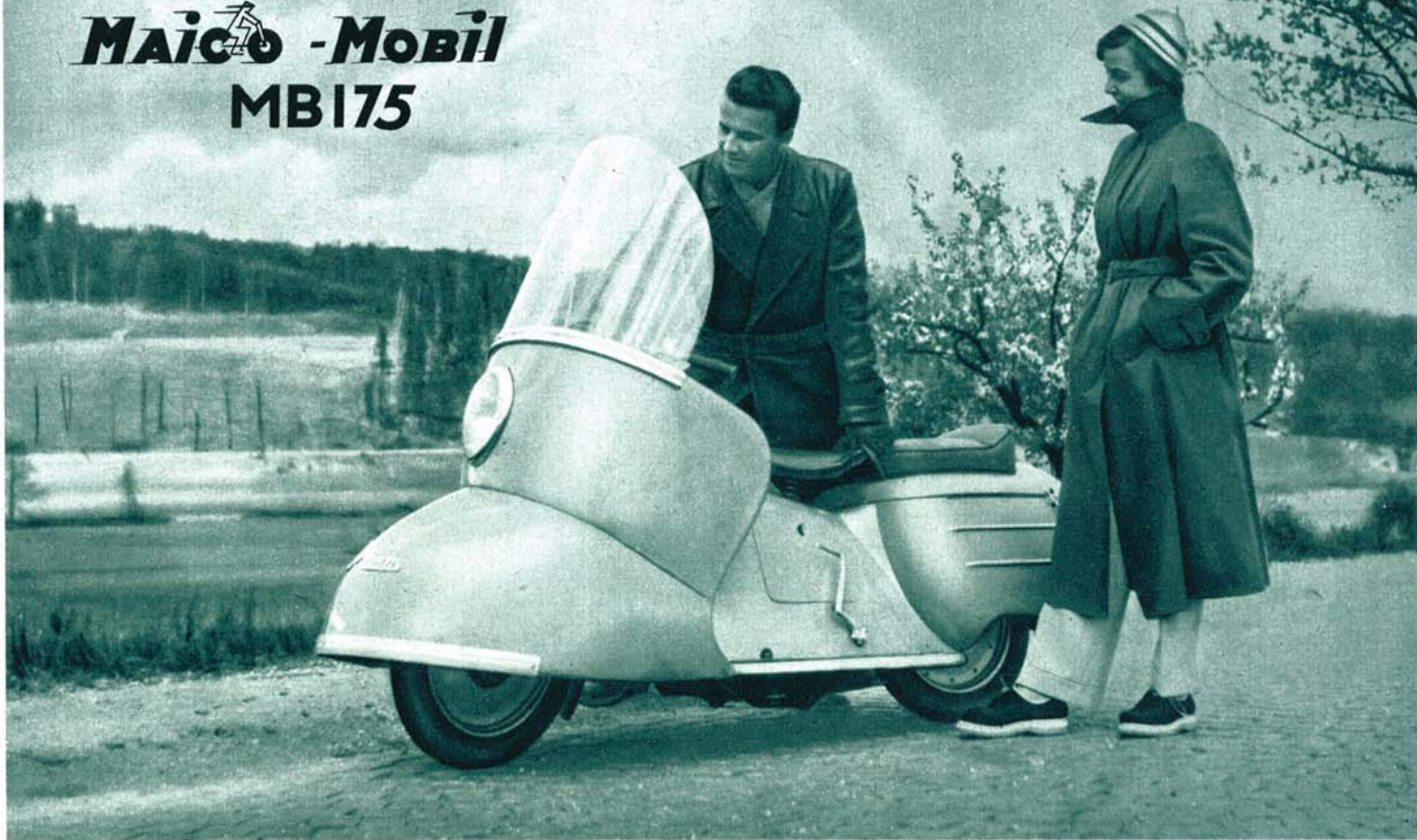


Ein ganz seltsamer Vogel

MAICO - MOBIL

MB175



Ungewöhnlich in der Form, aber doch befriedigend, weil zweckentsprechend, stellt das Maico-Mobil das erste greifbare Exemplar eines aerodynamisch verkleideten Motorrades dar. Foto: Metz

Unter dem Gesichtspunkt „Kultivierung des Motorrades“ erregte seinerzeit die Velocette LE ein weltweites Interesse. Daß es sich eine so angesehene und gerade für ihre schnellen Rennmaschinen bekannte Firma angelegen sein ließ, etwas Entscheidendes in einer Richtung zu tun, die sich vom orthodoxen Zweiradbau immerhin nicht unerheblich entfernte, stimmte nachdenklich. Diese Nachdenklichkeit wurde vertieft durch die Erkenntnis, daß die zum Teil im Fahrzeugbau ergrauten und mit der Materie altgewordenen Propheten, die ein schnelles Ende dieses „unzeitgemäßen Experimentes“ voraus sagten, nicht recht behielten. Vielmehr folgte eine weitere weltbekannte Firma, die für sich in Anspruch nehmen kann, einen international guten Ruf zu genießen, diesem Beispiel: Die Galletto von Moto-Guzzi war schlechthin eine Sensation, so wie das erste Auftauchen der LE im konservativen England ein beinahe unaßliches Ereignis gewesen war.

Man sehe mir die scheinbar vom eigentlichen Thema so weit abschweifende Einleitung nach. Aber es kann nach meiner Ansicht nicht damit getan sein, die Vorteile und Nachteile eines Fahrzeuges hübsch geordnet und wohlgefällig dargeboten dem Leser zu präsentieren. Jedes Ding will vielmehr unter dem Gesichtspunkt gesehen werden, unter dem es gesehen werden muß, wenn es nicht verzerrt erscheinen soll. Den haarfeinen Strich der Objektivität zwischen angelegener Skepsis und der in diesem Fall naheliegenden Begeisterung zu finden und ihn dann auch nicht zu verlassen, erscheint im Falle Maico-Mobil durch seine Ausnahmestellung besonders schwer, da es diese eben nur mit LE und Galletto teilt. Diese beiden übrigens interessieren hier nicht ihrer motorischen Eigenschaften wegen, die — bedingt durch ihre technische Grundkonzeption — völlig verschieden sind, sondern nur wegen der Gemeinsamkeit der an die Fahrzeugeigenschaften gestellten Anforderungen.

