

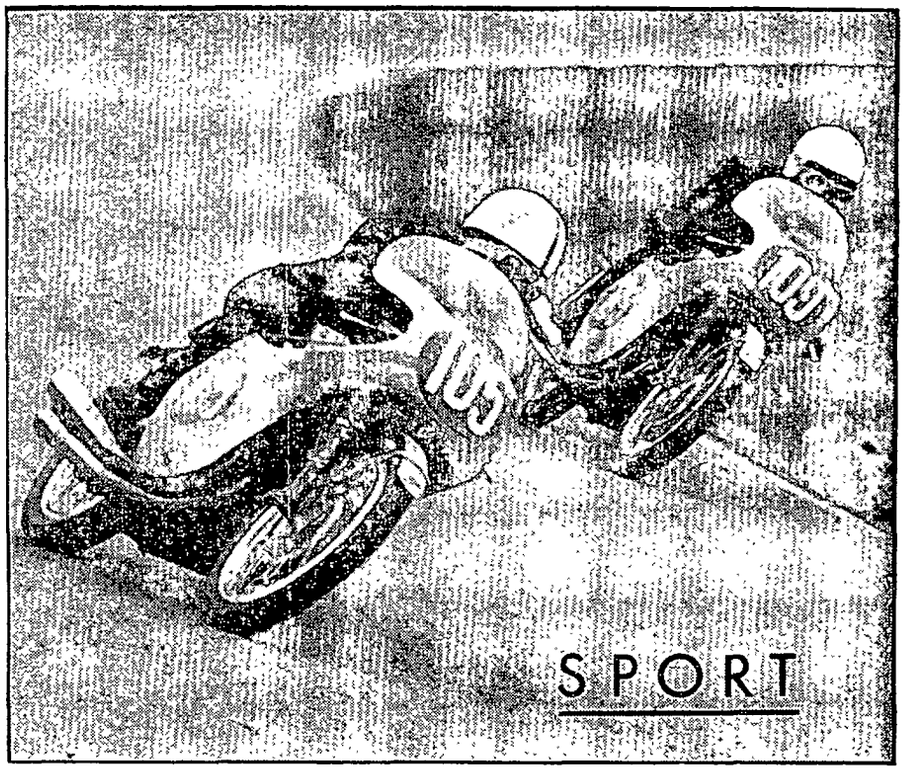
... RECHNET SCHNELLER
ALS MAN DENKT!



das Herz und raubt den Schlaf. Andere erfreuen sich des schönen Sommers und beugen rechtzeitig vor. Wir reiben uns kühl ab, frottieren den Körper, atmen tief und beruhigen mit Galama Herz und Nerven. Dadurch schlafen wir auch besser. Galama ist ein bewährtes Tonikum für Herz und Kreislauf. Natürlich, nur aus Kräutern bereitet.

Gesundes Herz
Starke Nerven
Tiefer Schlaf
Galama

Galama
in Reformhaus und Apotheke



„Honda"-Fahrer Takahaschi, Sato: Japan durchlöcherte ...

MOTORRADRENNEN

HONDA

Traum vom Feuerzeug

Gelbe Leichtgewichtler hockten wie Jockeis auf den schmalen Sitzen der drei 125-Kubikzentimeter-Rennmaschinen, die im Jahre 1959 im schwierigsten Motorradrennen der Welt Aufsehen erregten: Zum erstenmal starteten japanische Rennmotorräder in der berühmten „Tourist Trophy" (TT) auf der englischen Insel Man. Die japanischen TT-Neulinge manövrierten ihre schrill kreischenden Vehikel, Marke „Honda", gegen starke Konkurrenz auf die respektablen Plätze sechs, sieben und acht.

Die englische Motorrad-Postille „The Motor Cycle" zeigte sich von dem achtbaren Debüt wenig beeindruckt. Sie wies geringschätzig auf die in vielen Details erkennbare Ähnlichkeit der Hondas mit den deutschen NSU-Rennmaschinen hin, die in den Jahren 1953/54 die leichten Klassen (125 und 250 Kubikzentimeter Hubraum) beherrscht hatten. Das deutsche Fachblatt „Das Motorrad" prophezeite jedoch „Überraschungen" und warf die Frage auf: „Was wäre geworden, wenn ein (streckenkundiger) Engländer auf einer der Hondas gesessen hätte?"

Tatsächlich durchlöcherte Hondas Renn-Team auf der vor kurzem ausgetragenen TT 1961 das europäische Motorrad-Prestige just auf der Insel Man mit einer Erfolgsserie, wie sie noch keinem Rennstall gelungen war.

