

Super-Test der

1. Teil

Nonstopfahrt
und Verbrauchstest

2. Teil

Berg- und
Bremsprüfung

3. Teil

Technische Prüfung
durch die DEKRA



„Warum testen Sie nur teure Autos? Warum bringen Sie keinen Moped-Test?“ So oder ähnlich steht es in vielen Leserschriften. Hier ist nun der erste Super-Test der Kleinkrafträder natürlich mit gekauften Maschinen. An den Start gingen sechs Konkurrenten. Motorradfahrer nahmen sie am Nürburgring und auf der Schwaibach-Bergrennstrecke in eine harte Dauerprüfung. Bei Tag- und Nachtfahrten sollte sich dann in einem 'Sechstagerennen' erweisen, ob die Kleinkrafträder halten, was die Prospekte ihrer Hersteller versprechen.

50 ccm - Stars

Von Hans-Günther Wolf, unter Mitarbeit
von Rainer Bratenstein, Horst Hamel,
Siegfried Ohnewald und Siegfried Kurre.

Die Kandidaten:

DKW-Hummel 166
Hercules K 50
Honda C 110
Kreidler Florett Super
NSU Quick 50
Zündapp KS 50 Super



Sechs Kleinkrafträder zeigen, was sie in sich haben:

Tief über den Lenker gebeugt, jagen sie heran: hobby-Tester auf schnellen Kleinkrafträdern. Runde um Runde sausen sie über den Nürburgring, der anerkannt besten Prüfstrecke der Welt. Mit Schußfahrt und Vollgas soll es zum Wehrseifen hinabgehen. Da! Ein Fahrer wird am Kallenhard aus der Kurve getragen. Geistesgegenwärtig fängt er seine Maschine wieder auf dem unbefestigten Randstreifen. Das ging noch einmal gut.

Wehrseifen und Kallenhard sind nur zwei der berühmt-berüchtigten Abschnitte des Nürburgrings. Mit seinen 174 Kurven wurde er zum Mekka aller Autofahrer. Er zählt zu den abwechslungsreichsten aber auch schwersten Rennstrecken. Beim Start zu unserem Super-Test bekamen wir mehrfach zu hören: „Ihr seid verrückt! Bei diesem Sauwetter, wenn man keinen Hund vor die Tür jagt, mit Motorrädern zum Nürburgring! Das ist Selbstmord . . .“ Aber was soll's? Keine andere Bahn der Welt vereinigt so wie der Nürburgring alle Merkmale einer Rennpiste mit den Vorzügen einer Versuchsstrecke.

Doch wer soll mitmachen? Natürlich die Stars, die bekanntesten und am meisten gekauften 50-ccm-Maschinen. Hier sind sie, alphabetisch aufgeführt: *DKW-Hummel 166*, *Hercules K 50*, *Kreidler Florett Super*, *NSU-Quick 50*, *Zündapp KS 50 Super*. Zu diesen deutschen Fabrikaten nehmen wir die japanische *Honda C 110*. Sie ist die bekannteste ausländische Maschine. Als Viertakter im Verein mit fünf deutschen Zweitakttern ist sie uns gerade recht.

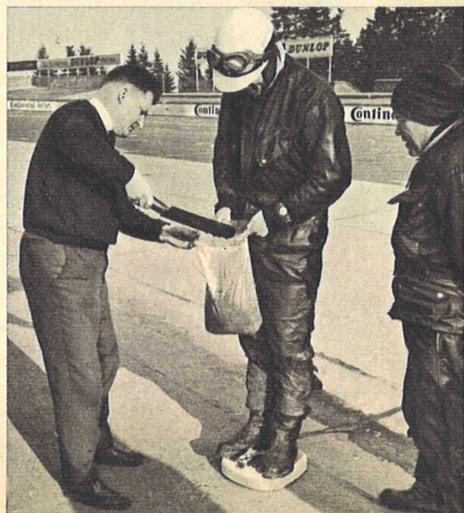
Keine 'zersägte Jungfrau'

