

DER REITWAGEN

**BMW K 100 RT
gegen
Kawasaki
GTR 1000**

KTM GS 350

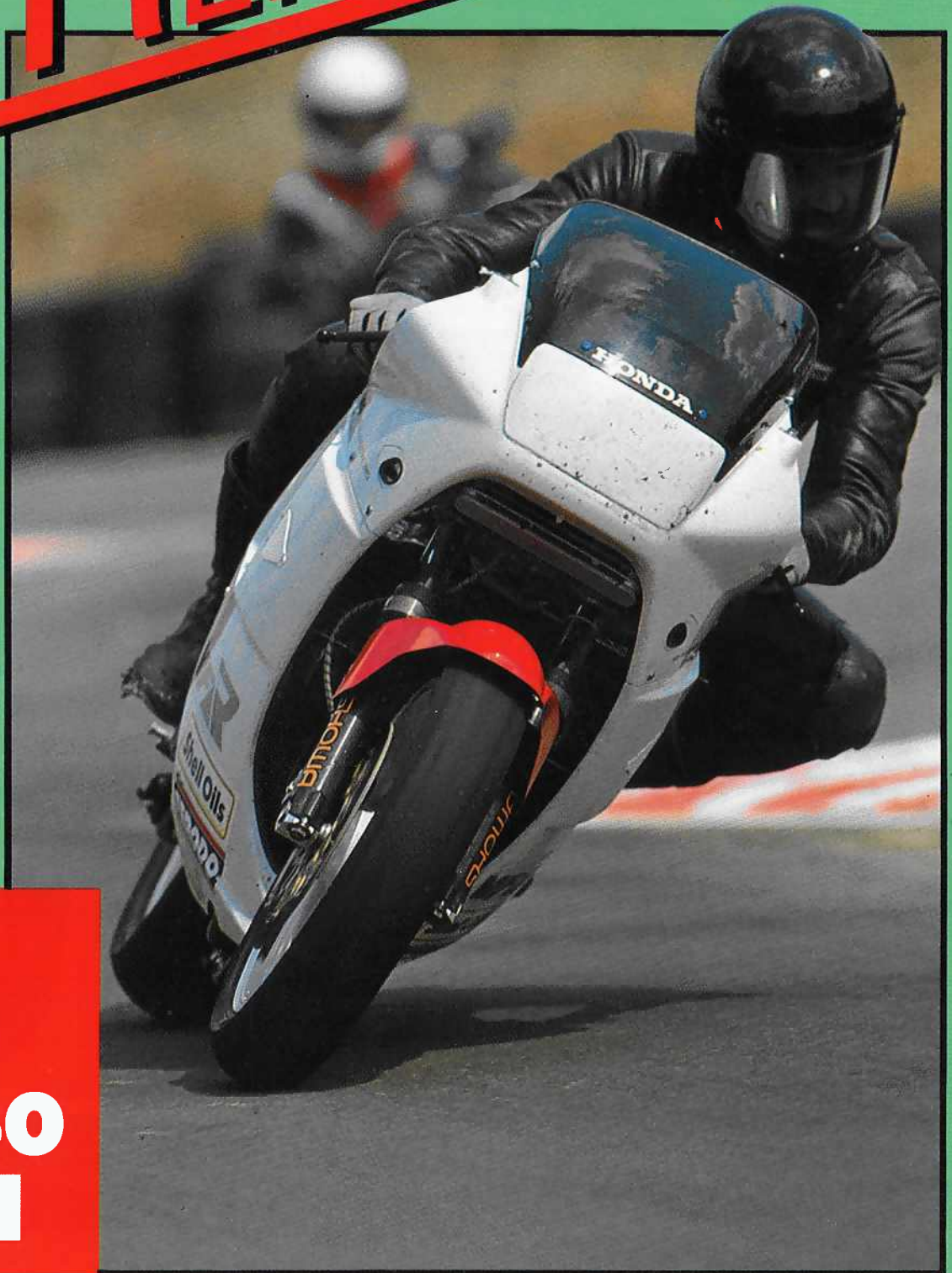
Moto Guzzi V 75

**Tune-up:
BMW R 80 G/S**

**Lärm:
Aus fürs Motor-
rad?**

**TT-Champion
mit 134 PS**

**Honda
VFR 750
Special**



VARTA

Motorradbatterien

Vertrauen in Qualität zahlt sich aus



1. Anerkannt hohe Zuverlässigkeit und lange Lebensdauer
2. Rüttelfestigkeit auch bei höchster Belastung
3. Modernste Technologie sichert höchstes Qualitätsniveau

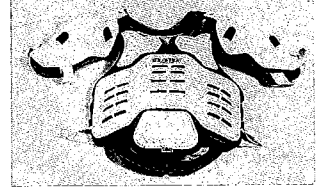
Wenn Sie eine neue Motorradbatterie brauchen, können Sie entweder „irgendeine“ kaufen, weil sie gerade so preisgünstig ist, oder Sie kaufen gleich eine VARTA. Denn bei einer VARTA wissen Sie, daß Sie für Ihr gutes Geld ein erstklassiges Markenerzeugnis erhalten.

Entscheiden Sie sich also für VARTA, denn eine Billigbatterie kann Sie teuer zu stehen kommen.

Der Weltmeister: YOKO



Hose ohne Knieschützer
S 1.480,-



Brustschutz S 940,-



Handschuh GP S 495,-



Endurojacke S 1.380,-

Freizeitjacke S 1.480,-



Handschuh S 380,-

YOKO-Importeur

Fa. Johann Haslacher
5303 Thalgau 112
Tel. 06235/347

Vertragshändler

Fa. Josef Höllbacher
Ölschlagweg 12
5282 Ranshofen

Fa. Dr. Herbert Pech
KTM-Sportmotorradhändler
8020 Graz · Zeillergasse 12
Tel. 0316/91 51 91

Aktion:

Scott Brille mit „ROLL OFF'S“ S 860,-

Hallo Nr. 1.

