

E4973 DX

DAS

MOTORRAD

Veranstalt Motor-Verlag GmbH & Co KG · Motor-Praxis-Verlag GmbH & Co KG · 7000 Stuttgart · Postfach 1042
Postvertriebsstück - Gebühr bezahlt
0330087951 E 4973 DX 897

ERWIN POHLMANN
4900 HERFORD
KORNSTR. 14

**Großer Preis
von Österreich**

**Moto Cross-WM
der 125er
in Frankreich**

**Europa-
Gelände-
meisterschaft
in Siegen**

Langstreckentest 40 000 km

HONDA CB 750

Test

Fahrbericht

SUZUKI GT 250 YAMAHA XS 650

10

17. Mai '75 DM 2,-

Dänemark skr 3,25; Finnland Fmk 3,50; Frankreich FF 4,20; Griechenland Dr 30,-; Italien Lit 6,50; Jugoslawien Din 20,-; Kanada Can \$ 1,25,-; Luxemburg Lit 32,-; Niederlande hfl 2,40; Norwegen skr 5,- (inkl. moms.); Schweden skr 17,- (inkl. moms.); Portugal Esc 25,-; Spanien Ptas 60,-; Schweden skr 4,25 (inkl. moms.); Schweiz sfr 2,50; Tansania din 50,-; Türkei TL 13,-; USA US \$ 1,25,-; Printed in Germany

Geländemaschinen

NEUE ITALIENER

Die Werksleitung von Gilera (Vespa) hat leider kürzlich entschieden, sich aus jeder Art von Gelände-Zuverlässigkeitssport zurückzuziehen. Auch die Pläne, Replicas der Werks-GS-Maschinen in kleiner Serie zu bauen, sind aufgrund der wirtschaftlichen Krisen in Italien zu den Akten gelegt worden. Im Gegensatz dazu zeigen andere italienische Firmen tiefergehendes Interesse an Geländemotorrädern, sie haben dies durch einige neue

Modelle sehr deutlich bewiesen.

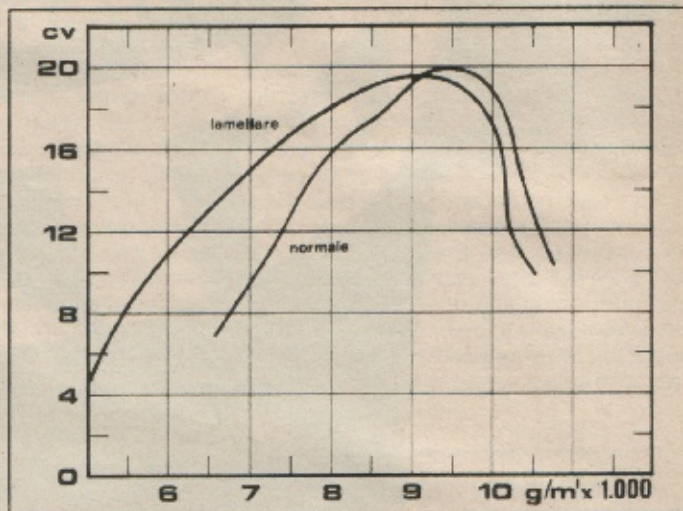
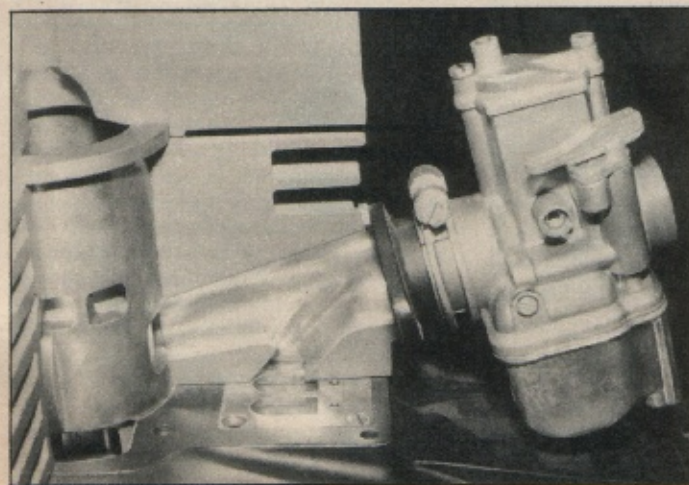
Aspes (in Gallarate) baut eine Zweitakt-125er mit membrangesteuertem Einlaß, die nach dem früheren Indianerstamm „Hopi“ benannt wurde.

