

## Sachs b-805

- Fahrbericht aus ADACmotorradwelt 7/2002 -



Formschön. Auf Basis der Roadster hat Sachs die b-805 auf die Speichenräder gestellt. Bei einer limitierten Auflage von 150 Stück ist die Exklusivität der Maschine garantiert.

Hartmut Huhn, Sachs-Chef in Nürnberg, ist um Ideen nicht verlegen. Mit der beeindruckenden Design-Studie "Beast" haben die Franken nicht nur Applaus, sondern auch Vorbestellungen geerntet, die Vorbereitungen für eine teure Kleinserie laufen. Weil aber das Gros der Kunden den Euro nicht so locker sitzen hat, entwickelten die Sachs-Mannen mit Blick auf die "Beast" eine Roadster-Variante, die sich sehen lassen kann. Statt einem simplen Rundscheinwerfer trägt die b-805 – ähnlich der Designstudie – einen übereinander angeordneten Doppelscheinwerfer mit moderner Leuchttechnik, verpackt in eine ansehnliche Lampenverkleidung.

Auch die darunter thronende Radabdeckung ist ein optischer Leckerbissen, der harmonisch auf das Tankdesign abgestimmt ist. Damit nicht genug: Das extravagante Cockpit bildet ein digitales Display, das per Knopfdruck in verschiedene Anzeige-Modi wechselt, aber bei Sonnenschein schlecht ablesbar ist. Als Dreingabe gibt es eine Gravurplatte nebst einer Urkunde, die diese Sachs als Besonderheit ausweist. Auch ein Sicherheitstraining ist im Preis von 8647 Euro enthalten, und wer will, der kann das Montagewerk in Nürnberg besichtigen.

Für Vortrieb sorgt wie beim Roadster der drehmomentstarke Suzuki V2, dem es lediglich an Drehfreude mangelt. Dank modifizierten Ansaug- und Abgaswegen betört die Sachs mit kernigem Sound. Und mit dem leicht schaltbaren Fünfgang-Getriebe, der spielerisch einrückenden hydraulischen Kupplung und dem wartungsarmen Kardanantrieb bietet die b-805 ein Antriebskonzept, das fürs Touren maßgeschneidert ist.

Leider wirken sich die Antriebsreaktionen des Kardans stark aufs Fahrverhalten aus und das Handling schrammt am Prädikat "leichtfüßig" deutlich vorbei. Aber dafür läuft die b-805 mit der im Vergleich zur Roadster sportlicheren Fahrwerksabstimmung jederzeit stabil. Auf die starke, aber leicht dosierbare Bremsanlage ist ebenso immer Verlass.

Zu wünschen wären den Nürnbergern noch mehr Möglichkeiten, ihre Ideen von Plattform-Strategien umzusetzen. Aber gute Motoren und Antriebe rücken andere Motorradhersteller nicht heraus und für eine eigene Motorenentwicklung fehlt noch das Geld.

### Technische Daten

Motor
Flüssigkeitsgekühlter V2-Zylinder-4-Taktmotor, je eine obenliegende Nockenwelle, 805 ccm, Bohrung x Hub: 83 x 74,4 mm, Verdichtung: 10:1, 58 PS (42 kW) bei 6.000/min, 71 Nm bei 4.000/min, zwei Vergaser, kontaktlose Transistorzündung, E-Starter, Sekundärluft-System
Kraftübertragung
Mehrscheiben-Ölbadkupplung, Fünfganggetriebe, Kardanantrieb
Fahrwerk
Doppelschleifenrohrrahmen aus Stahl; vorn Upside-Down-Teleskopgabel; hinten Stahlschwinge mit zwei Federbeinen, Federvorspannung einstellbar
Räder und Bremsen
Bereifung vorn 120/70 ZR 17, hinten 160/60 ZR 18, Drahtspeichenräder mit Alu-Felgen 3.5 x 17 vorn und 4.50 x 18 hinten, Doppelscheibenbremse (320 mm) mit hydraulisch betätigten 4-Kolben-Festsattelzangen vorn, mechanisch betätigte Simplex-Trommelbremse (180 mm) hinten
Maße und Gewicht
Radstand 1.480 mm, Lenkkopfwinkel 65 Grad, Nachlauf 107 mm; Leergewicht (vollgetankt) 228 kg, zul. Gesamtgewicht 440 kg, Sitzhöhe 770 mm, Tankinhalt 17 l
Fahrleistungen
Höchstgeschwindigkeit 175 km/h
Preis
8.647,- Euro inkl. Nk