

MOTORRAD

Extrablatt **Achtziger**

Ganz schlicht Chopper nennt sich ein 80er-Modell aus der neuen KTM-Leichtkraftrad-Palette, das vor der Schule, der Disco oder der Eisdielen allemal für eine große Show gut ist.

Denn am KTM Chopper sorgt eine Fülle von auffälligen Details für Aufmerksamkeit: Die stark abgestufte Sitzbank mit dem kleinen Höcker hinter dem Soziusitz, der extrem hochgezogene Lenker mit der Querstrebe und eine Menge glitzernder Chromteile machen dem Begriff Chopper alle Ehre. Doch nicht genug. Weitere arttypische Einzelheiten sind der 3,25 Zoll breite Hinterradreifen, die lange Teleskopgabel mit den außenliegenden, zusätzlichen Federn und die Metallic-Lackierung von Tank und Seitendeckeln inklusive dekorativ aufgeklebter Zierstreifen und Glitzersternchen.

Was den Wunsch künftiger Leichtkraftrad-Kunden nach einem Show-Mobil angeht, so haben die KTM-Stylisten zweifellos ins Schwarze getroffen. Optimistisch geben sich auch die KTM-Händler ob der Absatzchance ihres Mini-Choppers. „Über 500 Bestellungen für diesen Typ liegen bereits vor“, vermeldet Vertriebsleiter Helmut Vogl von der deutschen Niederlassung in Simbach am Inn.

Ein Verkaufsargument für den Chopper durften die Qualitäten des 80 cm³-Motors sein. Wie die Nürnberger Hercules-Werke verbauen auch die KTM-Österreicher das wassergekühlte 80 cm³-Aggregat von Sachs.

Einziger Unterschied: Wäh-

Test KTM Chopper

Show-Mo

**Die auffälligste Art,
Leichtkraftrad zu fah-
ren, bietet KTM mit dem
neuen Chopper.**





Fotos: Schwab



Ganz auf Show getrimmt ist die Optik der KTM Chopper: Viel Chrom und Glitzer sorgen für Blickfang

KTM Chopper: Technische Daten und Meßwerte

Motor

Wassergekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert. Bohrung x Hub 46 mm x 48 mm, Hubraum 79,8 cm³, Verdichtung 10; Leistung 6,3 kW (8,5 PS) bei 6000/min, max. Drehmoment 10 Nm (1,02 mkp) bei 6000/min. Ein Bing-Vergaser, 20 mm ϕ . Fußgeschaltetes Fünfganggetriebe, Gangstufen: 4,6/2,73/1,85/1,39/1,154; Primär-/Sekundärübersetzung 2,68/2,72.

Fahrwerk

Profiltröhrrahmen mit zwei angeschraubten Unterzügen. Hydraulisch gedämpfte Paioli-Teleskopgabel, Federweg 100 mm, Standrohrdurchmesser 30 mm. Hydraulisch gedämpfte Sebac-Federbeine, dreifach vorspannbar, Federweg 90 mm. Radstand 1260 mm, Lenkkopfwinkel 59,5 Grad, Nachlauf 117 mm. Vorn und hinten Simplex-Trommelbremsen, 120 mm ϕ . Bereifung vorn, 2,50 x 19, hinten 3,25 x 16.

Abmessungen/Gewichte

Länge 2010 mm, Sitzhöhe Fahrer 730 mm, Beifahrer 820 mm, Lenkerbreite 700 mm. Leergewicht 105 kg, zulässiges Gesamtgewicht 280 kg. Tankinhalt 9,5 Liter, davon 1,5 Liter Reserve.

Beschleunigung

Werte für zwei Personen in Klammern

0—30 km/h . . .	2,4 (3,2) s
0—40 km/h . . .	3,9 (5,5) s
0—50 km/h . . .	5,7 (8,7) s
0—60 km/h . . .	8,4 (13,2) s
0—70 km/h . . .	12,4 (24,0) s
0—80 km/h . . .	19,4 (—) s
0—400 m	23,1 (26,7) s

Durchzugsvermögen

im 4./5. Gang, in Sekunden,	
40—50 km/h	3,3(6,0)/6,0(16,2)
50—60 km/h	2,5(5,0)/5,8(18,8)
60—70 km/h	(—)/4,2(—)

