

EIN BEINAHE-TEST:

ILO-Twin

Man hat immer wieder gefragt, warum wir eigentlich keinen Test einer Maschine mit der Zweizylinder-Jlo bringen. Nun, wir haben nichts gegen Jlo, im Gegenteil fanden wir die 200er Jlo, die in der Tornax verwendet wurde, ganz bemerkenswert, siehe Tornax-Test in Nr. 1/53. Wenn wir trotzdem keinen Test der Zweizylinder brachten, obwohl sie schon lange auf dem Markt ist, dann deswegen, weil die Maschine eben bis vor einiger Zeit nicht das war, was man nun eben einmal „fertig“ nennt. Die erste Zweizylinder bekamen wir im Spätsommer 1952 zu Gesicht, und da war sie wirklich nicht erschütternd. Wir wußten aber, daß auch das Werk das wußte und man infolgedessen ganz erheblich und in der Stille an den Motoren arbeitete. Wozu soll man nun mit Gewalt einen Test bringen, wenn man auch von noch so viel Leuten gelächert wird, wenn man weiß, daß sich da sowieso noch einiges tut? Wir hielten also Kontakt mit unseren Leuten, und vor der DMV-Zwei-Tage-Fahrt konnte ich mich einmal so im Vorbeigehen auf Hein Krings Wettbewerbs-Tornax setzen, die ein ziemliches Feuerzeug war, auch wenn man gerade von der Max auf die Jlo überstieg. Dann kam ein langer Wettbewerbssommer, wo die Jlo vor allem unter Best bei der Alpenfahrt regelrecht auffiel. Sie war da nicht nur hinsichtlich Leistung, sondern auch hinsichtlich Stehvermögen in den Kreis der Leute vorgerückt, die sich nicht nur um eine Goldene schlechthin, sondern auch noch um ein Edelweiß dazu zu schlagen pflegen.

Als es dann darum ging, endlich doch noch einen Test zu machen, war wieder Krings da, der meinte: „Ich könnte Euch einmal etwas schreiben, wie der Motor geworden ist, denn fertig war er eigentlich nie, und ich habe erlebt, wie er Stück für Stück besser gemacht wurde.“

Da nun einmal Motoren nicht fertig vom Himmel fallen, sondern in mühsamer Arbeit hochgepöppelt werden müssen, hielten wir eine solche Darstellung tatsächlich auch einmal für interessanter als einen landesüblichen Test. Hier ist also das, was Krings an Erfahrungen mit der Jlo sammeln konnte. Sie steckte in diversen Tornax-Fahrwerken, die mit diesem Motor zusammenwuchsen, und es ist mindestens ebenso interessant, Heins Bemerkungen über die Fahrwerke zu lesen. Hein ist unsagbar schreibfaul, womöglich noch redefauler; erlebt hat er ungefähr zehnmal soviel wie er hier schreibt. Man kann also beileibe nicht sagen, daß das einfach leere Worte seien oder daß hier jemand bloß die Linie der Schriftleitung ein bißchen nachbete. Hein tut ja das, was wir immer verlangen: Nicht viel reden, sondern sich auf die Maschine setzen und dem Zweifelnden das vorfahren, was er sehen und wissen will.

(Und da bei uns eine neue Test-Tornax angesagt ist, wird noch in diesem Winter ein schulmäßiger Test mit Daten und Zahlen nachkommen!)

Ich glaube, es war noch Mai, als das Redaktionsoberhaupt von mir einen ausführlichen Testbericht über den Zweizylinder-Jlo 2:125 wollte. Einen Rundherum-Test, denn ich fahre die heulende Rakete aus Pinneberg schon seit Juli vorigen Jahres und habe sozusagen eine komplette Versuchsreihe unter dem Allerwertesten gehabt.

Zweimal habe ich in den folgenden drei Monaten einen Anlauf genommen. Aber jedesmal wieder abgebrochen, weil eine neue, irgendwie verbesserte Auflage bei Tornax und damit auch bei mir aufkreuzte. Da war z. B. auf einmal das Kolbengeräusch weg, über das ich mich schon lang und breit ausgelassen hatte. Ein andermal hieß es, die Motoren sind jetzt ab Werk vollgasfest, und zugleich hatte man als Vorderkette eine stärkere Duplexkette eingebaut, weil die alte Einfachkette nach einiger Laufzeit infernalisch zu rasseln anfing.

