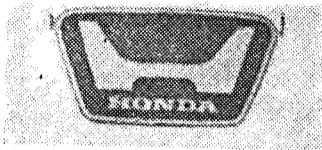


ZANDVOORT: DIE ERSTEN FAHRVERSUCHE IN EUROPA — Der neue Honda-Formel-1-Wagen wurde anlässlich von Versuchsfahrten auf der Rennstrecke von Zandvoort (Holland) der Presse vorgestellt. Das Cooper-Chassis, das für die Erprobung des Motors gedient hatte — wir publizierten im letzten Winter Abbildungen davon — wich einer Monocoque-Konstruktion, die derjenigen des letzten BRM recht ähnlich ist. Die Leichtmetallräder sowie die Pneu's und die Bremsen des Wagens stammen von Dunlop. (Fotos J. Bellemons)

Honda macht Ernst



Endlich haben die Japaner ihren Schleier asiatischer Diskretion wenigstens teilweise gelüftet und mit ihrem neuen Formel-1-Rennwagen den Weg in die Öffentlichkeit und damit in die harte Konkurrenz des WM-Spitzenkampfes angetreten. Um es gleich vorwegzunehmen. Die Ausbeute des «Pressetages» in Zandvoort zeigt, dass bei den vielen Honda-Gerüchten, die in Umlauf gebracht wurden, nicht alles an den Haaren herbeigezogen worden war. Ronnie Bucknum, der unbekannt Amerikaner, der nun plötzlich im Rampenlicht steht, ist tatsächlich der offizielle Honda-Pilot. Ebenso tatsächlich verfügt der neue Honda-F-1

über einen 12-Zylinder-V-Motor, der quer zur Fahrtrichtung im Fahrgestell eingebaut ist. Auch bei der Wahl der Gemischaufbereitung behielten die Gerüchte recht: Es sind 12 Keihin-Vergaser, die anstelle einer Benzineinspritzung dafür zu sorgen haben, dass das Triebwerk genügend «Nahrung» erhält.

Monocoque-Schale

Andere Konstruktionsmerkmale beweisen dagegen klar, dass das vor einigen Monaten auf der Suzuka-Strecke photographierte Fahrzeug ein reines Versuchsvehikel war, das wohl in er-

ster Linie der Erprobung des Motors dienen sollte. Denn der vorläufig endgültige Honda-Rennwagen verfügt über eine moderne Monocoque-Schale, die als tragendes Element — ähnlich wie beim Lotus 25 — auch die Tanks umfasst. Ebenso extrem ist die Konstruktion der Radaufhängung: Innenliegende, über Umlenkhebel betätigte Schraubenfedern an allen vier Rädern beweisen, dass man in Japan auch in dieser Beziehung zur Avantgarde zählen will.

Grosse Zurückhaltung

Wir erwähnten den «Pressetag» in Anführungszeichen, und das hat seinen Grund. Denn wer in der Erwartung nach Zandvoort kam, eine wohlorganisierte Pressekonferenz vorzufinden, sah sich getäuscht. In Wirklichkeit trainierte das Honda-Team, und die Journalisten durften ganz einfach zuschauen, wobei sie immer dann, wenn man am Fahrzeug arbeitete, in gehöriger Distanz gehalten wurde. Diskretion scheint überhaupt ein beliebtes Hobby der Honda-Equipe zu sein: Alle Fragen bezüglich des Wagens wurden spärlich und zurückhaltend beantwortet, und man überliess es den Findigen unter den Presseleuten, selber so viel als möglich herauszufinden und sich einen Vers aus nicht immer offensichtlich japanischer Logik zu machen.

Ingenieur Nakamura, der verantwortliche technische Chef, begründete seine Zurückhaltung damit, dass man die ersten Schritte im Wagensport unternehme und vorläufig nicht siegen, sondern nur Erfahrungen sammeln wolle.