Es kann Dir doch nicht egal sein, welchen Reifen Du fährst. Oder?

Dunlop ArrowMax – auf allen Rennstrecken der Welt erprobt und von erfahrenen Dunlop-Technikern weiterentwickelt, vermittelt er optimale Sicherheit.



Immer Verlaß.

Du bist Spitze.



DUNLOP ARROWMAX™



Viele Grüße vom Dunlop-Fachhändler.

Der REITWAGEN im Juli



- 4** **Was man wissen muß: MEGAPHON**
Aktuelles und kein Brief aus Japan, dafür aus Amerika
- 6** **Leserforum: POST**
Sie fragen, wir antworten, was uns gerade so einfällt
- 7** **Fahrbericht: DAS WILDE KIND**
Honda VFR 750 Special – Rennmaschinen sind ab sofort alltagstauglich!
- 10** **Fahrbericht: DER HOLZFÄLLER**
KTM 350 GS, eine Geschichte von leichtfüßiger Kraft
- 14** **Fahrbericht: SELTEN SO GEHUPT**
Moto Guzzi V 75, Italien auf dem Weg nach Japan?
- 20** **Dauertest-Vorstellung: WAS HABEN WIR GESTAUNT**
Kawasaki KLR 600 E, die Sanfte mit dem grimmigen Blick
- 22** **Vergleichstest: NOBEL HOBEL**
BMW K 100 RT gegen Kawasaki 1000 GTR, viel Geld, viel Komfort, viel Motorrad?
- 30** **Tune up: DER BOXER**
Der REITWAGEN zeigt auf, was im BMW-Altkonzept alles drinsteckt
- 35** **Motorradwartung: DER ZAHN DER ZEIT**
Die Kette und ihr Leben, keiner mag sie, jeder braucht sie
- 38** **Neues vom Reifenmarkt: PROFIL**
Unsere neue, ständige, sporadische Einrichtung für den Gummifreund
- 39** **Thema Lärmschutz: Die POSAUNEN VON JERICHO**
Weil er so schlimm war, wird der Motorradfahrer jetzt wegverwaltet
- 42** **Fahrbericht: ZU NEUEN ZIELEN**
Der Cursor, die erste gelungene Kreuzung zwischen Lamborghini Countach und Prater-Autodrom
- 46** **Der Video-Qualifier: JUST HANG ON AND RIDE IT OUT**
Es genügt eine Zehnschillingmünze – Rennfahrerschule oder Peepshow?
- 48** **DAS CLUBLOKAL**
Der letzte echte Markenclub und Termine, Termine, Termine
- 51** **Sport Special: THE MOST DANGEROUS CIRCUIT . . .**
Der Salzburgring, Wayne Gardner erzählt über Angst in der Fahrerlagerkurve
- 56** **SPORT**
Alle Rennergebnisse der letzten Zeit, Heinz Kinigadner zieht Bilanz
- 60** **KAUFBAR**
Wortanzeigen, die gratis, aber nicht umsonst sind
- 62** **PRODUCT**
Neues vom Markt, alle Motorradpreise
- 64** **Kurven in Österreich: DIE SCHÖHÖHÖNE BURGENLÄNDERIN**
Zwischen Leithagebirge und Neusiedlersee kann man Motorradfahren lernen
- 66** **Juli-Reiter: DER GLÜHENDE DREHZAHLMESSE**
Wie immer für besondere Verdienste im Kampf um die Meisterschaft
- 67** **Recht und Unrecht: FREISPRUCH**
Wie Sie Ihren Führerschein am besten loswerden

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 Schiffleitner, Wolfgang Schabhüttl, 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.

M E G A P H O N

Wer Heinz sagt, sollte auch Hans sagen. Einer vorbildhaften Initiative von Motocrossjournalist und -veranstalter **Hugo Mayer** ist der Aufruf zu verdanken, daß Sponsorgelder und Fanclubunterstützungen nicht sang- und klanglos versiegen sollten, wenn das Unglück, das kein Aktiver wahrhaben will, einmal zugeschlagen hat. **Hans Kinigadner**, seit seinem Sturz Ende 1984 querschnittsgelähmt, hat nicht auf der Motocrosspiste verloren, sondern ist noch immer im Kampf mit der allzuoft unzulänglichen menschlichen Physis. Dabei ist mehr Geld im Spiel, als eine kleine Rente und der unerschrütterliche Zusammenhalt einer Sportfamilie aufbringen kann. Niemand sollte sich ausschließen, und Eingänge bei der Sparkasse Großraming auf das Konto Nummer **3.800-01-05-59** sollten eigentlich beweisen, daß es eine große österreichische Sportfamilie gibt. Als Dank gibt es weder Autogrammkarten noch vierfarbige Poster, sondern die Hoffnung, daß Menschlichkeit kein vergänglicher Wert ist.

Der bekannte oberösterreichische ehemalige Motorradfahrer **Franz Woler** machte sich innerhalb der Branche selbständig und eröffnete kürzlich in Schärding einen **Wintex-Moto-Shop**. Der auch als „Reifen-Franz“ bekannte Motorsportler führt neben bekannten Programmpunkten vom Sturzhelm bis zum Stiefel auch Moto-Crosszubehör und allgemeine Zweiradartikel einschließlich Verschleißzubehör. Der in dieser Region übliche Einkaufsausflug über die Grenze wird für die Schärddinger überflüssig, denn der Franz bietet alles, was Herz und Motorrad benötigen.

