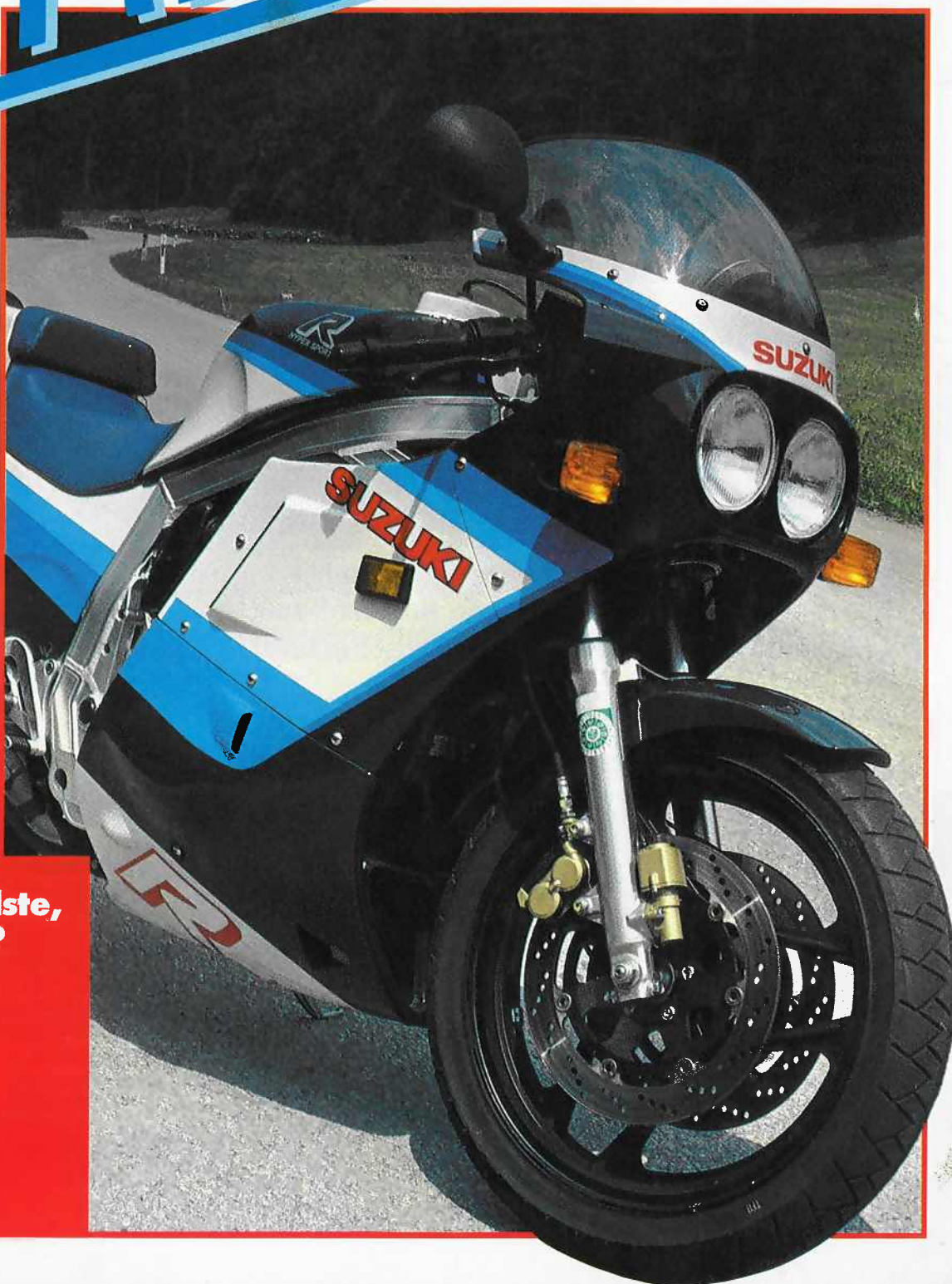


Archiv

DER REITWAGEN

- Suzuki DR 500 S
gegen
Yamaha XT 500 N
Honda XBR 500
Moto Guzzi
California 1000 II**
- Tune-up:
Kawasaki Z 1000**
- Husqvarnas Weg
nach Italien**
- Brenner:
Der Schönberg-
Skandal**
- Zweitakt-Technik**
- TT Isle of Man**



**Wirklich die Schnellste,
Stärkste und Beste?**

Suzuki GSX- R 1100

MAG

MOTORRAD-AKTIONS-GRUPPE

MAG lädt ein zur 2. gesamtösterreichischen Clubdelegiertentagung

Am 14. Juni 1986 zeigte es sich bei der größten Motorraddemo Österreichs und dem damit verbundenen erfreulich objektiven Medienecho, wie stark wir Motorradfahrer sind, wenn wir gemeinsam auftreten. Wegen der Sommerpause der kompetenten Regierungsstellen ist es noch zu früh, um bereits konkrete Ergebnisse der Protestkundgebung in Wien erwarten zu können, eine erste Stellungnahme auf unseren Forderungskatalog wurde uns verlässlich für den kommenden September zugesagt und wir werden Euch an dieser Stelle umgehend davon berichten. Dennoch gibt es für uns viel zu tun!