Bei Beta in Florenz wurde sogar eine neue Werksanlage errichtet, in der 250er und 350 ccm-Geländemaschinen sowie Moto Cross-Modelle von 250 und 360 ccm hergestellt werden sollen.

Aspes Hopi 125



Die 125er „Hopi“ von Aspes mit Leichtmetalltank und Eigenbau-Gabel.



Technische Daten

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitze gesteuert, Leichtmetallzylinder, 10° nach vorn geneigt, Bohrung x Hub 54 x 54 mm, Hubraum 123,6 ccm, Verdichtung 12 : 1, Nennleistung 19,5 CV bei 9000/min. Mischungsschmierung im Verhältnis 1 : 20. Getriebeöl 1200 ccm, SAE 30 Öl. Vergaser: Dell'Orto VBH 29 AS, Hauptdüse 118-123, Leerlaufdüse 55, Nadeldüse 40, Düsennadel V 4, Mischkammer-einsatz 260.

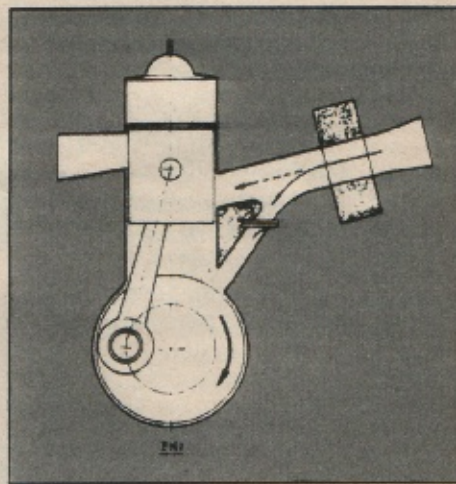
Zündung, Licht: Kontaktlose Motoplatt-Zündung, Zündkerze Marelli CW 8 L (260).

Kraftübertragung: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes 5-Gang-Getriebe, V_{prim} 3,57, (75/21), Sekundärtrieb über Rollenketten (Regina 126 BC) V_{sec} 4,3 (54/12). Fahrwerk: Doppelschleifenrohrrahmen, ölgedämpfte Teleskopgabel, Standrohr- Φ 32 mm, 150 ccm ATF Dämpferöl (Agip) pro Holm. Federweg 165 mm. Hydraulisch gedämpfte Federbeine (Girling), Federweg 90 mm.

Räder, Bremsen: Bereifung vorn: 3.00-21, hinten 4.00-18, Einnockentrommelbremse 125 mm Φ , über Seilzug betätigte Trommelbremse hinten.

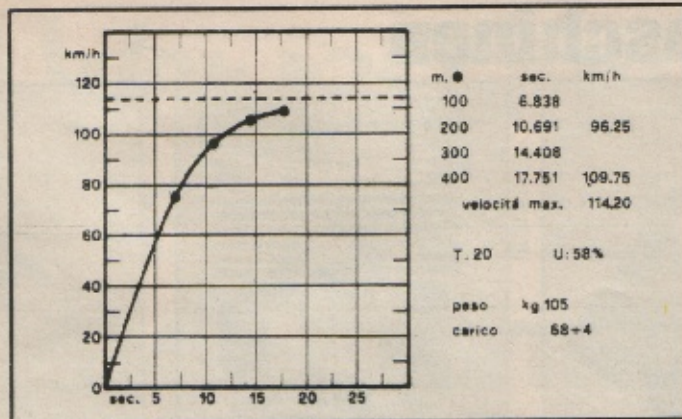
Abmessungen: Länge 2080 mm, Lenkerbreite 1180 mm, Sitzhöhe 830 mm, Bodenfreiheit 240 mm, Radstand 1360 mm.