Brief aus Japan

Bedingt durch terminliche Probleme ist diesmal kein Brief aus Japan bei uns eingelangt. Wir konnten jedoch noch kurz vor Redaktionsschluß unseren Überseekorrespondenten Toshiro Watanabe telefonisch erreichen, um uns kurz schildern zu lassen, an welchen neuen Modellen die japanische Industrie gerade arbeitet, um sie in Bälde für 1987 zu präsentieren: bei Honda bestätigte sich der zwingende Verdacht auf eine VFR 500 mit neuem Rahmen und neu aufgebautem V-4-Motor, ein neuer Zweizylinder-Chopper mit 750 ccm fährt be-

reits auf Japans Straßen, auf die Suzuki RG und Yamaha RD will Honda nun endlich die 500-ccm-Antwort geben. Kawasaki überarbeitet das mittlerweile in Zugzwang geratene Modell der 750er-Kubatur und will auf jeden Fall einige Einzylinder-4-Takt-Straßenmaschinen der CS (Casual-Sports-)Serie vorstellen. Von Suzuki hört man die Fertigstellung eines großvolumigen Reisemotorrads und Yamaha wird das Konzept der FZ 750 nach oben und nach unten hin leistungsfähig und ebenfalls mit 20 Ventilen fortsetzen.

Für eine Gewerbeschau im heimatlichen Thalgau bastelte **Johann Haslacher** eine Moto-Crossvorführung zusammen, in deren Mittelpunkt eine hölzerne Sprungrampe stehen sollte. Mit steiler Auffahrt und spektakulärem Herunterhüpfen. Der flache Oberteil war aber zu lang und der Fall plötzlich und sehenswert, als der Initiator das Ding ausprobieren wollte. Ergebnis: Abstieg nach vorne, Halswirbel gestaucht, Einlieferung ins UKH Salzburg. Dort

schwankte man zwischen operieren, Brustpanzer (aus Gips natürlich) und einigte sich dann auf eine Halsmanschette. Der Ex-Endurostaatsmeister bewies wie schon so oft und auch bei den Sixdays Überhärte: wenige Tage später lief er bereits in seinem Laden herum, um Yoko- und andere Artikel an den Mann zu bringen. Steif und unbeweglich sah er aber schon aus...



3 arbeitslose Jahre nach abgeschlossenem Biologie- und Chemiestudium waren **Mag. Ewald Hauser** zuviel: Der begeisterte Motorradfahrer begann 1983 auf engen 24 m² mit dem Verkauf von Motorradbekleidung und Zubehör.

2 Jahre später hatte sich nach hartem Existenzkampf der Leitspruch „persönliche fachkundige Beratung“ ausgezahlt und **Mag. Hauser** übersiedelt

in ein neues 84-m²-Geschäft in 6020 Innsbruck, Amraterstraße 73, jetzt mit Gebrauchtmotorradhandel, Bekleidung (RG-Leder, Levior Helme, Giudici Stiefel) sowie Zender und Kamei Autotuning unter dem Firmennamen **AMZ**. Nach wie vor als „2-Mann“-Betrieb geführt (mit Buchhalterin Elisabeth Salchegger) braucht man sich über eventuelle Urlaube in naher Zukunft keine Gedanken machen.

Die Charts/Neuzulassungen

Jänner-Mai '86
Motorräder über 50 ccm

1. Yamaha	1.445
2. Honda	1.335
3. Kawasaki	925
4. Suzuki	521
5. BMW	213
6. Vespa	207
7. KTM	95
8. Moto Guzzi	62
9. Fantic	48
10. Harley Davidson	26

Performance-Team Fahrtag am Ö-Ring

Es wird wieder manch langen Kaffeehausabend brauchen, bis die Eindrücke und Rundenzeiten des Fahrtag-Wochenendes aufgearbeitet sind. Einige Verwirrung bei der Beurteilung der gebotenen fahrerischen Leistungen stiftete die Unterteilung der gemessenen Rundenzeiten in Brutto- und Nettobeträge. Wir konnten leider nicht in Erfahrung bringen, ob dem vielleicht ein steuertechnischer Kunstgriff zur Einsparung der Mehrwertsteuer zugrunde lag, jedenfalls lagen die getuschelten „Netto“-Rundenzeiten unerklärlicherweise deutlich über den unparteiisch gestoppten „Brutto“-Zeiten. Natürlich konnten solche Haarspaltereien die gute Laune der zahlreich erschienenen Teilnehmer nicht trüben. Einzig der ewige Zweifler Günter Nußmüller schlich mit betäubtem Gesicht um eine slickbereifte VFR 750 herum. Er war von den insgeheim erhofften Zeiten um 2.11 etwa um die Länge der Start-Ziel-Geraden entfernt geblieben. Auf die Frage nach möglichen Verbesserungen antwortete er wie gewohnt knapp und präzise: „Viel Zeit, viel Geld!“ Viertaktguru „Hurry“ Harry Reitprecht turnte mit Maßband und Winkelmesser bewaffnet unter der Niko-Bakker Stage II FZ 750 von Johann Ömmer herum. Vielleicht wird die Superbike-Szene bald durch einen Harry-Bakker Eigenbau bereichert. Einsteilen wartet man auf die Langstrecken-Wunderwaffe von Herbert Schnürch.

