

KTM Mirabell 125 1957
„der Wunderschöne“



Sein Name war gut gewählt. „Mirabell“ steht für „der Wunderschöne“, ist in Österreich aber eher als Bezeichnung eines Barockschlosses samt Garten mitten in der Mozartstadt Salzburg bekannt. Schönheit liegt bekanntlich im Auge des Betrachters, und das muss wohl so sein, denn der Mirabell polarisiert. Manche delectieren sich an seiner Rubensfigur, andere wiederum finden ihn sturzhässlich.

Eine gewisse Ästhetik kann man ihm aber nicht abstreiten, die kommt aber haupt-

sächlich bei den Versionen mit der g'schmackigen Zweifarblackierung in Cremetönen zu tragen, die ihm sogar eine Taille verleiht – die er eigentlich nicht hat. Der Mirabell ist eine Orgie in Blech, und Blech trägt er reichlich. Seine Designer haben definitiv keinen Blick nach Italien in Richtung Vespa verschwendet. Wenn sie wo Anleihen genommen haben, was die Optik betrifft, dann eher im deutschen Reutlingen, wo schon im Jahr 1950 das Maicomobil als „Auto auf zwei Rädern“ angepriesen wurde, oder beim viertaktenden Heinkel Tourist, der schon seit 1953 am Markt war.



Der Mirabell selbst begann 1955 um die Gunst der Käufer zu buhlen. Im Herbst dieses Jahres bekam die Fachpresse durch eine werksseitige Indiskretion (wenn man das so nennen darf, wenn die KTM Mannen der Presse einen Prototyp nicht nur vor die Linsen, sondern sogar für Probefahrten zur Verfügung stellen) Wind vom Entstehen eines Motorrollers. Der zweirädrige Barockengel fand großen Anklang, weniger wegen seines Äußeren, vielmehr die inneren Werte waren es, die von den Motorjournalisten goutiert wurden. Der Motor war ja aus allen anderen KTM Modellen bekannt. Die Mattighofner waren zu der Zeit ja noch neu am Markt, Frischlinge im Geschäft, und hatten nach dem Erstling mit 100 Kubik nur eine 125er im Angebot - die Tourist bzw Grand Tourist. Beide mit dem Rotax Zweitakter, ausgestattet mit einem Dreiganggetriebe, mit einer Leistung von sechs PS. Stark genug um sich mit einem/einer BeifahrerIn nicht quälen zu müssen, was natürlich auch und besonders für den Mirabell galt. Weil er ja hinter einer Abdeckung verborgen werkelt tritt der Motor hier in der gebläsegekühlten Variante auf und sitzt in einem Rahmen, der ganz besonders für

Begeisterung bei der Fachpresse sorgte. Es handelt sich dabei nämlich um einen verwindungssteifen Wiegerahmen a la Norton-Federbett aus U-Profilträgern, der hoch aufragend unter der Vorderradkarosserie zum Steuerkopf zusammenläuft, und hinten durch Querstreben äußerst verwindungssteif wirkt. Auf Lob stieß auch die leichte Zugänglichkeit, lediglich zwei Schnellverschlüsse und eine Steckverbindung müssen gelöst werden, um die gesamte Haube abzunehmen und zum Motor zu gelangen. Dabei fällt der Blick auch auf die Triebssatzschwinge, die in Gummsilentblöcken gelagert ist. Das Vorderrad wird in einer Langarmschwinge geführt. Ein sauberes Fahrwerk, das durch den langen Radstand von 136 mm sehr gute Fahreigenschaften verspricht – auch wenn dadurch der gesamte Blechkerl über 2 Meter lang wird. Der Tank befindet sich vorne im Lampenschacht vor der Spritzwand, die zwei versperbare Fächer bietet. Im unteren der beiden sitzen die zwei Starterbatterien, was mehr Gewicht aufs Vorderrad bringt. Positiv wirken sich auch die 12“ Räder aus, die KTM Techniker haben sich nicht von dem Trend, Rollern kleine 8“ Räder zu verpassen, beeindrucken lassen.





