

DER REITWAGEN

**RW-getestet:
Lawson's
Grand Prix-
Yamaha**

**DAS HEFT
1987
IM HEFT**

**Für die weiche
Welle:**

**Suzuki LS 650
Savage**

Honda VT 750 C

**Alle Serien-
Chopper**

BMW K 75 S

**Zweitakttechnik
im Motocross**

**Halb Enduro,
halb Flugzeug:**

**Honda
Transalp**



Liebe MAG-Freunde,

als besonderen Aufputz für die diesmonatliche MAG-Salte präsentieren wir Euch die ersten Reaktionen der Politiker auf unsere Demo im Frühjahr '86.

BUNDEMINISTERIUM FÜR FINANZEN
 WIEN, am 17.04.1986

In die M.A.G. - Motorrad-Aktions-Gruppe
 z. Hd. Herr Michael Thurner
 Ruckerpassage 12/21
 1120 Wien

Sehr geehrter Herr Thurner!

In Zusammenhang mit der von Ihnen am 16. Juni 1986 an den Herrn Finanzminister übermittelten Eingabe der Motorrad-Aktions-Gruppe mit einer Reihe von Forderungen und Vorschlägen darf ich Ihnen zunächst versichern, daß es meine Absicht ist, eine abschließende Stellungnahme gegenüber der Gruppe der Motorradfahrer zu dem Zeitpunkt zu geben, wenn die Verkehrsstaatssekretäre in den nächsten Tagen bei den Verkehrsstaatssekretären zusammenkommen werden, um die Verkehrsstaatssekretäre zu informieren. Wegen der Schwere der Verkehrsstaatssekretäre bei den Unfällen mit Motorrädern, insbesondere durch den Umstand, daß der Kopf des Lenkers besonders schweren Verletzungen ausgesetzt ist, sah es der Gesetzgeber als unbedingt notwendig an, eine gesetzliche Verpflichtung zum Tragen des Helmhelms ab 01. Jänner 1985 einzuführen. Ab 01. Jänner 1986 haben auch die Lenker von Motorrädern zu ihrem Schutz einen Sturzhelm zu verwenden.

Die Absicht von der Exekutive vorgenommene Maßnahmen betreffen alle Kraftfahrer. Sofern die Kraftfahrer bei der vorgeschriebenen Mindesthöhe die entsprechenden zulässigen Werte an Verkehrszeichen nicht überschreiten...

ten und sie sich auch sonst in ordnungsgemäßer, das heißt der zulassung entsprechenden, rechtlichen Situation befinden, kommt es bei den Kraftfahrern zu keinen Beanstandungen. Es liegt daher vor allem im Interesse der Motorradfahrer selbst, sowohl durch entsprechende Ausstattung ihres Kraftfahrzeuges als auch durch ein zügelndes Verhalten zur Minderung der Verkehrsstaatskosten auf den Straßen beizutragen.

Wesentlich der Ihnen aufgeworfenen Fragen wäre zu bemerken, daß hierüber weitergehend keine Sachkompetenz beim Bundesministerium für Finanzen gegeben ist und spezielle Änderungen, insbesondere in Verkehr und Abgabenrecht nur im Rahmen offizieller Verhandlungen mit allen in Frage kommenden zuständigen Institutionen möglich sind.

Mit besten Grüßen

Dr. Michael Thurner

BUNDEMINISTERIUM FÜR FINANZEN
 WIEN, am 17.04.1986

In die M.A.G. - Motorrad-Aktions-Gruppe
 z. Hd. Herr Michael Thurner
 Ruckerpassage 12/21
 1120 Wien

Sehr geehrter Herr Thurner!

In Zusammenhang mit der von Ihnen am 16. Juni 1986 an den Herrn Finanzminister übermittelten Eingabe der Motorrad-Aktions-Gruppe mit einer Reihe von Forderungen und Vorschlägen darf ich Ihnen zunächst versichern, daß es meine Absicht ist, eine abschließende Stellungnahme gegenüber der Gruppe der Motorradfahrer zu dem Zeitpunkt zu geben, wenn die Verkehrsstaatssekretäre in den nächsten Tagen bei den Verkehrsstaatssekretären zusammenkommen werden, um die Verkehrsstaatssekretäre zu informieren. Wegen der Schwere der Verkehrsstaatssekretäre bei den Unfällen mit Motorrädern, insbesondere durch den Umstand, daß der Kopf des Lenkers besonders schweren Verletzungen ausgesetzt ist, sah es der Gesetzgeber als unbedingt notwendig an, eine gesetzliche Verpflichtung zum Tragen des Helmhelms ab 01. Jänner 1985 einzuführen. Ab 01. Jänner 1986 haben auch die Lenker von Motorrädern zu ihrem Schutz einen Sturzhelm zu verwenden.

Die Absicht von der Exekutive vorgenommene Maßnahmen betreffen alle Kraftfahrer. Sofern die Kraftfahrer bei der vorgeschriebenen Mindesthöhe die entsprechenden zulässigen Werte an Verkehrszeichen nicht überschreiten...

den 105 cm bis zu 120 cm 240,-, für registrierte Personenkraftwagen mit einem Hubraum von nicht mehr als 1000 cm³ 20,- zusätzlich.

Ein höherer Hubraumverzicht ist einsehbar, wenn es sich um ein Kraftfahrzeug, das einer der obersten Klassen dieser Fahrzeugart angehört, einem Personenkraftwagen der untersten Fahrzeugklasse gegenübergestellt wird. Bei einem Hubraum von nicht mehr als 1000 cm³ wird ein höherer Hubraumverzicht von nicht mehr als 200 cm³ in der obersten Fahrzeugklasse ermöglicht. Der Hubraum über 1000 cm³ ist in der obersten Fahrzeugklasse zu berücksichtigen (Hubraum über 1000 cm³).

18. Juli 1986
 für den Bundesminister
 Dr. Braun

Die Besetzung von Kraftfahrzeugen mit einem Hubraum von nicht mehr als 100 cm³ zur Klasse A und B ist zulässig, wenn die Zulassung für Kraftfahrer der Klassen A und B über 100 cm³ bis 120 cm³ über 20,- und...

ern. Allgemein muss als erforderlich werden, daß wegen der unterschiedlichen Schadenstruktur (größere Schadenhöflichkeit, aber höherer Schadenvermeidung) der Bereich der Selbstschadenverpflichtung nicht als bei Personen- und Sachschadenversicherungen. Die Einführung des Bonus-Malus-Systems würde über eine Verteilung der Kosten auf die Fahrer und den Schadenvermeidung zu führen.

Die Einführung eines Bonus-Malus-Systems ist für Motorräder gemeinsam mit anderen Fahrzeugen nach § 4 Abs. 2 BFG nicht zulässig. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, daß die Einführung eines Bonus-Malus-Systems für Motorräder nach der Statistik über Unfälle mit Motorrädern im Jahr 1985 eine deutliche Kostenbelastung darstellt. Dies würde eine Erhöhung der Versicherungsprämie zur Folge haben.

