



TECHNIK UND TEST  
Test Honda-Kompressor-Monkey

# Blase- Balg

Mit der Monkey, dem Affen, kleinstes Minibike von Honda, wird im Schwabenland großer Cross-Sport getrieben. Manfred Öchsle aus Uhingen bei Göppingen hauchte seinem Kleinvieh zusätzlich Power ein und baute die erste kompressor geladene Monkey der Welt.

Gehörte der Frankfurter Zoodirektor und Serengeti-Retter Bernhard Grzimek zu der Leserschaft regionaler schwäbischer Zeitschriften, würde er wohl entsetzt und mit ganzer professoraler Macht gen Stuttgart rüsten, um eine besondere Spezies Tier vor Schaden und Mißhandlung zu retten.

Denn zuweilen künden die Lokalredaktionen des Schwabenlandes in großen Lettern von brachialem Umgang mit Affen. „Auf Affen über Stock und Stein“, heißt es da, oder „Werner Pfeilderer schaffte auf seinem Affen 90 km/h.“ Die biedereren Schwaben, die außer Spätzlessüd kein Wasserchen trüben können, eine Horde von verrohten Affenschändern?

Das Mißverständnis ist schnell geklärt, die Affenschande als harter, ernster Cross-Sport enttarnt. Honda Japan titulierte das kleinste Minibike dieser Marke mit dem ulkigen Namen Monkey, und just mit diesem Winzgerät gedachten anno 1972 einige Schwaben Cross-Rennen zu veranstalten.

Ein ulkiger Spaß: Geländeritte mit einer aufgemotzten Honda Monkey. Wheelies schaffen lange Kerls fast ohne Motorunterstützung. Ein kräftiger Zug am Lenker genügt

## TECHNIK UND TEST

### Test Honda-Kompressor-Monkey

Aus dem Hobby-Milieu der Gründerzeit etablierte sich eine feste Monkey-Szene mit fünf organisierten Clubs und 50 bis 60 Fahrern. Eine Deutsche Meisterschaft kam letztes Jahr hinzu. Einer der Affentreiber und seit Anbeginn dabei: Manfred Öchsle aus Uhingen bei Göppingen, Kraftfahrzeugmechaniker und 24 Jahre lang aktiver Geländesportler.

Dieser wackere Schwabe forcht sich nit, die motorisch schon stark belastete Cross-Version der Klasse 3 nochmals aufzuwerten. Da

Affen-Besitzer und -Fahrer, und mit den Fräsmaschinen der Esslinger Ingenieurschule konstruierte und fertigte Öchsle einen kleinen, dem Monkey-Motor angepaßten Kompressor.

Über Zahnriemen von der Kurbelwelle angetrieben und auf halbe Kurbelwellen-Drehzahl untersetzt, schaufelt der Kompressor das Gemisch aus dem 22er Mikuni-Vergaser einer Honda CB 125 S mit 0,9 bar Überdruck bei 10 000/min in den Brennraum und aktiviert bei gleicher Drehzahl zwölf PS. Der Zahnriemen und seine Räder sind Normteile, die es in Fachgeschäften zu kaufen gibt.

In Eigenarbeit entstand indes das Einlaßsystem, mit

geformten Kühlerschlauch vor dem Vergaser und zweimal abgewinkelten Rohren nach dem Kompressor. Vergaser und Lader verbindet ein Gummiflansch einer Zweizylinder 125 cm<sup>3</sup>-Honda; zwischen Einlaß-Kanal und Kompressor verhindert ebenfalls ein Gummistück, daß die hohen Temperaturen des Zylinderkopfs den Lader erreichen.

Mit dem Zylinder der Dax 70, passendem Kolben, verstärkten Ventilfedern, vergrößerten Kanälen und der Nockenwelle einer Honda 50 SS bleibt das Rest-Tuning auf bescheidenem Maß. Der Primärtrieb und die Kupplung stammen wiederum von der 50 SS, das Getriebe besitzt drei klauengeschaltete Gangstufen.

Der Rahmen entstammt der Serien-Monkey, die Schwinge wurde verlängert. Eine Ceriani-Gabel und Koni-Federbeine passen das Öchsle-Tier dem Cross-Streß an. Auf die Monkey-Räder zog der Erbauer Reifen eines Einachs-Hängers auf, die um der Traktion und Führung willen verkehrt herum montiert werden.

Die Sitzposition auf der Kompressor-Monkey ist für Fahrer mit kurzen Beinen noch annehmbar, Riesen stoßen hingegen permanent gegen den Lenker, bei Öchsle von einer Honda CB 200. In guter Japan-Qualität: Kupplung und Getriebe.

