

DAS 1

MOTORRAD

TESTAUSWAHL '75:

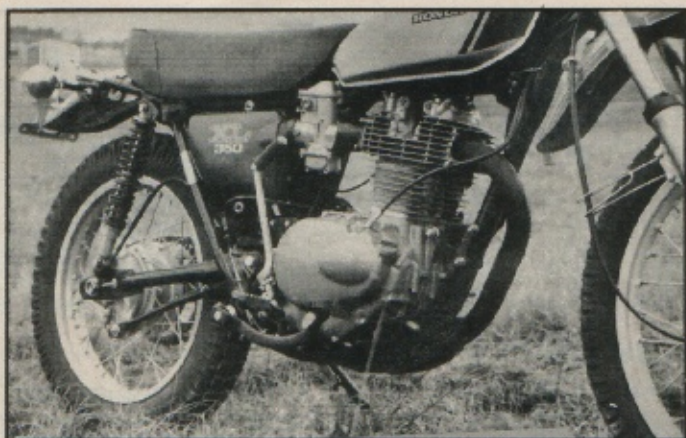
24 Motorräder im Kurzttest

Test:
**HARLEY-DAVIDSON
FLH
1200**

Farbbericht:
**MOTOR
SHOW
TOKYO**



Verlags-Netz-Verlage GmbH & Co. KG - Motor-Press-Verlag GmbH & Co. KG - 1000 Stettin - Postfach 1042
Postvertriebsstück - Gebühr bezahlt
E 4973 DX
0350267046
672
DIETER SCHEURICH
4370 MARL-DREWER
WIDUKINDSTR. 16A

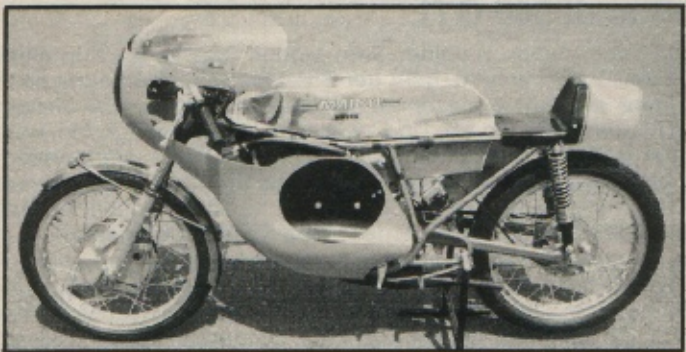


Honda XL 350

Große Viertakt-Einzyylinder schienen der Vergangenheit anzugehören – bis Honda sich der Tugenden der alten Dampfhammer (made in England) für Enduro-Zwecke erinnerte. Verfechter dieser Tugenden – viel Kraft schon bei geringer Drehzahl; sonores, kerniges Motorgeräusch und etwas rustikalere Gangart beim Fahren – können also wieder aufatmen. Honda bietet mit der XL 350, in deren Zylinderkopf vier Ventile für wirkungsvollen Gasdurchsatz sorgen, wieder eines der schier ausgestorbenen Juwelen an.

Wer also vom ruhigen Dahinfahren träumt, von kaum noch erhoffter Elastizität des Motors und brauchbarer Leistung ab 1500/min, für den wäre dieser Apparat goldrichtig. Allerdings kann der Interessierte sein Heil dann in der Bundesrepublik nicht bei einem der vielen Honda-Händler versuchen, das wäre zwecklos. Die deutsche Niederlassung des Honda-Konzerns ist aus Gründen der limitierten Absatzchancen an einem Import nicht interessiert. Der österreichische Importeur, die Firma Faber in Wien, ist da optimistischer und vertreibt dieses seltene Enduro-Modell. Wir glauben, daß vielen, denen die fiebrige Nervosität sogenannter „moderner“ Maschinen mißfällt, mit dieser Honda der Spaß an der Freud' erhalten bliebe.