Es ist das Bundesministerium für Finanzen nicht bekannt, daß heute eine Erhöhung der Versicherungsprämie über den derzeitigen Niveau der Versicherungsprämie besteht. Nach der Verordnung des Bundesministeriums für Finanzen vom 17. April 1985 (BFG 8/85) wurde die Mindesthöhe der Versicherungsprämie allgemein von 100 auf 120 Mark herabgesetzt.

Die Besetzung von Kraftfahrzeugen mit einem Hubraum von nicht mehr als 100 cm³ zur Klasse A und B ist zulässig, wenn die Zulassung für Kraftfahrer der Klassen A und B über 100 cm³ bis 120 cm³ über 20,- und...

Nähere Kommentare und Analysen erübrigen sich; nur soviel: Einerseits zeigt sich wieder einmal, daß „man“ überhaupt nichts von der Problematik Motorrad weiß oder wissen will. Andererseits versucht „man“, uns durch sowohl Sich-

hinter-Paragrafen-Verstecken als auch durch Mahnen mit erhobenem Zeigefinger den schwarzen Peter wieder zuzuspielen.

Fazit: Die staatlichen Stellen nehmen uns noch immer nicht

ernst. Wir von der MAG fühlen uns durch uneinsichtige Stellungnahmen der Behörden äußerst angespornt, weitere gezielte Aktionen in die Wege zu leiten. Die Demo '87 kommt bestimmt – in welcher Form auch immer!

Brenner-Aktion verschoben

Bei der 2. Clubdelegierten-Tagung in Wildenau/OO am 23./24. August wurde unter reger Beteiligung der 50 Anwesenden das Thema „Brenner-Sperre“ ausdiskutiert. Dr. Teichmann, Initiator einer Unterschriftenaktion und einer Verfassungsgerichtsklage zur Aufhebung der Sperre der B 182 für Motorräder, konnte als Kenner der Lage und der örtlichen Gegebenheiten triftige Gründe glaubhaft machen, die eine Verschiebung der Protestaktion bedingten.

Wesentlich war vor allem, daß für die konsequente Durchführung einer Protestaktion am 28./29.9. '86 eine zu kurze Zeitspanne zur Verfügung stand, um einen Erfolg garantieren zu können.

Leider war es uns aufgrund des frühen Redaktionsschlusses für unsere Seite im REITWAGEN-Magazin nicht möglich, die Verschiebung des Veranstaltungstermins rechtzeitig bekanntzugeben. Wir hoffen, daß Euch durch dieses Termin-Wirrwarr keine Unannehmlichkeiten erwachsen sind.

Neuer, diesmal fixer Termin für die Brenner-Aktion ist der 9. Mai 1987.

Dieser Zeitpunkt wurde in demokratischer Abstimmung von allen Anwesenden der Clubdelegierten-Sitzung, die einen repräsentativen Querschnitt durch die österreichische Motorradszene darstellen sowie unter reger deutscher Beteiligung, beschlossen. Genauen Ablauf und Zeitpunkt werden wir Euch diesmal rechtzeitig bekanntgeben.

Für Informationen stehen wir Euch wie immer unter der Kontaktadresse M.A.G., Ruckerpassage 12/21, 1120 Wien, zur Verfügung. Bis zum nächsten Mal – Euer MAG-Team.

Der REITWAGEN im Oktober



4	Was man wissen sollte: MEGAPHON Sitzung am Ö-Ring, Sport, Wissenschaft und Unterhaltung
6	Das Leserforum: POST Sie haben es erlebt: Seitenständer, Jugoslawien, die Parlamentskurve
7	Jetzt mit Zusatzstärke: DAS NACHSPIEL Honda XL 500 und Yamaha XT 500 ab sofort mit mehr Leistung
10	Test: ANDACHT BMW K 75 S, kann denn Sportlichkeit vernünftig sein?
18	Vorstellung: KENNST DU DIE BERGE Honda Enduro 600 Transalp V, tieffliegen mit zwei Zylindern
22	Test: Mc OVERDRIVE Honda VT 750 C, die Sanfte mit dem wilden Motor
26	Vorstellung: DER JAPANER IST EIN KLEINER MANN Suzuki LS 650, wer hätte gedacht, daß Einzylinder so groß und teuer werden
29	Zusammenschau: BIKE EATS BIKE OUT THERE Alle Chopper in Österreich, wie sie aussehen, was sie kosten
30	Der große Technik-Aufsatz: WIE UND WAS BEIM ZWEITAKTER Ohne Auslaß-Steuerung keine zeitgemäße Leistung, Kordik sagt, warum
38	Wortanzeigen: VON VERRÜCKTEN, SCHNELLEN, VERNÜNFTIGEN UND SHERIFFS Literarische Ausmaße oder entartete Kunst im „Wiener Bazar“
42	Tune up: WEHE, WENN SIE LOSGELASSEN Die REITWAGEN-Suzuki GSX-R 1100 – wenn die Kraft kommt
48	DAS CLUBLOKAL Der Yamaha-Club, die letzten warmen Termine
50	Sport Special: DIE NR. 1 Der REITWAGEN fuhr Eddie Lawsons Weltmeister-Yamaha OW 81
55	Nicht mehr geheim: DR. T UND MR. BORDI Der neue Ducati V-Prototyp – Leistung für die Neunziger
56	Sport Special: TIME SLIP Irgendwo hatten Österreichs Rennfahrer ein paar Sekunden vergessen gehabt
60	KAUFBAR Gratis-Wortanzeigen, die Zeit ist günstig
62	PRODUCT Alle Preise, neues vom Reifenmarkt
64	KURVEN IN ÖSTERREICH Die REITWAGEN-Rätselfahrt gerade dann, wenn's kalt wird
66	Oktober-Reiter: DER GLÜHENDE DREHZAHLMESSE Ein Mann aus dem Sport, der aus dem Wald kommt
67	Recht und Unrecht: FREISPRUCH Viele Gesichter hat das Gesetz, im REITWAGEN von Profis erklärt

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 Schabhüttl, Erich Werunsky. Ausland: Alan Cathcart (GB), Luke Brubaker (USA), Toshiro Watanabe (JP). Anzeigenleitung: Andreas Amoser. Anzeigenrepräsentanz Tirol, Vorarlberg: Richard O. Braun, Reichenauer Straße 88, 6020 Innsbruck, Telefon 05222/47147. Anzeigenrepräsentanz übrige Bundesländer: Erich Werunsky, Riefelgasse 13, 2344 Maria Enzersdorf, Telefon 02236/82227. Layout: Karl Steinbacher. Druck: Paul Gerin, Zirkusgasse 13, 1020 Wien. Einzelpreis: 6S 28,-. Verlag, Redaktion- und Anzeigenleitung: Video & Print, Der REITWAGEN, Rennweg 79-81, 1030 Wien, Telefon 0222/755536 Klappe 30 DW, Telex 111267 SMITR. Für unverlangt eingesandte Fotos und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Die Charts/Neuzulassungen

Jänner-August '86
Motorräder über 50 ccm

1. Yamaha	2.170
2. Honda	2.052
3. Kawasaki	1.220
4. Suzuki	791
5. Vespa	413
6. BMW	346
7. KTM	161
8. Moto Guzzi	106
9. Fantic	87
10. Harley Davidson	40



Wir sehen unseren Namen gerne auf der Wäsche schneller Leute und erfrischen uns an einer REITWAGEN-Idee, die sich bewährt hat. Der Gunkirchner Crosshändler **Ernst Helten** hat sie umgesetzt und wurde damit in der Offroad-Rennszene bekannt wie ein bunter Hund. An allen Ecken und Enden – besonders an den vorderen – der Meisterschafts- und KTM-Cupbewerbe stolpert man über die Helten-Team- und SPOT-Leute, die mit ihren blauen **PMP**-Bekleidungssets die Fahrerlager und Rennstrecken sprenkeln.

