

DAS

E 4973 D

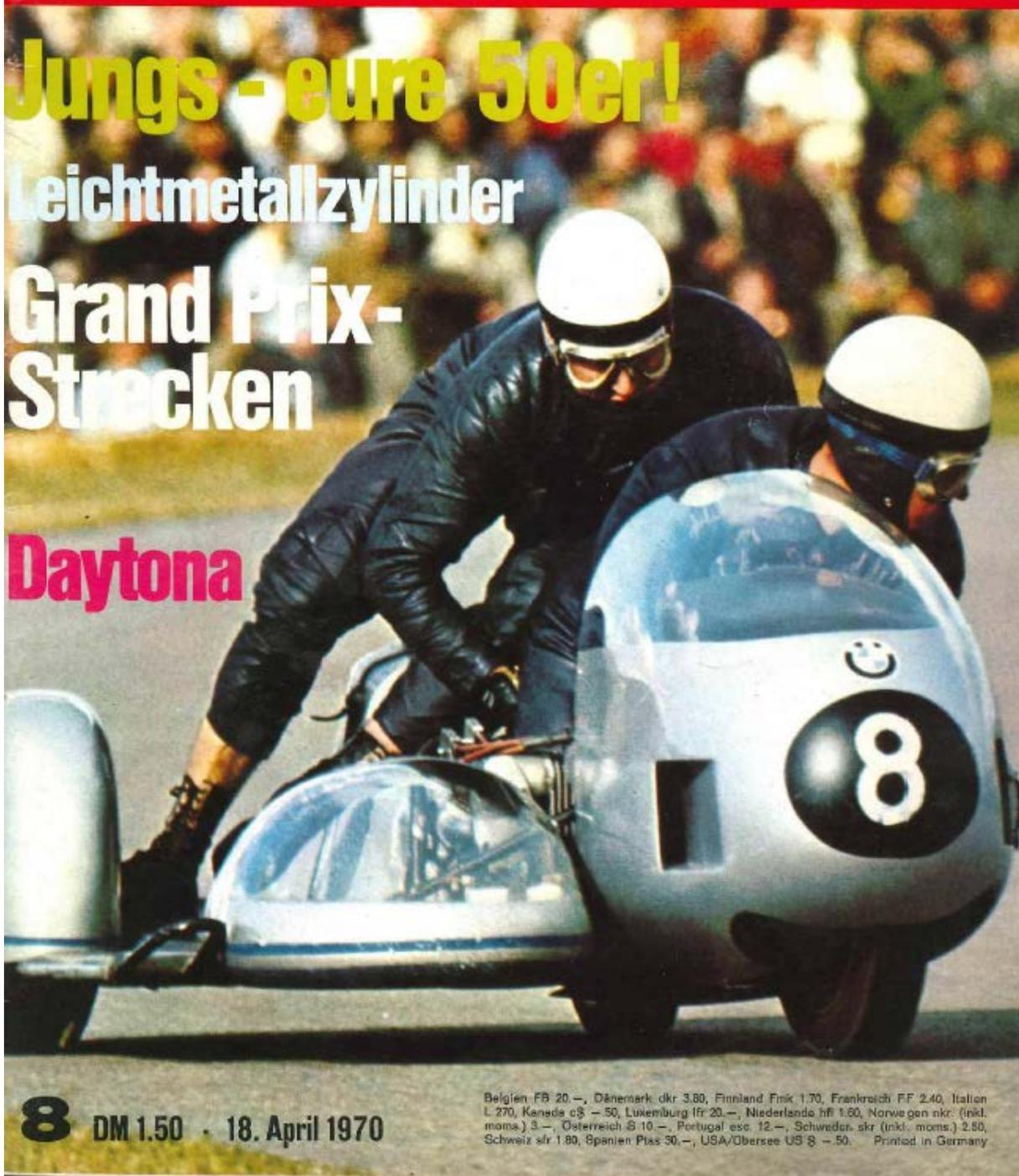
MOTORRAD

Jungs - eure 50er!

Leichtmetallzylinder

Grand Prix-
Strecken

Daytona



8 DM 1.50 · 18. April 1970

Belgien FB 20,-, Dänemark dkr 3,80, Finnland Fmk 1,70, Frankreich FF 2,40, Italien L 270, Kanada c\$ - 50, Luxemburg lfr 20,-, Niederlande hfl 1,60, Norwegen nkr. (inkl. moms.) 3,-, Österreich S 10,-, Portugal esc. 12,-, Schweden skr (inkl. moms.) 2,50, Schweiz sfr 1,80, Spanien Ptas 30,-, USA/Obersee US \$ - 50. Printed in Germany

Jungs, eure 50_{er}



Heute:
Kreidler Florett „RS“
und
Maico MD 50

Jawohl, es sind Motorräder. Die 50 cm-Maschinen mit fünf und mehr PS (6 PS bei 8500 U/min lauten die Angaben für die von Neckermann angebotene Garelli und 5,6 PS bei 8000 U/min für die Maico MD 50) bieten heute das, was vor noch nicht allzu langer Zeit Motorräder mit 125 cm-Motoren an Leistung aufwiesen. Endgeschwindigkeiten von 80 km/h und mehr sind keine Attribute von „Mopeds“, und Beschleunigungszeiten von 0 bis 60 km/h in zehn Sekunden sind ebenfalls keine undiskutablen Leistungen. Wer 16 Jahre alt geworden ist und den Führerschein der Klasse 4 erwirbt, der kann mit diesen Feuerstühlen in die weite Welt hinaus oder zur nächsten, übernächsten, über-über-nächsten und so weiter Treff-Ecke, je nachdem wie die Horizonte gesteckt sind.

