

**MOTO
SPORT
SCHWEIZ**

Preis Fr. 2.50

45
15. November 1983

Wöchentliches
Schweizer Motorradmagazin



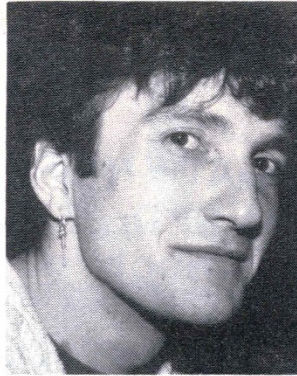
**«Super-Enduros» Honda XLV 750 und BMW R 80 G/S
im Vergleich**

Sardinien Tourenbericht • Spots • Moto Markt

Inhalt

- 6** **Hirten- und Bauern-Insel**
Zwei unserer Leser(innen) berichten über einen Trip durch Sardinien
- 12** **Die Spielgefährten**
Wir unterzogen die Honda XLV 750 und die BMW R 80 G/S einem harten Vergleichstest
- 17** **Motto: Durchkommen**
Der Zollikofener Thomas Lanz war als einziger Schweizer bei der Rallye Monte Carlo für Motorradfahrer dabei
- 19** **Spot**
– "Stumpenhousi" verunglückt
– Derbi im Kommen
– KTM-Paris-Dakar-Team
– Gespann-Speedway Neuseeland
- 22** **Optimistisch ins '84!**
Yamaha-General-Importeur Hostettler informierte die Händlerschaft über die Modelle '84 und vieles mehr
- 30** **Treffpunkt und Termine**

*Titelbild:
Die BMW R 80 G/S und die Honda XLV 750 sind (obwohl hier im Gelände-Gross-einsatz gezeigt) Motorräder für die Strasse und nur "leicht verdauliches" Gelände.
Photo: Klaus Fischer*



Die fünfte Art?

Die in diesem Heft getesteten "Super-Enduros", die Honda XLV 750 und die BMW R 80 G/S, sind nur noch dem Namen nach richtige "Enduros" (sprich Geländemaschinen). Sie sind bis zu vierzig Kilos schwerer als ihre indirekte Konkurrenz (z.B. Yamaha XT 600, Honda XLR 600), die für den Profi auch schon zu schwer sind. Sicher, BMW hat mit der Wettbewerbsversion und Hubert Auriol beim Rallye Paris-Dakar bewiesen, was eine "modifizierte" BMW R 80 G/S kann. Honda schafft das mit der XLV 750 vielleicht auch noch.

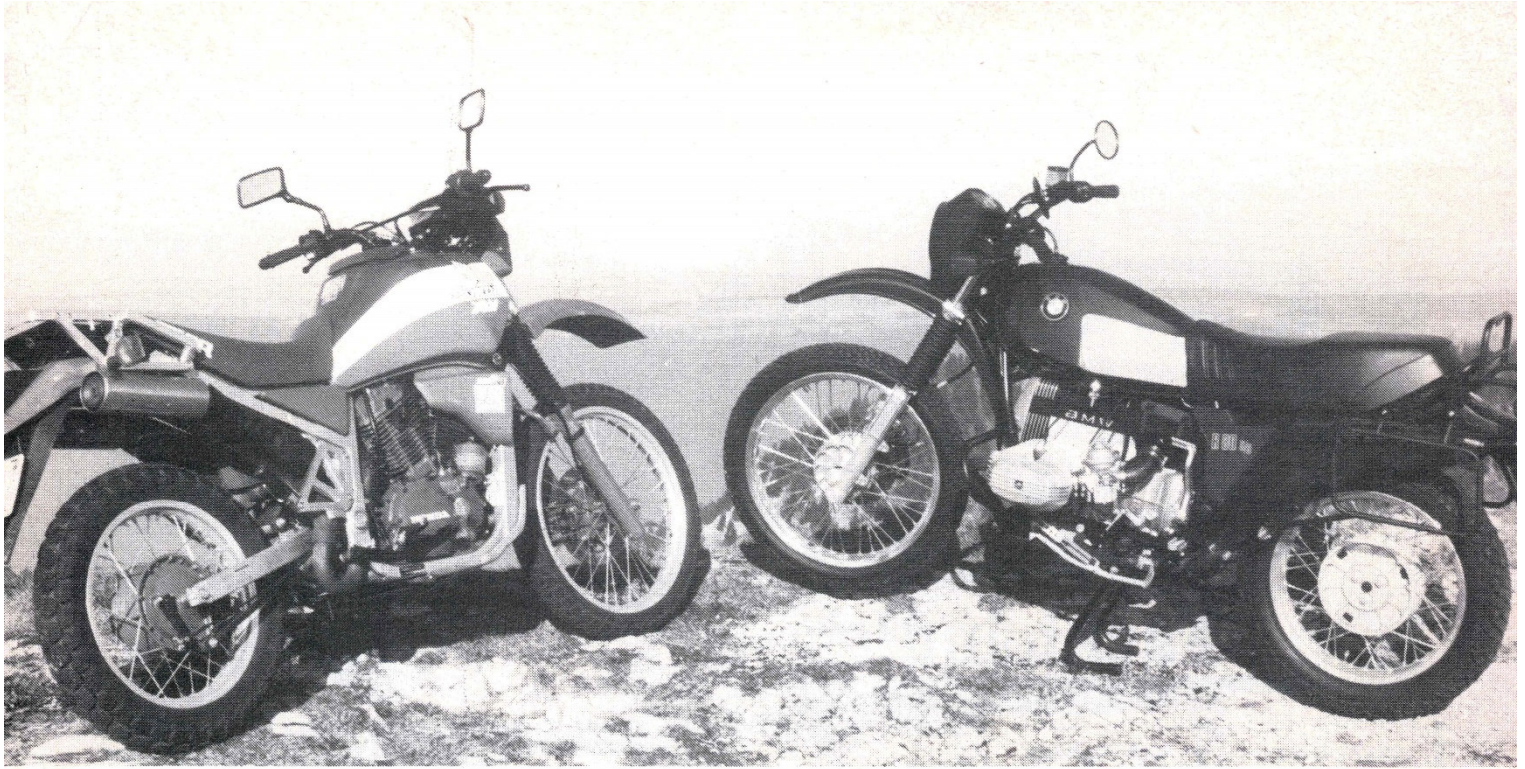
Trotzdem sieht man die wenigsten "Enduro"-Fahrer mit solchen Motorrädern im eigentlich (laut Prospekt) dafür vorgesehenen Einsatzgebiet. Viel öfter trifft man sie auf kurvenreichen, abgelegenen, zum Teil schlechten Strassen an. Das ist auch kein Wunder: die sogenannten schweren Enduros haben sich zu immer besseren Strassenmotorrädern entwickelt (obwohl die Optik zunehmend Geländetauglichkeit verspricht). Sie sind oft handlicher als Strassenmaschinen, leichter, haben für schlechten Belag mehr als genug Federweg, recht gute Fahrwerke, sehr viel Bodenfreiheit, verbrauchen im Durchschnitt weniger Benzin als die Boliden und sind oft flotter zu fahren (Ausnahme Autobahn). BMW hat nicht ohne Grund aus der R 80 G/S noch eine nur-strassentaugliche R 80 ST-Version entwickelt.

