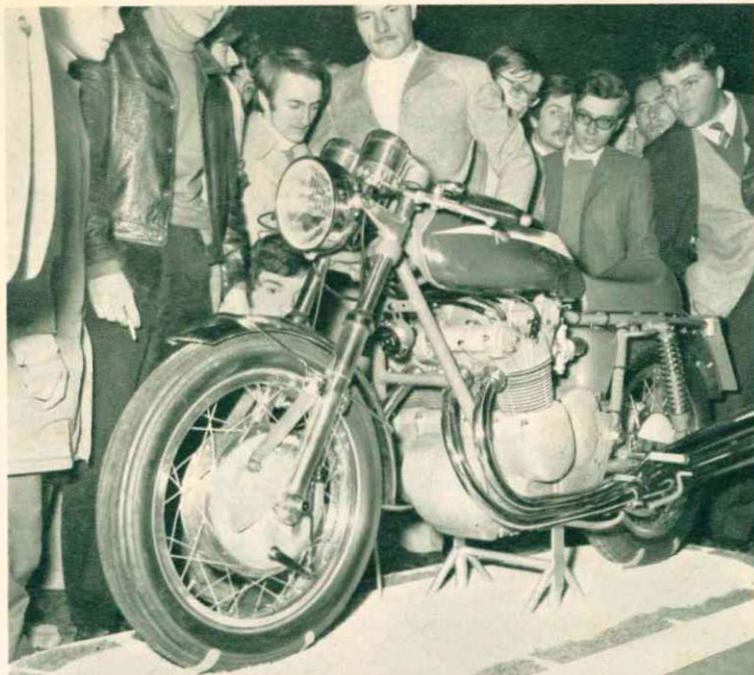


Mailänder Salon — voller Motorräder



Wie die IFMA in Köln (und im Wechsel mit dieser) findet die Mailänder Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung in zweijährigem Turnus statt, diesmal an den Tagen vom 22. bis zum 30. November. Wie in den Vorjahren war sie in der großen Kuppelhalle des Ausstellungsgeländes untergebracht, die in unmittelbarer Nähe der U-Bahnstation Amendola-Fiera liegt und deshalb auch ohne eigenes Fahrzeug vom Stadtkern aus jetzt leicht erreichbar ist.

Wieder war das Hauptgeschoß dieser Halle im wesentlichen den Fahrzeug- und Motoren-Herstellern vorbehalten, das Untergeschoß dagegen den zahlreichen Lieferanten von Baumaterialien, Einzelteilen und Zubehör, deren sich die Industrie beim Bau ihrer Zweiradmodelle — ohne und mit Motor — bedient. Und nicht nur die italienische; denn so sehr das Interesse vieler Besucher, die als Einkäufer nach Mailand gekommen waren, den kompletten Fahrzeugen galt — so sehr war für einen nicht unbeträchtlichen Besucherteil gerade das besagte Untergeschoß wieder der Anziehungspunkt dieser Ausstellung.

Denn auch ausländische Fahrzeughersteller der Branche bedienen sich gern des umfangreichen

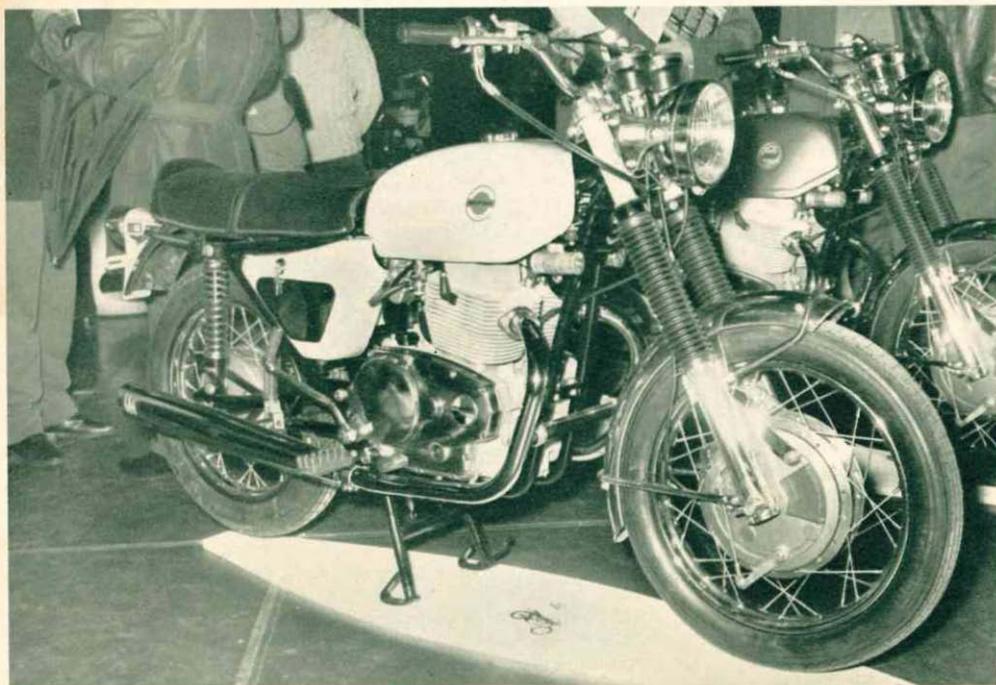
italienischen Angebots, um ihren Serienbedarf an Rahmenteilern, Gabeln, Federbeinen, Sitzbänken, Tanks, Vergasern, Elektrik-Aggregaten oder Bremsnaben zu decken, nachdem im Lauf der Jahre eine deutliche Bereinigung dieser Branche stattgefunden hat und Lieferanten ausgemerzt wurden, die das Geschäft allein mit dem Preis zu machen trachteten und dabei oft die Qualität allzu kurz kommen ließen. Gerade auch manche deutsche Firma kann ein Lied darüber aus vergangenen Tagen singen; aber heute finden sich italienische Bauteile auch in manchem Modell eines deutschen Fahrzeugherstellers, der früher die Verwendung solcher italienischer Zulieferteile ablehnte. Stilistischer Geschmack, technische und kaufmännische Wendigkeit und — dank straffer Rationalisierung — vorteilhafte Preise der italienischen Partner lassen oft gar keine andere Wahl, wenn man auf den so heiß umkämpften Exportmärkten konkurrenzfähig bleiben will.

