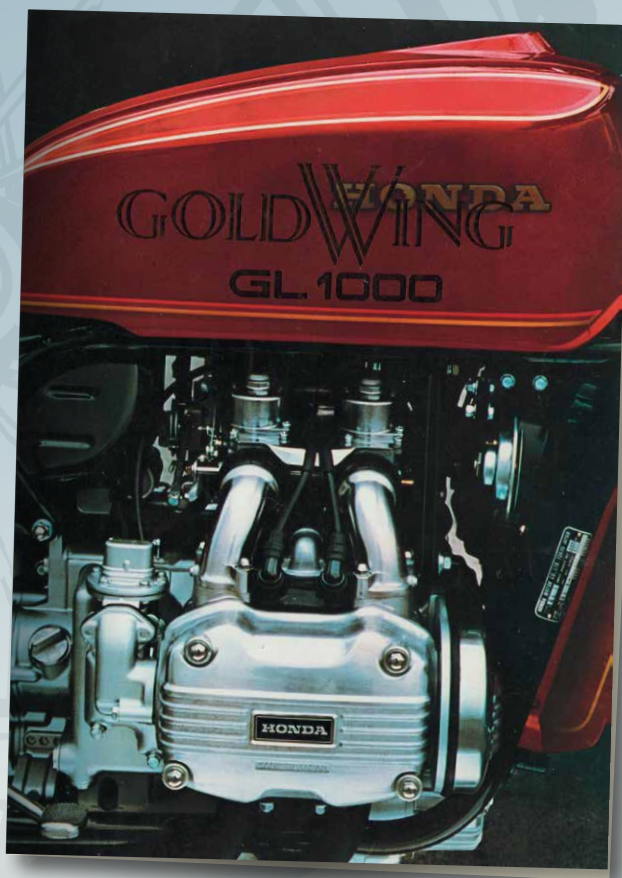


Kult-Motorräder aus den 70er Jahren



Alte Prospekte lassen sie wieder aufleben

Wie kaum ein anderes Jahrzehnt waren die 70er Jahre von Kult-Motorrädern geprägt. Grund genug, ein paar dieser Motorrad-Klassiker anhand von Prospekten bzw. Bildern wieder aufleben zu lassen und an zwei Motorräder mit Wankelmotoren zu erinnern.

Von Markus Bauer

Waren Motorräder nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die frühen 1960er Jahre oftmals das einzig erschwingliche Fortbewegungsmittel und Transportfahrzeug, so änderte sich das in den 60er Jahren: Autos wurden billiger, das Motorrad steigerte seine Bedeutung und seinen Charakter als Ausdruck von Freiheit, Sportlichkeit, Rebellion und Souveränität. Schlager wie Benny Quicks "Motorbiene" von 1962 oder der Motorradfilm schlechthin von 1969, „Easy Rider“ – um nur zwei Beispiele zu nennen – verdeutlichen diese Merkmale. Und ein anderer Aspekt aus den Sechzigern ist zu nennen: In vielen technischen Bereichen drängte Japan mit seinen Produkten auf den deutschen und europäischen Markt. Das betraf auch den Motorradbereich, wo die oft billigeren, aber technisch guten Zweiräder aus Fernost zur Konkurrenz für die etablierten bundesdeutschen Hersteller wurden und diese



sich der neuen Herausforderung stellen mussten. Manche Hersteller blieben auf der Strecke: DKW, Express, Horex, NSU, Victoria – wobei das letztgenannte Unternehmen in Hercules aufging.

