

Zum schnellen  
Drift muß der  
schmalbrüstige  
Motor auf  
Drehzahl gehalten  
werden.





**Wettbewerbs-Maschine Sachs 50 GS**  
**Keiner denkt  
an den falschen  
Fünfziger**

**Hervorragendes  
Fahrwerk,  
beste Verarbeitung in  
deutsch-italienischer  
Gemeinschafts-  
Produktion**

VON NORBERT BAUER

**G**ino Perego heißt der letzte jährige Europameister der 50er Klasse im Geländesport. Der ehemalige Puch-Fahrer errang den Titel auf einer Sachs. Damit unterbrach er die mehr als ein Jahrzehnt andauernde Zündapp-Vorherrschaft.

In den Schoß gefallen ist dem Italiener dieser Erfolg gewiß nicht. Gekämpft wird nämlich in dieser kleinsten Klasse ebenso wie bei den größeren: man muß nur daran denken, von welchem unerschätzbarem Wert solch ein werbeträchtiger Titel für eine Marke ist, die Straßen-50er in ihrem Programm hat. Die begeisterungsfähige Jugend orientiert sich schließlich an Sportserfolgen.

Was zu erwarten war und zu begrüßen ist: Peregos siegreiche Werksmaschine wird in Serie gebaut. Replica nennt man jene Nachbauten, die mit dem erfolgreichen Werks-Apparat mehr oder weniger identisch sind.

Erdacht hat die kampfstärke 50er Konstrukteur Dotterweich im Hause Sachs. Der Rahmen wird bei Benelli gebaut. Montiert wird bei Gori in Mailand.

Nichts unterscheidet das Sachs 50-Fahrwerk in seinen Konstruktionsmerkmalen von größeren Brüdern. Man muß diese kleine GS nicht erst gefahren haben, um zu erkennen, daß der äußerst verdrehsteife Rahmen mit weit mehr fertig wird, als nur mit den Fahrleistungen einer 50er. Das Konzept dieses klassisch schönen Fahrgestells ist ebenso klar gezeichnet wie die Ausführung tadellos: Ein echter Doppelschleifenrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohr – unter dem Tank verläuft ein Dreifach-Oberzug – bildet die Basis der kleinsten Gelände-Sachs. Nicht nur dieses sichere Konzept, sondern auch die Art der Detailgestaltung – zum Beispiel wie die Versteifungsrippen im Lenkkopfbereich und auf den Schwingenholmen gesetzt sind – verrät die konsequente Hand des Konstrukteurs.

Der Federweg von 220 Millimetern am Hinterrad – für eine 50er allerdings sehr viel – und der damit gegebene relativ kleine Schwingwinkel läßt die Verwendung von Silentblocks als

Schwingenlagerung verständlich und unbedenklich erscheinen. Daß Hydrocross-Elemente aus eigenem Hause für Federung und Dämpfung sorgen, versteht sich bei einem Sachs-Motorrad am Rande. Die Marzocchi-Gabel ist über Kegelrollenlager mit dem Lenkkopf verbunden.

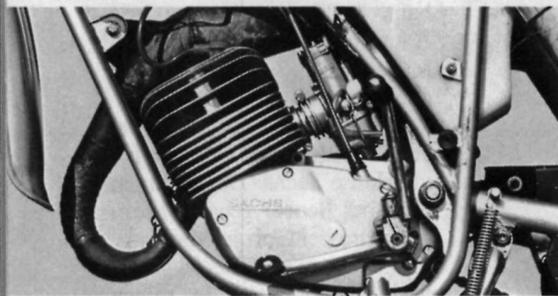
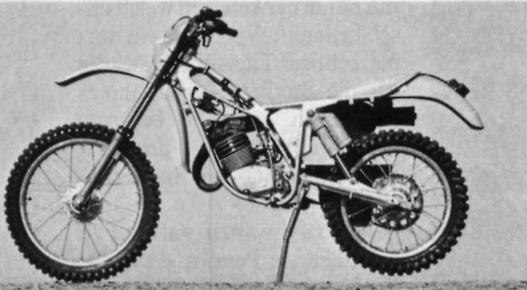
Der Motor entspricht zwar in seinen Grundzügen dem Sachs-Serientriebwerk, ist jedoch in

keinen Pfusch in der Fertigung. Nie war mehr als ein einziger sanfter Tritt auf den Kickstarter nötig, um den Sachs-Winzling – mit Morgentau bedeckt – zum Reden zu bringen. Was dann allerdings auf der Geländestrecke folgte, ist das Geräusch einer Kreissäge. Nicht die Lautstärke, die Frequenz tut den Ohren weh.

Bei 12000/min liegt die Nenndrehzahl, und dabei wer-

zigkeit im Verein mit geringem Gewicht ist es, was die 50er Piloten schnell macht. Schnell – das ist relativ. Aber um die Ecken, sind sie nur kurz und eng genug, gibt der 50er-Mann größeren Hubräumen das Nachsehen, zieht die Sachs in haarsträubender Schräglage durch die Kehren.