Fragt uns einer: ... kann ich wohl mit meinem Florett von Mannheim nach Österreich fahren?

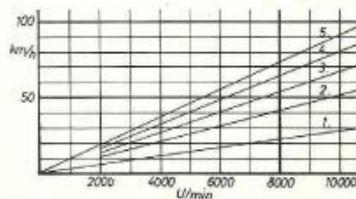
Hält die Mühe eine solche Tour aus? Antworten wir: „Man kann auch mit einem Tretroller nach Österreich fahren, nur geht's 1970 mit dem Florett bequemer und der Fahrer hält das besser aus.“ Denn moderne 50er sind keine Rutschler mehr, mit denen man höchstens von einem zum anderen Stadtteil kommt. Damit kann man jede Strecke bewältigen, die auch andere Kraftfahrzeuge schaffen. So was ist kein Diskussionsthema mehr im Jahre 1970. Ein Fahrzeug, das eine längere Strecke nicht schafft, das ist entweder völlig vergammelt, bis zu einem gewissen Prozentsatz von zu Hause aus falsch konstruiert und gebaut (gibt's aber heute nicht mehr) oder hat einen unerfahrenen Mann am Lenker.

Die Frage ist nur, ob es Unterschiede im Leistungsvermögen gibt. Und dies beschäftigt die Gemüter sehr — nicht nur derjenigen, die tatsächlich eine 2000 km-Urlaubsreise machen wol-

Kreidler Florett „RS“

Die offizielle Leistungskurve des Motors zeigt 5,3 PS bei 7500 U/min, als Höchstgeschwindigkeit werden 80 km/h angegeben. Die Testmaschine war nicht etwa neu — sie hatte bei Übernahme einen Kilometerstand von 10 954 — und lief damals ausgemittelt aus mehreren Messungen genau 85,21 km/h. Bei Kilometerstand 12 992 lief das Motorrad erneut gestoppt 86,9 km/h.

Die Bewegung hatte ihm also gut getan. Eine alte Leier: eine stets voll ausgenutzte Motorleistung und flottes Fahren läßt Motoren dieser Art in der vorhandenen Kraft nicht nachlassen. Bummelige Fahrweise setzt die Kanäle mit Ölrückständen zu, und die nicht ausreichende Betriebstemperatur sorgt für Ablagerungen. Die volle Leistung ist bei 7500 U/min vorhanden, bei



Das Gangdiagramm des Kreidler Florett „RS“.

Bild Mitte links: Die Maico MD 50 sieht wie ein großes Sportmotorrad aus.

nigung, Zündeneinstellung-Kontrolle, Luftdruckkontrolle in den Reifen, regelmäßige Überprüfung des Elektrodenabstandes der Kerze, turnusmäßige Kettenpflege usw. sind obligatorisch und zählen nicht als besondere Vorkommnisse. Von solchen besonderen Vorkommnissen



len. Unsere drei Musketiere, der Albert (links), Christian (in der Mitte auf einer 350er Honda — er muß diesmal bei den 50ern noch passen, weil Mitsui & Co. in Düsseldorf und Neckermann in Frankfurt zu viele Wochen bzw. Monate brauchten, um eine 50er Yamaha bzw. Garelli anzuliefern) und der lange Volker (rechts) haben angefangen, sich heute mit einem Florett „RS“ und einer Maico MD 50 zu beschäftigen. Sie lachen schon und sagen: „Jungs, unsere 50er —

— die sind in diesem Falle ganz nette, rasante Untersätze!“

TECHNISCHE DATEN

Kreidler Florett „RS“

Motor: Einzylinder-Zweitakt, schlitzzesteuert, Hub 39,5 mm/Bohrung 46 mm, Hubraum 49 cc, Leistung 5,3 PS bei 7500 U/min, Luftkühlung ohne Gebläse, Verdichtung 11,0.

Rahmen: Pressstahl-Rahmen, Federung: Telegabel vorn, Schwinge hinten, Getriebe: fünf Gänge, Bereifung: 21—2,75 5 vorn und hinten, Leergewicht: 86 kg, Zul. Gesamtgewicht: 245 kg, Preis: DM 1574.—

Maico MD 50

Motor: Einzylinder-Zweitakt, Drehschieber-Steuerung, Hub 44 mm/Bohrung 38 mm, Hubraum 49 cc, Leistung 5,6 PS bei 8500 U/min, Luftkühlung ohne Gebläse, Verdichtung 10,0.

Rahmen: Doppelrohr-Rahmen, Federung: Telegabel vorn, Schwinge hinten, Getriebe: fünf Gänge, Bereifung: 2,50—19 vorn / 3,00—19 hinten, Leergewicht: 86 kg, Zul. Gesamtgewicht: 240 kg, Preis: DM 1581,75.

