

NEUES aus der ADVENTURE-Szene

Juli | 2023
August

Deutschland
5,80 €

Österreich 6,50 €

Schweiz 10,50 sfr

BeNeLux 6,90 €

Italien 8,00 €

Motorrad
ABENTEUER



Motorrad

ABENTEUER

enduro**abenteuer**

vereinigt mit
ENDURO
Das Enduro-Magazin



FAHRBERICHT DUCATI MULTISTRADA V4 RALLY

Offroad-Multitool?

YAMAHA TÉNÉRÉ 700 EXTREME

Test: Harte Tour

FÜNF LEICHTE ZELTE

Mobilheime im Vergleich

GELEBTE TRÄUME

Frankreich, Iran, Uckermark

FAHRBERICHT FANTIC CABALLERO 700

MT-07 IM SCRAMBLER-DRESS

Fernweh | Reise | Erlebnis | Zubehör | Test

MOTORRAD-LADYS IM NETZ
Abenteuerinnen erzählen



REPORTAGE MAMMUTPARK
Dickschiff-Paradies



VIETNAM
Abenteuer light



MÄNNERTRAUM



Sascha Christof hat sich den bewährten »Underdog« SWM RS 500 R geschnappt – und beim Test echte 500er »Männer-Technik« schätzen gelernt. Von Sascha Christof (Text und Fotos)

SWM? Richtig gehört. Das war ein italienisches Traditionsunternehmen im Endurosport, dessen Markenrechte sich heute in den Händen der Shineray-Group befinden. Die Chinesen sicherten sich diesen geschichtsträchtigen Namen mit entsprechender Voraussicht und übernahmen zugleich das ehemalige Husqvarna-Werk in der Lombardei mit allen Prototypen samt der kompletten Entwicklungsabteilung, nachdem der italienische Hersteller Husqvarna von KTM übernommen wurde. Seitdem entstehen in den ehemaligen Husky-Produktionshallen die bewährten und im Detail optimierten Husqvarna-Sportenduros der letzten Entwicklungsstufe mit 300 und 500 Kubik Hubraum als »SWM«-Motorräder.

Dass nun mit der SWMRS 500R ein Traditionsbike mit unzähligen Weltmeistertiteln vor mir steht, sollte man nicht vergessen. Vergleicht man sie mit aktuellen 500er Sportenduros, so erscheint sie doch deutlich mächtiger. Für mich ist es wie ein »Heimkommen«, da mir das Konzept vom einem Dauertest mit Rallye- und Enduro-Einsätzen in 2009 noch bestens in Erinnerung ist.

Die RS 500R basiert zu 90 Prozent auf dem Entwicklungsstand der Husqvarna TE 510 i.e. aus 2010. 90 Prozent deshalb, da sie dank modernen Fertigungsverfahren mit einer gesteigerten Verarbeitungsqualität aufwartet, was auf Anrieb sichtbar ist. Denn der Mutterkonzern von SWM produziert seit Jahren Bauteile für BMW-Motorrad und die Autobranche.

SWM selbst spricht von einer »Hobby-Enduro«, was ich nicht unterschreibe, da das Potenzial der RS 500R erfahrungsgemäß weit höher liegt. Gingen aufs Konto dieser Technik in vergangenen Tagen doch unzählige Weltmeister- und nationale Titel. Besonders bemerkenswert sind die im Fahrzeugschein eingetragenen 34 PS, womit man zumindest ansatzweise artgerecht und legal im öffentlichen Straßenverkehr fahren kann.

Denn die aktuelle Sportenduro-Konkurrenz liefert gerade mal Leistungswerte von acht bis zwölf PS in den Papieren – offen geht natürlich deutlich mehr, dann aber illegal.

Auch die Ausstattung kann sich sehen lassen. Hebelschützer im klassischen Husky-Design und ein optionaler Arrow-Titan-Schalldämpfer stechen zuerst ins Auge. Ab Werk ist allerdings ein Doppel-Schalldämpfer-System verbaut. Ansonsten findet man klassenübliche Rahmenschützer sowie seitliche Kunststoff-Protektoren für Wasserpumpe und Zünddeckel vor. Für das Kurbelgehäuse ist zwischen den Unterzügen ein Metallschutz eingebettet.

