



**Aprilia RC 50 und  
KTM 50 ME**

# Nachwuchs-Enduros

**Auch Aprilia  
und KTM hängen  
sich an diese  
neue Welle an.  
Das italienische  
und das österreichische  
Mokick zeigen  
unterschiedliche  
Technik und  
sprechen verschiedene  
Käufer an**



**Links die Aprilia:  
Mehr crossbetont.  
Rechts die KTM:  
Mehr Straßenenduro**

**A**uf den ersten Blick unterscheiden sich die Aprilia RC 50 und die KTM 50 ME nicht sonderlich voneinander. Beide stammen unverkennbar von den großen Sportmodellen aus gleichem Hause ab. Bei näherer Betrachtung werden schnell einige Unterschiede deutlich.

Während die kleine Italienerin nur dem Fahrer Platz bietet, ist die KTM auch für zwei Personen zugelassen. Ab März gibt's gleichfalls eine Soziasausführung der Aprilia.

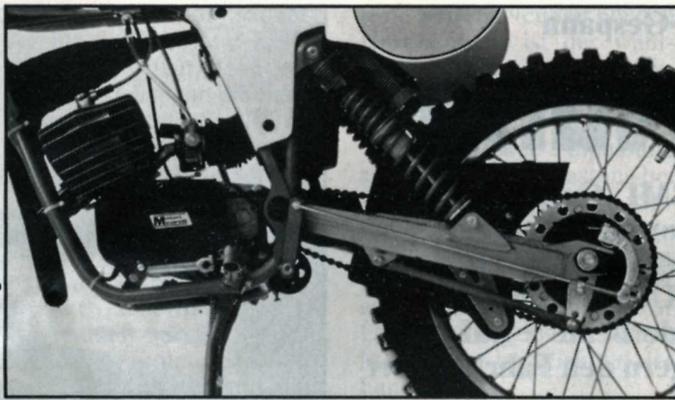
Die KTM-Sozius-Fußrasten sind nur an der Schwinge angebracht, und die Sitzbank ist für zwei Leute nicht besonders üppig. Nichts für lange Touren, doch ein paar Kilometer läßt sich's aushalten.

Der Sachs-Motor zeigt es auch: Die KTM ist eher ein Gebrauchs- denn ein Sportfahrzeug. Schon bei geringen Drehzahlen zieht der 2,1 kW Motor kräftig durch. Im vierten Gang kämpft er dann aber ständig gegen die Drosselung. Die Kupplung ist leichtgängig und trennt exakt.

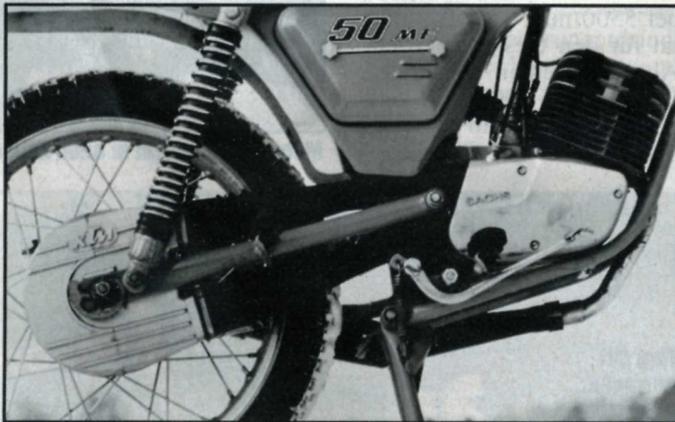
Nicht so gut kommt das KTM-Getriebe weg. Obwohl die Abstufung insgesamt gelungen ist, trüben die langen Schaltwege und ein hakeliger erster und vierter Gang die Fahrfreude. In diesem Punkt bietet die Aprilia mehr, aber nichts Besseres. Mehr, weil das Getriebe sechs Gänge aufweist, die sich aber auch nicht weich und exakt einlegen lassen.

Im Fahrverhalten auf normalen Straßen unterscheiden sich die beiden kaum. Die grobstollige Bereifung setzt in engen Kurven deutliche Grenzen. Auch Längsrillen müssen mit Vorsicht genossen werden. Beide Mokicks sind dank des kleinen Wendekreises sehr handlich.

Federung und Dämpfung wurden für härtere Ansprüche konzipiert und daher auf der Straße kaum gefordert. Einträchtig teilen die zwei auch einige Unarten in



**Im Crosslook: Aprilia mit Alu-Kastenschwinge**



**Praxisgerecht: KTM mit Fettkettenkasten**

Fotos: Herzog

## Technische Daten

### Aprilia RC 50

#### Motor

Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuerter Einlaß, Bohrung/Hub: 38,8/42 mm. Leistung 1,3 kW (2 PS) bei 6.500/min.