Insider munkeln von angestrebten Rundenzeiten um 2.05, Reitprecht gab sich zurückhaltend: „Ob 2.05, ob 2.10, wen kümmerts, wenn in Afrika die Menschen verhungern?“

Beim Schönberg-Wirt erwachte aber das alte Feuer und „Hurry“ Harry wollte unter dem Eindruck der WM-verdächtigen Duelle in der Boschkurve die Wirtschausbank bis zur Haftgrenze umlegen. Exelberg-Kaiser Karl Katoch, der auf derselben Bank sitzend seinen Kaffee schlürfte, konnte nur mit Mühe unter empfindlichem Verlust der braunen Flüssigkeit den Banksturz vermeiden und rief überrascht: „Zuerst lehnt er sich in jeder Kurve an meine Verkleidung und jetzt reißt er die Bank um!“

Als Johann Ömmer ausgangs der Bosch den Honda-Cup-Fahrer Mühlbacher überholte und in der Texaco umgehend den Sturzraum visitierte, stellte sein bis dahin bildschönes öS-330.000-Gerät einen neuen Höhenflugrekord auf. In die folgende betroffene Stille murmelte Hurry Harry tonlos: „Gut, daß ich die Maße vorher genommen habe.“ Ömmer blieb bei dem Austritt unverletzt.

Mehr Pech hatte Zweitakt-Reiter Herbert Förster, der im Schönberg-Knick mit gut 200 km/h schwer zu Sturz kam und mit der Rettung abtransportiert wurde.

Leider nicht entsprechend in Szene gesetzt wurden die immer häufiger auftretenden GSX-R 1100, die in kundiger Hand bereits im Serientrimm an der 2.10-Grenze nagen sollten. *Berzerk*

Moto Guzzi-Club Ö-Ring

Die letzten Verwegenen, die noch lieber selbst am Griff drehen, wenn ganz Österreich den Präsidenten wählt oder Lawson huldigt, fanden sich nur eine Woche nach der Performance-Team-Sitzung zu einem weiteren Kreuzen der Klingen am Österreichring ein. Die Teilnehmerzahl war dürrig, das Vergnügen groß. *

Hondas VFR, die zuletzt mit minderwertiger Bereifung vom Hohn der GSX-R-Piloten getroffen worden war, ist voll rehabilitiert. Die diesmal ordentlich vorbereitete VFR lief unter H. H. Reitprecht dunkel grollend mit 2,11 um die Zeitweiger Piste. *

Die gefürchtete Schönberg-Kuh, die gelegentlich in Linienkämpfe eingreift und im Geschwindigkeitsrausch nur schwer zu bändigen ist, forderte ein weiteres Opfer. Beim Versuch die Kuh eingangs der Schikane auszubremsten kam einer der engagierten RD-350-Fahrer von der Strecke ab, erlitt aber zum Glück nur leichte Verletzungen. *

Ein bisher verborgenes gymnastisches Talent ließ Bene jr. am Rande der Rennstrecke aufflackern. Die rüde Attacke eines rücksichtslosen GSX-R-Fahrers, die selbst vom Publikum auf der Schönberg-Terrasse mit lauten Buh-Rufen quittiert wurde, fing Bene jr. geschickt mit einem gesprungenen Spagat ab, mußte aber schließlich doch die Piste unter Feinddruck verlassen. Mit drei raumgreifenden Schritten stabilisierte Bene jr. seine wunderschöne Harris um sie auf ihr furioses Finale vorzubereiten, das in einer völlig synchronen Bodenübung von Harris und Bene pipfelte. *

Noch ungeklärt ist das Phänomen des Texaco-Phantoms, das plötzlich wie aus dem Nichts auf einer feuerroten Enduro in den Rückenspiegeln von Fahrern großvolumiger Sportmaschinen auftauchte. In vielen Fällen sollen die Opfer brutal der Ideallinie beraubt worden sein. Erste Nachforschungen geben Anlaß zur Vermutung, daß das Texaco-Phantom von mangelhaften Rundenzeiten heraufbeschworen wird, Kawasakis, Suzukis und slickbereifte Motorräder bevorzugt und den wenigen entdeckten Spuren nach zu schließen selbst auf Stollenreifen rollt.



And now for all those truck-drivers and bigbore kids: C. Clearwaters Bächlein rauscht beständiger denn je als Quell der Freude. Das 3. Int. **Country Music Festival** in Bad Ischl fand zwar am gleichen Tag wie das erste österreichische Truck Racing am Ö-Ring statt, aber die gesehene Trucks waren auch nicht daneben. Genauso die dutzenden Reitwägen, vornehmlich Gold Wing Interstates und HD's aus der Schweiz, Deutschland und dem Binnenland. Veranstalter **Oscar Zaglmayr**: „Alles ist recht, was einen Sattel hat.“ High Priest of Diesel Country **Dave Dudley** schloß Bekanntschaft mit österreichischem Bier, und **Christine Albert** mit ihren Duck Stop aus Austin/Texas zeichnet in Hinkunft dafür verantwortlich, daß heftiger Country Rock im Alpenland nicht mehr unschuldig ist. Der Country Circle Bad Ischl plant nächstes Jahr zu Pfingsten noch Größeres, Kontakt unter Jainzen 144, 4820 Bad Ischl.

Es hat **Danny Chandler** in Paris erwischt. Das ist nichts Neues. Eine der lustigsten Figuren des Cross-Sports und einer der heftigsten Gasgeber ist seit Monaten querschnittgelähmt. Danny hat auf die Versicherung gepfiffen, als er noch in Ordnung war und steht angesichts der enormen Spitalskosten vor dem Ruin. Also wurde ein internationaler Nothilfefond eingerichtet, der dem Ex-KTM-Fahrer über das Schlimmste hinweghelfen soll. Spenden gehen unter „Magoo“ Danny Chandler an Pro Rider Benefit, 14024 Sylvan Str., Van Nuys, CA 91401.