Aus Stuttgart die erste Mahnung: „Jlo in aller Munde — wir wollen den Test“, Na, in der Landwirtschaft und im Motorsport Hochsaison. Es vergingen noch einige Wochen, dann schrieb ich ihn doch. Wunderschön — zwei Druckseiten etwa, mit Maßreihen und graphischen Darstellungen, mit denen sich alles und gar nichts beweisen läßt. Dazu allerhand Landstraße, denn ich fahre jetzt an die 15000 km Jlo. Alles in der Hauptsache Motor, breitere Auslassungen über das Tornax-Z-250-Fahrgestell schienen indiskutabel, denn in Wuppertal tat sich auch da etwas Neues.

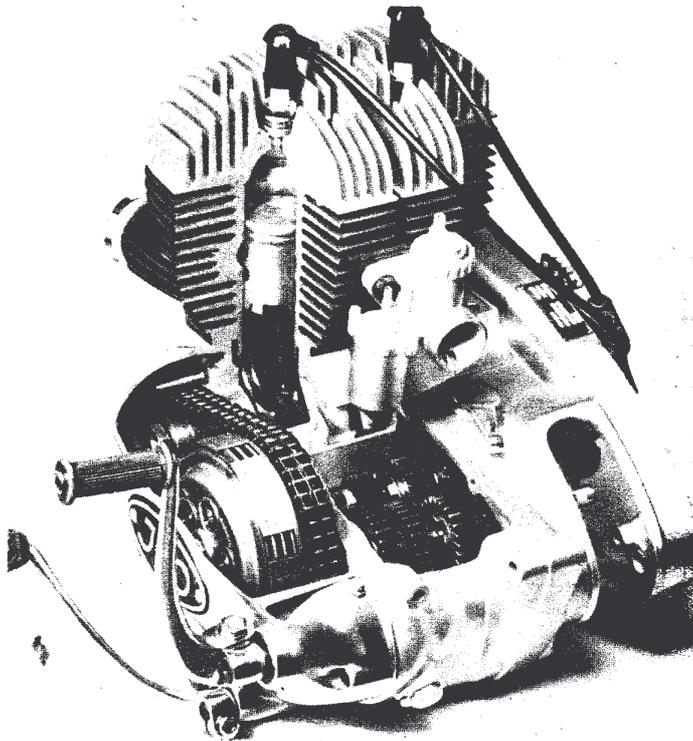
Ja, und wie ich so stolz auf mein Werk blicke, kommt mir von ungefähr der Vergleich mit anderen Berichten über ähnliche Motoren in den Sinn und ich stelle fest, daß ich eigentlich gar nichts Neues gemessen und geschrieben habe.

Nehmen Sie die Beurteilung sämtlicher neuen Hochleistungs-250er, die im letzten Jahr das Licht der Landstraße erblickten, ganz gleich ob das Kind nun Adler, Max, Horex oder Viktoria oder etwa Jlo heißen mag, fast sämtliche Meßwerte überdecken sich weitgehend. Die Unterschiede in Leistung und Verbrauch liegen fast ausnahmslos noch innerhalb der Streuung der Serie, und es bedarf in jedem Fall schon eines mehr als durchschnittlichen Fahrers, um rein fahrerisch irgendwelche Leistungsunterschiede aufzudecken.

Noch deutlicher: In der Fahrleistung sind diese modernen Motoren alle annähernd gleich. Das konnte ich vor allem bei Wettbewerben feststellen, bei denen getrimmte Motoren das Bild nicht verfälschen konnten. Was sich durchsetzte, waren immer

mehr die guten Fahrer und nicht irgendeine hergerichtete Maschine.

Das ist bei den grundverschiedenen Konstruktionsrichtungen der modernen Viertelliter-Maschinen eine ebenso überraschende wie erfreuliche Feststellung. Nur für den Tester wäre es eine un-



Schnitt durch Antriebsseite und Getriebe. Das große Problem bei der Twin ist ja immer, den Block nicht zu breit werden zu lassen, und das ist hier offensichtlich gelungen.

erfreuliche, wenn nicht über Wert oder Unwert noch andere Dinge entschieden als abstrakte Meßreihen, deren Fragwürdigkeit sich nirgends so sehr ausdrückt wie in Verbrauchsmessungen. Da habe ich also das beschriebene Papier zusammengeknüllt und die hübschen Darstellungen z.d.A. gelegt. Und mich hingesetzt, um etwas über die anderen Maßstäbe und den Jlo zu schreiben.

