

Das MOTORRAD



Nummer 7. JAHRGANG

19. November 1955

23

PREIS DM 1.-

Postverlagsort Stuttgart

Die Geländemeisterschaft

Windschutzscheiben

Horex Rebell



MOTORRAD

fuhr einen Prototyp



HOREX
Rebell

Nichts kommt von ungefähr; sind Menschen nur im Rahmen ihrer Umwelt zu verstehen, dann gilt das erst recht für ihr Schaffen, für das, was sie so zustandebringen oder für nützlich halten. Es ist jetzt ziemlich genau zwei Jahre her, daß die IFMA 1953 schloß — die letzte Dokumentation der Größe einer Industrie, deren meiste Mitglieder gar nie erfaßt hatten, warum es eigentlich Leute gibt, die einem Motorräder abkaufen. Nur der Kundige hörte im Oktober 1953 schon das leise Grollen im Untergrund, die Unzufriedenheit beim Käufer, dem statt echten technischen Fortschrittes nur ein paar anders zurechtgebogene Rohre und ein bißchen anders zurechtgeklopftes Blech vorgesetzt wurde, kaum jemand hörte die immer schneller ansteigende Bedrohung von außen, die Diffamierung des Motorrades in der Tagespresse mit allen ihren realen Folgen, die im Verlaufe der nächsten beiden Jahre zu den schwersten Schlapen führten, die jemals einer ganzen Kategorie von Fahrern und der sie beliefernden Industrie zugefügt wurden. Es soll hier nicht um Für und Wider gerechnet werden, für Hätte und Wäre gibt kein Trödler mehr etwas, man kann nur zusehen, was für die Zukunft noch zu retten ist. Die Motorradproduktion betrug 1955 nur noch ein rundes Drittel der Produktion 1953, die verlorenen zwei Drittel wurden aber bei weitem nicht durch Roller aufgeholt — nicht mehr produzierten 100 000 Motorrädern stehen nämlich nur 30 000 mehr produzierte Roller gegenüber — das ist das Lange und das Kurze an der Sache.

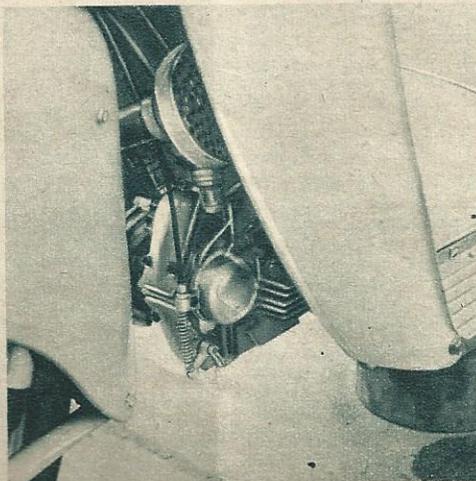
Im Herbst 1953 konnte es nämlich für den Unkundigen scheinen, als ob „der“ Roller, also der Roller damaliger Form, zumindest in seinen durch 200er-Motoren und hochleistungsfähige Fahrwerke gekennzeichneten Exponenten, eine geeignete Ablösung für das anerkanntermaßen in wesentlichen Punkten unzulängliche Motorrad darstelle — das war sozusagen das durch das Frankfurter Konzil sanktionierte Zweirad-Dogma. Damit müssen wir gleich einen technischen Stand in klaren Begriffen fixieren.

Der Spitzenroller von 1953 hatte bereits Schwinge vorn und hinten, er hatte 10 PS, er hatte Elektrostart, sein Fahrwerk war, an

den Fingern aufgezählt, im Durchschnitt der Typen bereits fortschrittlicher als das damalige Motorrad. (Wobei allerdings überschen werden muß, daß vom bloßen Vorhandensein einer fortschrittlichen Konstruktion bis zu deren sicherem Funktionieren immer noch diverse Schritte zu machen sind.) Dieser Roller hatte einen nahezu perfekten Dreckschutz und es hätte alles herrlich sein können, wenn da nicht zwei Grundsatzfehler gewesen wären: Der Fahrwerksfortschritt war zwar an den Fingern aufzuzählen, insgesamt aber hatte „der“ Roller noch nicht die Fahrsicherheit des Motorrades erreicht — wenn es auf letzte Leistungsfähigkeit ankommt, greift man damals wie heute noch zum Motorrad. Der zweite Fehler wurde nie laut genannt, spielt aber die größte Rolle: Auch Roller mit 10 PS sind für viele Zwecke klar zu langsam! (Wertf Steine, so viel Ihr wollt, ist doch so!)

Das Spitzenmotorrad von 1953 hatte zwar ordentliche Bremsen, sogar starke Motoren, aber es hatte noch Telegabeln und Parallel-Federungen. Es standen zwar starke und sehr schnelle Motoren zur Verfügung, aber diese waren nicht voll auszunützen, weil die Fahrwerke dies nicht zuließen. Zwar: 10 PS im Motorrad ließen sich höher und mit größerer Sicherheit ausnützen als 10 PS im Roller. Aber: Sobald es mal über die 15 PS hinausging, war auch das Motorradfahrwerk von 1953 nicht mehr sicher genug. Man hatte Motoren, mit denen ein Motorrad zum Schnellverkehrsmittel hätte werden können, aber die dazu nötige Sicherheit war noch nicht vorhanden.