Vor allem die vier Japaner Honda, Kawasaki, Suzuki und Yamaha fassten Fuß, gewannen ihre Fans und lieferten Kult-Motorräder, von denen man bis heute spricht. Eines ist ohne Zweifel die Honda CB 750 Four (67 PS, über 200 km/h), die im Jahr 1969 auf den Markt kam und

Ob das heute noch durchgehen würde? Aus dem Werbeprospekt Honda CB 750 Four: „Die erfolgreichen Männer von heute holen sich die Zeit zurück, in der sie frei und ungebunden waren, in der sie zupackten und sich nahmen, was ihnen gefiel – in der sie auch zu jeder Minute dem Leben seine besten Seiten abgewannen.“

bis 1978 in fünf Varianten über 550.000 Mal hergestellt wurde. Diese Maschine („Non plus ultra“) war das erste Großserien-Motorrad mit einem Vierzylinder-Reihenmotor. Honda hatte 1966 die Konstrukteur-Weltmeisterschaft in allen Motorradklassen (50, 125, 250, 350, 500 ccm) gewonnen und entschied sich ein Jahr später zur Entwicklung sowie zum Bau eines Motorrads, das sich in der Klasse über 500 Kubik auch bei hoher Geschwindigkeit sicher und bequem fahren lässt. Ab Mitte 1969 war die Honda 750 Four vor allem in den USA und Japan zu haben, etwas zeitversetzt dann 1970 auch in Deutschland. Und mit einer Einzelscheibenbremse am Vorderrad setzte sie ebenfalls neue Maßstäbe. Die „Four-Reihe“, also Motorräder mit vier Zylindern, hat Honda im Jahr 1971 mit der CB 500 Four und ein Jahr später mit der CB 350 Four fortgeführt.



– und fünf Gänge. Ab 1975 gab es für die R 90 S zusätzlich die Lackierung in Daytona-Orange. Sie hatte – wie die Honda CB 750 Four – 67 PS und fuhr knapp 200 km/h. Letztlich bildete sie aber nur den Übergang zur Einliter-Klasse, in der ab der zweiten Hälfte der 1970er Jahre immer mehr Motorradhersteller aktiv waren. Bereits im Herbst 1976 brachte BMW die „Strich-Sieben-Reihe“ heraus – mit der R 100 RS als Aushängeschild.



Wie ihre Vorgängerin hatte auch sie serienmäßig eine Verkleidung, aber als erstes Serienmotorrad eine Vollverkleidung. Die Leistung war um drei Pferdestärken höher

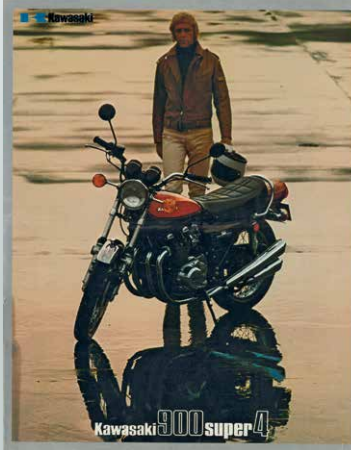
Ein Schritt weiter, sowohl beim Hubraum als auch bei der Leistung, ging 1972 Hondas japanischer Konkurrent Kawasaki. Das Unternehmen hatte zwar mit seinen Dreizylinder-Zweitaktmaschinen von 250 bis 750 Kubikzentimeter (Mach I bis Mach IV) rasend-schnelle Top-Motorräder im Angebot, aber keinen Vierzylinder-Viertakter. Ab 1967 begann die Entwicklung einer 750er mit einem solchen Aggregat. Doch als Honda auf der Tokio Motor Show 1968 seine CB 750 Four vorstellte, musste man bei Kawasaki umdenken. Für den Weltmarkt entschied man sich – auch zur Unterscheidung vom nationalen Konkurrenten – für eine 900er, in Japan gab es von 1973 bis 1977 auch 750er mit 69 PS. Nach ausgiebigen Tests vor allem in den USA wurde die Z1 Super Four schließlich im Juni 1972 präsentiert, für die USA bekam sie 82 PS, in Deutschland drei Pferdestärken weniger. Der Top-Speed (US-Version) sollte laut Prospekt über 230 km/h betragen, in der Realität waren es wohl etwa 15 km/h weniger. Trotzdem war die Kawasaki Z1 Super Four das damals schnellste Serienmotorrad. Der Motor blieb über Jahre unverändert und wurde 1977 auf 1000 Kubik Hubraum erweitert – zur Z 1000.



