MOTORRAD

Fahrberichte Die neuen portlichen



Honda • Kawasaki GP Z 750

Magni-BMW
MB 1000



Tuning-Vergleichstest

Fünf Bol d'Or für 100 000 Mark

von Bakker, Rau, Martin, Egli und Honda **Achtziger Vergleichstest**

Die neuen 3500 Mark-Europäer von Hercules, Horex, Kreidler, KTM, Puch

10 000 km - Test: Zündapp KS 80

17. Februar 1982 DM 3.50

Belgien bfr 71.-, Dänemark dkr 14.25, Finnland Fmk 8.90, Frankreich FF 12.-, Griechenland Dr 130.-, Italien Lit 2500, Jugoslawien Din 74.-, Luxemburg Ifr 66.-, Niederlande hfl 4.30 Norwegen nkr 12.25 (inkl. moms), Österreich öS 28.- (inkl. MwSt.), Portugal Esc 130.-, Spanien Ptas 175.-, Schweiz sfr 3.80. Printed in Germany



Intensiv: Rennleiter Anscheidt. Verkleidungsbauer Walther und Pilot Dörflinger leisten Detailarbeit

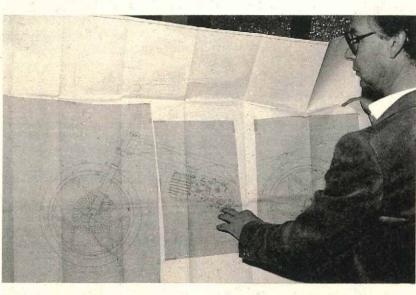
Erfolgreich: Fünf km/h mehr Höchstgeschwindigkeit bei gleicher Leistung brachten die Windkanalversuche bei Daimler-Benz

Aktivitäten grünes Licht gegeben. Schließlich stand ihm für das Rennprojekt ein Drittel des mit 2,5 Millionen Mark veranschlagten Kreidler-Werbeetats zur Verfügung: mehr als 800 000 Mark.

So schöpfte Rittbergers Team aus dem vollen, während um sie herum der Moped-Verkauf stagnierte und sich die Garantiefälle häuften. In den Produktionshallen standen halbfertige Maschinen und warteten auf Teile, die Zulieferer nur noch gegen Barzahlung beischaffen wollten. Rittberger indes: "Was die Rennabteilung beim Einkauf bestellte. wurde prompt geliefert."

Die aute Arbeitsmoral in Rittbergers Abteilung rührt freilich nicht nur daher. Die Aufgabe, für einen Weltmeister, einen überlegenen Fahrer wie den Spanier Ricardo Tormo, ein Motorrad zu bauen, adelt und verpflichtet. Daß mit Stefan Dörflinger außerdem ein Pilot unter Vertrag stand, der in Tormos Windschatten problemlos Vize werden

konnte, gab fast schon zu



Durchdacht: Im Detail neu geplant präsentiert sich die Werks-Kreidler 1982

Die Zeichen standen auf Sturm. "Liquiditäts-"Liquiditätsschwierigkeiten", mußte die Geschäftsleitung des Kornwestheimer Moped-Fabrikanten Kreidler Ende Januar eingestehen. Ob die erst vor Jahresfrist durch einen Vabanque-Coup des in Ingolstadt residierenden Unternehmer-Clans Willner vor dem drohenden Untergang gerettete Firma sich diesmal würde über Wasser halten können, schien mehr als fraglich. Ein Zwölf-Millionen-Loch klaffte in der Kreidler-Kasse. Vier Fünftel der rund 450 Beschäftigten waren bereits in Zwangsurlaub geschickt worden.

Nur in der Rennabteilung wurde noch geschuftet. Die zwei Mann, die dem zweimaligen 50 cm3-Vizeweltmeister und Kreidler-Renn-Technikus Herbert Rittberger in seiner schwäbischen PS-Schmiede zur Hand gingen, hatten "G'schäft grad gnuag". Galt es doch nicht nur, mit einem komplett neu aufgebauten Schnapsglasrenner den 1981 verlorenen Weltmeistertitel zurückzugewinnen, sondern gleichzeitig Entwicklungsarbeit für die neugeschaffene 80 cm3-Klasse zu leisten.

