

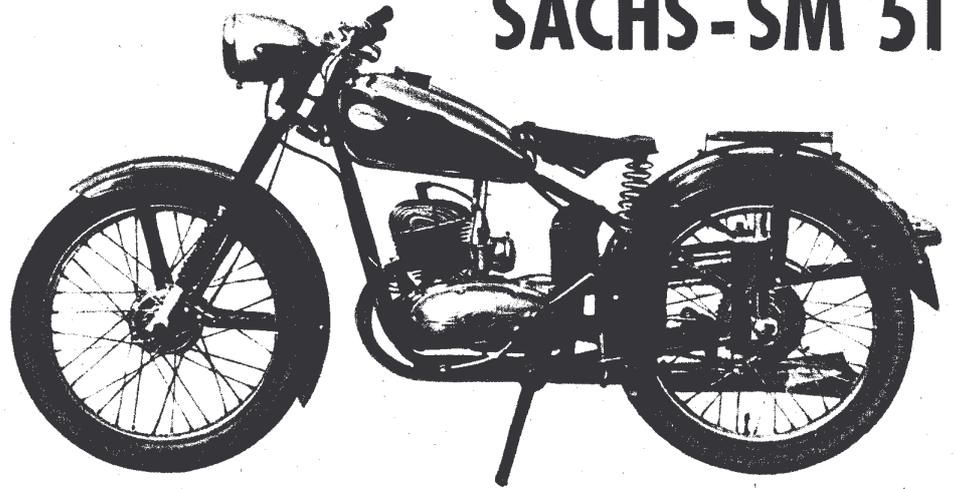
EXPRESS KH 150 S MIT DEM NEUEN SACHS-SM 51

Im Übrigen habe ich bei der Seefahrt gelernt, daß man in jedes Fahrzeug eine gehörige Portion der eigenen Seele stecken muß, wenn man glücklich mit ihm werden will. Deshalb bin ich meiner Maschine so sympathisch — nicht nur sie mir.
Paul Simsa

Jenseits der technischen Daten charakterisiert sich ein jeder Motor noch durch Eigenheiten, die aus Hub und Bohrung, Höchstdrehzahl, Leistung und Verbrauch nicht so ohne weiteres ersichtlich sind. Da sind einmal die Laufeigenschaften, die von Triebwerk zu Triebwerk so unterschiedlich sind wie zwei Fahrwerke verschiedener Herkunft. Der Begriff Laufeigenschaften oder Laufcharakteristik umschließt das Verhalten eines Motors von den ersten Umdrehungen nach dem Anwerfen angefangen über den Standlauf durch den ganzen Drehzahlbereich bis hinauf zur Spitzenleistung. Dabei kann der gesamte Geschwindigkeitsbereich durch drei oder vier Gänge unterteilt sein, immer aber verrät der unter die Lupe genommene Motor schon dem Mann mit nur einigem Gefühl charakteristische Eigenarten, die das betreffende Triebwerk mehr oder weniger sympathisch erscheinen lassen. Wir brauchen nur von Zwei- oder Viertaktfreunden zu hören, um sofort zu wissen, daß dem einen sein Uhl des anderen Nachtigall sein kann.

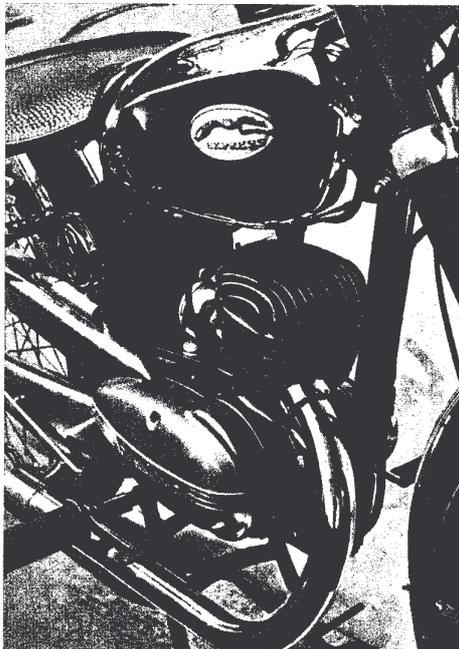
Und weiter: Ist für Uhl und Nachtigall nicht auch die äußere Form, das Gesamtbild mitbestimmend, ja bestimmend? Wir sprechen von Zweckbau, sprechen von schönen und bildschönen und von noch anderen Triebwerken, und zollen mit dem jeweiligen Prädikat der oder jener Konstruktion mehr oder weniger Anerkennung. Wenn die einzelnen Geschmäcker dabei auch nicht immer ausgerichtet sind wie die Perlen an der Schnur, so ist doch unschwer zu beobachten, wieviel Sympathie die äußere Form eines Motors auf sich zieht, und es vielfach die technisch und konstruktiv ganz unverbildeten Leute sind, die mit treffendem Urteil eine Motorform für sympathisch oder auch nicht sympathisch erklären. Ich verzichte daher darauf, den neuen Sachs-Motor SM 51 als formale Meisterleistung herauszustreichen in der Gewißheit, daß sich hierzu weder in der Vergangenheit noch in der Gegenwart eine Parallele finden läßt.