Das ist auch ein Grund dafür, daß das Bild, das man von den Besuchern der Mailänder Ausstellung erhält, anders ist als beispielsweise das bei der IFMA: in Mailand bestimmen nicht die „Endverbraucher“, nicht die Motorradfahrer das

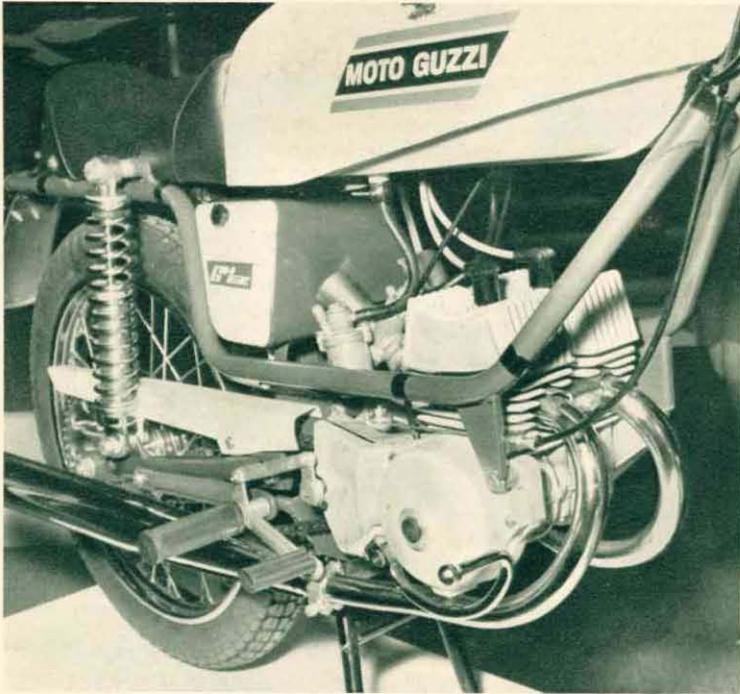
Die eigentliche Sensation der Mailänder Ausstellung war die — vorher streng geheimgehaltene — neue 750er Doppelnockenwellen-Vierzylindermaschine von MVAgusta mit 75 PS, die — zu einem heute noch nicht fixierten Preis — freilich kaum vor 1972 lieferbar sein wird.

Bild, das gerade im vergangenen Jahr in Köln so beeindruckend war, wo große Parkflächen dicht bei dicht mit Motorrädern besetzt waren, die teilweise auch noch mehrfach am Tage wechselten. Nicht, daß in Italien viel weniger Motorrad gefahren würde als bei uns schon wieder (ganz im Gegenteil, außerhalb der großen Städte sieht man auch in Oberitalien wieder mehr und mehr Motorräder anstelle der Überzahl der fährerscheinfreien, kennzeichenlosen Fünffziger, die hier bereits mit 14 Jahren gefahren werden dürfen und die in den letzten Jahren auch von Älteren bevorzugt wurden, natürlich werden auch hier nach wie vor mehr von diesen Kleinen verkauft als von echten Motorrädern — aber diese nehmen an Zahl zu, und an Hubraum!). Jedoch der Mailänder Salon ist nun mal überwiegend Informations- und Einkaufsmesse vor allem auch für das Ausland. So traf man wieder nicht nur Techniker und Kaufleute aus allen bekannten deutschen Herstellerfirmen motorisierter Zweiräder, nicht nur manchen bekannten Mann aus der Führungsspitze dieser Unternehmen — man traf auch viele Bekannte, die sich in ihrem Lande mit dem Import von Motorrädern beschäftigen. Nicht zuletzt natürlich aus jenem Land, das derzeit das Hauptziel jedes Exportmanagers der Branche ist: aus Amerika. Und auf die Wünsche des amerikanischen Marktes waren denn auch viele der ausgestellten Fahrzeugmodelle ganz speziell zugeschnitten — manche Neuentwicklung, besonders auch auf dem Sektor Motorräder, wäre undenkbar, wenn hinter ihr nicht die Aussicht (oder wenigstens der Wunsch) gestanden hätte, mit dem neuen Modell sich ein Stück aus dem großen Amerika-Kuchen herauszuschneiden.