Am Schnittmodell, siehe auch Skizze rechts, wird deutlich, daß der Membraneinlaß direkt ins Kurbelhaus, der kolbengesteuerte Einlaß durchs Kolbenhemd nach unten führt.



Als drittes Werk stellt Laverda (Breganze) die 250er Geländemaschine „Chott“ vor. Karl-May-Leser kennen den Namen „Schott el Djerid“ von einem der berühmtesten Salzseen Tunesiens. Auf oder wenigstens in der Nähe eines solchen „Schotts“ sollen die letzten Tests mit der Laverda GS gefahren worden sein... daher der Name.

Am Interessantesten an dieser Maschine ist der Rahmenbau mit dem veränder-



baren Lenkungswinkel für verschiedene Einsatzgebiete.

Zurück zu Aspes: Dort baute man bisher Geländemaschinen mit Sachs- und Maico-Motoren, aber vor ein paar Jahren konnte man sich auf eine Zusammenarbeit mit dem in Italien berühmten Zweitakt-Spezialisten Ing. Consiglio einigen. Dafür wurde dann ein spezielles Werk gegründet, dem man den Namen ASCO (von Aspes und CO-nsiglio) gab.



Der Duft, an dem man nicht vorübergeht.

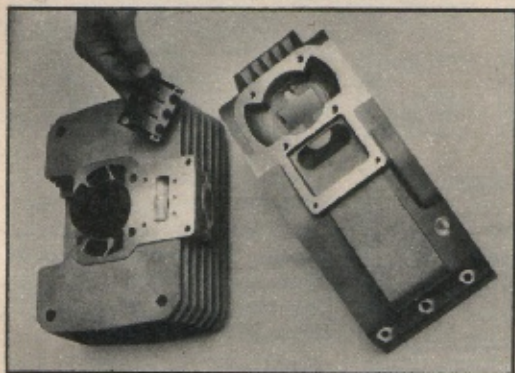
Clan

ist ein Tabak von ausgesprochen mildem Charakter und voll-würzigem Geschmack. Mit einem unvergleichbar markanten Duft, der schon für manche hübsche Überraschung gesorgt hat. Weil er sie an ihrer Nase herbeigeführt hat.

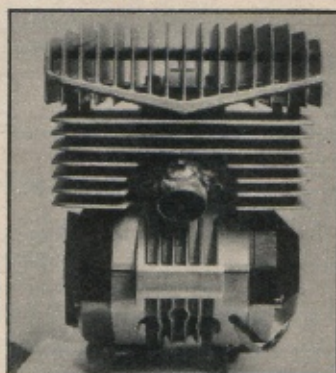
Probieren Sie ihn mal aus!

50g DM 2,50

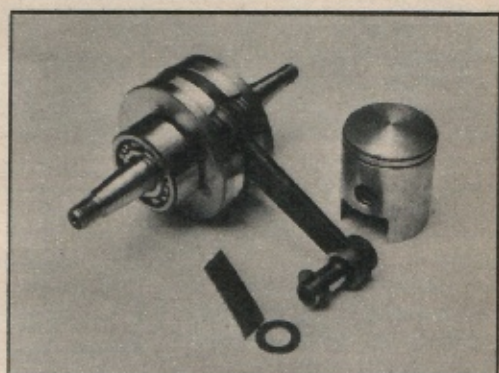
Geländemaschinen



Asco-Zylinder mit vier Überströmkanälen und der dreiteiligen Membran.



Aspes-Kopfverrippung für bessere Wärmeverteilung.



Die Kurbelwellen-Auswuchtbohrungen sind mit Leichtmetallstopfen verschlossen.

Beta „GS“ und „MC“



Die Beta GS 250 und 350 machen einen recht ausgewogenen Eindruck.