Reihe kurze Zeit ausgesetzt, aber 1986/87 – auch nach Protesten vieler BMW-Boxer-Freunde – wieder aufgenommen. Die Produktion der R 100 RS endete schließlich 1989, die R 100 RT (Tourer) wurde bis 1996 gebaut.

„Die Spitzenmaschine der Baureihe /7 ist ein Motorrad, wie es vorher nicht existierte. Durch das BMW Integral-Cockpit wurde der entscheidende Schritt in die Zukunft des dynamischen Fahrerlebnisses getan.“

Angesichts dieser Herausforderungen aus Fernost war der in Deutschland zu der Zeit einzige Hersteller von Motorrädern dieser Kategorien – BMW – zum Handeln gezwungen. Seit jeher unverwechselbar mit den Zweirädern aus München (später Berlin) verbunden waren (und sind) der Zweizylinder-Boxermotor und der Kardantrieb. Davon wollte man nicht abrücken, aber in der nun ab 1973 erschienenen „Strich-Sechs-Baureihe“ ein neues Spitzenmodell vorstellen, das dennoch eine Weiterentwicklung mit einigen Neuerungen darstellte: Die R 90 S, zunächst nur in der Farbe Rauchsilber, hatte als erstes Serienbike der Welt eine Cockpit-Verkleidung. Und sie bekam vorne eine Doppelscheibenbremse, die gesamte Baureihe (auch R 90/6, R 75/6, R 60/6) externe Anzeigege- räte – bisher war der Tacho in der Lampe eingebaut



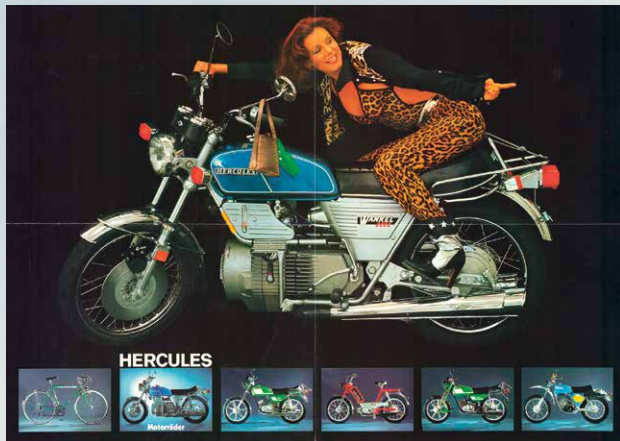
„Die Kawasaki 900 Super Four ist nicht jedermanns Motorrad, denn nicht jeder verlangt ultimative Leistung. Aber wenn Du weißt, worum es beim Motorradfahren geht, musst Du diese Maschine fahren und kennen.“

Seit 100 Jahren – beginnend mit der R 32 von BMW – verbindet man bei Krafträdern den Boxermotor mit dem vor allem von BMW über Jahrzehnte produzierten (und kultivierten) Aggregat der zwei nach außen stehenden Zylinder. Doch im Herbst 1974 zeigte Honda, dass es auch andere Möglichkeiten gibt. Ob nun das neue, in erster Linie als Touring-Maschine ausgelegte Gefährt in den USA den Konkurrenten Harley Davidson in die Zange nehmen sollte oder insgesamt den Motorradmarkt (Mitbewerber in Japan und Europa) – heute ist das zweitrangig. Die Gold Wing – von ihr ist hier natürlich die Rede – kann auf eine bald 50-jährige Historie zurückblicken, auch wenn sich Hubraum, Leistung, Gewicht und viele weitere Komponenten in diesen knapp fünf Jahrzehnten geändert haben. Die ursprüngliche GL 1000, die bis 1980 gebaut wurde, hatte einen wassergekühlten Vierzylinder-Boxermotor, der 82 PS auf die Straße brachte und – laut Prospekt – über