1956 kam „der Wunderschöne“ auf den Markt und fand sofort eine begeisterte Käuferschicht. Solche barocken Formen war das Publikum damals scheinbar gewohnt, der Mirabell dürfte nicht so polarisiert haben wie er es heute tut. Als 1958 eine überarbeitete Version auf den Markt kam, war zwar an dessen Innereien getüftelt worden, die Hülle blieb aber gleich. Technisch waren Erkenntnisse aus dem 1957 von Ingenieur Ludwig Apfelbeck konzipierten Mecky Mopedroller eingeflossen, wie zB die gummigefederte Schwinge vorne und hinten, sowie die Räder aus Alu-Schleuderguss mit den integrierten Bremsstrommeln (wie sie auch unser Fotomodell trägt). Erhältlich war der Neuling als 125er und als 150er Version,

beide mit dem verbesserten und jetzt stärkeren Rotax Motor mit 7 bzw 8 PS, Vierganggetriebe und Siba-Dynastarter (später auch mit Bosch). Verbessert worden waren auch das Armaturenbrett mit einem Breitsicht-Tachometer und die einfach herauszuklappende Seitenstütze. Der Namenszusatz L für Luxus kam also nicht von ungefähr, noch dazu weil der als Frankfurter Topf bekannte neue Auspuff für den guten Ton sorgte. In dieser Version blieb der Mirabell bis 1961 im Geschäft, bis KTM sich damals entschloss, nur mehr den Moped Markt zu bedienen. Unser Fotomodell wurde erst kürzlich von KTM Intimkenner Helmut Helten für das Motorradmuseum Vorchdorf restauriert und kann dort ab Frühjahr 2020 besichtigt werden (www.motorradmuseum-vorchdorf.at).