Das Honda-Team besteht zurzeit aus Nakamura, dem Fahrer Bucknum und nicht ganz einem Dutzend Mechanikern. Die Equipe verfügt über den vorliegenden Rennwagen und genügend Ersatzteile sowie über zwei funkelneue Citroën-Transporter für die Dislokationen. Europäischer Standort ist Paris, wo auch die Lastwagen immatrikuliert sind. Weitere Formelwagen werden vorerst nicht gebaut, obwohl die Bauteile verfügbar sind. Man will erst die Erfahrungen mit dem Grundtyp abwarten und vor dem Bau analoger Fahrzeuge die erwarteten Kinderkrankheiten beheben. Mehr oder weniger offizieller Anwärter für einen zweiten Wagen ist übrigens Jim Redman, der Honda-Motorrad-Weltmeister, der dem Vernehmen nach dem Zweiradsport den Rücken drehen möchte.

Von aussen eher schwerfällig

Der Pressetag war gleichzeitig das absolute Europadebüt des neuen Hon-

da. Dieser war eben erst eingetroffen, und Ronnie Bucknum absolvierte am Morgen zusammen mit John Hugenholz, dem Streckendirektor von Zandvoort, einige Runden im VW 1500, um den Parcours kennenzulernen. Als am Nachmittag die Presseleute eintrafen, wurde eben das Auto fertig vorbereitet und vor Bucknums erster Fahrt den Photographen für einige Minuten freigegeben.

Ausserlich passt der Honda nicht ganz in das Bild ultraniedriger und pfifflig schlanker englischer Formelwagen. Das weisse Fahrzeug — ein grosser roter Punkt markiert auf der vorderen Haube Japans Wappen — macht einen eher klobigen Eindruck und ist im Bereich des Motors recht hoch und breit: in Kauf genommene Nachteile der seitlichen Motoranordnung...

Entgegen der englischen Tendenz hat man bei Honda eine fast zusammenhängende etwas schwerfällig wirkende Aluminiumkarosserie gebaut, in der nur kleinere Deckel dem Zugang zu den versteckten Aggregaten dienen. Die Motorpartie ist — ebenfalls entgegen englischen Vorbildern — vollständig verkleidet, und zum Getriebegehäuse ist ohne Entfernung der Auspuffhalterungen überhaupt kein Zugang. Die endgültige Anordnung des Auspuffsystems sieht nun übrigens für die eine Zylinderreihe sechs obere Rohre vor, die in zwei nach hinten gerichtete Endstücke münden. Die nach unten mündenden Rohre der anderen Zylinderreihe sind von aussen unsichtbar. Ganz am Wagenheck — dort wo die Engländer ihre Getriebe haben — liegt die Batterie, übrigens ein recht grosses Aggregat, wie man es

Die technischen Merkmale des Honda Formel 1

Motordaten: 12 Zylinder in V, überquadratische Zylinderabmessungen, 1496 cm³, Leistung über 200 PS bei ca. 12 000 U/min.

Motorbauart: Obenliegende Nockenventile, 4 Ventile pro Zylinder, 12 Keihin-Fallstromvergaser. Magnetzündung, Wasserkühlung.

Kraftübertragung: Motor vor der Hinterachse quer zur Fahrzeuglängsachse eingebaut. Antriebsblock mit 6-Gang-Getriebe und Sperrdifferential hinter dem Motor.

Fahrgestell, Aufhängung: Selbsttragende Karosserieschale aus Aluminium mit Einschluss der Tanks als mitragender Bestandteil. Hintere Getriebehaube aus Kunststoff.

Vorderradaufhängung: mit einfachem oberem Balancierhebel und Schraubenfeder (im Inneren der Karosserie), unterer Querlenker mit Längsschubstrebe. Hinterradaufhängung mit oberem Dreiecklenker, Basis am Rad, unterem Dreiecklenker, Basis an Karosserie, sowie Längsschubstrebe, Schraubenfedern (im Inneren der Karosserie).