Als man vor weit mehr als zwei Jahren in Pfäffingen damit begann, ein verkleidetes Einspurfahrzeug zu bauen, stand man noch unter dem Eindruck des kaufmännischen Erfolges der

Es ist nicht gerade üblich, Tests von Motorrad-Vertretern schreiben zu lassen und es soll auch nicht als Entschuldigung angeführt werden, daß Waßmann den Testauftrag hatte, bevor er Maico-Vertreter wurde — aber Waßmann hat schließlich einen Ruf als Sportsmann zu verlieren und wird nicht WEISS sagen, wo SCHWARZ hingehört — außerdem gehört er zu einer Sorte von Leuten, die auf eigene Faust und self-made im Sport großgeworden, die zwar ihre Arbeit verkauft, aber nicht ihre Meinung. So viel Geld gibt es nicht, daß man einem von uns die Meinung abkaufen könnte, dazu sind wir viel zu lang vom Bau und kennen uns gegenseitig viel zu gut und wissen viel zu genau, wie kurze Beine so etwas hat.

Daß das Maicomobil nicht wie ein Motorrad beurteilt werden kann und erst recht nicht wie ein Roller, wird der Leser selbst merken — deshalb mußte auch Zenco seine Meinung dazu sagen. Aber auch damit ist der Fall noch keineswegs abgeschlossen, dazu steckt zuviel im Maicomobil drin — man muß da erst dahinterkommen! Es wird sich weitermausern und auch wir werden mit solcher Art von Fahrzeugen noch mehr Erfahrungen sammeln müssen. Bräuchen wir alten Hasen schon wenigstens 1000 km, um mit einem ganz schäbigen, normalen Motorrad überhaupt warm zu werden, dann darf man zu solchen ausgefallenen Vehikeln doch wohl 10 000 km verlangen, bis sie ihre letzten Möglichkeiten zeigen — und die haben wir alle noch nicht zusammengefahren. Es wird also noch des öfteren über Maico- und andere -Mobile im MOTORRAD mit Vorbehalt des Irrtums und mangelnder Erfahrung berichtet werden müssen. C. H.

orthodoxen Roller. Das wesentlichste und umstrittenste Merkmal dieser Fahrzeuge — das 8-Zoll-Rad — fehlte auch am allerersten Mobil nicht. Zwischen diesem ersten Versuch und dem heutigen Maico-Mobil MB 175 liegen Monate und Jahre intensivster Versuche und unausbleiblicher Enttäuschungen, in denen es der ganzen Zähigkeit eines Schwaben bedurfte, um den einmal begonnenen Weg fortzusetzen. Ein ziemlicher Haufen von Karosserien und Überbleibseln dieser maico-mobilen Entwicklungszeit in der Ecke eines Schuppens der Versuchsabteilung zeugt von diesem gewiß nicht einfachen Weg. Am erfolgreichen Ende dieses Weges aber steht ein Motorrad, das durch seine Straßenlage begeistert und durch seine zum frechen Fahren reizende Kurvenfestigkeit überrascht.

Das Fahrwerk bedient sich zur Führung und Federung des Vorderrades der von der M 151 her bekannten und hier lediglich etwas verkürzten Teleskopgabel. Sie stellt trotz fehlender Öldämpfung ein befriedigendes Element dieses interessanten Rahmens dar. Für das Hinterrad wählte man eine Art der Radaufhängung, die im Prinzip nicht neu, in dieser Form aber noch selten ist: Eine Triebatzschwinge, deren Drehpunkt nicht zwischen Motor und Hinterrad, sondern vor dem Motor liegt. Daraus resultiert eine Gesamtlänge des Schwingarmaggregates — von der nicht weniger als 36 cm breiten Lagerung bis zur Hinterradachse gemessen — von 67 cm. Das Hinterrad ist einseitig, fliegend gelagert. Die breite Lagerung ergibt eine vertrauenerweckende Seitensteifheit der Schwinge,



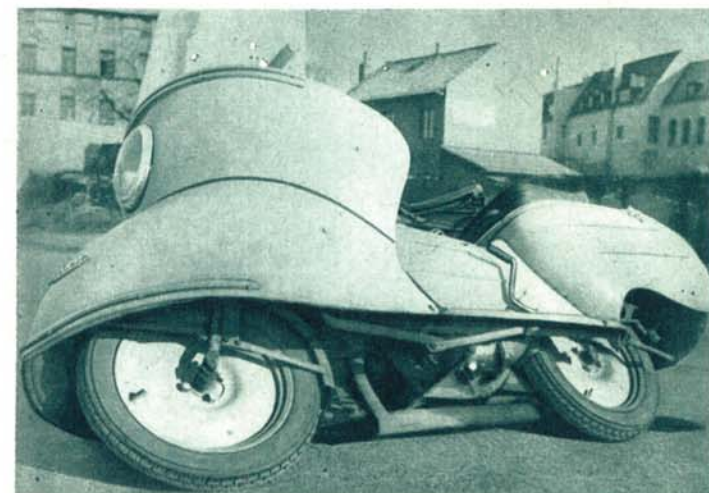
Die „Waßmannsche“ betestete das „Bil“ vom Standpunkt der Frau aus. UZ-Fotos (6)

bei der ein Klemmen oder Ausschlagen ausgeschlossen sein dürfte. Dieser schwingende Bauteil Motor-Hinterrad wird zum Rahmen hin durch zwei Druckfedern abgefangen, zwischen denen ein Teleskopstoßdämpfer für die Absorption von Nickschwingungen sorgt, die in der Tat auch nie beobachtet wurden. Die Lage des Motors zwischen den Rädern — also mittschiffs — dürfte für die über dem Motorrad durch schnitt legende gute Straßensituation des Mobils mitbestimmend sein. Aber nur mit bestimmend, denn ausschlaggebend ist dafür zweifellos die Verwendung von 14-Zoll-Rädern, die — nebenbei — als gegossene Leichtmetallscheibenräder ausgeführt sind.