Wenn am Troadmaschtfeld im viel besungenen Kufstein US-Verhältnisse einkehren sollen, wenn also die Alte auf die Neue Welt stößt, dann darf man auf knisternde Spannung hoffen. Der **MSC-Kufstein** versucht sich in der Durchführung von **StadionCrossrennen**, die kompakte und harte Manngegen-Mann-Kämpfe, wie man sie von den US-Stars gewohnt ist, bieten sollen. Man legt der

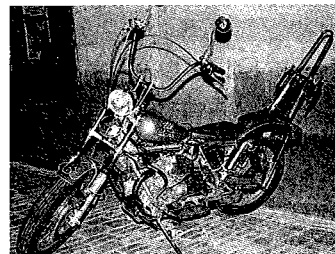
Gemeinsam mit weiteren Co-Sponsoren wie **Divinol** und **Leviator** hat es die Idee geschafft, ganz jungen Leuten eine echte Chance im Motorsport zu geben. Die Fröhsaat ist bereits aufgegangen. Talente wie Hausleitner, Kammerhofer und die beiden Schopohls bedanken sich mit Erfolgen vor allem auch beim Reifenhersteller **Michelin**, der ebenfalls den Mut hatte auf junge Fahrer zu setzen. Hören wir noch irgendwo Nörgler sagen, daß man mit den französischen Stoppeln nix reißt? Man frage die Blauröcke am Siegerstockerl.

internationalen Superbesetzung künstliche Hindernisse in den Weg und wir wollen wetten, daß ein paar ordentliche Doppel- oder gar Dreiersprünge dabei sind, die es nach Ansicht des gewichtigsten OSKHerrn gar nicht gibt, den „man springt ja nur amoi drüber“.

Genauere Informationen erteilt der MSC Kufstein in der Gilmstraße 2.



Aus Platzgründen wohl mußten es die Männer der **MAG** (Motorrad Aktions Gruppe) verabsäumen, in der letzten RW-Ausgabe ihre Konterfeis zu den dazugehörigen Personalbeschreibungen zu veröffentlichen. Wir versuchen Versäumtes wiedergutzumachen und haben nächtelang auf der Lauer gelegen, um wenigstens ihre Motorräder abzulichten.



Erfolg krönt die Arbeit und drei der Kräder haben wir bereits im Kasten. Im Bild sehen Sie den Zulassungskrimi von Ombudsmann **Frank Heilmann**. Es zeigt, daß die Männer wirklich Echte sind und keine Mühe und Salz scheuen, um motorradzufahren.

Werden Sie auf allen Vieren den Luftspiegelungen einer Oase entgegenroben oder den Strand von Dakar erreichen? Ein österreichisches Team will sich nach dem olympischen Gedanken der **Rallye Paris-Dakar**, von der

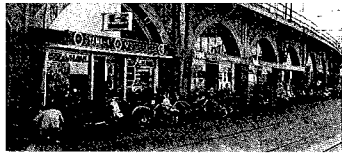
man nun auch schon im immerwährenden Bauernkalender lesen kann, daß dies ein mordsgefährliches Rennen sei, anschließend. Auf drei BMW 1040 starteten **Peter Sifkovits**, **Josef Mairinger** und **Josef Bruckner** am 1. Jänner in Paris. Alle drei Fahrer verfügen über profunde Afrika-Erfahrung und ein professionelles Team mit Lkw und Mechaniker, das Unsummen verschlingt. Also sind Sponsoren noch immer willkommen, um die drei Abenteurer noch vor der Ankunft in Dakar zu Freudentänzen zu animieren. Kontaktadresse: Peter Sifkovits, Müller Gutenbrunn-Weg 19, 8041 Graz.

„Es hat nicht geschadet, daß unsere Leute einmal ordentlich angestrichen worden sind. Da merken's wenigstens gleich, daß wo anders auch noch Gas gegeben wird, als zuhaus“, kommentierte Honda-Marketingmann **Roland Berger** den Showdown zwischen den besten österreichischen Honda-Cupfahrern und den italienischen VF500 Blaskapellen in Misano. Während die Schnellsten von S- und O-Ring mit kotflügelbrechenden Wheelies am Start die Fotografen begeisterten, machten sich die Spaghettis aus dem Staub. Der Idealliniemaler **Fabrizio Pirovano** führte eine italienische VF-Vierpackung ins Ziel. Dennoch konnte ein Österreicher vorführen, daß der Gasgriff auch bei uns in die richtige Richtung gedreht wird: **Klaus Dambauer** ließ sich beim Start lange genug Zeit, um das Feld von ganz hinten aufrollen zu können und streckte sich unter neuen Rundenrekorden zuletzt noch nach dem viertplazierten **Gianni Maran** aus. Die wilden Racheschwüre der geschlagenen Österreicher liegen noch über dem Motodrom.

Er geht wieder um und ist die Ursache für Getuschel hinter der hohlen Hand: Der Libero im österreichischen Motorradgeschäft, **Alfred Ganglberger**, brütet ein neues Ei aus, das wie

immer ins Nest der Motorsportler gelegt wurde. Man munkelt von einer **Trophy der Superbikes**, an der jedes einspurige Fahrzeug, das nach dem Dreißigjährigen Krieg hergestellt wurde und das zumindest mehr als 500 ccm Hubraum umgibt, teilnehmen darf. Pikanterweise sind Honda-Modelle nicht zum Bewerb zugelassen. Austragungsort des markenfreien Cups sollen neben den österreichischen Rennstrecken auch Ostblock-Schauplätze sein, der rote Platz ausgenommen. Die Frage, die den Cup-Gedanken umfängt wie ein Keuschheitsgürtel, ist noch unbeantwortet: Wer hat die Marie?

Jedermann in Innsbruck kennt den freundlichen und galanten Verkäufer, vor allem wenn es darum



geht, Mofas an attraktive junge Damen zu verkaufen. Es kann nur **Gerhard Hanl** sein. Seit 1972 mit Kawa und Guzzi im Motorradbusiness, übersiedelte er 1973 in die Etzelstraße, wo er sein Geschäftslokal bis 1978 auf 5 Bogen ausbaute. Nach einigen unternehmerischen Ausflügen, unter anderem in die Gründung einer italienischen Jachtcharterfirma, ist Gerhard Hanl einer der größten Yamaha-Händler und verkauft nebenbei übers Jahr rund 1100 Fahrräder.