Rennleiter Hans-Georg Anscheidt, von 1966 bis 1968 Weltmeister der 50 cm3-Klasse auf einer japanischen Suzuki, hatte für alle

Euphorie Anlaß. Rainer Die Kreidler-Sportaktivitäten Weltmeister preiswert abzugeben

Zehn neue Rennmaschinen, ein Champion als Pilot und das Knowhow aus sieben Weltmeistertiteln: Der Kreidler-Rennstall steht mit Mann und Maus zum Verkauf.

SPORT

Kunz, Sprößling des Kreidler-Weltrekordlers Rudi Kunz, hatte sich als Dritter im Bunde auf nationaler Ebene bereits etabliert und sollte den Namen Kreidler in der deutschen Meisterschaft würdig vertreten kön-

Kein Grund also für Herbert Rittberger, um seinen Job zu fürchten. Selbst in dem Moment nicht, als seine Kollegen schon Kreidler-Gläubigern den Abtransport verwertbarer Güter vom Firmengelände verwehrten.

Die Entscheidung, die notgedrungen auf einer Gesellschafter-Versammlung in der Nacht vom 27. zum 28. Januar in einem verschwiegenen Tagungsraum des Hotels "Stuttgart International" fiel, gab seinem Optimismus recht: Die Kreidler-Rennabteilung wird nicht aufgelöst, sondern verkauft.

"Komplett, wenn möglich", sagt Kreidler-Geschäftsführer Wolf-Dieter Gramatke. Das heißt: Inklusive allen Materials, der unterzeichneten Fahrerverträge, einer Sponsor-Zusage und des Know-how, das sich Rittberger bei Kreidler in acht Jahren aneignete.

Ein Paket, das überzeugt: Warum sollte Tormo nicht noch einmal Weltmeister werden? Zumal mit einem Motorrad, das, längst erfolgreich, endlich den Feinschliff erhielt?

Der Sponsor, der schließlich "für weniger als eine Million Mark" (Anscheidt) das Team übernehmen kann, kauft auf keinen Fall die Katze im Sack. Über die Qualifikation Rittbergers und seiner Piloten zu diskutieren, erübrigt sich. Die technischen Details der

Kreidler-Rennmaschine Baujahr 1982 sind jedoch einer Erwähnung wert.

Schon die Windkanalversuche bei Daimler-Benz in

Stuttgart-Untertürkheim ("die ersten seit 1961", erinnerte sich Anscheidt an Zeiten, als er auf Kreidler Europameister war) förderten bemerkenswerte Erkenntnisse zutage. Rittberger: "Die Verkleidung der Maschine von 1981 war wirklich schlecht."

Hans Walther aus Basel, ein Dörflinger-Spezi, hatte Besseres anzubieten. Mit seiner Schale erreichte die Kreidler bei gleicher Motorleistung 5,5 km/h mehr Höchstgeschwindigkeit. Der Spitzenwert, den die Kreidler-Crew während der sechsstündigen Test-Session die Stunde zu 1700 Mark notierte.

Überhaupt verdient die >



Rennmaschinen
 Sport- und Spezialmaschinen

20 Seiten Extrablatt mit Daten, Maßen, Preisen

● getunte Maschinen ● 80er in Deutschland ● Reifenberatung

● Hersteller und Importeure auf einen Blick ● und vieles mehr...

SPORT

Die Kreidler-Sportaktivitäten

Werks-Kreidler 1982 das Prädikat "besonders wertvoll". Nur vom Besten verwendet Rittberger, Den Prototyp des neuen Chassis, aus leichterem, stabilerem, aber dafür teurerem Material als bisher, baute er selbst. Der Holländer Nico Bakker, vor allem in der Langstrecken-Weltmeisterschaft als Lieferant hochwertiger Fahrwerke bekannt, fertigte zehn Kopien, die Ende Januar allerdings noch unbezahlt bei Bakker-Importeur Gerd Bögel in Mannheim herumstanden. Wert: 30 000 Mark.

Vorhanden: Teile für zehn Rennmaschinen

Bei der Firma Hoeckle in Mössingen harrte man derweil auf einen Kreidler-Abgesandten, der die Spezial-Kurbelwellen für die 50er und die ersten 80 cm3-Prototypen gegen Barzahlung abholen sollte. Bei den Kolben-Korvphäen der Firma Mahle in Stuttgart lagen ebenso Teile bereit wie bei dem Münchner Getriebe-Fabrikanten Hurth, der auch die Kreidler-Serienfertigung beliefert.