#### Vergaser

Dell'Orto, 14 mm Ø

#### Elektrische Anlage

Kontaktlose Motoplat Zündanlage

#### Kraftübertragung

Primärübersetzung durch Zahnräder, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Sekundärübersetzung 1:4,615

#### Fahrwerk

Doppelschleifenrohrrahmen aus Chrommolybdän-Stahl, Alu-Kastenschwinge, hydraulisch gedämpfte Telegabel, achtfach verstellbare Federbeine, Radstand 1330 mm,

#### Räder, Bremsen

Speichenräder mit Leichtmetallfelgen, Reifen vorn: 2.50-18, hinten 3.50-21, Grimeca Konusbremsen Ø 120 mm.

#### Füllmenge

Tankinhalt 7 L, Mischung 1:50

#### Gewicht

Leergewicht vollgetankt 78 kg, zulässiges Gesamtgewicht 150 kg.

#### Preis

3164 Mark inkl. Mwst.

#### Importeur

Adolf Dauser, 7251 Hemmingen

### KTM 50 ME

#### Motor

Fahrtwindgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Schlitzgesteuerter Einlaß, Bohrung/Hub: 38/44 mm. Leistung 2,1 kW (2,9 PS) bei 4.750/min.

#### Vergaser

Bing-Vergaser, 14 mm Ø

#### Elektrische Anlage

Kontaktlose Motoplat Zündanlage, Wechselstrom-Lichtmaschine, Zündkerze Bosch W7A

#### Kraftübertragung

Primärübersetzung durch Zahnräder, Mehrscheibenkupplung im Ölbad, ziehkeilgeschaltetes Vierganggetriebe, Sekundärübersetzung 3,38

#### Fahrwerk

Doppelschleifen Zentralrohrrahmen, ölgedämpfte Telegabel, Federbeine dreifach verstellbar, Radstand 1280 mm

#### Räder, Bremsen

Speichenräder mit Leichtmetallfelgen, Reifen vorn: 2.50-21, hinten: 3.00-18, Bremse: Trommel-Simplexbremsen

#### Füllmenge

Tankinhalt 9,5 L, Mischung 1:50

#### Gewicht

Leergewicht vollgetankt 83 kg, zulässiges Gesamtgewicht 270 kg

#### Preis

2997 Mark inkl. Mwst.

#### Importeur

Deutsche KTM Vertriebs-GmbH Lagerhausstraße 7, 8346 Simbach/Inn

der Ausstattung. Ein Ärgernis war in beiden Fällen der Tacho. Die Aprilia ist mit einem Billigtacho ausgerüstet, der mit einer Schelle an der Gabel befestigt ist. Er funktionierte nicht lange. Der KTM-Tacho zeigte ebenso ungenau an und war oben drein nicht wasserdicht. Die Lichtausbeute der Scheinwerfer ist selbst für die geringen Geschwindigkeiten zu dürftig. Doch im Gelände verschönern sie den Fahrer bald wieder.

Der Aprilia merkt man schnell das Cross-Elternhaus an. Ihr ausgezeichnetes Fahrwerk läßt sich auch bei brutaler Fahrweise nicht aus der Ruhe bringen. Die Federung mit einer Marzocchi-Gabel und den achtfach verstellbaren Federbeinen gleichen Fabrikats läßt keine Wünsche offen. Der Federweg von jeweils 240 mm vorn und hinten reichte immer aus. Die Alu-Kastenschwinge unterstreicht den professionellen Cross-Charakter der RC 50 noch deutlich.

Auch das KTM-Fahrwerk wird in der Regel mit größeren Problemen fertig als sie durch die zahme Motorleistung aufgeworfen werden. Federung und Dämpfung sind aber nicht so kompromißlos ausgelegt wie bei der Aprilia. Bei crossmäßigem Einsatz kommt es schon einmal vor, daß sie vorne oder hinten durchschlägt. Auf der Straße ist sie dafür eine Spur bequemer als die Aprilia.

Nur mäßig schnitten die KTM-Bremsen ab. Sie waren nicht sehr gut zu dosieren, was bei Nässe zu unangenehmen Situationen führen kann.

Vorbildlich ist dagegen der Fettkettenkasten, der die KTM-Kette besonders in den Wintermonaten gut schützt.

Unter dem Strich bietet die KTM ein Plus in der Alltags-tauglichkeit. Die Aprilia ist dagegen bis auf die etwas dürftige Leistung eher auf sportlich getrimmt.

Roland Reuter