Im Fachjargon ist eine 'zersägte Jungfrau' eine Maschine, die während des Wettbewerbs vom Hersteller wieder zurechtgetrimmt wird, um gut abzuschneiden. Bei ihr wird gemogelt, denn der Kampf um den Kunden hat auch auf dem

Gebiet der Kleinkrafträder messerscharfe Formen angenommen. Wir lassen uns auf nichts ein: weder auf vorbereitete, liebevoll 'gestreichelte' Testmaschinen, noch gar auf 'zersägte Jungfrauen'. Deshalb besorgen wir uns die 'Prüflinge' auf die einfachste und zugleich unverfänglichste Weise: Wir kaufen die Maschinen im Laden — genau so wie Herr Meier, Herr Müller oder Herr Schulze.

Häufig trifft man immer noch die Meinung an, ein Motorrad mit einem Hubraum von 50 ccm sei ein Moped. Das ist falsch! Das Kleinkraftrad mit 50 ccm — ohne Pedale, aber mit Fußrasten und Kickstarter — ist heute die große Masche. Es muß ein polizeiliches Kennzeichen tragen und läuft viel schneller als 40 km/h — die Geschwindigkeit, bei der die Zulassungsgrenze für Mopeds liegt. Darum ist ein Führerschein der Klasse 4 erforderlich. Vorbei sind die Zeiten, da die Hersteller 'hochgekitzelte' Mopedmotoren in Kleinkrafträder einbauen konnten. Neuentwickelte Schnellläufer beherrschen heute das

DAS FEHLENDE GEWICHT ersetzt ein Sandsack. Nur so konnten für jedes Fahrzeug gleiche Bedingungen geschaffen werden. Sie sind eine Voraussetzung für einwandfreie Ergebnisse.





PAUSENLOS, RUNDE UM RUNDE zogen die Fahrer mit den sechs Maschinen ihre Bahn über den Ring. Nur zu Beginn des Dauertests lagen sie so eng beisammen wie hier im 'Schwalbenschwanz'.

Feld. Sie haben hochtourige Motoren. Unsere Sorgfalt gilt daher zunächst der vom Herstellerwerk geforderten Einfahrzeit.

Wie aber können wir herausfinden, was unsere sechs Zweiradflitzer leisten, was sie aushalten? Wer will, kann auf dem Nürburgring schon in der ersten Runde jedes Motorrad (und jedes Auto) kleinkriegen. Wir aber wollen die Maschinen nicht schrottreif fahren, sondern durch einen objektiven, umfassenden Gebrauchstest Werte und Leistungen ermitteln. Darum müssen die 'Prüflinge' schon im ersten Teil durch eine Vielzahl von 'Examina' gehen:

- ① **Nonstopfahrt**
- ② **Nachtfahrten**
- ③ **Verbrauchsprüfung**
- ④ **Beschleunigung**
- ⑤ **Höchstgeschwindigkeit**

Dabei werden sich schon die ersten Plus- und Minuspunkte ergeben. Unsere Tabellen mit Meßwerten ermöglichen einen gerechten Vergleich.

Start zum 'Sechstagerennen'

Nach der Inspektion schwingen wir uns in die Sättel und brausen los: zehn Stunden über Autobahn und Bundesstraßen. Dann sind wir am ersten Ziel, dem Nürburgring!

Über die Prüfung während des 'Sechstagerennens' berichtet unser Protokoll:

① Dauertest mit Zwischenspurts

Die Sonne scheint, aber es ist kalt. Schon in aller Frühe beginnt die Arbeit. Gottlob haben wir eine ganze Batterie Werkzeuge dabei, dazu Ersatzteile, Reifen, Meßgeräte, eine Waage und Sandsäcke zum Austrimmen der Fahrergewichte. Grundsatz: Gleiche Bedingungen für jede Maschine! Das Ventilspiel der Honda wird auf reichlich 0,05 mm nachgestellt. Tanken und Start zur 'Kennlernrunde', wie bei internationalen Sonderprüfungen.