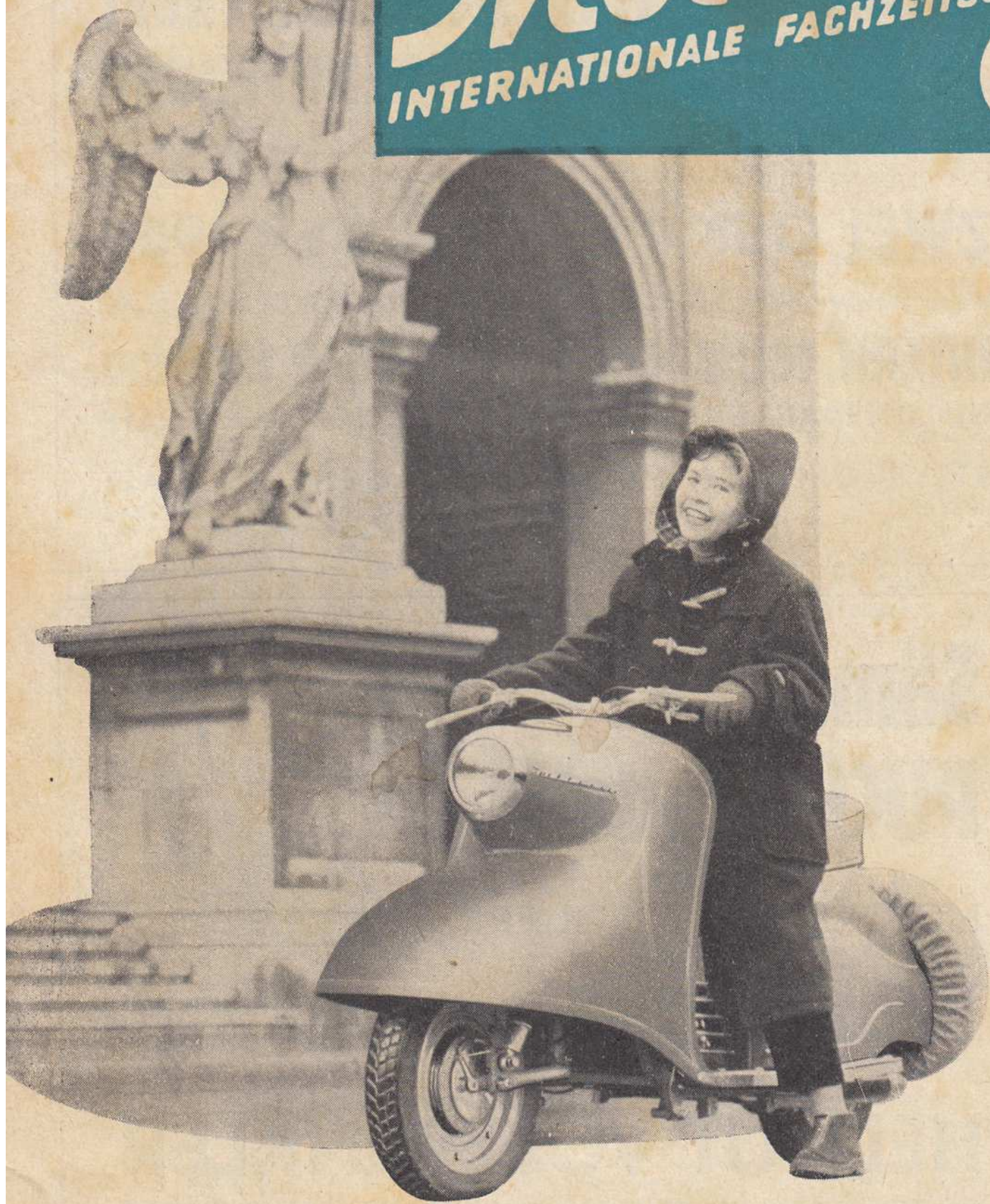
Motorrad

INTERNATIONALE FACHZEITSCHRIFT

26. 11. 1955

48

DM -,65
S 4.-



Micabell

DER NEUE ROLLER VON **KTM**

KTM Mirabell

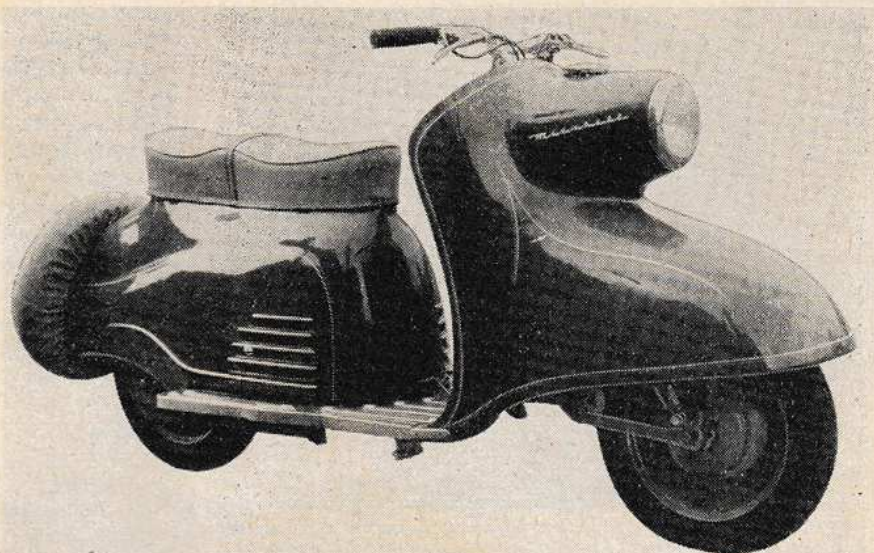
Rotax-Sachs, $54 \times 54 = 124$ cm, Ein-
kolben-Zweitakter, Umkehrspülung;
Verd. 6,5 : 1, 5,6 PS bei 5500 U/min.
Siba - Durchdreh - Lichtbatterie -
Zündanlage, Gemischschmierung.

Kette, Mehrscheibenkupplung in Öl-
bad, 7,4 — 11,8 — 22,8, Fußschaltung,
Kette, staubdicht gekapselt.

Wiegenrahmen aus rechteckigen Pro-
filen, Langarmschwinge vorne und
Triebatzschwinge hinten, beide mit
hydr. gedämpften Federbeinen, Reifen
 $3,25 \times 12''$, Vollnabenbremsen $130 \times$
 30 mm, Tank 8 Liter.

Radstand 136, Länge 204, Breite 62,
Sattelhöhe 75, Bodenfreiheit 18 cm.

Normverbrauch 2,8 Liter auf 100 km,
125 kg, 89 km/h.



Überraschung aus Mattighofen

KTM-Roller „Mirabell“

Schon vor einigen Wochen war es durchgesik-
kert, daß man sich bei KTM in Mattighofen mit
der Entwicklung eines Rollers befaßt. Erste kurze
Pressemeldungen bestätigten eine Tatsache, von
der die Fachwelt schon längere Zeit Kenntnis
hatte.

Nun es ist klar, daß so ein Roller nicht von
heute auf morgen geschaffen werden kann, von
der ersten Idee bis über die Reißbretter der Kon-
strukteure, die Erprobung im Versuch, der end-
gültigen Serienreife und der Aufnahme der Pro-
duktion zieht sich der Weg. Wenn nun der KTM-
Roller — der den ansprechenden Namen „Mira-
bell“ erhalten hat — der Öffentlichkeit vor-
gestellt werden kann, so muß dazu gesagt
werden, daß eben erst die sogenannte Null-Serie
angelaufen ist, daß es aber wohl bis Anfang 1956
dauern wird, bis dieser Roller auch tatsächlich
im Laden erstanden werden kann.

KTM ist bekanntlich ein junges und auch ver-
hältnismäßig — nämlich im Verhältnis zu den
Weltmarken — kleines Werk, das vor wenigen
Jahren gegründet, sich in Österreich bald einen
guten Namen machen konnte. Wenn man aber
aus eigener Anschauung weiß, mit welcher Sorg-
falt, mit welchem Ernst da in Mattighofen und
Schalchen an die Konstruktion und den Bau
eines neuen Fahrzeuges herangegangen wird,
wenn man sieht, wie lange da herumgetipelt
und versucht wird, bis auch die letzte Kleinigkeit
sitzt, dann kann man zu diesem Fahrzeug a priori
vollstes Vertrauen haben.