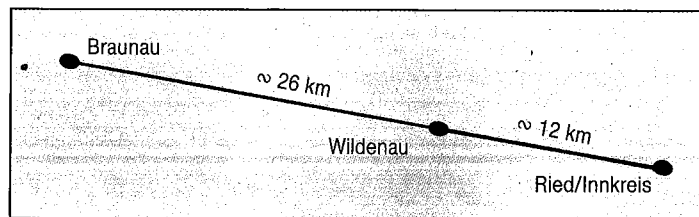
Vordringlich ist die Besprechung aller möglichen Aktionen gegen die am 7. 7. 1986 in Kraft getretene Verordnung der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck (Zahl 4-28/5-4/86) betreffend das Fahrverbot für Motorräder auf der B 182 Brenner-Bundesstraße (siehe Kasten!). Das können wir uns nicht gefallen lassen! Denn wenn man sich traut, eine nicht nur für uns, sondern auch für den Fremdenverkehr so wichtige Straße mit derart fadenscheinigen Argumenten zu sperren, dann wird es nur noch ein kleiner Schritt sein zu weiteren rigorosen Motorradfahrverboten in ganz Österreich. Daher dürfen wir die Tiroler Motorradfahrer nicht im Stich lassen! Wir von der MAG betrachten die Reaktion auf die Brenner-Bundesstraßensperre als erste Bewährungsprobe für die bei der Demo '86 gezeigte Solidarität der österreichischen Motorradfahrer. Und wir sind sehr zuversichtlich, daß es geschlossen gelingen wird, dieses Problem zu lösen. Denn wir sind nicht alleine. Im In- und Ausland werden Protestunterschriften gesammelt und Protestaktionen

geplant. Zuschriften aus Italien, Holland und Deutschland geben den Tirolern Auftrieb. Um den voraussichtlichen Protestaktionstermin (Sa. 13./So. 14. September 1986) von österreichischer Seite aus abzustimmen und zu planen, laden wir alle österreichischen Motorradclubs zu einer Clubkonferenz nach Wildenau (beim Badensee) am 23./24. August 1986 ein. Aus organisatorischen Gründen scheint es sinnvoll, wenn pro Club nur ein bis maximal zwei Vertreter erscheinen. Wenn Ihr kommt, schreibt uns kurz auf einer Postkarte, zu wievielt Ihr kommt, damit wir uns darauf einrichten können.

Weitere Tagesordnungspunkte sind

- Vorbesprechung der Aktionen zum Tag des Motorradfahrers 1987
- Informationen über Projekte unserer Arbeitsgruppen (Motorradselbsthilfeorganisation und Versicherungen)
- Arbeit der MAG

Kurzinfo: 2. österr. Clubkonferenz in Wildenau (beim Badensee), Sa. 23./So. 24. 8. 1986
Beginn: Sa. 23. 8. 1986, 16 Uhr, Schreibzeug und Straßenkarten von Tirol nicht vergessen! An- u. Abmeldungen und Fragen bitte an MAG - Motorrad-Aktions-Gruppe, c/o Michael Markus Thurner, 1120 Wien, Ruckergasse 12/21



Protestaktionen am 13./14. September 1986 gegen die Brenner-Bundesstraßensperre

Folgende Aktionen sind vorgesehen:

Großkundgebung aller teilnehmenden Motorradfahrer (wir erwarten weit mehr als 1.000 Motorräder aus dem In- und Ausland) in Innsbruck, anschließend Protestfahrt über die B 182 nach Matrei. Ab Ortsbeginn MATREI (Motorradfahrverbot) werden die Maschinen legal 1.300 m durch den Ort geschoben. Das bedeutet in der Praxis, daß die B 182 und der Ort MATREI für viele Stunden blockiert sind. Nachher könnten wir über die mautpflichtige Autobahn zurück nach Innsbruck fahren. Dabei werden wir durch die mühevollen und zeitraubende Abwicklung der Mautbezahlung (Verteilung auf alle Fahrspuren, an der Mautstelle Ab-

stellen und Aufbocken der Maschine, Helm abnehmen, Handschuhe ausziehen, Geldtasche herausuchen, Zahlen mit möglichst großen Scheinen, Wechselgeld in Empfang nehmen und nachzählen, die Geldtasche verstauen, Handschuhe anziehen, Helm aufsetzen, Maschine starten - vielleicht beim Wegfahren noch den Motor abwürgen) auf jeden Fall eine Verkehrsstörung von europäischen Dimensionen verursachen, was zusammen mit den vielen 1.000 Unterschriften aus ganz Mitteleuropa gewiß seine Wirkung nicht verfehlen wird. Während der ganzen Aktion werden an alle Autofahrer Flugblätter verteilt, in denen wir unsere Lage erklären und um Verständnis ersuchen.

Verfassungsgerichtshofbeschwerde wegen Sperre der B 182 - Brenner-Bundesstraße für Motorräder

Der Innsbrucker Jurist Dr. Dietmar Tschennet erhob beim Verfassungsgerichtshof Beschwerde wegen der Brenner-Bundesstraße für Motorräder. Er ortet eine Durchbrechung des Gleichbehandlungsgrundsatzes in zweifacher Hinsicht, nämlich einerseits durch den Umstand, daß eine ganze Gruppe von Verkehrsteilnehmern von der Benützung einer Bundesstraße ausgeschlossen ist und andererseits dadurch, daß es ihm als Motorradfahrer im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsteilnehmern nicht mehr möglich ist, ohne die Entrichtung der Mautgebühr von Innsbruck zum Brennerpaß bzw. nach Italien zu gelangen.