Die Leistung des neuen 175er Malco-Motors: mit seinen 8,5 an der Kurbelwelle gemessenen PS zieht er das mit 2 Personen besetzte Fahrzeug aus den unteren Drehzahlbereichen lochfrei und rasant hoch, so daß selbst eingefeischte und erfahrungsgemäß sehr skeptische „Nur-Motorradfahrer“ aus dem Staunen nicht wieder herausfinden. Das getestete Mobil war offensichtlich sehr reichlich übersetzt: solo konnte man es ohne Schwierigkeiten im Zweiten anfahren. Trotz dieser reichlichen Übersetzung lag die Höchstgeschwindigkeit bei 83–85 km/h solo, wobei es ab 75 nur noch sehr langsam zulegt. Es wäre auf einen Versuch angekommen, diese Höchstgeschwindigkeit durch Verwendung einer knapperen Übersetzung noch zu steigern, wobei vermutlich nicht einmal eine sehr spürbare Verschlechterung beim Beschleunigen zu erwarten gewesen wäre.

Der Motor verlangt zügiges, flottes Fahren, d. h. man sollte ihn in den Gängen ausfahren, wenn es auch zu den charakteristischen Eigenschaften des Getriebes gehört, daß es sich nach reichlich gemachter Erfahrung am besten unmittelbar nach dem Anfahren vom ersten in den zweiten Gang schalten läßt. Praktisch ist der erste Gang also nichts weiter als ein Anfangsgang für extrem steile Steigungen oder sonstige ungewöhnliche Verkehrsverhältnisse. Der dritte Gang kommt dann, wenn 40–45 auf dem Tacho stehen. Es spricht für die Elastizität des Motors, daß er dennoch im direkten Gang mit zwei Personen von ungefähr 30 km/h ab ruckfrei beschleunigt.

Besonderes Vorderschutzblech, dicker Schalldämpfer, Lager der Hinterradschwinge und Ständer.



Da wir gerade beim Schalten sind: die bei Malco übliche Drehgriffschaltung mit automatischer Gangverriegelung erfordert eine saubere Einstellung, dann tut sie es voll befriedigend. Abgesehen davon, daß sie beim Test-Mobil zunächst etwas stramm ging, war es stets ratsam, den Leerlauf nicht erst im Stand, sondern noch im Ausrollen zu suchen.

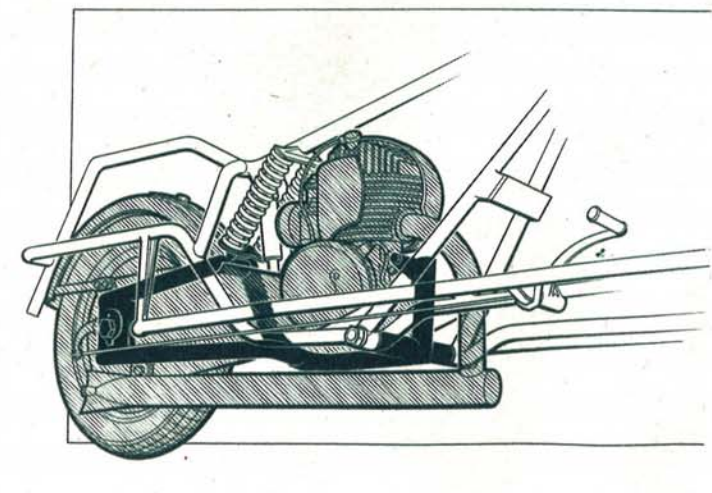
Der 175er-Zylinder mit der an der Auspuffseite stark vorgezogenen Kühlverrippung bekam von uns wegen dieses charakteristischen Profils einen Spitznamen, der hier aus Gründen der Moral nicht wiedergegeben werden kann. Der Graugußzylinder wird von einem neu entwickelten Gebläse gekühlt, das von einer auf der linken Kurbelwellenhälfte sitzenden Riemenscheibe angetrieben wird. Im Gegensatz zum 150er-Mobil wurde wesentlich übersichtlicherer Aufbau des Kühlsystems erreicht. Die Abhängigkeit der Lüfterdrehzahl von der Kurbelwellendrehzahl gibt diesem Fahrzeug die thermische Narrensicherheit, die für lange Überlandfahrten mit hohem Reisedurchschnitt oder in stark bergigem Gelände bei großer Belastung in den Gängen nötig ist.

Die Karosserie verbindet ausgezeichneten Witterungsschutz mit ausgeklügelter Raumaussnutzung. Urteile über die Formgebung eines Fahrzeuges abzugeben, heißt stets, die auf den Plan rufen, deren subjektive Geschmacksempfindung der eigenen verquer steht. Dennoch möchte ich bei aller Subjektivität (in diesem speziellen Fall) den Begriff der Formschönheit für das Malco-Mobil angewendet wissen. So ist zum Beispiel an den großen Klappen der Motorverkleidung unschwer zu erkennen, daß Flugzeugbauer bei der Durcharbeitung der äußeren Hülle mitbeteteiligt gewesen sein müssen. In Sekundenschnelle lassen sich mit einem Schraubenzieher — zur Not geht auch der Zündschlüssel — die beiden unter Federspannung sitzenden Verschlussknöpfe drehen, und die mit Schaumgummistreifen rüttelfrei anliegende Klappe gibt den Zugang zum Motor frei. Dieses schmale, kaum kniehohe Mittelstück der Motorverkleidung geht nach hinten in einen erfreulich großen Kofferraum über, dessen Deckel ein sehr breites Sitzkissen trägt. Abschluß dieses Heckteils bildet das Reserverad, das in dieser Unterbringungsform nicht als ein notwendiges Übel empfunden wird, das zwangsweise einfach irgendwo und irgendwo drangeklebt wird.