Doch nun nach diesen einleitenden Worten zum
Roller selbst, und da vor allem zum interessan-
testen Teil, zum

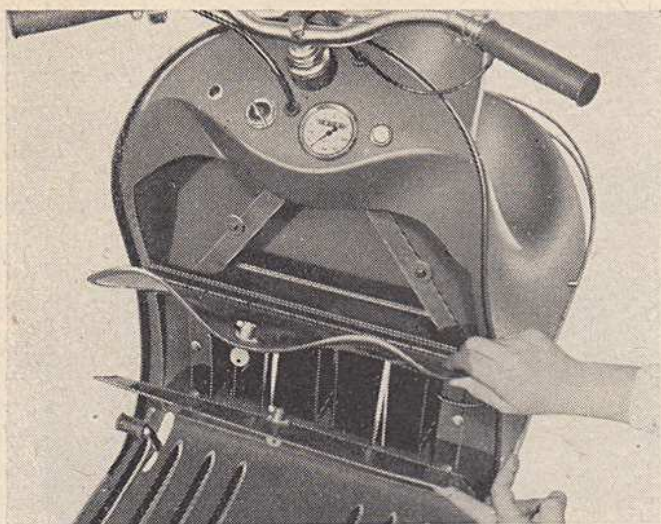
Fahrwerk

Beginnen wir ganz unkonventionell, beginnen
wir mit der Karosse, mit dem äußeren Bild also,

das zwar bei einem Motorrad nur ganz nebenbei
interessiert, bei einem Roller aber für die Ver-
kaufszahlen eine ähnlich wesentliche Rolle spielt
wie etwa bei einem Auto. Man muß es den KTM-
Leuten lassen, daß sie da eine recht schneidige
Blechhaut auf zwei Räder gestellt haben, das
Ganze hat irgendwie italienischen Schwung und
wirkt ausgesprochen gefällig, ohne deswegen
„Blechkreuzer“ zu sein.

Diese Blechhülle kann nun sehr einfach und
schnell entfernt werden, der hintere Teil ist nach
Lösung von zwei Schnellverschlüssen und einer
Steckverbindung für Nummertafelleuchte und
Stoplicht zur Gänze abhebbar. Um den Vorderteil
zu demontieren, müssen der Lenker abgenommen
und ganze vier Schrauben gelöst werden, dann
ist auch dieser Blechteil einschließlich Schein-
werfer und Kraftstoffbehälter abnehmbar (natür-
lich ist auch hier eine elektrische Verbindung zu
lösen und die Kraftstoffleitung abzunehmen). Das
Problem der Zugänglichkeit zu den einzelnen
Teilen des Rollers ist also vorbildlich gelöst: der
hintere Karosenteil, der Motor und Antrieb ver-
hüllt, ist auch vom blutigsten Laien ohne Werk-
zeug in einer Minute abgehoben und alle dar-
unterliegenden Teile liegen dann frei, vorne wird
man ja wesentlich seltener die Blechhaut ent-
fernen, aber auch das ist kein Problem.

Hat man also das Blech entfernt, dann fällt zu-
nächst einmal der vorbildlich einfache Wiegen-
rahmen auf (von dem wir auch ein Bild bringen),
dessen U-Profilträger vorne in der Vorderrad-
karosierung zum Steuerkopf hin spitz zusammen-
laufen und infolge sinnvoller Querversteifungen
unter dem Fußblech wohl im nötigen Maße ver-
windungssteif, aber in der Fahrzeuglängsebene
leicht elastisch ist. Eine Machart, wie wir sie
vom Federbett-Rahmen der Nortons kennen, und



Die Spritzwand hat zwei versperrbare „Ladeluken“: in der unteren sind die beiden 14-Ah-Batterien untergebracht, während in der oberen Werkzeug und diverse Kleinigkeiten verstaut werden können. Auf dem Armaturenbrett finden wir links die Ladekontroll-Lampe, daneben das Zündschloß, den Tacho und den Anlasserknopf. Erwähnen wollen wir schließlich noch, daß die Bowdenzüge am Lenker nachstellbar sind, und daß KTM einen Wickeldrehgriff verwendet

die sich sogar bei Renngeschwindigkeiten bestens bewährt hat.

Der Vorderrad-Abfederung dient eine Langarmschwinge ohne Gabelvorversetzung; der Schwingendrehpunkt ist relativ weit vorne angeordnet, die Schwingarmlänge beträgt ab Drehpunkt 205 mm! Durch diese Anordnung ist der Anteil der gelenkten Massen hinter der Lenkungsachse sehr gering. An der Lenkung fällt schließlich ihre außerordentlich geringe Trägheit auf, die offenbar ein Ausgleich sein soll für den langen, motorradmäßigen Radstand von 136 mm (!), der von einer 350er oder 500er sein könnte (ein großer Radstand bringt ja bekanntlich gute Fahrstabilität auf Geraden). Der Federung selbst dienen hydraulisch gedämpfte Federbeine, wie sie schon von den KTM-Motorrädern bekannt sind.