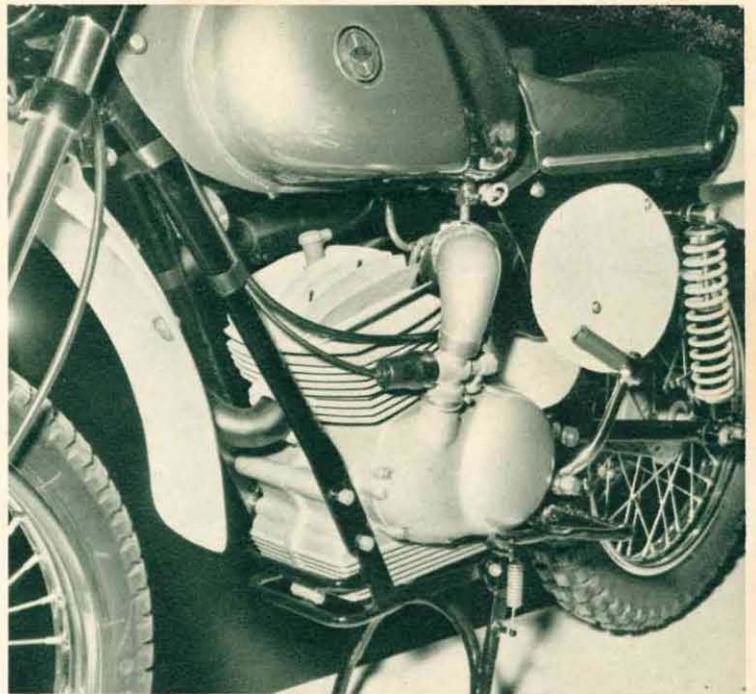
Aber auch in Mailand sind es nicht nur Einkäufer und Händler und interessierte Konkurrenten, die durch die Gänge schlendern und Gespräche auf den Ständen führen. Auch hierher kommen, aus Italien und aus dem benachbarten Ausland, Motorradfahrer. An den Wochenenden sogar in so großer Zahl, daß es manchmal nahezu unmöglich war, an ausgestellte, besonders interessierende Stücke heranzukommen. Und besonders interessierten diesmal — Motorräder! Das mag erstaunlich klingen — aber man darf nicht



Die schon vor einiger Zeit vorgestellte 650er Stoßstangen-Zweizylindermaschine von Benelli läuft jetzt, sowohl als Benelli wie als Motobi, in Serie.



Der Zweivergaser-Zweitakt-Twin von Moto Guzzi hängt an einem breit ausladenden Doppelrohr-Schleifenrahmen.



Neben einer ganzen Auswahl von 125er Stoßstangen-Viertaktern gibt es jetzt bei Gilera diesen Drehschieber-Zweitakter.

vergessen, daß Italien in den kleinsten Fahrzeugen eine viel größere Auswahl bietet als beispielsweise die IFMA — daß ja (außer dem umfangreichen Fahrrad-Angebot) zu dem, was wir an Mopeds, Mokicks, Mofas, und Leichtrollern kennen, noch die Vielzahl der ulkigen City-Bikes kommt (oder wie immer der einzelne sein Witzding mit ultrakleinen Rädchen, hochgezogenem Lenker und hoch auf einem Stengel thronendem Sattel nennt, das meist sogar noch zusammenfaltbar ist, um es — wenigstens theoretisch — im Autokofferraum unterbringen zu können). Und in den vergangenen Jahren waren eben diese Kleinsten aus italienischer Fertigung die Hauptattraktion der Mailänder Ausstellung. Diesmal war es anders. Wie sagte doch ein ausländischer Aussteller: „Vor zwei Jahren waren wir uns am Ende der Ausstellung darüber einig, daß wir am besten nur unser neues Eingang-Automatic-Motorrad hingestellt hätten — nichts sonst aus unserem Programm. Und diesmal — da hätten wir alles andere zu Hause lassen können, denn das Interesse galt auch auf unse-

rem Stand nur den ausgestellten Motorrädern.“ Und so war es überall: wo Motorräder, gleich welcher Größe, gezeigt wurden, da waren sie umlagert — um so mehr, je sportlicher sie aufgemacht waren.

Tatsächlich war auch an Motorrädern diesmal in Mailand so viel zu sehen, wie schon seit langen Jahren nicht mehr. Und nicht etwa nur in jenen Hubraumgrößen, die einst für Italien typisch schienen, also zwischen 100 und 250 oder maximal 350 ccm. Das, was auch jeden Kenner der derzeitigen Angebots- und Marktsituation überraschen mußte, war, daß hier in Mailand in diesem Jahr die „Ganz Großen“, d. h. die Modelle mit 500 ccm und darüber, in einer Vielzahl vertreten waren, wie bisher wahrscheinlich auf einer italienischen Motorradausstellung überhaupt noch nicht — und wie auf keiner deutschen IFMA seit Kriegsende. Schon bekannte Modelle wurden dabei durch neue ergänzt, die auf dieser Mailänder Motorradschau Premiere feierten.