Die Argumentation des Beschwerdeführers widerlegt alle Beweggründe der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck. Der Lärm kann's nicht sein, denn die Reisebusse dürfen deutlich lauter als Motorräder sein, aber weiterhin die B 182 befahren, genauso wie Mopeds und Kleinkrafträder (!), die nicht vom Verbot betroffen sind. Eventuelle Unfallzahlen heranzuziehen hieße, daß das möglicherweise riskante Fahrverhalten einiger Weniger mit einer Pauschalbestrafung aller Motorradfahrer geahndet wird, die Sperre aber nur eine Verlagerung des Unfallgeschehens mit sich bringt.

In der umfangreichen 9seitigen Beschwerde kommt der Jurist aus Innsbruck zu dem Schluß, daß die Sperre der B 182 für Motorräder eine sachlich nicht gerechtfertigte und exzessive Verkehrsbeschränkung darstellt, was auch gegen den Artikel 4 Abs. 2 Bundesverfassungsgesetz verstößt, wonach innerhalb des Bundes Verkehrsbeschränkungen nicht erlassen werden dürfen.

Allen Interessenten senden wir gegen frankierte Rückkuverts (öS 5,50) eine Kopie der vollständigen Verfassungsbeschwerde zu.

Info: Dr. Dietmar Tschennet, 6020 Innsbruck, Anton-Rauch-Straße 17.

Der REITWAGEN im August



- 4** **Hier steht es geschrieben: MEGAPHON**
Brief aus Japan, Post, Wichtiges und etcetera
- 6** **Test: THE SINGLE SWINGER**
Honda XBR 500 – ein Krügel Viertakt
- 10** **Test: JENSEITS VON ZELTWEG**
Suzuki GSX-R 1100 – aufs Nonplusultra wird noch gewartet
- 16** **Dauertest-Vorstellung: SPIEL MIT DEM FEUER**
Suzuki RG 500 Gamma – die Rechtfertigung für jedes Mandat?
- 18** **Test: WANDERER DER LÜFTE**
Moto Guzzi California II – die italienische Freiheitsstatue
- 23** **Was macht Cagiva mit Husqvarna: Das SCHWEDENRÄTSEL**
Wer steckt dahinter, wie lange wird es sie noch geben?
- 26** **Vergleichstest: VERNUNFT**
Suzuki DR 500 S gegen Yamaha XT 500 N – Besinnlichkeit im Endurobau
- 32** **Der große Technikaufsatz, Teil 1: WIE UND WAS BEIM ZWEITAKTER**
REITWAGEN-Eminenz Dipl.-Ing. E. Kordik tüftelt an der Spülung
- 37** **Tune Up: ALTE KAWAS STERBEN NICHT**
Kawasaki 1000 – die Leistung liegt, wo man sie gleich wieder verliert
- 43** **Sport-Special: UND IST'S AUCH WAHNSINN, HAT ES DOCH METHODE**
Tourist Trophy Isle of Man – zwischen verlorener Sekunde und verlorenem Leben
- 48** **DAS CLUBLOKAL**
Der ZV Enzian und Geselligkeitstermine
- 50** **Sport Special: HILL CLIMBING IN ÖSTERREICH?**
Große Hetz gabs beim ersten österreichischen Halali
- 54** **SPORT**
Kini ist schon im Jahr 1987, alle Ergebnisse
- 58** **PRODUCT**
Spielzeug, Klamotten, Bücher, Säcke ...
- 60** **KAUFBAR**
Gratis-Wortanzeigen: Alte Schlapfen, Lockvögel und soziale Umstände
- 62** **Neues vom Reifenmarkt: PROFIL**
Dunlop komplett, Metzeler belehrt, Pirelli verbessert
- 63** **Kurven in Österreich: DER SCHÖNBERG-SKANDAL**
1.300 Meter Sperrstrecke sind der Klingelbeutel der Brenner AG
- 66** **August-Reiter: DER GLÜHENDE DREHZAHLMESSE**
Ein Topf, ein Berg und ein Mann
- 67** **Recht und Unrecht: FREISPRUCH**
Laienhilfe bei Unfällen – brisant, gefährlich und: Vorschrift

