestell
Doppelschleifen-Rohrrahmen, Telegabel vorne, Betor, 180 mm Federweg, Koni-Dämpfer hinten, 180 mm Federweg. Bereifung: Drahtspeichen-Räder mit Alufelgen, Bereifung vorn 2,50-21, hinten 100/90-18 Metzeler Bremsen: Trommelbremsen vorne 120 mm Ø, hinten 110 mm Ø.

Dimensionen
Tank 4,0 l Inhalt, Stahlblech, Gewicht 75 kg (Herstellerangabe).

Preis	
Anschaffung	DM 3999,—
Nebenkosten	DM —
Zylinder	DM 520,—
Kolben	DM 52,—
Kolbenring	DM 12,38
Dichtungssatz	DM 36,82**
Luftfilter	DM 7,25
Ritzel	DM 13,20
Kettenrad (Alu)	DM 75,40
Kette	DM 78,03

Importeur
Deutsche Steyr Daimler Puch, Freilassing

SWM

Motor
Einzylinder, Zweitakt, 49,9 cm³, Bohrung/Hub 40 x 39,7 mm, 8,8 kW (12 PS) bei 12000/min. Dell'Orto-Vergaser 24 mm Ø, kontaktlose Motoplat-Zündanlage.

Antrieb
Sechsganggetriebe, Fünfscheiben-Lamellenkupplung im Ölbad laufend, Gangstufen: 4,09/2,80/2,11/1,71/1,43/1,24. Primärübersetzung 3,21.

Fahrgestell
Doppelschleifen-Rohrrahmen, Marzocchi-Telegabel 180 mm Federweg, vorn, Marzocchi-AG 2, Federbeine 180 mm Federweg hinten, Drahtspeichen-Räder mit Alufelgen, Bereifung vorn 2,50x21, hinten 3.50 x 18 Metzeler. Bremsen: Trommelbremsen vorne 145 mm Ø, hinten 120 mm Ø.

Dimensionen
Tank 7,0 l Inhalt, Stahlblech, Gewicht 73 kg (Herstellerangabe).

Preis	
Anschaffung	DM 2990,—
Nebenkosten	DM 70,—
Zylinder mit	
Kolben	DM 330,—
Kolbenring	DM 12,—
Dichtungssatz	DM 9,—
Luftfilter	DM 18,—
Ritzel	DM 13,95
Kettenblatt	DM 52,—
Kette	DM 36,—

Importeur
Meti-Import Peter K. Schröder, Elisabethstraße 26, 69 Heidelberg 1

*Kolben komplett mit Ringen
**incl. Simmerringen

van Veen Kreidler

Motor
Einzylinder, Zweitakt, 49,9 cm³, Bohrung/Hub 40 x 39,7 mm, 8,8 kW (12 PS) bei 13000/min. Bing-Vergaser, mit 28 mm Ø, kontaktlose Motoplat-Zündanlage, (Innenläufer).

Antrieb
Fünfganggetriebe klauengeschaltet, 5 Scheiben-Lamellenkupplung im Ölbad laufend, Gangstufen 3,538/2,105/1,565/1,269/1,107. Primärübersetzung 3,95.

Fahrgestell
Doppelschleifen-Rohrrahmen, Betor-Telegabel, 195 mm Federweg vorne, Koni-Federbeine 200 mm Federweg hinten, Drahtspeichenräder mit Akront-Alufelgen, Bereifung vorn 2,75 x 21, (2,50 x 21 Metzeler) hinten 3,25 x 18 (100/90 x 18 Metzeler) Bridgestone. Bremsen: Trommelbremsen vorne und hinten 120 mm Ø.

Dimensionen
Tank 5,0 l Inhalt, Kunststoff, Gewicht 65 kg (Herstellerangabe).

Preis	
Anschaffung	DM 3950,—
Nebenkosten	DM 75,—
Zylinder mit	
Kolben	DM 354,—
AT (Reparatur)	DM 100,—
Kolben	DM 101,—*
Kolbenring	DM 14,50
Dichtungssatz	DM 16,50**
Luftfilter	DM 18,—
Ritzel	DM 16,70
Kettenblatt	DM 52,—
Kette	DM 24,60

Importeur
Van Veen Sport GmbH, Industriestraße, 3428 Duderstadt