4000 U/min sind erst 1,8 PS da — man muß also mit den Drehzahlen nicht geizig sein. Aus 50 cc ca. 5,3 PS herauszuholen bedeutet eine Hubraumleistung von guten 100 PS/Liter, und das ist das Niveau von sehr leistungsfähigen Sportmotoren. Die Kolbengeschwindigkeit von 9,9 m/sec bei 7500 U/min (Hub 39,5 mm/Bohrung 46 mm) ist sehr gering. Bei 85 km/h dreht der Motor im fünften Gang 9000 U/min, und das ergibt eine Kolbengeschwindigkeit von nur 11,9 m/sec. Legt man für zumutbare Kolbengeschwindigkeiten einen Wert bis 18 m/sec zugrunde, wonach man dann an die Grenze einer erwünschten Zuverlässigkeit kommt, so sind diese Florett-Werte Garantien dafür, daß die Maschine außerordentlich zäh und strapazierfähig ist. Verschiedene Langstreckentests des MOTORRAD, Leser-Erfahrungen und eigene Erkenntnisse bestätigen, daß der Florett-Motor zu den zuverlässigsten Motorradmotoren gehört, die wir kennen. Empfindlich ist er auf den richtigen Elektrodenabstand der Zündkerze, wonach man mindestens nach 500 km jeweils sehen sollte. Bei einer Reise mit viel Schneewasser auf den Straßen zeigte es sich, daß der Kerzenstecker sehr empfindlich auf diese Feuchtigkeit reagierte.

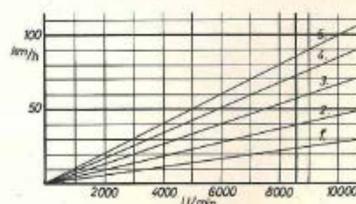
Bei Landstraßen-Durchschnitten über 60 km/h auf langen Reisen (z. B. 700 km in 11 Stunden und anderes), die durchaus fahrbar sind, kommt die Zähigkeit des Motors zum Tragen. Dabei lag der Verbrauch bei etwa 3 Litern auf 100 km. Die jetzige Testmaschine hatte zweimal einen defekten Lichtschalter und zweimal mußten die Steuerlager nachgestellt werden. Vergaser-Rei-

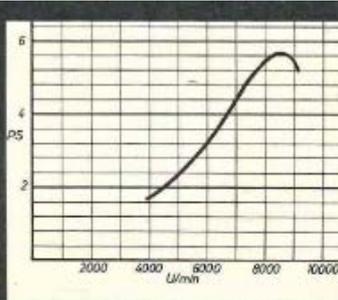
gab es noch eine abgebrochene Fußraste, was auf einen älteren Bruch zurückzuführen war. Vorhandene Vibrationen zeigten sich nicht als störende Elemente. Die Beschleunigung: von 0 bis 50 km/h in sieben Sekunden, von 0 bis 70 km/h in 13,5 Sekunden.

Das Äußere des Florett „RS“ wird durch den Pressstahlrahmen geprägt, der einigen begeisterten Motorradnarren nicht zusagt, weil das klassisch schöne Bild eines Motorrades nach Ansicht dieser Enthusiasten einen Rohrrahmen, möglichst noch einen Doppelrohrrahmen, zeigen sollte. Aber der Pressstahlrahmen hat beim Florett unbedingte Vorteile im Hinblick auf Verwindungsfestigkeit und rationelle Fertigung, was sich im Äußeren allerdings nicht niederschlägt. Die gut gedämpfte Telegabel, die sauber gemachten, großen und wirkungsvollen Voll-

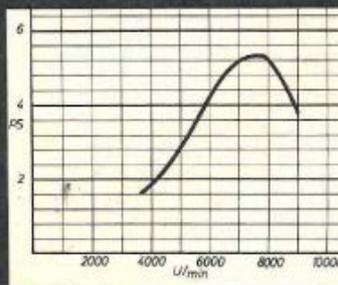
Bild Mitte rechts: Sportlich und zuverlässig ist das Kreidler Florett „RS“.

Das Gangdiagramm der Maico MD 50.





Leistungskurve des Maico-Motors.



Leistungskurve des Florett RS-Motors.

nabenbremsen, die Tankform, der Kettenschutz aus Kunststoff (der jedoch keine Vernachlässigung der Kettenpflege zuläßt!), der große Scheinwerfer machen das wett, was vielleicht etwas an „Linie“ fehlen sollte (über den Geschmack läßt sich bekanntlich streiten). Von der gebotenen Leistung und der Zuverlässig-

keit, vorhandenen Service-Möglichkeiten im In- und Ausland gar nicht erst zu reden, was alles der Maschine zu ihrer Spitzenstellung verhilft.

Bei der Laufcharakteristik des Motors ist ein Fünfganggetriebe angebracht, und das ist kein Mode- oder „Renn“-Gag! Die beiden unteren Gänge benutzt man zum Anfahren, der dritte, vierte und fünfte Gang sind die Fahrgänge. Dreht man den Motor bis 9000 U/min hoch, so langen diese Gänge bis 60 km/h, 75 km/h und 85 km/h. Nach der Eingewöhnung gab es keine Schaltfehler mehr, und über das Getriebe wäre nichts weiter zu sagen. Bei einem Nürburgring-Besuch erwies sich die Getriebestufung ebenfalls als goldrichtig für Hetzerei auf kurvenreicher und gebirgliger Strecke.