Technische Daten

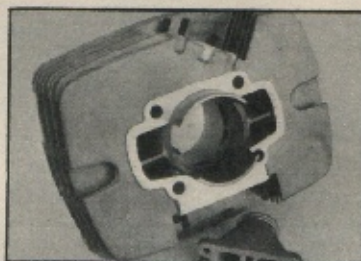
Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzgesteuert, Bohrung x Hub 70 x 64,5 mm, Gesamthubraum 248,9 ccm, Verdichtungsverhältnis 12 : 1, Nennleistung 30,5 CV bei 7400/min.

Vergaser: Dell'Orto-Conzentrik-Vergaser mit 36 mm Durchlaß.

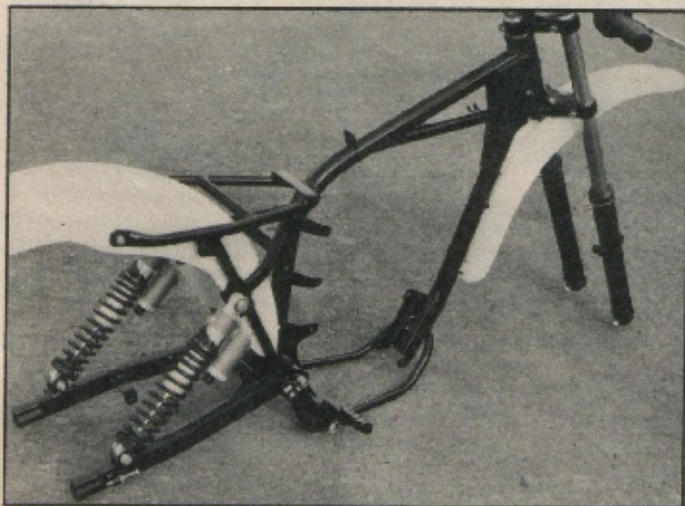
Zündung: Elektronische Zündung.

Kraftübertragung: Mehrscheibenkupplung im Ölbad, angeblocktes 5-Gang-Getriebe (I. 2,428, II. 1,611, III. 1,130, IV. 0,88, V. 0,655).

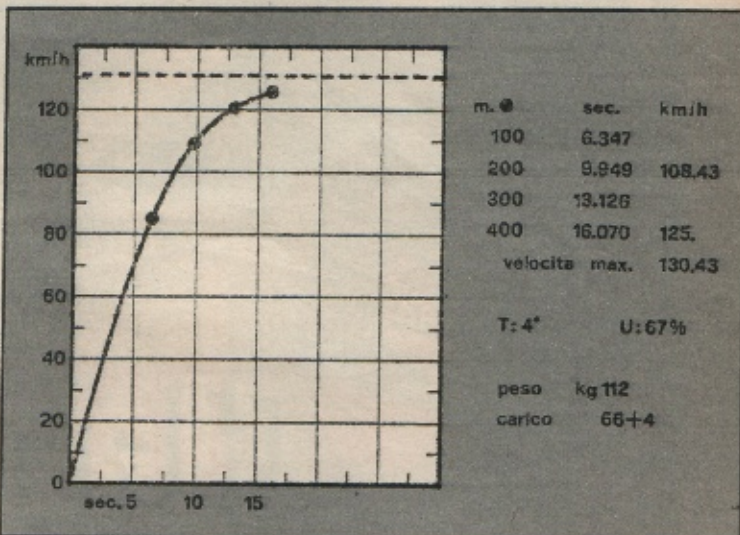
Räder: Bereifung von: 3.00-21, Bereifung hinten 4.00-18.



Hier ist die typische Kanalführung im Zylinder der Beta-Motoren zu sehen. Beachtenswert ist der geteilte Einlaßkanal. Zylinderlaufbahn mit eingezogener Gußbuchse.



Dies ist der Rahmen der Beta Moto Cross-Modelle



Das erste Ergebnis dieser Gemeinschaftsarbeit war noch ein orthodoxer Zweitaktmotor mit elektronischer Zündung und einem Fünfganggetriebe. Danach aber baute Ing. Consiglio das Membran-Einlaßsystem mit Steuerung durch die Kolbenkante aus, so daß die Motoren mehr Leistung in niedrigen Drehzahlbereichen und zusätzlich bessere Füllung auch bei höheren Drehzahlen erreichten, weil durch die Membran das Zurückschlagen der Gassäule und damit die Füllungsverluste vermieden wurden, die bei normalen Zweitaktmotoren solche Schwierigkeiten bereiten.