Da ist der erste Maßstab: Zweizylinder-Zweitakt. Ich müßte bei der seligen Scott beginnen, hätte ich eine besessen. Es genügt aber schon, um den merkwürdigen Gesichtsausdruck zu wissen, den einige alte Leute bekommen, wenn von solch einem Brummer die Rede ist. Außerdem habe ich mal eine Zeitlang eine DKW 500 bewegt, von der Ton und Beschleunigung bei mir haften geblieben sind. Was Wunder, daß ich gleich da war, als auf der IFMA 51 bei Adler und einigen anderen Leuten solche Dinger auftauchten.

Ein bißchen hohl klangen die Gehäuse noch, und so wurde es Juli 1952, ehe ich den ersten bekommen konnte und von Tornax ein Fahrgestell dazu. Es war eine der allerersten Maschinen, die liefen. Inzwischen haben wir uns allgemach an den neuen 250er-Leistungsstandard gewöhnt, aber damals — 500 ccm waren das mindeste, dessen ich verdächtigt wurde.

Gleich eine der ersten Messungen zeigte auf Antrieb 116 Spitze (Hein ist leicht und schmal) und eine Beschleunigung im oberen Drehzahlbereich, an der sich manche Homburgerin die Zähne ausbiß. Dazu der Ton eines mittleren Düsenjägers in Kirchturmhöhe. Hupsignale bei Überholmanövern völlig überflüssig: Durch entsprechendes Zurückschalten auf 6000 Touren — Vollgas und die Musik ließen den anderen das Steuer ruckartig nach rechts ziehen.

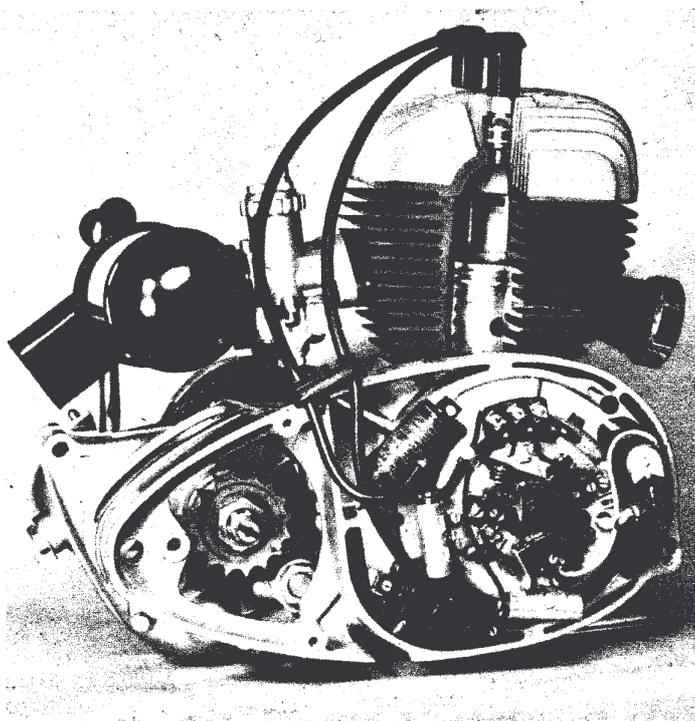
Viel anders ging es aber leider auch nicht, den unter 4000 war das Ding ausgesprochen faul. Bei 2500 und Vollgas verfiel der Motor in Viertakt, Achttakt und blieb schließlich stehen.

Lange Briefe nach Pinneberg: Ein herrliches Geschöß für mich und meine sportlichen Ambitionen. Aber was soll der schaltfaule Durchschnittsfahrer mit dem Ding anfangen?