Hochinteressant und brandaktuell verspricht die **2. Grazer Zweiradtagung** am 17. und 18. November zu werden. Die Themen „Abgas, Geräusch, neue Motorkonzepte“ der vom Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der TU Graz unter Leitung von **Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Pischinger** organisierten Veranstaltung werden von Fachleuten aus aller Herren Länder beleuchtet und diskutiert. Nur ein Auszug

der Unternehmen, die ihre Kapazitäten entsenden: **BMW, Honda, KTM, Piaggio, Rotax, Steyr Daimler Puch** und **Yamaha**. Ministeriumsleute und Wissenschaftler der TU Graz runden den Brain Trust ab. Kostenbeitrag für die Teilnahme ist öS 2.200,-, Informationen unter Telefon 0316/70 61 DW 7201.

Sämtliche Gerüchte über das zukünftige Vertriebssystem von **KTM-Sportmotorrädern** sind ab sofort einzustampfen. **Alfred Auner**, das umstrittene, aber bisher erfolgreiche Phänomen des Motorradhandels ist der designierte Prinz der KTM-Hierarchie. Ähnlich vergleichbaren Systemen im Ausland vertraut KTM die Abwicklung des gesamten Motorradgeschäftes dem Wiener Großhändler an. Damit rückt Auner nicht nur wirtschaftlich, sondern mit Leib und Registrierkasse nahe an den Thron. Um vor allem auch den Westen Österreichs geschäftlich lückenloser kontrollieren zu können, soll direkt in Mattighofen ein neues Auner-Verkaufslokal entstehen. An der Schlagader des KTM-Werkes, sozusagen.

Auch wenn wir alle es nicht so gern haben, daß uns Volksschüler auf der Cross-Trainingsstrecke mit Bestzeiten martern, muß der Nachwuchs weiter geschult werden. Der große Lehrmeister der Fahrtechnik weiß Gewichtiges zum Umgang mit Crossmaschinen zu vermitteln: **Horst Kaudela** veranstaltet wieder seinen Cross-Fahrerlehrgang für Kinder im Thermoton-Sportpark Neuruppersdorf. Teilnehmen dürfen Buben und Mädels, die nicht mehr die Brust bekommen und schon „Gas“ sagen können. Alter als 14 sollen sie nicht sein. Zu Redaktionsschluß stand der Termin noch nicht endgültig fest, aber es wird so ungefähr Mitte Oktober werden, dann geht's los. Sie können Ihren G'schrappen mit seinem Cross-Moped

schon anmelden. Rufen Sie Herrn **Eisinger**, 25 26/65 00, ab 15.00 Uhr an.

„Da capo“ sagte **Fantic** und macht **Thierry Michaud** zum zweiten Mal zum Trialweltmeister. Oder umgekehrt. Jedenfalls rechnet

die italienische Motorradmanufaktur mit profitablen Einflüssen auf den Verkauf. Wenn wir uns so umsehen, ist die Trial-WM einer der letzten Bewerbe, in dem sich eine europäische Marke gegen ein extrem aufwendiges japanisches Werksengagement durchsetzt. Das verdient Schulterklopfen.

RSD-Jelinek-Fahrtag Ö-Ring

Jelinek: „Ich gelobe ...“
Chor der Gesetzlosen: „Ich gelobe ...“
Jelinek: „... mein Vaterland, den Zeltweger Österreich ...“
Chor d. G.: „... mein Vaterland, den Zeltweger Österreich ...“
Jelinek: „... und seine Streckenposten zu schützen.“
Chor d. G.: „... und seine Streckenposten zu schützen.“
Jelinek: „... die Ideallinie zu verteidigen ...“
Chor d. G.: „... die Ideallinie zu verteidigen ...“
Jelinek: „... und wann und wo es nötig ist ...“
Chor d. G.: „... und wann und wo es nötig ist ...“
Jelinek: „... mit dem Gasgriff dafür einzutreten.“
Chor d. G.: „... mit dem Gasgriff dafür einzutreten.“

Jelinek hebt die Flagge und insgesamt 180 Motorräder toben einen Tag lang um den Ring, werden einen Tag lang geknechtet, aufgerieben, zerlegt, wieder zusammengebaut, in die Leitplanken geschossen, beschimpft, verhöhnt, verherrlicht. Das Motorradleben knistert und blitzt im Fahrerlager. Die Organisation ist Jelinek-üblich perfekt, es gibt Streckenposten, Rettung, Notarzt und Pacecar, besser als in manchen Rennen.

„Heute wird der Linksknick nur einmal voll genommen“, nimmt sich Seniorrennfahrer Pochopratzky offensichtlich noch von der steirischen 230-km/h-Sternschnuppe des vergangenen Fahrtags beeindruckt vor. Doch die wahre Prüfung wartet in Franz Mo. Gaida und seinem REITWAGEN, die beide eine Rechnung bei dem Wiener Autohändler offen haben. In einem kurzen Geplänkel auf gerader Strecke ist die Angelegenheit entschieden. Gaida reitet an der serienmäßigen 1100er von Pochopratzky vorbei und wartet anschließend mit Papier und Füllhalter in der Boxenstraße auf den Kontrahenten, um den Überholvorgang der Nachwelt urkundlich zu belegen.

Da in der Kürze bekanntlich die Würze liegt, übt ein Wiener Moto-Guzzi-Fahrer den Ring in Teilstücken ein. Der Jelinek-Fahrtag kam wie gerufen, um den ersten Abschnitt zu inspizieren,

wobei der Boxenstraße weniger Aufmerksamkeit zuteil wurde als der Bremszone, die besonders genau und in Bauchlage geprüft wurde. Für Anhänger der neuen, etwas kostspieligen aber sehr einprägsamen Lernweise sollen neben den üblichen Tageskarten in Zukunft Kurzstreckenausweise zum Sondertarif aufliegen. Zur Auswahl stehen: „Die Start-Ziel-Gerade/Von der Bremszone zum Schikanenausgang/Texaco 1 und Texaco 2“. Weitere Abschnitte sind noch in Arbeit.



Gesucht wird der Fahrer der roten Kawasaki, die herrenlos in der Boschkurve herumirrte. Durch Zufall konnte der RW-Fotograf nach diesem geheimnisvollen Ereignis den Mann, der



mit großer Wahrscheinlichkeit der Besitzer der fahrerlosen Kawasaki ist, ins Objektiv bekommen. Damit ist der anfangs gehegte Kidnappingverdacht entkräftigt.