Ist das alles so wichtig? Ist es wirklich wichtig, daß ein Motor neben ansprechender Laufcharakteristik und neben der Erfüllung aller gerechten Forderungen auch noch „schön“ ist? Wir haben gerade im Motorenbau Beispiele genug dafür, daß vollkommene technische Richtigkeit mit Schönheit durchaus nicht immer Hand in Hand gehen müssen, also Schulbeispiele, denen man auf Grund ihrer Leistung und sonstigen Vorzüge unzählige Aluminiumwinkel und -Ecken, Gestänge und Leitungsgewirr gerne verzeiht. Die volle Sympathie einem Motor gegenüber kann wohl erst dann aufkommen, wenn in den Zusammenklang von Leistung und Form kein Mißton fällt, wenn



Mal genau hinsehen, bitte: Der Schalthebel liegt keinesfalls zu tief adjustiert, sondern da gehört der Hebel für korrektes und schnelles Schalten hin. Von der Sattelfeder zur Hinterradfederung zeigt sich ein Rohrbogen zum bequemen Hochziehen beim Aufbocken. Reifengröße 2,75-19, Sattelhöhe unbelastet 700 mm, ganze Länge 1980 mm, ganze Höhe 940 mm, Lenkerbreite 690 mm, Entfernung Sattelkante—Lenker 700 mm.
J. F. D.-Fotos (4)

eine technisch richtige Auslegung Gestalt und Schale wie beim Sachs SM 51 erhalten hat und wenn nicht erst unser Nachbar für uns entdeckt, daß das da auch ein wirklich schöner Motor sei. Beim SM 51 ist es Liebe auf den allerersten Blick! Und das ist wichtig für jeden, der in einem



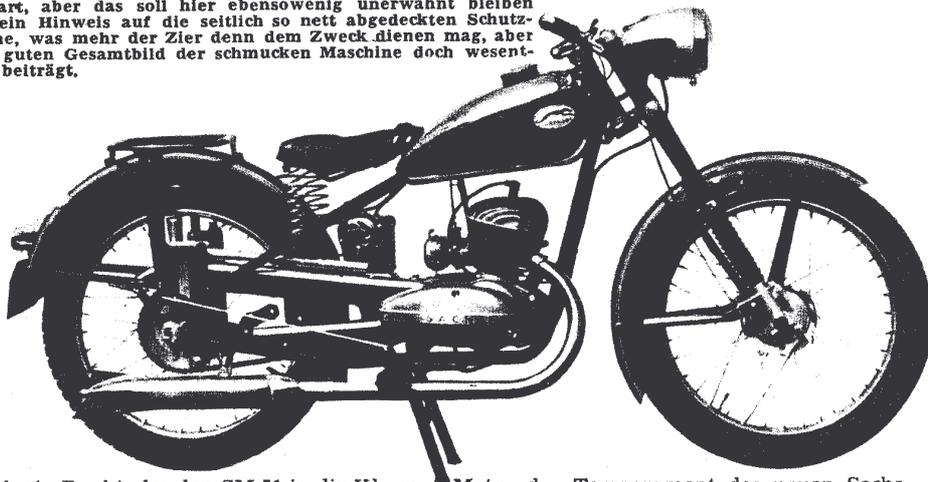
F.u.S.-Gegenstromspülung (DRP 753 726), Bohrung 57 mm, Hub 58 mm, 147 ccm Hubvolumen, Verdichtung 1:6,5, Höchstleistung 6,5 PS bei 4500 U/min, Höchstdrehzahl 5000 U/min. Bosch-Schwungrad-Lichtmagnetzündler 6 Volt, 30 Watt. Antriebskettenrad auf der Getriebe-Hauptwelle 14 Zähne, Kettenrad am Hinterrad 46 Zähne. Gesamt-Untersetzungsverhältnisse: 1. Gang 1:22,5, 2. Gang 1:12,0, 3. Gang 1:8,65, 4. Gang 1:6,64. Gemischschmierung vom ersten Einfahrtag an und auch später nichts anderes als 1:25. Kolbenklemmer konnten bei unserer Testmaschine noch nach 1500 km Laufzeit durch längere Vollastfahrt produziert werden.