Würde man versuchen, diese 190 bis 220 kg schweren Enduros im Gelände so einsatzfreudig zu fahren, wie das auf der Strasse möglich ist, würde man schnell ausser Atem und vor allem zu Sturz kommen. Für das Gelände bleiben noch etwa 20 bis 30 Prozent des Einsatzbereiches, genug, um sich ein wenig im Gelände zu amüsieren – genug, um den cross-ähnlichen Look zu rechtfertigen? Könnte man mit demselben Rezept (BMW hat es vorexerziert) nicht auch phantastische Strassenmotorräder bauen, die auf äusserliches "Blendwerk" verzichten könnten?

Es bleibt rätselhaft, warum solche Motorräder wie Cross-Maschinen aussehen müssen, obwohl sie fast nur auf der Strasse zur Geltung kommen. Oder ist es so, dass viele so aussehen möchten wie Hubert Auriol, aber so fahren wie Freddie Spencer? Steuern wir hier (nebst Strassen-, Touren-, Chopper- und "leichten" Enduro-Motorrädern) auf eine neue "fünfte Art" des Motorradfahrens zu?

Claudio Biesele

Claudio Biesele



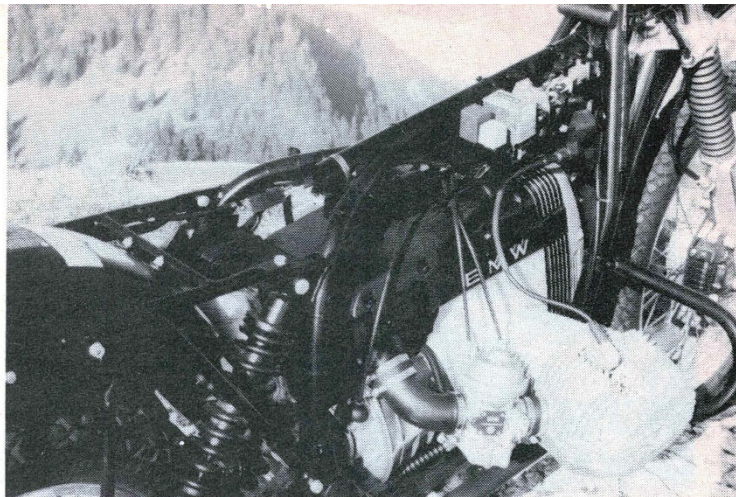
Honda XLV 750 und BMW 80 G/S im Vergleich

Spielgefährten

Es gibt auf den vielen Motorrad-Spielwiesen (seien es nun Strassen-, Chopper-, Touren- oder Enduro-Motorräder) fast zu viele Variationen zum Thema. Die bis jetzt in ihrer Klasse (Enduros über 600 ccm) "einsame" BMW R 80 G/S hat einen neuen Spielgefährten bekommen – die Honda XLV 750 (wer weiss, wann auch diese "Wiese" überfüllt sein wird . . .?). Die V2-Honda tritt gegen einen bereits sehr gut und erfolgreich etablierten Gegner an und trägt zudem an der Bürde, bei ihrer ersten Pressevorstellung eine empfindliche Schlappe eingezogen zu haben. Wie macht sich das auffällig und aggressiv gestilte "Multi-Gelände-Motorrad" (Werbetext) gegen die BMW R 80 G/S, die von den Werbetextern als "neue Art des Fortkommens" gepriesen wird? Moto Sport Schweiz hat den zwei "Gipfelstürmern" auf den Zahn gefühlt.

"Ähnlichkeiten zwischen der XLV 750 und der R 80 G/S jeder Art sind rein zufällig", stellt der aufmerksame Betrachter auf den ersten Blick fest. Recht hat er. Die Honda hat ein farbenfrohes "Paris-Dakar-Gesicht", einen roten V2-Motor und sieht aus wie ein Enduro-"Bulle" mit ihrem "riesigen" 20-Liter-Tank und dem kleinen 17-Zoll-Hinterrad. Ein unübersehbares Motorrad. Die BMW präsentiert sich zurückhaltend gestilte, sie wirkt neben der Honda zierlich, unauffällig. Diskretes Dunkelblau und Schwarz, etwas aufgefrischt durch hellblaue und rote Flächen am Tank, prägen das Erscheinungsbild. Nur die beiden Boxer-Zylinder scheinen bei diesem Motorrad Mumm zu haben – sie ragen frech aus dem BMW-Gehäuse. "Damit hat sich's, das sind zwei verschiedene Motorräder", denkt jetzt der eine oder andere. Nicht ganz: beide haben luftgekühlte Zweizylinder-Motoren, Kardan-Hinterradantrieb, Scheibenbremse vorne, Trommel hinten,





eine Monolever- oder Pro Link-Aufhängung hinten mit nur einem Federbein, beide sind etwa gleich stark, besitzen sogenannte Enduro M+S-Reifen und sind – der wichtigste Punkt! – für denselben Einsatzzweck gedacht: Strasse und (ein wenig) Gelände. Damit rücken die zwei optisch so verschiedenen Motorräder mit fast gleichem Hubraum (Honda: 749 ccm, BMW: 798 ccm) sehr nahe zusammen. Ein Vergleich drängt sich förmlich auf.

Motoren

Honda hat sich (wie immer) nicht lumpen lassen. Der XLV-Motor ist extra für den Geländeeinsatz entworfen worden. Um eine möglichst kompakte Bauweise zu ermöglichen, haben sich die Ingenieure für einen luftgekühlten Zweizylinder-Viertaktmotor mit dem kleinen Zwischenwinkel von nur 45 Grad entschieden. Der Motor ist raumsparend quer zur Fahrtrichtung in das Vierkant-Doppelschleifen-Fahrwerk eingebaut worden. Zur Gewinnung von zusätzlicher Bodenfreiheit im Gelände hat man sich für eine Trockensumpfschmierung entschlossen, bei der das Ölsammelgehäuse wegfällt. Der 750er Motor ist möglichst langhubig ausgelegt worden (Bohrung 79,5 mm, Hub 75,5 mm), um guten Durchzug aus niedersten Drehzahlen gewährleisten zu können. Auch die Innereien des Motors können sich sehen lassen: drei Ventile pro Zylinder, die über je eine

obenliegende Nockenwelle und Kipphebeln mit hydraulischer Ventilspielregulierung betätigt werden, eine elektronische Doppelzündung und die wie bei der VT 500 E (siehe MSS 37/1983) auf der Kurbelwelle versetzten Kolbenzapfen (um einen möglichst vibrationsfreien Motorlauf zu erreichen) würden auch jeder Strassenmaschine alle Ehre machen. Sahara-freundlich plaziert ist der Luftfilter (im Rücken-Rahmenrohr intersch

Linke Seite:

oben: Zwei äusserlich sehr ungleiche "Spielgefährten", die sich aber bei näherem Hinsehen ziemlich ähnlich sind.

unten links: Die Honda XLV 750 hat für leichtes Gelände ausreichenden Federweg.

unten rechts: Die Honda ist oben dick.