Linke Seite, frei zugänglich: Luftfilter und Unterbrecher, Anschluß der Schwimmerkammer, sogar noch die Ventildeckel.



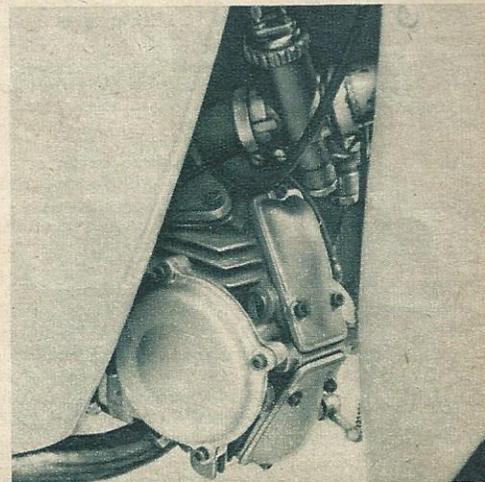
obwohl der Weg dazu auf dem Papier bereits feststand. Das allerschlimmste aber: Motorräder sind dreckig, man kann damit nicht mal ins Kino fahren, ohne sich Langschäfter anziehen zu müssen.

(Muß ich noch sagen, daß hier von „dem“ Motorrad und „dem“ Roller die Rede ist, daß es also obere und untere Skalenendpunkte gibt, die nicht mit diesem Bild des Durchschnitts übereinstimmen? Bei den Motorrädern die Tornax, bei den Rollern der Progress beispielsweise.)

Noch weiter vereinfacht, noch gröber auf einen einzigen Satz gebracht, sah das so aus:

Mit unseren Motorrädern ist kein Staat zu machen, es hat aber auch keinen Sinn, sie einfach weiterzubessern, denn im Begriff Motorrad ist nichts mehr drin, zu dreckig — im Roller ist aber auch nichts mehr drin, das gilt als Gänseblümchenfahrzeug, lieb und schön und herrlich, aber eben zu schwach auf der Brust, was nützt die saubere Hose, wenn ich nicht vorwärtskomme? Das sieht sehr nach einer Weisheit aus, die nachträglich formuliert wurde — ich bitte aber unsere Leitartikel zur IAA 1953 und den Bericht der IFMA 1953 zu lesen, dort

Rechte Seite, frei zugänglich: Ventilabdeckung — Vergaser noch nicht endgültig, bekommt frei zugängliche Düsen.



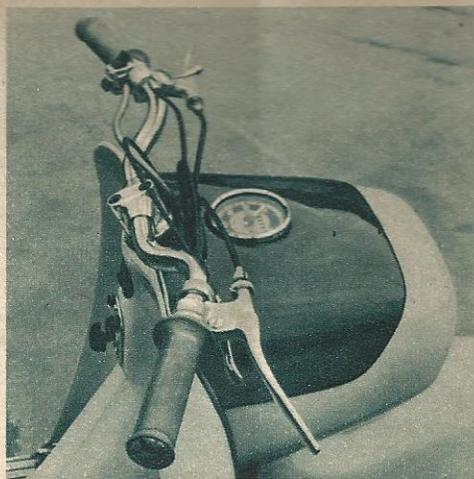
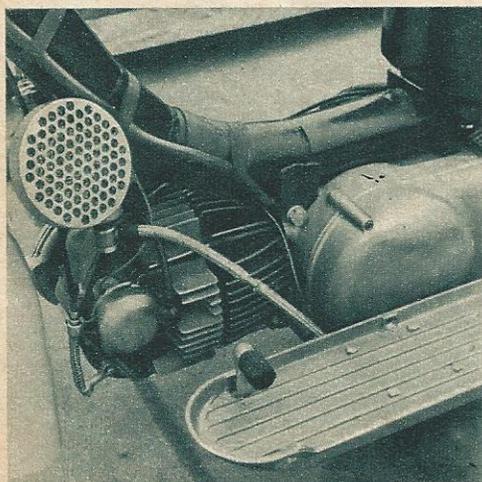
steht's schon drin. Denn es ist nichts weiter als die Quintessenz zahlloser Fabrikantengespräche — Äußerungen über Motorräder stammen dabei von Rollermachern, solche über Roller von Motorradmachern, die trefendsten Sätze wiederum fanden Leute, die damals bereits beides machten.

