

Gastarbeiter

Sie hat zwar einen deutschen Markennamen, aber die Sachs GS 50 wird in Italien gebaut und nach Deutschland importiert.



Ein kleiner Italiener namens Gino Perego machte im Geländesport Furore und wurde letztes Jahr in dieser Sparte Europameister. Sein 50 cm³-Sportgerät, mit dem Perego den bis dahin dominierenden Zündapp kräftig einheizte, war ein handgefertigtes Einzelstück. Eine von Sachs-Italiana präparierte Wettbewerbsmaschine, die nun auch in Serienproduktion geht.

Kopien von raren Werkmaschinen heißen im Branchen-Jargon Replicas. So auch die Sachs GS 50, die nach ihrem erfolgreichen Reiter kurz mit Perego-Replica bezeichnet wird.

Den Import dieser in kleiner Stückzahl produzierten Klasse-50er übernimmt ein seit Jahren im Geländesport engagierter Sachs- und Hercules-Händler: Ernst Brehm aus Roßdorf bei Darmstadt.

In Mailand, in der Via Ne-

grolì 35, in den Räumen des italienischen Ablegers vom Sachs-Konzern entsteht die GS 50. Kein Makel, beziehen doch einige der deutschen Motorrad- und Kleinkraftrad-Betriebe ihre Rahmen, Tanks und Anbauteile von billig produzierenden, italienischen Zulieferern.

Der Einrohr-Rahmen der Perego-Entwicklung besteht aus zähem, haltbarem Chrommolybdänstahl. Ebenso die Schwinge, die allerdings in verschleißfreudigen Silentblocks geführt wird. Von Marzocchi stammt die Gabel mit 190 Millimeter Federweg und 33er-Standrohren, von Sachs die Hydro-Cross-Dämpfer, die dem Hinterrad 220 Millimeter Arbeitsweg einräumen.

4300 Mark kostet die Sachs GS 50 im Perego-Trim. Viel Geld für eine Spezial-50er, die aber als Gegenwert eine qualitativ hochwertige Ausstattung bietet

Verpackt wurde die Sachs GS 50 in blau eingefärbtes Plastikmaterial an Kotflügeln, Seitendeckeln und Tank.

Immerhin 14 PS bei 12 000/min leistet der hochgezüchtete Sachs-Motor mit dem antiquierten Ziehkeil-Sechsganggetriebe. Ein Bing-Rundschieber-Vergaser mit 28 Millimeter Öffnung füttert die 49 cm³-Einheit.

Das hochgetrimmte Zweitakt-Triebwerk mit einer Literleistung von 280 PS pro Liter entwickelt seine Kraft naturgemäß nur innerhalb eines sehr schmalen Drehzahlbereichs. Knapp über und unter Nenndrehzahl ist nichts mit Leistung. Ein Gebaren, das aber spezifisch für alle Hochleistungsmotoren der Schnapsglas-Klasse ist.

Es gilt demnach, eifrig im Ziehkeil-Getriebe der GS 50 zu rühren. Dabei kommt die Schalteinheit nicht sonder-



lich entgegen: lang die Schaltwege, hakig der Schaltvorgang und unzuverlässig die Gang-Arretierung. Vermutlich aus Kostengründen setzt die „Erfinder AG“ (Fichtel & Sachs-Werbe-Slogan) das überholte Ziehkeilgetriebe in ihre sonst modern aufgebauten Motoren ein.

Um dem GS 50-Zweitakter neben Leistung auch Zuverlässigkeit einzuhauchen,

läuft der gesenkgeschmiedete Kolben mit einem Rechteck-Ring in einem Sechskanal-Zylinder mit Nikasil-Beschichtung. Diese Laufbahn hat erheblich günstigere Notlauf-Eigenschaften, als sie beispielsweise Chrom- oder Grauguß zu bieten vermag.

Hält man den GS 50-Motor bei Drehzahl, kann die kleinste Sachs-Wettbewerbsversion flott bewegt

werden. Das Fahrwerk verdaut so ziemlich alles was seine Antriebseinheit an Kräften freisetzt: glänzend der Geradeauslauf und die Fahrstabilität.

Zwar sind einige 50 cm³-Klassengegner deutlich leichter, dennoch geraten Kurvenfahrten zum Spiel mit der 83 Kilogramm schweren Maschine.

Bei langandauernder Ge-

Die Halbnaben-Trommelbremsen, vorn und hinten jeweils mit 125 Millimeter Durchmesser, bauen genügend Bremskraft auf, um diese Wettbewerbs-50er souverän aus allen Lagen zu stoppen. Die nötige Handkraft der vorderen Einheit erscheint zwar zu hoch, die gestängebetätigte Trommel hinten macht das aber mit guter Dosierbarkeit und überaus feinem Ansprechen mehr als wett.

Perego-Sachs: Technische Daten

<p>Motor: Einzylinder-Zweitaktmotor, luftgekühlt. Bohrung x Hub: 40 mm x 39,7 mm, Hubraum 49 cm³. Nennleistung 10 kW (14 PS) bei 12 000/min. Ein Bing-Vergaser 28 mm ϕ. Ziehkeilgeschaltetes Sechsgang-Getriebe, Mehrscheiben-Kupplung im Ölbad. Primärtrieb über geradeverzahnte Stirnräder. $i_{prim} = 3,21$</p>	<p>Marzocchi-Gabel vorn, Federweg 190 mm, Hydro-Cross-Dämpfer hinten, Federweg 220 mm. Vorn und hinten Halbnaben-Trommelbremsen 125 mm ϕ. Radstand 1400 mm, Sitzhöhe 900 mm, Tankinhalt 7,5 Liter, Gewicht 83 kg.</p>
<p>Fahrwerk: Einrohr-Rahmen mit doppelten Unterzügen.</p>	<p>Preis: 4300 Mark, in Moto Cross-Version 3950 Mark.</p> <p>Importeur: Ernst Brehm, 6101 Roßdorf 1</p>



Das Fahrwerk der Sachs bietet gute Gelände-Eigenschaften

ländefahrt mißfallen nur die hinteren Hydro-Cross-Federbeine der Maschine. Durch starken Hitzeaufbau dehnt sich das Luftvolumen dieses Sachs-Patents aus.

Folge: Die Federung verhärtet und das Hinterrad überrascht den Fahrer mit unkontrollierten Sprüngen.

30 Exemplare dieser Replica einer Europameisterschaftsmaschine hat Importeur Brehm in seinen Hallen eingelagert. 30 Apparate, die nur noch auf die fällige TÜV-Überprüfung warten und nach bestandem Examen die GS-Szene erfolgreich beleben werden.

Hans-Peter Leicht

Fotos: Schwab