In den Leistungskurven wird sehr deutlich, wie sehr die neuen Asco-Motoren gegenüber den früheren gewonnen haben.

Bei Beta wurde ein ziemlich robuster Zweitakter mit Fünfkanaal-Zylindern entworfen, der in vier Versionen gebaut wird: 250 und 350 GS sowie 250 und 360 MC. Ein Versuchsmodell der 250er Geländemaschine wurde bei der letztjährigen Sechstagesfahrt eingesetzt und erreichte trotz eines körperlichen Handicaps des Fahrers eine sehr beachtliche Silbermedaille.

Die Laverda GS wird als „Mehrzweckmaschine“ beschrieben. Ihr Lenkungswinkel kann nämlich von 25 Grad auf 27 Grad 30 min und auf 30 Grad eingestellt werden. Der Umbau erfordert knapp eine halbe Stunde Arbeitszeit, auch wenn man kein Bastelexperte ist. Die erste Einstellung soll für Trials optimal geeignet sein, die zweite für schnelle Geländefahrten und die dritte schließlich für Moto Cross. In der Praxis hat sich aller-

Wer rassistige Pferde reitet, sollte aufs Brandzeichen* achten.

*SACHS-Motoren zeigen bei „Geländeritten“ immer wieder, wie rasant, robust, wirtschaftlich und zuverlässig sie sind.

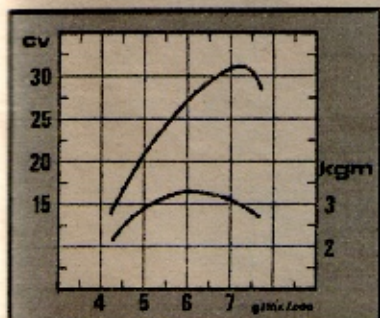
Wer solche Eigenschaften sucht, schwört auf dieses „Brandzeichen“: SACHS.



SACHS

Fichtel & Sachs AG, Schweinfurt.
Schon über 7 Millionen Motoren.

Damit Sie schnell vorankommen.