Hubraum 348 ccm; 30 PS bei 7000/min; 0–100 km/h in 9 sec; Höchstgeschwindigkeit 135 km/h; Fahrbericht in Heft 7/75.



Maico RS 125

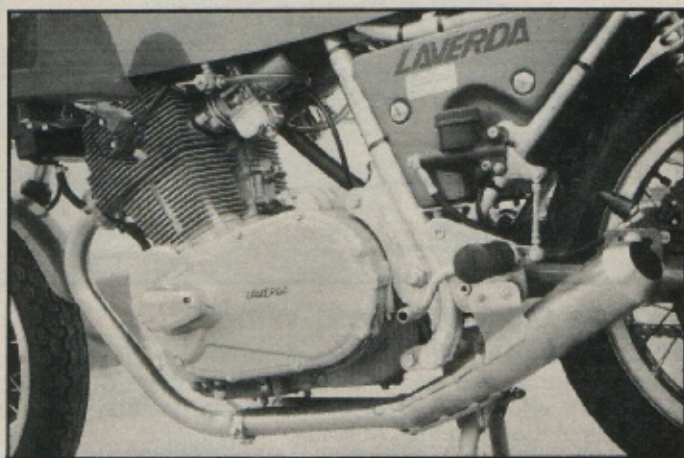
Das kleine schwäbische Werk Maico stellt für einen engen Kreis von Interessenten eine reinrassige Straßenrennmaschine her, die zu mehr als nur zum Hinterherfahren befähigt – die Ergebnislisten von Straßenrennen in aller Welt sind ein Beweis für die Leistungsfähigkeit der ruppigen Einzylindertriebwerke aus Pfäffingens Giftküche.

Hauptsächlich für den Einsatz im nationalen Motorsport konzipiert, ist sie auch für den Interessenten, der „nur mal so zum Spaß“ ins Rennengeschehen hineinschnuppern möchte, ein idealer Untersatz.

28 PS stehen dem Fahrer bei 11 600/min zur Verfügung, um in den Fahrerfeldern vorne kräftig mitzumischen. Die Leistung hilft der knapp 78 kg leichten, mit Verkleidung gelieferten Maschine zu einer Höchstgeschwindigkeit von knapp 180 km/h – je nach Übersetzung für die bestimmte Streckenführung.

Natürlich kann man die Maico 125 RS mit all den Tricks und Kniffen, die Rennfahrern heute wie früher eigen sind, soweit verbessern, daß sie dem aktuellsten technischen Stand entspricht – man denke besonders ans „Abspecken“ des Fahrwerks. Aber der Grundaufbau stimmt und befolgt den Gedanken, der Grundlage für die kleine Rennmaschinenreihe war: Dem Privatfahrer etwas Konkurrenzfähiges in die Hand zu geben.

Hubraum 123 ccm; 29 PS bei 11 600/min; Höchstgeschwindigkeit je nach Einsatzbedingungen bis zu 180 km/h; Fahrbericht in Heft 14/75.