Schräglage – das ist ein Wort, das mehr zum Straßenmotorrad paßt. Aber auf der Gelände-50er denkt man doch daran, denn die möglichen Schräglagen sind damit größer als sonst im Gelände üblich. Die Grenze bis zum gewollt weggehenden Hinterrad ist weiter gesteckt mit diesem leichten Gerät. Der Drift gelingt trotz der außerordentlich spitzen Mo-



**Wichtigstes Merkmal der Sachs 50 ist der etwas schwere, aber überaus steife Rohrrahmen. Der Motor entstand aus dem Straßentriebwerk. Maßgeblich am guten Fahreindruck beteiligt sind die Hydrocross-Federbeine und die Grimeca-Bremsen.**

wesentlichen Punkten für den Wettbewerbseinsatz überarbeitet worden. In dem nikasilbeschichteten Sechskanal-Zylinder arbeitet ein geschmiedeter Kolben mit nur einem Rechteckring. Die geradeverzahnten Räder des Primärtriebs sind aus Stahl gefertigt anstelle von Guß. Der ehemals buchsengelagerte Kupplungskorb läuft jetzt auf einem Nadellager. Gleichfalls verbessert wurde die Kraftübertragung zum ziehkeilgeschalteten Sechsganggetriebe: Die Kuppelungsbeläge sind nun aus Sintermetall.

Schon auf den ersten Blick verrät die Sachs 50 GS Reife: Nirgendwo ist eine Oberflächlichkeit zu entdecken oder ein Provisorium; das Auge erspäht

den 14 PS produziert – steht in den Daten. 14 PS aus einem luftgekühlten Fingerhut – vor wenigen Jahren noch unvorstellbar, heute käufliche Realität?

Man muß den Stolz der Schweinfurter verstehen: Die Europameisterschaft ist gewonnen. Man muß aber auch wissen, daß auf dem Weg von der erfolgreichen Werksmaschine zur Replica in aller Regel ein Quentchen Wahrheit verlorengeht. Keine Fabrik der Welt wird so naiv sein, die letzte Spitzfindigkeit, die dem Werksrenner vielleicht zum Sieg verholfen hat, über den Ladentisch käuflich der Konkurrenz anzubieten.

Auch wenn die Leistungsangabe recht optimistisch scheint: Die 50 GS braucht den Gegner

mo-Bewertung	Sachs 50 GS
Motor Charakteristik Leistung Schwungmasse Betriebsverhalten Getriebe Stufung Schaltung Kickstarter	gut gut sehr gut gut gut befriedigend befriedigend
Fahrwerk Geradeauslauf auf Längsrinnen Geradeauslauf auf Querwellen Spurhaltung Kurvenwilligkeit Handlichkeit Driftverhalten Sprungverhalten Federweg Dämpfung Abstimmung Bremsen	gut sehr gut gut gut sehr gut sehr gut gut gut sehr gut sehr gut gut
Allgemeines Verarbeitung Preiswürdigkeit	gut gut

Sachs 50 GS mo 12/79	Technische Daten
Motor	Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzzesteuert, Mischung 1:33
Bohrung x Hub	40 mm x 39,7 mm
Hubraum	49 cm <sup>3</sup>
Nennleistung	10,6 kW (14 PS) bei 12000/min
Vergaser	Bing, Ø 28 mm, mit Flutvorrichtung und Luftschieber
Zünd-/Lichtanlage	Motoplat kontaktlos
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Primärtrieb	Geradeverzahnte Räder 3,21
Getriebe	Ziehkeilgeschaltetes Sechsganggetriebe, kein Primärkickstarter
Sekundärtrieb	Offenlaufende Rollenkette 1/2"x1/8"
Fahrgestell	Doppelschleifenrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohr, Marzocchi-Telegabel in Kegelrollenlagern, Hinterradschwinge in Silenitbloccs mit Sachs-Hydrocross-Federbeinen
Radstand	1410 mm
Federweg vorn/hinten	190 mm/220 mm
Reifen vorn/hinten	3.00-21/100/9C-18 Metzeler Moto Cross Enduro
Tankinhalt	8 l
Gewicht	81 kg mit Getriebeöl, Tank leer
Hersteller Importeur	Sachs-Italiana, Milano Brehm, Erbacher Straße, 6101 Roßdorf
Preis	4300 Mark

nicht zu fürchten – trotz des nicht immer problemlos schaltbaren Ziehkeilgetriebes. Gewöhnung glättet hier aber Wogen; wer sich mit dem etwas hakelig anfühlenden Schaltmechanismus zusammengerauft hat, kommt durchaus gut damit zu recht. Ansonsten gilt: Vollgas und immer Vollgas – so schmal ist der verwertbare Drehzahlbereich.

Für eine 50er muß man gewachsen sein. Dieses Motorrad ist kürzer und niedriger als die Großen – eben eine Nummer kleiner. Und Fahrer mit O-Beinen haben es auf der Sachs leichter: Das rechte Schienbein muß förmlich um den unglücklich verlegten Auspuff herumgebogen werden. – Aber diese Win-

torcharakteristik schulmäßig schön und rund wie sonst nur mit mehr Hubraum.

Ein gutes Fahrwerk also? – Ein sehr gutes!

Eine Klasse für sich ist die Abstimmung dieses Fahrwerks. Fantastisch behält das Hinterrad Bodenkontakt in den vom Anbremsen der Kurven herrührenden Rattermarken, und das ist allein den Hydrocross-Federbeinen zuzuschreiben. Das Sachs-Fahrwerk besitzt Sicherheitsreserven; das Fahrwerk der 50 GS ist schneller als der Motor, kann man hier sagen. Und wenn dies bei einer 50er auch konstruktiv leicht zu erreichen ist, gibt es nicht allzu viele Motorräder, die dieses Sicherheitsprädikat verdienen. □