Insgesamt sind Teile für zehn neue Rennmaschinen vorhanden. Ein Grundstock, mit dem die Saison 1982 leicht zu überstehen ist, der auch 1983 noch nicht aufgebraucht sein dürfte. "Wir wollten", so Anscheidt, "einige dieser Fahrwerke für die erste 80 cm3-Stra-

> Bewährt: Herbert Rittberger auf Leistungssuche im mittleren Drehzahlbereich

Benweltmeisterschaft 1984 aufheben," Der 80er-Motor, soviel steht fest, paßt auf jeden Fall in das neue Gestell. Nicht zuletzt deshalb, weil er nach bewährter Kreidler-Manier einen lie-

..Wir müssen uns

verkaufen."



Kreidler-Techniker Kreidler-Rennleiter Hans-Georg Anscheidt: Herbert Rittberger: "Wir haben schon jetzt die 80er für 1984 so teuer wie möglich entwickelt."

genden Zylinder haben wird. Rittberger steht der neuen Formel aufgeschlossen gegenüber: "Mit 30 Prozent Mehrleistung gegenüber den 50ern ist zu rechnen." Anscheidt: "Das könnte die

Einsteiger-Klasse überhaupt werden." Rittberger wieder: "Die 80er zu pilotieren, hat sicher mehr mit Motorradfahren zu tun, als es letzt in der Schnapsglasklasse der Fall ist."

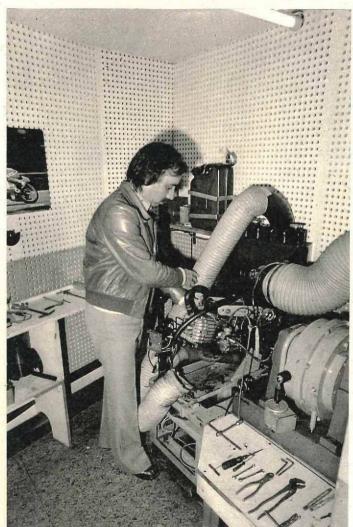
Wer immer auch den Kreidler-Rennstall kauft, kauft ein Ding mit Zukunft - das anhand der geleisteten Entwicklungsarbeit zu beweisen, bereitet Herbert Rittberger keine Schwierigkeiten. Ganz klar, zum Kaufpreis addieren sich die laufenden Kosten so eines Rennteams, die 1981 etwa 20 000 Mark pro Grand Prix ausmachten. Sieben Rennen stehen in diesem Jahr auf dem Programm.

Den Preis, zu dem ihre Sportabteilung den Besitzer - und damit womöglich den Namen - wechseln könnte, wollen die Kreidler-Bosse aus verständlichen Gründen noch für sich behalten. "Wir müssen uns so teuer wie möglich verkaufen", sagt Manager Anscheidt. Renn-Praktiker Rittberger sieht die Sache simpler: "Das Team ist soviel wert, wie jetzt dafür bezahlt wird."



Ein Team mit einem Weltmeister - Tormo -, dem vertraglich etwa 70 000 Mark zugesichert sind, zwei potenten Piloten - Dörflinger und Kunz -, denen je ein Motorrad mit Betreuung. aber kein Geld versprochen wurde, sind ein Angebot. Tatsächlich hat sich auch bei Wolf-Dieter Gramatke bereits ein ernsthafter Interessent gemeldet. Bleibt zu hoffen, daß der mit den Kreidler-Geschäftsleuten einig wird. Für die Sportler Tormo, Dörflinger und Kunz könnten ergebnislose Verhandlungen leicht einen Karriereknick bedeuten.

Andreas Schulz



4/1982 MOTORRAD 169



Per amtierende Halbliter-Weltmeister Marco Lucchinelli ist mit Sicherheit der
bestbezahlte Reisende in
Sachen Motorrad-Rennsport.
Eine Million Dollar investierte Honda in den Italiener, auf daß in der Saison
1982 die Nummer eins des
Champions auf einer Maschine der japanischen
Marke klebe. Auf der Dreizylinder-Zweitakter NS 500,
um genau zu sein.

