

MOTO SPORT SCHWEIZ

Preis Fr. 2.—

49

15. Dezember 1981

Wöchentliches
Schweizer Motorradmagazin



Grosser Trial-Vergleichstest
Möller kuriert MBA



Kurt Liechti auf der CCM und im Hintergrund Hansulrich Schüpbach auf der Fantic

7 Trial-Maschinen im Vergleich

Immer kräftiger, immer wendiger!

Es ist das Verdienst des initiativen SAM-Trialfahrers und Trialmotorradhändlers Bruno Hollenstein, dass MOTO SPORT SCHWEIZ Gelegenheit erhielt, 7 verschiedene Trialmaschinen von 5 Marken am gleichen Tag zu fahren und zu vergleichen. Unter der Mitwirkung der aktiven Trialisten Joe Haldi, Kurt Liechti und Hansulrich Schüpbach testete MOTO SPORT SCHWEIZ Trialredaktor und langjähriger Trial-Aktiver Max Bürki diese 7 Maschinen in der Kiesgrube Herbag zwischen Gossau und Flawil.

Das Konzept

Auch für Trialmaschinen gilt dasselbe wie für Crossmaschinen: Das endgültige Urteil über die Tauglichkeit eines Sportinstrumentes ergibt sich nur aus dem Wettkampf! Und dieses Verdikt fiel 1981 ganz klar zugunsten der italienischen Marke SWM aus, welche die Weltmeisterschaft und auch die ersten drei Ränge der Schweizer Meisterschaft gewann. Trotzdem glauben wir, dass die 4 aktiven Trialfahrer Bürki, Haldi, Liechti und Schüpbach doch zu einigen gültigen Aussagen über die 7 folgenden Modelle gelangten: Buftaco T 350, CCM Armstrong CMT 310, Fantic 200, Fantic 240, Italjet 350 T, Montesa Cota 200, Montesa Cota 349.

Nicht anwesend waren die Marken SWM (neue Modelle noch nicht da), Yamaha (infolge eines Missverständnisses war die neue Yamaha Majesty nur am Samstag in der Ostschweiz), Derbi (befindet sich erst im Versuchsstadium), Ossa und Aprilia. Wenn wir auch das Nicht-Vorhandensein dieser Marken bedauerten – besonders die neue Yamaha Majesty und die neue Aprilia, welche im Wallis ganz grossen Anklang

finden soll, vermissen wir ausserordentlich – so wird sich doch in späteren Ausgaben vom MSS Gelegenheit bieten, diese Maschinen unseren Lesern näherzubringen.

Um nicht ellenlange Sermone abhalten und immer wieder das gleiche schreiben zu müssen, gingen wir davon aus, dass die heutigen Trialmaschinen hochspezialisierte Geräte sind, die speziell für den Trialsport gebaut wurden und die, ganz egal welcher Marke, für diesen Einsatz optimal ausgerüstet und geeignet sind. Es ging uns also nicht darum, Selbstverständliches wiederzukäuen, sondern darum, alles herauszuschälen, was auffiel. Vier Fahrer hatten Gelegenheit, sich auf einer Maschine ihrer Wahl im vorhandenen Gelände, in dem einzelne verschiedenartige Sektionen abgesteckt wurden, etwas warmzufahren und dann gings los: Jeder fuhr jede Maschine und kam sofort nach seinem Einsatz zum Büro, das Peter Althaus auf der eiskalten windigen Haube eines Opel Rekord eingerichtet hatte – und erzählte brühwarm, was ihm an dieser Maschine besonders aufgefallen war.

Überraschende Ergebnisse

Das Ergebnis dieses Vorgehens war manchmal überraschend, ja sogar verblüffend und manchmal auch scheinbar unerklärlich. Eines zeigte sich deutlich: Es gibt Sachen an einer Maschine, die ganz einfach so sind und nicht anders, die entweder positiv oder negativ empfunden werden, ganz gleich wer drauf sitzt, Tatsachen, die sich ganz objektiv als solche feststellen lassen. Daneben aber gibt es Punkte, die sehr stark davon abhängig sind, wer die Maschine fährt, Punkte, die für den einen als entscheidenden Nachteil gelten, die für den andern aber entweder überhaupt nicht ins Gewicht fallen oder sich sogar ins Positive verwandeln. Wenn zum Beispiel alle vier Testfahrer bei einer Maschine bemängeln, dass die Ausbuchtungen der Tank-Sitzkombination beim oberen Federbein-Ansatzpunkt beim Stehen auf der Maschine störend in die Kniekehlen drücken, dann ist das so. Dies bedeutet nun aber keineswegs, dass sich ein Fahrer nicht innerhalb einer ganz kurzen Zeit an diese Ausbuchtungen gewöhnen kann! Schon schwieriger wird es dann bei der Beurteilung der Federungseigenschaften. So kommen zum Beispiel