Nun, das hatte man dort im hohen Norden inzwischen auch gemerkt und ließ die anfängliche Ausrede — „der soll sich eine unserer Einzylindertypen kaufen“ nun selbst nicht mehr gelten. Was soll ich lange schreiben über Versuche mit zwei Vergasern auf einem gemeinsamen Stutzen, über große und kleine Vergaser? Über grundlegende Änderungen an der Spülung? Es war Winter und jegliches Motorradfahren wenig schön.

Man hat den Motor schließlich hinbekommen. Oben einiges an PS abgeknöpft, um es in die Mitte hineinzustecken. Knappe 15 PS zeigte die Bremse bei 6000, und das Drehmoment reichte, um aus einer Mindestgeschwindigkeit von 30–35 im Vierten noch mit einiger Beschleunigung hochzuziehen, wobei der Motor früher einfach stehen geblieben wäre. Ich bin damals mit dem Ding einmal versuchsweise einige 50 km ausschließlich im vierten Gang gefahren. Darin waren zwei mittlere Stadtdurchfahrten und einiges Sauerland mit Steigungen bis zu 10 Prozent. Hat der Motor völlig klaglos hingenommen, wenn er auch etwas Gefühl im Drehgriff brauchte. Er knurrte dabei förmlich vor Wohlbehagen. Im Hauptfahrbereich zwischen 50 und 70 ein wohlthuend tiefes Brummen, grad im Gegensatz zu dem harten Bellen eines Einzylinders.

Ich mich gleich wieder hingesetzt und an ILO geschrieben: „Ändert Eure Propaganda ab. Es ist eine Sünde, diesen all-round-



Die Lichtmaschinenseite der Twin; der Ansaugdämpfer ist heute serienmäßig.

Motor ausschließlich in die Sparte der Sportmotoren einzureihen und ihn damit dem Manne vorzuenthalten, der mit einem Motorrad ausschließlich spazierenfahren will!

Nachdem ich meine Freude am Bummeln wiedergefunden hatte, kam mir die Feststellung: so etwas an motorischem Komfort gab es bisher nur bei den bayrischen Zweizylindern.

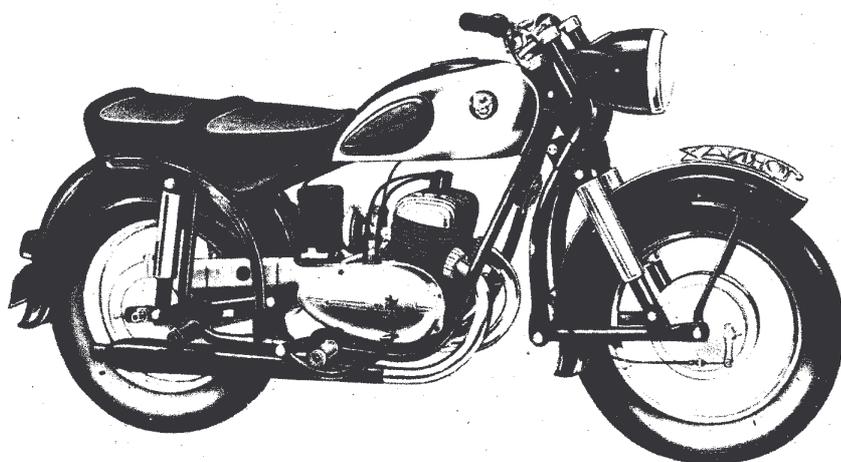
Das alles das Werk eines Winters. Mit den ersten Schwalben und Wettbewerben war der Motor das, was er heute leistungsmäßig ist: Etwa 15 PS, die für 110 bis 112 gut sind. — Alles andere ist Quatsch — auch bei der Konkurrenz. Was interessiert den Mann auf der Straße schon die Leistung irgendeiner Ringeltaube. Er will wissen, wie schnell er unter Umständen auf der Autobahn von A nach B kommen kann. Wenn der Nachbar meint, seine ginge schneller, soll er doch mitkommen.

Neulich traf ich auf dem Nürburgring einen Mann, der suchte die hoch und heilig zugesicherten 117 seiner 125er Rumi Sport. Dabei ging der Tacho doch schon vor ...!