INHALT

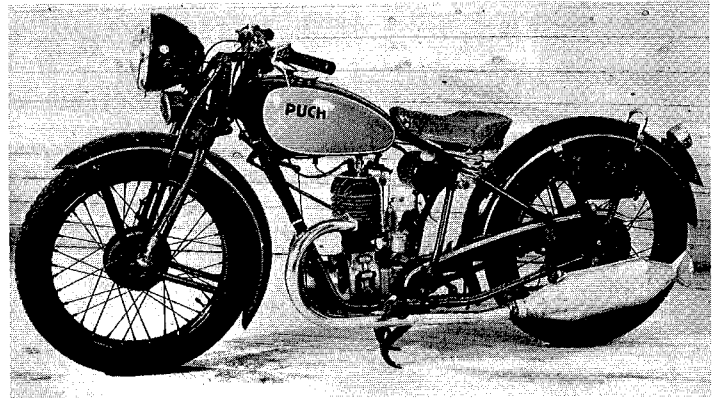
IMPRESSUM: Verleger: Fachverlag Video & Print Ges.m.b.H. Herausgeber: Andreas Amoser, Michael Bernleitner, Andreas Werth. Geschäftsführung und Verlagsleitung: Irmgard Valaris. Chefredakteur: Andreas Werth. Stellvertretend: Andreas Amoser, Michael Bernleitner. Technische Beratung: Richard O. Braun, Dipl.-Ing. Edwin Kordik. Sport: Bruno Bohuslav, Andreas Schifflleitner, Wolfgang Schabthüttl, Erich Werunsky. Ausland: Luke Brubaker (USA), Toshiro Watanabe (JP). Anzeigenleitung: Andreas Amoser. Anzeigenrepräsentanz Tirol, Vorarlberg: Richard O. Braun, Reichenauer Straße 88, 6020 Innsbruck, Telefon 05222/47 147. Anzeigenrepräsentanz übrige Bundesländer: Erich Werunsky, Riefelgasse 13, 2344 Maria Enzersdorf, Telefon 02236/82 227. Layout: Karl Steinbacher. Druck: Paul Gerin, Zirkusgasse 13, 1020 Wien. Einzelpreis: öS 28,-. Verlag, Redaktion- und Anzeigenleitung: Video & Print, Der REITWAGEN, Rennweg 79-81, 1030 Wien, Telefon 0222/75 55 36 Klappe 30 DW, Telex 111 267 SMITR. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Völlig überraschend legte **Ernst Helten**, dessen junger Zweiradhandel „Cross-up“ in Gunkskirchen, 00, trotz des enger werdenden Off-road-Marktes beachtliche Erfolge zeigte, sein **KTM-Engagement** ebenso wie der jahrelange KTM-Recke **Johann Haslacher** zurück. Helten, der mit großem Aufwand ein Rennteam mitfinanziert, dessen Fahrer beispielsweise im KTM-Cup in so gut wie allen Klassen siegverträchtig sind, hat sich kurzfristig entschlossen, auf die deutsche Marke Maico umzusteigen.

Die Charts/Neuzulassungen

Jänner-Juni '86 Motorräder über 50 ccm

1. Honda	1.662
2. Yamaha	1.621
3. Kawasaki	1.060
4. Suzuki	643
5. BMW	277
6. Vespa	269
7. KTM	113
8. Moto Guzzi	76
9. Fantic	60
10. Harley Davidson	35

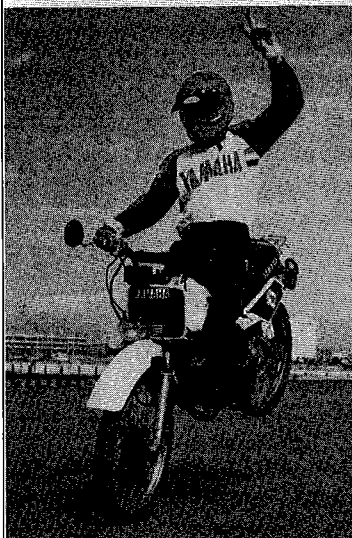


Auf **Schloß Kremsegg** bei Kremsmünster ist das größte private Motorveteranenmuseum Österreichs untergebracht. Die Betriebsgesellschaft des Schlosses veranstaltete im Frühsommer eine internationale Oldtimer-Zielfahrt, und just während dieser Veranstaltung konnte Geschäftsführer **Mag. Korte** den 200.000 Besucher des Museums seit der Gründung im Jahr 1978 begrüßen. Auf einer Fläche von

2.270 m² sind 73 historische Autos und 57 Motorradveteranen zur Schau gestellt, die Öffnungszeiten sind samstags 14-16 Uhr, sonn- und feiertags 10-12 und 14-16 Uhr; im August ist das Museum von Dienstag bis Sonntag ebenfalls in der Zeit von 10-12 und 14-16 Uhr geöffnet. Größere Gruppen können sich auch außerhalb der regulären Zeiten unter der Nummer 07383/247 telefonisch voranmelden.

Brief aus Japan

Ich will die Gelegenheit gerne erfassen, hier an dieser Stelle dem weitverbreiteten Vorurteil entgegenzustimmen, daß wir hier in Japan nur immerwährend arbeiten und sonst nichts. Wir erfreuen uns auch an sehr viel Spaß. Ein Beweis dafür ist ein besonderer Wettbewerb, den kürzlich eine der größten Motorradzeitschriften des Landes unter Ihren Lesern durchgeführt hat. Bewertet wurden „bend your knee“, Fahren auf dem Hinterrad, Fahren auf dem Vorderrad und die sportlichste Körperhaltung. So entstanden in dieser Veranstaltung freilich die hervorragendsten Fotos, die ich Ihnen nicht vorenthalten möch-



te. Sie zeigen auch den hohen Standard und das Gefühl, das viele Motorradfahrer sich erworben haben und die guten Auswirkungen unserer strengen Lehrgänge in den Fahrschulen. In einem meiner nächsten Schreiben will ich dann zeigen, was die japanischen Hersteller für Fortbildungskurse und Sicherheitslehrgänge für ihre Kunden veranstalten.

Toshiro Watanabe

M E G A P H O N

LENKER

AN- UND VERKAUF
GEBRAUCHTER
MOTORRADBEKLEIDUNG
UND ZUBEHÖR



AUCH ALLES
NEU!

WÄHRINGER GÜRTEL 73
(Eingang Schopenhauerstraße)
1180 WIEN
Telefon (0222) 48 51 21

Montag bis Freitag von 10 bis 18 Uhr,
Samstag von 9 bis 12 Uhr geöffnet

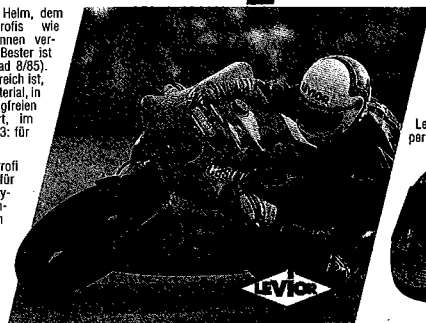


Leviator Profi M 3. Super.