Joe Haldi und Max Bürki bei der Fantic 240 auf scheinbar widersprechende Aussagen. Es kommt einfach darauf an, wo genau sich nun der Fahrer auf das Arbeiten der Hinterradfederung konzentriert hat; denn es ist selbstverständlich, dass man nicht zu jedem Zeitpunkt einer Testfahrt alle Punkte einer Maschine unter Kontrolle hat. Der eine richtet vielleicht sein Augenmerk auf die Hinterradfederung beim Passieren einer kurzen Wellenpartie, der andere beim Herunterspringen von einem Steinbrocken.

In der Folge möchten wir Ihnen also nun die einzelnen Modelle in Bild und Wort vorstellen, wobei wir die Originalkommentare der vier Fahrer zu den entsprechenden Modellen möglichst unverfälscht weitergeben, ohne dass wir gross daran herumdeuteln. Sie als Leser können sich aufgrund dieser Originalaussagen selbst ein Bild machen.

Präsenz

Vorher müssen wir allerdings noch auf etwas zu sprechen kommen, das in dieser Ostschweizer Kiesgrube ganz deutlich zutage trat: Die Präsenz der Vertreter der verschiedenen Marken und auch die Präparation der einzelnen Modelle. Ganz besonders positiv aufgefallen sind hier Fantic und CCM Armstrong. Die beiden Modelle von Fantic waren wirklich optimal präpariert, geschmiert, eingestellt, "sauber geputzt und dargetan". Dagegen CCM, wo Importeur Ernst Häusler selbst sofort Hand anlegte, wenn es auch nur am geringsten fehlte.

Dem aufmerksamen Beobachter, sei er nun Journalist oder Trial-Aktiver, musste dies auffallen. Und wenn zum Beispiel die grüne Italjet an jenem Sonntag im Urteil der Fahrer schlechter abschnitt als bei unserem Test (MSS Nr. 43/81), so ist dies ganz eindeutig der fehlenden Betreuung zuzuschreiben. Gar nicht zu reden von der Montesa Cota 349, welche sich ganz und gar unvorteilhaft präsentierte, und so schlecht abschnitt, dass wir bei der Beurteilung nicht auf die vorhandene Maschine, sondern auf die individuellen Maschi-



nen von Max Bürki, Kurt Liechti und Hans Ulrich Schüpbach abstellten. Diese drei fahren in ihrem aktiven Einsatz alle die Cota 349 und sind zufrieden damit.

Bultaco T 350

Bürki: "Die Bultaco war von jeher eine Maschine, die mir nicht besonders lag. Dies soll keineswegs ein Werturteil sein, sondern ist eine rein persönliche, subjektive Ansicht. Objektiv ist zu dieser Maschine zu sagen, dass die Kupplung nicht ganz trennt. Bei einer Steinsektion ist mir ein paar Mal an der gleichen Stelle der Gang herausgefallen, und im Vergleich zu andern Maschinen hat die Bultaco zu wenig Bodenfreiheit."

Haldi: "Bullig, wie immer! Eine typische Bultaco. Federung, Fahrwerk und Motor sind positiv. Alles was sonst dranhängt, ist sosolala."

Schalthebel und Kickstarter sind Schlägen ausgesetzt, das Hebelzeug geht hart. "Ganz verreckt" ist der Motor, der kommt immer wieder, der verzeiht alles. Das Hinterrad ist immer am Boden, auch über Wellen."

Liechti: "Der Motor hat einen ruhigen, runden Lauf. Er kommt ganz schön von tief unten bis ziemlich weit hinauf und setzt fein und ganz schön ein. Der zweite Gang ist ideal, aber die Schalterei ist hart."

Schüpbach: "Der Motor ist ganz schön. Man kann ihn zusammenfallen lassen und er kommt auch im Drei ganz von unten. Die Maschine ist spurtreu und hat eine gute Federung. In der Steinsektion beim Aufstieg auf eine Platte ist mir dreimal hintereinander der erste Gang herausgefallen. Die Schaltung ist nicht optimal, der Hebel ist etwas unter dem Fieker versteckt."