Ich verfolge nun schon einige Zeit die Diskussion über die Abschaffung des Tempolimits und kann nur meiner tiefen Bestürzung über die Schlagzeilen der österreichischen Tageszeitungen Ausdruck geben. Man liest also verwundert, daß sich 61% der Österreicher für eine Geschwindigkeitsbeschränkung aussprechen. Eine Umfrage eines renommierten Meinungsforschungsinstitutes unter Autolenkern? Nein – eine hohle Behauptung des sogenannten Kuratoriums für Verkehrssicherheit – eine volkswirtschaftlich vollkommen unbedeutende Institution mit dem Ziel, einigen blassen Universitätsabgängern ihren Lebensunterhalt zu sichern. Die Fragestellung wurde aus guten Gründen nicht veröffentlicht. Selbstverständlich muß auch der Chef dieser fragwürdigen Einrichtung aus sein weises Wort an die Öffentlichkeit richten und eine Herabsetzung des Tempolimits fordern. Ich warte inzwischen nur mehr auf eine Verbrüderung zwischen Kuratorium und Grünbewegung, denn die reinen Verkehrssicherheitsargumente zugunsten einer geringeren Autobahngeschwindigkeit sind schon lange entkräftet. Mein Rat: Durchleuchten Sie die Vergangenheit von Knoflacher, irgendein dunkles Ereignis dürfte dessen krankhaften Zorn auf alle sicheren Schnellfahrer ausgelöst haben. So wie die Dinge in Österreich liegen, hoffe ich inzwischen auf irgendeinen Geschwindigkeitspsychopathen, der uns gewaltsam vom Problem Knoflacher befreit.

Martin Reinöl, 1190 Wien

Jede Sache hat bekanntlich zwei Seiten. Auch wenn die deutschen Autobahnen zu den sichersten Straßen der Welt zählen, sind die Aspekte des Umweltschutzes noch nicht ganz ausdiskutiert. Ihre Meinung über das Kuratorium ist von Radikalismus geprägt. Was hat Ihnen Knoflacher getan?

Am 16. 8. 1986 kam ich mit meiner Maschine am Wiener Ring in der Parabelkurve auf einem Pferdeapfel ins Schleudern, konnte korrigieren und kam dann ausgangs der Kurve auf einer zirka drei Quadratmeter großen, zusammenhängenden Fläche von ausgewalzten Pferdeäpfeln endgültig zu Sturz. Zwar

blieb ich unverletzt, doch entstand am Motorrad ein Schaden von über 12.000 Schilling. Auf der Polizeistation wurde mir auf meine entsprechende Anfrage hin mitgeteilt, daß ich mich mit eventuellen Schadenersatzforderungen beim Salzamt beschweren könne und sonst nirgends. Wie sieht Ihr die Situation?

Manfred Kramer, 1220 Wien

Wie wir in Erfahrung bringen konnten, sind in Wien die Fiaker durch Verordnung dazu verpflichtet, den duftenden Unrat, den ihre Pferde veräußern, auch selbst zu beseitigen. Sie müßten also entweder einen Sack hinten am Pferd befestigen oder bei Gefahr im Verzug mit Mistschaukel und Bartwisch bewaffnet vom Wagen herabspringen und würden somit ein noch größeres Verkehrshindernis – daher die lockere Handhabung. Den Ratschlag, sich beim Salzamt zu beschweren, finden wir zwar als halbblutig, aber er trifft den Kern: Das sogenannte Fahren auf Sicht ist einer der Eckpfeiler unserer Straßenverkehrsordnung und bedeutet, daß Sie bei jedem stehenden Hindernis, dem Sie nicht ausweichen können, zumindest Mitschuld trifft. Falls Sie trotzdem den Rechtsweg beschreiten wollen, ist er sicher dornig und der Erfolg auf jeden Fall fraglich.

Ich kann jeden Motorradfahrer nur davor warnen oder davon abraten, den Weg über die Autoput im Landesinneren Jugoslawiens zu nehmen, wenn er nach Griechenland oder in die Türkei auf Urlaub fahren will. Meine heurigen Erlebnisse spotten jeder Beschreibung und ich wundere mich, daß ich mit dem Leben davongekommen bin. Alle fünfzig Kilometer liegt ohne ersichtlichen Grund ein brennendes Wrack, auf dem vierspurigen Teilstück der Autobahn spielen jugoslawische Kinder als Mutprobe Fängerln. An den Tankstellen jonglieren die Warte mit den Bezinpipen derart gekonnt herum, daß sie nach aufreibender Wartezeit die verschiedensten Zählwerke den verschiedensten Kunden so zurechnen, daß diese am gründlichsten abgegnet werden können. An der Mautstelle in Belgrad wartet nach zwei Stunden Autobahnteilstück ein dreistündiger Stau (für Autofahrer) und weit geöffnete Kasse, wenn man über die zeretzten Lkw-Reifen auf der Fahrbahn mit glücklicher Haut gefahren ist. Die Motels sind trotz internationaler Preise, grüdig, obwohl ich kein zimperlicher Mensch bin, schlief ich im Ledergewand. Mein Chef sagt immer, daß Jugoslawen nur dazu geeignet sind, die Schmutzarbeit zu erledigen. Ich bin anderer Ansicht und meine, daß sie die Arbeit nicht erledigen können und den Schmutz nur verreiben.

Gustav Hamerschlag, 1130 Wien

Was Sie da schreiben, klingt hart, aber unsere Erlebnisse sind ähnlich. Es ist uns aber bis jetzt noch kein schnellerer Weg in den von Ihnen genannten Teil des Südens eingefallen. Dafür haben wir unsere Körper bereits soweit im Griff, daß sie auf den tausend Kilometern durch Jugoslawien weder Nahrung aufnehmen noch ausscheiden müssen. Daß wir dort sind, merken wir nur an den vielen tausend Fliegen, die sich am Helmvisier breit machen.

Am 7. Juni 1986 ist ein Gendarm im Motorrad-Verkehrsdienst tödlich verunglückt. Beim Einlenken in eine Linkskur-

ve der Bundesstraße 39 im Gemeindegebiet Rabenstein/Pielach, Bezirk St. Pölten, NÖ, streifte er mit ausgestelltem Seitenständer des Dienstmotorrades auf der Fahrbahn. Er prallte geradeaus weiterschleudert auf der anschließenden Bahnhöschung gegen einen Kilometerstein und einen A-Masten und fiel tödlich verletzt auf die Fahrbahn zurück.

Unter dem Eindruck dieses Todessturzes haben wir im Gendarmerieabteilungsbereich St. Pölten (Bezirke St. Pölten/Land und Lilienfeld) durch die 32 Gendarmerieposten untersuchen lassen, wie viele Verkehrsunfälle von Motorradlenkern es im Zeitraum von 1982 bis Mitte 1986 wegen eines nichteingezogenen Seitenständers gegeben hat (Beilage).

Beides hat uns veranlaßt, nicht einfach wieder zur Tagesordnung zurückzukehren, sondern direkt an Sie heranzutreten. Innerhalb der letzten viereinhalb Jahre gab es in diesen beiden Bezirken aus der genannten Ursache neun Motorradunfälle, die drei Tote und sechs Schwerverletzte forderten.

Diese Zahlen, umgelegt auf ganz Österreich, lassen durchaus den Schluß zu, daß es in Österreich pro Jahr etwa 100 Unfälle dieser Art gibt, wobei die Todesrate enorm hoch anzusetzen sein dürfte. Unseres Wissens gibt es derzeit zu diesem Sektor der Verkehrsunfallursachen keine Untersuchungen.