Überhaupt Fabrikantengespräch: Fabrikanten selbst sind konservativ, die sehen immer gleich die zu investierenden Millionen, denen darf man mit Erkenntnissen nicht kommen, da muß immer erst viel kaputtgehen, bevor sich einer etwas zu machen traut, was nicht wenigstens sechs Konkurrenten auch schon machen. Um so intensiver wurden Gespräche mit den Leuten geführt, die durch diesen Konservatismus am Konstruieren verhindert wurden, oder mit den Leuten, die durch Werbung für Jahre voraus dem Zweirad der Zukunft den Boden zu bereiten hatten, den Pressechefs (Soweit die nicht bloß brave Zettelverteiler waren und noch sind!). Jedes Gespräch mündete regelmäßig in immer wieder denselben Schluß aus:

Da red ich mir die Zunge knittrig und die Schnauze fusslig und erzähl' den Unsern, sie sollen ein Ding bauen, so 'ne Super-Ultra-Wetz mit 18 PS, die richtig abhaut, wenn man dran dreht, mit sooner Straßenlage, alles dran, hammer doch alles, brauchmer bloß zamschrauben, bloß aussehn darfse nich wie'n Motorrad, muß aussehn wie'n Roller, denn damit biste immer 'n feiner Mann, und wennste noch so'n Blödsinn machst — aber denkste, die kapiern det — nee, is nich drin — — —

Nun, zum erstenmal raufte sich in dieser Weise schon im Frühjahr 1953 ein Pressechef eines hoch angesehenen Werkes die Haare — und nach ihm noch viele andere, auch Konstrukteure. Sie sahen, was kommen würde: Der ewige Dreck würde dem Motorradfahrer über werden, und selbst der moralische Verlust war schon damals ein Argument. Man kann doch mit einem Motorrad übermenschliche Kunststücke an Sicherheit vollbringen und die verzweifeltste Lage noch retten — man ist doch der Raser, dem jeder ungestraft noch mehr Dreck nachwerfen darf. Man kann sich aber mit einem Roller so dämlich auf-führen, wie man will — man ist doch immer der liebe höfliche, nette, harmlose Röl-ler, der nur ein dummes Gesicht zu machen braucht, um überall Verzeihung zu finden. Aber deswegen zum Roller über-gehen? Dazu sind Roller zu langsam, ganz klar zu langsam.

Längsverrippung gibt auch bei langem Klettern im Ersten genügend Kühlung, in dem dicken Kasten am Kurbelhaus steckt der Anlasser.

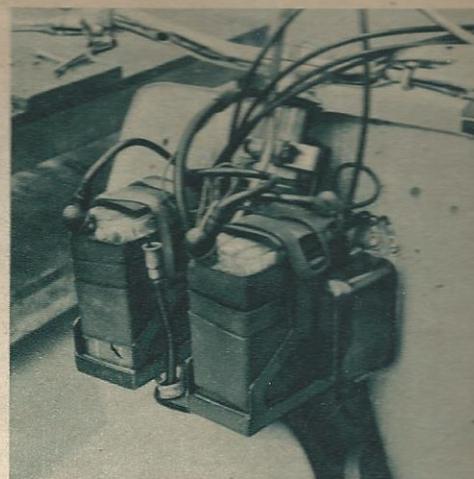
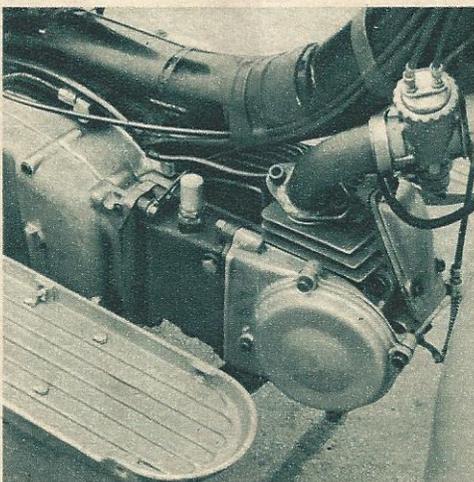


Ein großer Lichtaustritt gibt zwangsläufig ein großes Gehäuse, und wenn dieses schon da ist und hinter dem Spiegel Platz läßt — — —

Das, was uns damals vorschwebte und bis heute noch zu bauen ist, weil dafür echter Bedarf vorhanden ist, müßte im einzelnen betrachtet so aussehen:

- Der Motor muß mindestens 17 bis 18 PS bringen, denn es muß auf der Autobahn mit 115 km/h mit Sicherheit zu rechnen sein, also für unbeschränkte Dauer.
- Diese 17 bis 18 PS sind auch nötig, weil im Bereich zwischen 70 und 95 km/h nicht mehr als 8 Sekunden Beschleunigungszeit nötig sein dürfen.
- Bei diesen Geschwindigkeiten muß ein Optimum an Straßenlage da sein, alles andere wäre ein Verbrechen. Diese Straßenlage ist aber nur mit großen Rädern zu erzielen, 16" sind unabdingbar.
- Zur optimalen Straßenlage gehört Schwingen vorn und hinten, die Feder der Hinterschwingen muß für Sozials-last nachstellbar, tunlichst sogar für Zwischenlasten einstellbar sein.
- Entsprechend den Geschwindigkeiten müssen die Bremsen bemessen sein, außerdem müssen es Fingerspitzenbremsen sein, denn nur diese sind wirklich sicher — sie sind vielleicht nicht narrensicher, aber das ist auch kein Fahrzeug für Narren, sondern für Männer.
- Weil mit diesem Fahrzeug nur gehetzt wird, möchte es tunlichst einen

In diesem Gehäuse steckt der Nockenwellen-antrieb mit Kette und Spannvorrichtung, Wärme-abfuhr durch Ölkreislauf.



