

# Reichlich aus der Mitte

Chinesischen Ursprungs ist die schwergewichtige Donghai 750: für West-Dreiradler ein ungewöhnliches Gespann aus dem Reich der Mitte.

Sie wollen nichts mehr von Pro Dive, Cant Link und Mono Trak lesen? Turbo-Power, Einspritz-Elektronik und sieben Ventile pro Zylinder faszinieren Sie nicht mehr? Sie können die ganze fernöstliche Monster-Technik nicht mehr ertragen?

Einen Augenblick, sagt da der Mann an der Zapfäule, da hab' ich was für Sie ...

Wir wissen nicht, was der freundliche Tankwart empfiehlt. Wir empfehlen: Nehmen Sie Donghai. Die kommt zwar auch aus dem Fernen Osten, aber sonst ist sie ganz anders.

Die Donghai besteht aus etwa 380 Kilogramm solidem Eisen und vier Kilogramm dunkelrotem Lack, hat drei Räder und ein Reserverad, zwei unterliegende Nockenwellen und vier Gänge, 750 Kubikzentimeter verteilt auf zwei Zylinder, in denen die Kolben im Gleichschritt auf und nieder stampfen, nur einen Vergaser, aber um so mehr Drehmoment. Produziert wird das Donghai-Gespann in China.

Dort gibt's bekanntlich viele fleißige Menachen, aber nur wenige Computer. Deswegen hüten sich die Chinesen, ihre wenigen Computer ausgerechnet in Motornäher einzubauen.



Probefahrer Kraftfesseln ist getragt

Stellen Sie sich mal vor: Sie fahren mit Ihrer Yamaha Seca eines schönen Abends durch Spanien, da, wo es am einsamsten ist. Plötzlich blinkt es auf dem Check-Pannel, als ob Sie bei den Space Invaders ein Freispiel gewonnen haben. Was spinnt jetzt: der Motor, die Elektronik oder vielleicht der Fahrer?

Mit der Donghai kann das nicht passieren. Da gibt es nur zwei klar definierte Zustände: Fährt oder fährt



Motor-Schriftzug: Donghai heißt „Südliches Meer“

nicht. Sollte das Zweite mal vorkommen, greift man flugs in den riesigen Kofferraum hinter dem Sitz im Seitenwagen, holt das Bordwerkzeug heraus, zerlegt das Motorrad, bis man den Fehler gefunden hat, und dann baut man es wieder zusammen. Die paar Ersatzteile, die unter Umständen notwendig sein könnten, hat man natürlich vorher eingepackt.

Das ist der Unterschied zu den Japanern. deren Werkzeug ist nicht zu gebrau-

chen, es wird auch nicht gebraucht; bei den Chinesen kann man es brauchen, und — das wage ich zu behaupten, obwohl ich nur wenige Kilometer damit gefahren bin — man wird es brauchen.

Das begann schon beim Start zu meiner Probefahrt, als die Techniker von Importeur Detlev Louis in Hamburg den Motor nicht zum Laufen brachten. Die Hauptdüse war aus ihrem Sitz gefallen, der Motor lief viel zu fett. ▶

**Fahrbericht**  
**Donghai 750-Gespann**

Dieser Vorteil mag manchen Skeptikern recht geben, die schon beim ersten Anblick der Donghai lautstark Zweifel anmeldeten. Denn äußerlich sieht der Twin einer gewissen, 45 Jahre alten Triumph-Konstruktion zum Verwechseln ähnlich, und die war nicht gerade für ihre Zuverlässigkeit berühmt.

Der einzige Unterschied zum Original ist — so einer der Louis-Männer —, daß der Primärtrieb bei der Donghai kein Öl verliert. Doch das muß zur Ehrenrettung der chinesischen Konstrukteure damentiert werden.

Wahr ist vielmehr, daß anders als bei den englischen Langhubern ein Bohrung/

Hub-Verhältnis von 78 zu 78 Millimetern für zivile Kolben-geschwindigkeiten im Donghai-Motor sorgt; daß alle Schrauben, Gewinde und Abmessungen metrischen Normen folgen; daß die Donghai schon einen Elektro-Starter hatte, bevor die Engländer überhaupt wußten, wie sowas funktioniert; daß die Chinesen eine leistungsstarke Zweif-Voll-Anlage eigener Konstruktion einbauen. Und 33 PS bei 5000/min hat es von Triumph nie gegeben.

Sonderlich eilig darf es der Donghai-Besitzer aber nicht haben, 95 km/h mögen für das Reich der Mitte völlig ausreichen, hierzulande fällt es damit schon schwer, Lastwagen deutlich zu distanzieren. Doch zum Ausgleich gibt's ein ungeheuer breites Drehzahlband. Ab 30 km/h geht alles im vierten Gang.