Für eine eventuelle Mitfahrerin oder einen Mitfahrer sind die Fußrasten hinten direkt am Schwingenende recht unruhige Stützpunkte, da sie alle Bewegungen der Schwingenholme mit-

machen. Man muß dann schon mit einem eisernen Achterstevan und einem stählernen Rückgrat versehen sein, wenn man mehr als 100 Kilometer dort aushalten möchte. Ebenfalls ist die Breite und Federhärte der Sitzbank nicht für jeden Fahrer passend — ein wenig Fatalismus gehört zu einem Nonstop-Ritt von 500 km. Aber wie viele unternehmen solche Gewalttore?

Elektrik-Arger? Keinen. Und im Handbuch steht beim Kapitel „Einfahren“: der Motor ist vollgas- und autobahnfest. Besondere Einfahrsvorschriften brauchen nicht eingehalten zu werden.

Das stimmt. Wir haben es mehr als einmal ausprobiert. Nicht nur jetzt und mit dieser Testmaschine. Wobei wir bei letzterer eine Tachometer-Mißweisung unter 10% feststellten. 85 echte gefahrene km/h bedeuteten 90 im Instrument angezeigte km/h. Manchmal berichten ja einige Leute von sagenhaften Geschwindigkeiten — man glaube sie nicht, man stoppe sie.

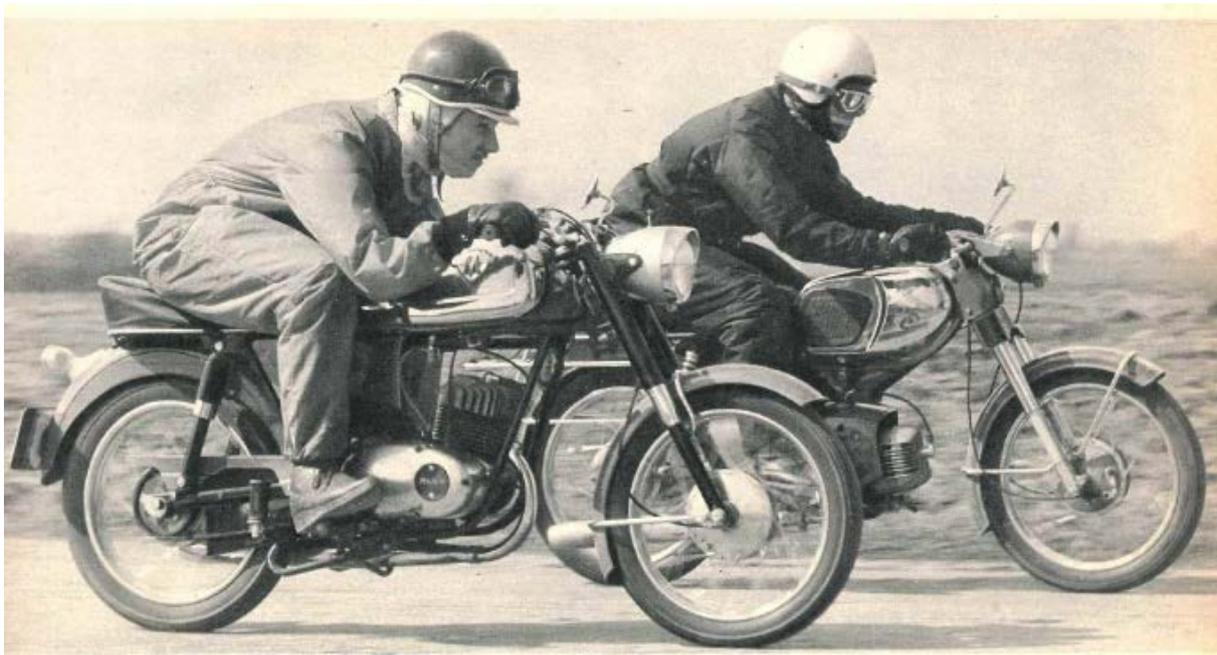
Und wer schneller als ehrliche 85 km/h mit dem RS fahren will, der sollte sich beim Ankauf von „Tuning-Anleitungen“ sehr vorsehen (die außerdem die behördliche Betriebserlaubnis erlöschen lassen!)! Der Führerschein der Klasse 1, bei passendem Alter, Verkauf des RS und Neukauf einer 125er ist meistens ein besserer Tip. Oder man erkundigt sich einmal nach dem „Rennbau-Satz“ für das Florett-RS, den das Werk nur für aktive Sportfahrer anbietet.

Maico MD 50

Der mit Drehschieber-Steuerung versehene Zweitakt-Motor ist unbedingt eine technische Finesse und stellt im Angebot der Fünfziger etwas Besonderes dar. Offizielle Werksangabe: 5,6 PS bei 8000 U/min. Das elektrisiert natürlich! Nachdem alle anderen Fünfziger bis auf eine Ausnahme „nur“ 5,3 PS hergeben. Was machen die 0,3 PS mehr aus?