Leviator Profi M 3: Der Helm, dem sicherheitsbewußte Profis wie Gustav Reiner im Rennen vertrauen. Der Helm, der Bester ist im Abstreiftest (Motorrad 8/85). Der Helm, der so erfolgreich ist, weil er optimal ist im Material, in der Sicherheit, in der zugfreien Belüftung, im Komfort, im Design. Leviator Profi M 3: für helle Köpfe.

Wo gibts den Leviator Profi M 3 und V+W-Visiere für alle gängigen Helmtypen? Beim guten Fachhändler. Wir schicken Ihnen gern Adressen:

Vertrieb: Gödl,
Annenstr. 12
A-8020 Graz,
Tel. 0316/91 50 04



Leviator Profi M 3:
perfekt mit V+W-Visier.



Man schäumt im **Jim Beam-Racing Team** angesichts der harten Bandagen, die die Garelli-Mannschaft **Gustl Auinger** anlegt. Handgreiflichkeiten im Spitzentrio des holländischen Motorrad-Grand Prix waren nur das unwirtliche Vorspiel zu einem Finale auf dem Hosenboden. Knapp hinter den Garelli-Piloten **Cadallora** und **Gresini** ging Auinger wie vom Blitz getroffen zu Boden. Auinger: „Das war kein Fahrfehler, sondern diese blöde und vor allem verbotene Tankentlüftung der Garellis.“ Keine Grenzen scheint der

Zorn von Auingers Mechaniker **Harald Bartol** zu kennen, wenn er an Gustls Rutschpartie auf italienischem Sprit erinnert wird: „Wir haben protestiert, aber die FIM-Kommissäre haben keine Ahnung, was erlaubt ist oder nicht.“ Zum Fahrstil der Garelli-Leute meinte Auinger nur: „Das sind echte Mafia-Methoden. Im öffentlichen Straßenverkehr wären die vorbestraft. Da gäbs Führerscheinentzug.“ Bei ständigen Geschwindigkeitsüberschreitungen, Überholen auf dem rechten Fahrstreifen und Spur-

Post

Sie erwähnen in Ihrem Fahrbericht über die auf der Titelseite abgebildete Honda VFR „Special“, diese Maschine sei in der vergangenen Tourist Trophy hinter Dunlops RVF 750 auf Platz zwei gelandet. In der deutschen Zeitschrift „Motorrad“ war zu lesen, daß Dunlop am Rennen nicht teilgenommen hat und die beste VFR an 5. Stelle liegend ins Ziel kam. Ein Foto im „Motorrad“ zeigt Dunlop auf der von Ihnen getesteten Honda. Wem ist hier ein Fehler unterlaufen?

Ing. Fritz Koiner, Judenburg

Die Aufnahme von Dunlop wurde vermutlich im Training geschossen. Bei genauer Betrachtung der Abbildung können Sie die von unseren deutschen Kollegen aufgenommene VFR an den kleineren vorderen Bremsscheiben, dem Ta-choantrieb, der schlankeren Telegabel und dem großen Schalldämpfer leicht als Serienmaschine identifizieren. Tatsächlich war der Auftritt Dunlops in der Production Class geplant. Der Honda-Star verzichtete allerdings nach dem schweren Sturz seines Bruders auf den Start. Zuvor hatte er aber bereits das Formel-1-Rennen wie gewohnt für sich entschieden. An zweiter Stelle kam in dieser Kategorie die von uns getestete VFR „Special“ unter G. Johnson ins Ziel. 28 Sekunden spä-

ter lief die erste Formel-1-Suzuki ein, der drei weitere GSX-R folgten.

Ich muß mich bei Euch für den Tuning-Tip aus der Mai-Ausgabe des REITWAGEN bedanken. Ich habe meine Honda XL 350 nach der Beschreibung auf Seite 31 modifiziert. Das Ergebnis hat mich begeistert. Die XL dreht höher und geht jetzt deutlich besser als die XT 350 von meinem Freund, an dem ich früher nie vorbeigekommen bin. Den Luftfilterkasten habe ich dabei noch gar nicht verändert. Allerdings werde ich demnächst eine Sebring-Anlage montieren. Gelten auch dann noch die selben Regeln aus Eurem Artikel?

Robert Grassl, 8483 Deutschgoritz

Unsere Erfahrungswerte und die daraus folgenden Änderungen beschränken sich auf das Fahrzeug im Serienzustand. Der Austausch der Auspuffanlage kann für völlig neue Voraussetzungen im Gaswechsel-Prozeß sorgen. Jedenfalls bringen die beschriebenen Änderungen an den Vergasern der XL auch mit dem neuen Auspuff spürbare Verbesserung. Anzahl und Größe der Öffnungen im Luftfilterkasten müßten aber in weiteren Tests mit der Sebring-Anlage neu ermittelt werden.



wechsel ohne Handzeichen sind die Italiener ohnehin schon längst fällig. Und das Verbandspackerl haben die sicher auch nie mit. Wir rechnen jedenfalls mit Vergeltungsmaßnahmen, sobald Gustl von Cadallora in den Schwitzkasten genommen wird, während Gresini mit den Fäusten auf Gustls Rücken einschlägt. Vielleicht erwischt der Gustl das Zündkabel von Gresini. Oder das Benzinschläuchl.