— — — dann packt man gleich die Batterien, den Regler und die Zündspule mit dazu, dann ist die ganze Elektrik beisammen.

Viertaktmotor haben — denn unter der Voraussetzung dauernder Hetze zeigt der Viertakter den deutlich niedrigeren Verbrauch.

- Der Schnelligkeit muß das Licht entsprechen — bei Rollern sind 13er-Scheinwerfer zwar üblich, aber bereits unzulänglich, bei Motorrädern sind 16 cm üblich, aber wenn so eine Super-Wetz wirklich gut liegt, also scharf gefahren werden kann, sind 16 cm Lichtaustritt klar zu wenig. Man wird sich an Zyklopaugen schnell gewöhnen!
- Man will auf keinen Fall dreckig werden. Natürlich zieht man gern einen Regenmantel an, für mehr als 10 km Distanz hat man auch nichts gegen Regengamaschen, aber man will mit der langen Hose ins Büro und ins Kino fahren können.
- Das Ganze, wenn's fertig ist, darf ja nicht wie ein Motorrad aussehen — es muß besser sein als ein Motorrad, darf aber in keiner Weise daran erinnern, „nur Plebejer fahren Motor-rad“.
- Wenn es irgend geht, möchten auch die Reifen dem heutigen Way of Life entsprechen, also pannensicher sein — das ist möglich und darf also auch verlangt werden.
- Der Motorradfahrer verachtet's noch stolz, wer es mal hatte, möchte es aber nicht missen — den elektrischen Anlasser.
- Kein Mensch fragt nach Gewicht, wohl aber fragt man danach, ob ein Hundertpfundmädchen das Ding im Stadtverkehr mit ewigem Anhalten und Anfahren regieren kann, ob sie mit den Füßen gut auf den Boden kommt oder ob sie von den Kilogrammen erwrängt wird — also tiefste Schwerpunktlage, geringstmögliche Bauhöhe.

Das sind also die zwölf Bedingungen, die — nicht an ein Motorrad und nicht an einen Roller — an ein Einspurfahrzeug zu stellen sind, das für die nächsten zehn Jahre ein Optimum an Gebrauchsfähigkeit aufweisen soll.

Natürlich kann man über die einzelnen Punkte diskutieren, so zum Beispiel über die geforderte Geschwindigkeit. Es gibt Leute, die 18 PS für unsinnig halten und die vom „Geist des Rollers“ reden — nichts gegen den Geist des Rollers, aber das soll ja gar kein Roller sein. Es soll etwas sein, mit dem man den ganzen zähen,

mit 60 bis 80 km/h dahinkriechenden Verkehrsschleim hinter sich lassen kann. Es geht hier um das Prinzip „Sicherheit durch Motorleistung“, je schneller man aus dem Schleim herauskommt, desto geringer ist nun einmal die statistische Wahrscheinlichkeit, von jemandem angerempelt zu werden. Man muß sich also mit maximaler Geschwindigkeit aus jedem Gedränge herausbegeben können, dahin, wo das Gedränge dünner ist. Ich schreibe hier 18 PS, obwohl gerade eine Maschine mit 36 PS vor meiner Türe steht, deretwegen ich in ein paar Wochen schreiben werde, daß das vollkommene Motorrad mehr als 30 PS haben müsse — hier ist aber nicht von Motorrädern die Rede, sondern vom Horex-Rebell! Die Beobachtung zeigt nämlich etwas ganz Auffälliges:

Gefährlich und daher zu überwinden ist der mit maximal 80 km/h fließende Verkehrsschleim. Dieser wird nicht etwa von an sich langsamen Fahrzeugen gebildet, die nicht schneller können — denn diesem Schleim fährt man bereits mit einem Goggomobil davon — sondern von langsamen Menschen auf schnellen Wagen. Die fahren auch mit einem 220 oder 300 nicht schneller, als der Schleim eben so dahindrippelt.