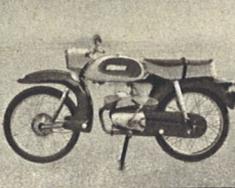
Nasse Stellen vom vorangegangenen Regen sind auf dem Ring. Vorsicht in den Kurven! Unser Senior Hans-Günther Wolf will eine Anweisung geben. Dabei kommt ihm ein anderer Fahrer zu nahe. 'H. G.' reißt geistesgegenwärtig den Lenker herum, sitzt nach einem Purzelbaum im Graben. Aber glücklicherweise ist nichts dabei passiert: „Das mußte ich früher beruflich machen, Sturzproben mit Motorrädern, als ich noch Versuchsfahrer war.“

Dieses mahnende Beispiel läßt uns den Gasdrehgriff sofort einen 'Zahn' zurücknehmen, und für die folgenden Meßrunden schnallen wir sofort den Römer-Sturzhelm fester. Start zum Dauertest. Runde um Runde. Jedes Mal 22,81 Kilometer. Jedes Mal 174 Kurven. Jedes Mal Steigungen bis 16,9 Prozent und Gefälle bis 12,3 Prozent. Die Steilstrecke mit 27 Prozent heben wir uns für später auf. Am Kesselchen und an der Hohen Acht scheint es schon, als müßten wir die Honda und die NSU hinauftragen. Sie hätten nach den bisher absolvierten Einfahrkilometern aber durch-

Unsere Kandidaten stellen sich vor



Daten			DKW-Hummel 166	Hercules K 50
Motor			Einzyylinder-2-Takt, gebl.-gekühlt	Einzyylinder-2-Takt, luftgekühlt
Bohrung/Hub mm			40 x 39,5	38 x 44
Zylinderinhalt ccm			49,6	49
Leistung PS-U/min			4,6/6850	4,5/6300
Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenn-drehzahl (m/sec)			9,03	9,25
Verdichtung			9,5:1	9:1
Vergaser			Bing 17 mm \emptyset	Bing 17 mm \emptyset
Kupplung			Mehrscheiben-Ölbad	Mehrscheiben-Ölbad
Getriebe			Ziehkeil 5-Gang	Ziehkeil 5-Gang
Getriebe-Übersetzungen			1. Gang 3,083 2. Gang 2,062 3. Gang 1,450 4. Gang 1,30 5. Gang 0,96	1. Gang 4,6 2. Gang 2,73 3. Gang 1,95 4. Gang 1,5 5. Gang 1,24
Hinterrad			Kraftübertragung zum Hinterrad durch Kette	
Elektrische Anlage			Schwunglicht-Magnet-zünder 6 Volt, 29 Watt	Schwunglicht-Magnetzündung 6 Volt, 29 Watt, Zündkerze
Fahrgestell			Preßstahlrahmen, vorne Telegabel, hinten Schwinge hydr. ged.	Zentralrohrrahmen, vorne Langschwinge, hydr. ged. Federbeine. Hinterradfederung: Schwinge mit hydr. ged. Federbeinen
Räder und Bereifung			21 x 2,75	21 x 2,75
Bremsen			Leichtmetall-Vollnabenbremsen	Vollnabenbremsen, Stahlblech
Kraftstofftank: Liter			10,5 (2 Res.)	13 (2 Res.)
Maße				
	Radstand	cm	117,5	115
	Gesamtlänge	cm	185	180
	Gesamtbreite	cm	66	54
	Gesamthöhe	cm	96	90
	Sitzhöhe bel.	cm	75	69
Gewicht kg			85	80 (Tank voll)
Zulässiges Gesamtgewicht kg			240	235
Preis DM/ö.S./sfr.			1170.—/ca. 7000.—/1390.—	1175.—/**/1430.—

