

Test SWM MK 80 RSR



Kleinkaliber

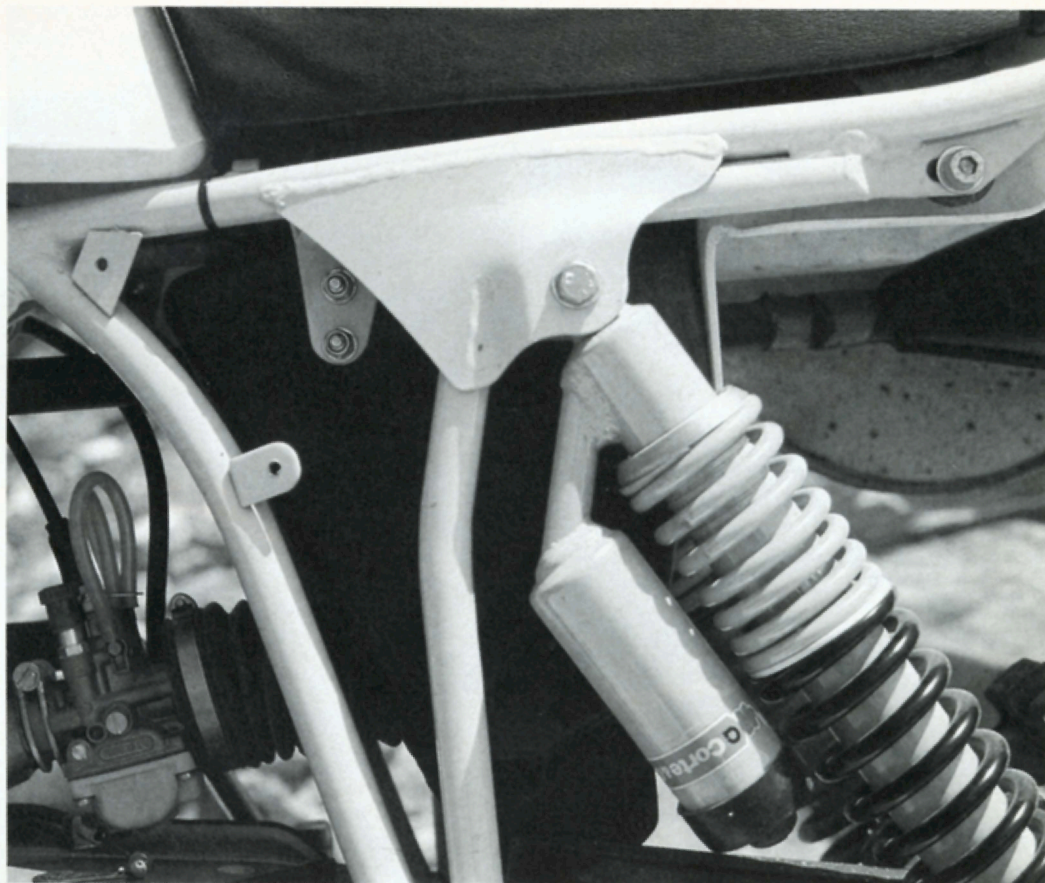
Speedy Work Machines, bekannter unter den Initialen SWM, ist seit seiner Gründung 1970 vor allem durch den Bau erfolgreicher Wettbewerbs-Enduros im Gespräch. So wurden die Erfolge der italienischen Trophy-Mannschaft bei den letzten drei Six-Days auch stets auf SWM-Maschinen errungen. Aber die in Mailand ansässige Firma baut unter anderem auch für deutsche Lande ein Leichtkraftrad, bei dem die langjährige Sporterfahrung voll zum tragen kommt.

Schon beim ersten Anblick der in weiß/orange gehaltenen Enduro sticht der scheinbar nur wenig Kompromisse zulassende Geländetrimm ins Auge. Eine mickrige Lichtanlage, eine simple aber robuste Schaltereinheit am linken Lenkerende, ein einfacher Spiegel und Tachometer, sowie einfach an den unteren Stoßdämpferaugen angeschraubte Sozius-Fußraster sind alle Zugeständnisse an den Straßenbetrieb. Auf zusätzliche Schnörkel meinen die Tifosi verzichten zu können.

Und auch bei der ersten Sitzprobe spürt man schnell, daß die SWM-Enduro wirklich eher fürs Gelände als für die Straße gedacht ist. Eine recht harte Sitzbank und die straffen Federungselemente sind unübersehbare Indizien.