Hydr. Zweikreis-Vierrad-ABS mit bremsen Dunlop, Zahnstangenlenkung, Dunlop-Reifen vorn 5.30-13, hinten 7.00-13.

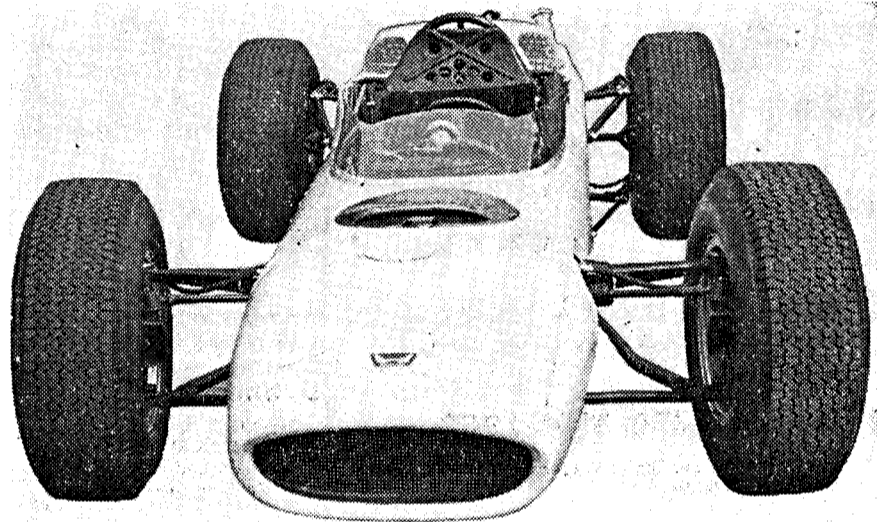
Gewicht: Über 450 kg.

Bisherige Einsätze: Suzuka-Rennstrecke (rund 50 Trainingsrunden), Zandvoort-Circuit (Holland) 3 Trainingstage. Beste Rundenzeit 1'36 (Rundenrekord 1'31,32').

Debüt: Voraussichtlich GP von Deutschland (Nürburgring).

Heulen über (wobei die Beschleunigung enorm ansteigt) und beginnt nach Sekundenbruchteilen wieder zu stottern, weil Bucknum einen höheren Gang einlegen muss. Ein schwacher Punkt scheint das Sechsganggetriebe zu sein. Bucknum benötigte zum Gangwechsel ungewöhnlich lange Schaltphasen. Bei trockener Bahn lässt sich wenig über das neutral wirkende Fahrverhalten sagen, doch auf nasser Piste liegt der Wagen sehr unruhig.

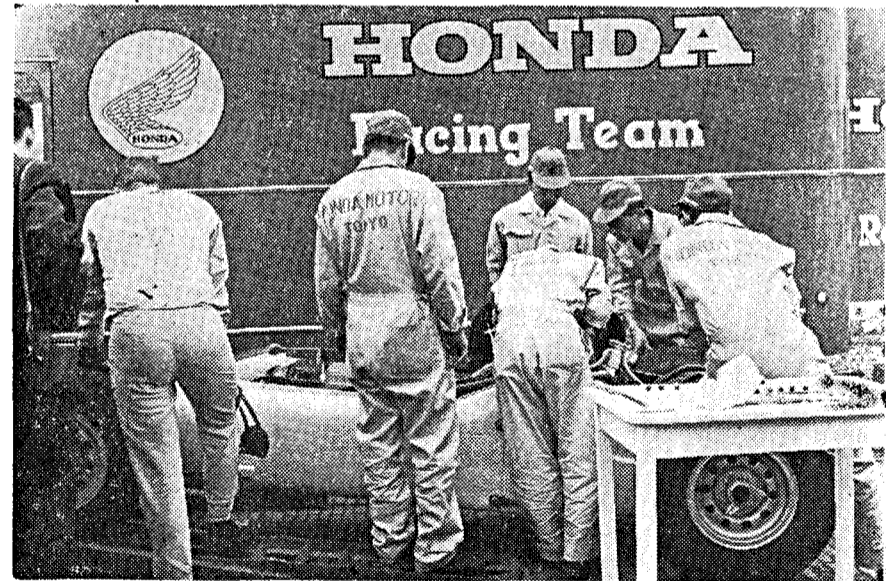
Bucknum erreichte bei nasser Piste Rundenzeiten um 1'52", während op-