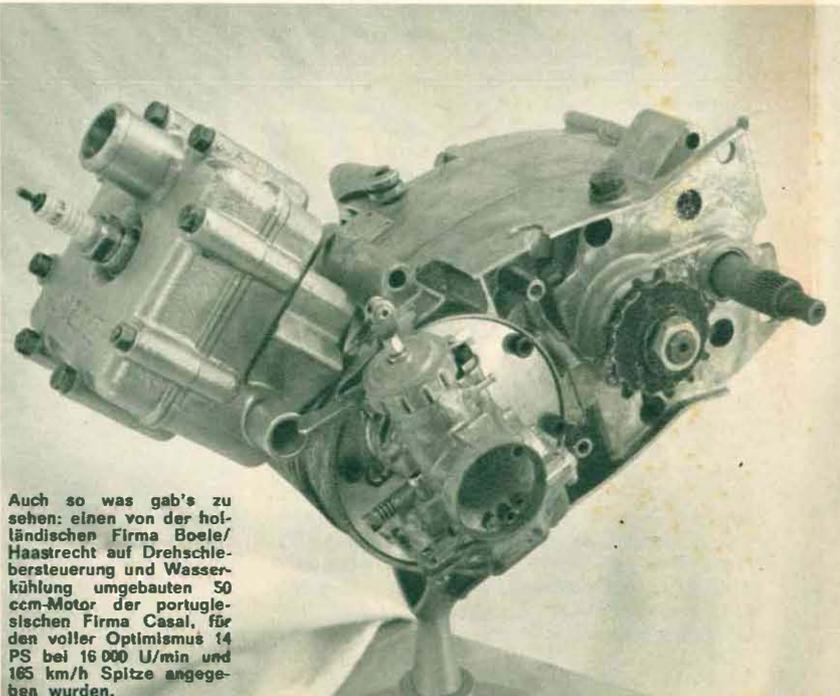
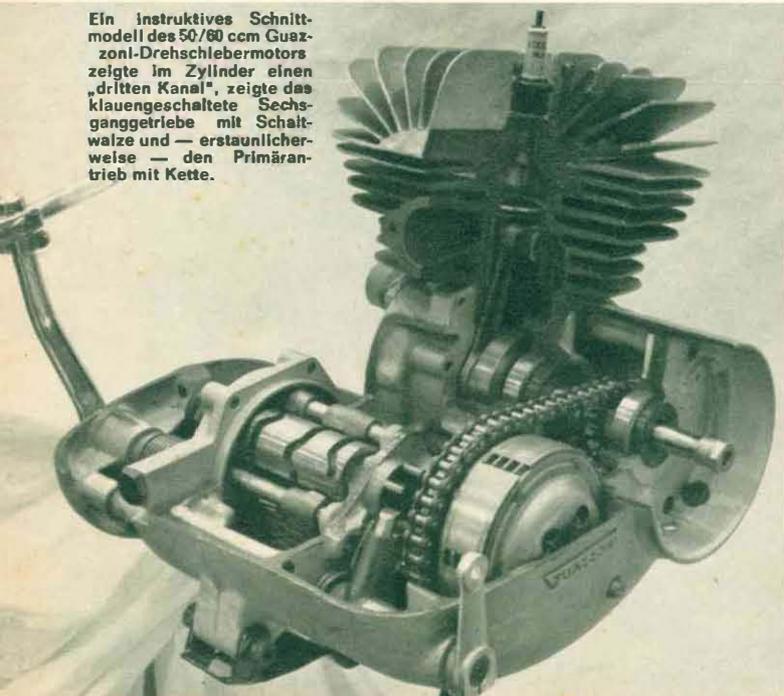
Motorräder gaben dem Mailänder Salon 1969

das Gepräge, alles andere trat ihnen gegenüber in den Hintergrund.

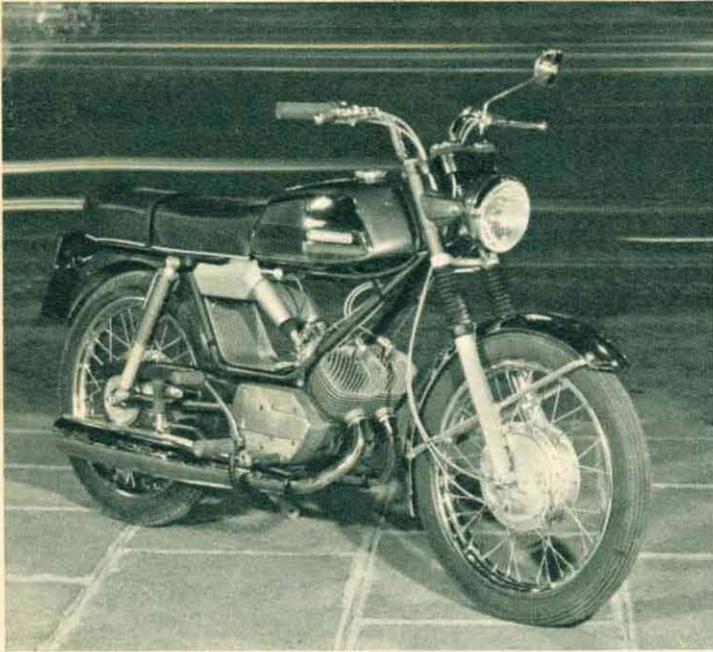
*

Aus den schon erwähnten Gründen sind „schnelle“ Fünfstufiger in Italien — wenigstens vorläufig — selten. Aber es gab sie diesmal doch. Die größte Überraschung war zweifellos ein von Lino Tonti bei Guzzi unter dem Typenamen „Ghez“ neugeschaffenes 50er Modell, ein Zweizylinder-Zweitakter mit zwei Vergasern und Fünfganggetriebe, für das 100 km/h als Spitze, aber keine Leistung angegeben wurden — sie müßte wohl bei etwa 6,5 PS liegen. Der (formmäßig nicht besonders gelungene) kleine Triebwerksblock hängt an einem Doppelrohrrahmen, der an das schon seit einigen Jahren bei Guzzi gebaute Modell Dingo erinnert. Auch bei Guazzoni sah man einen 50er Motor, mit Drehschiebereinlaß und mit einem feinen, nicht ziehkeil-, sondern korrekt klauengeschaltetem Sechsganggetriebe, Schaltwalze (was kostet die wohl herzustellen?) mit drei Schaltgabeln. Auch an-

Ein instruktives Schnittmodell des 50/60 ccm Guazzoni-Drehschiebermotors zeigte im Zylinder einen „dritten Kanal“, zeigte das klauengeschaltete Sechsganggetriebe mit Schaltwalze und — erstaunlicherweise — den Primärtrieb mit Kette.