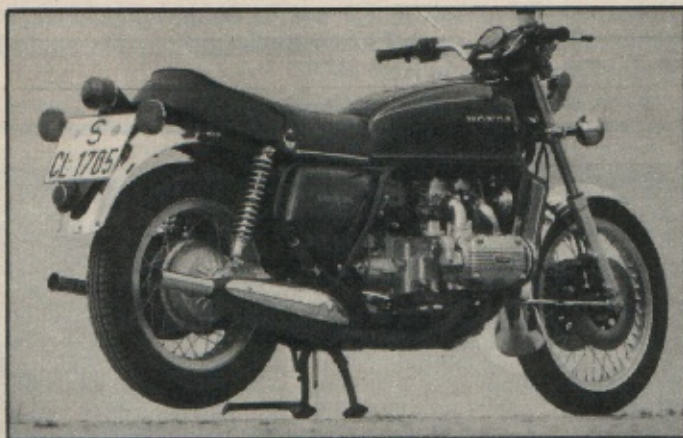
Laverda 750 SFC

Dem Interessenten für diese Maschine müssen wir vorab die Frage stellen: Haben Sie eine internationale Fahrerlizenz? Wenn ja, dann ist alles klar. Dann überlegen wir, ob sich die Anschaffung der SFC für Wettbewerbe lohnt. Haben Sie keine Lizenz, dann kann dieser Kurztest eigentlich nur platonisches Interesse wecken. Trotzdem: Mit diesem Wettbewerbsmodell hat Laverda denen, die nicht in das Tuning einer japanischen Vierzylinder viel Geld investieren wollen, eine Möglichkeit zum Mitmischen gegeben. Zwar vielleicht nur im Sinne des olympischen Gedankens – teilnehmen ist wichtiger als siegen – aber immerhin!

Andererseits sagen speziell die Freunde von Zweizylindermotoren, daß besonders hier die feine, kleine Nacharbeit das Salz in der Suppe ausmacht. Die Laverda SFC ist jedenfalls von Haus aus gut vorbereitet, sie ist das Minimalrüstzeug für einen Wettbewerbs-Anfänger. Ähnlich wie die Ducati Desmo. Und zwar sowohl motorseitig als auch hinsichtlich des Fahrwerks und der Bremsen. Wer mehr daraus machen will, der muß sich in die Geheimnisse des Tunings hineinknien.

Hubraum 744 ccm; Leistung nicht angegeben; Höchstgeschwindigkeit lt. Werk 215 km/h; Fahrbericht in Heft 12/75.

SENSATIONEN



Honda GL 1000 Gold Wing

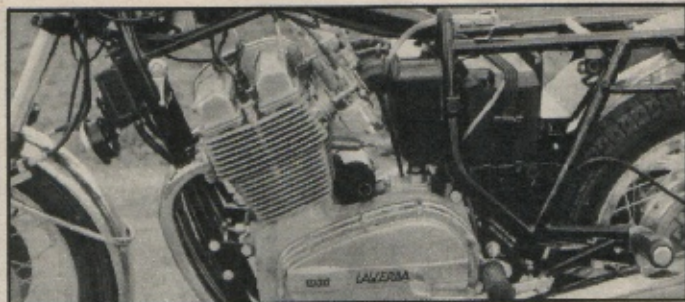
Hondas Art, Maßstäbe mit Vierzylinder-Motorradmotoren zu setzen, wurde mit dem flüssigkeitsgekühlten Gold-Wing Triebwerk erfolgreich fortgesetzt: Honda hat nun auch in der großen Klasse seine „Absolute“.

Das unglaublich lauffähige Triebwerk mit den beiden durch Zahnriemen angetriebenen, oberliegenden Nockenwellen entwickelt seine 82 PS auf nahezu lautlose Art und macht dadurch das Fahren für Fahrer und Umwelt angenehm.

Anders das Fahrwerk, das trotz intensiver Versuchsfahrten der Honda-Ingenieure quer durch ganz Europa negative Züge an sich hat – Aufschaukeln in schnellen Kurven gehört noch zu den zahlsten Unarten des 295 kg-Brockens. Doch für den sportlich ambitionierten Fahrerkreis wurde die Gold Wing beileibe nicht konzipiert, eher für Leute, die auf möglichst komfortable Art ihre Kilometer abspulen möchten und gerne ab und zu absteigen, um sich die Füße zu vertreten – der Tank mit nur 17 Litern Fassungsvermögen zwingt den Fahrer ohnehin alle 150 bis 180 Kilometer dazu.