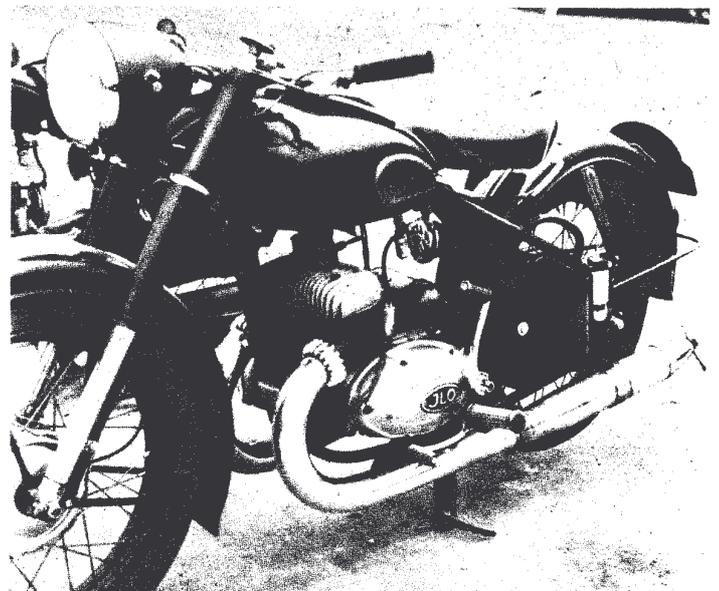
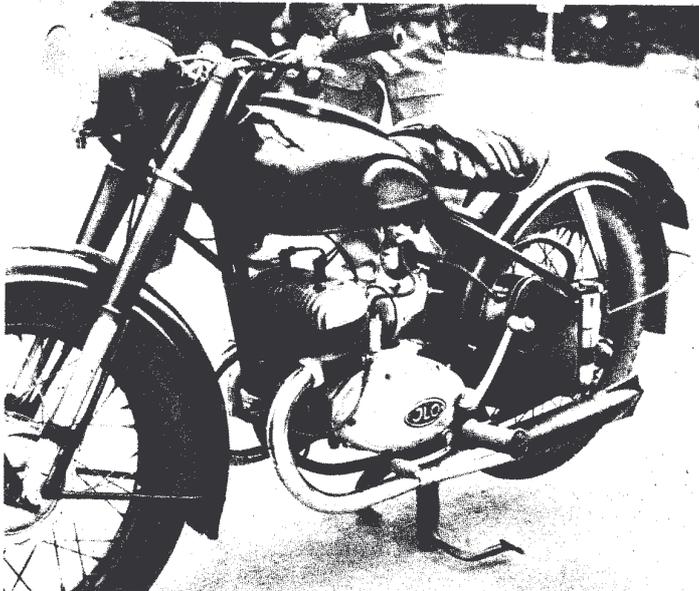
Ich weiß gar nicht einmal, wozu diese Jongliererei mit Zahlen: Im vergangenen Sommer trieb mich die Sehnsucht zu einem Wochenende an die Ostsee. Was mir noch vor einem Jahr völlig blödsinnig erschienen wäre — mit einer 250er Start am Spätnachmittag 16 Uhr ausgangs Ruhrgebiet. Doch siehe da: Hamburg 19.30, Lübeck 20.20 und Kellenhusen 21.05. 438 Kilometer netto, etwa 5 Stunden 10, einschließlich aller Tank- und sonstigen -pausen. Ganz unter uns ... mit einem brandneuen Motor! Aber davon später. Zurück mit etwas Gegenwind rund 15 Minuten mehr.

Aber jetzt kommt's: Überholte Motorräder schätzungsweise 600 bis 700. Es war ein sonniges Wochenende; wahrscheinlich waren es noch mehr. Jedenfalls — angebissen haben keine 10, und auch davon blieb nur einer dran mit einer R 68. Aber auch dem wurden „100 dauernd“ schließlich zu dumm und er ging als ungeschlagene Größe auf einem Autobahnparkplatz ab.

Nun frage ich mich: Wozu steht da bei einer Maschine im Prospekt, daß sie 126 lief? (Und wer brachte die Schlagzeilen von der „Motorradraserei“ auf? Sollte er vielleicht mich gesehen haben? Vielleicht aber gibt es dem untenliegenden Motorradgeschäft eini-



So sah zum Schluß das Tornax-Fahrwerk aus, mit dem Hein nicht nur gute Wettbewerbszeiten, sondern vor allem gute Alltagsreisezeiten bei entsprechender körperlicher Schonung fuhr — gerade bei Nachhausefahrten ist man ja immer müde von Wasser und Sonne.