Wir haben gemessen: bei Kilometer-Stand 70 runde 81 km/h, 70 kg-Fahrer im Sattel mit Pluster-Hose und Pluster-Jacke. Bei Kilometer-Stand 1418 gute 85,9 km/h mit Christian im Sattel mit gut sitzender Fahrkombi. Beschleunigung: von 0 bis 50 km/h in acht Sekunden, von 0 bis 70 km/h in 15,2 Sekunden. Kolbengeschwindigkeit bei 8500 U/min ca. 12,5 m/sec. Bei 9000 U/min ca. 13,2 m/sec (Hub 44 mm, Bohrung 38 mm).





Der Motor dreht unwahrscheinlich leicht nach oben (wobei das zwar nicht besonders laute aber unangenehme Auspuffgeräusch nicht jedermanns Anerkennung finden dürfte), und wenn man ihn kräftig drehen läßt, dann ist auch allerhand Kraft vorhanden. Er ist dankbar für gesunde Drehzahlen und quillt Bummelei mit Leistungsverlust. Zweifellos also ein Motor mit rennsportartigem Charakter, und wenn die heutigen Kalkulationen nicht so scharf wären, dann könnte die Maschine serienmäßig einen genau anzeigenden Drehzahlmesser vertragen.

Schon wenn wir hier gleich vom Rennsport sprechen: in der Tat ist dies ganze Motorrad in seinem Aufbau scheinbar dem Straßenrennsport entlehnt. Es sieht fast wie die italienischen, kleinen Straßenrenner aus und fährt sich beinahe wie eine kleine Straßenrennmaschine. Beim Anfahren braucht man viel Gas und eine feinfühliges Kupplungshand (die Kupplung der Testmaschine rupfte immer etwas), sozusagen hängt die Rakete an den Millimetern, die am Ende des Hebelweges für die Finger übrig sind.

Der erste und zweite Gang sind keine Fahrstufen, sie sind zum Anfahren oder bei ganz engen Ecken richtig. Zum Fahren braucht man hauptsächlich den dritten, vierten und fünften Gang. Im fünften Gang bei 85 km/h ist eine Drehzahl von 8500 U/min gegeben, bis 9000 U/min = 90 km/h kann man schon kommen, wenn man nicht über 60 kg wiegt, sich ganz lang macht und eng anliegendes, nicht flatterndes Zeug trägt. Im vierten Gang kommt man schon eher auf 9000 U/min = 75 km/h, im dritten Gang auf 60 km/h. Tacho-Mißweisung (italienisches Instrument — wie die E-Anlage, die Telegabel, Bremsen und Federbeine preiswert aus Italien): bei angezeigten 95 km/h sind es echte gefahrene 85 km/h.

Der Original-Lenker wurde anfangs gegen einen besser gekropten Lenker getauscht, weil die

Lenkerenden zu weit vorstanden und Krämpfe auf längerer Fahrt verursachten. Bei Kilometerstand 962 zeigt das Fahrtenbuch folgende Eintragungen: Dämpferöl tritt am rechten Federbein aus, Tachometer zeigt Kondenswasser, Speichenlöcher an der Vorderradfelge zeigen Rostansätze, bei Regenfahrt Wasser in den Bremsen, Steuerkopflager nachgezogen, Aufblend- und Abblendanschlüsse im Scheinwerfer umgesteckt. Bei Kilometerstand 1500: Gaszug hängt, Zündschalter defekt. Zylinderfuß zeigt Dispsuren vom Auslaß her, Sabberöl unterm Vergaser im Gehäusedeckel, Zwischen viertem und fünftem Gang mehrfach Schaltfehler. Kilometerstand 2450: Gaszug hängt erneut.

Es sind — neben Verschleißerscheinungen — alles Kleinigkeiten, die bei intensiver Modellpflege im Lauf der Zeit abgestellt werden könnten. Bestehend bleibt bei der Maschine das Fahrwerk mit dem Doppelrohrrahmen, den Motorrad-Rädern 2.50—16 vorn, 3.00—16 hinten (Metzeler-Bereift!), was alles übrigens in vielen anderen Details identisch mit der 125er Drehschieber-Maico (MD 125) ist. Man stellt die Maschinen im Baukastensystem her.

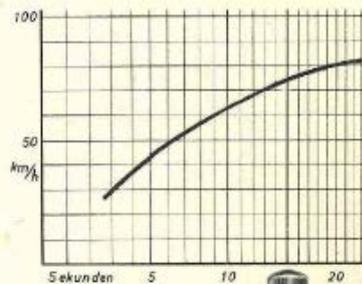
So haben beide Modelle — MD 50 und MD 125 — den für diese Klasse großen 15 Liter-Tank, der bei der 50er mit einem Verbrauch von ca. 3,5 bis 4 Liter auf 100 km für einen Radius von ca. 350 bis 400 km gut ist. Ein Verbrauchs- und Vollgastest auf der Autobahn zeigte übrigens, daß der Motor nach gut 1500 km vollgasfest war. Es wurde Gemisch 1 : 25 gefahren.

Fazit: sehr sportlich, echter Motorrad-Look, Modellpflege seitens der Fabrik für die Zukunft notwendig.