Brief aus den USA

Ihr habt die bessere Interceptor drüben im alten Europa. Wir wissen das jetzt und würden unsere Schwester für die 50 ccm verkaufen, die die Europaversion der VFR stärker macht, als unsere 700er. Beim Versuch, die bestehenden Motorradrekorde über 6, 12 und 24 Stunden sowie über 10, 100 und 1.000 km zu brechen, zu dem die US-VFR 700 F gegen die Europaausführung VFR 750 F trat, brannten beide Hondas das Uniroyal-Testoval samt allen bisher aufgestellten Re-

korden nieder. Im Laufe der Testfahrt gingen fünf Hinterrreifen (der Test wurde auf Metzlers gefahren), eine Sicherung, ein Hund, zwei Vögel und ein Hase drauf. Den Hund hat Mike Spencer auf dem Gewissen. Die Rekordzeiten, die am Sonntag, dem 27. 4. feststanden:

Schnitt über sechs Stunden: 228,8 km/h

Schnitt über zwölf Stunden: 230,4 km/h

Schnitt über vierundzwanzig Stunden: 229,088 km/h

Luke Brubaker

Post

Das Nachtfahrverbot ist eine Frechheit. In Wien darf jeder Besoffene grölen bis ins Morgengrauen. Die Fanclubs von den Kickern dürfen die U-Bahn zusammenhaun. Die Parteien dürfen Feste mit Rockbands feiern, daß die Scheiben klirren. Nur die Motorradfahrer sollen um elf auf einmal alles liegen und stehen lassen und zu Fuß heim gehen. Hoffentlich unternehmt Ihr auch was dagegen. Da hilft nur mehr: Auspuff runter (ich war bis jetzt immer serienmäßig unterwegs) und durch durch die City.

Michael Schmiedhofer, Wien

Wir sind noch einmal davongekommen, denn für Bürger, die beruflich an das Motorrad gebunden sind, soll das Motorrad-Nachtfahrverbot in Wien nicht gültig sein. Unter Umständen könnte aber die Anzahl der freien Mitarbeiter und Testfahrer der REITWAGEN-Redaktion plötzlich und drastisch ansteigen. Ähnliches könnte auch in allen anderen Geschäftssparten der Branche, wie Motorradhändler, Werkstätten, Botendienste, Importeure etc. passieren. Man kann nie wissen.

Ihre Zeitschrift macht einen recht positiven Gesamteindruck auf mich – noch dazu, wo wir in Österreich bislang ein ernstzunehmendes Journal vermissen mußten.

Was mir weniger gefällt, ist der Stil, in dem manche Berichte abgefaßt sind: er erweckt den Eindruck, als wären lauter Rennprofis am Werk, als käme es nur darauf an, eine bestimmte Strecke möglichst schnell zu durchfahren.

Sicher macht es nicht den Reiz des Motorradfahrens aus, im Radfahrtempo durch die Gegend zu schleichen. Mit Ihrer Zeitschrift haben Sie die Möglichkeit, in unserem nicht gerade von Toleranz und Motorradfreundlichkeit geprägten Land viel für das Motorrad und seinen Fahrer zu tun. Keine leichte, aber – bei der Liebe zum Zweirad – eine schöne Aufgabe. Liefern Sie nicht den Motorradfeinden ihre Munition frei Haus, und das Argument, daß es wohl „schwarze Schafe, wie überall“, mehr noch jedoch „verkehrsbewußte“ Motorradfahrer gibt, verliert immer mehr an Überzeugungskraft und Stichhaltigkeit.

Ich wünsche Ihnen viel Erfolg.

G. Mader, 6020 Innsbruck

Wir glauben, am meisten für das Motorrad zu tun, wenn wir versuchen, unsere Freude in Wort und Bild zu vermitteln, so naiv das auch in dieser Kurzfassung klingen mag. Außerdem geben wir keinem Nichtschwimmer den Rat, sich den Todesfelsen von Acapulco hinabzustürzen. Daß nun einmal Motorräder für gewisse Dinge gebaut werden und deshalb auch gekauft werden, können wir nie ändern und wollen es auch nicht.

Der Ausgang des 750er-Vergleichs ist etwas an den Haaren herbeigezogen. Nach meiner Erfahrung ist die Honda der Suzuki meilenweit überlegen. In der Kurve und beim Herausbeschleunigen ist die Honda schneller, die Sitzposition ist angenehmer und beim Bremsen ist sie zumindest gleichwertig. Beim forcierten Fahren können auch 1100er oder 1200er nicht mithalten. Für mich ist die VFR das derzeit beste Serienmotorrad. Warum also wird die Suzuki bei Ihrem Test „verbessert“?

Didi Fahrleitner, 1100 Wien

Ich nehme an, Sie besitzen eine VFR. Die eigene Maschine ist immer die beste, Didi!

Ich bin kein Leserbriefschreiber. Aber heute muß ich einen verfassen. Es ist 2 Uhr 51 (früh) und ich habe gerade die Mai-Nummer des Reitwagen gelesen. Ich muß sagen, daß mir der Attersee mit 46,7 m² reichlich klein vorkommt (Seite 64 li. u.). Er wäre dann um nur 6,7 m² größer als meine Wohnung. Hoffentlich seid Ihr bei den technischen Angaben über Motorräder ein bisserl gewissenhafter. Also, bitte den Attersee nachmessen, meinen Brief abdrucken, meine Kritik entschuldigen und zur Kenntnis nehmen, daß der Reitwagen sonst gut ist.