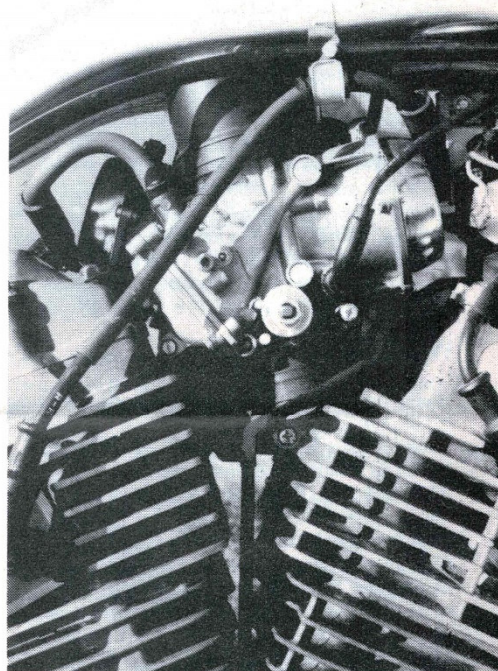
Rechte Seite:

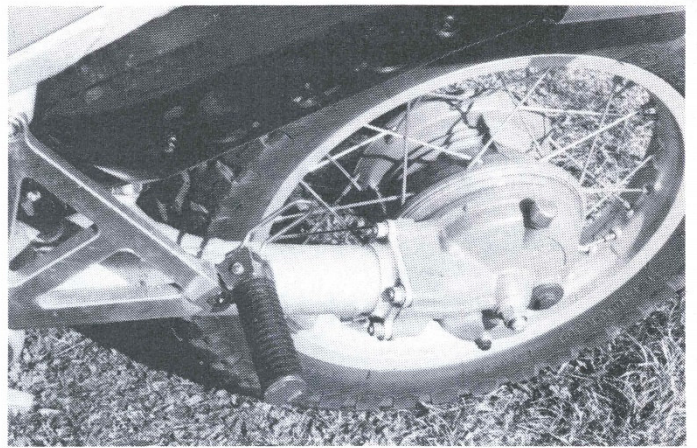
oben links: der mächtige Rahmen mit integriertem Luftfilter der Honda und daneben der im Vergleich geradezu filigrane Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen der BMW.

Mitte: die zwischen den Honda-Zylindern eingezwängten Keihin-Vergaser.

unten rechts: bei der BMW gefällt vor allem das im Vergleich zur Honda um rund 20 Kilo leichtere Gesamtgewicht.

unten links: Die BMW ist unten dick.





griert), er ragt sozusagen aus dem Tank heraus. Auch der Ölfilter zeigt sich servicefreundlich: man findet ihn rechts auf dem Gehäuse montiert. Im Gegensatz zu der sehr gut vom Fahrtwind gekühlten, etwas kurzhubigeren Boxer-BMW (Bohrung 84,8, Hub 70,6 mm) konnten die Honda-Ingenieure bei ihrem Motor nicht auf einen Ölkühler und auf Luftführungs"nieren" verzichten. Der hintere Zylinder würde sonst im Windschatten des vorderen überhitzen. Einfacher ist die BMW motorisiert worden. Wer weiss es nicht: luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-Boxermotor mit pro Zylinder je zwei Ventilen, einer Nockenwelle, kontaktloser Zündung, fast 800 ccm Hubraum, zwei grossen Bing-Vergasern und einer Doppelfunkenzündpule.

Welche läuft besser?

Gleich beim Start muss sich die Honda Abstriche gefallen lassen. Mit kaltem Motor und offenem Choke hat der Fahrer alle Mühe, den Motor am Leben zu erhalten. Offensichtlich machen dem XLV-Motor die Schweizer Normen zu schaffen. . . . Erst nach längerer "Gäselei" gibt es das erste Erfolgserlebnis. Einmal in Fahrt kämpft der Fahrer weiter mit einem fast nutzlosen Choke und der "bockenden" Gasannahme. Erst wenn der Motor betriebswarm ist, verliert sich dieses Übel – allerdings nimmt der V2 auch in betriebswarmem Zustand zwischen 2000 und 3000 U/min das Gas nur "zickig" an. Bei Drehzahlen über 3000 U/min spendieren die beiden zwischen die Zylinder gezwängten Gleichdruckvergaser "ruckfreies Gemisch".