Hinten aber finden wir — eine Triebssatzschwinge. Über die Probleme der Triebssatzschwinge haben wir schon des öfteren geschrieben, über ihre Vorteile ebenso wie über die Schwierigkeiten. KTM hat nun die hintere Triebssatzschwinge als eine der wenigen uns bekannten Konstruktionen annähernd im labilen Gleichgewicht aufgehängt, d. h. es genügt eine ganz geringe Kraft, um die Schwinge aus einer bestimmten Lage in eine andere, auch labile Gleichgewichtslage zu bringen. Außerdem ist die Triebssatzschwinge des Mirabell an sich sehr leicht, sie bringt damit außerdem ein Minimum an ungefederten Massen. Damit aber dürfte diese Triebssatzschwinge einer normalen Hinterradschwinge — richtige Auslegung von Federung und Dämpfung vorausgesetzt — kaum unterlegen sein.

Die Art der Aufhängung der Triebssatzschwinge vermindert natürlich den effektiven Schwingradius, die hintere Raderhebungskurve ist also relativ stärker gekrümmt, als etwa bei einer nor-

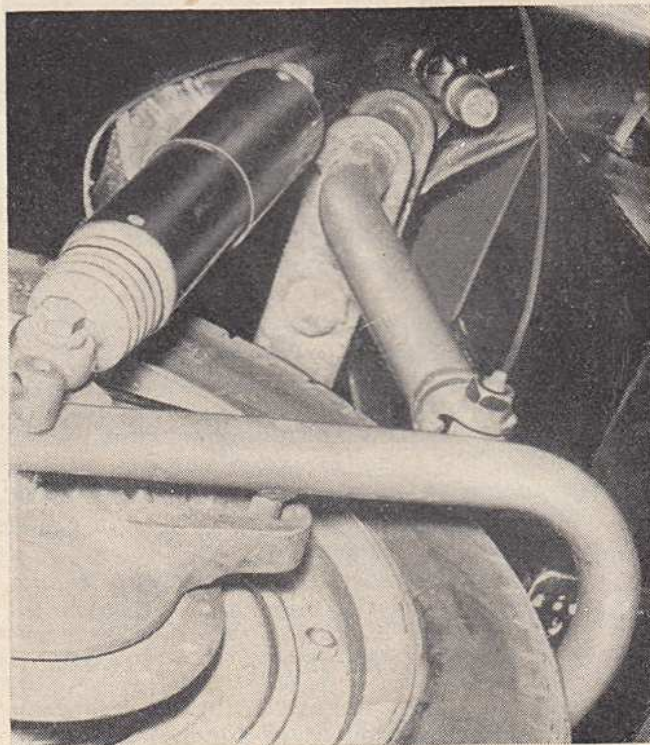
malen Schwinge mit 16- oder 19-Zoll-Rad. Beim Durchfedern ergeben sich daraus zwar größere Massenlängsbewegungen, doch erweisen sich die dabei auftretenden Massenkräfte als ungefährlich, weil einerseits das kleine 12-Zoll-Hinterrad ja sehr leicht ist und weil andererseits die Radstandsänderungen beim Durchfedern relativ, also gemessen am großen Radstand, sehr klein sind. Man sieht also, daß der große Radstand schon nach rein theoretischen Überlegungen eine günstige Basis für gute Fahreigenschaften darstellt. Zudem hat die Vorderradschwinge etwa 100 mm Nachlauf, ein Wert, der auch ganz in die oben skizzierte Richtung weist.

Erwähnt soll schließlich noch werden, daß die Triebssatzschwinge in Gummisilentblöcken gelagert ist, so daß nach Herausnehmen des Schwingenbolzens und Loslösen der beiden Federbeine sowie Abnehmen der Kraftstoffleitung der ganze Triebssatz innerhalb von drei Minuten ausgebaut werden kann. Auch hinten werden zur Abfederung die schon bekannten hydraulisch gedämpften Federbeine verwendet.

Als günstig muß ferner die Unterbringung des Treibstofftanks vor der Spritzwand und die Befestigung der Batterien in einem verschließbaren Kasten unter dem Lenker genannt werden. Dadurch bekommt das Vorderrad entschieden mehr Gewicht, die Gewichtsverteilung ist annähernd motorradmäßig (wozu noch beiträgt, daß auch der Fahrer verhältnismäßig weit vorne sitzt). Die vordere Reifenhaftkraft, also die Brems- und Lenkfähigkeit bei nasser oder glatter Straße, profitieren dabei wohl nicht unwesentlich.

