

Das MOTORRAD

1. Bericht von den Sechs Tagen



Nummer 10. JAHRGANG

4. Oktober 1958

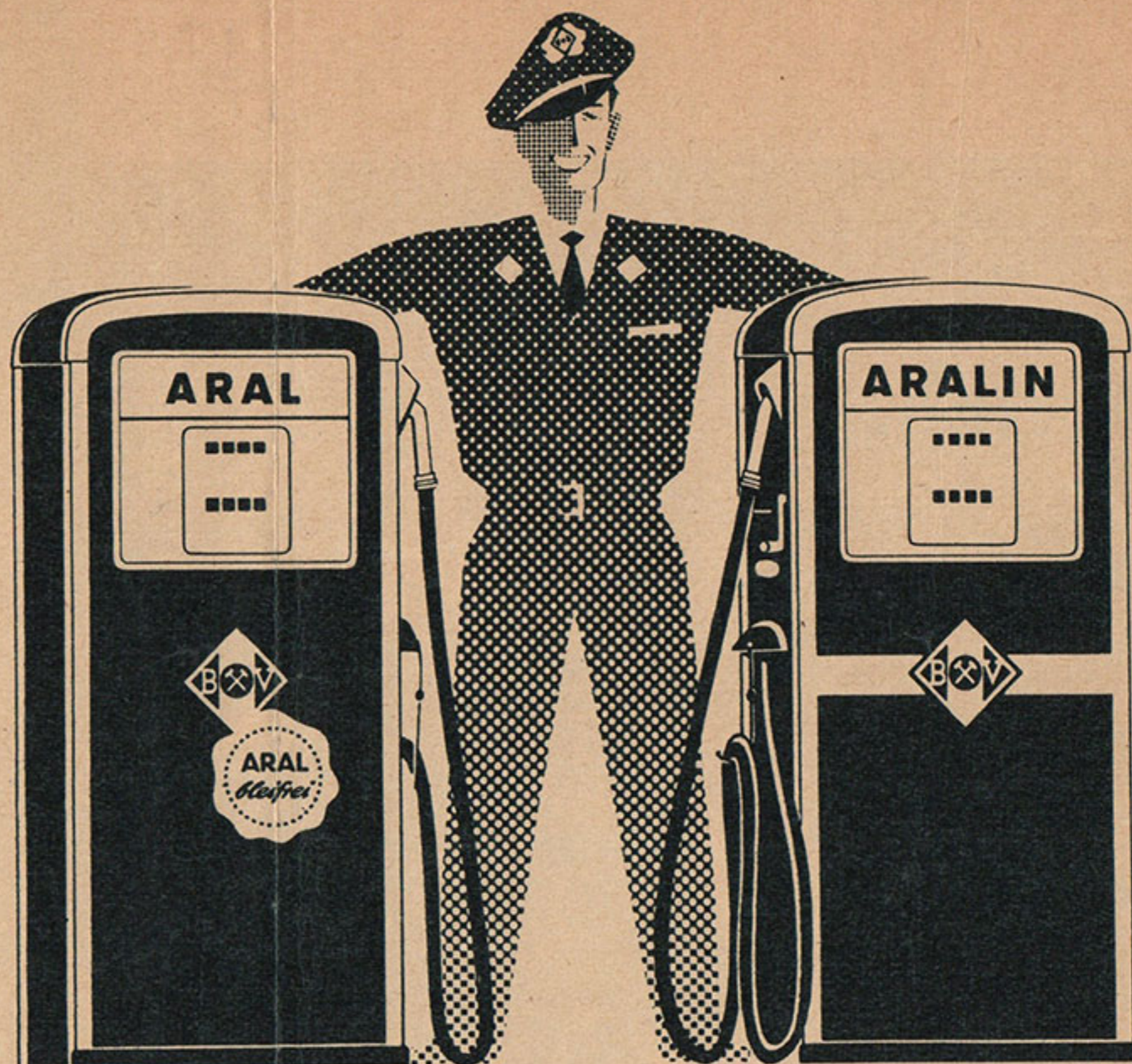
20

PREIS DM 1,—

Postverlagsort Stuttgart

Victoria-Avanti
100 ccm

Trial aus der Westentasche
1200 km Nonstop auf 50 ccm



Zwei aus gutem Hause

ARAL bleifrei

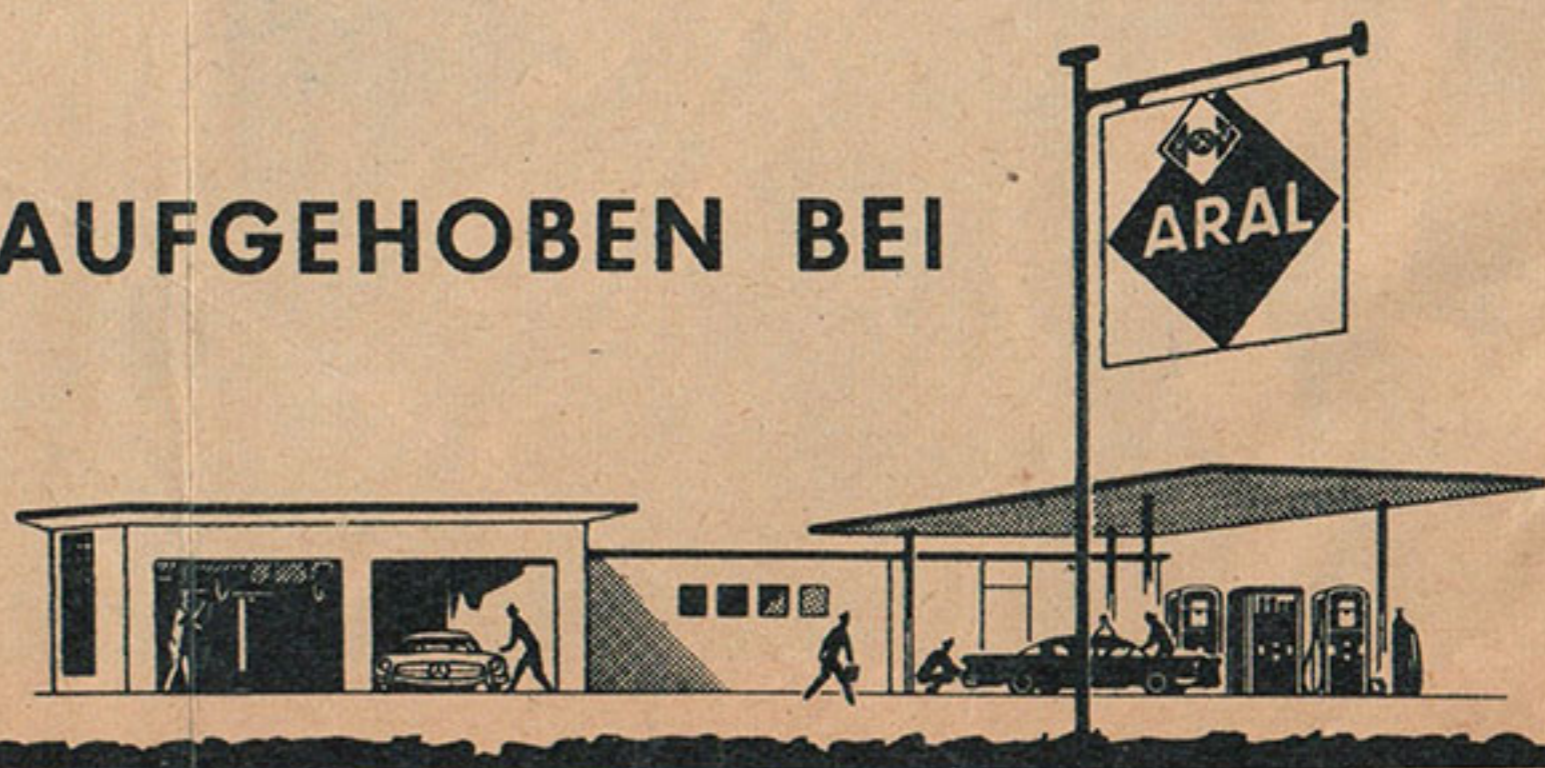
das klassische Benzolgemisch für hohe Ansprüche an Temperament, Ergiebigkeit, Klopffestigkeit und Wirtschaftlichkeit