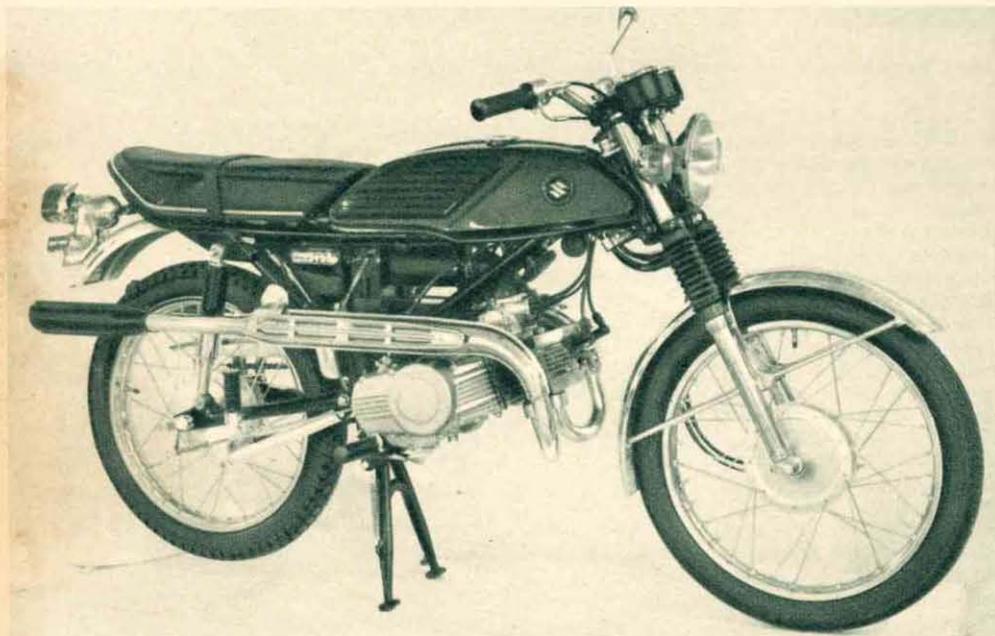
Auch so was gab's zu sehen: einen von der holländischen Firma Boele/Haastrecht auf Drehschiebersteuerung und Wasserkühlung umgebauten 50 ccm-Motor der portugiesischen Firma Casal, für den voller Optimismus 14 PS bei 16 000 U/min und 165 km/h Spitze angegeben wurden.



Links: Ob es tatsächlich der Beginn einer neuen Motorradära in Frankreich ist? Die 125er Zweizylindermaschine von Moto-bécane (wo, wie in den anderen verbliebenen französischen Zweiradfabriken, seit Jahren nur kleinste Einheiten gebaut wurden) könnte es sein.

Mitte: Die 125er Zweitakt-Zweizylindermaschine von Suzuki, 15 PS und Fünfganggetriebe — schade, daß die hochgelegten Auspuffanlagen das Gesamtbild so beeinträchtigen.

Unten: Auf dem Stand des Hercules-Importeurs fanden sich sowohl die 50er als auch die 125er mit den neuen Sachs-Fünfgangmotoren mit Leichtmetall-Breitwandzylindern.



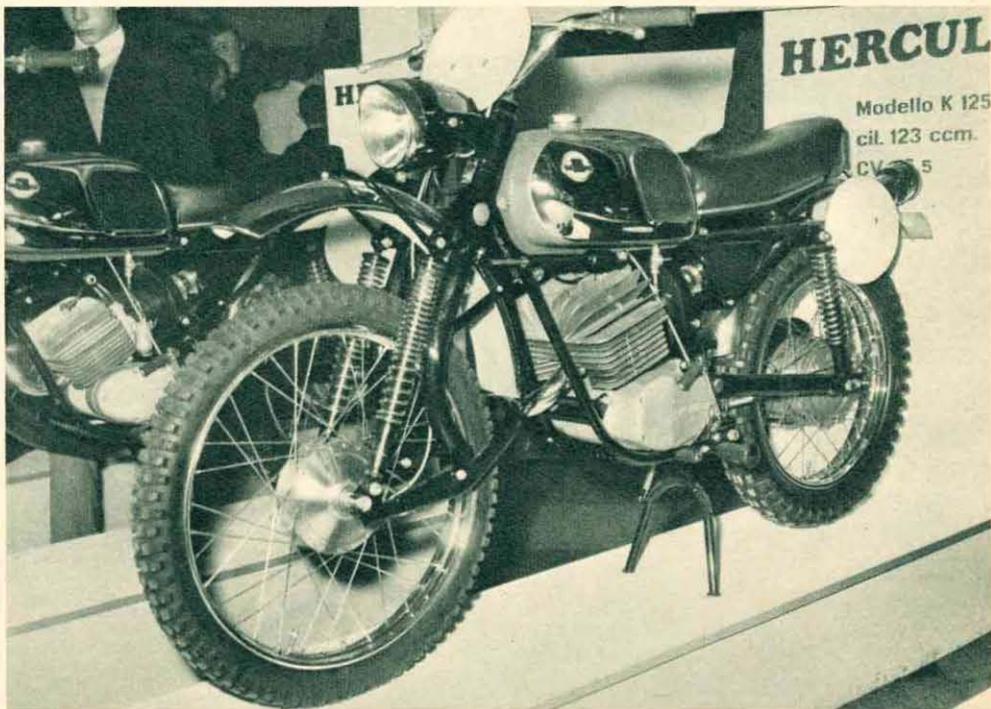
sonsten entdeckte man zwischen 40 und 50 km/h-Versionen kleiner Fünfziger da und dort einen „losgelassenen“, so z. B. bei Capri-Agrati, wo es die auch bei uns in Deutschland verkauften Garelli-Modelle in weiterentwickelter Form zu sehen gab.