Die gleiche Überlegung trifft auch für das Vorderteil zu. Die ersten Mobile hatten eine gerade, schräg abfallende Vorderfront; heute läßt man dem Vorderrad genügend Platz zum Drehen und Durchfedern, zieht jedoch darüber die Karosserie ein. Diese Unterteilung der Frontpartie gibt dem heutigen Mobil das endgültige, eigenwillige Gesicht. Die darauf aufbauende, leicht schräg geneigte und von oben gesehen halbkreisförmige Kommandobrücke wurde wiederum nicht aus Zufall so geformt: eines der konstruktiven Ziele in Sachen Malco-Mobil hieß, daß die Frontscheibe einen Teil der Karosserie bilden sollte. Schwebweise mußte man dadurch mit den üblichen Lenkerbreiten radikal brechen: der 52-cm-Lenker läßt sich in dem durch die halbkreisförmig gebogene Scheibe gebildeten Raum gut drehen. Gleichzeitig erfährt die Scheibe (Plexiglas) durch die Krümmung eine sehr erwünschte Stabilität. Auch sorgt die Wölbung dafür, daß Regen schneller als gewöhnlich seitwärts abfließt.

Erste stereotype Frage aller neugierig Interessierten: „Was denn, mit dem schmalen Lenker wollen Sie das Ding halten?“ Mir, ausgerechnet mir, der ich mir gerade den Artikel über meine sehr persönlichen Erfahrungen mit einem sehr schmalen Lenker von der Seele geschrieben habe, eine solche Frage! Und

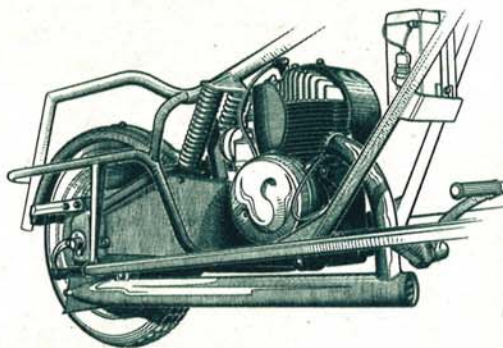
Hier wurde die ganze Triebsatzschwinge des Malco-Mobils vom Zeichner deutlich hervorgehoben.



überhaupt: man sollte über eine Sache erst urteilen, wenn man sie gründlich kennengelernt hat. Das wird einem auf jeder besseren Schule beigebracht, alles andere führt zu fatalen Vurteilen. So darf ich denn mit dem Brustton der Überzeugung versichern, daß Fahrsicherheit und Fahrbequemlichkeit auf dem Mobil nicht trotz, sondern wegen des schmalen Lenkers so weit über dem Durchschnitt liegen. Die Beine sind nicht mehr stark gewinkelt, die Füße stehen jetzt ganz vorn in der Verkleidung, da, wo die Bodenbretter leicht ansteigen. Da vorn ist auch auf der rechten Seite die Fußbremse — eine Erholung gegen den Hacken-Knöchel-ich-weiß-nicht-was-Hebel, der an den Vorläufern des Mobils zu finden war. Man hockt also nicht mehr, man sitzt entspannt und hübsch „versammelt“ hinter der Scheibe.

Stereotype Frage Nr. 2: „Kann man denn mit so einem breiten Apparat überhaupt fahren? Das muß doch eine Qual sein, den durch die Stadt zu schwenken!“

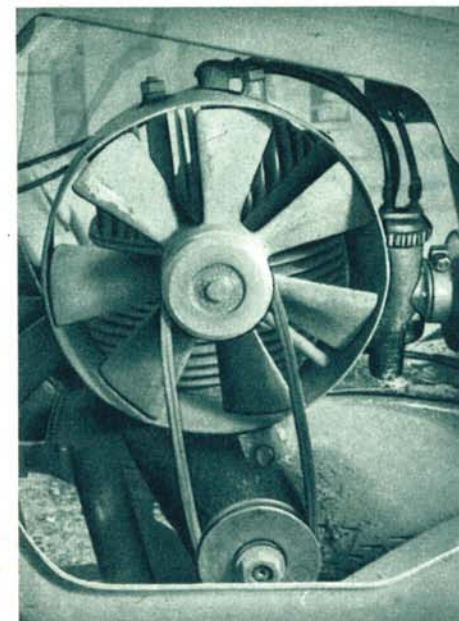
Man kann prima; und es ist bei weitem keine Qual. Die für ein Einspurfahrzeug immerhin wuchtig zu nennende Breite täuscht darüber hinweg, daß das Mobil fahrberber nur um die 115 kg wiegt — ein Wert, der sich in der Reihe der unverkleideten Motorräder mit Würde sehen lassen kann; vor allem dann, wenn man die Motorleistung von 8,5 PS in diesem Zusammenhang berücksichtigt. Dieses mit Überlegung verteilte Gewicht läßt sich wahrhaftig schwenken! Die 14-Zoll-Räder geben dem Fahrzeug eine Handlichkeit, die man ihm seinem Äußeren nach in der Tat nicht zutrauen möchte. Nach einer halben Stunde



Das ist die ganze Triebsatzschwinge des Malco-Mobils.

war ich auf dem Mobil so heimisch, daß ich es in einer langen, schnellen Linkskurve im Hochgefühl des Fahrnusses so weit legte, daß mich das kreischende hintere Ende des Bodenbrettes daran erinnerte, meinen Übermut ein wenig zu zügeln. Dabei war aber immer noch keine Spur von Unsicherheit oder Unruhe in dem Untersatz zu spüren. Diese Handlichkeit und Sicherheit machen das Fahren im Stadtverkehr zu einem ausgemachten Spaßvergnügen. Die Bremsen entsprechen einem guten Durchschnitt, nicht mehr, aber auch nicht weniger. Die erreichten Verzögerungswerte bestätigen das. Freihändigfahren — Windstille vorausgesetzt — gelingt auch dem krasssten Anfänger stets als eindrucksvolle Demonstration der Eigenstabilität. Daß man dabei das, sagen wir: Rückgrat, des Mobils not-

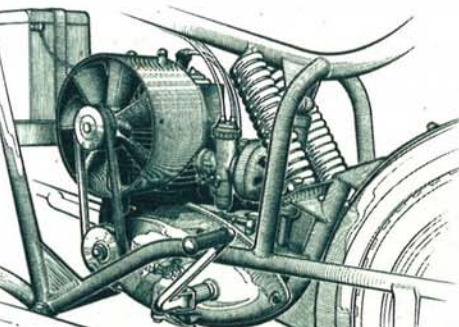
Der Motor von der Gebläseseite.



falls zwischen die Unterschenkel nehmen kann, um zu spüren, was der Untersatz tut oder tun will, ist eine Tatsache, die jeden Motorradfahrer mit warmer Dankbarkeit erfüllt. Doch selbst bei nasser, glibberiger Straße wurde von dieser Möglichkeit selten Gebrauch gemacht, weil es einfach nicht nötig war. Die Federung ist weich. Lediglich bei Sozusbetrieb wurde gelegentlich ein leichtes Bumsen als akustische Folge eines Durchschlages registriert. Bei Belastung mit insgesamt mehr als vier Zentner Lebendgewicht würde ich stärkere oder noch besser zusätzliche Federn für die Hinterradschwinge vorschlagen.

