

SUPER-BORA



Hallo Motocross-Leser! Eine neue Rubrik wird ins Leben gerufen: Fahrberichte von Werksmaschinen aus dem Motocross- und Enduro-Bereich. Wir wollen euch in jeder Ausgabe einen Spezialapparat vorstellen. Einmal, um euch den Mund wässrig zu machen, zum anderen, um zu zeigen, daß auch in den Sportabteilungen der Werke nur mit Wasser gekocht wird. Wie nun so ein Arbeitsplatz, der mehr oder weniger hoch bezahlten Diefenbach's, Gruhler's oder Kreutz's aussieht, dürfte wohl nicht nur auf das Interesse von uns Testern stoßen.

Der Anfang dieser neuen Reihe, macht eine Hornisse

aus dem Enduro-Sport, die 80er KTM von Bernhard Brinkmann. Hierbei handelt es sich wirklich um einen reinrassigen Prototyp. Ganze drei Exemplare dieser Maschine wurden bisher angefertigt, wobei das Einsatzgerät von B. Brinkmann sich von den beiden anderen noch durch ein klauengeschaltetes 7-Gang-Getriebe unterscheidet. Die Trainingsmaschine und das Moped des zweiten Fahrers im Team, dem letztjährigen OMK-Pokal Sieger Holger Herbertz müssen dagegen noch mit Sachs üblichem Ziehkeilgetriebe auskommen, das aber ausgezeichnet funktioniert.

Gebaut und konstruiert wurden diese drei Raritäten nicht etwa im KTM-Werk in Mattighofen, sondern bei einem ech-

ten Experten in Sachen klein-volumiger Gelände-Maschinen, nämlich bei Heinz Brinkmann. Der mehrfache Deutsche-, Europa- und Weltmeister (Trophy-Sieg) im Sattel einer kleinen Geländemaschine stellt schon seit einigen Jahren seine immense Erfahrung, auch im Bau von Motorrädern, dem KTM-Werk zur Verfügung.

So wird der Rahmen nicht etwa stur am Reißbrett konstruiert, sondern nach Erfahrungswerten zurechtgebogen. Danach geht Bruder Bernhard auf die Teststrecke, bis der ganze Apparat nach seinem Geschmack funktioniert. Und er hat einen guten Geschmack.

Auffallend ist die Ähnlichkeit dieser Maschine, an der übrigens über vier Monate lang nahezu täglich gebaut wurde, mit der 250er KTM Pro-Lever neuester Ausgabe.

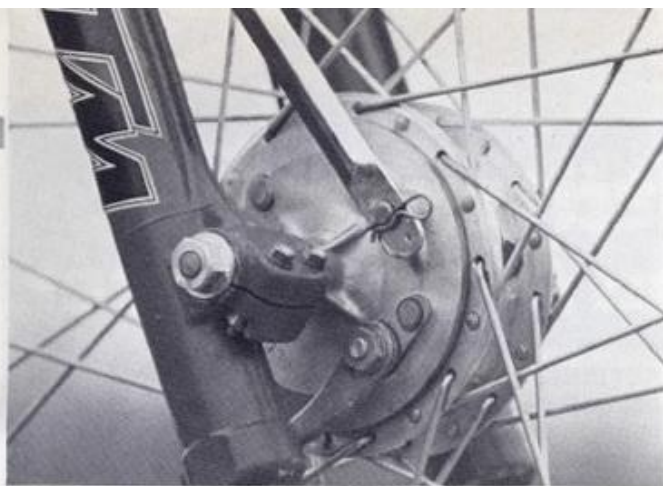
Erbauer Heinz Brinkmann daraufhin angesprochen: »Nun, wir verwenden natürlich soviele Serienteile wie möglich, da dies Kosten und Ersatzteilprobleme reduziert.«

Tank, Sitzbank und die komplette Schwinge mit Hebelmechanismus und White Power-Dämpfer sind von den 250er. Das Antriebsaggregat wird fix und fertig samt Auspuff von Sachs angeliefert, die mit diesem luftgekühlten Super Achtziger auf dem Prüfstand bereits 22,5 PS erreichten. Als Vergaser wird ein 32er Bing mit Power-Jet eingesetzt.