Fahrwerksseitig vertraut man auf eine 48er Kayaba-Gabel samt Federbein, Brembo-Bremsen und eine Magura-Kupplungs-Armatur mit Dekompressions-Hebel. Der Motor wird zwar

SWM RS 500 R 2023

Plus

- Dampf aus dem Drehzahlkeller
- Gut dosierbare, hohe Motorleistung
- Spurstabil und traktionsstark
- Perfekter Geradeauslauf
- Überzeugendes Preis-Leistungs-Verhältnis
- Individual-Faktor
- Perfekte Ergonomie ab 1,80 Meter Körpergröße

Minus

- Geringe Tank-Kapazität
- Kein Handlingswunder

Zubehör

- Arrow Schalldämpfer: 450 Euro
- Zwischenrohr: 250 Euro

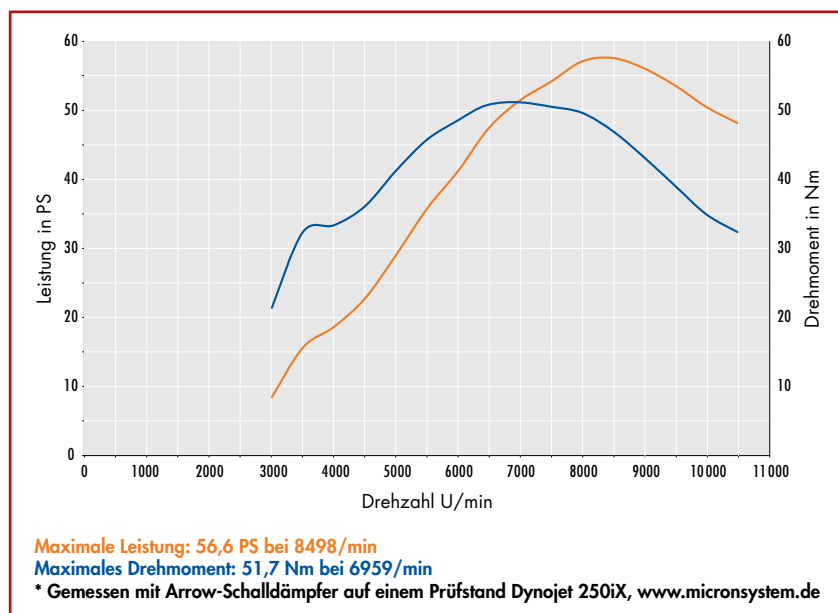


- 1** *Geht bestens: Wer Power gepaart mit passendem Fahrwerk fürs Grobe sucht, ist mit der 500er bestens beraten.*
- 2** *Husky-Tradition verpflichtet: Der Arrow-Schalldämpfer reduziert Gewicht und steigert die Performance.*
- 3** *Kraftpaket der alten Schule: Die RS500R kann im klassischen Gelände problemlos mit der heutigen Konkurrenz mithalten.*
- 4** *Stämmig: Eine 500er ist in der Silhouette etwas massiger, dafür bietet sie Platz für regelmäßige Wartungsarbeiten.*

die Italienerin, was geht, und prözt mit über 56 PS und knapp 52 Newtonmetern. Das ist eine klare Ansage, denn aktuelle 500er Sportenduros der Konkurrenz leisten etwas weniger.

Mit dem serienmäßigen Doppelschalldämpfer fällt die Motorleistung durch die aktuelle Abgasnorm logischerweise geringer aus. Der Arrow-Einzeldämpfer bringt einen Gewichtsvorteil von minus 6,5 Kilo, womit wir schon bei einem Startgewicht von 118,5 Kilo sind – also auf Höhe der Zeit. Mit einer Investition von 450 Euro erhält man daher nicht nur ein Leistungs-Update, sondern auch ein absolut konkurrenzfähiges Startgewicht.