In der Ausstattung bietet die Gold Wing so viel wie kaum je eine Maschine zuvor: Doppelscheiben-Bremsanlage vorn, Einzelscheibe hinten, den Tank im Rahmendreieck unter der Sitzbanknase, den optischen „Tank“ als Aufnahme für die gesamten elektrischen Anschlüsse, das Kühlwasser-Ausdehnungsgefäß, den einsteckbaren Not-Kickstarter und gleichzeitig als kleiner Handschuhkasten – die Honda 1000 Gold Wing ist also nahe daran, eine Art Automobil auf zwei Rädern zu sein.

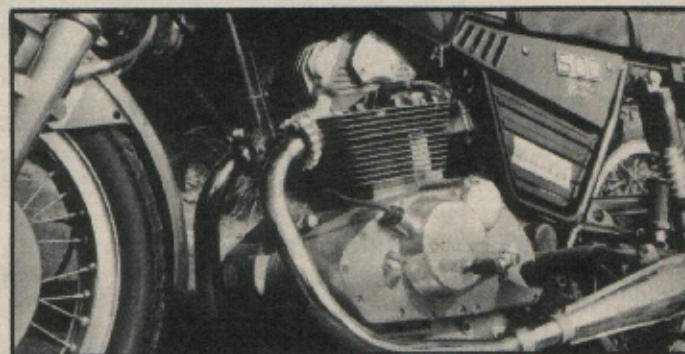
Hubraum 999 ccm; 82 PS bei 7500/min; 0–100 km/h in 4,2 sec; Höchstgeschwindigkeit 197,8 km/h; Fahrbericht in Heft 5/75; Test in Heft 23/75.



Laverda 1000

Laverdas Aushängeschild zeigt die den italienischen Motorrädern typischen Eigenschaften: Ein barbarisch hartes, aber spurtreues Fahrwerk und einen vor Kraft strotzenden Motor. Durch eine unorthodoxe Kurbelwellenkröpfung (außen um je 360°, in der Mitte um 180° versetzt) läuft der Motor in den unteren Drehzahlbereichen wie ein kranker Vierzylinder, oben herum ist er jedoch annehmbar lauffähig. Ihre Zuverlässigkeit wird ebenfalls der italienischen Norm gerecht: Eine Laverda 1000 3C verlangt etwas mehr an mechanischer Aufmerksamkeit vom Besitzer als die japanischen Vierzylinder, bietet dafür aber wesentlich mehr an aktiver Fahrfreude – sie muß einfach bewußt besessen und gefahren werden.

Hubraum 980 ccm; 78 DIN-PS bei 7750/min; 0–100 km/h in 4,7 sec; Höchstgeschwindigkeit 209,4 km/h; Test in Heft 8/75; Langstreckentest in Vorbereitung.



Ducati 500 GTL

Mit dem neuen Halbliter-Twin-Modell (das es auch in einer 350er Variante gibt), geht der Staatsbetrieb in Bologna nach mehr als einem Dezennium Königswellenbau von diesem Charakteristikum ab. Und zwar wird die oberliegende Nockenwelle jetzt kostensparend über eine Kette angetrieben. Da in der Bundesrepublik die Hürde des TÜV noch zu nehmen ist, führen wir die Maschine bei dem agilen Ducati-Importeur für Österreich, der Firma Kasan in Klagenfurt.

Der mit um 180° versetzten Hubzapfen als Gegenläufer arbeitende Motor erinnert in seiner Leistungsabgabe ein wenig an die CB 450 von Honda. Das elastische Triebwerk hat ab ca. 3500/min eine brauchbare Leistungsabgabe. Die ca. 42 Pferde, die auch das deutsche Gutachten erbringen dürften, sollten für gut 170 km/h reichen.

Das Fahrwerk bietet italienisch-klassische Straffheit, die ganze Maschine läßt sich bei dem gewählten Nachlauf und Lenkwinkel für eine 500er überraschend handlich bewegen.

Hubraum 496 ccm; 42 PS bei 7700/min; Höchstgeschwindigkeit lt. Werk 170 km/h; Fahrbericht in 21/75.