





Ein Mofa, drei Gänge und ab ins Gelände. Unsinnig oder nicht: Stollenbewehrte Kleinstflitzer haben Hochkonjunktur. EASY RIDER fuhr die KTM Bora 25 und die Cimatti Kaiman 25.



Angst vorm Fliegen

So ganz hundertprozentig haut unsere Geschichte um die KTM Bora 25 und die Cimatti Kaiman 25 ja nicht hin. Stilistisch gesehen. Denn obwohl unsere weiblichen „Testfahrer“ Katrin und Monika in die beiden Mofa-Flitzer ganz verschossen waren, Cimattis kleinstes Enduro hätte ein männlicher Pilot besser zu Gesicht gestanden. Ihr hochbeiniges, kantiges Aussehen kündigt von aggressiver Geländefahrerei, ganz anders als ihre Zweiradcharmeversprühende, österreichische Konkurrentin. Katrin wischte dann alle Bedenken mit einem „Gegensätze ziehen sich an“ vom Tisch und ist nach wie vor der Meinung, daß Kaimans' Cross Appeal auch Amazonen begeistert. Für die Cimatti ist es mit Außerlichkeit nicht getan. Auch unter den bunten Plastikteilen wird sie dem Attribut „Enduromofa“ voll gerecht. In dieser Zweiradklasse eine echte Ausnahmeerscheinung. Das fängt bei den grobstolligen Pirellis (vorne 2.50-21, hinten 3.00-18) an und hört bei den Gasdruck-

stoßdämpfern, die der Stahlkasten schwingen des Hinterbaus den nötigen Rückhalt geben, auf. Auch der geschweißte Rohrrahmen mit Unterzügen wäre bestimmt größeren Ansprüchen gewachsen, als sie der 25 km/h-Einmannbetrieb, ob auf der Straße oder im Gelände, stellen kann. Er macht, was Auslegung und Verarbeitung betrifft, einen überaus vertrauenerweckenden Eindruck. Die Vordergabel ebenso. Federweg 160 mm. Die Tauchrohre enden – im Profiler sieht man's nicht anders – hinter der Nabe, die die Speichen der goldeloxierten Leichtmetallfelge aufnimmt. Sitzprobe: Der Arbeitsplatz des Fahrers erweist sich bei Gott nicht als plüschweiches Sitzmöbel. Hart, doch nicht unangenehm und vor allem ausreichend breit. Greift man dann an die relativ weit auseinanderliegenden Griffe des Lenkers, mustert den etwas verloren über der Lenkerstrebe angebrachten Tachometer, so geht das Urteil: „Okay, für eine Enduro gibt es nichts zu mäkeln“ in Ordnung. Licht und Unterbre-

cherschalter am rechten Lenkerende, Bremsen ohne Kraftanstrengung; gehen wir nach links, Dreigangschaltung – wie schön! Kupplung, und dann . . . ja und dann: Wir versuchen es erstmal mit einer Hand, dann mit zweien, Zähneknirschen von oben, Knirschen von unten, ja und dann ist der Gang drin.“ Nun hat die Cimatti aber drei; mit einer deutlichen Zunahme der aufzubringenden Handkraft nach der Reihenfolge der Gangstufen. Vorab: Drei Gänge an einem Fahrzeug, das mit eben 1,5 PS angetrieben, die 25 km/h Marke erreichen soll, halte ich für übertrieben. Wenn es schon drei Gänge sein müssen, sollte die Mechanik dem hohen Anspruch der Antriebstechnik entsprechen. Bei der Kaiman aber tut sie sich schwer. Lassen wir zur Entlastung mal den Motor an. Der ‚kommt‘ sofort und zeigt dank phonofreudigen Geknatters prompt, was Konstrukteurs Kind er ist. Erraten? Richtig, der gute Franco Morini, dessen Treibsätze einen Großteil aller Kleinfahrzeuge Italiens nach vorne bringen, legte Hand an Kolben und Zylinder. Der Zweitakter läuft, lassen wir es vorläufig dabei und gehen über zu KTM's Bora 25. Hier läuft die Sache wie geschmiert. Auch drei Gänge, ebenfalls Handschaltung, aber jetzt von Magura und somit ohne Beanstandung. Auch in punkto Motorenrundlauf billigt man dem Fichtel und Sachs-Aggregat eher Vorbildcharakter zu. Leiser, ‚runder‘, der 1,5 PS-Motor verkündet langlebige Zuverlässigkeit. Startvorgang über Dekompressionshebel, Anspringen nach dem ersten Pedaltritt – tadellos. Minuspunkte sammelt die Bora nach dem ersten Fahrer-Sitzbank-Kontakt. Hart wie die Cimatti, aber zu schmal. Auch die Sitzposition insgesamt geriet nicht so optimal wie bei der hochbeinigen Italienerin. Das Alpengefährt kommt niedriger daher, hat mit aggressivem Aussehen nichts im Sinn. Motto: stadtfest mit einem Hauch Geländeanstrich. Kritiker mögen dies halbherzig schimpfen, andere tun das Thema ‚Mofa im Gelände‘ von vornherein als Witz ab und schätzen deshalb vor allem schickes Aussehen. Geschmackssache. Die KTM Bora verstrahlt auf ihre Art Eleganz, zweifellos. Den Vorwurf: weder Fisch noch Fleisch muß sie sich gefallen lassen. Trotzdem ein Kompromiß im positiven Sinn: Der Fahrbetrieb beweist es: Denn, größeren Fahrspaß als die Kaiman vermittelt die Bora 25 allemal. Sie geht mit mehr Druck zur Sache. Hier macht der Motor noch Musik, während Herr Morini Drosselgeschnatter zu bevorzugen scheint. Schlag 25 ist Schluß – bei beiden. Daß unser Duo bergab noch ein paar Stundenkilometer zulegt – auch klar. Unzureichende Bremslei-