Peter Mantau

Das ganze in Quadratkilometern ausgedrückt, kommt der Tatsache schon näher. Bei den technischen Daten von Motorrädern kann ein Fehlerfaktor von einer Million gar nicht vorkommen. Als kleine Zusatzinformation sei gesagt, daß die Wassertemperatur des Attersees momentan 20° Celsius beträgt. Überhaupt freut es uns riesig, daß Sie den REITWAGEN auch zu einer derart unchristlichen Zeit lesen können, ohne daß Ihnen die Buchstaben vor den Augen verschwimmen.

Neu bei
promoto

1220, Wagramer Straße 62
Telefon 0222/23 32 42

fimoto Shop

**NEUMOTORRÄDER
RIESENAUSWAHL an ZUBEHÖR
SERVICE zu BESTPREISEN**

I'M A WILD CHILD

HRC
HONDA RACING

I DO IT



ON THE
QUIET



HONDA
VFR 750F

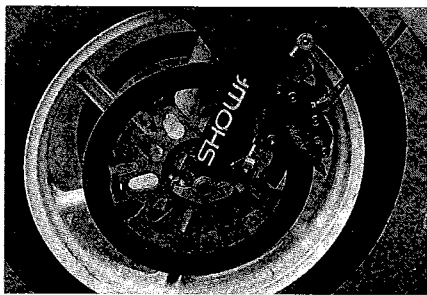
Das wilde Kind

Man sagt VFR's sind ausreichend schnell. Sie werden von den Kit-getunten VFR-Modellen, die in Österreich rar bleiben werden, stehen gelassen, als wären sie angeschraubt. Was an der „Racing Kit“ VFR dennoch trocken auf der Außenlinie vorbereitet, hat die Schale der Großserie, in der ein edler Kern steckt. Das VFR-Werkssuperbike, das Daytona und die Insel schnupfte, fuhr der REITWAGEN.



Die Indizien dafür, daß man uns nicht auf den kurzen selektiven Kurs von Mallory Park/GB geholt hatte, um uns mit käuflichen Racing Kits ausgestattete VFR-Hondas zu zeigen, sind schnell aufgezählt.

- Blitzartig vor den Fotografen versteckte Vergaserbatterien sind im allgemeinen nicht so ohne weiteres kaufbar.
- Derart mächtige Aluschwingen mit vertikalen und horizontalen Verstärkungen sind in den Daytona-Steil-



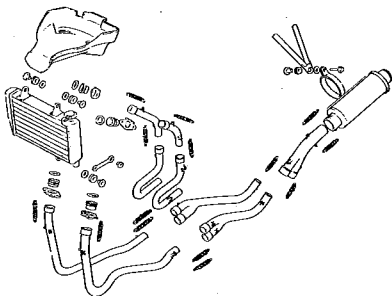
Um 6 kg leichter als das Serienprodukt: Kohlefaser-Gabel mit 43-mm-Holmen.

wänden, und nur dort, eine notwendige Sicherheitsmaßnahme.

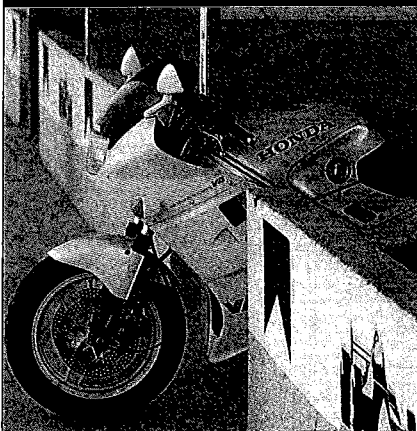
- Verchromte Carbon-Gabeln wird man als Privatmann von HRC auch nicht unter Bomben- und Selbstmordandrohungen herausreißen.
- Die kurze und flacher gezogene Verkleidungsscheibe gehört zur US-Silhouette der VFR. Auch der vordere Kotflügel der US-Version entstammt dem amerikanischen Superbike-Reglement.

Das derzeitige Maximum seriennaher Rennmaschinen von Honda hat einen Leistungsbeweis hinter sich, der das

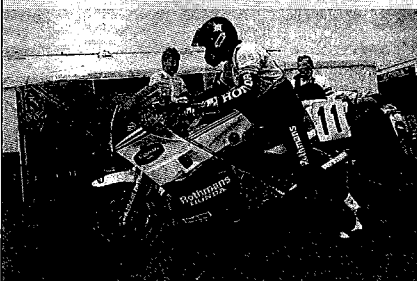
Der Kit-Auspuff: Extrem schmale Hosenrohrkonstruktion mit spät zusammenlaufenden Krümmern.



Mutter und HRC-Knab: Rennmaschinen auf VFR-Basis



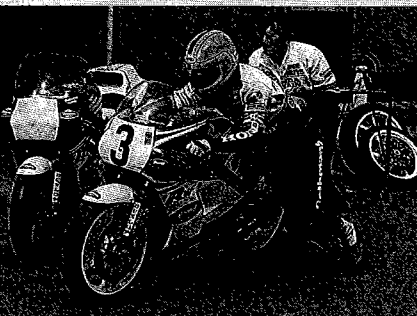
Die VFR der Serie – ruhig, zahm, 100 PS stark, 245 km/h schnell.



Die VFR 750 RK als Superstocker. Der offizielle Honda-Racing Kit erzeugt 125 PS bei 12.250 min⁻¹ und 7,85 mkp bei 10.500 min⁻¹.