Höchstgeschwindigkeit

Zwei Personen . . .	77,2 km/h
bei Drehzahl 6080	
solo sitzend . . .	84,5 km/h
bei Drehzahl 6650	
(Temperatur —6 Grad, kein Wind)	

Tachometerabweichung

Anzeige/effektiv	
50/80	44/74 km/h

Nahfeldgeräuschmessung

94 dB(A)

Kupplungshandkraft

70 Newton

Verbrauch: 3,8 Liter/100km

Preis: 3890 Mark

Importeur: Deutsche KTM-Vertriebs-KG, Lagerhausstr. 7, 8346 Simbach/Inn.

rend Hercules den Sachsmotor völlig schwarz lackiert bestellt, ordert KTM das Triebwerk mit hellen äußeren Gehäusedeckeln.

Zwei bis drei Tritte sind nötig, um den kalten Motor anzukurbeln. Nach ein paar Sekunden kann der Choke am 20 Millimeter-Bing-Vergaser bereits wieder geöffnet werden, die Warmlaufphase ist kurz. Auf den ersten paar hundert Metern bläst noch blauer Dunst aus dem hochgezogenen Schalldämpfer, bis der Zweitaktmotor seine Betriebstemperatur erreicht hat.

Die Sitzposition auf dem KTM Chopper ist betont aufrecht. Ist der Hochlenker als Verlängerung der Gabel justiert, also weit zum Fahrer hin geneigt, sitzen größere Fahrer zwar choppertypischer, auf die Dauer aber unbequem. Mit nach vorn gedrehtem Lenker fährt es sich gemütlicher.

Die Sitzhöhe des Fahrers mißt nur 73 Zentimeter; höher thront der Sozius. Die Polsterung der ausreichend dimensionierten Stufensitzbank ist hart, aber bequem. Die Position der beiden Fußrastenpaare erlaubt vorn wie hinten entspannte Beinhaltung.

Vor allzu forschem Anfahren sollten sich Chopper-Besitzer hüten. Strebt das Vorderrad im Solobetrieb beim Einkuppeln bei Drehzahlen über 5000/min im ersten Gang vehement gen Himmel, so wird dieser Effekt durch zusätzlichen Ballast auf dem Soziussitz noch verstärkt.

Vibrationen sind über den ganzen Drehzahlbereich hinweg spürbar. Bei 3000/min regen die Frequenzen kurz die außenliegenden Zierfedern (die eigentliche Federung übernehmen lange Schraubenfedern in den Gabelstandrohren) der Telegabel an, so daß sie gegen die

MOTORRAD

Extrablatt Achtziger

Test KTM Chopper

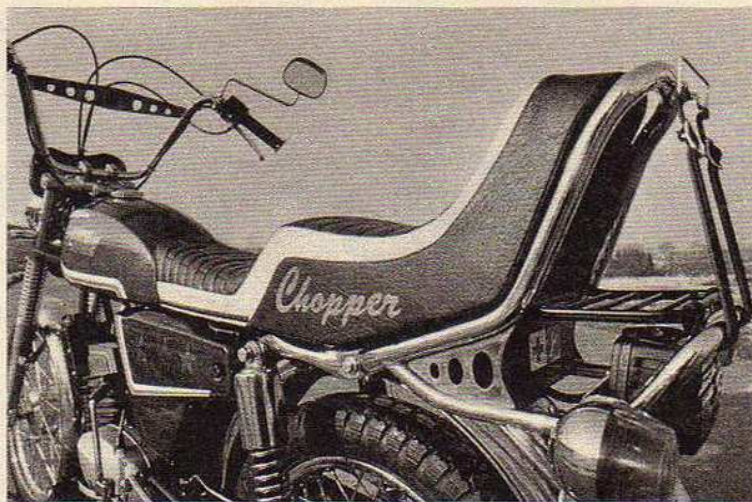
Standrohre schlagen. Unangenehm für den Fahrer wird's erst bei Höchstgeschwindigkeit: Dann kribbelt es widerlich im Sitzfleisch.

Der Geradeauslauf der KTM ist tadellos, auch im spitzen Winkel überfahrene Längsrillen rufen keine Unruhe im Fahrwerk hervor. Flotte Kurvenfahrt bedarf wegen des hohen Lenkers einiger Gewöhnung, und selbst dann wird der Chopper-Fahrer nie so schnell um enge Ecken flitzen wie etwa sein Kollege auf einem normalen Leichtkraftrad. Besonders mit zwei Personen beladen will der Chopper behutsam in Schräglage gebracht werden, weil sonst das wenig belastete Vorderrad gelegentlich zum Wegschmieren neigt.