Die Twin mit herkömmlichen Auspuffrohren und normalem Luftfilter, wie sie von vielen Einbaufirmen auch heute noch verwendet werden, die von moderner Schalldämpfung noch nichts gehört haben.

Rechts: Als Gegenstück der gleiche Motor im gleichen Fahrwerk, aber mit der heutigen Auspuffanlage und dem heutigen Ansaugdämpfer. Natürlich sind die dicken Rohre ungewohnt, aber den meisten Leuten fallen sie

wahrscheinlich gar nicht auf, höchstens in der Wirkung, denn die Maschine ist tatsächlich extrem leise. An der Auspuffanlage befindet sich nur noch eine Konzeption an die Mode, nämlich der Fischschwanz am Auspufftopf, der sachlich durch nichts bedingt ist und an dem man sich nur die Hosen, Nylons und sogar Lederstiefel zerschrammt und zerreißt; die einfache konische Rohrmündung hat da viel mehr für sich.

gen Auftrieb, wenn die Verkäufer die Räder mit „garantiert nicht über 80“ anbieten würden.)

Ganz am Rande der Verbrauch, weil er grad bei diesem Wochenende genau registriert wurde: 5,6 pro 100 km. Eine Zahl, die manchen erschrecken könnte und auch wird. Aber man bringe mir einen Motor, ganz gleich welchen Hubraums, der die 88 Schnitt billiger, etwa mit 5 pro Hundert gelaufen wäre. Den gibt es nicht.

Ich lehne es ab, Verbräuche allgemein in Zahlen anzugeben. Selbst Vergleiche sind relativ. Aber eines fiel mir auf: DMV-2-Tagefahrt. Die TORNAX-Werksmannschaft auf der 200er und ich auf der Twin tankten aus demselben Faß an denselben Kontrollen. Dabei stellte sich einwandfrei heraus, daß die Twin trotz höheren Durchschnitts und ihren 160 kg Eigengewicht erheblich weniger Liter schluckte als jede der 200er.

Aber nochmal die Sache mit dem schnellen Wochenende und dem brandneuen Motor: Ich habe aus der neuen Serie dreimal einen neuen Motor unter mir gehabt und jeden einzelnen in weniger als 250 km hinbekommen. Zwar nicht bedingungslos vollgasfest, aber immerhin in einen Leistungsbereich, den ein Durchschnittsfahrer nie erreichen wird. Das begann im April, als man mir ein neues Stück in die Hand drückte mit der Bemerkung, sie sei vollgasfest. War natürlich Unsinn! Aber mit dem neuen Motor Wuppertal—Nürburgring, und auf dem Rückweg, nach 300 km, Bonn—Köln mit 103 Schnitt. Ist das nichts? Der zweite war der Ostseemotor und der dritte ging schon nach 120 km Strecke seinen Zahn. Mir aber bei 250 Strecke und 110 Sachen auf einer Gefällstrecke fest — und war von Zeit an verdorben. Einfahren als Intelligenzleistung!

Natürlich soll man einen Motor nicht nur loben. Siehe vorletzte Zeile. Außerdem hat der ILO einige durchaus verbesserungsfähige Stellen. Motorisch blieb kein Wunsch mehr offen, als neben den neuen Kolben und der Duplexkette auch noch ein Schrägdüsenvergaser von Bing drankam. Ohne lange Sucherei und Fädelei sind jetzt zur Überprüfung die Düsen null komma nix draußen.

Von der Getriebeseite her würde ich mir zum allgemeinen Komfort nur noch eine etwas leichtgängigere Kupplung wünschen. Dazu ein gleichmäßiges, abgestuftes Getriebe. Der Sprung vom Ersten zum Zweiten ist heute so, daß die Motordrehzahl auf etwa die Hälfte absinkt, während Dritter und Vierter bei etwa $\frac{3}{4}$ der Höchstdrehzahl wieder Anschluß haben. Für schnelle Fahrt auf offener Landstraße ist die Abstufung ideal. Im Stadtverkehr mit seinem dauernden Anhalten und Wiederanfahren aber wird es sehr unangenehm, denn im Verein mit meiner nicht sauber aushebenden Kupplung wird das Umschalten in den Zweiten jedesmal mit lebhaftem Krach quittiert. Nun, hie Stadtverkehr und da Landstraße, allen recht wird eine Abstufung nie hinzubekommen sein. Aber das Krachen muß weg. (Obwohl mir dabei noch nie etwas kaputt ging.)