Leichtmotorrad von 150 ccm mehr sieht als ein bloßes Transportmittel und der bereit ist, in sein Fahrzeug eine gehörige Portion der eigenen Seele zu stecken.

Immer wieder freut einen am SM 51 dieser Motorblock mit seinen gut geformten glatten Flächen. Was hier als völlig neu bezeichnet werden muß, ist eine Gehäuseform, die weniger nach Grundsätzen der Stromlinie und schon gar nicht unter verschwenderischem Aufwand von Aluguß den good look erzwingen will. Hier bei diesem SM 51 ist das Gehäuse nichts weiter als sparsam bemessene, aber meisterlich geformte Schale um Kurbeltrieb und Getriebe. Hier kann weder etwas zugegeben noch etwas weggenommen werden. In dieser letzten Einfachheit sind Zylinder und Kopf das Primäre geblieben, und alle Schönheit stromlinienförmig aufgeblasener Bäuche ist beim SM 51 trefflich ersetzt durch zwei mäßig große und unaufdringlich geformte seitliche Deckel. Ob man sich nun näher mit den Proportionen von Kopf, Zylinder und Gehäuse befaßt und vergebens nach auch nur einem einzigen unfertigen Winkel sucht, oder sich das Auge an der ungewöhnlich schönen Außenhaut des sauberen Kokillengusses freut, ob so viel technische Schönheit nun aus Routine oder echten technisch-künstlerischen Fähigkeiten kommt — diesem SM 51 verzeiht man gerne den ständigen Öllecks unter dem Vergaser und wischt ihn immerzu hurtig weg. Und da ist noch ein Name am blankpolierten seitlichen Zierstreifen, der alle Sympathie weckt: SACHS!

Wilhelm Busch hätte diesen Motor genau so wie Musik „störend oft empfunden, weil er mit Geräusch verbunden“! Wahrhaftig, der Kleine mit seinen 147 ccm ist kein Leisetreter, sondern kommt deutlich hörbar an die 80 Phon-Grenze heran. Wir kennen seine Steuerzeiten im Augenblick nicht, aber da ist neben dem sauberen Abzug und der Endgeschwindigkeit von gestoppten 80 km/h

Es ist heute ja kein Einzelfall mehr, daß sich der Konstrukteur das Stück Blech zum Schutz des unteren Kettenzuges abspart, aber das soll hier ebensowenig unerwähnt bleiben wie ein Hinweis auf die seitlich so nett abgedeckten Schutzbleche, was mehr der Zier denn dem Zweck dienen mag, aber zum guten Gesamtbild der schmucken Maschine doch wesentlich beiträgt.



noch ein Punkt, der den SM 51 in die Klasse der serienmäßigen Hochleistungs-Zweitaktmotoren reiht: Die Mittelelektrode der 18-mm-Kerze mit Wärmewert 225 ist schon nach 1600 km bedenklich heruntergebrannt. Aber ist es nicht die Forderung unserer Zeit, aus Schnapsgläsern wie aus Humpen zu schöpfen, also Hochleistung auch um den Preis rein tourenmäßigen Abnutzungserscheinungen zu verlangen, die bei allem Fortschritt in der Materialforschung und Wärme- und Schmierertechnik auch heute noch nur bei der Kraftreserve größerer Zylinderinhalte zu verwirklichen sind? 80 km/h aus 147 ccm sind heute nur aus rund 4700 U/min zu schöpfen, und solche Drehzahlen sind wiederum kein Geschenk zahmer, sondern schon eher schneller Steuerzeiten, die sich hörbar im mittleren und erst recht im oberen Drehzahlbereich äußern. Daß dabei die Regelmäßigkeit des Standlaufes etwas kurz kommt und der Zweitaktmotor darin mit dem Viertaktbruder nicht konkurrieren kann, ist ebenso unabänderlich wie eine nicht eben geringe Kraftstoffmenge, die jeder Hochleistung zugestanden werden muß. Hierin allerdings bereitet uns der SM 51 eine überaus angenehme Überraschung mit Verbräuchen, die klar unter 125-ccm-Werten liegen!