Auch auf den Ständen der beiden großen Motorroller-Hersteller, Innocenti (Lambretta) und Piaggio (Vespa) hatten natürlich die bereits bekannten 50er Modelle ihren Platz; erwähnenswert eine Sonderausführung bei Vespa: der 50er Roller mit elektrischem Anlasser (von Bosch). U. W. der erste Fünfziger mit Elektrostarter — und bei einem Roller sicher auch akzeptabel. Aber für Motorräder dieser Größenordnung dürfte sich der Aufwand kaum lohnen.

Noch ein Fünfziger italienischer Herkunft darf nicht unerwähnt bleiben: das Modell Corsarino von Morini, der schon seit Jahren gebaute und in Italien viel gefahrenere Stoßstangen-Viertakter, der die unterste Stufe der Morini-Einzylinder-Typenreihe (50 — 100 — 125 — 150 — 160 ccm) bildet. Im Gegensatz zu den größeren Modellen (mit Fünfganggetrieben) gibt es den kleinsten Motor nur mit vier Gängen.

Fünfziger standen u. a. in der schon bekannten Ausführung außerdem auf dem (nicht sehr glücklich in einem abseits gelegenen Ausstellungsraum untergebrachten) Hercules-Stand sowie bei KTM.

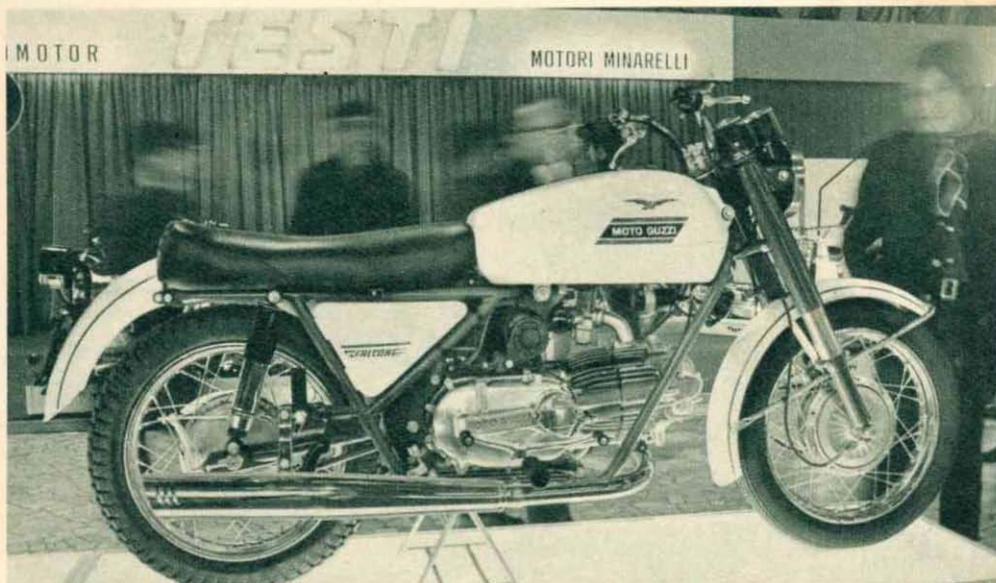
★



Erheblich größer war das Angebot in 125er Modellen. Zum ersten Mal offiziell gezeigt wurde auf dem Stand von Fichtel & Sachs der neue Breitwand-Motor mit Leichtmetallzylinder und Fächerkopf (man fragt sich beim Betrachten dieser gewaltigen Verrippungen, ob sie wirklich thermischen Notwendigkeiten oder den Wünschen der Verkaufsleute nach „kräftiger Optik“ entsprangen!), und dieser Motor fand sich dann auch eingebaut, bei KTM/Osterreich und bei Hercules. Die bisherige Ausführung (mit Graugußzylinder) entdeckten wir auf dem Stand von Mondial. Dort baut man überwiegend Fünfziger in mannigfaltigen USA-Versionen, auch ein Modell mit einem 100er Stoßstangen-Viertakter wurde angeboten — aber an die einstige Bedeutung dieser Firma erinnert nur noch der in großen Buchstaben an der Standrückwand angebrachte Hinweis „Campione del Mondo“. Verklungener Ruhm — —.