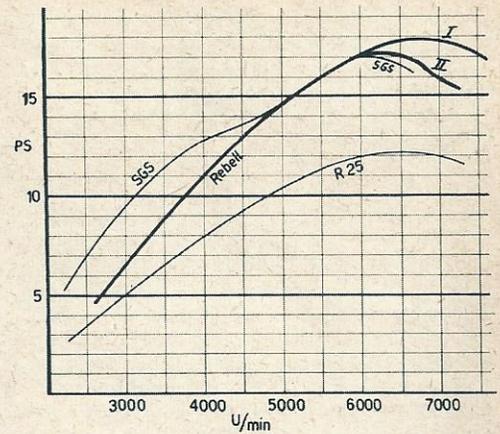
Hier scheint eine vom Fortschritt der Technik unabhängige Naturkonstante vorzuliegen, die Leute fahren nicht schneller, auch mit 120 PS. Es genügt also, etwas zu haben, was jenseits dieser menschlichen Konstante zu fahren erlaubt und vorliegender Beobachtung und Erfahrung nach genügen dazu auf zwei Rädern 18 PS. Um Zweifel zu beseitigen: Heutige Spitzenroller gehen alle mehr als 80, meist 90 km/h, man kann zur Not schon damit den lästigen und gefährlichen Schleim hinter sich lassen — dazu muß man aber doch bedenklich viel riskieren, außerdem dauert es beträchtlich lang, bis man sich immer wieder freigefahren hat, es kostet über Gebühr viel Nervenkraft. Wenn also 18 PS gefordert werden, dann weniger der auf 110 bis 115 km/h erhöhten Spitze wegen, als vielmehr der im 80 km/h-Bereich verdoppelten Beschleunigung wegen. Diese 18 PS bringen zwar Sekunden, die sind aber gar nicht so wichtig wie die Ersparnis an Nervenkraft und der Gewinn an Sicherheit.

Niemand kann einem vorwerfen: „Ihr fordert immer wieder stärkere Motoren, damit wird immer wieder schneller gefahren und dann kommt Ihr abermals und wollt wieder stärkere Motoren haben!“ Das ist

eben kein circulus vitiosus, denn zwar sind bei den Automobilen die Motoren immer stärker geworden, es wird aber keineswegs schneller damit gefahren, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten hängen von einer menschlichen Konstante ab und es genügt wohl hinfort, selbst eine Leistung zu verwenden, die diese Konstante zu überschreiten erlaubt. Wenn hier also für das Zweirad der nächsten zehn Jahre 18 PS gefordert werden, dann besteht begründete Aussicht, daß diese 18 PS für die nächsten zehn Jahre nicht erhöht zu werden brauchen.

Die nötige Vortriebskraft des Zweirades ist also umweltbedingt. Wenn man diese Vortriebskraft anwendet, führt sie aber zu Geschwindigkeiten und während des Beschleunigens zu Grenzbedingungen der Bodenhaftung, die wiederum eine ganz bestimmte Fahrwerksgüte verlangen. Eine Autobahngeschwindigkeit von 115 km/h und Geschwindigkeiten um 100 km/h auf Bundesstraße sind zwar numerisch nichts besonderes mehr, sofern man allein auf weiter Flur ist, hier werden diese Geschwindigkeiten aber im fließenden Verkehr gefordert. Das heißt also, daß auch jenseits 100 km/h die Straßenlage so sein muß, daß das Fahrzeug selbst keine fahrerische Aufmerksamkeit mehr verlangt. Das spricht sich gelassen aus, ist aber sehr schwer zu erfüllen. (Das Motorrad der IFMA 1953 erlaubte das keineswegs!) Es darf einfach nicht sein, daß ein Zweirad bei 115 km/h von der Längsfuge der Autobahn überhaupt Notiz nimmt, daß es durch irgendwelche Wellen oder Plattenkanten zum Aufschaukeln kommt, daß man Sorgfalt beim Einsteuern einer Kurve braucht, daß Windohrfeigen Pendelei auch nur anstoßen könnten — dieses Zweirad der nächsten zehn Jahre darf für sich selbst keine Aufmerksamkeit mehr verlangen, man muß die gesamte Aufmerksamkeitsleistung für die Beobachtung der Verkehrslage verfügbar haben. Es muß möglich sein, auch wenn man mit 120 bis 125 km/h ein Autobahngefälle hinunterjagt, jedes einzelne Fahrzeug einer vorliegenden Kolonne im Auge zu haben, es auf jeden möglichen Blödsinn hin zu überwachen, bis man vorbei ist, ohne daß man dabei auch nur das Zehntel einer Sekunde lang durch das eigene Fahrzeug abgelenkt wird.

Typischer Fall, mit Rebell selbst exerziert: Schneller Omnibus auf schmaler Bundesstraße geht 80 km/h und wird überholt, dabei stehen runde 95 am Tacho — neben



Die Leistungskurve des Rebell-Motors — II mit zähem Versuchsnocken, I mit endgültigem schnellem Nocken — im Vergleich mit SGS und R 25/3. Die Rebell-Kennlinie deckt sich fast punktgenau mit der Max-Kennlinie, die deshalb nicht mehr gezeichnet wurde.