Bedrückend dabei: Wahrscheinlich hat jeder Motorradfahrer schon einmal die Schrecksekunde erlebt, wenn er bemerkt, mit nichteingeklapptem Seitenständer unterwegs zu sein. Gott sei Dank wird dieser Irrtum oft noch rechtzeitig wahrgenommen. Diese zunächst kleinen Vergeßlichkeitsfehler werden nie ganz auszuschalten sein. Der Hebel muß daher bei der Sicherheitstechnik anzusetzen sein, die man bereits bei einigen Motorradtypen vorfindet.

Zum Beispiel wird in Zukunft bei vielen Gendarmeriemotorrädern eine Rückholfeder zum Seitenständer eingebaut werden. Sie werden besser Bescheid wissen, daß es auch andere Sicherheitstechniken gibt.

Hauptmann XXX

Ihr Engagement ist erfreulich und findet unsere volle Zustimmung. Sie treffen damit allerdings nur die Spitze des Eisberges, der unserer Erfahrung nach von der Exekutive bisher ungeachtet unter der Wasseroberfläche ruhte. Wo blieb der Aufruf gegen den Leitplanken-Wahnsinn? Wo blieb bisher die Aktion scharf gegen Autofahrer, die Motorradfahrer laut Versicherungsstatistiken, serienweise in Unfallkrankenhäuser befördern? Wo blieb der Einsatz der Beamten auf der alten Wechselstraße, als vor deren Augen undichte Lkw jahrelang ölige Todesfallen in die Kurven zauberten? Warum meldete sich keiner Ihrer Kollegen zu Wort, als klar war, daß man der Brenner-Bundesstraße einen zum Teil – vor allem bei Nässe – mörderischen Bodenbelag verpaßt hatte?

Sie beweisen mit Ihrem Aufruf für gescherte Seitenständer Verantwortungsbeußtsein und Initiative. An dem Ausmaß der Bereitschaft Ihrer Kollegen, geistig mit Ihnen mitzuziehen und den Motorradfahrer als im Verkehr eher schutz- als strafbedürftiges Objekt zu sehen, wird es liegen, ob man Ihre Initiative ernst nimmt, oder ob sie ins Alibi-Fach geschoben wird. Wir hoffen, Sie haben Erfolg.

Erlauben Sie mir, Ihnen für Ihre wirklich ausgezeichnete Motorradzeitschrift zu gratulieren. Sie sind diesbezüglich ein absolutes Novum auf dem österreichischen Markt, das keinen Vergleich mit diversen deutschen Konkurrenten scheuen braucht. Eure lockeren Sprüche, verknüpft mit Fachkenntnis und technischem Background sind wirklich lesenswert.

Ein paar Vorschläge möchte ich Ihnen aber trotzdem ans Herz legen:

1. Machen Sie bitte nicht den gleichen Fehler wie die deutschen Blätter, die vollgestopft mit Werbung sind. Ich bin sicher, daß andere Leser so wie ich der Meinung sind, einen Aufpreis von ein paar Schilling in Kauf zu nehmen, um uns nicht auf jeder zweiten Seite von einer Werbung ärgern zu lassen.

2. Bei der Angabe der Höchstgeschwindigkeiten wären die Werte für sitzenden Fahrer bzw. für Zwei-Mann-Betrieb sicher nicht überflüssig. Auch wäre es nicht schlecht, wenn Sie das Meßverfahren hierfür vorstellen würden.

3. Macht Euch mit anderen Blättern stark gegen die geplanten gewaltigen Versicherungserhöhungen bzw. Steuererhöhungen, sonst spielt das Motorradgeschehen in Österreich eine noch untergeordnetere Rolle als es ohnehin schon tut.

Abschließend möchte ich noch gerne wissen, wie Sie auf die Bezeichnung „Reitwagen“ gekommen sind.

Wilhelm Dorfner, Neufeld

1. *Ihr erster Vorschlag nährt das Magen-geschwür unseres Anzeigenleiters. Werbung gehört zum Handwerk, aber keine Angst, wenn's mehr Werbung gibt, gibt's auch mehr Heft.*

2. *Sitzen bei 250 ist anstrengend, die Zweimann-Messung ist undurchführbar, weil sich ein RW-Tester beim anderen nicht mitzufahren traut. Außerdem ist Höchstgeschwindigkeit eben Höchstgeschwindigkeit, obwohl uns zu diesem Thema noch weitere Variationen eingefallen sind: mit stehendem Fahrer (Enduro und Trial), mit drei Fahrern (Böhmerland Reiseummodell 1923 und Seitenwagen), mit Peter Heinzl, mit Funkstreife, ohne Fahrer.*

Gemessen wird mit Lichtschranken.

3. *Wir unterstützen von Anfang an jede ernstzunehmende organisierte Tat gegen die politischen Treibjagden auf den Motorradfahrer.*

Abschließend: Nächtlicher Supermarkt-Parkplatz, vier RW-Gründer, vier Titelvorschläge, vier Tausender-Kawas. Der Mann, der den längsten Bremsstrich zustande brachte, erhielt das Recht zugesprochen, dem neuen Magazin einen Namen zu geben, und ging am nächsten Morgen zum Reifenhändler.

Ich bin begeisterter Reitwagen-Abonnent. Die Art, wie Ihr die Einleitungen der Motorradtests und Fahrberichte gestaltet, finde ich einfach super! (Z. B. in der Mai-Ausgabe der Fahrbericht der Yamaha RD 350 F). Tuning-Tips, Informationen über Technik und Berichte über Fahrverhalten sind standfest. Doch eines fehlt mir. Wo sind denn eure Poster? Ein Poster pro Ausgabe müßte möglich sein. Findet Ihr nicht auch?

Fritsche Martin, Feldkirch-Tisis

Es gibt den REITWAGEN-Poster, 84 mal 59 cm, aber wir bringen es nicht übers Herz, ihn zu falten und ins Heft zu stecken. Die ersten zehn Anrufer (0222/75 55 36) bekommen ihn gratis zugesandt.

NACHSPIEL

Dort, wo's in der Halbliterklasse weh tut, scheint der Suzuki-Enduro-Einzyylinder hingestochen zu haben. Obwohl ein Kastrat des DR 600-Motors, wächst in der 500er-Ausführung Leistung und freches Drehvermögen heran. Aus diesem Grund und als Rücken- deckung gegen die erwartete Kawasaki KLR 500 haben Honda und Yamaha an den Halbli- ter-Enduros aufgestockt, um Ruf und Ehre der Etablierten zu retten.