Wie schon kurz erwähnt, verwendet KTM 12-Zoll-Räder; wohl hat man im Rollerbau

Ein Blick unter die vordere Haube zeigt deutlich den Aufbau der Vorderradschwinge. Federweg vorne und hinten maximal 90 mm (!!)



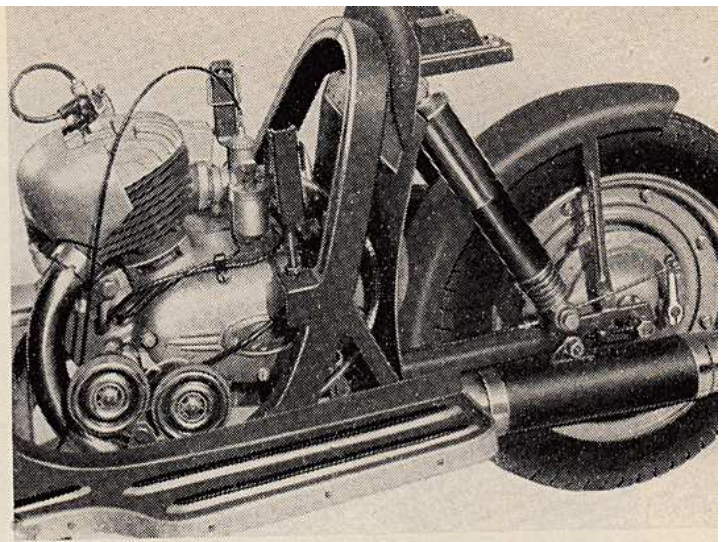
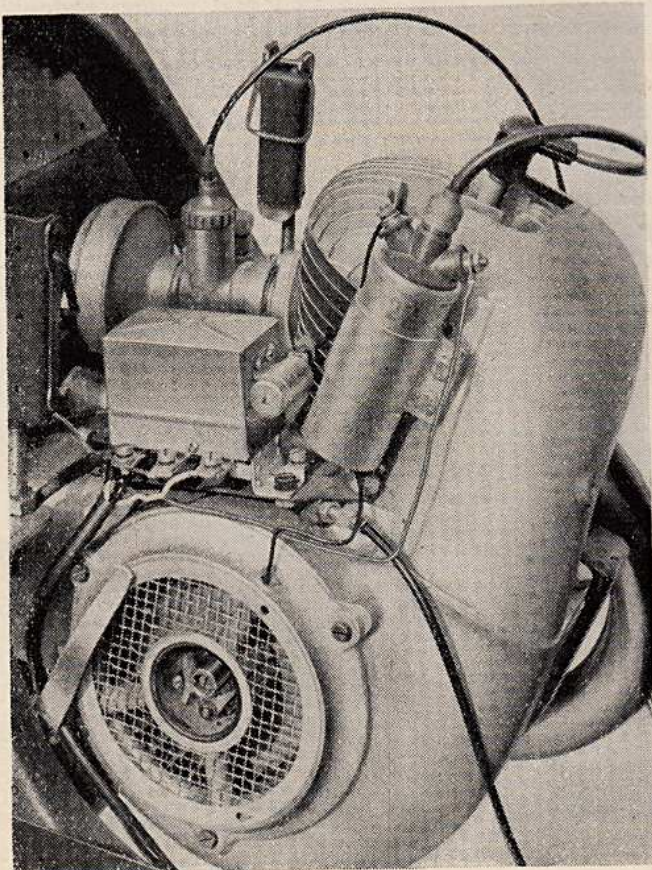
mittlerweile gelernt, die Nachteile, die das klassische 8-Zoll-Roller-Rad mit sich bringt, weitgehend zu vermindern, trotzdem aber sind die Vorzüge der größeren Dimension noch immer derart beträchtlich, daß man die wenigen Nachteile gerne in Kauf nehmen kann. Die verwendeten Bremsen mit 130 mm Durchmesser und 30 mm Belagbreite sind die gleichen wie bei den KTM-Motorrädern. Schon dort empfanden wir sie als mehr als ausreichend, bei den 12-Zoll-Rädern des Mirabell ergeben sie gegenüber den 16-Zoll-Rädern des Motorrades noch eine erhöhte Bremswirkung, da infolge des geringeren Radradius bei einem gegebenen Bremsmoment mehr Bremskraft auf dem Reifen wirksam ist.