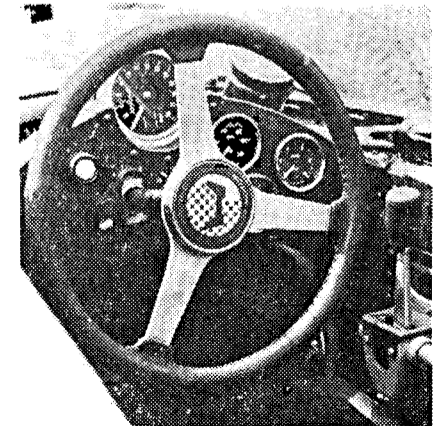
DIE FRONTANSICHT — Unter diesem Blickwinkel sieht der neue Honda den europäischen Produkten recht ähnlich. Der japanische Wagen ist jedoch wegen des im Heck querliegenden Motors um einiges breiter als die Formel-1-Wagen aus England und Italien.



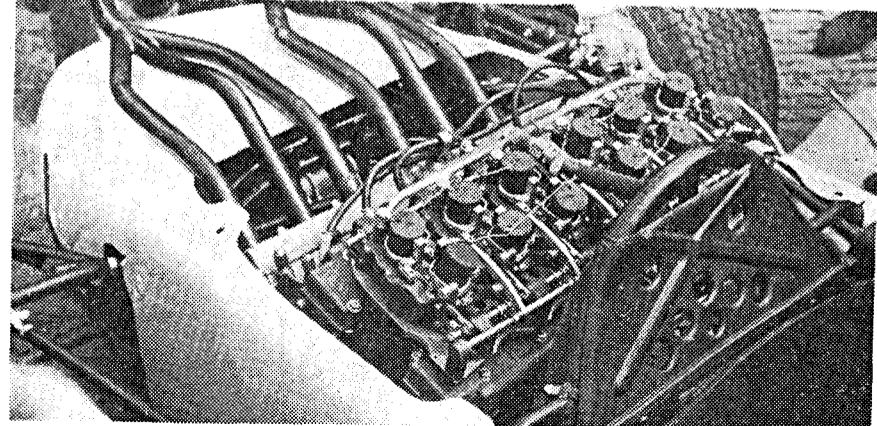
DER INGENIEUR UND DER PILOT — Für die in dieser Saison vorgesehenen drei Rennen Nürburgring, Zeltweg und Monza wird der japanische Monoposto dem amerikanischen Piloten Ronnie Bucknum anvertraut, den wir im Gespräch mit Ingenieur Nakamura, dem technischen Direktor und Leiter der Rennequipe, sehen.



DIE RENNEQUIPE AN DER ARBEIT — Eine stattliche Mechanikerequipe ist für den Unterhalt der zwei nach Europa gebrachten Rennmotoren verantwortlich. Die Transportmittel für das Rennteam wurden für die verbleibende Saison bei einer Privatfirma gemietet.



DER FÜHRERSITZ — Der Tourenzähler, dessen Einteilung von 5000 Touren bis 18 000 Touren pro Minute reicht, ist im Zentrum des Armaturenbrettes angebracht. Der Bereich von 11 000 bis 13 000 Touren liegt vertikal vor den Augen des Piloten. Drei weitere Zähler kompletieren die Ausrüstung.