Stereotype Frage Nr. 3: „Dröhnt er nicht furchtbar?“

Das Mobil hat einmal gedröhnt, aber das ist schon einige Zeit her. Heute ist man mit den verteilten Geräuschen und den vielen Resonanzböden eines derart verkleideten Fahrzeuges nahezu fertig geworden. Wenn ich sage „nahezu“, dann geschieht das in der Voraussicht, eine Einschränkung folgen zu lassen. So erwies sich die halbkreisförmige Kommandobrücke mit Tankneinfüllstutzen, Zündschloß und Tacho als Trommelboden. Der Zündschlüssel beispielsweise wurde nach einigem Suchen als Erreger eines hell scheppernden Geräusches entlarvt. Er bekam einen freundlichen Schlag mit dem Hammer — auf dem Amboß natürlich —, der ihn in die Breite gehen ließ und schon war's still. Daß ich nicht falsch verstanden werde: diese kleinen Beobachtungen am Rande verdienen der Objek-



So sieht die Triebsatzschwinge von der Gebläseseite her aus. Zeichnungen: Werner (3)

tivität halber erwähnt zu werden, sie fallen aber als negative Pünktchen gegenüber den greifbar vorhandenen Vorteilen des Mobils glatt unter den Tisch. So, wie sich Vibrationen im Motorradbau nie ganz vermeiden lassen werden, ist auch das Mobil nicht ganz frei davon. Wenn z. B. der Motor sehr hoch dreht, oder wenn er mit geringen Drehzahlen schuffen muß. Dagegen soll auch nicht verschwiegen werden, daß das Mobil zwischen 45 und 70 mit erschütterungsfreiem, ruhigem, beinahe turbinengleichem Gebrauche zu fahren ist.

Stereotype Frage Nr. 4: „Was macht das Ding bei Seitenwind?“

Es reagiert auf Seitenwind logischerweise mehr als ein normales Motorrad. Gegenteiliges er-

warten zu wollen, wäre kurzsichtig. Das macht sich bei Wind üblicher Gebrauchsstärke andeutungsweise so bemerkbar, als ob man zu wenig Luft im Reifen habe. Immerhin aber nur so, daß man schon sehr aufpassen muß, um es überhaupt noch mitzubekommen. Denn man gewöhnt sich so an diese einen Teil der Fahreigentümlichkeit ausmachende Erscheinung, daß man sie nach einiger Zeit nicht mehr mit Bewußtsein aufnimmt. Oberhalb Windstärke 6–7, wenn es steif und böig von der Seite weht, ist einige Aufmerksamkeit erforderlich. Zur Erläuterung sei gesagt, daß bei solcher Sturmpesterei auch Fußgänger schon leicht gegen den Wind gelehnt zu gehen gezwungen sind. Wir auch nicht mehr gerade ganz jungen Motorradfahrer kennen dieses Kapitel aus der allgemeinen Zweiradpraxis nur zu gut. Daß solche Böen doch ausgeglichen werden können, liegt nicht zuletzt daran, daß die Windschutzscheibe fest mit der Karosserie verbunden ist und nicht als schwenkbare Sturmfock auf dem Lenker sitzt und direkt an ihm zerrt. Januar und Februar boten hinreichend Gelegenheit zu Sturmfahrten mit unterschiedlichsten Wetterbedingungen. Ernsthaft ins Gedränge gekommen bin ich dabei nie — im Gegenteil, trotz peitschenden, eisigen Sturmwindes wurde mit zwei Personen von Hannover nach Stadthagen ein 55er-Schnitt von Haus zu Haus gefahren. Einige 125er-Motorrad-Sollisten waren bei dieser Gelegenheit übrigens nicht schlecht erstaunt, wie das Mobil mit zwei Mann an ihnen vorbeizog.

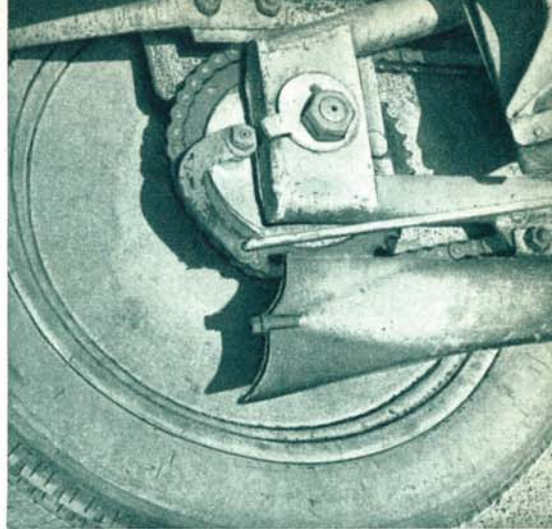
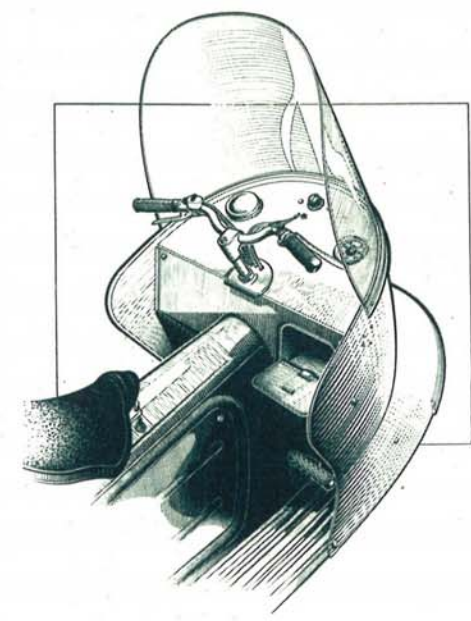
Der Verbrauch lag im Durchschnitt um die 3 Liter auf 100 km. Bei sehr scharfer Fahrweise steigt er auf gut 3,5 Liter an. Der unter der linken Hälfte der Kommandobrücke eingebaute Tank faßt 8,5 Liter, die für nicht ganz 300 km reichen. Der dem Tank gegenüberliegende freie Raum wurde für einen sehr reichlichen Handschuhkasten ausgenutzt, über dessen erfreulicher Größe man sogar vergißt, daß er nicht verschließbar ist. Stichwort „verschließbar“: der Kofferraum, in dem eine dicke Aktentasche und eine Menge Zeug verstaubt werden können, ist verschließbar, es gibt (sogar) ein klitzekleines Schlüsselchen dazu, das sich prompt in irgend einer Hosentaschennaht verkriecht — doch hat das Kofferschloß eine wohl mehr einschüchternd-symbolische Bedeutung — Gott vergelt's! Letztendlich zurück zur Sache: es gehört zu den menschenlichen Unarten, auf negativen Dingen endlos herumzureiten und darüber das Positive fast zu vergessen. Dieses Positive verdient im Falle Malco-Mobil jedoch nachdrücklich hervorgehoben zu werden; daß es nämlich gelungen ist, ein in seiner kultivierten Art einmaliges Motorrad mit erstaunlicher Fahr- und Motorleistung zu schaffen.