CCM Armstrong CMT 310

Bürki: "Der Motor ist einwandfrei, ich weiss nicht, was besser daran sein könnte. Das Getriebe ist ziemlich kurz übersetzt, man kann im dritten Gang Sektionen fahren, wo die andern Maschinen den zweiten brauchen. Die Schaltung ist nicht optimal plaziert. Der Fussbremshebel ist zu weit aussen und links bin ich ab und zu vom Raster gerutscht. Im allgemeinen aber ein ganz erstaunlich handlicher Töff."

Haldi: "Der Motor ist ganz gut, ich finde ihn den besten 350er! Der hintere Teil der Maschine ist gut, vorne aber finde ich sie zu tief und zu schwer. Der Bremshebel ragt zu weit hinaus, beim Bergauffahren muss ich den rechten Fuss bewusst ausdrehen, sonst stehe ich voll auf dem Bremshebel."

Liechti: "Ein wahnsinnig starker Motor, im Drei kann man ihn ganz fallenlassen und er kommt willig und durchzugskräftig. Federung und Dämpfung ist gut, die Gabel dürfte eher ein bisschen härter eingestellt sein. Beeindruckt hat mich das Verhalten im losen Gestein. Negativ aufgefallen





Liechti: "Der Motor setzt etwas brutal ein, die Maschine ist rassistisch zu fahren, beinahe Motocross-ähnlich. Wenn die Leistung eingesetzt hat, dann "schreist" er. In den losen Steinen hat es mir das Hinterrad oft etwas verschlagen. Den Sitz finde ich hinten zu breit, wenn ich stehe, drückt es mir die Beine auseinander."

Schüpbach: "Die Motorcharakteristik ist ganz schön. Den Kicker betätigt man gegen vorne, das finde ich gut, denn so kommen einem Brems- oder Schalthebel und die Rasten nicht in den Weg. Die Federung ist etwas hart, die ganze Maschine ist leicht und handlich und sehr schön zum Schalten."

Italjet T 350

Bürki: "Die Hinterbremse zieht nicht und ist schlecht zugänglich. Wenn man das Gas zumacht, so bremst der Motor bei einer bestimmten Drehzahl relativ stark und rasch ab. Wenn man das Gas weit aufdreht, macht sich ein Loch bemerkbar. Positiv ist der steife Rahmen, die gute Federung, aber mit dem Motor scheint etwas nicht in Ordnung zu sein."

Haldi: "Positiv ist mir der kraftvolle Motor aufgefallen, der auch in den grossen Gängen super wegzieht. Sehrwahrscheinlich ist aber beim Vergaser der Dichtungsgummi der Leerlaufdüse kaputt. Deshalb stimmt die Motorcharakteristik "unten" nicht. Das Bremspedal ragt zu weit heraus. Wenn ich in einem Aufstieg das Gewicht

ist mir die Position des rechten Fusses. Man steht schlecht auf dem Fussraster, weil man vorne am Bremshebel und am Kicker, hinten an der Ständeschraube anstösst."

Schüpbach: "Der Motor zieht schön durch, mir passt aber die Charakteristik der Fantic besser. Schaltung und Kupplung sind gut, jedoch finde ich die Maschine, so wie sie jetzt ist, zu kurz übersetzt. Das Eins kann man kaum brauchen, man muss alles im Zwei und Drei fahren. Es könnte sein, dass auf langen Strecken die Vorwärtsneigung des Sattels unbequem wird."

Fantic 240

Bürki: "Mit dieser Maschine bin ich ganz gut zurechtgekommen. Sektionen, die ich vorher mit verschiedenen Maschinen nicht bewältigen konnte, gingen plötzlich mit Null. Die Hebel, alles geht ganz leicht. Der Motor ist einer der ganz wenigen Motoren, die ganz speziell für das Trial konzipiert wurde. Er ist schmal gebaut, die Schalthebelwelle liegt ganz hoch, der Kicker wird nach vorne betätigt. Der zweite Gang ist meiner Ansicht nach etwas lang. Die Hinterradfederung ist leicht ansprechend, aber sehr gut gedämpft und hat nie durchgeschlagen. Ein Nachteil: die Tank-Sitzkombination wirkt, wenn man in den Rasten steht, etwas breit."

