

# MOTORBRIEF UIT DUITSLAND

VAN ONZE CORRESPONDENT  
ERNST LEVERKUS

De Kreidler voor sprint-records met afgenomen stroomlijn. Het frame is van een oud type wegracer (1962)

Zoals u inmiddels weet, zijn de recordpogingen van Kreidler op het nieuwe circuit van Hockenheim niet met succes bekroond. Eerst kreeg de motor te weinig brandstof, maar na montage van een tweede vlotterkamer openbaarden zich na-verbrandingen in het uitlaatsysteem. Ondanks langdurige experimenten met verschillende sproeiers was de motor niet goed te krijgen.

Er werd toen een andere motor gemonteerd — in nog niet helemaal 24 minuten! — maar ook hierbij traden de verschijnselen van het nabranden der uitlaatgassen op. Verschillende bougies werden geprobeerd, maar toen een Bosch racebougie met een warmtegraad van 400 was ingedraaid, brak een stukje van de isolator af en dat viel in de motor. Het motor-inwendige kreeg flinke beschadigingen en zo kwam de hele kostbare expeditie tot een einde. Men vraagt zich af of er geen tijd was geweest om alles in de fabriek beter voor te bereiden. Nu maakte de race-afdeling geen goede beurt. Uw landgenoot, de renner Aalt Toersen, heeft zelfs geen meter gereden en ik vind dit toch wel een onvergeeflijke blamage, temeer omdat de kwart mijl en de kilometer met staande start, waarom het hier ging, toch niet zo erg hoog op de ranglijst der records staan aangeschreven. Bij Kreidler zit op het ogenblik de klad erin.

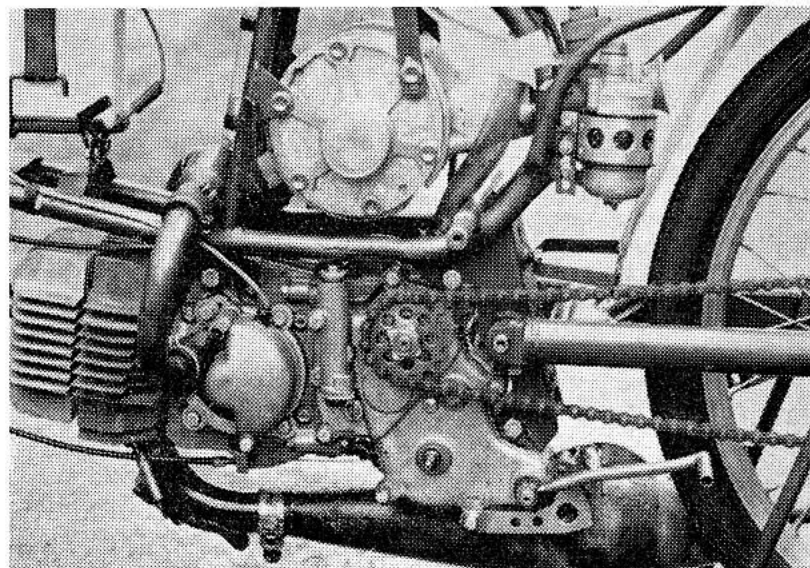
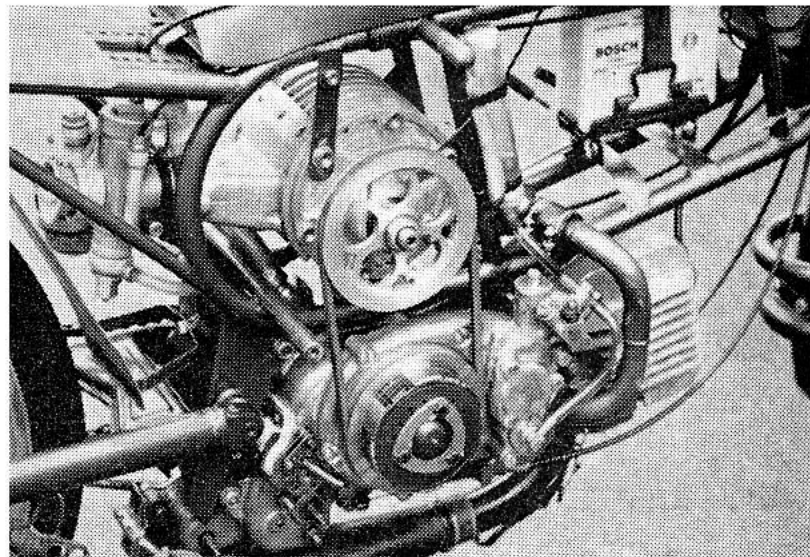
Dit is ook het geval bij BMW. Op de komende tentoonstelling in Keulen (september) komt alleen de 600 cc met telescoop-voorvork. De plannen voor een 730 en 900 cc model zijn in een diepe bureaulade gestopt, omdat de Amerikaanse handelaren alleen een 600 cc willen hebben. Dit is geen loos gerucht, maar ik heb het bericht uit officiële bron. Bovendien wordt nog overlegd over het verplaatsen van de motorfietsen-productie naar de Maschinenfabrik Berlin-Spandau (West-Berlijn), omdat de motorfietsen-fabricage in München storend werkt op die van de auto's.

Bij Puch in Graz worden 125, 175, 250 en 350 cc vier-takten voor de Amerikaanse en Europese markt ontwikkeld. De 250 en 350 cc modellen zijn staande tweecilinders met twee bovenliggende nokkenassen, de 125 en 175 cc zijn eencilinders met bovenliggende nokkenas. Er wordt verteld, dat de Ford-organisatie deze Puchs in Amerika zal gaan verkopen. (Zie ons bericht van verleden week: „Ford motorfietsen? Onwaarschijnlijk?” RED.)

Zoals werd verwacht, is de belangstelling voor de Honda CB450 in Duitsland bijzonder groot. Honda-Hamburg krijgt te weinig machines om aan de vraag te voldoen. Het is dan ook een fantastische motorfiets. Bij ons heeft BMW veel vrienden verloren door de moeilijkheden met de R50S en de R69S en door het slordige werk van de gasarbeiders uit de Balkan. De Duitse motorrijders zijn (terecht) veeleisend en kritisch en zo is het

op het ogenblik ook moeilijk om BSA en de merken van AMC te verkopen. Het wachten is nu op de Guzzi 700 cc en de MV „4” 600 cc. Maar voorlopig doet Honda goede zaken. De snoek in een vijver met slaperige karpers, zoals ik verleden jaar in „Motor Cycling” schreef.

En tot slot: Helmut Fath zal wel niet met zijn viercilinder komen. De oud-wereldkampioen zijspan (1960) heeft nu al jaren niet meer gereden en een comeback is te moeilijk voor hem.



Rechts: Close-ups van de motor, waarop de door een rubber riem aangedreven compressor zichtbaar is alsmede de oliepompe en tal van andere interessante details