Auch Maico hatte einen kleinen Importeurstand in dem besagten Nebenraum (den die meisten wohl gar nicht gefunden haben, denn es fehlten Hinweise darauf, daß hier auch noch was zu sehen sei); außer der neuen 400er Moto Cross-Maschine, die nun auch in Serie gegangen ist, an deren Finish man aber wohl noch ein wenig fummeln sollte, präsentierte man die 125er in Cross-Ausführung. Bei diesem Modell sieht man, daß mit Liebe und Sorgfalt weiterentwickelt wurde — aber man wird gerade auch hier daran erinnert, daß die FIM zwar die Ausschreibung nationaler Moto Cross-Meisterschaften dieser so interessant gewordenen Klasse den Föderationen zugestanden hat, daß man beispielsweise in Osterreich schon eine Staatsmeisterschaft austrägt — daß man aber offenbar bei uns, d. h. bei der OMK, noch schläft. Wenigstens hörten wir bis heute noch nichts von einer solchen Meisterschaft in der Bundesrepublik 1970 — obwohl nicht nur Maico, sondern auch Hercules und Zündapp als Hersteller sehr interessiert (und natürlich unterstützungsbereit) wären. Aber der führende Mann von Sachs hatte wohl recht, als er sagte, „das machen wir bei uns sicher erst dann, wenn wir den Vorsprung, den wir derzeit bei den 125ern haben, wieder verloren haben“. Jedoch — wir warten ja nicht nur in diesem Punkt auf zeitgemäße Entscheidungen der OMK — und wenn sich da nicht bald was tut, werden wir mal einige harte (und vielleicht recht unangenehme) Fragen stellen müssen.

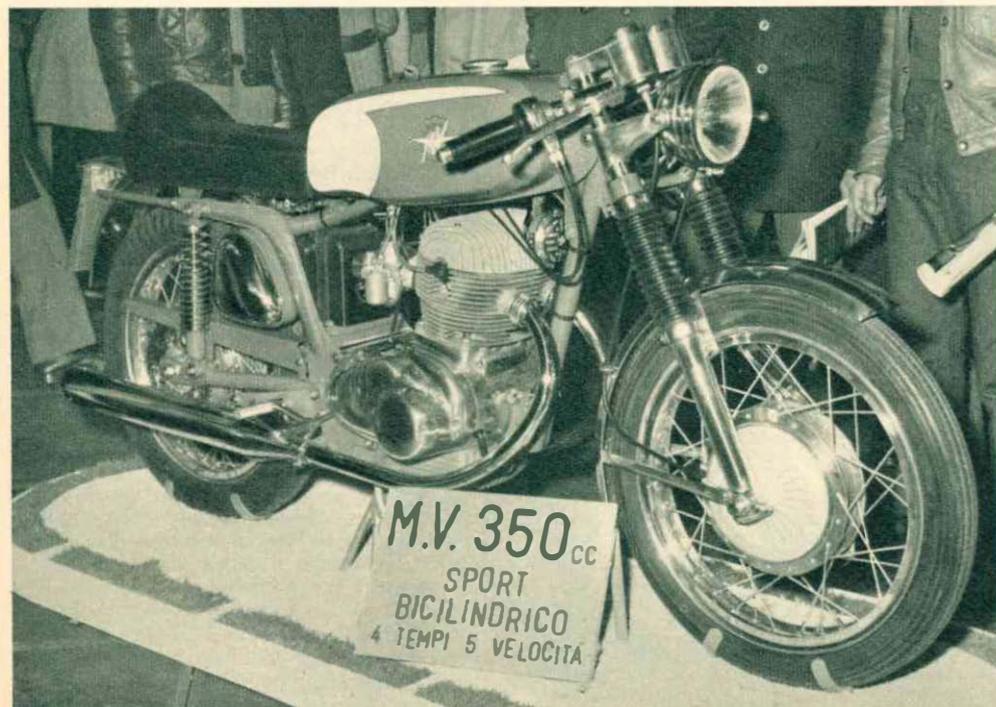
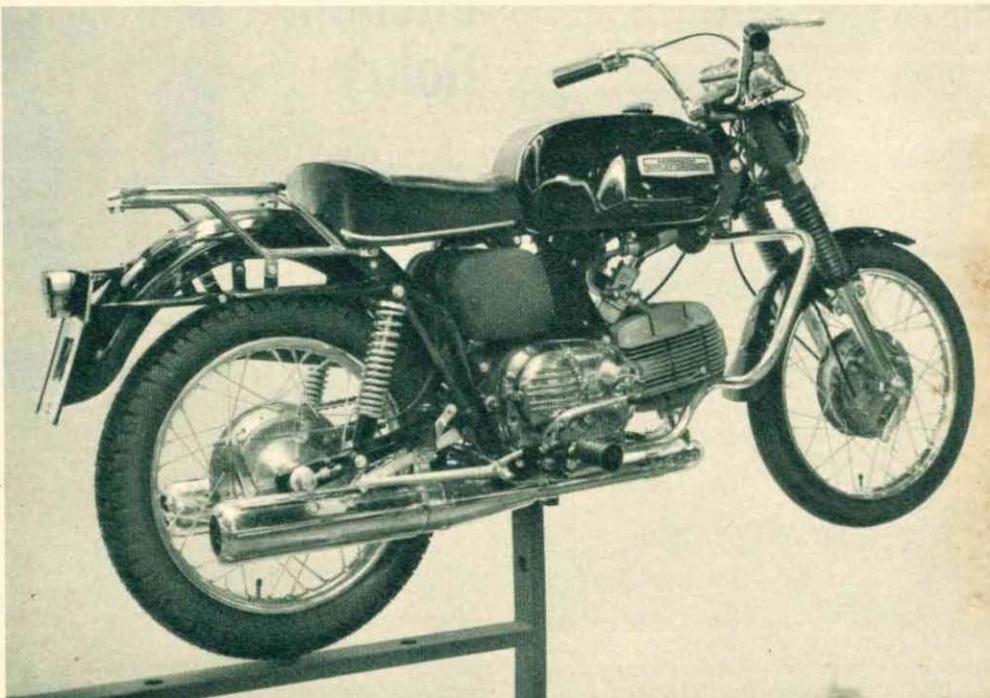
125er gab es die Menge, aber auch aus italienischer Fertigung. In Pesaro baut man sowohl unter der Marke Motobi den liegenden Viertakter-Einzylinder, das „Kraftei“, als bei Benelli unter dem schon wiederholt verwendeten Modell-