ARALIN

das Markenbenzin von Klasse, das wegen seiner vorzüglichen Fahreigenschaften alle Benzinfreunde begeistert . . .

. . . sind von gleich guter Abstammung - Ergebnisse des traditionsreichen, zielbewußten Qualitätsstrebens der BV-ARAL AG.

SO ODER SO: GUT AUFGEHOBEN BEI



DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

Das Fachblatt für Motorradfahrer,
Motorradhändler und Werkstatt

ZEHNTER JAHRGANG

HEFT **20** 1958

INHALT

	Seite
1. Bericht	
XXXIII. Internationale Sechstagesfahrt 1958	541
Der Kupferwurm	
Die Wechselstrom-Lichtmaschinen	544
Victoria-Avanti 100	547
Was nicht alles gemacht wird . . .	548
Mach's doch selber	
Weichlöten	549
Trial aus der Westentasche	552
Mit Kamera und Zeichenstift durchs Fahrerlager Hockenheim (Nachlese)	554
Ich fuhr die Sternfahrt der gelben Schals	556
Straßen mit schönen Namen	560
Das aktuelle MOTORRAD	563
Reden wir vom Sport	564
Ganz unter uns	568

Herausgeber:

Paul Pietsch und Ernst Dietrich-Troeltsch †

Redaktion:

Carl Hertweck

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

(14a) Stuttgart, Postfach 1042

Kupfertiefdruck Chr. Belsler, Stuttgart

das MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—

XXXIII. INTERNATIONALE SECHSTAGEFAHRT CONCOURS INTERNATIONAL DES SIX JOURS INTERNATIONAL SIX DAYS' TRIAL

Nach einem schwäbischen Bauernspruch fängt der Herbst an, wenn der Wind übers Stoppelfeld geht. Also Mitte August. Obwohl da noch kräftig Sommer ist. Aber so in der letzten Augustwoche ist da frühmorgens etwas in der Luft, so ein Perlmutterglanz, sogar in der staubigen, dreckigen, lärmgefüllten Schloßstraße, zwei Nasen schnuppern und zwei sagen „Hm, Sechs Tage —“.

Das muß ich vorausschicken, der erste fliegende Spinnenfaden, der erste Perlmutterglanz in der Sommerluft, diese merkwürdige Bläue der Ferne — das alles strebt der einen Kulmination zu, den Sechs Tagen. Dabei kann man doch die *schönen* Tage bei Sechstagesfahrten durchaus zählen, die Tage des Indianersommers, denn eigentlich ist die Sechstagesfahrt doch ganz anders — knochenkriechende Kälte, quietschende Nässe bis in die geheimsten Falten, in den Augen beißender, brillenverklebender Schnee. Gäbe es keine Sechstagesfahrt mehr — gewiß, wir würden davon nicht sterben, aber das Leben wäre halb.

Wenn andere von Herbst und Altweibersommer reden, da sagt man bei uns „Sechs Tage“, wie ein Kind vielleicht „Weihnachten“ sagt. Ich bin also alles andere als ein nüchterner, leidenschaftsloser Chronist — für mich sind die Sechs Tage kein sportliches „Ereignis“, sie sind ein Stück des Daseins. Wer da rechten und rechnen will — bitte, er soll, warum nicht. Nur eben für mich sind die Sechs Tage zu einem Stück meines Lebens geworden — und offenbar gilt das auch noch für ein paar andere Leute. Daher beziehe ich den Mut, mich *nicht* hinter einer vorgeblichen Objektivität zu verstecken und offen zu sagen, was mich bewegt und welcher Art meine Nicht-Objektivität ist.

Sagen wir es rund heraus: Der Motorsport der Nachkriegszeit war weitgehend korrupt. Der Sport wurde nicht mehr von den Aktiven gemacht, es war doch nur noch ein Unternehmen zur Beschaffung von Werbegeld. Auf der wirtschaftlichen Seite. Ich will keinem der Werksfahrer damit zu nahe treten, die waren sich ja noch weniger als wir oder sonst jemand dieser Korruption bewußt. Das bekamen seither immer nur ganz wenige Leute zu spüren. Etwa der Industrie-Sportleiter, ehemaliger erstklassiger Aktiver, der von einem Werk — wegen „Aufgabe des Sports“ — zu einem anderen Werk übertrat, aber dort natürlich auch weiterhin seinen früheren Kameraden tatkräftig half, wo es not tat. Hätten Sie dabei etwas gefunden? Hätten nicht auch Sie gesagt, daß das ein prima Mann sei? Nun, ihm wurde energisch bedeutet, daß er das gefälligst zu unterlassen habe, er sei ja jetzt hier engagiert.

Nun ja, darüber brauchen wir nicht mehr zu sprechen. Die Industrie hat andere Sorgen, Gott sei Dank möchte man sagen, denn jetzt können wir wieder Sport treiben — da ist kein Schreibtischknecht mehr, der Punkte addiert, Medaillen zählt, dies entscheidet, jenes bestimmt. Der Aktive steht jetzt wieder für sich selbst. (Es ist unwichtig, daß die meisten Aktiven das Für-sich-selber-stehen erst wieder lernen müssen. Für sie war es häufig sogar eine Erleichterung, daß der am Schreibtisch ihnen wenigstens das Denken abgenommen hatte.) Wenn es uns jetzt noch gelingt, die zweite Korruptionsquelle, den *nationalen* Bewerb zu beseitigen, dann haben wir Aussicht, aus dem Motorsport wieder einen reellen Sport zu machen. („Reiter für Deutschland —“ wie romantisch das klingt — und wieviel Schindluder wird damit getrieben!) Sagen wir es mal offen: Machen wir die Sechs Tage wegen der 36 Trophy-Fahrer? Machen wir sie wegen der 80 Vasenfahrer? Was sind denn die übrigen 107 Fahrer für Leute? Was kann denn die Schweizer, die Belgier, die Spanier, die Österreicher oder sonstwen veranlassen, immer wieder zu melden? Die wissen doch schon bei Abgabe der Meldung, daß für sie bestenfalls eine Bronzene drin ist. Und doch kommen sie (und müssen sich vielleicht von einem Gschäftsjournalisten obendrein sagen lassen, sie seien gefahren „wie die ersten Menschen“ — Takt ist nun mal nicht jedermanns Sache) und fahren. Das ist es nämlich — Sport ist etwas Seltsames mit einer ebenso seltsamen Anziehungskraft. Die einen jahrzehntelangen Mißbrauch noch übersteht, wirtschaftlichen und politischen Mißbrauch.