			
Honda C 110	Kreidler Florett Super	NSU Quick 50	Zündapp KS 50 S
Einzyylinder-4-Takt, hängende Ventile, luftgekühlt	Einzyylinder-2-Takt, gebl.-gekühlt	Einzyylinder-2-Takt, luftgekühlt	Einzyylinder-2-Takt, gebl.-gekühlt
40×39	40×39,5	40×39,5	39×41,8
49	49	49	50
4,23/9500	4,2/6500—7000	4,3/7000	4,2/7200
12,4	8,9	9,23	10,05
9,5:1	8,5:1	9:1	8,5:1
Keihin PW 16 F A 1	Bing 16 mm Ø	Bing 16 mm Ø	Bing 17 mm Ø
Einscheiben-Ölbad	Mehrscheiben-Ölbad	Mehrscheiben trocken	Mehrscheiben-Ölbad
Ziehkeil 4-Gang	Klauen 4-Gang	Klauen 4-Gang	Ziehkeil 4-Gang
1. Gang 2,540 2. Gang 1,474 3. Gang 1,090 4. Gang 0,880	1. Gang 4,00 2. Gang 2,16 3. Gang 1,5 4. Gang 1,18	1. Gang 3,375 2. Gang 2,025 3. Gang 1,406 4. Gang 1,0	1. Gang 3,636 2. Gang 2,058 3. Gang 1,363 4. Gang 1,080
Kraftübertragung zum Hinterrad durch Kette			
Schwunglicht-Magnetzündung 6 Volt, 30 Watt	Schwunglicht-Magnetzünder 6 Volt, 29 Watt	Schwunglicht-Magnetzündung 6 Volt, 29 Watt	Schwunglicht-Magnetzünder 6 Volt, 34 Watt
Preßstahlrahmen, vorne Kurzschwinge, hinten Schwinge mit hydr. ged. Federbeinen	Preßstahlrahmen, hinten Schwinge mit hydr. ged. Federbeinen, vorn Langschwinge mit hydr. ged. Federbeinen	Rohrrahmen, vorn und hinten je 1 Langschwinge und je 2 hydr. ged. Federbeine	Komb. Stahlrohr/Leichtmetall-Druckguß-Rahmen. Vorne Telegabel, hinten Schwinge hydr. ged.
17×2,25	21×2,75	23×2,5	21×2,75
Leichtmetall-Vollnabenbremsen	Leichtmetall-Vollnabenbremsen	Leichtmetall-Vollnabenbremsen	Leichtmetall-Vollnabenbremsen
6 (1,2 Res.)	9,2 (ca. 1,8 Res.)	11,8 (3 Res.)	12,5 (1,8 Res.)
115 179,5 56,5 90,5 68	120 186,5 65 123 74	122 186 60 93 73	123 188 57 95,5 77
66	74	80	77
220	245	230	235
1045.—/7850.—/1290.—	1148.—/10800.—/1470.—	1095.—/**/1250.—	1178.—/**/1395.—



INGEHEND BESPROCHEN wurde der Ablauf vor jeder Prüfung. Genaue Instruktionen waren zur Einhaltung des Zeitplans nötig.

aus 'freier' sein müssen — wie es fachlich heißt ... Fahrerwechsel nach sechs Runden. Ausgerechnet unser 'Benjamin' Siegfried Ohnewald ist bis jetzt die beste Rundenzeit gefahren: unter 22 Minuten. Danach: sechs Runden und wieder Fahrerwechsel. So ging es fort. Schon am ersten Tag fährt übrigens hobby-Tester Rainer Bratenstein — württembergischer Gaumeister — schneller mit der Hercules als im Vorjahr der Werksfahrer Lehner.

Tanken nach zweimaligem Fahrerwechsel. Die Wachmänner am Nürburgring, die den Tankdienst versehen, sind davon nicht erbaut: 2 Liter, 5 Liter, $\frac{3}{4}$ Liter ... Das lohnt nicht. Verständlich! Na, eine gute Zigarre für die Mühe wirkt Wunder.