LEISTUNG* / DREHMOMENT*



SERVICE-INTERVALLE

(im Sparteinsatz)

- Motorölwechsel erstmals nach drei, dann alle 16 Betriebsstunden
- Ventilspielkontrolle erstmals nach drei, dann nach 32 und anschließend alle 80 Betriebsstunden
- Nockenwellen- und Kipphebelkontrolle alle 80 Betriebsstunden
- Kolben-, Pleuel-, Pleuellager- und Hubzapfenwechsel alle 80 Betriebsstunden

Zum Anlassen des Donnerbolzen gibt es ein klassisches Zündschloss, was den Sportfahrer »Wer braucht so etwas?« oder »Nur eine zusätzliche Fehlerquelle« ausrufen lässt. Auf der anderen Seite steht natürlich der Schutz vor Langfingern. Und dann endlich die Feuertaufe: Mit minimalem Dreh am Gasgriff und Druck auf den Startknopf erwacht das legendäre Weltmeistermotorrad zum Leben. Kurze Warmfahrphase, und schon lasse ich dem Dampfhammer auf den Fußrasten stehend völlig relaxt freien Lauf. Ein Genuss, den keine Sportenduro wegen des allgemein hoch angesiedelten Handling-Wahns samt kompakter Bauweise mehr bietet.

Das hochwertige Kayaba-Fahrwerk spricht hervorragend an und bietet progressiven Dämpfungsverlauf – vom Geradeauslauf und dem bombenfesten Vorderrad im Drift kaum zu reden. Das

wie auch bei der ehemaligen Husky von einem Mikuni-Drosselklappen-Gehäuse befeuert, über die Gemischaufbereitung wacht ein GET-Steuergerät von Athena, ebenfalls aus Italien. Ein Sechsgang-Getriebe ist ebenso »state of the art« wie ein Elektrostarter und die Option für einen Kickstarter. Und was kostet die Sportenduro mit allem Drum und Dran? Nur 7999 Euro. Richtig gehört. Damit schlägt man die Konkurrenz in dieser Sparte um mehrere tausend Euro und erhält auch noch eine zweijährige Garantie.

Bevor wir uns in ihr angestammtes Terrain begeben, kurz noch ein paar Daten. Das Startgewicht der 500er liegt bei deftigen 125 Kilo, was unter anderem an der legendären, mächtigen Doppelauspuff-Anlage ab Werk liegt. Dazu kommt das große Motorgehäuse, das satte 1,7 Liter Motoröl birgt, was wiederum mit ein Grund für die berühmte Langlebigkeit des Aggregats ist.

Der montierte Arrow-Schalldämpfer aus dem Zubehör soll die Performance erhöhen und das Gesamtgewicht wirksam reduzieren. Aktuelle 500er Sportenduros liegen bei gut 118 bis 121 Kilo, was auch bei der SWM mit kleineren Eingriffen zu realisieren sein dürfte. Power-Output? Hier zeigt

TECHNISCHE DATEN

Motor

Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Viertaktmotor mit zwei oberliegenden Nockenwellen, vier Ventile, Elektrostarter
 Bohrung / Hub: 97 / 67,8 mm
 Hubraum: 501 cm³
 Maximale Leistung m. Arrow Schalldämpfer*: 56,6 PS bei 8498 U/min
 Eingetragene Leistung: 34 PS bei 7500 U/min
 Drehmoment m. Arrow Schalldämpfer*: 51,7 Nm bei 6959 U/min
 Kraftstoffversorgung: EFI mit Mikuni-Drosselklappenkörper

Elektrik

Zündung: CDI
 Lichtmaschine: Ohne Angabe
 Batterie: 12 V / 6,3 Ah

Kraftübertragung

Primärtrieb: Gerade verzahnte Räder 2,74
 Kupplung: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt
 Getriebe: Sechsgang, Stufung 2,00; 1,61; 1,33; 1,09; 0,92; 0,81
 Sekundärtrieb: Offen laufende Kette 3,62 (Z47/13)

Fahrwerk

Rahmen: Geschlossener Stahlrohrrahmen mit doppeltem Unterzug und angeschraubtem Leichtmetall-Heck
 Radaufhängung vorn: Kayaba-Upsidedown-Gabel, Tauchrohr-Ø 48mm, Druck- und Zugdämpfung einstellbar
 Radaufhängung hinten: Leichtmetall-Schwinge mit progressiver Umlenkung und Kayaba-Federbein, Druck- (High- und Lowspeed) und Zugdämpfung einstellbar
 Federweg vorn / hinten: 300 / 296 mm
 Radstand: 1495 mm
 Nachlaufwinkel: 63,5 Grad
 Räder: Drahtspeichenräder mit Leichtmetall-Felgen
 Bremse vorn / hinten: Brembo-Doppelkolben / Einkolben-Scheibenbremse
 Reifen vorn / hinten: 90/90 R21 / 140/80 R18

