

SWM TL 50

Ab in den Klettergarten



**In zwei Ausführungen gibt es
die 50er Trial-SWM:
Als echtes kleines Wettbewerbs-
Gerät und in gedrosselter
Ausführung als Mokick
für Fans mit ausgeprägter
Trial-Vorliebe**

Warum um alles in der Welt immer ein Mokick im Geländelook, mochten sich die Marketing-Leute bei SWM, dem italienischen Spezialisten für Off Road-Motorräder, gesagt haben. Warum nicht auch einmal so ein heißes Ding im Triallook? Trial, diese Kletterkunst mit diesen leichten und leisen Maschinen, die wie Gemen über Felsblöcke steigen und die steilsten Hänge nicht scheuen, die nur für den Fahrer allein und für keine Sozia taugen, die einfach auch auf eine ganz besondere Art extrem aussehen — das müßte doch wirken auf die Jungs, die scharf sind auf eine 50er!

Schräg von vorne blicke ich auf die gelbe Trial-Maschine, die in ihrem Äußeren dem gewohnten Bild eines Wettbewerbs-Geräts völlig entspricht. Was mir ins Auge springt, ist der auf den ersten Blick fehlende Rahmen: Kein Frontrrohr, kein Unterzug; der Motor mit dem Kurbelgehäuse-Schutz aus Leichtmetall ist voll sichtbar.

Erst auf den zweiten Blick fällt beim Näherkommen auf, daß dieses Motorrad, auf dessen Kunststoff-Seitendeckeln die Bezeichnung TL 50 steht, die Mini-Ausgabe eines Trial-Apparats ist. Eine kleine heiße 50er — harmloses Spielzeug oder auf Erfolg programmiertes Werkzeug für die Jüngsten im Trialsport?

Beides. Denn die neue SWM TL 50 gibt es als Mokick und auch als echte „offene“ Trial-Maschine. Und mit letzterer Ausführung wollen wir uns hier auseinandersetzen.

In der Tat besitzt diese 50er keinen Rahmen durchschnittlicher Art. Nichtsdestoweniger handelt es sich aber um ein klassisches Kon-



Fotos: Gebhard

Ein solider Brückenrahmen trägt das Minarelli-Triebwerk

zept: Ein Brückenrahmen, dessen Hauptteil aus drei Rohren plus Lenkkopf besteht, bildet die Basis des Fahrwerks. Diese Konstruktion erspart die übliche Verbindung von Schwingenlager und Oberzug und ist letztlich das Ergebnis des Strebens nach geringstem Gewicht.

Waagrechte Rohrschleife und beidseitige Verstrebung gegen das Schwingenlager bilden das Heckteil. Im Bereich der Schwingenlager sind die Rohre übrigens nicht miteinander verschweißt, sondern lediglich an jeder Seite über ein starkes Knotenblech verbunden, das zudem die kurzen Ausleger für die Motorbefestigung trägt. Der Motor ist außerdem über die Zylinderkopf-Bolzen mit dem Rahmen verschraubt. Aus dieser Anordnung ist ersichtlich, daß der Motor keine tragende Funk-

tion ausübt. Er ist gewissermaßen nur von unten in den Rahmen gehängt.

Geschickt ist der leistungsbestimmende Teil des Auspuffs mittig unter dem Brückenrahmen verlegt, um durch den Hinterrad-Kotflügel zwischen Reifen und



Luftfilter aus Drahtgeflecht

Federbein durch zum Endschalldämpfer zu führen. Nach ganz alter Väter Sitte säubert ein unmittelbar hin-

ter dem Vergaser sitzender Drahtgeflecht-Filter die Ansaugluft — ein recht antiquiert anmutendes System im Zeitalter der Schaumstoff- und Micronic-Filter.

Zuverlässig springt das von vielen Firmen als Einbau-Motor verwendete Minarelli-Triebwerk an. Wer nun unmittelbar von einer großen Trial-Maschine den Umstieg auf die 50er SWM gewagt hat, wird sich als unglücklichster Mensch der Welt fühlen und sich unwillkürlich fragen, wie man mit so einem Ding trialfahren soll. Denn der Wettbewerbs-Motor ist recht hochtourig und braucht Drehzahlen, um aus dem kleinen Hubraum Leistung zu produzieren.