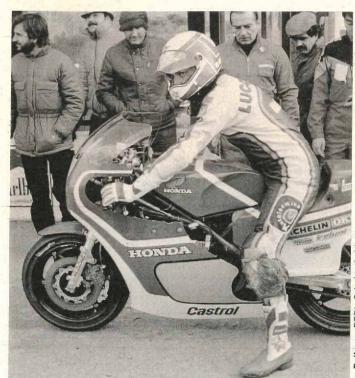
Genau diese Honda-Neuentwicklung treibt Lucchinelli zur Zeit in Jet Set-Streß. Denn nach ersten Testfahrten Anfang Januar auf der Honda-Hausstrecke Suzuka wird das NS 500-Trainingsprogramm auf dem brasilianischen Rennkurs Interlagos fortgesetzt. Dort entscheidet Lucchinelli, zusammen mit Michelin-Reifentechnikern, welche Pneus er 1982 zum Einsatz bringen wird.

Lucchinelli: fährt in Daytona

Der nächste Punkt der weltmeisterlichen Terminplanung zieht Lucchinelli an
die amerikanische Atlantikküste nach Daytona. Unter
Floridas Sonne erprobt der
Ex-Suzuki-Kämpe eine weitere Honda-Neukonstruktion: Den LangstreckenRenner FWS 1000 mit Vierzylinder-V-Motor, den Honda auch bei diversen Formel eins-Treffs an den Start
schickt.

Die 200 Meilen von Daytona sehen so eine formidable Honda-Equipe vereint: Endurance-As Mike Baldwin, "Fast" Freddie Spencer und Marco Lucchinelli stellen das ebenso sieg- wie imageträchtige Honda-Trio auf den FWS 1000.

Die erste Kontaktaufnahme des 21jährigen Amerikaners Freddie Spencer mit dem neuen Honda-Einsatzgerät verlief dabei alles andere als erfreulich. Zumindest im Fall der NS 500. Am 17. De-



Hat noch Probleme: Grand Prix-Neuentwicklung Honda NS 500 mit Marco Lucchinelli, 27



Stürzte nach wenigen Runden mit dem Dreizylinder-Zweitakter NS 500: Honda USA-Pilot "Fast" Freddie Spencer, 21

zember 1981 hatte das Rennteam von Honda USA auf der kalifornischen Strekke Laguna Seca die Vertragsfahrer und Techniker zu ersten Gehversuchen mit der NS 500 und der FWS 1000 geladen. Der NS 500-Stapellauf endete für Freddie Spencer mit einem deftigen Unfall: Nach we-

nigen Runden warf er das taufrische Grand Prix-Gerät in einer Linkskurve weg. Obwohl Spencer diesen Sturz nahezu ohne Blessuren überstand, überließ er weitere Testfahrten seinem Team-Kollegen Mike Baldwin.

Doch auch Baldwin war mit zumi Katayama.

der NS 500 äußerst spärlich unterwegs. Nach jeweils zwei, höchstens drei Runden mußte der Ami stets die Boxen anlaufen, wo Honda-Techniker die Kinderkrankheiten der NS zu kurieren versuchten.

Baldwin: schnell mit der FWS 1000

Offensichtlich hat der nagelneue Dreizylinder-Zweitakter Probleme mit dem mittleren Zylinder. Die HondaMechaniker wechselten laufend die Kerzen des liegenden Zylinders, wie sie auch
stets die Vergaserbestükkung änderten. Im übrigen
war in Laguna Seca die Rede
davon, daß Freddie Spencer nur deshalb gestürzt sei,
weil sein Motor festgegangen wäre.

Einen wesentlich ausgereifteren Eindruck hinterließ dagegen die FWS 1000. Mike Baldwin legte mit dem wassergekühlten V-Vier, der aus der Serienproduktion VF 750 S abgeleitet wurde, Rundenzeiten vor, die sich mit jenen amerikanischer Superbikes durchaus messen konnten. Ex-Endurance-Pilot Baldwin versicherte, daß die Leistung der FWS 1000 etwa bei 145 PS liegen würde und er bis 11 000/ min drehen dürfte.

Gleichwohl warf auch die FWS 1000 einige Abstimmungsprobleme auf. Vor allen Dingen die Keihin-Vergaser-Batterie bereitete den Honda-Experten in Laguna Seca offensichtlich Kopfzerbrechen.

In den Renn-Transportern von Honda USA fehlte freilich die Viertakt-NR 500. Das 20 Millionenprojekt fährt zur Zeit auf Sparflamme und soll 1982 nur mit einem Mini-Etat ausgestattet werden. Der NR-Pilot – für alle GP-Einsätze dieses Jahres – heißt nach wie vor Takazumi Katayama.



Neukonstruktion
FWS 1000 prächtige
Rundenzeiten:
Ex-Endurance-Fahrer
Mike Baldwin, 26