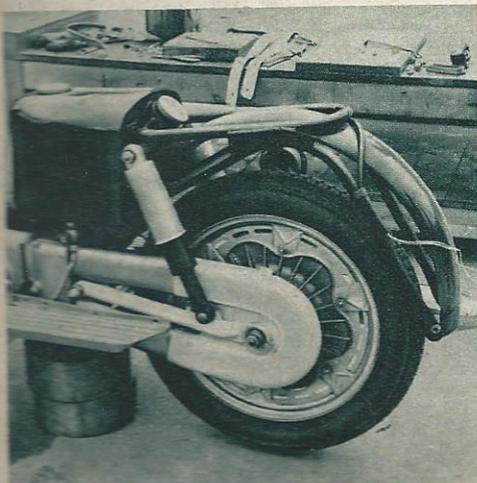
dem Vorderrad des Omnibus plötzlich der Gedanke, sich mal umzusehen, ob die hinten „noch dran“ sind, also rundrehen, sind noch dran, weiter. Und das nach noch nicht dreißig Minuten Gesamtzeit auf diesem Vehikel! Wäre mit jedem anderen Fahrzeug ein glattes Verbrechen gewesen, vielleicht mit Ausnahme der R 69, hier ging's aber — wurde mir erst nachher bewußt. Ist aber eine ganz gute Illustration für die Forderung, daß das Fahrzeug keine Aufmerksamkeit mehr für sich selbst beanspruchen dürfe.

Die Mittel, mit denen sich diese völlige Bedürfnislosigkeit der Straßenlage erzielen läßt, sind längst bekannt. Die Hinterschwinge als Bauelement ist unumstritten, daß Federungen nachstellbar sein müssen, ist ganz klar und man kann sich höchstens über den nötigen Dämpfungsgrad noch unterhalten — Grundsatzfrage ist das aber längst nicht mehr. Die Vorderschwinge als solche ist auch nicht mehr umstritten, es ist sogar klar, daß das nur eine Langschwinge sein kann, klar, seit man weiß, daß auch Langschwingen ohne Einfluß auf die Lenkung zu schaffen sind. Federweg, Dämpfungsgrad — alles nur noch Handwerksfragen. Bei Motorrädern über 20 PS kann man noch darüber diskutieren, ob Räder mit 16", 18" oder 21" weitere Vorteile brächten, angesichts der Problemstellung des schnellen Verkehrszweirades — im Gegensatz zum Sportfahrzeug Motorrad — sind aber 16" wohl außer Diskussion, also unbestrittenes Bauelement.

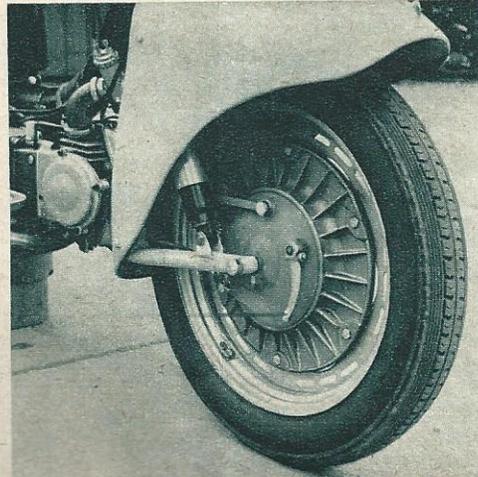
Blicke noch der vielgerühmte Knieschluß, dieses Streitobjekt, seit es überhaupt Roller gibt. Wer wollte einem alten Motorradfahrer übelnehmen, wenn er Knieschluß verlangt? Selbst den Vätern des Progress-Strolch habe ich noch vor wenigen Wochen empfohlen, etwas nachträglich Anbaubares als Knieschluß herauszubringen, weil das eben das Tüpfelchen auf dem I wäre. Und jetzt haben mich die Horexer auf dieses noch viel schnellere Ding gesetzt, bei dem doch Knieschluß noch viel wichtiger sein müßte — also werft meinewegen mit Steinen, nennt mich einen alten Schwätzer oder was sonst, aber ich habe den Knieschluß nicht vermißt. Ich will ja nichts gesagt haben, vielleicht fährt es sich mit Knieschluß noch besser, aber alle hier erhobenen Forderungen an das Zukunftsfahrzeug beruhen auf den Leistungen der Rebell ohne Knieschluß.

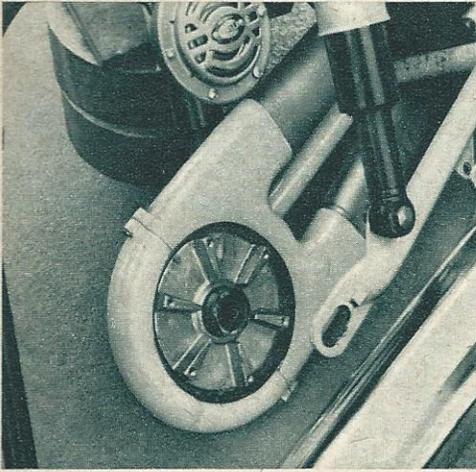
Nach Leistung und Fahrsicherheit rangieren die Bequemlichkeiten der Bedienung.