Um mit dem Vollgasappetit zu beginnen, der bei den allermeisten Zweitakttern ja ein bitterer Tropfen ist, wurden bei Vollgasfahrt auf der ebenen Autobahn und bei Windstille 3,75 Liter auf 100 km gemessen, und um sofort den Kontrapunkt zu nennen, kommen bei konstant 40 km/h wiederum auf ebener Autobahn und bei Windstille nicht mehr als genau 1,5 Liter auf 100 km heraus. Bei konstant 60 km/h und den gleichen Straßen- und Wetterverhältnissen sind es dann 2,7 Liter auf 100 km. Für alle, die geneigt sind, diesen Zahlen mehr theoretischen als praktischen Wert zuzumessen: Ich respektiere jede fremde Verbrauchsmessung, aber publiziere grundsätzlich die eigene. Diesmal möchte ich jedoch auf den unglaublich niedrigen Verbrauch Heinz Hammeyers während der „selbstgestrickten Alpenfahrt“ deuten (Heft 2 v. Januar 1951, Seite 35, mittlere Spalte, 2,75 Liter/100 km) und hinzufügen, daß der SM 51 so wie ich das selbst ausschließlich zu tun pflege, ausgesprochen sportlich gefahren werden kann, ohne sich für seine Motorgröße als lästiger Spritfresser aufzuspielen!

Nach landläufigen Begriffen gehören zur sportlichen Fahrweise 18 PS und 120 km/h Spitze. Aber wo steht denn geschrieben, daß bei bewußtem Verzicht auf hohe Endgeschwindigkeit und all den schätzbaren Eigenschaften eines großvolumigen Motors sportliche Fahrweise in engeren Grenzen nicht auch mit 6,5 PS und bei nur 80 km/h Spitze zu haben sind? Wenn ein 147-ccm-

Motor das Temperament des neuen Sachs SM 51 hat und wenn eine äußerst glücklich gewählte Stufung den gegebenen Geschwindigkeitsbereich so geschickt unterteilt, wie dies beim Vierganggetriebe des SM 51 der Fall ist. Und wenn weiter das Gesamtgewicht der kompletten Maschine wie bei unserer geprüften Expreß nicht mehr als 94 kg beträgt. Daraus resultiert ein Leistungsgewicht von 14,4 kg/PS, also ein Wert, der sich bei deutschen Motorrädern oft wiederholt und von einem gesunden Verhältnis zwischen Motorleistung und Gesamtgewicht spricht. Das Federungsproblem ist wie bei allen anderen Leichtgewichtern so auch hier bei dem ungünstigen Verhältnis von ungefederten zu gefederten Massen nicht leicht zu lösen und es kommt noch hinzu, daß sich zwei verschiedene Federungen, die Jurisch-Hinterradfederung und die Teleskopgabel der Firma G. F. Grotz, Bissingen, Enz, miteinander zu vertragen haben. Dazu beide ungedämpft, natürlich aber von verschiedener Schwingungszahl, und um das Maß der nicht gerade idealen Faktoren voll zu machen, ein verhältnismäßig kurzer Radstand von 1265 mm. Was zu einer Sitzposition führt, die mit eher kleiner Sattelhöhe und großer Lenkerhöhe, aber genau unter der Sattelnase korrekt liegenden Rasten mittelgroße bis große Leute zu aufrechter Haltung bestimmt. Von der Radfederung angefangen bis zum sparsam bemessenen Abstand Sattelkante — Lenker eine Sammlung von Grenzpunkten, geeignet, die Götter zu versuchen. Wir haben es hier jedoch mit einem Modell zu tun, dessen gewinnendes Äußere durchaus in Einklang steht mit seinen Fahreigenschaften. Die bildschöne Maschine mit dem international konkurrenzfähigen Finish belehrt und überzeugt nach