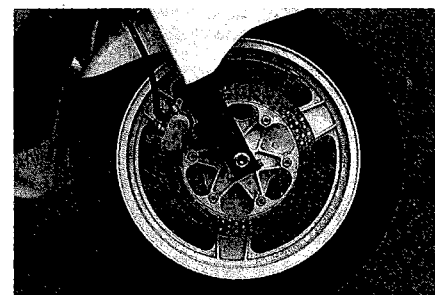
Die Superbike-VFR, mit 134 PS und RVF-Fahrwerksteilen die stärkste und schnellste seriennahe Rennhonda.



Joey Dunlop und die Formel 1-WM-Maschine RVF 750, die bereits über 140 PS leisten soll.

Einzelstück noch kostbarer macht, als es seinem Geldwert nach ohnehin schon ist. Im Formel-1-Rennen der vergangenen Tourist Trophy kam nur Joey Dunlop mit der Werksrennmaschine RVF an dieser VFR Special vorbei. Gardner gewann mit ihr in Suzuka. Spencer hätte mit ihr die Konkurrenz in Daytona auseinander nehmen sollen. Das heißt: gut 130 PS und gut 280 km/h.

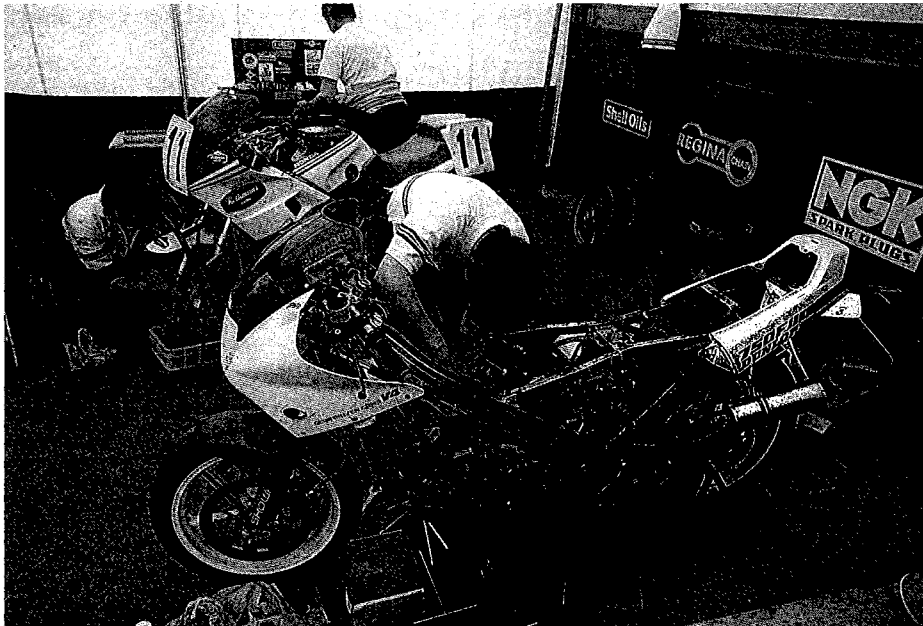
Man hat uns das alles erzählt, bevor wir uns mit ihr auf die erste Runde machten. Und ein netter HRC-Mann, der später bei jedem Schaltfehler der Kollegen gemeinsam mit seinem japanischen Vorgesetzten erlebend in Würfelgelaute ausbrach, meinte freundlich: „Johnson hat das Ding schon so oft in die Planken



Nur zwei Kolben arbeiten in der Serienzange. In der Rennbremse sind es vier.

geschmissen, daß ihr ein Sturz hier vielleicht den Rest gibt. Also werfen Sie sie bitte nicht weg.“

Die Honda zündet im ersten Gang auf Antrieb und rollt mit knapp 3.000 min⁻¹ aus der Boxenstraße. Wäre da nicht das heisere Pfauchen aus der HRC-Auspuffanlage, die durch den Hosenrohraufbau unter der Maschine noch schmaler verläuft als der stärkere 4-2-Sammler am Serienmotorrad, man nähme dem Motor im unteren Drehzahlbereich nicht die Herkunft aus dem Rennsport ab. Trotz der schärferen Steuerzeiten und der gesteigerten Verdichtung bewegt sich der Honda bei unспортlichen Drehzahlen ruhig und zügig. Ein 1000er-Serienmotor kann das kaum besser. Ab 11.000 min⁻¹ hat man den Drehzahlmesser der Werks-VFR vorsorglich zugeklebt, um den für Honda und uns gesündesten Arbeitsbereich abzustekken, obwohl nach wenigen Runden klar ist, daß der VFR-Motor erst gut 2.000 min⁻¹ später am Ende seiner Fä-



Der Rahmen bleibt am Superbike unverändert. Die Sitzbankabstützung wurde aus Aluprofilen gebaut und schwarz gestrichen. Sieht jetzt aus wie Stahl.

higkeiten angelangt ist. Wie man hinterher erklärt, bringt die Superbike-VFR 134 PS bei 13.000 min⁻¹ auf die Getriebewelle, immerhin noch um knapp 10 PS mehr, als der käufliche Racing-Kit

um rund 1.000 min⁻¹ früher in den Serienmotor pumpt. Bis zur Nennleistung hin wird die Kraft, der Serienmaschine sehr ähnlich, gleichmäßig und ohne heftigen Einsatz aufgebaut. Obwohl der

Superbikemotor schon unten besser geht als das Serienpendant, beschleunigt die VFR-Special ab 8.000 min⁻¹ wesentlich härter und wird schonungslos an der Serien-VFR vorbeigerissen. Der kleine, nur rund 50 Sekunden lange Kurs im Mallory Park erlaubt bei weitem nicht, die lange TT-Übersetzung auszuschöpfen. Der sechste Gang des präzisen Renngetriebes bleibt unangetastet, die Erste reicht dank der unglaublichen Elastizität des Triebwerks gerade noch aus, um in der sehr engen Spitzkehre der Strecke nicht leistungslos zu verenden.

