

21 2. Oktober 1999

# MOTORRAD



*Fahrbericht*  
**Sachs Roadster**  
**V1.6**

**SONDERDRUCK**



# SACHSOPHON

Großer Auftritt vor kleinem Publikum: MOTORRAD hetzte Sachs' brandneuen Roadster mit dem kernigen Suzuki Freewind-Einzylinder durch seine fränkische Heimat.

Von Werner Koch; Fotos: Jörg Künstle

Schlüssel, Papiere. Zum richtig toll Motorradeln haltet ihr euch am besten Richtung Süden, da gibt's die schönsten Ecken." Hartmut Huhn, Entwicklungschef der Nürnberger Sachs-Werke, zwinkert verschmitzt, am liebsten würde der ehemalige Rennfahrer und Ducati-Besitzer sein Jacket gegen die Lederkombi tauschen und mitfahren. Doch die Pflicht ruft.

Organisation, Planung, Produktion sowie die Messevorbereitungen für Mailand und Frankfurt laufen für ihn und seine Mannschaft auf Hochtouren. Denn bei Sachs in Nürnberg ist Dampf im Kessel. Der Ankündigung, wieder ausgewachsene Motorräder zu bauen, folgen jetzt Taten. Wer am Vorhaben der fränkischen Zweirad-Schmiede unter Leitung des holländischen Indu-

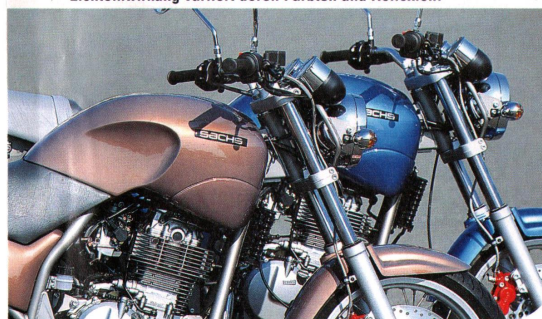
strie-Managers Rob van der Linden zweifelt, darf sich vom jüngsten Spross des Unternehmens überzeugen lassen. Allen bisherigen Präsentationen zum Trotz steht nicht etwa der bereits seit Jahren angekündigte Zweizylinder-Roadster mit Suzuki VX 800-Motor zu den Testfahrten bereit, sondern ein unverkleideter Einzylinder, der klassische Elemente gekonnt mit

pfiffigem Design vereint, Modellbezeichnung: Roadster V 1.6. Zwei breit angelegte Rahmenschleifen aus Stahlrohr umspannen den bewährten Motor der Suzuki XR 650, ein schlanker Schalldämpfer im Megaphon-Design, bildschöne Drahtspeichenräder, Metzeler-Pneus im moderaten 120er- und 160er-Format, ein konventionelles Federbein-Pärchen, praktischer Haupt-

Konventioneller Doppelschleifenrahmen mit ungewöhnlich langer Schwinge und zwei Federbeinen



Unkonventionelle Lackierung in Blau und Aubergine, je nach Lichteinwirkung variiert deren Farbton und Reflexion.



ständer, obenauf eine elegante Tank-Sitzbank-Kombination, die auch einen Begleiter berücksichtigt – fertig ist das Konzept vom zeitlosen Gebrauchsmotorrad.

Und leicht ist das Ding, 169 Kilogramm, mit stattlichen 20 Litern Kraftstoff im Tank. Damit gehört die Sachs tatsächlich zu den Fliegengewichten der Single-Szene. Die Schwergewichte in diesen Kreisen, etwa BMWs Straßenvariante der F 650, die ST, wuchten mehr als 200 Kilogramm durch die Landschaft. Überzeugend auch der zierliche Suzuki-Motor. Stramme 50 PS verspricht Hartmut Huhn für die bereits homologierte Vorserienmaschine.

Wie war das noch mal? „Immer Richtung Süden.“ Raus aufs Land, Holperstraßen und Buckelpisten, ein Kurventänzerchen zwischen Fischweihern und dampfenden Misthaufen. Franken ist

klasse. Weil der fetzige Motor nicht nur ruckfrei anschiebt, sondern auch dreht, was das Zeug hält, und das alles mit Schmackes und ohne lästige Vibrationen. Zwar rüttelt auch der Suzuki-Single am Chassis, aber für Einzylinderverhältnisse eben sehr dezent und geräuscharm. Damit es dem Motor nicht zu warm wird, unterstützt ein zusätzlicher Ölkühler an der Rahmenfront die Suzuki-typische Kombination aus Luft- und Ölkühlung.