Karl-Heinz Waßmann

Zenco meint dazu:

Das Malco-Mobil — kurz das „Bil“ — ist keine Art Roller, sondern ein richtiges Motorrad. Was ein Motorrad ist, das wissen wir, und wer mehrere Modelle in verschiedener Preislage gefahren hat, weiß auch, daß man für mehr Geld mehr kriegt: manchmal bessere Straßensituation, mehr Beschleunigung, mehr Pe-Esse, größere Dreckklumpen an Hosenscheiden und Mantelzipfeln — für mehr Geld gibt es eben überall mehr. Wir lieben die rasante Beschleunigung, den Druck des Fahrwindes, der

Das Armaturenbrett sieht „aufgeräumt“ aus.



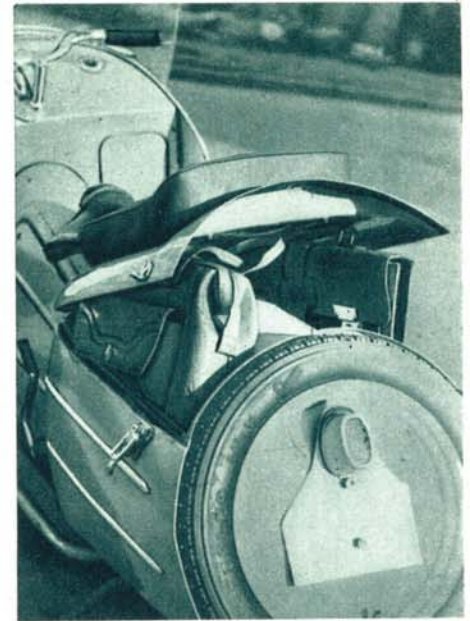
Radbefestigung am Schwingarm. Die Kette ist gut gegen den Reifen abgedeckt.

einen leichten Sauerstoffrausch bringt, die elegante Schräglage in den Kurven, und wogeln uns für technische Details, diskutieren darüber, reden gern Benzin, kurz, wir sind — geben wir es ruhig zu — ein bißchen motorradnarrisch, so wie andere roßnarrisch sind.

Da gibt es aber eine Gruppe Fahrer, und die sind bestimmt in der Überzahl, die interessiert sportliche Fahrweise und Technik nur ganz am Rande, die wollen Transport, sie brauchen ihn, denn davon hängt ihr Brötchenerwerb ab. Möglichst bequemen, ermüdungsfreien Transport, Sauberkeit bei jedem Wetter, Sicherheit, einfache Bedienung und größte Reparaturfreiheit. Das alles bei ihrem Einkommen angepaßten Preisen. Auch sie wollen natürlich Freude an ihrem Apparat haben, und wenn er obendrein noch schnell ist und sportlich zu fahren geht, ist es um so besser. Eigentlich ist es beschämend, daß ein großer Teil dieser Leute durch Konstruktionen befriedigt wird, die nicht aus dem Motorradbau stammen. Die fahrbaren Gartenstühle, die, als Roller bezeichnet, heute die ganze Welt erobern, stammen nicht vom Motorrad ab. Kurz und gut, während sich die Wagen zu kultivierten Fahrzeugen entwickelt haben, ohne dabei die Möglichkeiten des Sportinstrumentes außer Acht zu lassen, hat sich der Motorradbau nur in technischen Details verbessert. Allerdings darf man der Industrie keinen allzu großen Vorwurf machen, denn vor dem Krieg konnte man bereits neue, sehr strapazierfähige Wagen zu dem heute sagenhaft anmutenden Preise von RM 2.000,- kaufen. Auch war wohl die damalige Zeit nicht gar so motorisierungshungrig wie die heutige — und die Brötchen waren auch billiger. Nun bin ich doch wieder vom Thema abgekommen. Die Position auf dem Malco-Mobil ist dieselbe wie auf einem Motorrad. Der Sattel ist schön weich und seitensstief. Eigentlich ist es verwunderlich, warum

Schluß auf Seite 222

Gepäckraum und eingeschlossenes Reserverad.