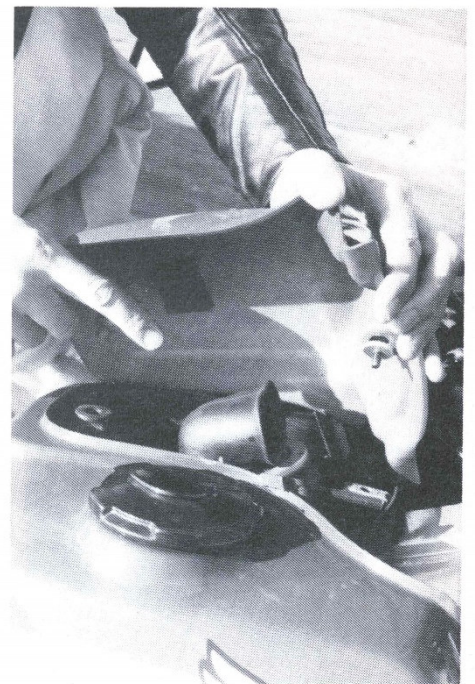


Die BMW ist zwar auch ein leichter "Morgenumffel", aber mit offenem Choke lässt sie sich mit kaltem Motor problemlos fahren. Auch die Chokedosierung auf den ersten paar hundert Metern verursacht keine Ärgernisse. In Sachen Durchzug (max. Drehmoment BMW 5,7 mkg/5000 U/min – Honda 6,9 mkg/5500 U/Min) hat die BMW aus niederen Drehzahlen (ab 2000 U/min) die Nase beim Beschleunigen vorn: die bessere Motorabstimmung lässt den Motor spontaner auf Gasbefehle reagieren. Erst wenn sich die Honda von ihrem "Schluckauf" (ab etwa 3000 U/min) erholt hat, macht sie Boden wett und distanziert die BMW bei zunehmender Geschwindigkeit. Der Honda-Motor dreht nämlich spielerisch leicht bis in den roten Bereich (ab 8000 U/min), während der BMW-Motor es in Sachen Drehzahlfreudigkeit etwas gemächlicher angehen lässt. Trotzdem kann die Honda XLV 750 die R 80 G/S beim Beschleunigen aus dem Stand nicht erheblich distanzieren: die BMW benötigt auf 100 km/h 6,3 Sekunden, die Honda macht es nur 4 Zehntelsekunden schneller. Auch wenn es um die Höchstgeschwindigkeit geht (ein für diese Motorräder ziemlich theoretischer Aspekt), setzt sich die Honda mit 170 km/h nur wenig von der BMW mit 165 km/h ab. Offensichtlich kann die bei 6500 U/min 50 PS starke BMW ihre "schlanke Linie" (Trockengewicht 173 kg) in die Waagschale werfen. Die XLV hat ein Trockengewicht von 190 kg und 55 PS bei 6000 U/min. Ausserordentlich kultiviert läuft der V-Motor von Honda – er ist praktisch vibrationslos, drehzahlfreudig. Die BMW hat mit der Laufkultur etwas mehr Mühe: Sie vibriert bei niederen Drehzahlen nicht unangenehm, aber spürbar, zudem gibt sie bei welcher Drehzahl auch immer unüberhörbare, lästige "Ventilklapper"-Geräusche von sich und hohe Drehzahlen mag sie auch nicht besonders. Trotzdem ist der Honda-Fahrer in der Praxis motorisch nicht überlegen. Beide enorm durchzugsstarke Motorräder machen aus ihrer Technik das Beste. Vor allem beim Schalten macht es die 800er BMW (trotz etwas hakeligem Getriebe) besser als die Honda. Bei dieser kracht es bei jedem Schaltvorgang unüberhörbar. Aber, aber . . .

Welche lässt sich besser fahren?

Im Einsatz auf der Strasse entpuppen sich die Honda XLV 750 und die BMW R 80 G/S als beinahe makellose Motorräder, obwohl man annehmen möchte, dass es beim Testkriterium Strasse am meisten Abzüge geben sollte. Extrem formuliert: Das Gegenteil ist der Fall. Beide entlarven sich in kurvigen Streckenabschnitten als Favoritenschreck für Sportfahrer mit schweren

Einlitermaschinen. Die "Superduros" glänzen mit fast rennmässigen Schräglagen (ohne dass etwas den Asphalt touchiert), sind enorm handlich, wesentlich leichter, besitzen für schlechte, wellige Strassen viel Federweg und sind vor allem auf kurvigen Strecken auch leistungsmässig konkurrenzfähig. Die Honda überrascht mit ihrem spielerischen Handling selbst eingefleischte R 80 G/S-Fahrer, die sich über zu wenig Handlichkeit auch nicht beklagen können. Die BMW verlangt spürbar mehr Körpereinsatz, bei schnellen Schräglagenwechseln muss der Fahrer schon mal richtig "den Lenker packen". Hier kommt der Honda die "muldige" Sitzposition zugute, die das Gefühl des Integriertseins und deshalb Wohlseins fördert. Auf der BMW thront man etwas über dem Geschehen. Die grossen Federwege (BMW vorne 200 mm, hinten 170 mm; Honda vorne 226 mm, hinten 186 mm) prädestinieren beide Motorräder für den Einsatz auf drittklassigen Strassen. Auf solchem Untergrund deklassieren sie sogenannte sportliche Motorräder zu tristen Statuen. Und das nicht zuletzt, weil auch bei der BMW und der Honda die Grundjustierung von Federung und Dämpfung stimmt. Beide liegen sauber auf der Strasse.



Entsprechend sicher lassen sich die Zweizylinder mit Doppelschleifen-Rohrrahmen (Honda Vierkant) in langgezogenen Kurven mit Höchstgeschwindigkeit bewegen. Da wackelt nichts. Ganz unterschiedlich ausgelegt sind die Bremsen der beiden Kontrahenten. Bei der R 80 vermisst der Fahrer vor allem im Strasseneinsatz etwas mehr Verzögerungswirkung an der vorderen gelochten Scheibenbremse. Zusammen mit der hinteren Trommelbremse kommen nur genügende Bremswege zusammen. Die XLV macht es da deutlich besser: die vordere Einzelscheibe (geschlitzt) mit dem Doppelnocken Schwimmsattel packt richtig tüchtig zu, ohne dass die Dosierung darunter leiden würde. Die hintere Trommelbremse unternimmt nur bei viel Fusskraft zuviel des Guten. Die Pirelli Enduro M+S-Reifen (Serie: Bridgestone Trail Wing) bei der Honda sind offensichtlich von einem "Strassenfan" für den Enduroeinsatz "vergewaltigt" worden. Auf der Strasse bei Trockne und Nässe mit herorragerer Haftung versehen, sind sie im Gelände mit ihrer bescheidenen Profilierung bei leicht feuchtem Untergrund völlig überfordert. Die Metzeler-Mischreifen auf der BMW machen es auf der Strasse nicht schlechter und vor allem im Gelände um einiges besser. Einen kleinen Vorteil kann die Honda in nicht allzu schwerem Gelände (in diffizilem Gelände haben beide nichts verloren) noch verbuchen – dank grösserem Federweg und Luftunterstützung schlägt die vordere Gabel nicht so schnell durch. Für beide Konkurrenten gilt: für richtige Geländefahren zu schwer, für leichte Schotterwege geeignet – am besten auf der Strasse.

Wie sind sie ausgestattet?

An der Honda fehlt nichts: komplette Armaturen mit Drehzahlmesser, gutes Scheinwerferlicht, praxisgerechte Hebeleien (Chokeygriff an der linken Schaltereinheit), separate Soziusfussrastenausleger, Kardantrieb, gut erreichbare Luft- und Ölfilter, Steinschutz aus Alu unter dem Motorgehäuse, solider Gepäckträger, grosse Rückspiegel – bis auf ein gutes Werkzeug (die Testmaschine hatte gar keines), einen Mittelständer, einen längeren Sattel (Grossgewachsene sitzen bald einmal mit dem Steissbein auf dem Gepäckträger) und eine Anti-Hopping-Kupplung, die das Hinterrad tatsächlich bei abruptem Herunterschalten am "Stempeln" hindert. Wenn man einmal den Tank abmontieren will (oder muss), wird einem bewusst, warum Honda selbst justierende Ventile verwendet. Bis alle Schrauben gelöst sind, hat der R 80 G/S-Fahrer seinen Tank zweimal auf- und abmontiert und dazu in aller Ruhe festgestellt, wie schön die Elektrik der BMW verlegt ist. Hat der Honda-Fahrer alles entfernt, empfängt ihn ein Wirrwarr von Kabeln auf engstem Raum. Bei der BMW gibt es keinen Drehzahlmesser (braucht sie auch nicht), keinen Gepäckträger serienmässig (leider), keinen Kickstarter (warum nicht?), keinen gut plazierten Blinkerschalter (zu tief angebracht) – aber es gibt einen für den Sozius ausreichend langen und komfortablen Sattel, separate Fussrastenausleger für die geschätzte Sozia, ein komplettes, reichhaltiges, qualitativ gutes Werkzeug, eine Luftpumpe für den "aerodynamischen Notfall", gut zugängliche Zylinderköpfe und Vergaser, einen Kardantrieb (mit etwas stärkeren Lastwechselreaktionen als bei der Honda), einen Seiten- und einen Mittelständer, gutes H4-