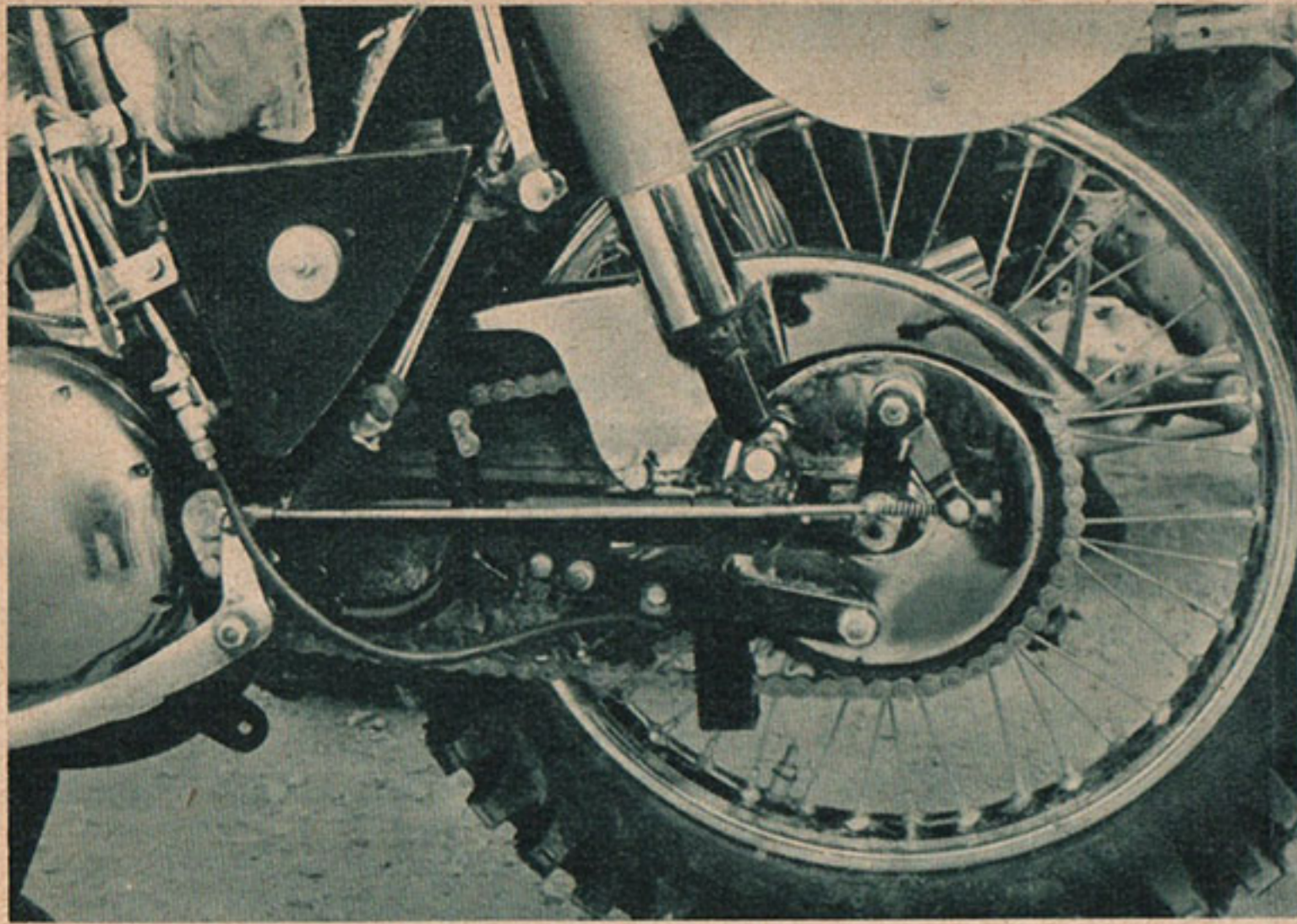
Die Witterung dafür, daß es um die Sechs Tage nicht gut bestellt sei, die hatten auch manche der Verbandsfunktionäre, die da noch in Spindelmühle an den Wirtstischen saßen und — noch bevor die Trophy „für Deutschland“ völlig sicher war — verkünden ließen, der ADAC werde die Sechstagesfahrt 1958 nicht mehr durchführen, und wenn, dann bestimmt nicht in Garmisch. Als dann ruchbar wurde, der Gau Südbayern werde die Sechs Tage machen, weil der Gesamt-ADAC zu arm dazu sei, als bekannt wurde, daß Otto Sensburg die Organisation machen würde, wer dachte da nicht „armer Otto!“ — na, Hand aufs Herz, wer bedauerte den Otto nicht? Bei *dem* Erbe?

Mit sehr gemischten Gefühlen kam ich in Garmisch auf den Platz gefahren. Der war aber gar nicht wie „Garmisch“ — weg war dieser aufgeblasene Dritte-Reich-Trara, das waren nur noch eine Handvoll Hilfs- und Werkstattwagen, Magura, Bosch, Vadder Ruhle (BERU = BERNhard RUhle, savvy?), Metzeler, die Contis, die ganzen Ölgötzen, eben die Leute, die immer da sind, weil sie *jeder* braucht, und die als Firmen sich den Sport genauso viel kosten lassen wie die Privatfahrer. (Tja, man kann auch als Wirtschaftsunternehmen Geld für Sport ausgeben, dabei doch auf seine Rechnung kommen und den Sport dennoch nicht korrumpieren.)