kurzem Gebrauch, daß sie nicht nur zu den Handlichsten zählt, sondern auf der Straße wie im Gelände überaus wendig ist und darüber hinaus jeder Prüfung der Fahreigenschaften mit Erfolg standhält. Die Lenkung ist ausgesprochen leichtgängig, daher auch die Wendigkeit in Stadtverkehr und Gelände. Die Geradausführung ist so sicher, daß ein Lenkungsdämpfer nie gefragt ist. In den Kurven wird nicht so sehr gelegt als gelenkt, die Rutschsicherheit auf nassen Straßen ist frappierend. Langbeinige Leute werden sehr zu ihrem Vorteil die Sattelkante, d. h. den unteren Befestigungspunkt der Sattelfedern durch zwei einfache Band-eisenzwischenstücke um etwa 20 mm anheben, und weiter besteht die Möglichkeit, den Lenker mit wenigen Handgriffen vor den Steuerkopf zu legen. Im Gelände freut die große Bodenfreiheit und eine Telegabel, deren reicher Gesamtfederweg von 123 mm mit Stock und Stein fertig wird. Auf guter Straße mit nur geringen Unebenheiten ist es die Jurisch-Hinterradfederung, die das Hinterrad leichter spielen läßt, als das beim Vorderrad der Fall ist. Über Schlaglochserien, wo mit nur vereinzelt Ausnahmen alles Zweirädrige zum Hoppeln neigt, wäre mit einer noch wirksameren als der Eigendämpfung der Telegabel eine noch bessere Federungsruhe zu erzielen, die sich bei diesem Expreß-Modell am deutlichsten zeigt, wenn das Hinterrad sozusagen belastet ist. Grund: Hier ist die Federerkennung zweckmäßig für Sozusbelastung ausgelegt. Als Sattel hat man keinen Freischwinger gewählt, sondern es auf einfachste und auch wirkungsvollste Art mittels senkrechter Tonnenfedern verstanden, jedem Aufschaukeln der Hinterradpartie auf welliger Straße zu begegnen. Auch ein Versuch mit etwas leichteren Hauptfedern in der Hinterradfederung konnte ein Aufschaukeln der kurzen Maschine nicht herbeiführen, dafür aber geschah es dann, daß die Hinterradfederung unter plötzlichen Stößen bis zu ihren Anschlägen beansprucht wurde.

An sich ein Solofahrzeug (mit fahrgestellwie motormäßig guter Eignung als Sozibusfahrzeug) dessen Motor präzise wie die Fertigung bei Fichtel und Sachs in Schweinfurt läuft. Oft schaltet man aus purer Freude an der vorzüglichen Schaltung. Oft läßt man diesen SM 51 hochdrehen ohne jeden zwingenden Grund, nur um sich an seiner kernigen Sprache zu weiden. Und zu aller Freude an einem prächtigen Triebwerk gesellt sich ein Fahrgestell, das nicht nur befördert, sondern mit dem man gerne spielt wie mit einem wendigen Roller, und alles in allem wird einem so eine Expreß KH 150 S zum guten Kameraden, auf den man mit jedem gefahrenen Kilometer stolzer wird und der schon eine „gehörige Portion der eigenen Seele“ verdient. J. F. D.

Der Tipper des neuen, glattflächigen Sachs-Vergasers ist unbedingt als sensationell zu bezeichnen, es gibt keine nassen Hand-schuhfinger mehr! Kolbenschieber-Vergaser mit 20 mm Durchgang und großem Naßluftfilter, Startblende. Die Hauptdüse 68 gibt eher knappe als reichliche Einstellung, siehe hellbraunes Kerzenbild. Frühzündung ca. 5 mm v. o. T. Drei-Scheiben-Korklamellenkupplung trennt einwandfrei und faßt weich und progressiv. Zwischen vorderem Rahmenrohr und Zylinder vereint ein Stecker alle Kabelanschlüsse. Und: Leerlaufschaltung durch kleinen Hebel vom Lenker aus — patente Sache!