244 km/h. Dieser Koloss war das erste Straßenmotorrad mit Saugrohreinspritzung. Eine auf 1300 Kubik vergrößerte Version folgte schließlich 1977. Fast zeitlebens blieb Münch diesem Projekt treu, auch wenn er aus finanziellen Gründen mehrmals neu beginnen musste – auch mit neuen Namen für seine Motorräder. So schuf er ab 1978 die Horex 1400 TI (140 PS, 250 km/h) – er hatte sich die Horex-Namensrechte gesichert – und ab 1983 die Titan 1600, 1800 und 2000. Letztere schaffte per Kompressorzuschaltung 154 PS. Die Horex bzw. Titans brachten bis zu 368 Kilogramm auf die Waage. Und im Jahr 2000 schuf Münch auf Basis seiner bisherigen Maschinen ein Unikat, das mit 286 PS mit zu den stärksten Motorrädern der Welt gehört.

Der bei den Münch-Motorrädern eingesetzte NSU Prinz-Motor schlägt eine Brücke zu einer anderen Thematik. Denn in einem NSU Prinz wurde am 19. Januar 1960 der erste praxistaugliche Kreis- kolben- bzw. Wankelmotor vorgeführt. Der federführend von Felix Wankel (1902–1988) entwickelte Motor kam in den 70er Jahren auch im Motorradbereich zum Einsatz. Das erste Serienmotorrad mit Wankelmotor kam 1974 aus Deutschland: die Hercules W 2000. Das traditionsreiche Unternehmen Hercules gehörte ab Mitte der 60er Jahre zum Konzern Fichtel & Sachs, aktiv im Bau von Motoren – unter anderem auch für die Hercules-Motorräder. Von NSU hatte Fichtel & Sachs die Lizenzrechte zur Fertigung von Wankelmotoren erworben, die unter anderem bei Schneemobilen zum Einsatz kamen. Ende der Sechziger startete man bei Hercules erste Versuche mit Wankelmotoren zum Antrieb von Motorrädern. Im Jahr 1970 legte man eine Modellstudie vor und entschied sich zunächst für eine Vorserien-Testreihe und ab 1974 für die Serienfertigung. Es entstand die Hercules Wankel (W) 2000 mit 27 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 138 km/h. Das Einzelkammervolumen des Motors betrug 294 Kubikzentimeter. Im Jahr 1976 kam eine überarbeitete Version, die Hercules Wankel 2000 Injection, heraus, drei Jahre später endete die Produktion. Wegen des großen Kühlluftgebläses hatte die Hercules W 2000 auch den Spitznamen „Staubsauger“.

Auch die japanischen Motorradbauer waren im Wankel-Segment tätig – die Nase vorn hatte schließlich Suzuki. Doch der Reihe nach: Yamaha präsentierte auf der Tokyo Motor Show 1972 seine Rotary RZ 201 mit Zweikammer-Wankelmotor. Das Kammer- volumen wurde mit 662 Kubik, die Leistung mit 68 PS angegeben. Yamaha hatte das Wankelmotorrad zusammen mit der ebenfalls damals als Prototyp gezeigten GL 750 (Vierzylinder-Zweitaktmotor) entwickelt – letztlich aber nur um zu verdeutlichen, dass man in vielen Bereichen aktiv war. Die Rotary RZ 201 war nicht für die Serienfertigung vorgesehen und verschwand danach wieder von der Bildfläche.



Europas guter Name für alles, was zwei Räder hat.

HERCULES-MOTORRÄDER

Die erste Serien-Maschine der Welt: HERCULES W 2000. Fahrwerk von morgen: „Blaue deutsche Schule“ HERCULES W 2000. Motor von morgen: Saftig, kräftig, gleichmäßig, unermüdet: Leistungsabgabe. Warum die W 2000 auch „Saubere“ genannt wird.