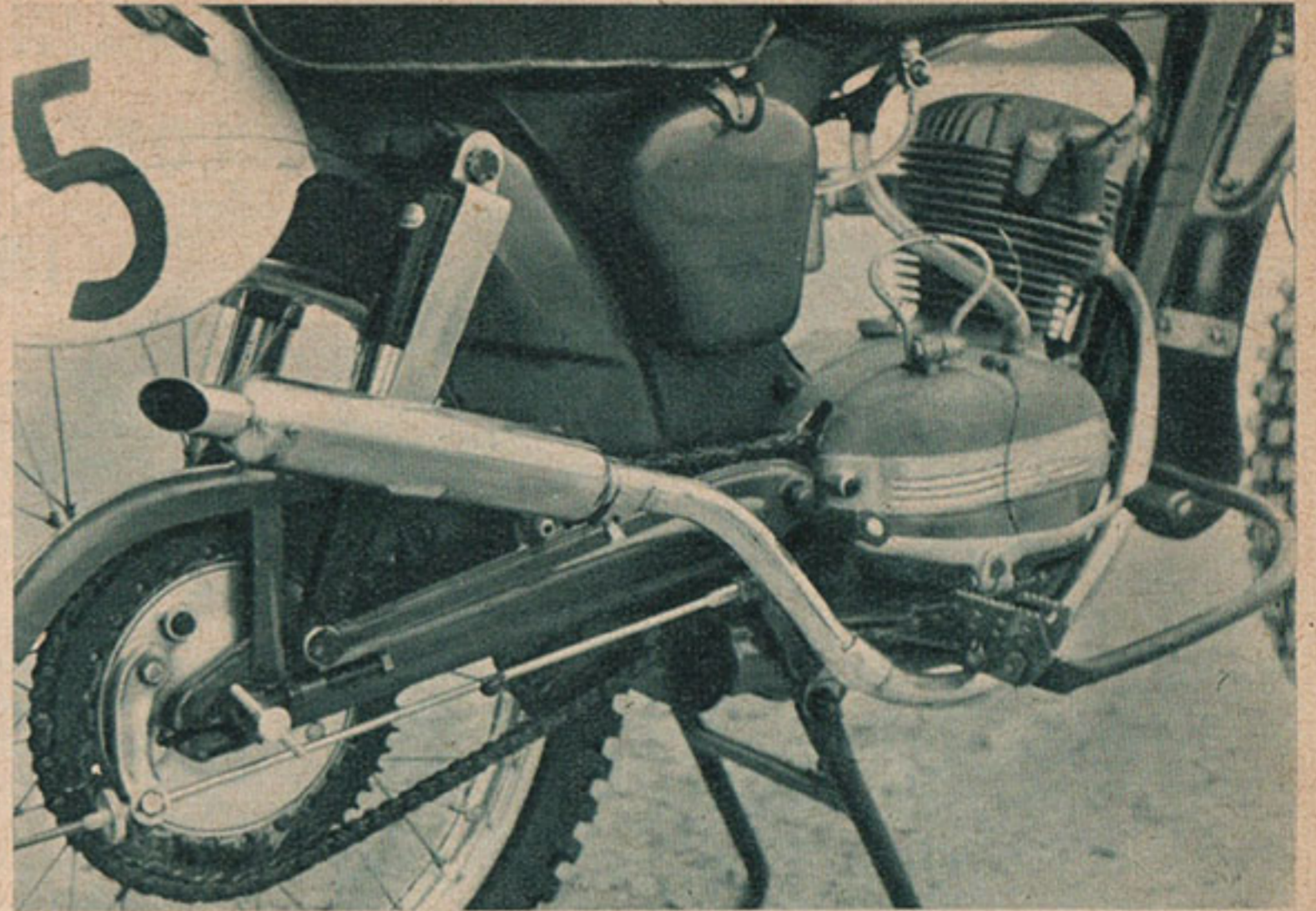
Was jetzt in der Luft lag, roch nach einem neuen Anfang, nicht nach Untergang. Und man sah zahlreiche Leute nicht mehr. Der Untergang des Einen, des Unvermeidlichen, des feisten Bilderausfüllers scheint Wunder gewirkt zu haben — sein ganzer Klüngel scheint verzischt zu sein. Man sah nur noch — ja, wen sah man denn überhaupt noch? Fast hätte ich gesagt, man sah niemand. Man sah natürlich — aber eben die Leute, die seit Jahr und Tag nun einmal dazu gehören, die seit Jahr und Tag *arbeiten* — das ist es.

UNSER TITEL: Alte Hasen wissen es: Ein Drehzahlmesser ist keine Angabe, er ist wichtiger als der Tachometer. Den Blick auf diese Eigenbau-R-69 warf Julius Weitmann mit seinem großen Knipskasten.

RUCKTITEL: So schön sauber fuhr Klaus Becker aus Berlin um diese Ecke beim Trial der gelben Schals in Buttenhausen. Dabei traf ihn der Fotoschuß von Edmund Holzheimer.



Englische Trophy-Maschine: 500 ccm BSA Gold Star. Beachtlich die Art der Kettenabdeckung – zum Hinterrad zu bis runter geschützt, aber weitgehend zugänglich zur Kontrolle und Wartung. Kettenschmierung und Reserve-Kettenschloß!



Das ist der Benjamin der teilnehmenden Maschinen: die 75 ccm Capriolo der Italiener, obengesteuerter Viertakter, der zunächst mal bis zum zweiten Tag einen kerngesunden Eindruck machte und deren Fahrer – im Gegensatz zu den meisten anderen Italienern – die Ruhe weg hatte.

Die haben wir als so selbstverständlich zu nehmen gelernt, daß man sie schon nicht mehr „sieht“. Der Otto zum Beispiel – was anderen, den Gesichtlosen, die goldene Armbinde, das ist dem Otto doch seine Nase. Er braucht nichts anderes. Weil er ein Gesicht eben schon hat. Auch bei den Ausländern. Sechstage-Männer kennen einander.