Federbein noch nicht endgültig, wird nachstellbar, 12-Liter-Tank, Rahmenrohr ist gleich Öltank, Kettenkapselung — Leichtmetall mit Kunststoff.

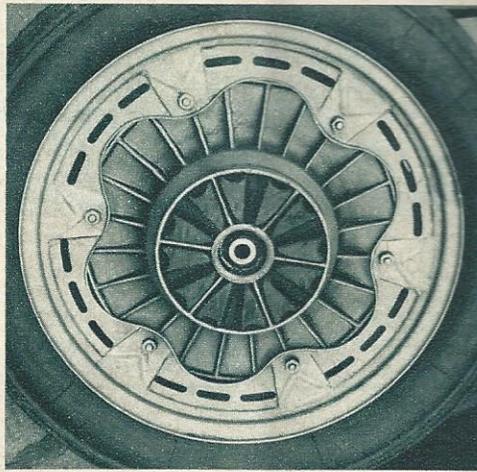


Vorderschwinge nach Resident-Vorbild, Bremsankerplatte mit Schwingstütze, Scheibenrad nicht schwerer als Speichenrad.

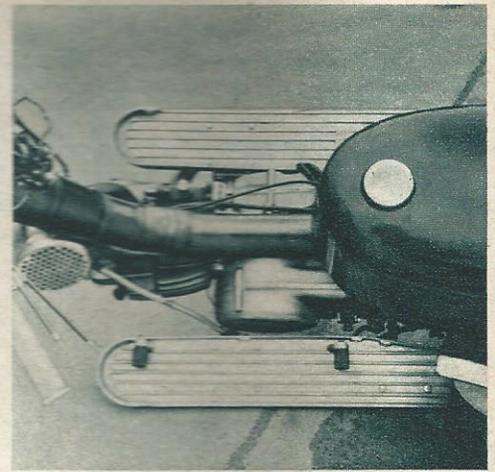




Hinterradantrieb mit sechs groben Mitnehmern — dabei ist Radausbau wegen schlauchloser Reifen unwichtig.



Hinterrad mit Gummidämpfern, das Gußrad läßt sich sehr steif und deshalb sehr leicht machen, nicht schwerer als ein Speichenrad.



Der Motor baut trotz Anlasser schmäler als mancher Twin, die Fußbretter funktionieren als Rutschkufen für den Fall der Fälle.

Wer sich ein solches Hochleistungsfahrzeug kauft, ist wohl bereit, ein gewisses Maß von Aufmerksamkeit für den Motor aufzuwenden, für ihn ist ja das Fahrzeug nicht Kühlschrankschraubautomat, sondern Liebhaberstück — er hätte sich ja sonst irgend einen der üblichen 200er Roller kaufen können. Man wird von ihm wohl verlangen dürfen, daß er sich ein bißchen um das Ventilspiel, um die Spannung der Steuerkette, den Unterbrecher und derlei kümmert. Man wird von ihm auch verlangen dürfen, daß er für den Start etwas Sorgfalt aufwendet, also den Pumpenvergaser richtig behandelt, mit Ausheber und Gasgriff richtig umgehen kann und den Elektrostarter nicht einfach totnudelt. Ein Hochleistungsmotor braucht eben dieses bißchen Liebe, und, Hand aufs Herz: Kaufen wir ihn nicht gerade deswegen? Läuft er dann aber, dann natürlich auch mit den Eigenschaften des Hochleistungsmotors — mit Macht und Sturheit, ohne weitere Aufmerksamkeit.

So ein Elektrostarter ist wunderhübsch, bei Zweitakt — keine Frage — mit den Batterien so fertig zu werden, daß sie nicht totgeschüttelt werden, ist ein reines Handwerksproblem — aber bei Viertakt dieser Leistungshöhe gehört ein gewisses Gewußt-wie dazu, man muß eben mit Starterknopf, Gashand und Ausheberdaumen richtig umzugehen lernen. Ich möchte jedenfalls den Elektrostarter nicht missen. Bemerkenswert am Rebell ist noch der Scheinwerfer — sieht auf den ersten Blick mächtig aus, aber was heißt hier Linie, hier wird Licht gebraucht, nichts sonst. Hier ist ein Lichtaustritt vorhanden, der einem kreisrunden Scheinwerfer von 18 cm Durchmesser entspricht — den es nicht einmal für die stärksten Motorräder gibt. Die verfügbare Lichtstärke richtet sich ja bekanntlich nach der Zahl der Quadratcentimeter der Lichtaustrittsfläche. Dazu gehört ein von Hella entwickeltes ovales Spiegelsystem, das die ganze Austrittsfläche auszunutzen erlaubt.