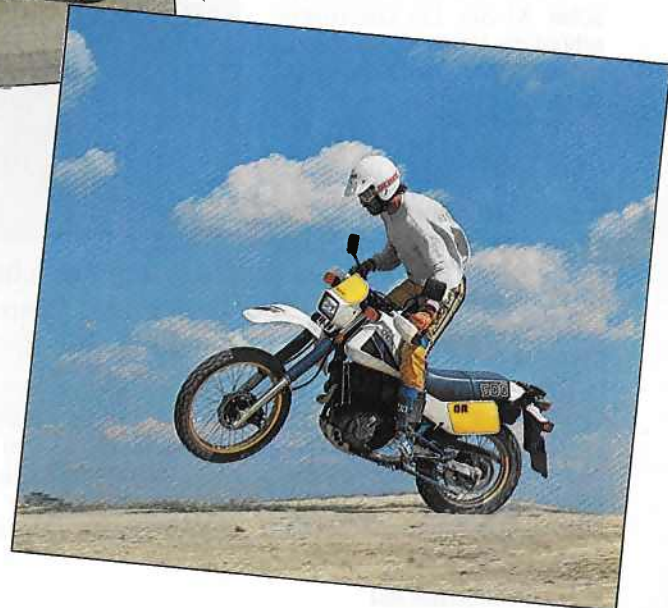
Angenommen, Sie jauchzen nicht in den Helm, wenn Sie jeden sich bietenden Windschatten ausnützend, mit gnädigen Tachoan- zeigen verhätschelt und hinter dem Vulkantank zusammenge- rollt am Rand der Radartoleranz die andere Enduro hinter sich lassen. Angenommen, Sie phantasieren nicht gelegentlich von dem einen Linienstart, der wirklich alle, die sich beim Wirt'n treffen, verstummen läßt. Dann ist mit Ihnen alles in Ord- nung. Dann wissen Sie, Auto- bahnpartien sind auf Enduros glatt überflüssig und Sie ken- nen die alten Gesetze, daß 600er schneller als 500er, Vier- zylinder schneller als Einzylin- der und PS schneller auf Papier als aufs Pflaster zu bannen sind.

So gesehen ist mit uns nichts in Ordnung.

Wir teilen unser Wohlgefallen über ein paar gefundene Zehn- tel unverholen mit, auch wenn sich damit am Fahreindruck ke- ne Häuser verschieben lassen. Nach unserem Vergleichstest zwischen DR 500 und XT 500



Fotos: SH-Foto



TECHNISCHE DATEN

Yamaha XT 500 N

ANTRIEB

Motor:	Einzylinder-Viertakter
Kühlsystem:	Luftkühlung
Gassteuerung:	4 Ventile OHC, Kettensteuerung
Bohrung x Hub:	87 x 84 mm
Hubraum:	499 ccm
Verdichtungsverhältnis:	8,5:1
Maximale Leistung ¹⁾ :	39 PS/6.500 min ⁻¹
Maximales Drehmoment ¹⁾ :	4,3 mkp/5.500 min ⁻¹
Vergaser:	Y27PV/1 Teikei
Luftfilter:	Schaumstoff naß
Schmiersystem:	Trockensumpf-Trochoidpumpe
Ölvolumen:	2,4 l
Primärtrieb:	Zahnräder
Kupplung:	Mehrscheiben, naß
Sekundärtrieb:	Kette
Starter:	Kickstarter
Übersetzungsverhältnis	1. Gang: 2,583 2. Gang: 1,588 3. Gang: 1,200 4. Gang: 0,954 5. Gang: 0,777 Sekundärtrieb: 2,733

¹⁾ Herstellerangaben

KOSTEN

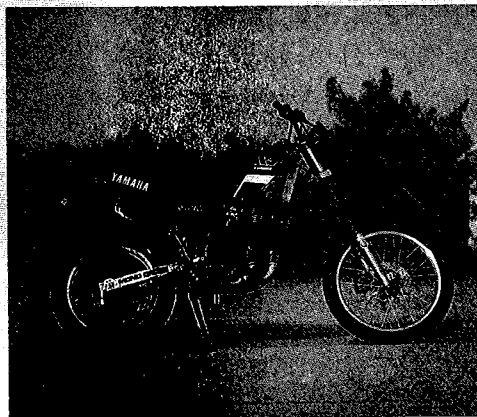
Kaufpreis: 52.900,-

IMPORTEUR

Firma: Jamoto Ges. m. b. H. & Co. KG

Adresse: 1232 Wien, Ketzergasse 120

Telefon: 0222/86 45 16-0



**Eigentlich der beste Motor:
Yamaha XT 500 N.**

Technisch machen sich die beiden Motorräder also lang, um die Suzuki am Flügel zu erwischen. Die DR-Bestmarken lauten 146 km/h und Viertelmeile in 15,5 Sekunden. Da wir nicht mit Wundern gerechnet haben, kommen auch keine, so sehr man den rechten Griff dreht und wendet. Höchstgeschwindigkeitszuwachs läßt sich mit drei Pferdestärken nicht aus dem Zylinder zaubern. Daher ist es schon in Ordnung, daß die Yamaha praktisch an der selben Marke hängen bleibt, wie in unserem ersten Vergleich. Knapp über 6.500 min⁻¹ reicht's der XT, das sind 144 km/h und langt für einen guten DR-Windschatten.

In der Charakteristik der Kraftentfaltung ist die stärkere XT der DR aber noch überlegener als zuvor. Sie startet perfekt und nimmt im Ansatz Gas an, wie eine 600er. Der kernige Vorwärtsdrang, den die XT noch in der Mitte entwickelt, bringt die Suzuki in Bedrängnis. 15,4 Sekunden sind ein sauberer Sprung für die Yamaha, den man mit etwas Übung nicht nur einmal im Schaltjahr zuwege bringt.

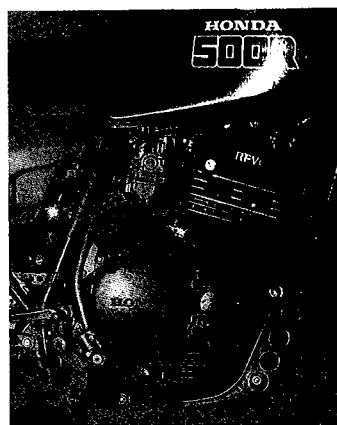
Auch die Honda darf sich mit 144,5 km/h knapp hinter der DR anstellen. Die auf unserer Testmaschine verwendete Übersetzung war ein Versuch, der in Zukunft auch ein solcher bleiben wird, da ansonsten mit denkmalhaften Motorschäden zu rechnen ist. Ohne Skrupel dreht der Hondamotor in den infraroten Bereich, den er offenbar zur Erzielung der neuen Leistungsspitze auch braucht. Kurz zuvor, bei etwa 6.000 min⁻¹, läßt der Kraftfluß etwas nach und sucht für kurze Zeit den Anschluß nach oben. Der Teillastbereich ähnelt stark dem der Suzuki, die hier gerade leistet, was sie muß. Da die DR oben aggressiver weitermarschiert, bleibt sie eine Kleinigkeit vor der Honda, die wir auf der 400-m-Bahn auf 15,9 getrieben haben.

Also ehrlich: Drei PS – die findet man schon unter zehn identen Motorrädern als

(Der REITWAGEN August, Seite 26) schien sicher, daß der DR-Motor Herr im Haus der Fahrleistung bleiben sollte. Yamaha konterte blitzschnell mit einer nominell kräftigen Ausführung der XT 500 N und auch Honda drängte sich noch schnell an den PS-Spieltisch. Im Yamaha-Motor wird das Kraut auf einfache und solide Weise fett gemacht. Also typischer XT-Stil. Ein Dachkolben erhöht die Verdichtung und damit hat sich's. Der Leistungsanstieg, der ohne weitere flankierende Maßnahmen an Ein- und Auslaß erzielt wird, beträgt gerade 3 PS, womit die Yamaha zufällig mit den Suzuki-Prospektangaben auf einer Ebene liegt.