Technische Daten

Honda XLV 750

Motor: Luftgekühlter Zweizylinder-Viertakt-V-Motor, Zylinderwinkel 45 Grad. Je eine oberliegende Nockenwelle, drei Ventile pro Zylinder, über je einen Kipphebel mit hydraulischer Ventilspielregulierung betätigt. Hubraum: 749 ccm. Bohrung: 79,5 mm, Hub: 75,5 mm. Verdichtung 8,4 zu 1. Zwei Keihin-Gleichdruckvergaser. Mehrscheibenölbaddkupplung. Klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe. Kardanwelle zum Hinterrad. Kontaktlose Kondensatorzündung. 55 PS bei 6000 U/min. 6,9 mkg bei 5500 U/min.

Fahrwerk: Doppelschleifen-Rohrrahmen (Vierkant), luftunterstützte Telegabel vorne (226 mm Federweg), hinten Pro Link (luftunterstützt) mit nur einem Federbein (186 mm Federweg). Bereifung vorne: 90/90S21, hinten: 130/80S17, auf der Testmaschine: Pirelli Enduro M+S. Vorne Einzelscheibe mit 280 mm Durchmesser und Doppelkolbenschwimmsattel. Hinten Trommelbremse. Radstand: 1480 mm. Sitzhöhe: 860 mm. Trockengewicht: 190 kg. Tankinhalt: 20 Liter (2,5 Liter Res.)
Preis: 8490.–
Importeur: Honda Suisse SA, 1211 Genf

BMW R 80 G/S

Motor: Luftgekühlter 2-Zylinder-Viertakt-Boxermotor in Leichtmetallbauweise, galvanisch beschichtete Aluminium-Zylinder. Hubraum: 798 ccm. Bohrung: 84,8, Hub: 70,6 mm. Verdichtung: 8,2 zu 1. Einzelscheibentrockenkupplung. Klauengeschaltetes Fünfgang-Getriebe. Kardanwelle zum Hinterrad. Kontaktlose, elektronische Zündung. 50 PS bei 6500 U/min. 5,7 mkg bei 5000 U/min.

Fahrwerk: Doppelschleifen-Stahlrohrrahmen mit abschraubbarem Rahmen-Heckteil. Vorne Teleskopgabel mit 200 mm Federweg, hinten Monolever mit einem Federbein und 170 mm Federweg. Bereifung vorne: 3.00–21, hinten: 4.00–18. Reifenmarke (Serie): Metzeler. Vorne Einzelscheibe (gelocht, Edelstahl) mit 260 mm Durchmesser. Hinten Simplex-Vollnaben-Trommelbremse mit 200 mm Durchmesser. Radstand: 1465 mm. Sitzhöhe: 860 mm. Trockengewicht: 173 kg. Tankinhalt: 19,5 Liter (2 Liter Res.)
Preis: 8680.–
Importeur: BMW Schweiz AG, 8157 Dielsdorf

Licht und auch einen praxisgerecht montierten Chokeygriff. Man sieht: bei der BMW ist es vielleicht technisch ein wenig Wenig, dafür beim Gewicht noch weniger; bei der Honda ist vieles sehr aufwendig konstruiert (sie ist zum Teil sehr gut ausgerüstet) und deshalb schwer geraten. Schade, dass man die Ausstattung der beiden nicht ein wenig mischen kann ...

Was kosten sie, was "trinken" sie?

In dem nicht unwichtigen Kriterium Benzinverbrauch hat die Honda die Nase klar vorne: sie benötigte im Durchschnitt auf 100 Kilometer nur 6,4 Liter (auf der Autobahn 7 und Überland um die 6 Liter). Die BMW nimmt im Durchschnitt 7 Liter zu sich. Auf der Autobahn "verschlingt" sie gar 7,7 Liter (Vollgas), Überland hingegen nur etwa 6,3 Liter auf 100 Kilometer. Der Honda-Fahrer kommt mit dem 20-Liter-Tank immer gut und gerne 300 Kilometer weit. Während der BMW-Fahrer alle 260 bis 280 Kilometer eine Zapfsäule aufsuchen sollte, sein Tank fasst "nur" 19,5 Liter.

Wie genau Honda in Sachen Modell- und Preispolitik zielen kann, zeigen die Preise der beiden grossen Enduros deutlich. Die BMW R 80 G/S kostet mit 8680 Franken nur 190 Franken mehr als die 8490 Franken teure Honda XLV 750. Ob man sich für die BMW oder die Honda entscheidet, kann also keine Preisfrage sein. Da beide Motorräder ähnliche Qualitäten (mit ein wenig unterschiedlichen Temperamenten) haben, können nur Kleinigkeiten und Details den Ausschlag zum Kaufentscheid geben.

Kleiner Tip von mir: die BMW macht sich besser an einem griechischen Strand, die Honda passt gut im Sommer-Night-Look vor eine fetzige Disco ...

Claudio Biesele

Linke Seite oben links: reichhaltige Instrumentierung im Honda-Cockpit. Daneben: Wartungsarmer Kardantrieb bei der XLV 750.
unten links: Im BMW-Cockpit fehlt ein Drehzahlmesser – aber beim Fahren vermisst man ihn nicht.
unten rechts: Schnell auswechselbar – der Luftfilter der Honda XLV 750.
Diese Seite unten: sehr kräftig zapackende Einzelscheibenbremse mit Doppelkolbenschwimmsattel bei der Honda.





Stumpenhousi mit Adele Schönenberger Ende September dieses Jahres

Housi war eine Legende, neben dem Stumpen als Erkennungsmerkmal trug er NIE Handschuhe, auch nicht im Winter! nen Titelbild von Nummer 40 als winterfestes Beispiel gerade eben nähergebracht worden.