Gewiß ist der Rebell ein Fahrzeug für Liebhaber — aber eben keines, das man nur gestiefelt und gespornt regieren könnte. Trotz aller Ultra-Super-Wetz-Eigenschaften verlangt man doch, daß da notfalls ein Hundertpfundmädchen ganz schnell mal in die Stadt fahren kann. Also nichts mit hohem Schwerpunkt! Runter damit, runter mit dem Motor, runter mit den Tanks, runter mit allen Gewichten, damit das Persönchen nicht einfach umgedrückt wird. Nun, ich muß sagen, daß sich da allerhand tun

oder vielmehr erreichen läßt. Ich muß zugeben, daß Motorräder mit der Schwerpunkthöhe recht verschwenderisch umgehen, mir wird jetzt auch klar, warum die Guzzis diese Straßenlage haben, mir wurde nachgerade auch klar, weshalb ich bei der Rebell den Knieschluß nicht vermisst habe — diese tiefe Schwerpunktlage bringt etwas, wovon man als Motorradfahrer noch keine Ahnung und wofür man keine Maßstäbe hat, und sie bringt dies bei Geschwindigkeiten, die weit jenseits dessen liegen, was bei Rollern vergleichbarer Schwerpunktlage möglich ist.

Mit dem Wort Spitzenerzeugnis wird viel Schindluder getrieben, jeder Nudefabrikant beansprucht das für sich, ich scheue mich also, dieses Wort für die Rebell zu gebrauchen. Es ist eine Maschine mit den guten Eigenschaften eines Motorrades, und zwar mit dessen absoluten Spitzeneigenschaften, die keineswegs alle Motorräder des Baujahres 1955 haben, und es ist eine Maschine mit der Handlichkeit, Bequemlichkeit und den ganzen zivilisatorischen Eigenschaften eines Rollers, auch hier wieder mit Überlegenheiten, die keineswegs zur Norm gehören. Es handelt sich also darum, den Punkt auf der Skala der Vollkommenheiten zu suchen, bei dem die Rebell einzuordnen ist. Dazu muß ich ein Stück weit ausholen:

Ich wünsche mir zu meinem 75. Geburtstag, mit einer KS-Sport die Turrach in weniger als 10 Minuten zu schaffen, dazu muß man hinreichend viel in den Schultern haben. Ich wünsche mir desgleichen, mit einer R 69 zwischen München und Stuttgart über $\frac{1}{2}$ der Zeit Vollgas stehen lassen zu können — dazu darf man noch nicht langsamen Geistes geworden sein. Das sind also die Exponenten der Zweiradtechnik, die auszunutzen einem schon ein freundliches Schicksal erlauben muß. Damit zu fahren hat nichts mehr mit nüchterner Vernunft zu tun, das, „was man davon hat“, ist mit der ratio nie zu begreifen. Natürlich gibt es noch eine ganze Zahl vergleichbarer Fahrzeuge, die höchstens ganz wenige Teilstriche darunter rangieren, aber letztlich sind das Fahrzeuge, die nur dem sportlichen Ehrgeiz dienen und auf nichts anderes Rücksicht nehmen. Daß es davon sehr viele gibt, ist höchstens ein Beweis dafür, wie ausgedehnt das zugrundeliegende Lebensbedürfnis ist. Rein der Motorleistung nach betrachtet rangiert die Rebell einige weitere Grade tiefer, aber immer noch weit im Gebiet der überdurchschnittlichen Sportmaschinen, sie ist in einem

Dreck findet kaum Ablagerungsmöglichkeiten, Bodenfreiheit reicht sogar für mäßiges Gelände.



Maße sportlich, daß es im Augenblick kein serienmäßiges Motorrad dieser Klasse gibt, das ihr gleichkäme. Wäre die Rebell ein Motorrad, dann müßte man sie in ihrer Klasse als das derzeit fortschrittlichste Motorrad bezeichnen. Dazu benötigt aber die Rebell keine einzige der Konzessionen, die man an Motorräder zu machen gewohnt ist — sie ist so zivil wie nur ein Roller!

Das ist das erstaunliche: Jedem heutigen Motorrad gleicher Klasse an Leistung insgesamt überlegen, aber ohne die typischen Motorrad-Nachteile, ein Fahrzeug, für das man sich nicht als Motorradfahrer zu verkleiden braucht. Ein Fahrzeug, das Sicherheit durch Leistung bringt, ein Fahrzeug, das dem irrationalen Bedürfnis an sportlicher Leistung gerecht wird, ein Fahrzeug, das bei all dem auch noch jede mögliche Forderung ziviler Bedürfnislosigkeit und Unauffälligkeit erfüllt.

Wenn Sie also mich fragen: Für die nächsten zehn Jahre das Fahrzeug für jeden, der seinem Affen nicht gerade so viel Zucker geben kann, daß es zu einer R 69 langt und der Wert darauf legt, mit dem Ding auch am Alltag fahren zu können.

Bevor Sie uns Briefe schreiben: Von dem Ding existiert ein Prototyp, nicht mehr. Irrend ein Termin, wann es erscheinen wird, kann nicht genannt werden, man möge diesserhalb also nicht uns, sondern Horex unmittelbar löchern. Der Preis wird rund um die 2000 liegen, mindestens nicht viel darüber.

C. Hertweck