Die ersten Mängel treten auf: 'gelängte' Ketten. Die NSU hat Kurzschluß im Lichtschalter. Schrauben im Scheinwerfer haben sich gelöst. Die Zündapp will nicht mehr anspringen. Sie ist 'ver-soffen', aber durch unsere Schuld, und muß angeschoben werden.

Wenig später kommt die Nachricht eines Testfahrers: „Die Kreidler will nicht mehr.“ Anhalten, warten, nach einer Weile erneut antreten! Beim Gasgeben kommt der Motor einfach nicht richtig. Also hin zur Boxe, Vergaser raus! Die Diagnose lautet: Kleine Störung, Hauptdüse verstopft — das ist alles. Jetzt marschiert die Kreidler wieder.

Bei der DKW ist durch Vibrieren des Lenkers der Rückspiegel abgesichert und zerbrochen. Das Ding ist sowieso Unsinn, zumal, wenn es vibriert. Wer schaut schon rein? Der TÜV. Will ein Motorradfahrer wissen, was hinter ihm los ist, muß er sich umdrehen. Die DKW wird abgestellt. Der Tester schüttelt seine Hände: „Beim hochtourigen

Fahren bibbert der Lenker wie verrückt. Ich mache jetzt eine Pause. Habt ihr was dagegen?“

2 Einsame Lichter auf dunklen Straßen

Die Nacht bricht herein. Das 'Rennen' läuft weiter. Die Honda hat — vorerst noch — das beste Licht, denn sie besitzt die beste 'Elektrik'. Fast wie ein Auto! Ob die deutschen Hersteller glauben, ihre Maschinen würden nur bei Sonnenschein gefahren? Die Motoren unserer Testkandidaten stehen nicht still. Immer

wieder hört man sie auf der Zielgeraden heranhulen. Ein weißer Lichtpunkt taucht auf, wird größer. Husch — und vorbei. Wenig später brummen die Motorräder wie zornige Hornissen auf der Gegengeraden erneut heran. Ihre roten Rücklichter verschwinden dann für gut 20 Minuten in der Abwärtskurve zum Hatzenbach. So geht es weiter: sechs Runden ... Ablösung ... sechs Runden ... Ablösung ... sechs Runden ... Ablösung. Wichtige Erkenntnis: Die deutschen Maschinen sind 'schneller' als ihr Licht.

Hier unsere ersten Eindrücke: Die Honda hat nicht nur ein sportliches Aussehen, sie läßt sich auch sportlich und leicht durch die Kurven bringen. Sie besitzt ein Zündschloß wie ein Auto. Die DKW hat einen geschmeidigen Motor, keine 'Halbstarkenaufmachung'. Den besten 'Knie-schluß' (fester Sitz beim Kurvenfahren) weist die Hercules auf. Sie hat auch bei weitem die besten Bremsen. Die Kreidler ist startfreudig; ihre Kupplung arbeitet weich. Die NSU hat einen zu eckigen Tank, aber sonst ist sie recht handlich. Leider ist ihre Sitzbank zu hart. Der Fahrer einer Zündapp wird dank der guten Anordnung der Schutzbleche während der Fahrt weniger schmutzig als auf den anderen Maschinen.

3 Bis zum letzten Tropfen

Wie ist der Verbrauch? Kilometer, Liter: Zahlen, Zahlen, Zahlen. Wir greifen zum Rechenschieber: Bei einem Liter Kraftstoff muß jede Maschine mehr als eine, aber weniger als zwei Runden schaffen. Das gibt ein Spielchen. Also: Tanks leerlaufen lassen! Für jede Maschine haargenau einen Liter 'Schnaps' — bis zum Eichstrich am Meßbecher. Reservehahn auf! Anweisung an