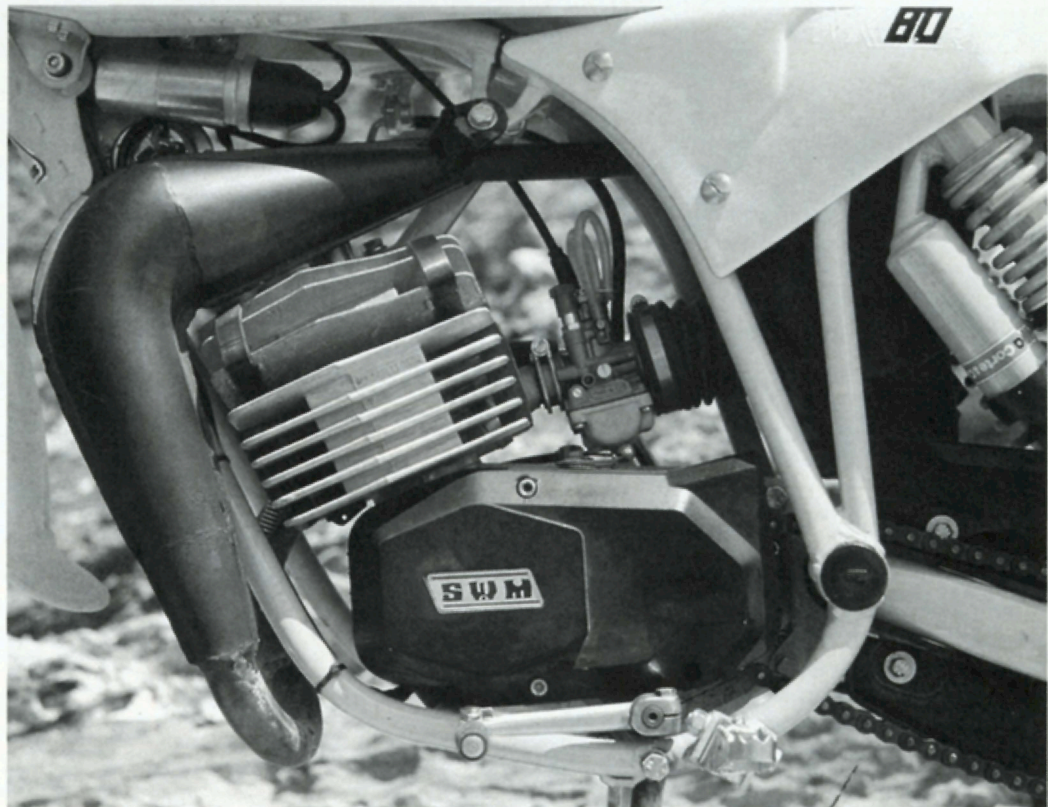
Die anfänglichen Kilometer auf der Straße in Richtung Geländestrecke werden mit etwas Vorsicht angegangen. Echte Moto-Cross-Reifen der Marke Pirelli sind auf den spanischen Akront-Felgen aufgezogen und erfordern vor allem auf feuchtem Asphalt einige Eingewöhnung, da die Hinterhand schnell etwas ins Rutschen kommt. Zum Ende der Testdauer aber machte es uns riesigen Spaß, im leichten Drift um die Ecken zu wetzen.

Ein besonderer Glanzpunkt und von allen Testfahrern als erstes gelobt war der besonders kraftvolle Motor. Das Triebwerk, trotz SWM-Aufschrift ein astreines Minarelli-Produkt, ist mit dem schon in der Aprilia getesteten Aggregat (Heft 8/82) identisch. Sechs



▲ SWM GS 80 mit stabilem Rahmenheck

Minarelli-Motor mit Enduro-Fahrwerk ▼





Gangstufen stehen dem Piloten zur Verfügung, und es muß schon kräftig hingelangt werden, damit auch immer der rechte Gang eingelegt ist. Die

Kupplung ist zwar nicht so leichtgängig wie von japanischen Enduros gewohnt, erfüllt aber einwandfrei ihren Zweck.