„Japans Symbol der aufgehenden Sonne", schrieb der „Daily Mirror" begeistert, „strahlte hell über den TT-Rennen, als japanische Motorräder sowohl in der 125-ccm-Klasse als auch in der 250-ccm-Klasse die ersten fünf Plätze errangen."

Die Honda-Werke in Tokio hatten das „Motorrad"-Orakel wahr gemacht und ihre Mannschaft mit Rennfüchsen der weißen Rasse aufgefüllt. Die britische, italienische und deutsche Konkurrenz war dem nunmehr aus dem Australier Phillis, dem Rhodesier Redman, den Engländern McIntyre und Hailwood, dem Schweizer Taveri und den drei japanischen Rennfahrern Takahaschi, Ito und Sato bestehenden Honda-Team nicht mehr gewachsen.

Honda gewann von sechs ausgetragenen Weltmeisterschaftsläufen in beiden Klassen je fünf Rennen und hat damit, taktisch betreut von dem als Berater angeheuerten britischen Exweltmeister Geoffrey Duke, bereits Mitte der Saison zwei Weltmeistertitel in den Fernen Osten entführt.

Der Honda-Siegeszug ist freilich nicht ausschließlich auf die Weltklassefahrer zurückzuführen, die Firmenchef Soitschiro Honda gegen Höchstgagen engagiert hat. Das „japanische Feuerzeug" (so „Das Motorrad" über die Honda) wurde vielmehr zu derartiger Perfektion weiterentwickelt, daß es den Konkurrenten in beiden Klassen schon rein technisch überlegen war. Hondas Forschungsinstitut Yamato, das über mehr als 300 Spezialtechniker und Wissenschaftler sowie elektronische Geräte verfügt, hatte daran maßgeblichen Anteil.

Der noch 1959 ausgesprochene Verdacht, die Honda-Maschinen seien zumindest teilweise Nachahmungen europäischer Vorbilder, ist längst nicht mehr begründet. Zwar analysierten die Japaner die Renn-Erfolge der Firma NSU und berühmter italienischer Marken wie „Gilera" und „MV-Agusta" mit äußerster Akribie. Sie setzten die Konstruktionstendenzen jedoch logisch fort und verfielen auf eine extreme Lösung: Honda unterteilte den Hubraum des 250-Kubikzentimeter-Motors in vier Zylinder und versah jeden dieser Miniatur-Zylinder nicht — wie bei Motoren dieser

Größe bisher üblich — mit *zwei*, sondern mit *vier* Ventilen.

Mithin hat der 250er-Motor 16 Ventile, wie zwei Volkswagen. Er leistet rund 42 PS bei 13 000 Umdrehungen pro Minute, der 125-Kubikzentimeter-Zweizylinder, mit acht Ventilen, 20 PS bei 13 500 Touren.

Auf welche Weise der auffällige Leistungszuwachs der Honda-Maschine mit dem Einbau der zusätzlichen Ventile in Verbindung steht, wüßten freilich nur die Honda-Renningenieure exakt zu sagen. Bis auf die üblichen Angaben über bestimmte Maße, Gewichtsverhältnisse und Leistungsdaten haben sie jedoch nichts verlauten lassen.

„Die PS-Zahlen sind Spitzenklasse — aber nicht *wegen*, sondern *trotz* der vierventiligen Bauart", urteilte der deutsche Motor-Experte Helmut Hütten über die Honda-Rennmotoren. Dabei spielte er auf die diffizilen Strömungs- und Füllungsverhältnisse in den Zylinderköpfen an. Die Praxis hat jedoch gezeigt, daß die Japaner diesen Schwierigkeiten erfolgreich zu begegnen wußten.

Um das technische Geheimnis ihrer Erfolge zu wahren, halten die Honda-Ingenieure auch während der Rennvorbereitungen an den Trainingstagen alle Fremden von den engverrippten Motorblöcken fern. Beim „Großen Preis von Deutschland" auf dem Hockenheimring beäugten der Versuchsleiter von Daimler-Benz, Uhlenhaut, und Porsches Versuchs-Chef, von Rücker, die hinter einem Bretterverschlag verborgenen Tokioter „Feuerzeuge" durch Astlöcher, da ihnen der Zutritt zum Honda-Revier verwehrt blieb.



... Europas Prestige: Zaungucker **Uhlenhaut, von Rücker**

Die 1948 mit einem Kapital von rund 2778 US-Dollar gegründete „Honda Motor Co., Ltd." will offenkundig selbst das geringste Risiko ausschalten, um ihre Position im Rennsport und auf dem Motorradmarkt nicht zu gefährden, seit sie sich laut Honda-Prospekt „der Weltherrschaft über die Motorradkreise aller Welt bemächtigt hat".