Der Motor

des Mirabell ist im Prinzip unseren Lesern ja schon bekannt. Wieder handelt es sich um den 125-ccm-Rotax-Sachs, wie er auch in den Motorrädern von KTM oder auch im Lohner-Roller eingebaut wird. Selbstverständlich wird hier die gebläsegekühlte Ausführung verwendet, und ebenso selbstverständlich auch jene mit der Siba-Startanlage. Wir können uns also darauf beschränken, die Hauptdaten des Motors kurz zu rekapitulieren.

Der mit Umkehrspülung arbeitende Einkolben-Zweitakter hat eine Bohrung von 54 mm und einen Hub von ebenfalls 54 mm, verdichtet ist der Motor 1 : 6,5. Bei 5500 U/min gibt der Motor

Ein Bild des Anlasser-Rotax von rechts, die Abdeckkappe vor dem Unterbrecher ist abgenommen; gut erkennbar auch der Schaltschutz der Anlasseranlage, Vergaser, Zündspule usw.



Ein Bild des ganzen Triebsatzes von links, so gut sind alle Antriebsteile zugänglich, wenn man die hintere Blechhaube abgenommen hat. Deutlich erkennbar die Schnellverschlüsse, die diese Blechhaube halten, ebenso der Motorblock, der Antrieb und die geradezu überdimensionierten Vollnabenbremsen

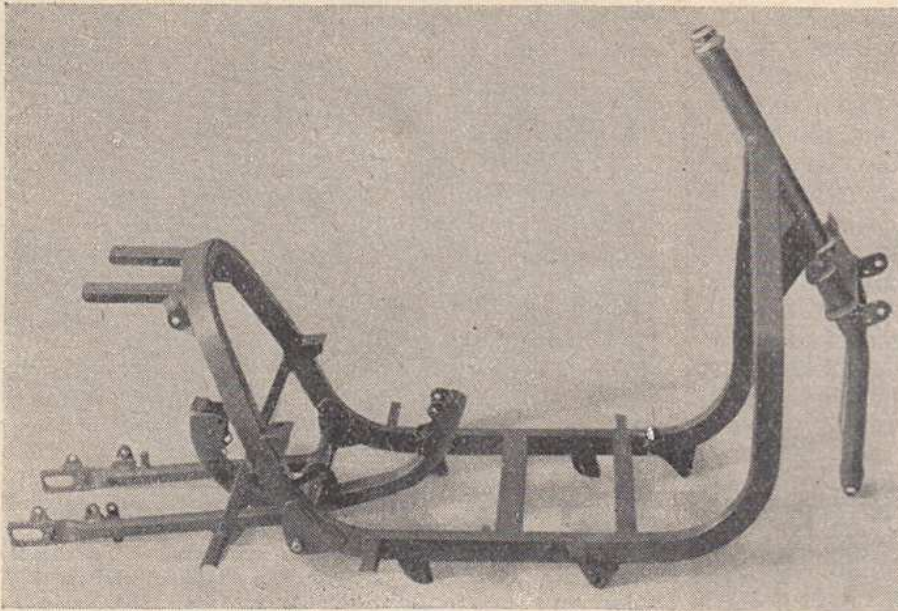
mit seinen 124 ccm in der hier verwendeten gebläsegekühlten Ausführung 5,6 PS ab, die für eine Höchstgeschwindigkeit von an die 80 km/h gut sind.

Der Kolben trägt zwei Kolbenringe, die durch Stifte gegen Verdrehen gesichert sind, als Kolbenbolzensicherungen werden Sprengringe verwendet. Die robuste Pleuelstange läuft auf einem Pleuellager mit Käfig, der Pleuelzapfen ist in die Kurbelwangen eingepreßt. Die Pleuelstange ist beiderseits in kräftigen Ringschulterlagern gelagert, die Abdichtung der Pleuelkammer erfolgt mit Simmerringen.

Der verwendete Vergaser stammt von Bing, es ist einer der bekannten Schrägdüsenvergasers, allerdings noch nicht jene Type mit Startkolben, sondern mit Drehluftblende am Luftfilter; Fernbetätigungen für diese Blende sowie für den Tupfer sind vorgesehen bzw. bei späterer Verwendung des Startkolbenvergasers ein Bowdenzug für jenen am Lenker. Der Vergaser selbst hat einen Durchlaß von 20 mm, Hauptdüse 90, Nadeldüse 2,62, Nadelposition 2. R. v. o., Leerlaufdüse 35, Leerlaufluft etwa zwei Umdrehungen offen.

Der „elektrische Teil“ des Rollers wird durch eine 12-V-60/90-W-Siba-Durchdreh-Lichtbatterie-Zündanlage gebildet, über die wir erst kürzlich ausführlichst referiert haben (siehe Heft 43). Hier wollen wir nur kurz erwähnen, daß es sich um eine Glockenankeranlage mit Scheibenkollektor handelt, die beim Anlassen als Hauptstrommotor arbeitet und somit den Motor durchdreht, bei laufendem Motor jedoch als Gleichstromlichtmaschine von 12 V 60 W (in dieser Ausführung) liefert.