Füllmengen

Motor: 1,7 l
 Kraftstofftank: 7,2 l

Gewicht

Fahrfertig aufgetankt**: 125 kg (Mit Arrows-Schalldämpfer: 118,5 kg)
 Zulässiges Gesamtgewicht: 306 kg
 Zuladung: 181 kg

Bezugsquelle: FP-engineering GmbH, 95676 Wiesau, www.fp-engineering.de

Garantie: 2 Jahre Garantie

Preis: 7999 Euro plus Nebenkosten

*gemessen

**gewogen ohne Kennzeichen, ohne Blinker und Kennzeichenträger

1 Gekonnt steil bergauf: Mit sattem Antritt und hervorragender Traktion auf losem Grund kein Thema.

2 Gummigelagerte Lenkeraufnahme, voll einstellbares Kayaba-Fahrwerk, kein Lenkerpolster.

3 Leichtes Spiel: Dank Sitzschnellverschluss und entnehmbarer Batterie ist der Luftfilter gut erreichbar.



Startverhalten der SMW zeigt sich spürbar optimiert, die Leistungsabgabe ist über den gesamten Drehzahlbereich seidenweich. Bei niedrigsten Drehzahlen in technisch anspruchsvollen Passagen neigt sie dazu, den Motorlauf wegen der großen Schwungmasse mit einem klassischen »Plopp« zu quittieren. Mit etwas Gefühl in der Gas- und Kupplungshand kann man die 500er in derartigen Situationen aber passend bewegen.

Lässt man den 56 PS freien Lauf, offenbaren sich erneut die geniale Geometrie, die feine Rückmeldung vom Untergrund und das narrensichere Fahrwerk – dieses Paket schenkt maximales Vertrauen. Zudem spielt es kaum eine Rolle, welcher Gang gerade arbeitet, denn die 500er SWM schiebt immer höchst präzise an. Mit Vollgas geht es in eine ansteigende Linkskurve, die am Kurvenausgang mit leichten Wellen durchsetzt sind. Die SWM hebt im dritten Gang unter Volllast ab, legt in Schräglage einen gut fünf Meter weiten Sprung hin und landet bei vollem Zug auf dem Hinterrad, als wenn nichts gewesen wäre.

Beim Zeitenvergleich mit anderen Sportenduros unterschiedlicher Hubräume brennt die SWM RS 500R die schnellsten Runden in den Kurs, abschnittsweise ist sie gegenüber der aktuellen Konkurrenz sogar deutlich effektiver. Von der gefahrenen Ge-

Lässt man den 56 PS freien Lauf, offenbaren sich die geniale Geometrie und das narrensichere Fahrwerk

schwindigkeit ganz zu schweigen, was von außen betrachtet äußerst wild aussieht, aber sitzend auf dem Bike alles andere als grenzwertig ist. Luft nach oben? Definitiv.

Die SWM RS 500 R ist eine klassische Sportenduro für die schnelle Hatz über Stock und Stein, taugt aber auch für eine ausgedehnte Endurotour. Enges Gelände kann sie ebenfalls, aber auf Grund ihrer Größe benötigt man etwas mehr körperlichen Einsatz als gewöhnlich. Dafür sind ihre Stärken die Fahrstabilität, der Geradeauslauf und die sensibel zu dosierende Mega-Power des Doppelnockenwellen-Motors. Was unter anderem das relaxte Fahren in hohen Gängen mit dem tiefen, sonoren und genialen Einzylinder-Sound zum Erlebnis macht. Hinzu kommt der günstige Kaufpreis von gerade einmal 7999 Euro inklusive Nebenkosten.

Bleibt die Frage: Wie wichtig ist der Fortschritt? Oder ist auch das Bewährte mehr als gut? Denn wieder einmal zeigt sich, dass nicht nur das Neue immer besser wird und dem Vergangenen meilenweit überlegen ist. Die SWM zeigt mit ihrer aus 2010 stammenden Technik nicht den erwarteten Nachteil gegenüber den aktuellen Sportenduro-Modellen. Genau genommen kann sie mehr als vermutet. Und ist daher mit ihrer robusten und bewährten Technik immer wieder eine Empfehlung. ■