12-ZYLINDER-V-MOTOR QUERGESTELLT — Der V-12-Motor weist 4 obenliegende Nockenventile und 4 Ventile pro Zylinder auf. Er besteht aus einer Leichtmetalllegierung und ist in Gruppen von 3 Zylindern angeordnet. Die Kraftabnahme und der Antrieb der Nockenventile liegt in der Mitte des Motors. Der Motor wird durch 6 Keihin-Doppelkörpervergaser gespiesen. Die Zündung erfolgt durch Spulen und Verteiler auf die 12 NKG-Kerzen, die ein 12-mm-Gewinde aufweisen. Jede Gruppe von 3 Zylindern hat ihr eigenes Auspuffrohr, deren zwei von aussen unsichtbar unter dem Wagen und zwei über dem Heck enden.

an Rennwagen schon lange nicht mehr gesehen hat.

Der Zwölfzylinder tönt sehr gesund

Nach einigen erfolglosen Startversuchen (man scheint gewusst zu haben, wozu man die grosse Batterie benötigt) wurde das Triebwerk angewärmt. Während im unteren Bereich kaum mehr als merkwürdige knallende Geräusche zu vernehmen sind, heult das Aggregat in höheren Drehzahlen ungemein durchdringend und gesund. Bucknum nahm nun die Fahrt auf, stoppte aber bereits wieder nach drei Runden, worauf man Öl wechselte und andere Kerzen montierte.

Nun absolvierte Bucknum eine Serie von schnelleren Runden, einen Unterbruch zu einer Getriebebeschaltungseinstellung einlegend. Die Eindrücke über diese Fahrten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Der Motor scheint einen äusserst engen Nutzbereich zu haben. Nach der Kurve stottert das Triebwerk recht lange Zeit, wechselt dann zusehends zum charakteristischen Dröhnen und

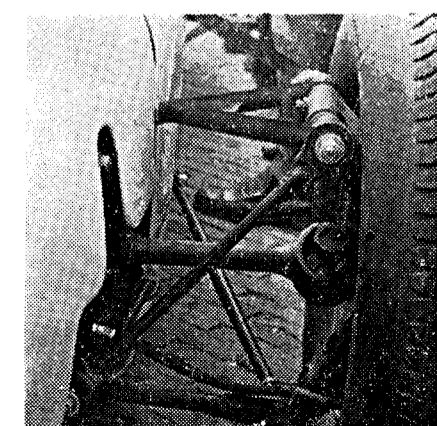
timale Nasswerte bei 1'45" liegen. Am letzten Zandvoorter Trainingstag fuhr er dann eine beste Runde von 1'36" und war dabei noch immer recht weit vom Rundenrekord (1'31,2") entfernt. Experten taxieren diese Rundenzeit als «für eine völlige Neukonstruktion und für einen unbekanntem Fahrer recht gut».

Ronnie Bucknum

Von und über Bucknum ist wenig zu erfahren. Er beteiligte sich mit Richie Ginther auf einem Porsche 904 an den 12 Stunden von Sebring 1964, und Ginther fand, «Bucknum fahre vorzüglich». Seit März dieses Jahres ist der Amerikaner für Honda tätig und führt die Versuchsfahrten in Suzuka durch. Er soll dabei vor allem dem Honda GT und dem ersten Formel-1-Prototyp intensive Trainingsgewidmet haben. In Europa war er früher nie, und die Solitude — die er als Zuschauer sah — war sein erster Eindruck einer Rennstrecke des Kontinents. Bucknum ist 28-jährig, 75 kg schwer und macht einen ruhigen und eher behäbigen Eindruck. R. St.



DIE VORDERRADAUFHÄNGUNG — Der obere Querlenker wirkt auf die Schraubenfeder und den Stossdämpfer, die innerhalb der Schale liegen. Bei der Konstruktion der Schubstangen wurde darauf geachtet, dass der Einschlag der Vorderräder nicht beeinträchtigt wird. Eine Torsionsstabfeder komplettiert das Ganze.



DIE HINTERRADAUFHÄNGUNG — Wie für die Vorderradaufhängung, liegen auch die hinteren Spiralfedern und Stossdämpfer (Koni) im Inneren der Schale. Zwei Längsschubstangen und ein Stabilisator vervollkommen diese Konstruktion.