Lässig, mit einer Hand in der Hosentasche, biegt man die Roadster um die Ecken, verschlingt Kurvengeschlängel im Nu, ignoriert Bodenwellen großzügig und kommt, wenn's pressiert, auf den Punkt genau zum Stehen. Man hätte es sich denken können, dass der schlanke Single die Idee der puristischen, agilen Fahrmaschine vortrefflich inszeniert.

Bequem wie Omas Ohrensessel, kommt der Roadster V 1.6-Fahrer in der ku-

Klare, schlanke Linien, nette Details, transparente Technik



## Sachs Roadster V 1.6

### Daten

**Motor:** Luft-/ölkühlter Einzylinder-Viertaktmotor, eine Ausgleichswelle, eine obenliegende, kettengetriebene Nockenwelle, vier Ventile, Kipphebel, Nasssumpf-Schmierung, Mikuni-Doppelvergaser, Ø 32 mm, kontaktlose Kondensatorzündung (CDI), Sekundärluftsystem, E-Starter, Drehstromlichtmaschine 200 W, Batterie 12 V/8 Ah.

Bohrung x Hub 100 x 82 mm  
Hubraum 644 cm<sup>3</sup>  
Verdichtungsverhältnis 9,5 : 1

**Nennleistung** 37 kW (50 PS) bei 6800/min  
**Max. Drehmoment** 56 Nm (5,7 kpm) bei 6200/min

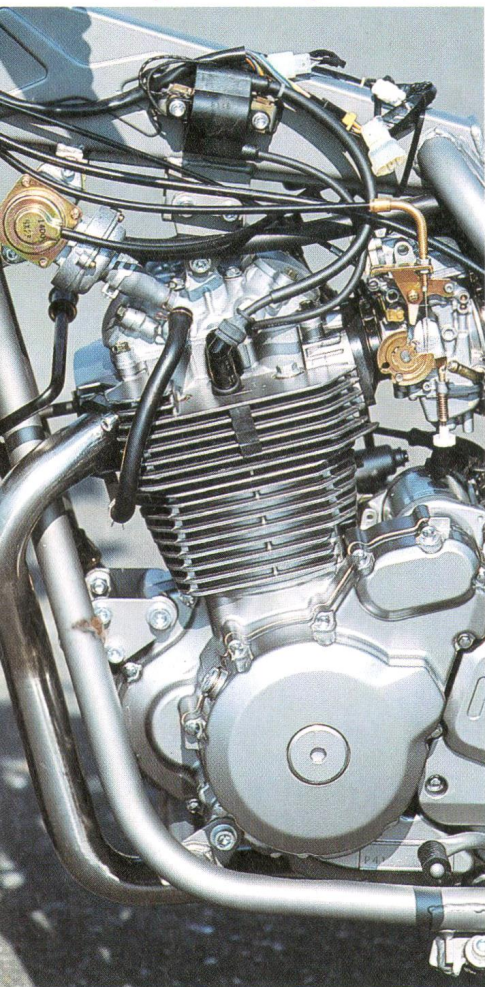
**Kraftübertragung:** Primärtrieb über Zahnräder, mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, O-Ring-Kette, Sekundärübersetzung 41:15.

**Fahrwerk:** Doppelschleifenrahmen aus Stahlrohr, Telegabel, Standrohrdurchmesser 41 mm, Zweiarmschwinge aus Stahlprofilen, zwei Federbeine, verstellbare Federbasis, Scheibenbremse vorn, Vierkolben-sattel, Ø 320 mm, Scheibenbremse hinten, Einkolbensattel, Ø 220 mm. Speichenräder 3.50 x 17; 4.50 x 17  
**Fahrwerksdaten:** Radstand 1490 mm, Lenkkopfwinkel 65°, Nachlauf 94 mm, Federweg v/h 120/120 mm.