Weitere auffallende Details sind die Le Lieu Bremse im Vorderrad, sowie Kurzhebe- und Gasdrehgriff von Magura die alle mit einer noch nie erlebten Leichtigkeit funktionieren... So kann die Kupplung problemlos mit einem (!) Finger gezogen werden.

Aber ebenso gehört ein großer Mittelständer sowie alles auf das gleiche Maß gebrachten Achsmuttern (zur Reduzierung des Werkzeugs in der Werkzeugtasche) zu einem echten Geländemotorrad.

Doch jetzt will ich das Federgewicht (82 kg) endlich fahren. Vergaser reichlich fluten, ein lascher, vorsichtiger Trit auf den Aluminium-Kickstar



**Oben: Le Lieu-Bremse im Vorderrad
Mitte: Saubere Kettenführung und stabile Schwinge
Unten: White Power-Dämpfer im Heck**

ter, schon tuckert das Motorchen los.

Beim Aufsteigen kommt man sich nach 4 Tagen 500er Test wie auf einem Mini-Bike vor, aber alles paßt haargenau,

obwohl Bernhard etwas kleiner ist. Die Gabel (270 mm Federweg) und das Heck (300 mm) tauchen tief ein. Viel zu weich. Aber halt! Ich bringe ja 20 kg mehr auf die Wagge, als der eigentliche Pilot.

Das Losfahren bereitet einige Probleme: Viel Gas, sanft die Kupplung kommen lassen und sofort danach hochschalten, denn der erste Gang ist etwas kurz. Danach beginnt ein Tanz auf einem schmalen Drehzahlband. Hat man jedoch den richtigen Dreh gefunden, geht's enorm voran. Frei nach dem Motto: Was unter mir ist geht mich nichts an, kann das Leichtgewicht hingeworfen werden, wohin man will. Vor allem das Heck mit dem vom White Power Spezialisten Werner Schütz eingestellten Federbein schluckt einfach alles. Lediglich bei Full-speed-bergab-Sprüngen schlug es leicht durch, ein Tribut an das Fahrerübergewicht.

In Kurven und Kehren läßt sich die KTM soweit herunterwinkeln, daß regelmäßig die Fußrasten einklappen.

Ist jedoch in einem überhöhten Anlieger nicht der richtige Gang drin, hat man das Gefühl mitten in der Kurve umzukippen.

Auch beim Springen muß unbedingt daran gedacht werden, in der Luft herunterzuschalten, sonst sackt nach der Landung die Leistung in den Keller.

Der Traum schlechthin ist die kleine KTM in schnellen

Geländeetappen, speziell in Spurrillen aller Art. So locker ging noch keine Maschine da durch.

Bei vollem Tempo kann man sich in Ruhe die Landschaft anschauen, ohne sich im geringsten Gedanken über die Unebenheiten des Bodens zu machen.

Das »Moped« macht das schon. Kommt jedoch eine Auffahrt, ist höchste Konzentration geboten.

Der falsche Gang oder ein Fehler beim Runterschalten, schon ist ein zweiter Anlauf fällig, denn der Motor ist zugunsten hoher Spitzenleistung von unten heraus sehr schwach.

Daß die KTM aber wirklich eine optimale Maschine ist, beweist nicht zuletzt ein knapper zweiter Platz Bernhards zum Auftakt der Deutschen Enduro-Meisterschaft hinter Arnulf Teichert. Und auch Platz vier von Holger Herbertz untermauert die Leistung des Prototyps. Und wie soll es weitergehen?

Nun an dieser Super Bora werden auch Teile des KTM-Leichtkraftrades Bora 80 verwendet und Erfahrungen mit dieser Maschine könnten mit Hilfe von KTM-Technologie zu einem neuen Enduro Leichtkraftrad anläßlich der IFMA 82 führen.

Nicht nur die Technik, sondern auch der begeisternde optische Eindruck wären es wert, einer breiten Masse zugänglich gemacht zu werden.

Technische Daten KTM Bora 80

PS	22,5	
Hubraum	79 ccm	
Gewicht	82 kg (mit Werkzeug)	
Federweg	270 mm vorne	
	300 mm hinten	
Gabel	35er Marzocchi, 10er Öl	
Heck	WP-Federbein	
Reifen	3.00-21	} Metzeler
	100/90-18	
Getriebe	klauengeschaltet	
	7 (?) Gang	