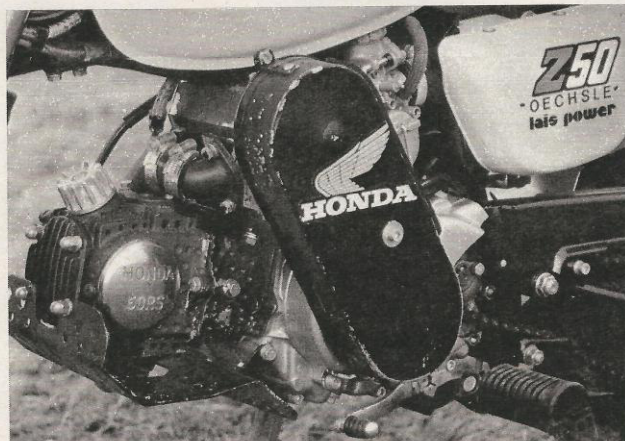
Im Leerlauf deutet nichts auf die Leistungssteigerung des Öchsle-Affen von den 1,7 PS der Serienmonkey auf die zwölf PS der Kompressor-Mutation. Sanft tuckert der Einzylinder. Wird am Griff gedreht erklingt Rennsound, ab 6000/min erinnert das Auspuffgeräusch an eine mehrzylindrige Viertakt-Rennmaschine.

Anfahren ist schon mit recht wenig Drehzahl möglich, bei 8000/min fühlt sich der geladene Winzling am wohlsten. Leistung hat die Öchsle-Monkey im Überfluß und für einen Überschlag nach hinten reicht es allemal.

Durch den kurzen Radstand entwickelt der Affe ein äußerst gewöhnungsbedürftiges Eigenleben. Nichts stabilisiert die rasante Fahrt, der Pilot muß ständig mit vollster Konzentration und schneller Reaktion die konzeptionellen Fahrwerkschwächen korrigieren.

Spaß macht die Öchsle-Monkey, und man muß auf ihr genauso schaffen, wie auf einer großen Cross-Maschine. Fürwahr kein Sport, der trotz aller äffischen Charaktere nur mit Schmunzeln und flapsigen Kommentaren zu beurteilen ist.

Hans-Peter Leicht



Fotos: Schwab

Tuning in Öchsle-Graden: Der Kompressor bringt zwölf PS

Öchsle schon seit zehn Jahren einen turbogeladenen 2,3 Liter Ford P 7 bewegt, sollte auch seine neue Monkey via Lader zusätzliche Leistung aktivieren.

Ein Turbolader schied aus, da für die Monkey-Hubräume keine entsprechend kleinen Lader greifbar waren. Auf mechanisch getriebene Kompressoren galt es also zurückzugreifen, und die kann man sogar selbst bauen.

Mit Unterstützung des VW-Tuners Walter Lais aus Esslingen bei Stuttgart, selbst

### Kompressor-Monkey: Technische Daten

**Motor:** Einzylinder-Viertaktmotor mit Kompressor, Hubraum 72 cm<sup>3</sup>, Bohrung x Hub 47 x 41,4 mm; Verdichtung 8,8; Nennleistung 8,8 kW (12 PS) bei 10 000/min; Mikuni-Vergaser 22 mm Ø; Dreigang-Getriebe;  
**Fahrwerk:** Rohrrahmen, Ceriani-Teleskopgabel vorn, Koni-Federbeine hinten; vorne und hinten Simplex-Trommelbremsen; Bereifung 3.50-8 vorne und hinten, wahlweise 4.00-8 hinten.

### Monkey-Cross-Information

Die Monkey-Cross-Aktivitäten, die laut Verbands-Vorsitzendem Robert Schumann „von einigen Leuten nicht ernst genommen werden“, aber harter und teurer Sport seien, leiden unter finanziellen Problemen. Geldmangel hindert die Monkey-Akteure, sich überregional zu betätigen und so war die letztes Jahr erstmals ausgefochtene Deutsche Meisterschaft de facto eine rein baden-württembergische. 50 bis

60 Fahrer nahmen daran teil. Schumann hofft, in den kommenden Jahren expandieren zu können, Regionalläufe auch in anderen Bundesländern und Deutsche Meisterschaft-Abschlussrennen schweben ihm vor, und er wird auch nicht die Auseinandersetzung mit der OMK scheuen. Interessenten am Monkey-Cross wenden sich an: Robert Schumann, Schützenstraße 35, 7321 Hattenhofen, Telefon 07164/35 43.