Haldi: "Ich kann nur Gutes berichten. Das Fahrwerk ist stabil, der Motor für nur 240 ccm super, elastisch, kraftvoll, spritzig. Die Federung ist etwas hart, den zweiten Gang finde ich zu lang. Die Maschine hat einen Primärkicker und ist im ganzen gesehen sehr handlich und schmal gebaut."

Fantic 200

Bürki: "Sie ist klein, aber wie eine grosse zu fahren. Der Motor, mit nur 156 ccm der Hubraum kleinste, hat Dampf wie ein 250er. Besonders schön zu fahren ist die Maschine in engen Kehren. Bei der Fussbremsbetätigung kommt einem der Kicker in die Quere. Die Maschine hat keinen Primärkicker. Die Maschine ist vorne sehr leicht, führt aber gut, die Federung ist ausgezeichnet."

Haldi: "Dieses kleine Maschinchen finde ich super in jeder Beziehung. Der einzige Nachteil, den ich kenne, wenn man an einem "Stutz" hängenbleibt und die Maschine mit der Kupplung halten will, kann es sein, dass der Motor rückwärts anspringt."

Liechti: "Die Maschine ist spritzig, hat aber unten nur wenig Dampf. Trotzdem finde ich die Steigfähigkeit für nur 160 Kubikzentimeter sehr gut. Im losen Geröll und in engen Kurven greift das Hinterrad auch im ersten Gang sehr gut. Weniger überzeugend im Dreck: das vordere Rad hatte die Tendenz zu rutschen. Gut hat mir das Maschinchen in den Steinbrocken gefallen."

Schüpbach: "Das ganze Motorrad ist sauber geschaffen. Das Gehäuse ist schmal, das Getriebe ist schön zu schalten, die Kupplung geht sehr leicht, der Motor nimmt das Gas ganz schön an, schöner als die kleine Montesa. Nur die Federung finde ich etwas hart."

Zu den Bildern:

Links oben: Bultaco T 350

Links unten: CCM Armstrong CMT 310

Rechts oben: Fantic 200

Rechts unten: und Fantic 240





nach vorne nehme, drücke ich automatisch auf die Bremse. Das Gas geht hart. Die Gabel ist ausgezeichnet, dämpft sowohl beim Aus- wie beim Einfedern sehr gut und neigt nicht zum Hüpfen."

Liechti: "Der Motor ist stark, aber nicht speziell schön zum Dosieren. Im Dreck stösst das Vorderrad weg. In den grossen Steinen drückt das Hinterrad etwas weg. Probleme hatte ich mit dem rechten Fuss, wo der Bremshebel in Bezug auf Fussraster und Kicker nicht optimal platziert ist."

Schüpbach: "Positiv ist der Primärkickerstarter, die Federung ist jedoch hart, die Bremsen dünken mich nicht besonders gut. Ich trete statt auf das Bremspedal immer auf den Kicker. Vielleicht könnten hier andere Fussraster Abhilfe schaffen. Aufgefallen ist mir dass der Motor fast wie ein Viertakter bremsst, wenn man das Gas zumacht."

Montesa Cota 200

Bürki: "Handliches, kleines Maschinchen. Sehr schön in engen Kehren zu fahren. Positiv ist der Primärkickerstarter, negativ die Ausbuchtungen hinten am Sitz beim Federbeinansatz, die beim Stehen auf dem Motorrad genau in die Waden drücken"

Haldi: "Die Maschine ist leicht, handlich, wendig, sie fährt gut und ist sehr spurtreu. Die Schaltung ist unpräzise und klemmt, die Gänge fallen heraus. Die hintere Federung ist zu weich, sie schlägt durch. Wenn der Motor von den Drehzahlen fällt, kommt er nicht mehr. Negativ auch die Ausbuchtungen in der Kombination hinten beim Federbeinansatz."

Liechti: "Mit meinen 78 kg bin ich nicht für 200er gebaut. In engen Sektionen ist die Maschine handlich, im Steilaufstieg hatte ich allerdings Mühe. Wenn der Motor "zusammenfällt" bringt man ihn nicht mehr hoch. Sehr gut die Handlichkeit in den Steinen."

Schüpbach: "Vielleicht bin ich zu schwer für diese Maschine. Der Motor muss immer am Gas hängen, ja nicht zusammenfallen lassen, sonst geht nichts mehr. Mich stört die Sattelkombination; in den Kniekehlen steht sie heraus, dort wo die Federbeine durchgehen. Ansonsten ist die Maschine handlich und leicht und die Federung gut."