Die HERCULES K 103 S. Einer der besten deutschen Motorräder. Wenn die Bundeswehr nicht will, wir wählen die HERCULES K 103 S. Militär-Verkaufslinie. Geländesport und Motorcross: Die Unverwundlichen der GP-Serie. Sind die SACHS-Motor. Einer der besten Motoren, die gebaut wurden. Ein Gang mehr. Wenn Sie sich verlangsamen können: Das HERCULES Fachhandel-Service. Opti-Mumm rundherum. Lieber gleich von Gele. HERCULES

Auch Kawasaki versuchte sich an einem Wankelmotorrad. Doch die X 99 (Zweischeiben-Wankelmotor, 58 PS) blieb im Experimentierstadium stecken, Ende 1973 beendete Kawasaki die Arbeiten an diesem Projekt. So blieb es Suzuki vorbehalten, als einziger japanischer Motorradhersteller mit seiner RE 5 zumindest drei Jahre lang (1975–1978) ein Zweirad mit einem Einscheiben-Wankelmotor (62 PS bzw. 62,8 PS) in Serie zu bauen, wobei der Großteil des Exports in die USA ging. So steht auch das RE für „Rotary Energy“ und die Zahl „5“ für die 500 Kubik Kammervolumen. Im Jahr 1973 war sie bei der Tokyo Motor Show vorgestellt worden. Die RE 5-M von 1975 weist die ursprünglichen Gestaltungsmerkmale (mehrere Teile in Zylinderform) auf, während die ab 1976 gebaute RE 5-A auf Instrumente etc. anderer Suzuki-Bikes zurückgriff.

In die 1970er Jahre datieren auch fast alle weiteren Prototypen (oder (Klein-)Serien-Wankelmotorräder: BSA bzw. BSA/Triumph in Großbritannien und Van Veen OCR 1000 (Niederlande) wie auch die Produkte der Hersteller in der damaligen Sowjetunion. Weit früher, Anfang der 60er Jahre, hatte bereits MZ in der DDR mit einem Wankelmotor experimentiert. Und der Wankel-Fan Hans-Jürgen Klusowski hatte auf der IFMA 1970 seinen Eigenbau, das Klusowski-Wankelmotorrad (BMW-Fahrgestell mit Horex-Gabel, Wankelmotor aus dem NSU Spider) vorgestellt. Norton (Großbritannien) brachte erst Ende der 80er, Anfang der 90er Jahre mit der Commander und der F1 zwei Wankelmotorräder heraus.

SUZUKI WANKEL RE-5

Als Höhepunkt von mehr als 50-jähriger herausragender Suzuki-Konstruktionstechnik schaffte dieses vorzügliche Wankel-Motorrad ein neues Vorbild in gleichmäßiger Leistung und unermüdetem Reisekomfort. Vom revolutionären Triebwerk bis zur sorgfältigen Konstruktion und Ausführungsgüte ist es eine Maschine, die dem Motorradfahren von Morgen den Weg bereitet und für den Perfektionisten von Heute bestimmt ist!

Ein vorzüglicher Start in das kommende Zeitalter des Motorradfahrens!

Wankel Motor: Einmalig im Motorradbau... Doppel-Ölwanne: Einmalig im Motorradbau... Wasser-Öl-Zweifachschichtung: Einmalig im Motorradbau... Armaturenbrett: Einmalig im Motorradbau...

Einzigartig herausgebaute Bauart: Einmalig im Motorradbau... Einzigartige Einzel-Längslager: Einmalig im Motorradbau...

„Vom revolutionären Triebwerk bis zur sorgfältigen Konstruktion und Ausführungsqualität ist es eine Maschine, die dem Motorradfahren von Morgen den Weg bereitet und für den Perfektionisten von Heute bestimmt ist“.

Natürlich gäbe es noch viele weitere Motorradlegenden aus diesem Jahrzehnt – Harley Davidson, Moto Guzzi, Laverda, Ducati und viele andere. Leider sind beim Autor – neben weiteren Prospekten aus späteren Jahren – nur noch die vorhandenen aufgetaucht, so dass diese hier zur Geltung kommen. Aber auch die genannten und hier nicht berücksichtigten Firmen und Marken machen deutlich, dass die 1970er Jahre mit vollem Recht als Motorrad-Jahrzehnt bezeichnet werden können.