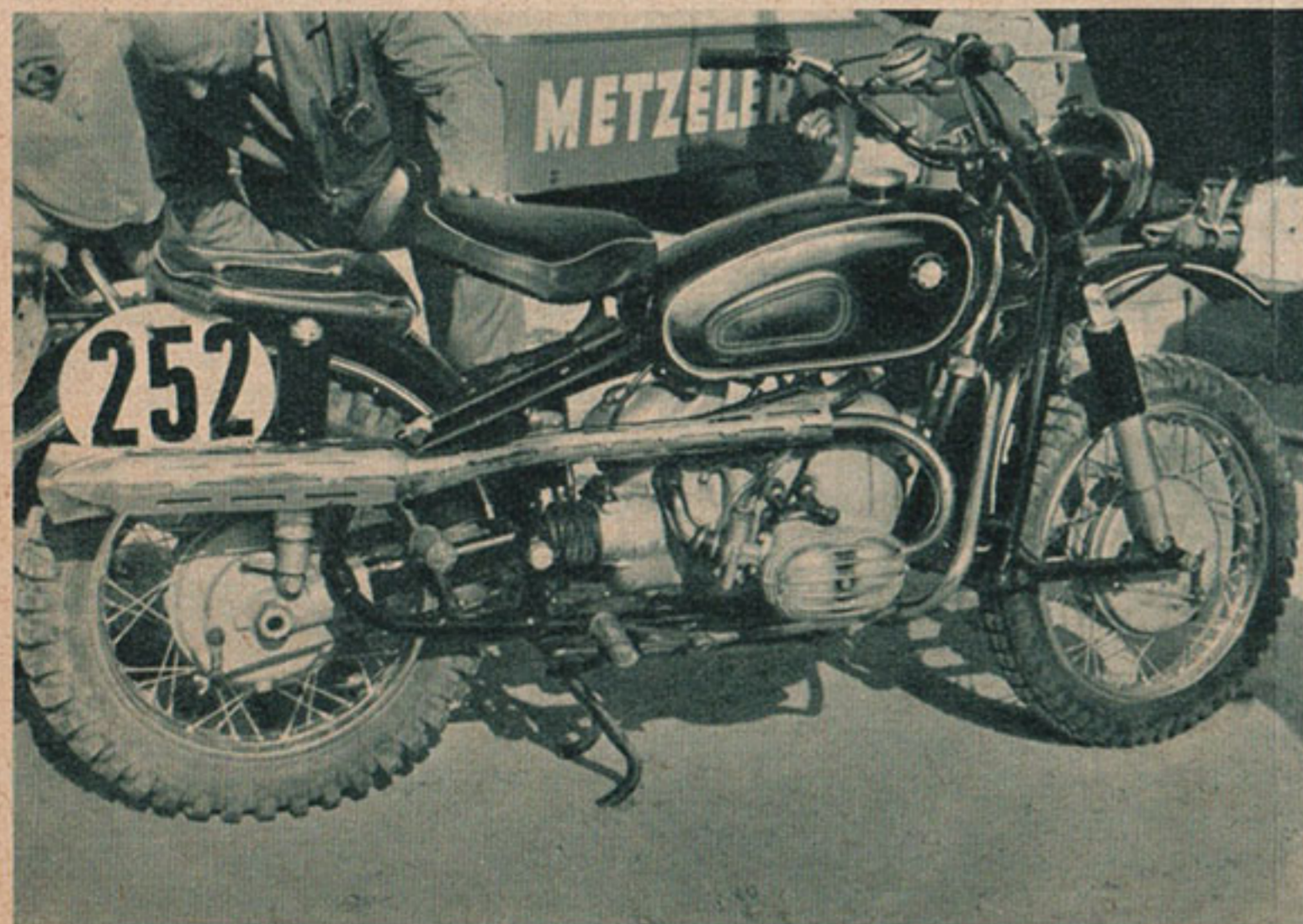
Charakteristikum der Abnahmetage: Ganz andere Atmosphäre als bisher, nicht mehr dieser halbe Krieg, alles läuft ohne Aufregung ganz von selber. Weil jeder weiß, was er zu tun hat, und was er im Zweifelsfalle selber entscheiden kann. Gerade diese Zweifelsfälle sind aber seltener als je – schließlich war da ja auch ein Fahrleiter, der als Aktiver angefangen hatte und zum Schluß mit allen Wassern des Werksmanagers gewaschen war. Der hatte seinen Funktionären Arbeitsanweisungen mit wirklichem Gewußt-Wo geben können. Und weil sich dieser Fahrleiter um keinerlei Verbandspolitik zu kümmern brauchte, hatte er für seinen Laden Zeit. Man konnte ihn mit einem Atemzug um die richtige Anbringung einer Federbeinplombe fragen und mit dem zweiten Atemzug um irgendein besch... Streckenstück und dessen mutmaßliche Umleitung mit zugehöriger Fahrplanänderung.

Die Eröffnungsfeier entsprach diesem Rahmen, man brauchte sich in knapp elf Minuten nur vier Leute anzuhören, nur zwei Minuten fünfunddreißig Sekunden lang wurde eine Liste mit Namen völlig überflüssiger Leute vorgelesen, und danach waren die Sechs Tage 1958 eröffnet.

In der Nacht regnete es dann sehr. Mehr als in Schottland und mehr als in Spindelmühle. Und den ganzen ersten Tag regnete es weiter. Wie damals in Spindelmühle. Nur gab es von vornherein eben B-Zeiten und schon in der ersten Runde Streckenumlegungen – die, Wunder über Wunder, von vornherein klappten. Niemand fuhr in die Nacht hinein.

Am Vormittag, waren nur 12 Mann ausgefallen, nachmittags weitere 16. Obwohl doch bisher jeder Veranstalter seine Ehre darein setzte, den ersten Tag als „Rauschmeißer“ zu organisieren. Von 213 Fahrern waren 169 ohne Punkte. Na also. Geht doch. Man braucht doch nicht schon am ersten Tag zu bullern, Zeiten anziehen kann man später noch, dazu hat man sich ja schließlich sechs Tage genommen und nicht zwei.

Roths 500er BMW – ein Genuß ihn auch in schweren Viererstücken mit diesem schweren Apparat umgehen zu sehen.