Warnung des Bautenministers: in einer köstlich informativen Farbbroschüre, die wir uns von ihm in knapp millionenfacher Ausfertigung herstellen ließen und die uns jetzt auf Tankstellen und im Postwurf entgegenlacht, entnehmen wir unter Punkt 7 folgenden wichtigen Hinweis: **Richtig Einordnen.** Bei Autobahnauffahrten Tempo des fließenden Verkehrs auf der Beschleunigungsspur aufnehmen. Vorsichtig einfädeln, nicht zum Fahrbahnwechsel nötigen. Wenn Sie die gekennzeichnete Anschlußstelle verpaßt oder sich verfahren haben, auf keinen Fall rückwärts fahren. Das ist verboten und lebensgefährlich. **Weiterfahren und bei der nächsten Abfahrt die Autobahn verlassen.** Ist es ein neues Mensch-ärgere-Dich-nicht-Spiel?

RSD-Jelinek-Fahrttag Ö-Ring

Jelinek ist der Erfinder der Ring-Fahrtage, jene beschauliche Zeit, zu der die Fetzenflieger fliegen, daß die Fetzen fliegen, zu der gleichzeitig gute Motorsportler Leistung zeigen, zu der sich Wappler endlich austoben und von der Freundin fabelhafte Rundenzeiten attestieren lassen können, zu der man erfährt, was man kann und was man nicht kann. Wir hoffen, daß jeder dort war, der gerne von Verkehrssicherheit auf zwei Rädern spricht und sich nicht irrtümlich darüber den Kopf zerbrochen hat, wie man am besten auf einem Mofa ein Ei im Löffel über die Holzzippe transportiert und dabei in eine aufgehängte Knackwurst beißt.

Jelinek organisiert den professionellsten Fahrtag mit funkausgerüsteten Streckenposten und Rettungswagen. Ja, und Reifen ausprobieren kann man auch. Daher hat Jelinek dieses Hundewetter nicht verdient, das die Teilnehmerzahl von über 200 Leuten im vergangenen Jahr heuer auf matte 105 Fahrer schrumpfen ließ, die bei ständig wechselnden Verhältnissen nach der Ideallinie suchten.

✕

Mit dem Fehlen der Fahrtag-Elite gab sich der Nachwuchs selbstbewußt, fuhr entschlossen und überraschend sturzarm, wenn man von der 900er GPZ absieht, die der Schönbergnick in ein Ersatzteillager verwandelte.

✕

Schrecken unter den Solisten verbreitete eine GSX-R-1100, die von zwei Personen gleichzeitig an so gut wie allen Gebüchten vorbeigedrängt wurde. Insider wollten allerdings gesehen haben, daß die schnelle Sozia in Wirklichkeit ein mit Styroporresten gefüllter Taucheranzug im Ledergewand war, den der Fahrer am Abend in der Box heimlich vom Beifahrersitz hob.

✕

Der Senior der Fahrtag-Szene, Elfhunderter-Hafner, heißt ab sofort nur noch Hafner, da seine GSX-R-1100 bereits am Samstag in der Bremszone vor der Schikane einseitig aufgerieben worden war und mittlerweile in der Wöhrer-Werkstatt kosmetisch operiert wird.

✕

Der Herr des Fahrtages: die von der Langstrecken-WM her bekannte grüne Superbike-Kawa. An den Namen des Reiters können oder wollen sich die zahllosen Überholten nicht erinnern.

✕

Wichtig ist der nächste Jelinek-Termin: am 24. August ist der Ö-Ring von 9-18 Uhr wieder offen, Auskunft unter Telefon 0222/42 33 06.

TEST: Honda XBR 500

The Single Swinger

Lassen Sie sich nicht täuschen. Was da so klingt und auf den ersten Blick so aussieht wie einer der immer wieder auftauchenden Prototypen aus England, ist die technisch feinere Kopie davon und kommt natürlich aus dem Fernen Osten.



Ganz ist er nie aus den Herzen der Motorradfahrer verschwunden, und der Purist wollte sowieso nie etwas anderes als den Straßen-Einzyylinder-Viertakter, dessen Kickstarter möglichst hart zurückschlug. Auf daß man den wahren Männersport erkenne. Dennoch war da bis Mitte der siebziger Jahre kaum ein Angebot, abgesehen von den spanischen Sanglas und raren Ducatis, an denen man sich schon recht ergötzen konnte, wenn sie im Takt des Leerlaufs, auf dem Hauptständer stehend, Zentimeter für Zentimeter langsam davonhüpften.