Und nun ist er tot! Am Mittwoch, 2. November ist er unschuldig auf seinem geliebten Honda-Töffli angefahren worden und schwer verletzt ins Spital gebracht. Zahllose Telefonanrufe haben uns seither erreicht. Die traurige Nachricht übermittelte uns aber zuerst ein Vorstandsmitglied des MC "Albatros" aus Aarau, in welchem Club der frühere Einzelgänger Hans Bossart 1978 Aufnahme fand. Heinz Hunziker sagte uns am Telefon, dass Housi natürlich wie immer mit dem Motorrad unterwegs gewesen wäre, dass er von Olten nach Hause zu seiner schwerkranken Frau fahren wollte und dabei vom Schicksal ereilt wurde. Nach etwa einer Woche Intensivstation war es zu Ende mit dem wohl bekanntesten Schweizer Vertreter jener Motorradfahrer, die weniger durch sportliche Grosstaten von sich reden machen, als durch schier unglaublich viele Kilometer, die sie auf ihren Fahrten zu den grossen Treffen im In- und Ausland zurücklegen. Diese wirklich echten Töffler pflegen eine phantastische Kameradschaft und wir glauben nicht, dass der Stumpenhousi seine letzte Fahrt auf den Friedhof allein machen musste! Da er bereits am letzten Montag in Aarau beerdigt wurde, konnten wir nicht einmal die weitere Töffgemeinde auf den Tod dieses alten Freundes aufmerksam machen.

Stumpenhousi verunglückt

Töfffahrer, die viel herumgekommen sind, haben ihn gekannt. Und unseren Lesern ist der originelle, weitgereiste 73jährige "Stumpenhousi" seit dem schön-

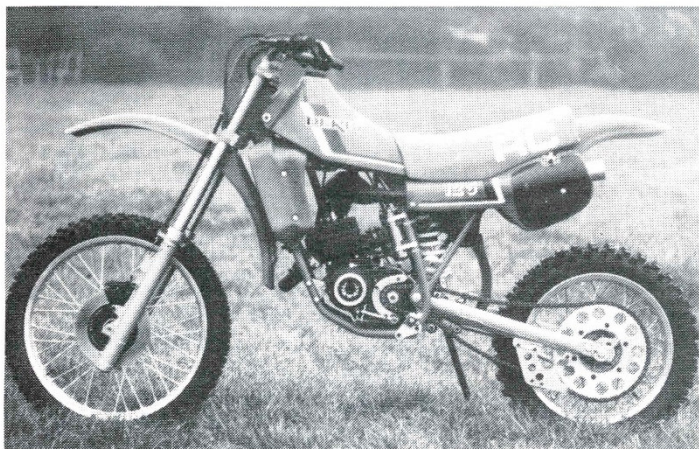
Sorgen macht uns nun vor allem das Wohlergehen von Housi's Frau, die er immer so liebevoll mit "Zimmerlinde" bezeichnete. Liebevoll pflegte er sie, kochte für sie, und nun wird die schwergeprüfte Frau wohl ein Heim aufsuchen müssen. Wir drücken ihr unser aller Anteilnahme aus!

Klaus Fischer und alle Mitarbeiter von Moto Sport Schweiz

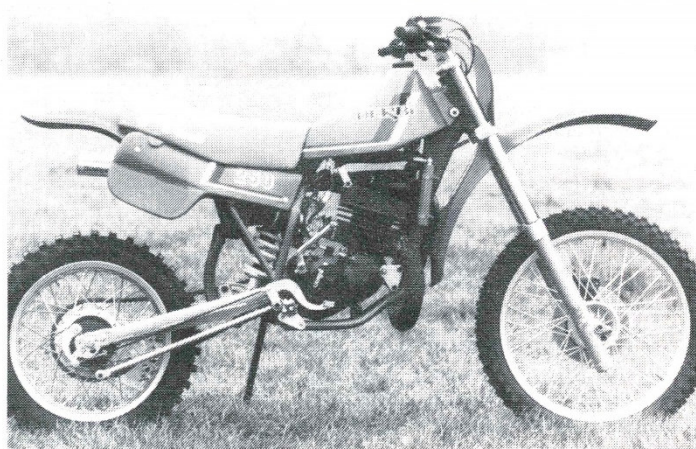
Wie beliebt "Stumpen-Housi" war, zeigt auch der Leserbrief von Adele und Urs Schönenberger, die uns eines der wohl letzten Fotos von Housi schickten:

Am 24. September heirateten wir in der Kapelle Gärtensberg bei Wil (SG). Zu unserer grossen Freude scheuten unsere Töffkollegen, unter anderen auch "Stumpen-Housi", den langen Weg nicht, um uns mit einem eindrucksvollen Spalier und hinterheriger Parade zu überraschen. Beim anschliessenden Saufgelage und "Karetten-Rennen" war Housi mit Initiative dabei. Wir sehen ihn immer noch vor uns, wie er sitzend aus der Karette – mit einer Weidenrute seinen Stosser antreibt. Hans war übrigens der einzige, der ohne Decke im Freien übernachtete. Housi war bei uns und unseren Club-Kameraden vom MC Albatros, Aarau, stets gern gesehen und ein guter Freund, der Geselligkeit liebte. Zur Erinnerung die wahrscheinlich letzte Foto von ihm.

Adele und Urs Schönenberger



Die Derbi 125 RC



Die Derbi 250 RC

Derbi im Kommen

Seit Bultaco in (politischen!) Schwierigkeiten steckt, hat der Importeur Orlando Calonder aus Schaan (FL) etwas kürzer getreten. Nun aber hat er aus Spanien die neuen Cross-Maschinen von Derbi mitgebracht.

Hierzulande kennt man Derbi noch wenig. Dabei ist die Firma bereits seit vielen Jahren im Geschäft und hat auch mit Angel Nieto (!) insgesamt 7 Weltmeistertitel in den Klassen 50 und 125 errungen. Auch vier Schweizermeistertitel wurden auf Derbi gewonnen. In Spanien gibt es aber für Firmen wie Derbi einen sehr interessanten Inlandmarkt (Das Land ist in vielen Belangen praktisch Selbstversorger!), und da ist Derbi nach

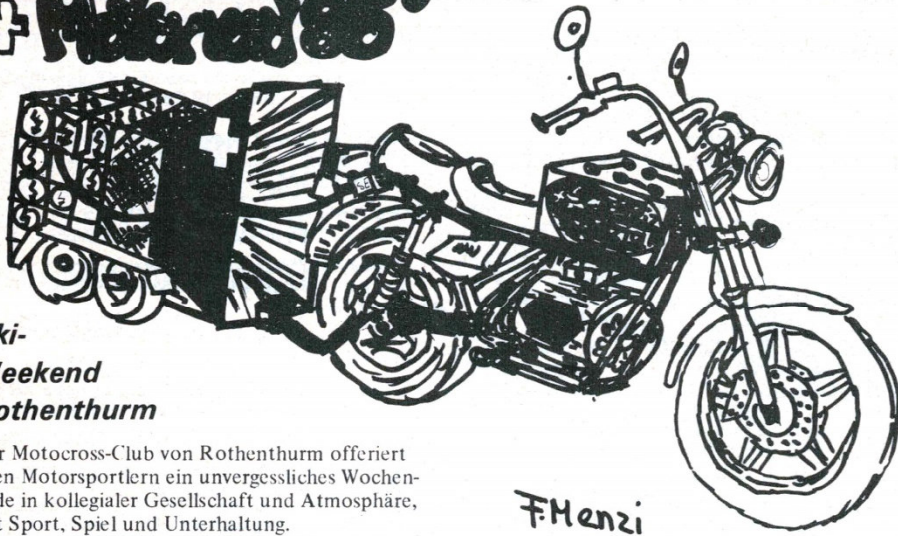
Piaggio an zweiter Stelle auf dem Sektor der kleineren Gebrauchsmotorräder und Roller.