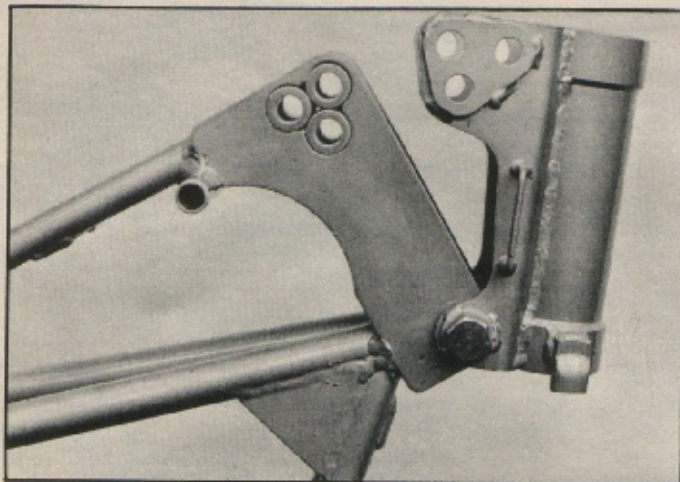


Geländemaschinen

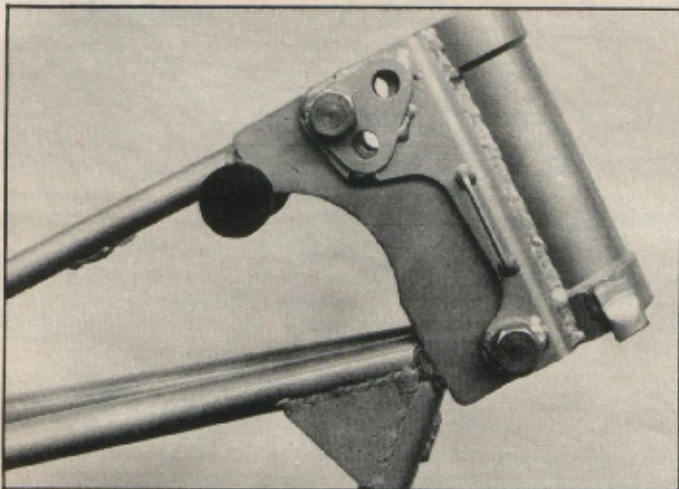


Die 250er Laverda Chott ist mit Dekompressions-Ventil ausgerüstet. Der Kickstarter scheint recht hoch angesetzt.

Laverda Chott 250



Spezialität der Laverda Chott ist der veränderbare Lenkwinkel.



Hier ist gezeigt, wie der Winkel durch „Umschrauben“ individuellen Wünschen angepaßt werden kann.

Technische Daten

Motor: Luftgekühlter Einzylinder-Zweitaktmotor, schlitzeinsteuert, Leichtmetallzylinder, 10° nach vorn geneigt. Bohrung x Hub: 68 x 68 mm, Hubraum 246,9 ccm. Verdichtung 10 : 1, Nennleistung 26 HP bei 7600/min.

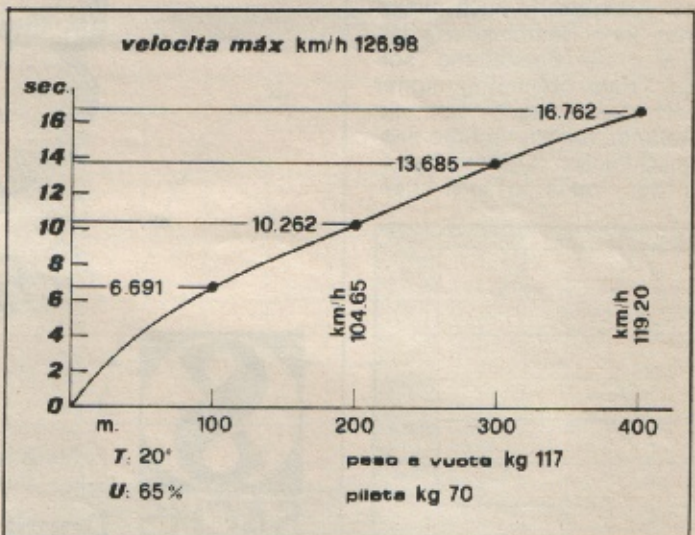
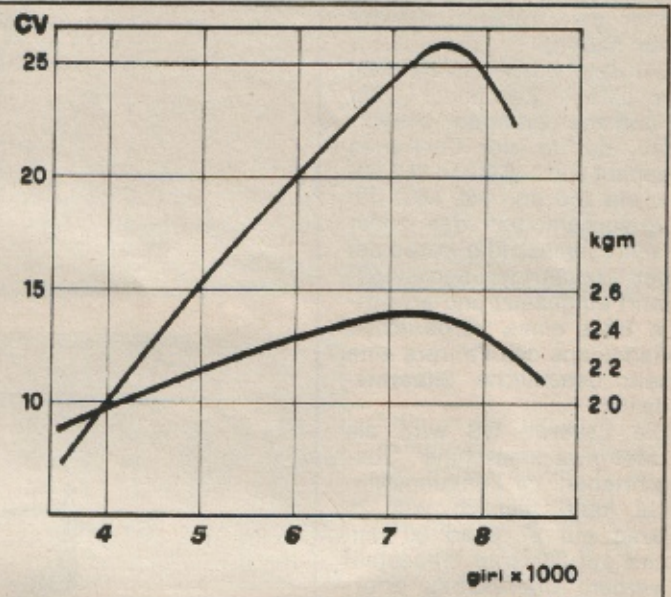
Vergaser: Dell'Orto PHB 32, ϕ 32 mm, Hauptdüse 140, Leerlaufdüse 65, Nadeldüse 70, Düsennadel K 2 zweite Kerbe von oben, Mischkammereinsatz 265.