Enduromofas: auf der Straße zuhause, i

stung im Mofabereich, gibt es das überhaupt noch? Negativbeispiele sind rar geworden. Unsere Kandidaten gehören jedenfalls nicht dazu. Verzögert wird über Trommelbremsen, vorne per Handkraft, hinten richtet's die Beinarbeit. Rücktrittmanöver werden optisch über Bremslichtkontakte angezeigt, was will man mehr? Im Straßenbetrieb geben sich beide Mofas, motorische Unterschiede einmal ausgenommen, wirklich nichts. Da spielt es auch keine Rolle, daß bei KTM der Rohrrahmen geschraubt wurde und eine Rohrschwinge gegen die Kastenschwinge der Cimatti steht. Ebenso bleibt die vergleichsweise einfachere Ausrüstung mit progressiv gewickelten, nicht vorspannbaren Federn ohne spürbare Folgen. Also doch ins Gelände. Damit sind wir im ersten Gang – meistens. Leicht hügeliges Gelände: kein Problem. Wenn es richtig steil wird, sollte man die Sache vergessen. Wer sich dennoch todesmutig an

Abhänge traut, um dieselben nicht hinauf – sondern hinunterzujagen, der wird sich auf der Kaiman wohler fühlen. Die Chance, heil unten anzukommen, ist bei ihr etwas größer. Reifen, Federwege, Rahmenstabilität warten mit mehr Reserven auf. Zurück zum Endurokompromiß: KTM macht wieder Punkte gut, bezieht man Details oder auch die aufwendige Metalllackierung des Tanks in die Rechnung mit ein. Für die Bora läuft ‚Cockpit‘ beispielsweise nicht unter der Rubrik ‚Fremdwort‘: Tacho, Lichtanzeige, Zündschloß. Cimattis Tacho-Propvisorium weckt da ein müdes Lächeln. Ebenso ‚Helmschloß‘: Bei der KTM vorhanden, bei der Kaiman Sonderausstattung. Bordwerkzeug und Gepäckträger haben beide. Bleibt summa summarum, daß die Cimatti Kaiman 25 eher den kernigen Geländegänger anspricht und die KTM Bora 25 in erster Linie auf der weichen Welle reitet? Mit Einschränkungen: ja. Wobei das



Kriterium ‚persönlicher Geschmack‘ sicher eine entscheidendere Rolle spielt als die überdurchschnittliche technische Ausstattung. Wird sie doch den Ansprüchen des Federn und Fahrens bei 25 km/h in beiden Fällen gerecht. Und, wie so oft, mag der preisliche Unterschied die letzte Entscheidungshilfe sein. Minus 400 Mark für die KTM sind ja wahrlich kein Pappenstiel. ★

Text: Uli Praetor
Foto: Brian Chittock



Technische Daten

Cimatti Kaiman 25
Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Hubraum 49 ccm, Bohrung 39 mm, Hub 41,8 mm, Leistung 1 kW bei 4200/min, max. Drehmoment 2,9 Nm bei 3000/min, Dell'Orto Vergaser 14 mm Ø.

Kraftübertragung: Dreigang-Handschialtung.

Fahrwerk und Bremsen: Rohrrahmen, vorne Teleskopgabel, hinten Kastenschwinge mit Gasdruckfederbeinen, vorne und hinten Trommelbremse.

Gewicht: 80 kg

Höchstgeschwindigkeit: 25 km/h.

Preis: 2725 Mark.

Importeure:

Deutschland: Cimatti Fahrzeug-Vertriebs-GmbH, St. Christophorus-Straße 4-6, 6742 Herxheim
 Österreich: IPAM, Postfach 101, A-9400 Wolfsberg

KTM Bora 25

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, Hubraum 49 ccm, Bohrung 38 mm, Hub 44 mm, Verdichtung 10, Leistung 1 kW, (1,5 PS) bei 3500/min, max. Drehmoment 3,7 Nm bei 2500/min, Bingvergasen 17/10/110.

Kraftübertragung: Dreigang-Handschialtung.

Fahrwerk und Bremsen: Profilstahlrohrrahmen mit angeschraubten Unterzügen, vorne Teleskopgabel, Stahlrohrschwinge mit Federbeinen hinten, vorne und hinten Trommelbremse.

Gewicht: 72 kg.

Höchstgeschwindigkeit: 25 km/h.

Preis: 2345 Mark.

Importeure:

Deutschland: Deutsche KTM-Vertriebs-KG, Trunkenpolz und Co., Lagerhausstraße 7, 8265 Simbach/Inn
 Österreich: KTM-Motor-Fahrzeugbau KG, A-5230 Mattighofen

Schweiz: Läderach-Sport AG, Gaswerkstraße 221, CH 8500 Frauenfeld

im Gelände ,only for show'

KTM

Fahrwerkstechnik made in Italy: professionell gestaltete Kastenschwinge im Verein mit luftunterstützten Federbeinen garantieren Geländetauglichkeit.

Einfacherer Mofaklassiker: Solide Stahlrohrschwinge bei der KTM Bora 25. Darunter: eigenwillige Feder-Kontaktkonstruktion zur Auslösung des Bremslichts.