37 PS soll bisher der Honda-Single geleistet haben. Nachdem man den beiden Konkurrenten werksseitig 39 PS zutraut, glauben wir die neue Leistungsangabe für die Honda XL 500 R erraten zu können. Um das gesteckte Ziel zu erreichen, ging Honda zunächst den

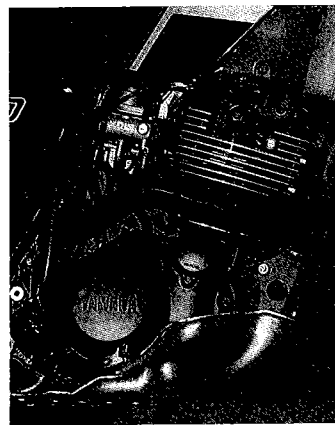
REITWAGEN-Tuningtips (Der REITWAGEN, „Leistungsloch bei Honda XL 350 L und XL-Motoren geschwind gestopft“,



Sie kriegt noch bessere Übergänge, dann paßt: Honda XL 500 R.

Seite 31) nach, und änderte den Schieberhub und den Schiebernachlauf der Doppelvergasenanlage. Ebenfalls un-

serer Empfehlung nach wurden die Vergasernadeln in die Raste Fünf gehängt, ohne die Hauptdüsen zu wechseln. Darüber-



Einfache XT-Lösung: 3 PS durch höhere Verdichtung.

hinaus baut Honda Schieber aus der 84er XR 500 R ein, die den Motor prompter einsetzen lassen sollen.

TECHNISCHE DATEN

Honda XL 500 R

ANTRIEB

Motor:	Einzyylinder-Viertakter
Kühlsystem:	Luftkühlung
Gassteuerung:	4 Ventile radial OHC, Kette
Bohrung x Hub:	92 x 75 mm
Hubraum:	498 ccm
Verdichtungsverhältnis:	9:1
Maximale Leistung ¹⁾ :	37 PS/6.500 min ⁻¹
Maximales Drehmoment ¹⁾ :	4,2 mkp/6.000 min ⁻¹
Vergaser:	2 x Keihin PH 68 F 26 mm Ø
Luftfilter:	Schaumstoff trocken
Schmiersystem:	Trockensumpf
Ölvolumen:	2,5 l
Primärtrieb:	Zahnräder
Kupplung:	Mehrscheiben, naß
Sekundärtrieb:	Kette
Starter:	Kick
Übersetzungsverhältnis	1. Gang: 2,384 2. Gang: 1,647 3. Gang: 1,250 4. Gang: 1,000 5. Gang: 0,840 Sekundärtrieb: 2,733

¹⁾ Herstellerangaben

KOSTEN

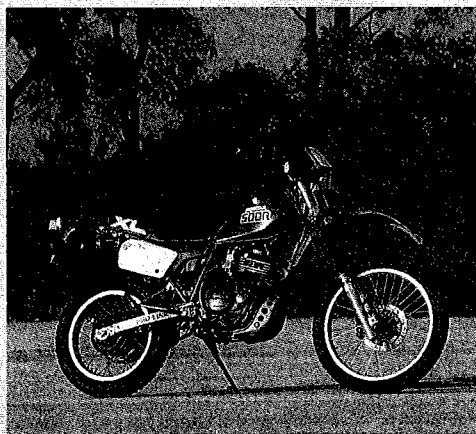
Kaufpreis: 53.900,-

IMPORTEUR

Firma: Honda Austria GmbH

Adresse: 1232 Wien, Richard-Strauss-Straße 10

Telefon: 0222/61 16 41-201



Ein REITWAGEN-Trick und XR-Schieber helfen der XL.

TECHNISCHE DATEN

Suzuki DR 500 S

ANTRIEB

Motor:	Einzyylinder-Viertakter
Kühlsystem:	Luftkühlung
Gassteuerung:	4 Ventile OHC, Kettensteuerung
Bohrung x Hub:	94 x 72 mm
Hubraum:	499,7 ccm
Verdichtungsverhältnis:	8,5:1
Maximale Leistung ¹⁾ :	39 PS/7.000 min ⁻¹
Vergaser:	Mikuni VM 38 SS
Luftfilter:	Schaumstoff naß
Schmiersystem:	Naßsumpf
Ölvolumen:	2,3 l
Primärtrieb:	Zahnrad
Kupplung:	Mehrscheiben, naß
Sekundärtrieb:	Kette
Starter:	Kickstarter
Übersetzungsverhältnis	1. Gang: 2,416 2. Gang: 1,625 3. Gang: 1,263 4. Gang: 1,000 5. Gang: 0,862 Sekundärtrieb: 2,625

¹⁾ Herstellerangaben

KOSTEN

Kaufpreis: 56.900,-

IMPORTEUR

Firma: Wöhler & Co.

Adresse: 1101 Wien, Richard-Strauss-Straße 21

Telefon: 0222/61 25 25



**Sie wird noch nicht überflügelt:
Suzuki DR 500 S.**

Seriensteuerung. Der Aufwand, sie künstlich zu erzeugen, ist kein geringer, aber selbst im direkten Vergleich kaum zu rechtfertigen.

Die drei japanischen Halbliter-Enduros liegen in den Fahrleistungen derart hauchdünn beieinander, daß die Entscheidung über Sieg oder Niederlage in erster Linie vom Appetit des Fahrers gefällt wird. Dünne Enduristen sind schneller.

Wir glauben noch immer an die Suzuki, die man nicht so einfach beiseite schieben kann. Den solideren XT-Motor haben wir inzwischen sehr lieb, weil uns die Leistung der überarbeiteten Maschine gut paßt, glauben wir. Da wir die 87er-Version des Honda-Motors sozusagen im Zwischenstadium erwisch haben, ist unser Urteil kein sehr gerechtes. Dennoch muß gesagt werden, daß der Leistungscharakter der Honda noch ein hübsches Stück von der Reife der XT entfernt ist. Außerdem hat die Startfreudigkeit der XL besonders in heißem Zustand nachgelassen. Nachdem die Gasannahme mit den bisherigen Eingriffen verbessert wurde, und da es auch am Drehzahlhunger nicht fehlt, wird man bis zur nächsten Saison das Leistungsloch mit neuen Vergasernadeln füllen, und die Sekundärübersetzung neu abstimmen. Na und dann ist ja schon der nächste Halbliter-Endurovergleichstest fällig.

Andreas Werth

2. österreichisches HILL CLIMBING

So, 12. 10. 1986, 14 Uhr
in Kössen/Tirol

Sieggeld öS 10.000,-
+ Sachpreise

Veranstalter: MSC Kaiserwinkl
Informationen: Alfred Eicher,
6345 Kössen, Esso-Tankstelle,
Tel. 05375/63 94. Nenngeld
öS 90,-, zugelassen sind Motorräder ohne bautechnisches Limit.