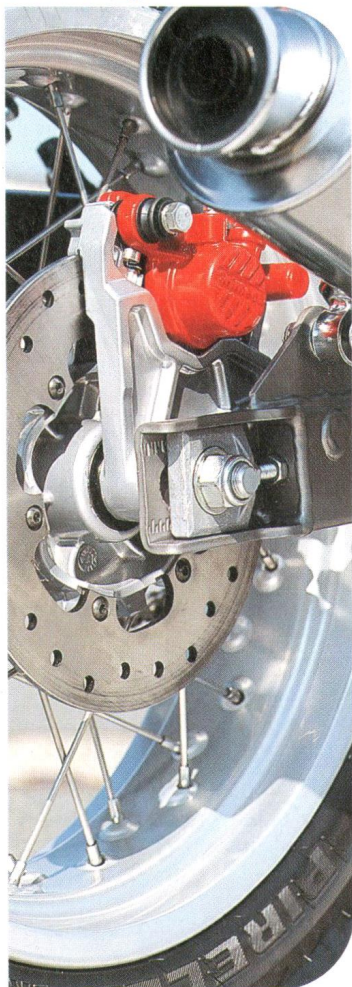
**Maße und Gewichte**  
Sitzhöhe 760 mm  
Wendekreis 5300 mm  
Gewicht vollgetankt 169 kg  
Zulässiges Gesamtgewicht 380 kg  
Zuladung 211 kg  
Tankinhalt/Reserve 20/3 Liter

**Garantie** keine Angabe  
**Farben** Aubergine, Blau  
**Leistungsvariante** 25 kW (34 PS)  
**Preis** 11 490 Mark

**Suzuki-Single mit Sekundärluft-System für weniger Schadstoffe**



**Speichenrad mit 4.5-Zoll-Felge**



## Der erste Versuch: Hercules W 2000

Die 70er Jahre gehörten zur Sternstunde deutscher Zweiradhersteller. Der Grund: Die Moped- und Kleinkraftradwelle schwappte geradezu über. Kreidler, Zündapp, Maico und natürlich Hercules, ein Ableger der Fichtel & Sachs-Gruppe, beherrschten den Markt. Doch das Segment der großen Maschinen, damals bedeutete groß 250 bis 500 Kuikzentimeter, wurde nur zögerlich besetzt. Erst 1975 wagte Hercules den Schritt zum ausgewachsenen Straßenmotorrad mit einem 27 PS starken Sachs-Wankelmotor. Der ungewöhnliche Antrieb der W 2000 mit der deutlich sichtbaren Gebläsekühlung hatte auch schnell seinen Beinamen weg: Staubsauger. Turbinenartige Laufruhe und eine harmonische Leistungsabgabe standen dem ungezügelten Verbrauch und dem hohen Preis entgegen. Die aufstrebende japanische Konkurrenz, etwa die Yamaha RD 250/350-Modelle, machten der W 2000 einen gewaltigen Strich durch die Rechnung.

Vor 25 Jahren  
startete die  
Hercules  
W 2000 zum  
Verkauf



## Fahrbericht

scheligen Sitzmulde schnell ins Träumen. Jetzt noch den Tankrucksack aufgeschnallt und dann einfach treiben lassen. So ein bisschen Wehmut schwingt da schon mit. Meine gute alte SRX war auch nicht schlecht – nur viel zu schwer und etwas schlapp. Oder die heiß geliebte Gilera Saturno – bildschön, aber leider öfters mal kaputt. Der Sachs könnte es gelingen, all jene in Ihren Bann zu schlagen, die kräftige Einzylinder mögen, sich im schlichten Outfit gern in den Rückspiegeln übermotorisierter Joghurtbecher breitmachen und mit wachsender Begeisterung

auf kleinsten Pfaden durch die Landschaft schmuggeln.

Und was gibt's zu reklamieren? Die zu geringe Bodfreiheit zum Beispiel. Oder den zu kurzen und hart zu bedienenden Schalthebel. Feinarbeit ist auch an der Feder-

bein-Abstimmung angesagt. „Wir sind schon dran, bis zum Produktionsstart im Dezember haben wir die Sache im Griff“, kommentiert Entwicklungschef Hartmut Huhn die Kritikpunkte von

MOTORRAD. „Schau'n mer mal“, sagte ein berühmter Bayer. Denn bereits im Februar 2000 sollen die ersten der 600 geplanten Einheiten bei den rund 150 bundesdeutschen Sachs-Händlern für 11 490 Mark zum Verkauf stehen. □

**50 PS stark, 169 Kilogramm leicht, 11 490 Mark teuer: die neue Sachs**