Der fünfte Gang wird bei rund 200 km/h noch angerissen, bevor die Bremsanlage kurz und überzeugend auftritt. Da ein echtes Vierkolben-System zwei 310 mm große Scheiben packt und die VFR-Special auf 182 kg heruntergestriipt ist, überrascht es nicht, daß die Reifen der Serienmaschinen schon pfeifen, wenn man auf dem Superbike noch immer stehen läßt. Erst Ewigkeiten später müssen die Nisin-Zangen zugreifen. Das Griffgefühl bleibt bei maximaler Belastung des Systems hart und direkt, der vorne aufgezugene Dunlop-KR-106-Slick läßt früher das Heck der Maschine steigen, ehe er den Kampf um die Bodenhaftung aufgibt.

Fortsetzung auf Seite 44

Jederzeit Sicherheit.

Bridgestone hat über 200 Motorradreifen, speziell abgestimmt auf jeden einzelnen Motortyp und auf unsere Fahrge-wohnheiten und Straßenverhältnisse.



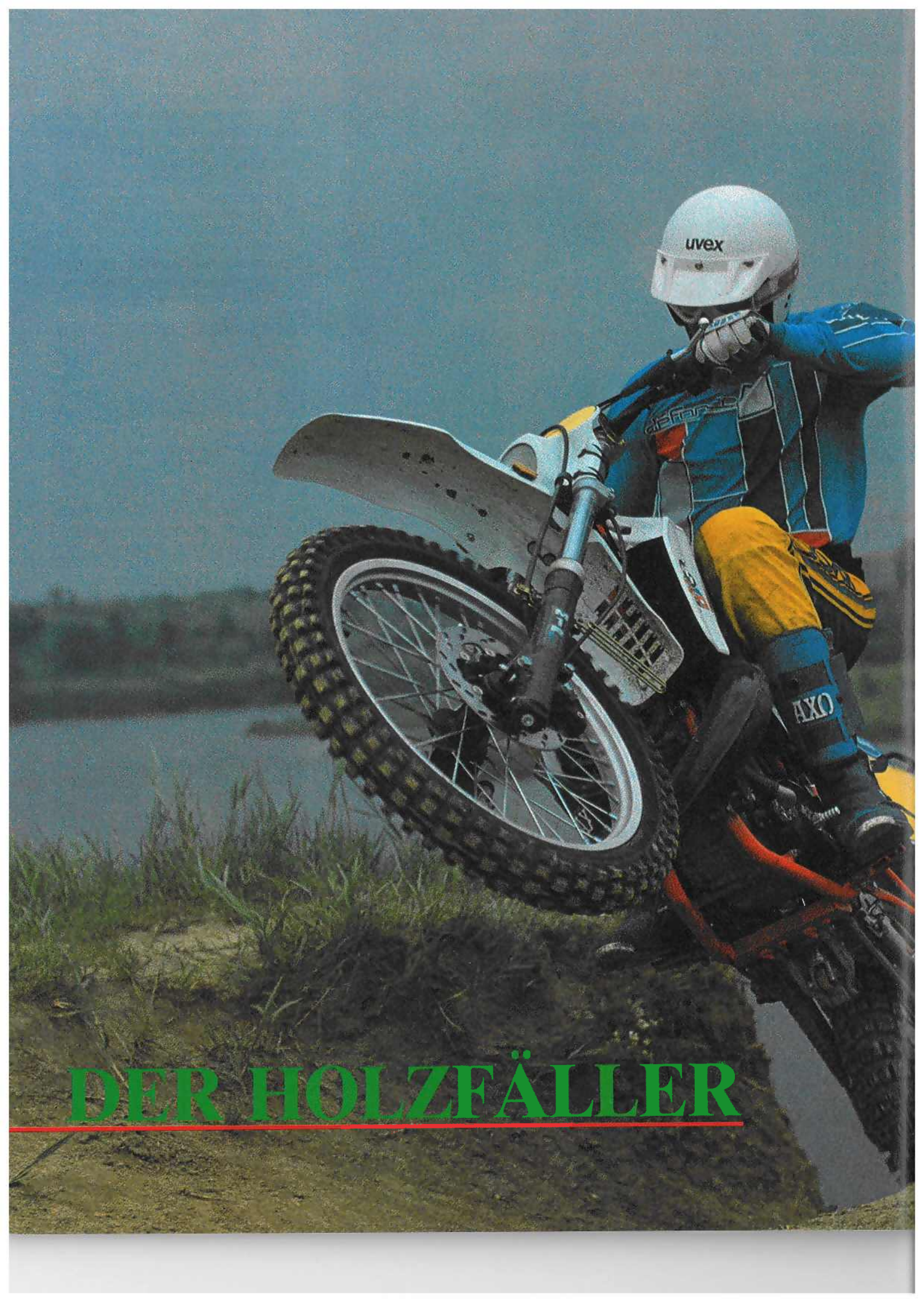
BRIDGESTONE

Ihre Sicherheit liegt uns am Herzen

Ernst Frey OHG

BRIDGESTONE Generalimporteur, 1040 Wien, Wiedner Gürtel 2,
Telefon: 0222/65 86 56/0, 65 55 67/0, Telex: 133270 toyfr a
Reifenlager und Auslieferung: 1030 Wien, Lilienthalgasse 6-10,
Telefon: 0222/78 26 11/0, Telex: 111866 tofry a

und Ihrem Reifen-Fachbetrieb



DER HOLZFÄLLER