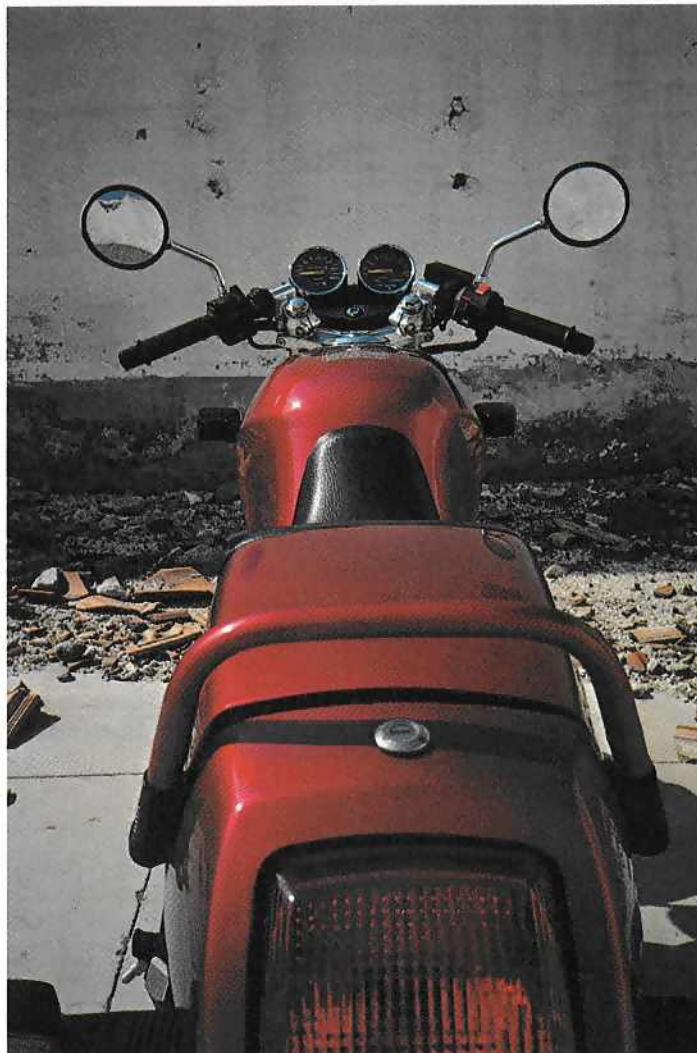
Yamaha hat dann mit der SR 500 die Neugeburt des einfachen, großvolumigen Straßeneinzyinders geschaffen, und es hat trotz der unübersehbaren Erfolge dieses Motorrads überraschend lang gedauert, bis man bei Honda ein ernstzunehmendes Pendant auf die Welt brachte.

XBR: nichts schlägt mehr zurück. Die XBR hat auch nichts mit dem ersten Anlauf von Honda zu tun, der 1982 stattfand, FT 500 hieß und insgesamt ein unseliger war. Obwohl im Styling ihrer Zeit voraus (ihr Flat Track-Design ist heute der letzte Schlager in Amerika, Frankreich und Japan) wurde der FT

Die schlanke, niedrige Stirn ist für die gute Endgeschwindigkeit verantwortlich.



Fotos: Torque Twister, Andreas Oeller



Die Venus von Willendorf ist es nicht.

nur Unmut zuteil. Den E-Starter konnte man gleich wegschmeißen, der Motor war ohne Saft. Drei Jahre, in denen man augenscheinlich emsig arbeitete, ließ Honda ins Land ziehen. 1985 heißt es dann XBR, und nachdem der Neoklassiker mit der modernen Technik im restlichen Europa recht gut vom Markt angenommen wurde, steht sie seit heuer bei uns und wirkt sehr reif.

Der Motor: Ballern Sie mal wieder.

Hervorstechendstes Merkmal ist der RFVC-Zylinderkopf (Radial Four Valve Cylinderhead), dessen Bauprinzip seit 1983 in den verschiedensten Honda-Enduros mit Erfolg verarbeitet wurde. Durch die radiale Anordnung der Ventile ist die fast perfekt halbkugelförmige Brennraumbauweise ver-

wirklich und erleichtert günstige Verbrennungsabläufe. Die eine Nockenwelle benötigt zusätzlich zu den Kipphebeln einen weiteren Schleppebel pro Ventil, um die Ventile ohne Seitenkräfte anzuheben zu können.

Die zahnradgetriebene Ausgleichswelle zur Reduzierung der Motorvibrationen des Einzylinders und der Elektrostarter dienen der Bequemlichkeit. Der E-Starter hält jetzt wirklich problemlos, dennoch wurde auf einen Kickstarter mit automatisch per Seilzug betätigtem Dekompressor nicht verzichtet. Eingangs erwähnte Puristen brauchen sich nicht gleich plötzlich erstarkter Muskeln rühmen, er funktioniert butterweich, im Regelfall ist der Motor ohne Kraftanstrengung nach dem ersten Tritt da. 43 PS bei 7.000 min^{-1} sind versprochen. Im Fahrbetrieb

lassen sie sich etwas bitten, bis sie zur Sache kommen, dennoch sind die auf dem Sebring-Rollenprüfstand ermittelten 40,8 PS bei 7.000 min^{-1} am Hinterrad ein Wert, der die an der Kupplung gemessene Werksangabe mehr als bestätigt. Der Leistungsverlauf des XBR-Motors ist also, um nicht gerade spitz zu sagen, eher einzyylinder-untypisch und ähnelt dem eines Twins.

Dies läßt sich wohl kaum allein durch das kurzhubige Verhältnis von Bohrung 92 x Hub 75 mm erklären, eher durch den Wegfall des sonst bei Honda üblichen Systems der zwei nacheinander öffnenden Vergaser. Der eine Keihin sorgt mit seinen üppigen 39 mm Durchlaßquerschnitt für guten Gasdurchsatz im oberen Drehzahlbereich. Somit zeigt die rechte Hand dem uneingeschränkt drehfreudigen Motor den Herrn. Dies geht soweit, daß bei zügiger Fahrweise, sollte man vergessen, auf den Drehzahlmesser zu blicken, sich die Nadel fast immer im Roten Bereich aufhält. Wie wir über längere Testdistanz feststellen konnten, schadet dies dem XBR-Triebwerk nicht im mindesten. Weder Überhitzung, Leistungsabfall noch abnorme Geräusche sind ihm zu entlocken.