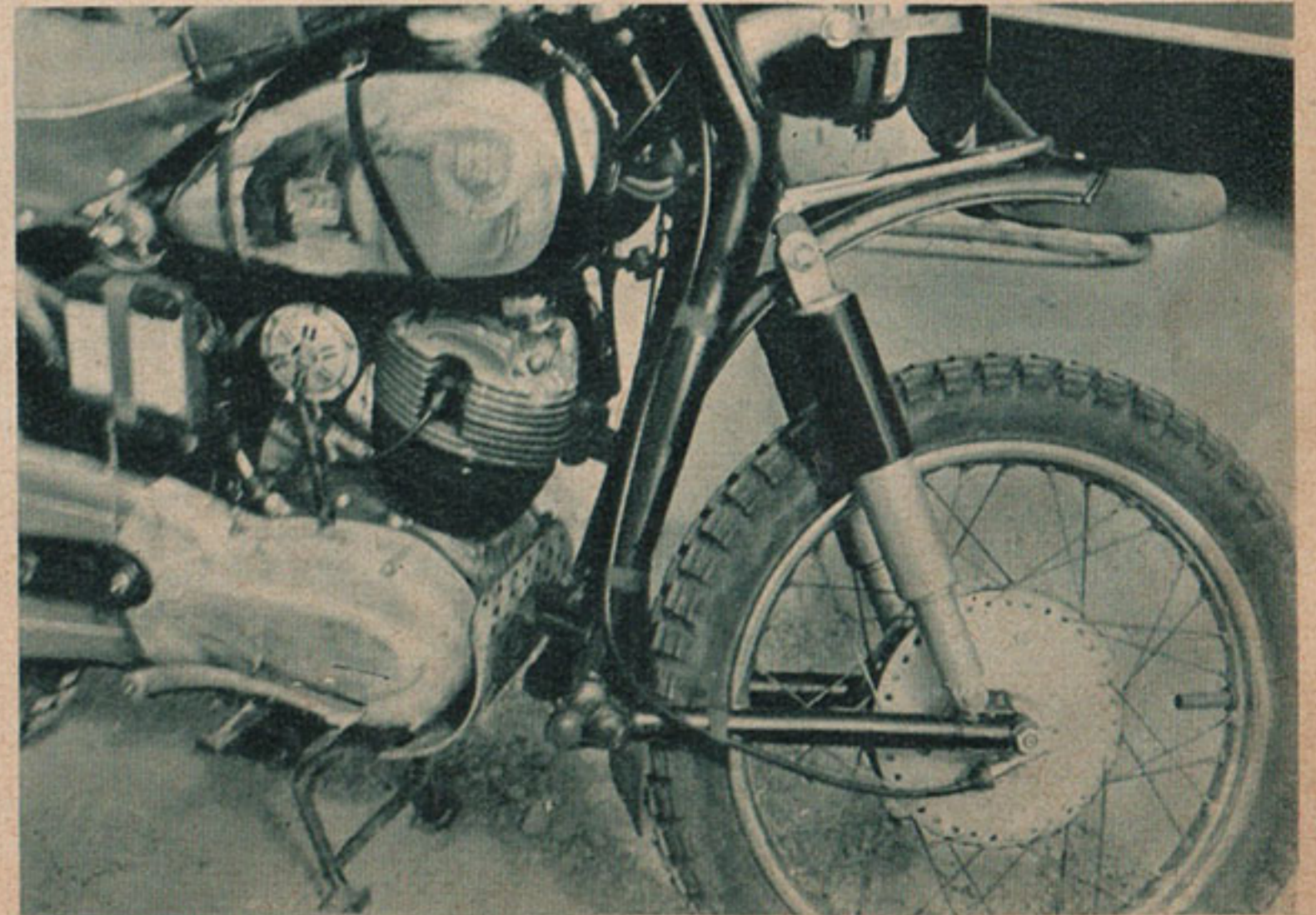


Sehr wichtig: Es gab kein unfahrbares Stück. Was danach noch (überall waren Fachleute als Beurteiler, und der Nachrichtenstab der Wehrmacht scheint ganz prima funktioniert zu haben) wurde schon sehr früh umgeleitet. Der Otto scheint da nicht nur eine „Strecke“ schlechthin zu haben, sondern einen Baukasten, komplett ausgepeilt, so daß nur der Anfangspfeil von rechts nach links umgenagelt zu werden braucht, wenn umgelegt werden soll. Zwar hatte früher Heinemann junior das auch – der mußte aber Schreibtischsitzern gehorchen, die dann wieder verdusselten, was Heinemann hingepöppelt hatte. Der Otto aber ist brutal, der befiehlt – und seine Männer gehorchen. Er hat eine ganze Anzahl Viererstücke drin, die sozusagen „neu“ sind, bisher unbefahren. So zum Beispiel den Hochkopf. Da gab es sogar etwas – „Schlacht“ ist vielleicht zuviel gesagt, aber eine ausgedehnte Behinderung, in die etwa vierzig Mann verheddert waren. Der Herr Fahrleiter, der seine Strecke kannte, war aber selber da, sah und befahl – Etappe wird neutralisiert! Ab Mittagspause wußten das auch die übrigen, nicht darin verwickelten Fahrer – die wußten es sogleich. Ottos Kommentar dazu: „Woaßt, des hob IIIh neutralisührt, do brauch i kaa Juhrü net dazu, dös koh überhaupt bloß der Fahrleiter sog'n, der wo's gseht hot, und net d' Juhrü, de wo nix gseht hot, und wenn dee wos woll'n, no sollns schaugn, wo's an ondern Fohrtleita herkriagn.“ Brutal, aber richtig, unbestreitbar. (Nur – man kann eben nicht jeden da hinstellen und entscheiden lassen. Das muß schon einer sein, dessen Fähigkeiten nicht nur keinem Zweifel ausgesetzt sind, das muß auch jemand sein, der ein Gesicht mit Nase hat. Goldene Streifen tun es nicht.)

Noch so eine Sentenz im Vorbeirennen: „Woaßt, also meinsweg, soll's doch hundert Goidene gebn, aber koa Schlacht gibt's bei mir fei ned, und wann's doch zvui Goidene san, no kriagn mir die am vierdn und fünfdn Dag a no weg!“

Haben Sie sich einen Fahrleiter anders vorgestellt? Gewiß, ich auch nicht, aber waren denn die bisher so? Hatten die wirklich die Drähte in der Hand? So brutal kann nur entweder ein Dummer sein oder einer, der seinen Kram tatsächlich beherrscht.

Eine Max mit Langarmschwinge vorn – sah nicht nur gut aus, sondern benahm sich auch offensichtlich gut. Nun wird's aber losgehen mir Langschwingen an den Mäxen!



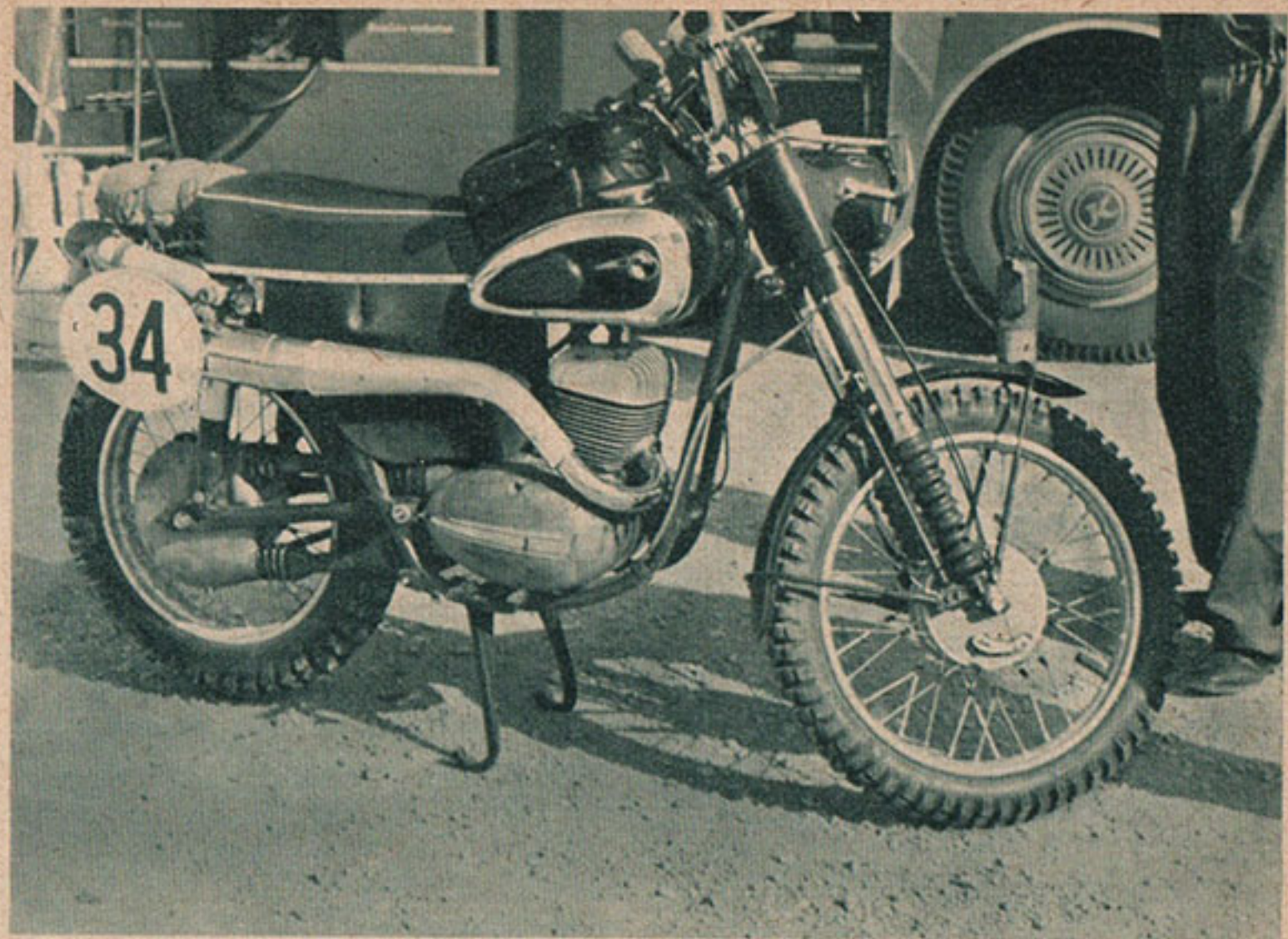
Welcher Fahrleiter konnte sich bisher erlauben, ein Sechstagesfeld in Minutenabstand mit vier Mann auf die Reise zu schicken? Wo gab es das schon? Hier war die letzte (Dreier-)Gruppe nach einer Stunde und neun Minuten auf der Reise. Die erste Vierergruppe startete um 6.00 Uhr. Warum die Eile? Nun, im Herbst wird es um 19.00 finster, und Punkt 19.00 Uhr war der letzte Mann im Stadion. Wir standen hoch oben im Norden, ziemlich am Wendepunkt der Schleife — dem Otto muß jemand einen graphischen Fahrplan gemacht haben, denn wo wir standen, hatte sich das Feld zusammengeschoben, da überholten gerade die Großen die Kleinen. Das war wie in der Fabrik, die Fahrer kamen an wie Erbsen aus der Schälmaschine, wie Kügelchen aus dem Rohr. Selbst die Mittagspause wurde zum Zeitschinden verwendet — natürlich geht das nur mit Funktionären, die keinen Fehlgriff tun und so hart, schnell und präzise zugreifen wie die Männer draußen fahren. Es ging manchmal sehr knapp zu, aber es ging. Und keiner brauchte bis in die Nacht hinein zu fahren. Und wie war das in Spindelmühle? Na also, bitt schön, können muß man eben.