Ich hielt neben der ersten menschlichen Gestalt, die mir begegnete und fragte nach Benzina. Ja, das gab es hier — wenigstens verstand ich es so und folgte dem freundlichen jungen Mann zu einem mehrstöckigen Gebäude, vor dem ich meine Maschine parkte. Mein Begleiter führte mich hinauf in ein großes, sauberes Zimmer mit weißgetünchten Wänden. Hier saß um einen langen Tisch ein gutes Dutzend meist älterer Männer. Der Leiter der Versammlung — oder was es sonst war — begrüßte mich, bot mir einen Stuhl an, und ich wiederholte meine Bitte um Benzin. Niemand schien hier deutsch zu sprechen, aber man hatte mich verstanden und bedeutete mir, daß ich das Gewünschte in einer Viertelstunde haben könnte. Inzwischen hatte ich Muße, den Männern zuzuschauen. Offenbar waren es Bauern, die wahrscheinlich an diesem Samstagabend zusammengekommen waren, um die laufenden Angelegenheiten der Zadruha, der landwirtschaftlichen Genossenschaft, zu besprechen. Es war recht amüsant, die Debatte zu verfolgen, ohne ein Wort zu verstehen. Mienenspiel und Tonfall der oft temperamentvollen Rede und Gegenrede ließen auf ein höheres Maß von Meinungsverschiedenheit schließen, als

ich beim Anblick der großen Tito-Fotografie im Großformat erwartet hätte. Die Tür ging auf und mit meinem Begleiter von vorhin trat ein dicker Bauer ins Zimmer. „Wieviel Benzin brauchen Sie“, deutete ich die Zeichensprache des Vorsitzenden. Auf den Tisch malte ich mit dem Finger 2—3. Dobro, gut, sagte der Vorsitzende und malte eine 4. Ich zog meine Geldbörse heraus, aber er winkte ab und schüttelte mir zum Abschied beide Hände. Unten machte der Benzingewaltige Anstalten, auf meinen Gepäckberg zu steigen. Ja um Himmels willen, das ging doch nicht. Guter Rat war teuer. Ich begann, das Gepäck abzuschnallen, wurde aber von dem jungen Mann daran gehindert, der versuchte, mir mit Händen und Füßen irgendwas begreiflich zu machen. Aha, es war nicht weit, nur eine kleine, winzigkleine Strecke. Na schön, versuchen wir's. Also rauf mit dem Schwergewicht auf das Gepäck, und los ging's durch das nächtliche Dunkel einem unbekanntem Ziel entgegen. Die schlammigen Feldwege wurden immer schmaler und schlechter, die letzten Höfe hatten wir hinter uns gelassen, in der Ferne bellten die Hunde. Endlich tauchten zwischen Feldern die Umrisse eines Hauses auf. Aber nicht dort mußte ich halten, sondern weiter draußen an einem Wiesenrand, wo ich im Lichte des Scheinwerfers ein paar Benzinfässer und so etwas wie einen alten Wohnwagen erkannte. Der Dicke verschwand im Dunkel und kam nach einiger Zeit mit einem anderen Mann zurück, der mir ein über das anderemal versicherte, daß das Benzin „dobro, dobro“ — also gut — sei. Gut oder nicht, hätte ich es man erst; aber einsteilen suchten die beiden noch fluchend nach dem Faßschlüssel. Ich hörte sie im Wagen rumoren, schob die Stella zurück und leuchtete hinein. Offenbar war ich hier auf der Traktorenstation der Zadruha, in dem Wagen wurden Werkzeuge, Gerätschaften und Behälter verwahrt. Jetzt hörte das Fluchen auf. Hurra, der Schlüssel war gefunden. Auch eine Handpumpe und ein verbeulter Eimer waren da, und nun pumpte der Dicke lustig drauflos. „Jugopetrol dobro, dobro.“ Er hätte den Eimer

vollgemacht, wenn ich nicht abgebremst hätte. Mehr als vier Kilo konnte ich nicht brauchen für meinen letzten Rest Sachsöl. Ein Trichter? Nicht zu finden. Also rollte ich eine Broschüre zusammen, in welcher in leuchtenden Farben die Annehmlichkeiten des Reisens im Lande Titos geschildert waren. Kaum hatte Stella den Bauch voll, so stieg mein Stimmungsbarometer auf Schönwetter, und ich widersprach nicht, als der Dicke ohne weitere Umstände auf den Gepäckberg kletterte. Seit der türkischen Belastungsprobe im letzten Jahr hatte ich ja einige Erfahrung mit solcher Art von Mehrbelastung, wenn auch dieser Fleischkloß den langen Grenzer an Ausdehnung und Masse weit übertraf. So war ich guten Muts, bis nach einer Viertelstunde die ersten Lichter des Dorfes noch immer nicht zu sehen waren. War das überhaupt der richtige Weg? Wohin brachte mich der Kerl? Mir fielen alle möglichen Schauergeschichten ein, und ich versuchte, mir das Gesicht des Dicken vorzustellen. Er hatte doch so gemütlich und harmlos ausgesehen. Aber schließlich war in jedem Kriminalroman gerade derjenige der Täter, den man für gemütlich und harmlos hielt. — Weiter ging die Fahrt durch die stockdunkle Nacht über schmale, schlechte Feldwege mit vielen Pfützen. Und dann, ganz unvermittelt, lag vor uns die Autobahn. Rechts, deutete mein Passagier. Rechts? Das mußte Richtung Belgrad sein. Sonderbar. Ich fuhr weiter. Plötzlich riß der Dicke mich an den Schultern. Ich bremste. Sah hoch. Da stand wahrhaftig der Wegweiser. Simanovci 1 km. Umständlich rutschte der Bauer vom Gepäck, umarmte mich und redete lachend auf mich ein. Dann hielt er inne, er hatte vor lauter Begeisterung vergessen gehabt, daß ich ihn nicht verstand. Er zeigte auf mein Motorrad, dann auf sich, dann mit hochgehaltenem Daumen eine Eins. Ach so, es war seine erste Motorradfahrt. Er hatte wahrhaftig verstanden, sie recht lange auszudehnen, der Schlaumeier. Mir fiel ein Stein vom Herzen, und so war die Freude auf beiden Seiten: der Dicke hatte seine nächtliche Vergnügungsfahrt und ich meine vier Kilogramm Jugopetrol. Egon E. Merten