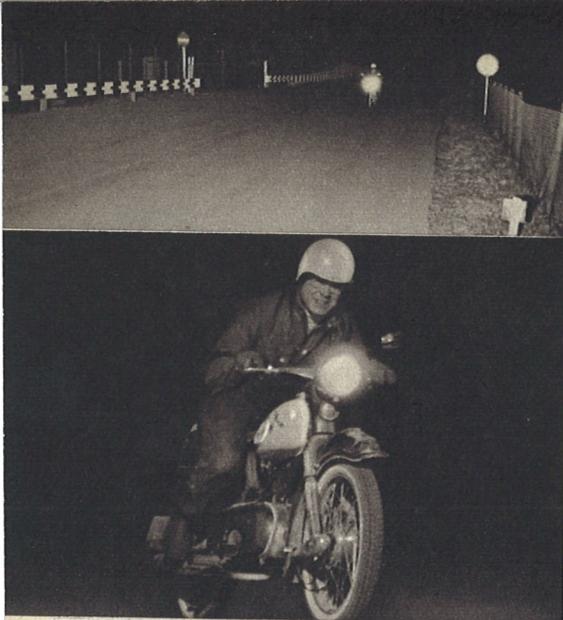
alle Fahrer: laßt die Maschinen einfach laufen, zügig, aber kein Rennen, Auskuppeln verboten!

Dann der Start. Die erste Runde schaffen alle. In der zweiten wird es sich zeigen: Die NSU-Quick macht den Anfang. Ihr geht am Adenauer Forst der Saft aus — etwa bei Kilometer 7. Unser Senior H. G. Wolf auf der Zündapp feixt. Hat aber zu früh gelacht: nur 100 Meter weiter macht auch seine Zündapp 'blupp . . . blupp . . . blupp' — und steht. Also auch rechts ran! Der Ring muß frei bleiben. Schon kommt die Nachhut mit den 'Schnapskanistern', um den Verhungerten wieder neuen Lebensgeist einzuhauchen.

Honda, Kreidler, DKW und Hercules sind inzwischen über alle Ring-Berge. Wo werden die Konkurrenten steckenbleiben? — Am Bergwerk, Kilometer 11,2, hockt der nächste Fahrer an der Grabenböschung, neben ihm die Hercules. Bei Kilometer 12,3, hinter dem Kesselchen, gibt die DKW-Hummel ihren Geist auf. Hinter dem Brunnchen, Kilometer 16,4, bleibt die Kreidler-

TÜCKISCH zeigte sich gelegentlich die **Fahrbahn des Rings (1)**. Kleine Reparaturen waren in kürzester Zeit zu erledigen (2). — Schon nach wenigen Runden konnten unsere Fahrer die **Nürburgstrecke** recht gut. Die scharfe Kurve am **'Wehrseifen'** (3) machte besonders viel Spaß.





DIE NACHT war auch zum Fahren da. Dabei zeigte sich: manche Maschine hat in punkto Beleuchtung ganz erhebliche 'Schattenseiten'.

Florett stehen. Als letzte in dieser Konkurrenz stellt die Japanerin vor dem Schwalbenschwanz am Kilometer 18,2 ihren Viertaktbetrieb ein. Sie hat nach dieser Wertung den geringsten Verbrauch.

Natürlich: Ein in letzter Benzinnot schwebender Fahrer ist besser dran, wenn ihm der Saft nicht schon an einer Steigung, sondern erst oben

Wieviel 'fressen' sie?

bei scharfer Fahrweise und einem Schnitt von 60 km/h, bezogen auf sechs Ring-Runden (= 136,86 km). +4 Grad Luft-Temperatur, schwach windig.