Ein weit wichtigerer Grund für gemäßigte Chopper-Gangart ist die Bremsanlage der Maschine. Vorn wie hinten verzögert je eine Simplex-Trommelbremse (Bremsstrommeldurchmesser 130 Millimeter) im glitzernen Drahtspeichenrad.

Die Vorderradbremse zeigt bei kräftigem Zupacken ausreichende Wirkung, verlangt dabei aber immer nach Unterstützung durch die hintere Bremse, sollen ordentliche Verzögerungswerte erreicht werden. Schon nach drei bis vier harten Bremsmanövern läßt die vordere Bremse wegen Erwärmung nach (Fading heißt der Fachausdruck dafür), der Handhebel läßt sich bis an den Gasgriff ziehen.

KTM Chopper-Fahrer müssen daher, speziell auf Gefällstrecken, viel früher



Chopper-Heck mit Gepäckträger, darunter das Werkzeug

bremsen. Lob verdient hierbei die Teleskopgabel, die in zwei kräftigen Gabelbrücken geführt wird. Selbst bei brutalen Bremsmanövern bleibt der Chopper sauber in der Spur.

Je nach Lenkerjustierung und Fahrergröße können Sichtprobleme auf die Instrumente auftreten. Im ungünstigsten Fall verdeckt die breite Lenker-Querstrebe fast die Hälfte der Zifferblät-

ter von Tacho und Drehzahlmesser.

Nachts reicht die Lichtausbeute des Scheinwerfers gerade noch aus. Die Streubreite des Scheinwerfers könnte größer, die Glühlampe stärker sein. Unverständlich ist, warum KTM nur eine schwächliche Zwölf-Volt-35/35 Watt-Lampe einbaut, deren Ersatz bei Defekt zudem noch schwierig ist: Solche Lampen werden kaum

noch an Tankstellen geführt. Besser wäre H4-Licht, zumal die Lichtmaschine genügend Leistung liefert.

Nicht zu kritisieren ist die Hupe, die deutlich hörbare Signale von sich gibt. Nur ihre Betätigung ist, wie auch die der Blinker, gewöhnungsbedürftig, da Hupenknopf und Blinkerschalter am rechten Lenkerende neben dem Gasgriff sitzen. Gas geben und dabei hupen oder blinken ist fast unmöglich.

Die Ausstattung des Choppers kann zufriedenstellen. Zwar fehlt ein abschließbarer Tankdeckel, aber ein Helmschloß für zwei Helme und ein abschließbares Werkzeugfach (das einen kleinen Erste-Hilfe-Set enthält) unter dem hinteren Sitzbankteil sind hervorzuheben. Der kleine Gepäckträger genügt für die wichtigsten Utensilien. Mehr Gepäck führen Chopper-Fahrer ohnehin selten mit sich.

Frank-Albert Jllg

Vorstellung Hercules Ultra 80 Chopper

Veredelt

Konkurrenz zum KTM Chopper erwächst in Nürnberg. Hercules hat den Ultra 80 Chopper überarbeitet.

Die Attraktion war in letzter Minute fertig geworden: Auf dem IFMA-Stand 1980 präsentierten die Nürnberger Hercules-Werke eine Chopper-Version des Leichtkraftrads Ultra 80. Doch der Ultra-Chopper von damals war nicht „der Weisheit letzter Schluß“, so Produkt-Manager Bruno Niehl.

So präsentiert sich der neue Ultra 80 Chopper mit einer neuen Stufensitzbank. Eine ausgeprägte Muldenform

läßt für den Sitzkomfort nichts zu wünschen übrig. Neu geformt ist auch der Gepäckträger.

Der 3.00 x 17-Hinterradreifen soll später einmal gegen einen breiteren Pneu ausgetauscht werden, sobald europäische Reifenfirmen (im

Gespräch ist Michelin) entsprechende Dimensionen liefern können. Der Preis für die Hercules Ultra 80 Chopper wird rund 100 Mark über dem der Ultra 80 liegen, also bei etwa 4450 Mark. Im Mai, so hofft Hercules, können die ersten Exemplare ausgeliefert werden. -fal-



Mit neuer Sitzbank: Hercules Ultra 80 Chopper

Foto: Jllg