Zwei Krümmer & Tüten: Magerer Durchzug, schöne Höchstleistung.



Etwas unangenehm ist die zu lange Abstufung des zweiten Ganges des Fünfganggetriebes. Auf sehr engen Kurvenstraßen findet man sich immer wieder in Kehren, für die aufgrund der Motorcharakteristik weder der erste noch der zweite Gang paßt, ohne dem Motor entweder durch Überdrehzahlen oder durch Vollgas bei zäher Drehzahlerhöhung wehzutun.

Über die präzise Schaltbarkeit brauchen wir kein Wort zu verlieren. Im fünften Gang wird die Nenndrehzahl bei 160 km/h erreicht, unter günstigen Bedingungen kommt die Nadel bei knapp 180 in den roten Bereich. Realistisch ist eine fast immer erreichbare Spitze von 170 km/h unter einem leichten Fahrer. Daß das Ziel, ein leistungsfähiges Einzylinder-Straßenmotorrad zu bauen, erreicht wurde, zeigen die Beschleunigung von 14,09 sec auf der 400-m-Distanz, die doch eine Sekunde unter den Zeiten von Viertakt-Enduros der gleichen



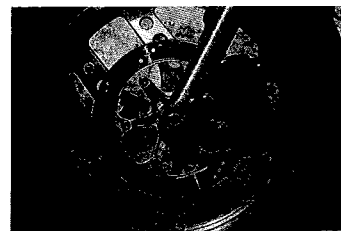
Die Behendigkeit des Winkeladvokaten: Honda's XBR.

Kubatur liegt und der auch bei forcierter Fahrweise moderate Spritverbrauch von 5,9 l/100 km. Die Reichweite liegt mit dem 19-l-Tank somit über 300 km.

Das Fahrwerk: Kauern im Fauteuil.

Obwohl die XBR mit 177 kg vollgetankt gar nicht einmal so leicht ist, ist es absolut müßig, bei diesem Fahrzeug über das Thema Handlichkeit zu sprechen. Ohne Aufwand tut die Honda das, was der Fahrer will und scheint sogar schon die Gedanken zu erraten. Die Sitzposition ist nicht englisch, sondern eher sportlich mit tiefem Lenker, der für große Fahrer etwas weiter vorne angebracht sein könnte und mit Fußrasten, die recht weit hinten und hoch angesetzt sind. In Schräglage setzt der Seitenständer auf, was aber auch schon gleichbedeutend mit dem Erreichen der Reifenhaftgrenze ist und somit

nur auf extrem griffiger Fahrbahnbeschaffenheit vorkommt. Sportliche Sitzposition, weiche Fahrwerkabstimmung: Für die Federelemente kann man ruhig den Ausdruck weich gebrauchen. Hinten bieten die zwei Federbeine auch in der vierten, härtesten Stufe vorgespannt mehr als ausreichenden Komfort, die Telegabel, die nicht einstellbar ist, erkaufte sich ihr sensibles Ansprechen auch auf kleinste Unebenheiten durch sofortiges In-die-Knie-gehen bei allen Bremsmanövern. Unantastbar ist die hervorragende Wirkung der Doppelscheibenbremsanlage vorn bei minimaler notwendiger Handkraft am Bremshebel. Besseren Schutz vor Überbremsungen sollte aber ein härterer Druckpunkt und progressiv ansteigender nötiger Kraftaufwand bewirken.

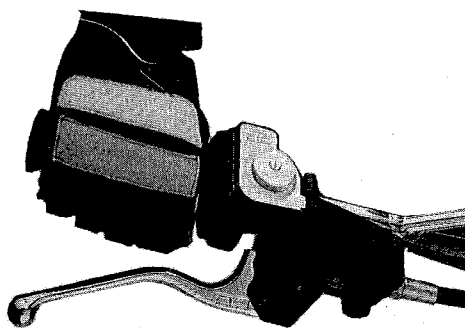


Die Einscheiben-Doppelkolbenbremsanlage ist wirkungsvolles Gift.

Dennoch nur eine Frage der Eingewöhnung. Aufstellneigung bei Bremsungen in Schräglage ist nicht vorhanden. Hinten verrichtet eine Trommelbremse unauffällig, gut dosierbar und wirksam ihren Dienst. Ein kleiner Rest von Instabilität

MAGURA®

Zweiradarmaturen immer eine Hebellänge voraus



Tausendfach im Motorsport bewährt

MAGURA - ein Begriff für Qualität und Sicherheit

Generalvertretung für Österreich:
FA. JOSEF ZIMMER
Hetzendorfer Straße 55 1121 Wien
Tel. (0 222) 84 15 23 Telex 13/2762





SUZUKI
Straßen- u. Cross-Motorräder
neu u. gebraucht



HONDA



Kawasaki

Großes Zubehör- u. Ersatzteillager
Tägl. Postversand - **RENNDIENST**

START in die Motorradsaison '86!
Wir wollen Sie durch Leistung überzeugen!
Worauf Sie sich verlassen können!

TUSCHER & CO.

A-8480 MURECK - EICHFELDER STRASSE 22 - TELEFON 03472/23 69