Zwei Startbatterien von je 14 Ah hintereinander geschaltet, bilden die notwendige Speicherkapazität, sie sind wie erwähnt in einem eigenen verschließbaren Raum vor der Spritzwand untergebracht; im darüber befindlichen Gepäck- und Werkzeugraum ist ein Sicherungskästchen angebracht. Zur elektrischen Ausrüstung gehört



Ein bildsauberer Wiegenrahmen ist das Rückgrat des neuen KTM „Mirabell“, deutlich sichtbar im Bild auch die Triebsetzschwinge, die in Silentblocks gelagert ist

schließlich noch der Scheinwerfer mit 35/35-W-Bilux- und 5-W-Standlicht, Stop- und Decklicht von je 10 W sowie zwei Hupen.

Die 3-Scheiben-Kork-Lamellen-Kupplung läuft bekanntlich im Ölbad; das Dreigang-Getriebe hat die Übersetzungen 3,25—1,692—1,06, die Primärkraftübertragung erfolgt mittels Kette, als Übersetzung wird 2,125 angegeben. Die Sekundärkette hat die Dimension $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$ Zoll (verstärkt) und läuft staubdicht gekapselt; vorne ist ein Ritzel mit 14 Zähnen, hinten ein Kettenkranz mit 46 Zähnen montiert, die Sekundärübersetzung beträgt somit 3,28, und damit die Gesamtübersetzungen 22,75—11,79—7,39. Geschaltet werden die Gänge durch einen links vorne befindlichen Fußhebel, ähnlich wie bei der Dürkopp-Diana: also 1. Gang, Hebel nach vorne schieben, 2. und 3. Gang, Fußhebel nach hinten schieben. Leerlauf wie üblich zwischen erstem und zweitem Gang. Das Getriebe wird mit 400 ccm Öl SAE 90 gefüllt.

Fahreindrücke

Vielleicht ist es verfrüht, wenn wir schon jetzt über unsere Fahreindrücke mit dem Mirabell-Roller von KTM berichten, denn das Fahrzeug, das uns da für einen Nachmittag in die Hand gedrückt wurde, war noch einer jener Prototypen, wie sie in jedem Werk für Versuchszwecke hergestellt werden, aber beileibe noch nicht in allen Details dann der endgültigen Serienausführung entsprechen.

Trotzdem fanden wir es recht interessant, mit diesem Fahrzeug nun über alle möglichen Straßen und Wege herumzुकutschieren, konnte man doch schon ein ungefähres Bild darüber gewinnen, wie sich der Serienroller dann fahren lassen wird. Selbstverständlich werden wir zur gegebenen Zeit einen Mirabell ebenso ausführlich wie

eingehend testen, um dann endgültig über seine Eigenschaften, wie wir sie sehen, unseren Lesern berichten zu können.

Erster Eindruck, wenn man das Fahrzeug in die Hand bekommt: etwas durchaus Kompaktes, Handfestes, nichts ist daran irgendwie filigran. Das immerhin für einen Roller beträchtliche Gewicht von 125 kg merkt man gar nicht besonders (zum Vergleich: Puch-Roller mit Elektrostarter 105 kg, Lohner-Roller mit Elektrostarter 120 kg). Dann startet man den Roller an, freut sich, daß der Rotax-Sachs so prompt anspringt, und schnurrt davon.

Ja und dann setzt man sich erst einmal ordentlich zurecht, freut sich, daß die Hebel richtig liegen, die Handhebel zumindest, und dann kostet man die ersten Kurven aus, vorsichtig zunächst, wird schließlich immer frecher, denn bald bemerkt man, daß sich dieses neue Fahrzeug legen und drücken läßt, wie ein ausgewachsenes Motorrad-Fahrwerk.

Das ist überhaupt der bestimmende Eindruck von diesem Roller: man fährt sicher und dreist durch die Gegend wie mit einem durchaus gelungenen Motorrad. Die Federung bei unserem Versuchsfahrzeug war noch etwas hart, wie uns aber die KTM-Leute versicherten, ist nun auch Federung und Dämpfung o. k.

Mehr über die Fahreigenschaften des Mirabell auszusagen, trauen wir uns vorläufig noch nicht zu, dazu waren unsere Fahrversuche einerseits zu kurz, andererseits war es eben — wie schon erwähnt — noch eine Versuchsausführung, die wir vor einiger Zeit fuhren. Aber immerhin glauben wir heute schon feststellen zu können, daß KTM mit diesem Roller wieder ein guter Wurf gelungen ist.



Continental

*Straßen- u. Geländereifen
im Fachhandel erhältlich*