Ein ganz seltsamer Vogel

Schluß von Seite 201

man den Drehpunkt der Sattelnase nicht weiter vorverlegt hat, weil hier auf die modische Linie des Tanks keine Rücksicht genommen zu werden braucht. Der schmale Lenker ist eine reine Freude. Man tritt an wie gewohnt, wozu man unter dem Sattel einen Ferntupfer hat, schließt den Lufthebel am Lenker etwas — der Testmotor neigte etwas zum Zurückschlagen — und schaltet die Gänge wie bei einem Roller mit dem linken Drehgriff. Gelingt nach anfänglich suchendem Kratzen später stets einwandfrei. Bei langsamem Fahren hatte ich das Gefühl, der Steuerungsdämpfer sei angezogen. Es ist aber keiner da. Anscheinend war die Mutter für die Steuerkopflager etwas zu fest. Na, und dann fährt man eben wie auf einem Motorrad. Der Fahrtwind ist aber weg, und es zieht auch nicht an die Beine. Man hat sehr bald heraus, daß die Federung vorn und hinten ausgezeichnet abgestimmt und weich ist. Der Motor hat Temperament und hängt am Drehgriff. Die Plexischeibe, die bis über den Kopf reicht, verzerrt und spiegelt nicht. Man hat seinen Kleinkram vor sich in dem Handschuhkasten verstaut, sitzt ausgezeichnet und fühlt sich wohl. Kurven machen keine Umgewöhnung nötig, das Bil läßt sich sauber drücken oder legen, zeigt keinerlei Neigung zu Lenkungsflattern, Wegrutschen oder Ausbrechen, sondern geht wie an der Schnur gezogen herum. In der Beinstellung hat man durch die langen Fußbreiter unbekannt großen Spielraum. Man kann einmal wie auf einem Motorrad sitzen und außerdem mit langgestreckten Beinen ungefähr so wie im Auto. Die gute Federung läßt eine solche Haltung auch bei holprigen Straßen zu. So stecken Füße und Waden völlig geschützt in den von Verkleidung und „Rückgrat“ gebildeten großen Höhlungen. Diese Haltung scheint als Normalhaltung der Füße vom

Werk vorgesehen zu sein. Denn ganz rechts vorn befindet sich der Bremshebel. In dieser Stellung der Beine ist es aber nicht möglich, die Füße direkt als Stütze auf den Boden zu bringen. Man muß sie erst — eins — zwei — zurückziehen und dann auspreizen. Kostet 2/10 sec. Die Erfahrung lehrt aber, daß selbst die besten Fahrer ganz unerwartet in Situationen kommen, in der sie zum Abfangen eines Rutschers energische Fußhilfe brauchen. Deshalb sind mir diese Fußsäcke ausgesprochen unsympathisch. Sie sind auch gar nicht nötig, denn es ist ohne weiteres möglich, das Unterteil dieser Verkleidung wind- und dreckabweisend durch entsprechende Formung auszubilden und trotzdem genügend Fußfreiheit zu garantieren. Ähnlich verhält es sich mit der Verkleidungsoberrante. Sie ist bis hinter die Knie gezogen, die man gewissermaßen einfindeln muß. Das ist, wenn man einen Mantel anhat, hinderlich, und ich habe mich mit der Kniescheibe ein paarmal daran gestoßen. Man bleibt genau so sauber und fühlt den Wind auch dann nicht, wenn man diesen Ansatz um 5 cm verkürzt und windabweisend ganz leicht nach außen biegt. Dies erscheint mir besonders wichtig zu erwähnen, weil man zwar alten Motorradfahrern eine Straßenbeurteilung und dementsprechend vorbeugende Maßnahmen ohne weiteres zutrauen kann, genau so wie einige artistische Fähigkeiten. Derartige kann man aber von den Fahrern, die doch die breite Käuferschicht für dieses Fahrzeug ausmachen sollen, weder voraussehen noch erwarten. Ich bin nun mal für safety first!

(Waßmann und Zenco haben nicht so lange Haxen wie ich: Für mich sind die oberen Ecken des Frontbleches böse Kniefallen, ich nähme als erstes eine Blechschere und schnitte sie ohne Rücksicht auf Lack und Chrom einfach weg! C. H.)

Leider wurde mir das Bil zu frühzeitig entrisen, um alle die üblichen und interessieren-

den Messungen zu Ende zu bringen. Immerhin, die Beschleunigungen aus dem Stand auf 500 m ergaben als Mittel verschiedener Versuche 76,5 km/h. Von da ab bis zur Spitze von 80 steigt die Geschwindigkeit nur noch langsam. Das ist ein Wert, mit dem man etwas anfangen kann und der von Temperament zeugt. Die Bremsanlage besteht aus Pränafta-Preßblechtrummelbremsen. Aus 50 km/h heraus schlidderte man mit der Hinterbremse im Mittel noch 17,5 Meter weit, einen schwarzen Gummistrich auf dem Beton malend. Versuche, die Bremse nicht blockieren zu lassen, ergaben Strecken, die nicht mehr interessieren. Die Vorderbremse blockierte nicht. Nach dem ersten Versuch wurde sie auf Druckpunkt eingestellt und brachte regelmäßig 16 Meter. Mit beiden Bremsen zusammen wurden 9 Meter erreicht. Wie sich die Bremsen bei längerer Beanspruchung benehmen, konnte ich leider nicht ausprobieren. Erwähnt werden muß, daß der Apparat bei allen Versuchen mit blockierter Hinterbremse stur gerade ausging und keine Neigung zum Ausbrechen zeigte. Jedenfalls ist das Bil ein ausgesprochen lebendiges, bequemes und erfreuliches Fahrzeug. In dem Moment aber, in dem Seitenwind aufkommt, wird die Fahrerei weniger erfreulich. Das Bil ist weitaus böenempfindlicher, als man dies von einem Motorrad gewöhnt ist. Die Böen springen das Fahrzeug direkt an, und man muß sie einzeln regelrecht herausfangen. Unangenehm bemerkbar macht sich die Sache besonders an Straßenkreuzungen, wenn eine Handvoll Wind beim Überqueren aus der Seitenstraße geschossen kommt. Der sauber hingelegte Strich kriegt einen Knick. Gefährlich ist das aber weiter nicht. Wenn man es ein paarmal erlebt hat, weiß man Bescheid, pariert durch Lenkererschlag und Gewichtsverlagerung und gewöhnt sich langsam daran. Durch andere Formgebung ließe sich dagegen noch allerhand tun. Zenco