Wirklich hat Honda im Jahre 1960 mit 650 000 Motorrädern (über 50 Prozent der japanischen Produktion) mehr Fahrzeuge gefertigt als sämtliche englische Motorrad-Fabriken (160 000 Stück) oder deutsche Hersteller (570 000). Da der inländische Markt als gesättigt gilt, suchen die japanischen Motorradfabriken auf ausländische Märkte auszuweichen (Japans Motorrad-Export betrug im vergangenen Jahr nur rund 72 000 Maschinen). Die mit enormen Kosten verbundene Teilnahme Hondas an den europäischen Rennen um die Weltmeisterschaft ist denn im Grunde auch nichts weiter als ein geschäftstaktischer Schachzug, der den japanischen Motorrad-Produzenten für zukünftige Marktkämpfe Reklame verschaffen soll.

Dem gleichen Zweck dient die Teilnahme an Wettbewerben serienmäßiger Motorräder wie zum Beispiel dem englischen „Thruxton 500-Meilen-Rennen" für Produktionsmaschinen, in dem vor kurzem eine Honda in der 250-Kubikzentimeter-Klasse gewann — mit sieben Kilometer Vorsprung vor einem Fahrzeug der geschätzten britischen Marke „Ariel" und 14 Kilometer Vorsprung vor einer Mannschaft der nicht minder bekannten Marke „Royal Enfield".

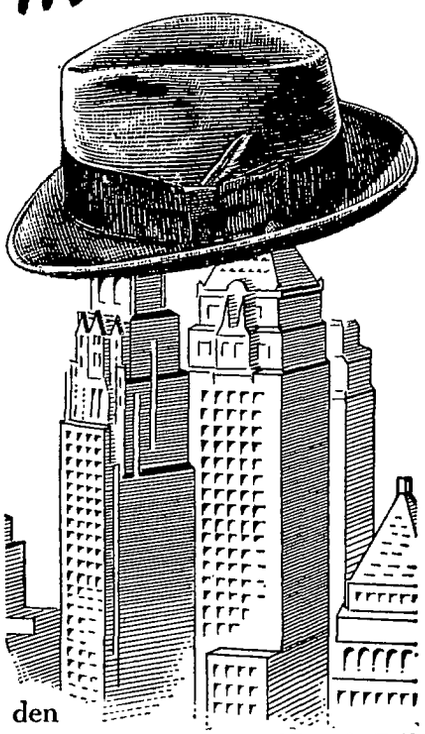
Die serienmäßigen Hondas werden von europäischen Fachkritikern dementsprechend in den höchsten Tönen gelobt. Honda bietet Modelle in vier Hubraumklassen (50 bis 305 Kubikzentimeter) an; die Maschinen sind zum größten Teil mit elektrischem Starter versehen. Der Sport-Typ „Dream" verschafft seinen Besitzern nach Mitteilung der Honda-Fabrik „Geschwindigkeit, Schauer und Behaglichkeit".

Über die Qualität der Honda-Vehikel informierte sich nach dem japanischen Triumph in der diesjährigen „Tourist Trophy" ein britischer Motorradfabrikant, indem er eine Honda demontieren ließ. Er sagte: „Als wir die Maschine zerlegt hatten und sahen, wie fabelhaft sie gebaut war, fuhr mir der Schreck in die Glieder."

„Diese Motorräder", verkündete der „Daily Mirror" warnend, „gehören nicht nur zu den besten der Welt, sondern (auf den außereuropäischen Märkten) auch zu den billigsten. Mit ihnen wollen die Japaner den Markt überschwemmen ... und auf unsere Kosten große Gewinne einheimsen."

Orakelte das Blatt: „Es ist möglich, daß wir bald etwas völlig Neues erleben werden, daß nämlich englische Fabrikanten die Japaner kopieren."

Man hat ihn



den
MANHATTAN

Überall in der Welt,
wo gepflegte und kultivierte Kleidung eine Selbstverständlichkeit ist, gehört „er" dazu:

Der MANHATTAN –
ein Hut von Welt,

dezent und elegant, angenehm im Tragen. SILK-REED im Leder macht das Aufsetzen und Abnehmen noch bequemer und sorgt für guten Sitz.

Das besondere Geheimnis des MANHATTAN mit SILK-REED:

Er hinterläßt keinen „Stirnstreifen".

Prämiiert auf der großen Herrenhut-Modewahl in Köln.

WEGENER
Hüte

Erhältlich in guten Fachgeschäften