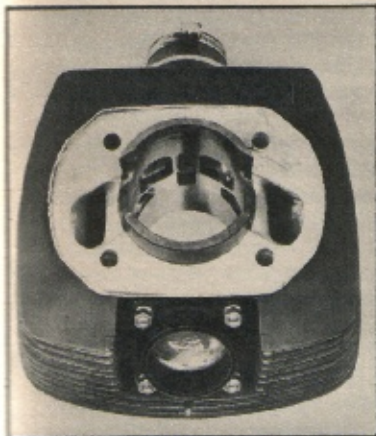
Zündung, Licht: Schwunglichtmagnetzündung 12 V/55 W, Batterie 12 V/6 Ah, Doppelzündung, Bosch Elektronik, Zündkerzen: Bosch W 240 T 2.

Kraftübertragung: Mehrscheibenkupplung, klauengeschaltetes 5-Gang-Getriebe, Primärtrieb über Stirnräder, $i_{\text{prim}} 3,15 (82/26)$ Sekundärtrieb über Rollenketten $i_{\text{sec}} 2,88 (40/14)$. Übersetzungen: I. 2,8, II. 2,0, III. 1,47, IV. 1,1, V. 0,91.

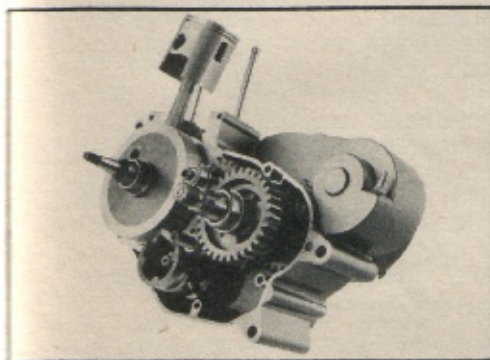
Fahrwerk: Rohrrahmen mit verstellbarem Lenkkopf. Ölgedämpfte Teleskopgabel, Dämpferöl 220 ccm Öl pro Holm, Hinterradschwinge mit hydraulisch gedämpften Federbeinen.

Räder und Bremsen: Bereifung vorn: 3.00-21, Metzeler Gelände C-Reifen, hinten: 4.00-18 Trial.
Abmessung: Länge 2130 mm, Lenkerbreite 875 mm, Sitzhöhe 870 mm, Bodenfreiheit 200 mm, Tankinhalt 11 L, davon ca. 3 L Reserve.

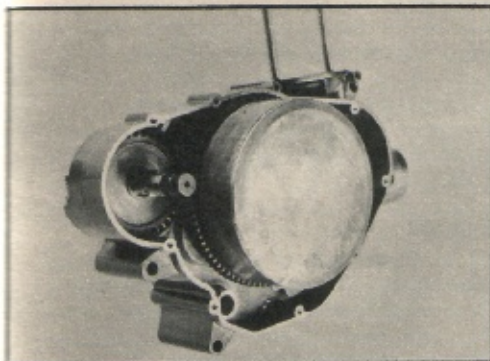




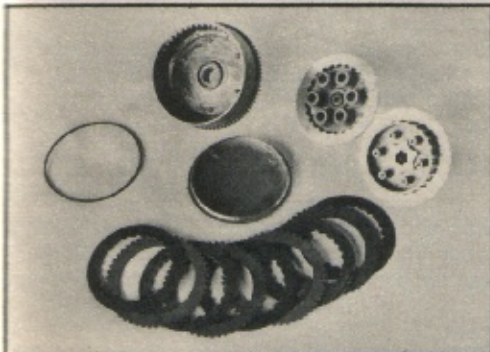
Zwischen zwei Einlaßschlitzen liegt der dritte Überströmkanal.



Die Bauteile machen einen robusten Eindruck. Links Tachoabtrieb vom Getriebe.



Ein kreisrunder Deckel schirmt die Kuppelung ab, damit sie fast trocken läuft. Davon verspricht man sich längere Lebensdauer.



Die Einzelteile der Laverda-Kuppelung.