Aber das Getriebe ist so gestuft, daß es in den ersten drei Gängen nicht die geringste Mühe macht, das Vorderrad anzuheben. Viertes, fünftes und sechstes Gang sind lang übersetzt und entsprechen damit der Tradition. Als unangenehm erweist sich der senkrecht stehende Schalthebel, der sich nicht vernünftig bedienen läßt. Mittlerweile gibt es aber für die Mokick-Ausführung einen gekröpften Hebel, der sich in normaler Lage montieren läßt und auch für die „heiße“ TL 50 paßt.

Sicher stehen die Füße auf den gezahnten Rasten. Schwergängig ist die Schaltung, aber die Gänge sitzen einwandfrei.

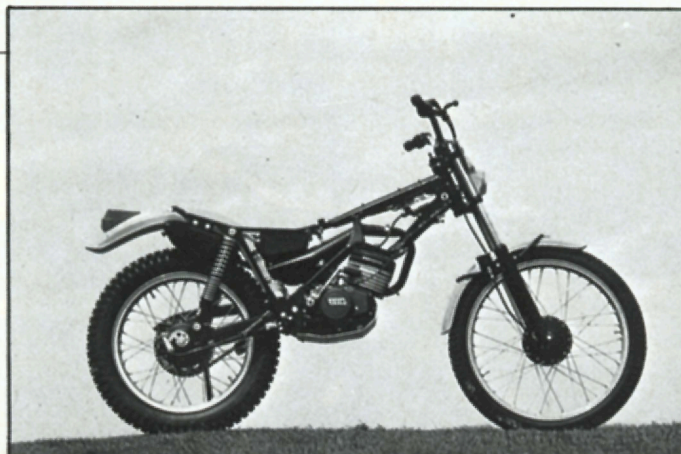
Außerordentlich leicht spricht die bestens gedämpfte Marzocchi-Gabel auch auf kleine Unebenheiten an. Die Federbeine dagegen, deren stark progressiv gewickelte Federn fünfmal vorspannbar sind, wirken in der Dämpfung etwas lasch.

Auffallend wendig und extrem handlich zeigt sich die kleine SWM in der Sektion.

Dieses überdurchschnittlich leichte Handhaben ist allerdings nicht allzu positiv zu werten. Es wirkt eher etwas übertrieben und geht eindeutig auf Kosten des Geradeauslaufs und der Fahrstabilität. Denn im steinigen Bachbett beispielsweise läuft die TL 50 jeder Unebenheit nach. Da sucht sich das Vorderrad jede Fuge zwischen den Steinen, bereitet dem Fahrer Mühe, den richtigen Strich zu finden und hinterläßt einen ausgesprochen nervösen Eindruck vom Fahrverhalten. Ein auch nur um einen geringen Betrag zu kurz geratener Vorderrad-Nachlauf könnte bei dem ohnehin kurzen Radstand, dem steilen Lenkkopf und dem geringen Gewicht die Erklärung dafür sein.

Gewöhnung und einiges an Übung ist erforderlich, um das in der Sektion zu praktizieren, was im freien Gelände relativ leicht geht: Das Vorderrad anheben, wenn es darauf ankommt. Das verwertbare Leistungsband des Motors ist schmal, so daß die passende Drehzahl recht exakt erwischt werden muß, um erfolgreich zum Zuge zu kommen. Auch für nur 50 Kubikzentimeter könnte das Zupacken beim Gasaufmachen, der Biß ein wenig kräftiger sein.