Montesa Cota 349

Diese Maschine war nicht im optimalen Zustand. Sie hatte bereits drei Monate lang im Einsatz gestanden und offenbar auch einige Schläge erwischt, die sich auf das Fahrverhalten auswirkten. Die Aussagen der drei Montesa-Fahrer Bürki, Schüpbach und Liechti beziehen sich deshalb nicht auf die vorhandene Maschine, sondern auf die Erfahrungen, welche sie mit ihren persönlichen Cotas gemacht haben.

Bürki: "Negativ ist, dass die Montesa immer noch keinen Primärkickerstarter hat. Die Rahmenstabilität ist nicht einsame Spitze, die Federbeine sind etwas hart. Bei laufendem Motor ist der



Leerlauf schwer zu finden. Die Nachteile werden jedoch durch den wundervollen Motor aufgewogen."

Liechti: "Das Fahrwerk ist nicht unbedingt optimal, aber in Sachen Elastizität und Spitze ist der Motor "z"Wunder"."

Schüpbach: "Ich finde das Fahrwerk gut, allerdings lasse ich nie die Original-Federbeine drin. Ich finde es auch schade, dass man nicht mehr den Plastiktank hat, sondern einen Tank aus sprödem Material das spaltet. Der Plastiktank war viel elastischer und hat Schläge und Stösse gut verkraftet. Die ausgezeichnete Motorcharakteristik ist der Grund, warum ich in diesem Jahr aktiv Montesa gefahren bin."

Zu den Bildern:

Links, von oben: Italjet T 350, Montesa Cota 200 und Montesa Cota 349



Peter Althaus



Peinlich genau nahmen wir es beim Wägen. Wir massen sogar exakt die Verteilung der Massen auf die Vorder- und Hinterpartie!

Technische Daten

	Bultaco Sherpa T 350	CCM	Fantic 200	Fantic 240	Italjet 350 T 1981	Montesa Cota 200 1981	Montesa Cota 349 1981
Arbeitsweise Motor	2-Takt	2-Takt	2-Takt	2-Takt	2-Takt	2-Takt	2-Takt
Bohrung mm	85	80	62	69	83,2	64	83,4
Hub mm	60	64	52	56,5	60	54	64
Hubraum ccm	340,4	320	157	211,3	326,2	173,7	349,6
Zündung		elektro- nisch	Bosch Elektronik		Motoplat	Motoplat	Motoplat
Vergasermarke	Bing	Amal	Dell'orto	Dell'orto	Dell'orto	Amal	Amal
Primärkickstarter	nein	ja	nein	ja	ja	ja	nein
Kette	5/8x1/4	5/8x1/4	1/2x5/16	5/8x1/4	5/8x1/4	1/2x5/16	5/8x1/4
Geschw. im 1. Gang bei 6000 U/min km/h			19	21	21	14,8	18,9
im 2. Gang			25	29	27	18,9	23,5
im 3. Gang			32	39	38	26,9	32,8
im 4. Gang			44	51	52	36,1	44,5
im 5. Gang			62	69	70	51,5	65,8
im 6. Gang			85	88	94	69,8	94,7
Gewicht total (von MSS am 8.11.81 gewogen) kg	90,8	89,3	88,2	89,0	98,9	84,9	91,5
Gewicht vorn kg	41,1	40,7	40,8	40,8	44,0	37,6	41,9
Gewicht hinten kg	49,7	48,6	48,9	48,2	54,9	47,3	49,6
Radstand mm	1313	1321	1340	1310	1310	1305	1325
Bodenfreiheit mm	343	340	360	340	330	325	335
Höhe Sitzbank mm	851	637	810	800	775	770	765
Federweg vorn mm	165		170	170	170	180	165
Federweg hinten mm	150		130	170	130	130	130
Gabelmarke	Betor	Marzocchi	Marzocchi	Marzocchi	Betor	Montesa	Montesa
Federbeinmarke	Betor	Betor	Marzocchi	Betor	Betor	Betor	Betor
Reifengrösse vorn	2.75-21	2.75-21	2.75-21	2.75-21	2.75-21	2.75-21	2.75-21
Reifengrösse hinten	4.00-18	4.00-18	4.00-18	4.00-18	4.00-18	4.00-18	4.00-18
Preis:	4650.-	5300.-	4150.-	4750.-	4900.-	3990.-	4750.-