Überhaupt Verschleiß: Ich habe den so schnell eingefahrenen 2-Tage-Fahrt-Motor einmal aufgemacht, als er außer dieser Schinderei noch weitere drei Fahrten hinter sich gebracht hatte

und ein wenig laut wurde. In den zwei Monaten zwischen diesen Wettbewerben den Motor höchstens mal gereinigt, sonst außer Kerzen nichts losgehakt. Die Kolben nur in der Ringpartie tragend, was sie dem Kohleinsatz nach offensichtlich von Beginn an getan haben. Die Lager ganz einwandfrei nach all diesen Zumutungen! Der Radau kam von der Primärkette (war noch keine Duplex) die sich erheblich gelängt hatte. Tip für alle ILO-Besitzer vor Mai 53: Und wenn du meinst, gleich fliegt ein Pleuel raus, ist's doch nur die Motorkette. Besonders im Leerlauf rumpelt sie gewaltig. Ja, das war dann einen Herbst, einen Winter und Frühling lang die TORNAX Z 250, eine Sportmaschine mit touristischem Einschlag. Ein ganz passables Motorrad. Noch im vorigen Jahr durchaus als modern anzusprechen. Aber je besser der Motor wurde, um so tiefer wurden allerseits die Finger in die Fahrgestellwunde gelegt, beileibe nicht nur bei Tornax.

Und dann kam gegen Mitsommer, was ich nach den ersten Kilometern spontan und gewiß impulsiv als „Das erste Motorrad“ bezeichnete. Nach mir taten's noch einige, die bestimmt nicht befangen waren.

Vorn und hinten Schwinge mit Federbein und bisher nicht geahnten Federwegen, 16-Zoll-Räder mit großen Alu-Bremsen und ein breiter, verwindungssteifer Doppelrohrrahmen.

Man muß es erlebt haben — endlich einmal Schluß mit der ewigen Hackerei und Stoßerei. Keine meterlangen Sprünge mehr bei kleinen Frostaufbrüchen und fort die Angst vor dem unverhofften Schlagloch hinter einer etwas scharf genommenen Kurve. Was das mit dem Motor-Test oder Nicht-Test zu tun hat? Eine ganze Menge. So stiegen z. B. die Landstraßenschnitte ganz von selbst um 10—20% je nach Gegend. Aus dem Motorrad. Langstrecken-Schnellverkehrsmittel bisher nur für Asketen, war plötzlich wirklich eins geworden.

Erraten, das Ostsee-Wochenende war nur so möglich. Ich fühlte mich am Abend frischer als nach 50 km auf einem handelsüblichen Holzklötz und bin noch einiges spazieren gegangen.

Es rede mir niemand mehr von Sportmaschinen im üblichen Sinne, das hier ist etwas ganz Neues, noch nie Dagewesenes. Dafür muß erst noch ein Name gefunden werden. Dieses Ding hat mich vom Auto wieder aufs Motorrad gebracht.

Daran noch ein paar Teilverkleidungen und einen dicken Ansaugdämpfer, und die neue Richtung ist verkörpert.

Im Rahmen dieser Schreiberei zu bleiben: Ich bin täglich von neuem überrascht, wie ein Fahrgestell die reine Motorcharakteristik verändern kann. Diese beiden TORNAX-Typen, die mit Preisunterschied weiterhin nebeneinander gebaut werden sollen, sind trotz gleichen Motors zwei völlig verschiedene Fahrzeuge. Während bei der bisherigen Type der Motor absolut dominierend ist, alles andere weit in den Schatten stellt, horcht man bei der Neuen mehr als einmal enttäuscht unter den Tank. Es ist eben alles relativ, — womit ich mir natürlich nicht anmaße, über Wert oder Unwert tierisch-ernster Testberichte zu urteilen.

Hein Krings