Oben: Die zu neuem Leben erweckte 500er Felcone von Moto Guzzi — 500er Stoßstangenmotor mit liegendem Zylinder und modernem Doppelschleifenrahmen.
Fotos: Perelli und Czernin

namen Leoncino eine Zweitaktmaschine mit geschickter Kombination von Tank und Heckverkleidung und Doppelschleifenrahmen (aus etwas zu dick geratene Rohren). Bei Ducati gibt es leider den früher gebauten Königswellenmotor dieser Hubraumgröße nicht mehr, diese Modellreihe beginnt erst mit 250 ccm, und die beiden außerdem gefertigten Zweitaktmodelle werden nur als 50er und 100er angeboten. Dafür findet man bei Gilera eine Vielfalt von 125ern. Abgesehen von der (im Bild gezeigten) Zweitakt-Geländemaschine mit Drehschiebersteuerung für den Einlaß und Fallstromvergaser links neben dem Zylinder (für die 20,5 SAE-PS als Leistung angegeben werden) baut man in Arcore einen 125er Stoßstangen-Einzylinde-motor in zahlreichen Varianten, mit Vier- und Fünfganggetriebe, und mit Katalogleistungen zwischen 11 und 15 (SAE-) PS. Gilera wurde

Unten: Mit 250 und 360 ccm gibt es bei MV Agusta diese „Bicilindrico“, einen Stoßstangen-Twin. Wie fast alle in Mailand ausgestellten Motorradmodelle ist auch dieses mit getrennten, einzeln angeordneten (bzw. in einem kleinen Armaturenbrett kombinierten) Meßinstrumenten ausgestattet. Das Kombiinstrument, noch dazu im Scheinwerfer, ist antiquiert!



kürzlich offiziell von Piaggio (Vespa) übernommen, die Motorradproduktion soll weitergeführt werden, und es scheint auch so, als ob die neuen Herren mit der Marke Gilera wieder im Sport aktiv werden wollten. Man munkelt davon, daß man die Vierzylinder-Racer wieder hervorgeholt habe — eher allerdings sollte man glauben, daß Gileramaschinen nun wieder im internationalen Geländesport (Europameisterschaft) auftauchen könnten. Aber das muß man abwarten.

Von Morini wurde schon gesprochen, in der erfolgreichen „Corsaro“-Reihe findet sich auch eine 125er Version, die es in Straßen- und Geländeausführung mit Fünfganggetriebe zu kaufen gibt.

MV Agusta zeigte diesmal in der 125er Kategorie ein Stoßstangen-Einzylinde-modell, die kleinere Version einer 150 ccm-Ausführung, beide mit Fünfganggetriebe. Und auch bei Moto

Unten: Die 350 GT von Aermacchi hat nicht mehr den zerklüfteten Zylinder, Verrippung von Zylinder, Kopf und Ventilkammerdeckel gehen jetzt harmonisch ineinander über. Doppeluspuffanlage mit gegabeltem Auspuffrohr.

Guzzi gibt es einen Viertakt-125er: die kleinere der beiden „Stornello“-Typen, die im Motor wie im Fahrwerk ganz offensichtlich weitgehend überarbeitet wurden. Wie bei den konkurrierenden italienischen Einzylindertypen auch sind die Leistungsangaben sehr vernünftig: 11 PS für die 125er Ausführung, 13 PS für die größere 160er Version.

Aermacchi, heute zu Harley-Davidson gehörend, beginnt sein hubraummäßig breites Programm mit zwei Zweitaktmotoren: einem 100er und einem 125er Einzylinder, die in Straßen- wie Cross-Fahrwerken geliefert werden — Leistungsangaben wurden nicht gemacht. Und auch auf den Ständen der Konfektionäre sah man einige 125er Typen — meist mit Motoren der italienischen Spezialfabriken für Einbaumotoren ausgerüstet (Morini Franco bzw. F. B. Minarelli). Bei Laverda wurde der schon seit Jahren bekannte liegende Einzylinder-Stoßstangenmotor in einem Geländefahrwerk gezeigt — offenbar wird dieses Modell auch in Serie gefertigt, obwohl man es, auch bei Wettbewerben, höchst selten sieht. Eine sehr ansprechende Konstruktion, mit der sich eigentlich etwas machen lassen sollte.

Zwei zweizylindrige 125er rundeten schließlich das Bild dieser gutbesetzten Kategorie: einmal die schon bekannte Suzuki, Zweivergaser-Zweitakt-Twin mit liegenden Zylindern, ein wunder-

(Fortsetzung auf Seite 1062)