*

Das waren die ersten beiden Maschinen der fünfziger Klasse, und inzwischen sind die nächsten auf der Straße. Demnächst werden wir sehen, was diese Renner zu bieten haben

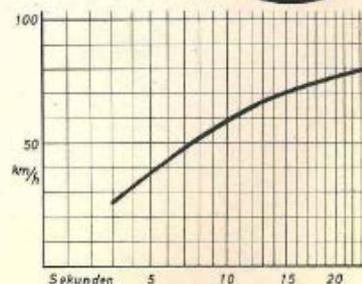
Klacks



Ober: Beschleunigung des Florett RS.

Unten: Beschleunigung der Maico MD 50.

(Fotos: Klacks)





200 Meilen von Daytona

Amerikas Altmeister und „Allround-Motorrad-sportler“ Dick Mann errang mit seinem dies-jährigen Sieg bei den 200 Meilen von Daytona den wahrscheinlich größten Erfolg seiner 17-jährigen Laufbahn. Er fuhr eine vom Werk zu-rechtgemachte 750er Vierzylinder-Honda, mit der er einen Gesamtschnitt von 102,69 Meilen (= ca. 165 km/h) erreichte und damit den be- stehenden, vor zwei Jahren von Cal Reyborn mit einer Harley aufgestellten Rekord einstellte.

Manns Honda war die einzige Maschine des Honda-Werks-Aufgebots, die das Rennen durch- stand. Bei allen drei anderen brach die An- triebskette für die obenliegende Nockenwelle; bei Bill Smith schon während des Abschluß- trainings am Morgen vor dem Rennen, bei Ralph Bryans nach drei Runden und bei Tommy Robb nur wenige Runden später.

Zwei der sensationellen neuen Dreizylinder- Triumph-Rennmaschinen, die Gene Romero und Don Castro fuhren, beendeten das Rennen an zweiter und dritter Stelle und machten so den Wettbewerb zu einem großen Erfolg für die Fahrer aus Kalifornien.

In diesem Jahr hatte das Rennen von Daytona, das an sich schon das bedeutendste im ameri- kanischen Motorradsport-Terminkalender ist, eine besondere Bedeutung dadurch, daß nicht weniger als sieben wichtige Herstellerfirmen Fahrer auf Werksmaschinen genannt hatten: Honda, Triumph, BSA, Suzuki, Yamaha und Kawasaki — dazu noch Harley Davidson, deren Fahrer Nr. 1 den Wettbewerb in den Jahren 1968 und 1969 gewonnen hatte.

Und zum ersten Mal war das Nennungsergebnis auch hinsichtlich der Fahrer ausgesprochen in- ternational: Mike Hailwood auf BSA, Percy Tait auf Triumph, Kel Carruthers auf Yamaha, Rod Gould auf Yamaha, ebenso Jack Findlay, dann Ginger Molloy auf Kawasaki sowie Ralph Bryans und Tommy Robb auf Honda. Sie kämpften in Daytona mit den besten Straßenrennfahrern Amerikas.

Die Rundstrecke besteht aus dem 2,5 Meilen messenden Hochgeschwindigkeitskurs mit einer innenliegenden Kurvenstrecke, die drei lang- same und eine schnelle Kurve aufweist und durch die der gesamte Rundkurs eine Länge von 3,81 Meilen = ca. 6 km erhält.

Schon bald nach Trainingsbeginn war es offen- sichtlich, daß die neuen Werks-Dreizylinder- maschinen von Triumph und BSA (Daytona ist reserviert für Maschinen mit Motoren, die auf Produktionsmodellen basieren, von denen je- weils mindestens 200 Stück in Amerika verkauft sein müssen) die schnellsten Modelle in diesem Rennen sein würden.

Oben: Start zum Rennen über 200 Meilen. Schon nach den ersten paar hundert Metern liegt der spätere Sieger, Dick Mann auf der 750er Honda, deutlich an der Spitze... doch dann holte ihn die Maute zunächst ein.
Rechts: Ralph Bryans hatte Pech, nach einem Sturz brannte seine Honda vollständig aus.



Das bestätigte sich dann auch am Donnerstag, als die Qualifikationsrunden gefahren wurden. Es ist in Daytona (und wohl nur dort) so, daß die in diesen Runden gefahrene Geschwindigkeit (die Qualifikationsrunden gehen nur über den Hochgeschwindigkeitsteil der gesamten Strecke, also nur über die 2,5 Meilen) die Startposition der Fahrer im Rennen bestimmt.

Diese Qualifikation ist natürlich u. U. auch eine starke Nervenbelastung für die weniger schnellen Konkurrenten — aber sie dient ebenso der Publicity jener Modelle, die hier an der Spitze lagen.



Mit einem Rennwagen-ähnlichen Geräusch (verursacht durch die drei Zylinder, deren Auspuffrohre in ein gemeinsames Megaphon zusammengeführt waren!) schoß die Triumph von Gene Romero um den Kurs und erzielte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 157,34 mph, bis 165 mph (= ca. 265 km/h!) wurden auf dem schnellsten Stück gestoppt.