DKW Hummel 166	3,9	l/136,86 km = 2,82 l/100 km
Hercules K 50	4,03	l/136,86 km = 2,92 l/100 km
Honda C 110	3,34	l/136,86 km = 2,41 l/100 km
Kreidler Florett	3,5	l/136,86 km = 2,53 l/100 km
NSU Quick 50	4,6	l/136,86 km = 3,33 l/100 km
Zündapp KS 50 S	4,6	l/136,86 km = 3,33 l/100 km

auf dem Berg ausgeht. Er kann dann ohne Kraft noch bergab fahren. Trotzdem sind die Ergebnisse unseres Experiments recht bemerkenswert. Tatsächlich decken sich die ermittelten Werte mit dem Schnittverbrauch für die gesamte Fahrstrecke.

Anschließend folgt eine gemeinsame 'Kaffee-Runde' — nicht schneller als 50 km/h! Große Überraschung: Die Honda — sonst 2,41 Liter auf 100 km — braucht im Bummeltempo 2,85 Liter. Die Differenz ist offenbar auf die fortwährende Berg- und Talfahrt zurückzuführen. Bei schwung-

Der Nürburgring als Prüfstrecke der 'Kleinen'



voller Fahrweise können Steigungen mit Schwung angegangen werden.

Gewiß spielt es keine große Rolle, ob ein Motorrad auf 100 km einen halben Liter mehr verbraucht oder weniger. Für den Vergleich mit der Literleistung aber ist diese Menge interessant.

Die Tachometereichung bringt neue Probleme: Unterschied zwischen Tacho und Geschwindigkeit! Haben die schnellsten Maschinen die schlechtesten Instrumente? Eine Messung ist daher nur mit der Stoppuhr möglich. Unsere Hilfsmittel: Maßband,



Beim Verbrauchstest mit 1 Liter Kraftstoff schafften alle Kandidaten eine ganze Runde. Dann ging's ans 'Sterben'. Wo sie dann liegen blieben, zeigen die Kreisnummern: (1) NSU, (2) Zündapp, (3) Hercules, (4) DKW, (5) Kreidler, (6) Honda. Bei A fanden die Spezialprüfungen (Beschleunigung, Tachoeichung und Geschwindigkeitsmessung) statt; auf B, der abgesperrten Teilstrecke, wurden die 'Kletterübungen' absolviert.

Wie wenig brauchen sie?

bei ziviler Fahrweise (die Durchschnittsgeschwindigkeiten lagen 30 Prozent unter dem Mittel der scharfen Fahrweise).

DKW Hummel 166	2,5 l/100 km
Hercules K 50	2,63 l/100 km
Honda C 110	2,85 l/100 km
Kreidler Florett	2,32 l/100 km
NSU Quick 50	3,16 l/100 km
Zündapp KS 50 S	3,24 l/100 km



OHNE 'SCHNAPS' fährt auch ein Kleinkraftfrad nicht. Für Nachschub wurde gesorgt (oben). Doch hier kam's auf den letzten Tropfen an (unten).

Funkgeräte, Stoppuhren. Wie schon bei früheren Tests bewähren sich unsere leicht zu bedienenden Handfunksprechgeräte erneut ausgezeichnet. Es gibt alle Hände voll zu tun: Funktasten betätigen, Stoppuhren drücken, Zeiten vergleichen, schreiben. Unser württembergischer Gaumeister springt

Ermittelte Tachoabweichung

	Anzeige 40 km/h echte km/h	%	Anzeige 60 km/h echte km/h	%
DKW	38,4	+ 4,2	56,4	+ 6,4
Hercules	38,2	+ 4,7	57,8	+ 3,8
Honda	39,5	+ 1,26	58,4	+ 2,7
Kreidler	38,0	+ 5,3	54,5	+ 10,1
NSU	35,8	+ 11,7	56,2	+ 6,8
Zündapp	38,6	+ 3,6	60,0	+ 0



DKW-Hummel

Hercules

Honda

Kreidler

Quick 50

Zündapp

KURVEN zeichnete der umgebaute Barograph (rechts) auf rußgeschwärztes Stanliol (links). So prüften wir die Federung der einzelnen Maschinen mit dem gleichen Fahrer auf der gleichen Strecke.