Merkwürdig, daß die großen Köhner auch kleine Köhner sind: Da war doch immer der Jammer mit den zermanschten Kontrollkarten — man glaubt fast, die Veranstalter brauchten das, um ihre Leistung ins rechte Licht zu setzen, weil einem dieses Trauerresultat immer wieder voll Stolz gezeigt wird, wenn mal ein Fahrtag in Dreck und Nässe und organisatorischer Unfähigkeit verkam. Der Otto zieht einem Ausgefallenen die Kontrollkarte aus der Tasche — ein nasser, dünner Fetzen, knautscht ihn zusammen, drückt das Wasser 'raus, gibt den Papierpopel mir, ich drücke noch mal, Otto zupft ihn auseinander, streicht auf dem Tisch mit der Hand drüber und das ist wieder ein Kontrollzettel, naß, aber glatt und sauber mit gestochen scharfen Stempelzeiten. Siehste? Muß da denn erst der Otto kommen, hat man etwa dem zuliebe dieses Papier erfunden? Konnten da nicht auch die anderen schon draufkommen?

Fragt da jemand nach Streckenbeobachtungen? Mir scheint die wichtigste, daß gestern zwar ein Katastrophentag war oder daß es vielmehr einer hätte werden können, daß aber kein Mann verheizt wurde. Wer ausfiel, hatte entweder wirkliches Maschinenpech oder war nicht ganz auf der Höhe hinsichtlich seiner Fahrtechnik — die Schäflein kamen heil in den Pferch, und untereinander einen ausstoßen kann man auch morgen und übermorgen noch. Deshalb sind es ja doch sechs Tage und nicht nur einer.

Zwei Beobachtungen am Rande: Die Garmischer Dorfpolizei versah wieder ihren „aufopferungsvollen“ Dienst. Nicht mehr ganz so exerzier-eifrig wie vor zwei Jahren, man scheint sich da etwas hinter die Ohren geschrieben zu haben. Ersetzt aber dennoch nicht wirkliches Können. Zum Beispiel: Einlauf der Geländepiste in die Partenkirchener Straße. Da steht einer und polizeit. Das sieht man aber erst nach rund anderthalb Minuten Wartens, währenddessen sich mühsam zwei dichte Kolonnen Zivilfahrzeuge auf Zigarrendicke aneinander vorbeischieben — mittendrin Wettfahrer! Zigarrendicke und weniger als Schrittgeschwindigkeit, deshalb weil links und rechts zwei Kolonnen Gafferfahrzeuge abgestellt sind (zu sehen gab es da nämlich nichts, da gab es wirklich nur zu gaffen). Der arme Polize merkt nicht, daß er mit jedem Einwinken eines Fahrers die Kolonnen länger werden läßt — und was sollte er auch tun, wenn sein Chef nicht verstand rechtzeitig vom nächsten Baugeschäft ein paar Halteverbots-tafeln zu leihen und einen zweiten Polizisten mit einem Fünfmarkblock hinzustellen. Hielten diese zwei die Strecke von Parkern sauber, dann fänden die Fahrer allein ihren Weg. Weiter drin im Ort eine Ampelkreuzung. Mit Handbedienung. Wir kommen an, geht gerade auf Rot, ich sehe nach der Uhr, will sehen, ob Wettfahrer aufgehalten werden, wer und wie lang, um denen eventuell Gutschriften verschaffen zu können — mein Passagier stößt mich an, da war blitzartig auf Grün geschaltet und zwei Wettfahrer zischen vorbei! Mir wurde heiß und kalt — lieber guter Herr Dorfpolizeirat, haben Sie schon mal gesehen, wie ein Wettfahrer

Was ganz Neues aus Ungarn: die 125er Danuvia, wohl die Nachfolgerin der Czepl — aber nicht im entferntesten mehr mit dieser zu vergleichen. Auch dort hat man inzwischen allerhand gelernt.



Die Zschopauer MZ-Maschinen machten schon rein äußerlich diesmal einen ganz hervorragenden Eindruck — aber ihre Motoren waren auch innerlich ganz prima. Hier die Spezialausführung des Doppelrohrrahmens mit Telegabel, aus der Moto Cross-Ausführung entwickelt. Die Mehrzahl hatte den Serienrahmen mit Langschwinge vorn.

bei Grün von einem Querkommer gerammt wurde, der diese Sekunde noch selber Grün hatte? Also laßt dieses gefährliche Geampele ganz und stellt einfach auf gelben Blink, dann weiß jeder, was er zu tun hat.