Vorderradbremse mit guter Wirkung

Optisch wie eine Gelände-80er



Auffällig erwies sich der kraftvolle Durchzug des Kurzhubers und der für einen serienmäßigen Leichtkraftradmotor enorme »Biß«. Da der Vorschub deutlich kräftiger ausfiel als bei der Aprilia, wurden sogar erste Vermutungen einer Manipulation laut, die sich aber nicht bestätigen ließen. So wird das augenscheinliche Leistungsplus wohl vor allem aus der anderen Auspuffanlage gewonnen, von der auch die Polizei bei einer Verkehrskontrolle meinte, sie sei »ziemlich laut«.

Die von uns getestete »Profi«-version weist in der Fahrwerksausstattung gegenüber dem Normalmodell zwei Verfeinerungen auf. So wird das Vorderrad in einer Marzocchi-Gabel mit vorgesetzter Achsaufnahme und 220 mm Federweg geführt (normal 180 mm Federweg), und die Federungs-Dämpfungsarbeit am Hinterrad wird von Cortecosso-Federbeinen mit Ausgleichbehältern übernommen (normal: einfache Öldruckstoßdämpfer).

Ansonsten präsentiert sich der Rahmen in bewährter Cross-Manier: Halb-Doppelschleifenrahmen aus CrMo-Stahl, Stahlschwinge mit zwei schräg gestellten Federbeinen, Bremsanker des Hinterrads am Rahmen angelenkt, um die Hinterhand beim Bremsen ruhig zu halten.

Kotflügel, Seitenverkleidung und Tank sind aus unzerbrechlichem Kunststoff und kommen von Acerbis.

Im Fahrbetrieb zeigt sich sofort, daß die Federungselemente viel zu hart arbeiten. Die Telegabel wurde nach einiger Einlaufzeit und Wechsel auf 5er-Gabelöl erträglich, aber das Hinterrad wird trotz schwächster Federvorspannung wohl erst bei einem 2-Zentner-Mann optimal ansprechen. Hier tut also Abhilfe Not. Ansonsten machte es einen großen Spaß, mit der Achtziger durch Gelände jeglicher Art zu wetzen. Sowohl in trialmäßigen Sektionen als auch auf dem Bolzkurs ging es stets äußerst flott voran, und

Wettbewerbsversion

Für diejenigen, die aktiv am Endurosport teilnehmen möchten, bietet SWM eine leistungsstarke Variante an. Der teilwassergekühlte Motor leistet etwa 18 PS, und die

Hinterradfederung übernehmen Marzocchi-Stoßdämpfer neuester Bauart. Federweg an diesem Modell reglementsgerechte 250 mm. Der Preis dieses Modells: 5150 DM.



andere 80er-Piloten hatten fast immer das Nachsehen. Nicht zuletzt auch die hervorragende Bremswirkung, die manch großer Geländemaschine gut zu Gesicht stehen würde, trug dazu bei.

Im Straßenbetrieb stört das schlechte Ansprechverhalten der Federelemente sowie das gerade noch ausreichende Licht. Und für die Hinterbänker sind die an der Schwinge verschraubten Fußraster ein wenig unangenehm. Dazu kommt noch, daß keinerlei Möglichkeit besteht, etwas Gepäck am Motorrad zu befestigen, und auch das gänzlich fehlende Bordwerkzeug (!) wird

wohl von größeren Touren Abstand nehmen lassen.

Fazit: Wer ein Leichtkraftrad sucht, um damit überwiegend im Gelände herumzutollen, wird wohl schwerlich etwas Besseres als die SWM finden. Auch der tägliche Weg zur Arbeit oder in die Schule kann damit absolviert werden. Wer aber längere Touren plant und eine »echte« Gelände-Achtziger nur zur Image-Pflege fährt, sollte sich doch besser nach etwas anderem umsehen.

Wenn man sich bei SWM noch etwas Mühe im Detail gibt (Licht, Tacho, Werkzeug, etc.), wäre eine wirkliche Top-Achtziger perfekt.

Technische Daten SWM MK 80 RSR

Motor	Minarelli
Hubraum	79 ccm
Bohrung/Hub	48/44 mm
Nennleistung	5 kW / 6000 U/min
Vergaser	Dell'Orto 19 PHBS
Getriebe	6 Gang

Fahrwerk	Marzocchi Piferi Ø 32 mm
Telegabel	220 mm
Federweg	Corte Cosso
Federbeine	220 mm
Federweg	85 kg
Gewicht	Pirelli
Bereifung	2,50-21
Bereifung, vorn	3,50-18 oder 100/90-18
Bereifung, hinten	
Preis	4195 DM
Importeur	METI-Import Elisabethstraße 26, 6900 Heidelberg