Es gibt drei Derbi Unternehmungen: Derbi-Rabasa (Velofabrik mit 80'000 Stück Jahresproduktion!), dann National-Motor, eine Kleinmotorrad- und Mofa-, sowie Roller-Fabrik mit einer 70'000 Stück Jahresproduktion. Und daneben noch die Europa-Motor SA, die jährlich etwa 2000 Stück Sport- und Wettbewerbsmaschinen,

sowie Strassenmotorräder herstellt. Der alte (84 Jahre!) Dr. Rabasa, Boss des Derbi-Imperiums, hat Konsequenzen aus den Erfahrungen gezogen, die verschiedene spanische Betriebe mit ihren Betriebsübernahmen durch Arbeiterkommissionen machen mussten. (Ossa wurde so ruiniert, Sanglas geriet in den Sog von Yamaha, Bultaco und Ducati-Mototrans stehen vor dem Zusammenbruch.)

Im Gegenteil dazu wirtschaftet Derbi noch immer und immer erfolgreicher auf privatwirtschaftlicher Basis, geführt mit strenger Hand durch den Rabasa Familienclan! So hat man den Bürgerkrieg, die Franco-Diktatur und den Weltkrieg überstanden. Man beteiligt sich heute nicht mehr an Weltmeisterschaftsrennen, da man mit japanischen Budgets sowieso nicht Schritt halten könnte. Aber auf nationaler Ebene hat der einzige Derbi Vertragsfahrer Toni Elias schon einige Male die 125er Cross Meisterschaft gewonnen.

+ Motorrad '86



Ski-Weekend Rothenthurm

Der Motocross-Club von Rothenthurm offeriert allen Motorsportlern ein unvergessliches Wochenende in kollegialer Gesellschaft und Atmosphäre, mit Sport, Spiel und Unterhaltung. Offeriert werden: Riesenslalom und Langlauf Einsatz je 12.- (für jeden Teilnehmer eine Medaille), Nachtessen 10.-, Abendunterhaltung 5.- Wer sich für weitere Auskünfte und ein entsprechendes Anmeldeformular interessiert, soll sich an das Sekretariat Moto-Cross Rothenthurm, 6418 Rothenthurm, Tel. 043/45 13 91 melden. Das Weekend soll (so der Schnee will . . .) am 17. und 18. Dezember 1983 steigen!

Töff-Ausstellung Niederbipp

Am 9., 10. und 11. Dezember wird im Hotel Löwen in Niederbipp die 2. Motorradausstellung des Ortes gezeigt. Anwesend ist jede Menge Prominenz: Rolf Biland, Kurt Waltisperg, Zurbrugg-Zurbrugg, Andy Hofmann, Bruno Lüscher, Hans Müller und Grogg-Hüsser geben sich ein Stell-Dich-Ein. Autogrammstunden sind am Samstag und Sonntag von 14 bis 16 Uhr. Die Show ist geöffnet von 19 bis 22 Uhr am Freitag und von 10 - 22 Uhr am Samstag und am Sonntag. Für Unterhaltung ist mit diversen 84er Strassen-, Gelände-, Langstrecken- und Spezialmotorrädern und schönen Veteranen gesorgt. Für Film-Freaks werden nonstop Rennfilme vorgeführt (unter anderem der "Spezial-Film": Festival der Königs-Klasse 1983). Der Reingewinn soll dem Schweizerischen Motorradrennsport zugute kommen. Wer sich für diesen Anlass interessiert, soll sich unter Tel. 065/73 10 69 melden, Bruno Grossbacher wird ihm alles Wissenswerte weitervermitteln.

Motorrad '86

Liebes Moto Sport Schweiz! Damit wir in der Schweiz weiterhin Töfffahren dürfen, wurde dieses Modell geschaffen. Der 1230 kg schwere Anhänger ist besonders für die Schweiz zukunftsweisend, neben dem Batterienblock haben wir einen Super-Hochleistungs-Spezial-Filter mit Trichter für die Absaugung und Eliminierung von Brems Scheibenquietschen, Kardanpfeifen, Pneugeräuschen, aber auch Gespräche von Fahrer und Mitfahrer sowie das manchmal vorkommende Biogas (Fürze) werden total vernichtet. Die berechnete Lärmimmission beträgt 0,01 Dezibel, das vergleichsweise Husten eines Flohes erzeugt immerhin 4,8 Dezibel. Der Gleichstrom leistet 3 PS, die Höchstgeschwindigkeit 58,3 km/h, max. Reichweite auf Passstrassen 60 km, max. Reichweite auf Autobahn 105 km, der Bremsweg von 50 auf 0 km/h = 200 m. Voraussichtliche Kosten bei Einzelfertigung günstige 50'000 Franken. (Alle Angaben frei nach "Töffler Köbis Sepp" und natürlich ohne Gewähr, sowieso unverbindlich)

Das schreibt uns Fridl Menzi aus Bilten (beigelegt die abgedruckte Zeichnung) über das Thema "Umweltschutzanhänger". Merci beaucoup, vielleicht kommen die ersten Bestellungen postwendend?

Zustimmung

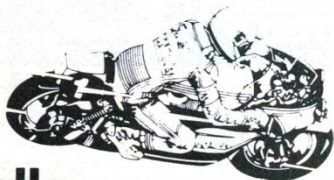
Betrifft Leserbrief von Herrn Werner Vogel (FMS erpresst):

Ich gehe mit dem Leserbrief von Herrn W. Vogel völlig einig, dass in der Schweiz auch (wie in anderen Ländern) drei Inter-Klassen bei den Cross-Fahrern gebildet werden sollten. Oder wenigstens eine 250 ccm Interklasse sollte es ab 1985 unbedingt geben. Damit die jungen Fahrer aus der 125er-Klasse nicht in der Halbliter-Kategorie verheizt werden. International würde dieser Modus sicher etwas bringen. Im übrigen möchte ich Robert Grogg zu seiner Meinung über die Inter-Fahrer im Heft vom 1. November '83 nur gratulieren, er hatte damit den Nagel auf den Kopf getroffen.