Damit war der alte Rekord gebrochen, den der Kanadier Yvon du Hamel im letzten Jahr mit einer 350er Yamaha rund 10 km/h niedriger aufgestellt hatte. Zweitschnellster war Hailwood auf seiner BSA, der 152,90 mph erzielte und damit vor dem früheren Daytona-Sieger Gary Nixon (Triumph) lag, der 152,83 erzielte konnte — und der damit immer noch besser war als der spätere Sieger des Rennens, Dick Mann (152,67 mph). Kel Carruthers erreichte mit der 350er Yamaha 151,71 und der amerikanische Jet-Pilot Jody Nicholas mit einer 500er Suzuki 151,13 mph. Das also waren die sechs Schnellsten — mit fünf verschiedenen Motorradmarken.

Das Harley-Team, das die letzten zwei Jahre hier dominiert hatte, war weit zurück — der beste Harley-Mann, Bart Merkel, stand an fünfzehnter Stelle mit 147,54 mph (die beste Kawasaki erreichte 148,83 mph). Die neue Harley-Rennmaschine, die einen Stoßstangenmotor anstelle des unglaublich schnellen Seitenventilators erhielt, nachdem das Reglement geändert worden war, das bisher maximal 500 ccm für OHV-Viertakter sowie Zweitakter und 750 ccm

für Seitenventil-Viertakter limitierte und nun generell 750 ccm als Maximum zuläßt, machte Schwierigkeiten. Hauptsächlich waren es die Kolben, die bei hohen Drehzahlen brachen. Um das Problem in den Griff zu bekommen, hatten sich die Amerikaner entschlossen, in den Rennmotoren normale Kolben zu verwenden, die durch Auftragsschweißung das normale Verdichtungsverhältnis von 7:1 näher an das für die Rennversion vorgesehene Verhältnis 9,5:1 brachten.

Nach ausgiebigem Training (bei dem u. a. Ralph Bryans mit seiner Honda zum Sturz kam und

leicht verletzt wurde, während die Honda ausbrannte), stellte sich das Feld am Start auf, mehr als 80 Fahrer warteten mit laufendem Motor auf das Flaggensignal.

Gestartet wird auf einem breiten Fahrbahnstück neben den Boxen, nicht auf der Rennstrecke. Im Interesse der Sicherheit werden die Konkurrenten in drei Gruppen zu je ca. 30 Fahrern abgelaufen, wobei sich die schnellsten Fahrer aus den Qualifikationsrunden in der ersten Gruppe befinden. Zwischen den Gruppen in eine Pause von ungefähr sechs Sekunden eingeschaltet, damit die Teilnehmer auch alle Startnummern mitkriegen.

Unter Einsatz des ganzen Dampfes, der in seinem Vierzylindermotor steckte, schoß Mann mit der Honda an die Spitze, und er hatte schon ungefähr 50 Meter Vorsprung, als er zum zweiten Mal den Rundkurs anging (in der ersten Runde wird nur der Hochgeschwindigkeitskurs gefahren und der innere Kurventeil ausgelassen).

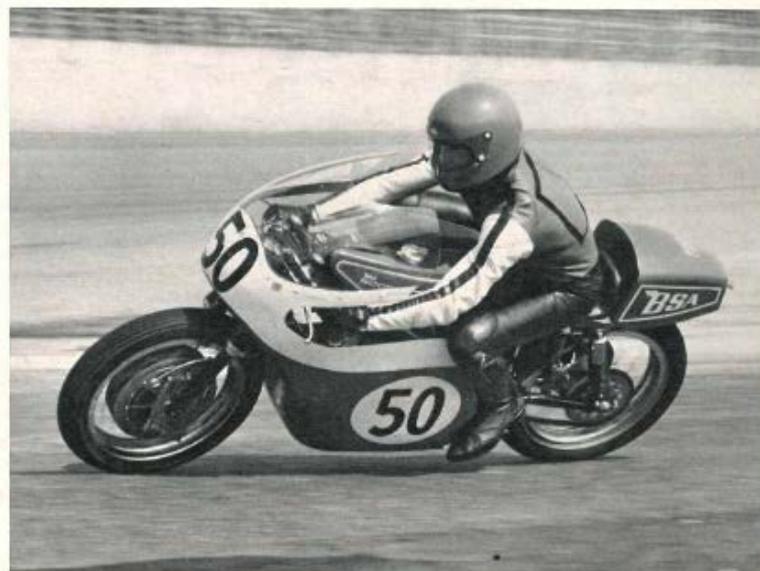
An zweiter Stelle lag Romero, aber als die Spitzengruppe zum ersten Mal den Innenkurs befuhr, erwischte Romero wohl die Bremse ein wenig zu spät — jedenfalls wurde er auf die Grasnarbe hinausgetragen, und ehe er wieder in Schwung war, befand er sich schon an fünfzehnter Stelle.

Rayborn, der ganz brillant fuhr, tat sein Möglichstes, um an die Spitze zu kommen — aber auf dem Hochgeschwindigkeitsteil war sein Harley-Motor ganz offensichtlich nicht schnell genug, und er mußte Nixon und Hailwood vorbeilassen.

Während der nächsten zehn Runden war das Rennen ein unerhörter Kampf zwischen Nixon, Hailwood, Ron Grant (auf einer 500er Suzuki), Rayborn, Mann und Carruthers. Kurzzeitig übernahm Hailwood die Führung, aber Nixons Triumph war auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke die schnellere. Mit 160 mph schoß er über die Start-Ziel-Linie vor den fünf anderen.