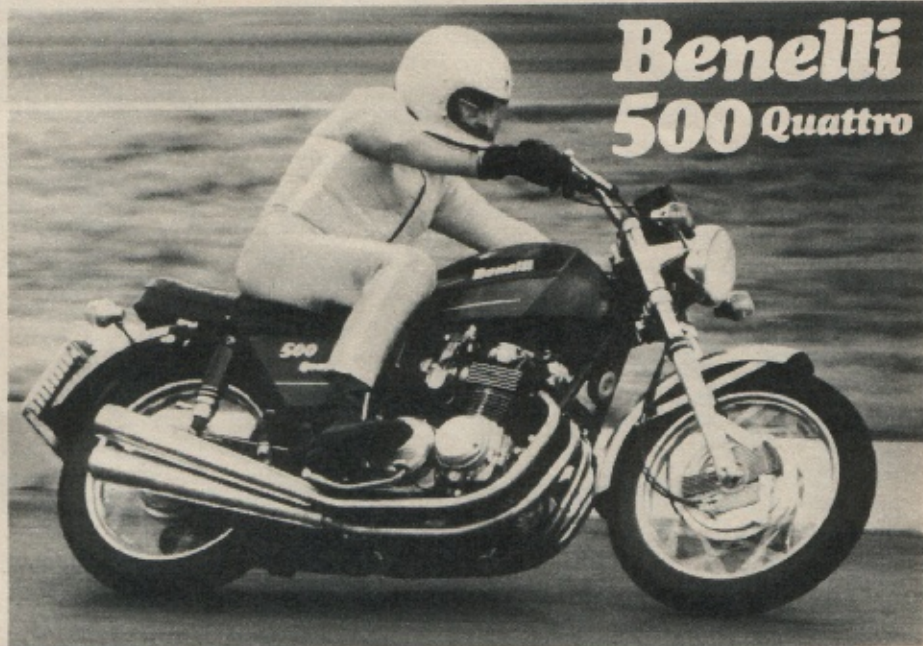
dings erwiesen, daß nur wenige Fahrer die Trial-Position schätzen. Die Maschine läßt sich damit auf normalen Straßen und bei Geschwindigkeiten über 60 km/h nur sehr unsicher lenken. Die meisten Fahrer bevorzugen die 30 Grad-Stellung, die werksseitig bei der Auslieferung montiert wird. Aber die Laverda bietet noch weitere bemerkenswerte De-

tails: Die Zylinder sind mit drei Überströmkanälen versehen, Kurbelgehäuse und Naben bestehen aus Elektroguß, im Zylinderkopf sitzen zwei Kerzen für die elektronische Doppelzündung. Außerdem wurde zum Rahmenbau Chrom-Molybdän-Stahlrohr verwendet. Der geschlossene Ketten-schutz à la MZ, der den Hinterradausbau ohne Ände-

rung der Kettenspannung gestattet, ist ebenfalls ein praxisnahes Detail. Die Bilder zeigen von allen Maschinen noch weitere gute Einzellösungen, so daß wir auf die Bewährung dieser neuen italienischen Geländemaschinen sowohl im harten Sportbetrieb als auch auf dem umkämpften Markt gespannt sein dürfen.

Carlo Perelli

Anzeige



Benelli
500 Quattro

Das rassige Rennpferd mit dem 340 km-Tank.

Die „Benelli 500“ ist die sportliche Maschine, der auch auf langen Strecken nicht das Temperament – und der Sprit ausgeht. Sie hat einen 22-Liter-Tank und verbraucht nur 6,4 l auf 100 km! Der kräftige, lauffruhige Vierzylinder-Motor beschleunigt rasant bis zur Höchstgeschwindigkeit von mehr als 180 km/h.

Ein überaus solides Fahrwerk mit Doppelschleifen-Rohrrahmen und komfortabler Dämpfung durch Marzocchi-Elemente macht das Fahren auf jedem Straßengrund zu einem ungetrübten und sicheren Vergnügen.

Unterlagen kostenlos von WESDA, 4032 Lintorf, Postfach 220.

Benelli baut Rasse auf Rädern.