Marzocchi-Gabel und Vollnabe



Technische Daten

SWM TL 50

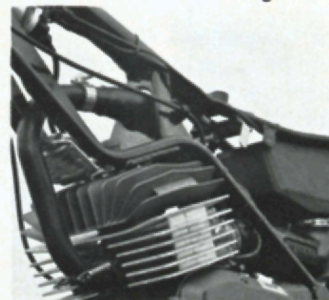
Motor	
Bauart	Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzzesteuert, Mischungsschmierung 1:50
Bohrung/Hub	40 mm/39,9 mm
Hubraum	48 cm ³
Nennleistung	2,1 kW (2,9 PS) bei 5600/min, Wettbewerbsausführung 4,3 kW (5,8 PS) bei 7500/min
Maximales Drehmoment	Nicht angegeben
Kolbengeschwindigkeit bei Nenn Drehzahl	7,45 m/s
Vergaser	Dellorto SHA 14/12
Elektrik	
Zündanlage	Ducati kontaktgesteuert
Lichtmaschine	Wechselstromgenerator 6 V/18 W
Zündkerze	Bosch W 175 T 1
Kraftübertragung	
Primärtrieb	Schrägverzahnte Räder 4,6
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad
Getriebe	Klauengeschaltetes Sechsgang-Getriebe mit Primärkickstarter, Gangstufen 3,300; 2,307; 1,687; 1,388; 1,099; 0,913 (relativ 3,63; 2,53; 1,85; 1,53; 1,20; 1,0)
Sekundärtrieb	Offenlaufende Rollenkette 4,25 (Z 51/12)
Fahrwerk	
Rahmen	Stahlrohr-Brückenrahmen
Radaufhängung vorn	Marzocchi-Telegabel, Standrohr-φ 30 mm, Lenkkopf Kegelrollenlager
Radaufhängung hinten	Nadelgelagerte Rohrschwinge mit fünffach verstellbaren Marzocchi-Federbeinen
Federweg vorn/hinten	140 mm/140 mm
Radstand	1266 mm
Nachlauf	Nicht angegeben
Nachlaufwinkel	Nicht angegeben
Räder	Drahtspeicherräder mit Alu-Felgen und Vollnaben
Bereifung vorn/hinten	2.50-21/3.50-18
Bremse vorn/hinten	Trommelbremse φ 118 mm selbztzugbetätigt
Füllmengen	
Getriebe	0,4 l SAE 80
Gabel	140 cm ³ pro Holm
Tank	4 l
Gewicht	69 kg
Importeur	Meti-Import, Elisabethstraße 26, 6900 Heidelberg
Preis	3390 Mark

Zur vollsten Zufriedenheit verrichtet die vordere Vollnabenbremse ihre Arbeit. Wirksam und gut dosierbar verzögert sie in jeder Situation. Völlig anders verhält sich dagegen die Hinterradbremse. Muß man schon in trockenem Zustand genau aufpassen, um überhaupt ein Ansprechen festzustellen, so ist die Wirkung bei Nässe absolut null. Dazu kommt noch die relativ gefühllose Bedienung über Seilzug anstatt Gestänge.

Die TL 50 als Konkurrenten-Schreck im 50er Trial

einzustufen wär sicher zu hoch gegriffen. Noch ist die kleine SWM brandneu, und Modellpflege kann so manches ins rechte Lot setzen. Schließlich hat diese Marke

Motor mit Alu-Schlagschutz



schon bewiesen, daß sie ihr Handwerk auch im Trial-Geschäft versteht. Für den Mokick-Fahrer mit echten Trial-Ambitionen ist die TL 50 jedenfalls ein interessantes Freizeit-Gerät, sei es als Extrem-Mokick in guter Verarbeitung für ausgefallene Trial-Spielereien oder als taugliches Fahrzeug in der Wettbewerbs-Version zum Hineinschnuppern in den richtigen Trialsport.

Ulrich Gaiser

SWM TL 50 als Mokick

Auf 40 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit beschränkt wird die 50er SWM mit gedrosseltem Motor auch als Mokick angeboten. Die einzigen technischen Unterschiede zur Wettbewerbs-Ausführung sind das vorschriftsmäßige Lenkschloß, der reduzierte Einlaßquerschnitt und der Vergaser mit nur 12 Millimeter Ansaugweite. Außerdem besitzt das Mokick einen gekröpften Schalthebel, der in normaler, waagrechtlicher Position fixiert ist. In allen anderen Punkten sind beide Modelle identisch. Das heißt, auch das Mokick ist nur für eine Person zugelassen, und der kleine Rechteckscheinwerfer ist nicht für große nächtliche Ausflüge gedacht. Der Preis gilt ebenfalls einheitlich für beide Versionen. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß es sich bei diesem Mokick nicht um ein unbedarftes Gefährt in Kriegsbemalung handelt, sondern um ein echtes Wettbewerbs-Maschinchen in Drossel-Ausführung.