Offenbar aber war das zu schnell. Als erster mußte Hailwood stoppen. Aus dem Auspuff seiner BSA schlugen Stichflammen — und mit

Oben: Dick Mann auf der 750er Honda, der einzigen, die das Rennen überstand, zeigt hier, daß auch die amerikanischen Rennfahrer einiges von Schräglage verstehen. Unten: Mike Hailwood mußte später seine BSA mit Motorschaden auf die Seite stellen.



Daytona

gebrochenem Kolben ging er an die Boxe. Ein anderer Favorit, Rod Gould, mußte ausscheiden, als vor ihm ein Fahrer stürzte, und für Jack Findlay war das Rennen zu Ende, als sein Yamaha-Motor bei voller Geschwindigkeit in der Kurve festging!

Nach 20 Runden (über 53 lief das Rennen) mußte Carruthers mit Pleuellagerschaden aufgeben. Zu diesem Zeitpunkt war Grant mit der 500er Suzuki vorn und gar nicht mehr weit davon entfernt, Nixon eine Runde abzuknüpfen, dessen schwerer Triumph die leichtere und leichter zu dirigierende Suzuki vor allem im Kurventeil der Strecke klar überlegen war. Mann hielt den dritten Platz, die Führenden noch in Sichtweite, während Rayborn, nach Carruthers Ausscheiden, Vierter war.

Dann mußte Rayborn aufgeben — Ventilbruch; und einige Runden später stoppte auch der führende Grant. Seine Suzuki verlor Kraftstoff — und in dem Bemühen, noch die Boxe zu erreichen, ging der Motor fest. Ein böses Pech für den Suzuki-Werksfahrer, der 1961 aus Eng-

land nach Amerika gekommen war, nachdem er sich seine Sporen in Brands Hatch verdient hatte.

So schob sich nun der überaus gleichmäßig fahrende Mann, der die ganze Zeit im Schatten der Führenden geblieben war, an die Spitze, und die hielt er dann auch bis ins Ziel; auch bei seinem Motor freilich war die Steuerkette kurz vor ihrem Ende, und der automatische Kettenspanner war ebenfalls hinüber!

10 Sekunden hinter Mann kam Romero mit der Triumph auf den zweiten Platz — der Abstand war so gering geworden, weil Mann zum Schluß etwas zurückhielt, um seinen Honda-Motor noch über die Runden zu bringen — und noch in derselben Runde mit Mann und Romero beendete Castro das Rennen als Dritter.

Allerdings verdankte er das einem glücklichen Umstand: denn acht Runden vor Schluß war



der Kanadier Yvon du Hamel, der als Letzter gestartet war, weil seine Yamaha im Training festging, an ihm vorbeigezogen. Aber dann hatte der Yamaha-Mann an die Boxe gemußt, um eine Kerze zu wechseln, und das warf ihn auf den fünften Platz zurück — hinter den Neuseeländer Geoff Perry (auf einer 500er Suzuki). Zwar konnte sich der Kanadier zwei Runden vor Schluß nochmals an Perry vorbeikämpfen — aber Castro konnte er nicht wieder erreichen.

Einen heftigen Kampf gab es auch um den sechsten Platz, in dem Walt Fulton, der eine der Vorjahres-Werksmaschinen von Harley (mit dem seitengesteuerten Motor) fuhr, Ginger Molloy auf einer der neuen Kawasaki-Dreizylinder um Reifenbreite schlagen konnte.

Das 250er Rennen, das am Vortag ausgefahren worden war, sah Kel Carruthers als Sieger. Er fuhr zum ersten Mal die Yamaha, mit der er bei den diesjährigen Weltmeisterschaftsläufen in Europa antreten will (anstelle der Benelli, die er im Vorjahr zur Weltmeisterschaft brachte). Knapp hinter ihm wurde Rod Gould, ebenfalls auf Yamaha, Zweiter.

In einem 100-Meilen-Lauf für Amateure, der schon am Freitag ausgefahren worden war, siegte Dusty Bradley aus Texas auf einer Dreizylinder-Kawasaki. Er erreichte einen Schnitt von 100,72 mph und übertraf damit um 4 Meilen den bestehenden Rekord — was ihm eine 5000 Dollar-Prämie von Kawasaki einbrachte.

Mick Wollett



Ergebnisse

1. D. Mann (Honda 750); 2. G. Romero (Triumph 750); 3. D. Castro (Triumph 750); 1. Runde zurück 4. Y. du Hamel (Yamaha 350); 5. G. Perry (Suzuki 500); 2 Runden zurück 6. W. Fulton (Harley 750); 7. G. Molloy (Kawasaki 500); 3 Runden zurück 8. B. Elmore (Triumph 850); 9. R. Sherbet (Kawasaki 500); 10. R. Coppage (Yamaha 350); 4 Runden zurück 11. A. Gaskill (Yamaha 350); 12. D. Aldana (BSA 750); 13. L. Stone (Kawasaki 500).

Durchschnitt des Siegers: 102,69 mph = 164,3 km/h.