Für verwehlchte Mittel-europäer bedeutet das eine spürbare Erleichterung, denn die Betätigung des Getriebes ist durch den für die Kupplung nötigen Kraftaufwand sehr erschwert.

Auch die Handbremse verlangt nach herzhafem Zugriff, wenn die 350 Donghai-

der Fahrer hoffen, auch auf unbelastigtem Terrain zügig voranzukommen.

Wer sich eine Donghai anschafft, sollte ohnehin möglichst weit weg von jeglicher Zivilisation streben. Denn erst dort zeigt das exotische Gespann aus China seine wahren Vorzüge.



△ Motor aus China  
Es ist doch alles schon mal dagewesen

◁ Donghai-Werkzeug komplett ausgestattet auch für größere Touren

**Donghai 750-Gespann: Technische Daten**

**Motor**  
Luftgekühlter Zweifzylinder-Viertakt-Parallelschwenk-Motor, oben über zwei unterliegende Nockenventile, Schließstangen und Kipphebel, je zwei Ventile, Bohrung x Hub 78 x 78 mm, Hubraum 745 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 7, Nennleistung 24 kW (33 PS) bei 5000/min, max Drehmoment 49 Nm (3,6 kpM) bei 1800/min, Trocksumpfschmierung, Ölwanneinhalt 2,5 Liter, ein Rundschiebervergasers mit separater Schwimmerkammer, Ø 28 mm, kastiggesteuerte Ventile/Speizerleitung 12 V, Batteriekapazität 20 Ah, Pleinplankupplung im Ölbad, Wachsstromgetriebe 150 W, Maschengehäuse-Vergrüppelgetriebe, 5-Starter, Gaspedalen 2,667/1,750/1,516/1,000, Primär/Sekundärübertragung 2,25/2,500, Sekundärtriebstrich über Rollenketze.

te Federheine hinten, Federweg 60 mm, Federbasis dreifach verstellbar, Schwanzpendel an hydraulisch gedämpfter Einzelschwinge, Federweg 60 mm, Beibehol am zwei Nockenlenkervielglied aufgebaut, Radstand 1430 mm, Lenkopyhthal 62 Grad, Nachlauf 94 mm, Sturz 2 Grad, Schwanzgabelverlauf 15 mm, Spurbreite 1130 mm, Bremsen vom hinteren Simplex/Trommelbremse Ø 200 mm, Schwanzgabel ungebrannt, Beförderung vorn/hinten/Selbstwagen 4,00—17

**Abmessungen und Gewicht**  
Länge 2190 mm, Breite 1710 mm, Höhe 1090 mm, Gewicht vollgetankt 406 kg, davon 122/131/87 kg vom hinteren/Seiten/Sitz, 33,1/47,75/21,73 Prozent, zulässiges Gesamtgewicht 790 kg, Tankinhalt 25 Liter, davon 2 Liter Reserve

**Fahrwerk**  
Doppelschleifer-Beckendruck, hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel vom Standard-Durchmesser 35 mm, Federweg 90 mm, Hinterrad-Lenkopyhthal, hydraulisch gedämpf-

**Hubgeschwindigkeit**  
55 km/h

**Preis** zirka 9000 Mark  
**Importeur** Derlei Louis Motorradvertrieb GmbH, Südstraße 129, 2000 Hamburg 26

Kilogramm verzögert werden sollen. Dabei muß das Drehrad freilich energisch auf Kurs gehalten werden — der ungebremste Seitenwagen zeigt nämlich ständiges Streben, den Fahrer rechts zu überholen.

Der Vorteil der massigen Bauweise rund um das dritte Rad zeigt sich dagegen in Rechtskurven: Das Gewicht hält das Boot am Boden, das Gespann kippt lange nicht so schnell wie manch neuzeitlich leichte Konstruktion. Linkskurven meistert die Donghai gerade so gut wie es die grobstolligen Reifen zulassen — nicht sehr schnell. Dafür darf

Es verlangt vom Fahrer nichts Unmögliches, kann eigentlich immer wieder flottgemacht werden, und bewahrt den Besitzer vor Langeweile: Pflege und Wartung gleichen einem mittleren Beschäftigungsprogramm. An diesem urigen Motorrad kann, darf und muß noch richtig geschnauzt werden.

Wer daran Spaß hat, wird sich mit der Donghai wahrscheinlich besser arrangieren als mit manchem elektronischen Spielzeug auf zwei Rädern. Denn wer bestreht schon gerne an Computern? Ich jedenfalls nicht. Ulrich von Löhnysen