E. Straub, Horgen

3 EUROPÄER UNTER 1 DACH Rossi Motos

Wibichstr. 25; Ecke Bucheggstr. 8037 Zürich, Tel. 01 36332 13



Hallo Töff-Freunde!

Repariere sämtliche Lederkombis und ersetze Reissverschlüsse zu günstigen Preisen.

Maria Imgrüt, Vorstadt 203, 5614 Sarnenstorf, Telefon 057 27 29 07

Achtung Enduro-Fahrer

Jetzt lieferbar:

25-Liter-Stahltank für alle Enduro-Modelle ab 250 ccm. Preis Fr. 295.- inkl. Halter.

ZIEGLER-MOTOS, 8353 ELGG Tel. 052 47 19 95

DUCATI - SERVICE



Härdlistrasse 14, Spreitenbach

Ihre **DUCATI** vom Kenner + Spezialisten. Erkundigen Sie sich über Preise und Spezial-Umbausätze.

ATK-System- + **DELORIO** - VERTRETUNG

DUCATI R. FRICK SPREITENBACH

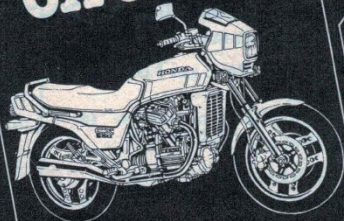
TEL. 056 - 71 42 82



HONDA Nr. 1 IN DER WELT

Mehr als 57 Supermodelle von
50 bis 1100 cm³.
Eine phantastische Auswahl!

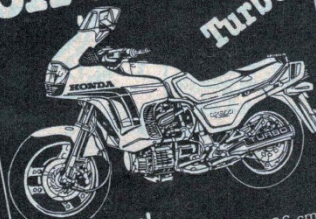
CX 650 E



Ein Super-Talent

2-Zylinder-V-80°, 4-Takt, 674 cm³ 52 PS bei
7000/Min!, 5 Gänge, Elektrischer Anlasser,
Gelenkwelle, 3-Scheibenbremsen, Pro-Link
Federung, Comstar-Räder, Tank 19 l.
Ca. 175 km/Std.

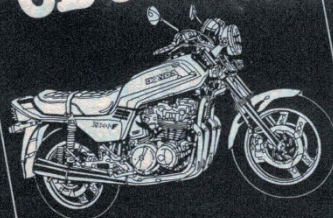
CX 500 TC Turbo



Turbo Power!

Turbo, 2-Zylinder-V-80°, 4-Takt, 496 cm³
82 PS bei 8000/Min!, 5 Gänge, Elektrischer
Anlasser, Gelenkwelle, 3-Scheibenbremsen,
Spezial-Turbo-Verkleidung, Pro-Link
Federung, Comstar-Räder, Tank 20 l.
239 kg, Ca. 200 km/Std.

CB 900 F



Sportlicher Fahrgeuss!

4-Zylinder, 4-Takt, 901 cm³ 95 PS bei
9000/Min!, 5 Gänge, Elektrischer Anlasser,
3-Scheibenbremsen, Comstar-Räder, Tank
20 l. 242 kg, Ca. 215 km/Std.

CB 750 C



Superspass für zwei!

Chopper, 4-Zylinder, 4-Takt, 748 cm³ 77 PS
bei 9000/Min!, 5 Gänge, Elektrischer
Anlasser, Doppelscheiben- und Trommel-
bremsen, Comstar-Räder, Tank 16 l. 234 kg,
Ca. 195 km/Std.

**DIE HONDA-WELT 1983:
EINE SUPER-KOLLEKTION VON MEHR
ALS 57 MODELLEN!**

HONDA

Honda (Suisse) SA 16, chemin de la Voie-Creuse, 1211 Genève 20

6207 Nottwil
B. Huber
Exklusivvertretung
045 54 15 88

6300 Zug
Kurt Weber
Baarerstr. 109
042 31 24 38

6340 Baar
K. Jufer
Deinikerstr. 12a
042 31 15 02

6438 Ibach/Schwyz
Moto Shop Bamert
Gerbihofstrasse
043 21 49 79

7000 Chur
P. Wittmann
Kasernenstr. 77
081 22 28 93

8001 Zürich
Taiana Otto
Seilergraben 5
01 251 48 84

8004 Zürich
Lucchinetti Giuseppe
Stauffacherstr. 159
01 241 71 87

8004 Zürich
Holliger
Schöneggstr. 12
01 242 68 65/66

8005 Zürich
Pozzi Josef
Fabrikstr. 26
01 42 04 60

8008 Zürich
Elsener
Seefeldstr. 24-28
01 47 51 51

8057 Zürich
W. Kleiner
Winterthurerstr. 307
01 311 80 59

8152 Glattbrugg
B. Greutert
Glattwiesenstr. 24
01 810 75 15

8200 Schaffhausen
Harzenmoser AG
Bachstr. 15
053 5 65 37

8280 Kreuzlingen
Lang/Landolf
Unterseestr. 7
072 72 20 97

8408 Winterthur
R. Schlatter
Wässerviesenstr. 95
052 25 78 58

8494 Bauma
G. Keller
Tössstalstr. 224
052 46 12 18

8500 Frauenfeld
2-Rad-Läderach
Zürcherstr. 305
054 7 42 42

8604 Volketswil
Schuler Eugen
Zentralstr. 26
01 945 41 14

8617 Mönchaltorf
Müller + Jussel AG
Zweirad-Sport
Seestr. 1
01 948 10 22

9470 Buchs
Stricker Motos
Honda-Center
Bahnhofstrasse 1
085 6 10 80

8706 Meilen
Hofer Ernst
Bergstr. 20
01 923 02 87

8712 Stäfa
Baumann-Rad
Seestr. 5
01 926 36 73

8800 Thalwil
Vock Alfred
Motorr.-vermietung
01 720 07 90/720 34 84

8862 Schübelbach
J. Eichmann
Gutenbrunnen 48
055 64 36 35

8867 Niederurnen
Lüscher Motos
Hauptstrasse
058 21 27 06

8914 Aeugsterthal
Bruno Stüger
Motorräder
01 761 78 86

9325 Roggwil
Detlev Schenk
St.-Galler-Str. 29
071 48 15 20

9244 Niederuzwil
Keller Christian
Bahnhofstr. 147
073 51 28 05

9245 Oberbüren
J. Gassner
Buchental
073 51 19 37

9450 Altstätten
T. Inauen
Obergasse 7
071 75 48 82

9490 Vaduz
Melliger Hans AG
Kirchstr. 10
075 2 16 06

610-227177

HERRN
TOBLER URS

KURVENSTRASSE 8
8600 DÜBENDORF

AZ 3084 Wabern
MOTO SPORT
Eilige
Zeitung