Kommandos: „Startklar! Funkstille! . . . fünf, vier, drei, zwei, eins, los!“ Zwei Fahrer starten hierbei — jeder mit jeder Maschine, das gibt eine sichere Wertung. Es kommt auf blitzschnelles Schalten an. Durch die per Funk übermittelten Kommandos gibt es genaue Zeiten. Es ist kalt auf dem Ring. Stopper und Zeitnehmer sind abends vom Zählen und Rufen heiser. Die Testfahrer sind müde vom Warmfahren, Schalten und Jagen. Da hilft ein steifer Grog und Schlaf.

250 m und 500 m mit stehendem Start

	in sec		Schnitt in km/h	
	250 m	500 m	250 m	500 m
DKW	19,7	33,3	45,7	54,1
Hercules	19,2	31,7	46,9	56,8
Honda	20,8	35,2	43,3	51,1
Kreidler	19,2	32,7	46,9	55,0
NSU	20,8	34,8	43,3	51,7
Zündapp	20,3	34,0	44,3	52,9

von einer Maschine auf die andere. Jagt die Zielgerade hinunter und die Gegengerade wieder herauf. Zwei Mann müssen die Maschinen vorher immer wieder warmfahren.

Zwischenfälle: Die Funkverständigung setzt aus. Unvorhergesehene Pause. Neue Batterien müssen her — alles nochmal von vorn! Die Hercules zeigt Mucken in der Gangschaltung und muß in die Werkstatt. Befund: Der Kupplungszug hat sich gelockert. Der Fehler ist bald behoben.

4) Wie schnell werden sie schneller?

Beschleunigungsmessung nach internationalen Rekordbestimmungen. Distanz 250 und 500 Meter. Zweimal werden auf der Ziel- und auf der Gegengeraden Hin- und Rückfahrt gemessen. Die

Aber an Schlafen ist noch nicht zu denken, denn: Protokollzettel häuften sich bei den Messungen auf Protokollzettel. Die Durchschnittswerte werden in vielen Abendstunden mit dem Rechenschieber ermittelt. Am Ergebnis ist nicht zu rütteln.

5) Gegenwind macht allen zu schaffen

Die Messung der Spitzengeschwindigkeit ist nur mit einem Fahrer möglich, denn es kommt auf gleichen Sitz und gleiche Fahrweise an. Eine unvorteilhafte Armhaltung bringt schon Einbußen von 5 bis 10 km/h. Die Strecke muß in beiden Richtungen gefahren werden, um u. a. den Windeinfluß möglichst auszugleichen. Also das gleiche Bild wie bei den Beschleunigungsprüfungen. Alle Mann auf die Rennpiste! Stoppen, funken, schrei-

ben. Bei dieser Wertung sind Drehzahlen und Übersetzungen der Maschinen ausschlaggebend für das Ergebnis.

Spitzenwerte

(gemessen bei gleichem Anlauf auf 500 m Meßstrecke als Mittel von 4 mal Hin- und Rückfahrt).

DKW	68,5 km/h
Hercules	72,6 km/h
Honda	62,4 km/h
Kreidler	69,1 km/h
NSU	65,6 km/h
Zündapp	68,9 km/h

Bei günstigeren Voraussetzungen und längerem Anlauf sind höhere Spitzen durchaus möglich.

Wie geht es weiter?

Damit ist das Nürburgring-Programm abgeschlossen. Für den letzten Tag in der Eifel sparen wir uns noch einen besonderen Höhepunkt auf: den 'Kraftakt' auf der 27prozentigen Steilstrecke. Sie ist im doppelten Sinn der Höhepunkt unseres Tests. Doch darüber mehr im nächsten Heft.



ÜBER FUNK wurden Teilnehmer und Betreuer entlang der Strecke des Nürburgrings auf dem laufenden gehalten. Die beiden Fotos oben und unten sind Schnappschüsse vom Geschwindigkeitstest.