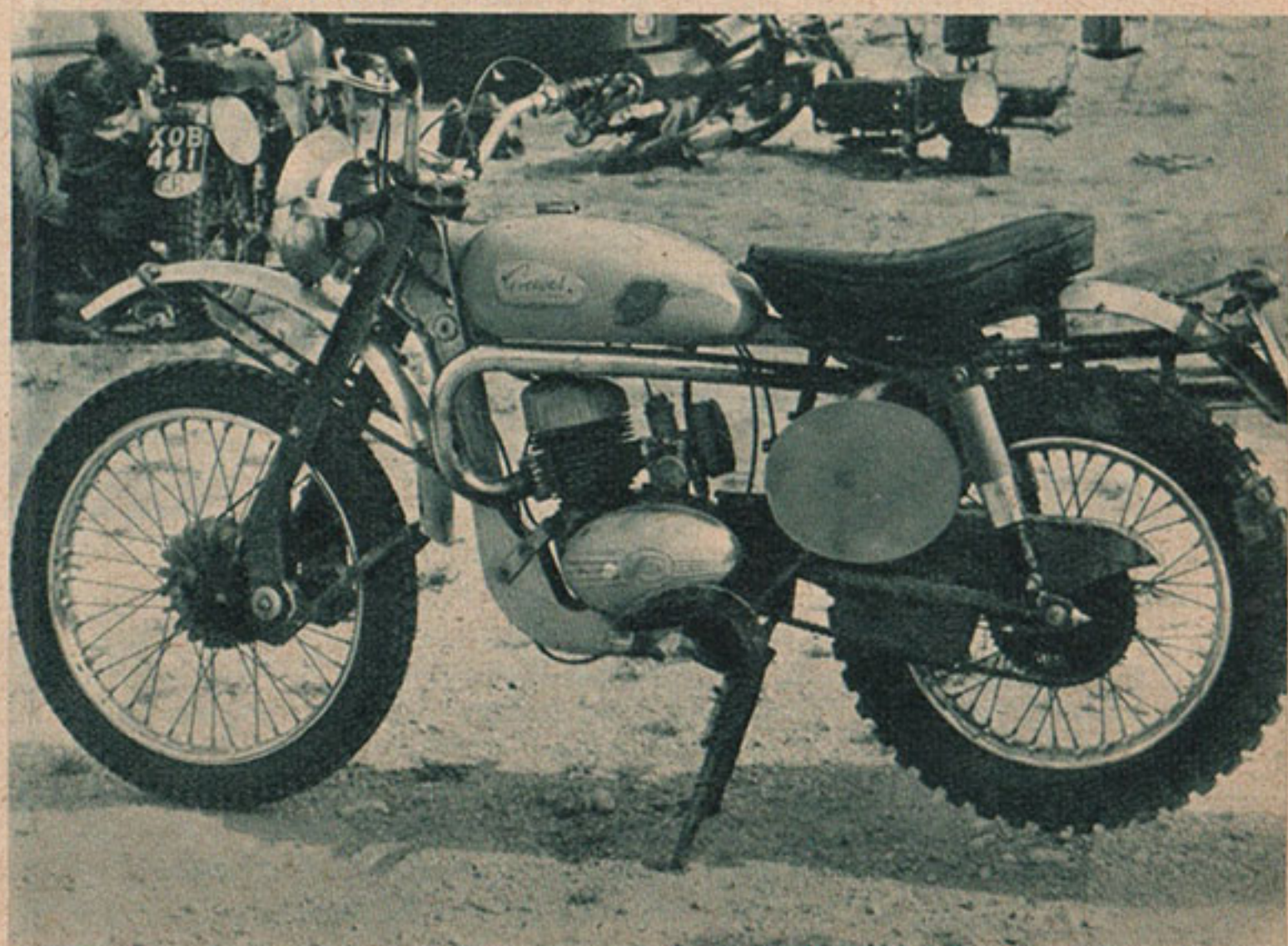
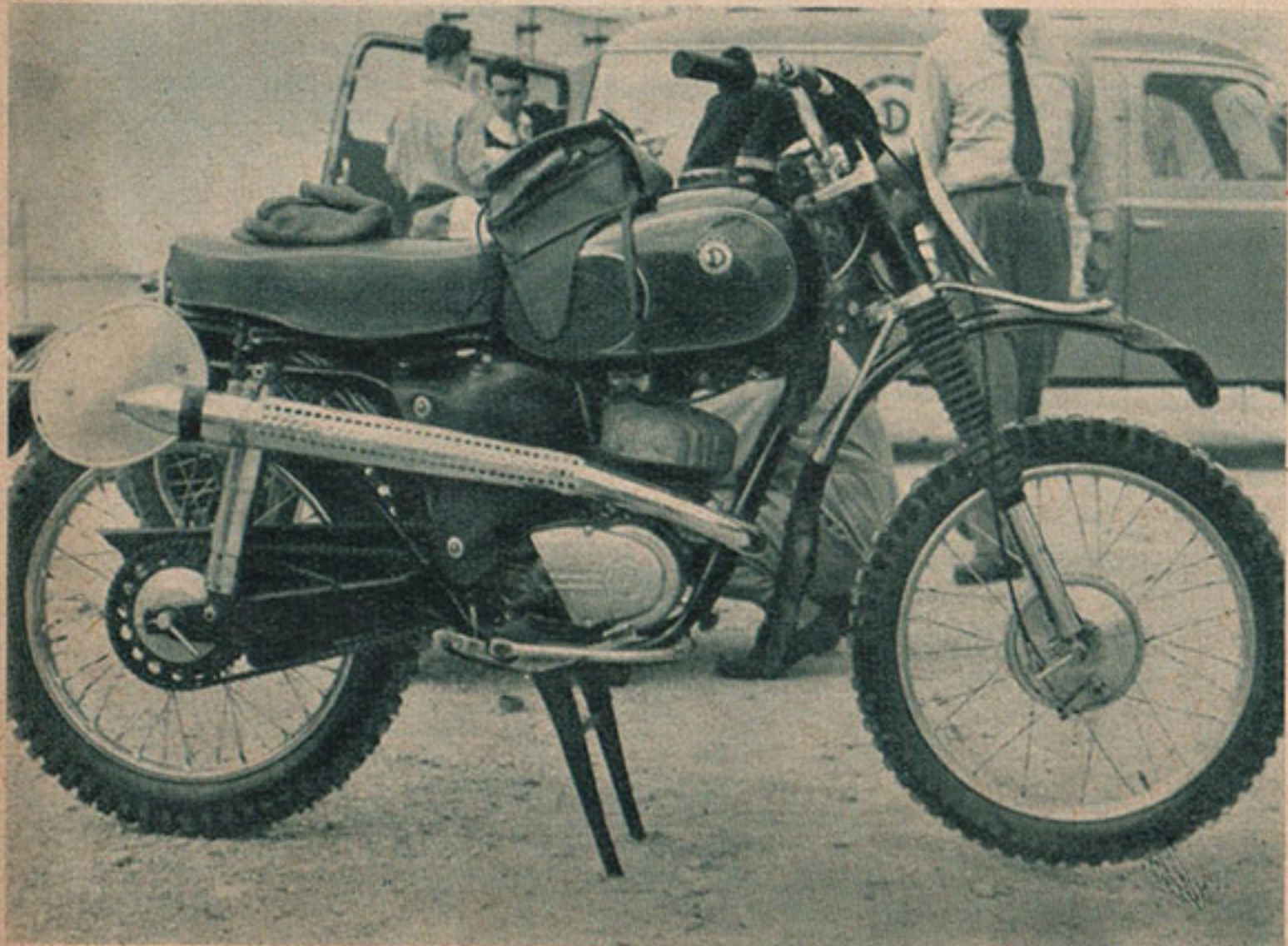
Kann man nach dem ersten Tag über irgendeinen Fahrer etwas sagen? Höchstens, daß Wellnhöfer und damit Silbervase A 24 Punkte erwischt hat — na, andere Leute werden auch noch Punkte kriegen, ist kein Beinbruch. Olga Kevelos ist auch schon 'raus, bei den Spaniern ist der größte Teil schon 'raus — Maseras, der Held von 1956, hat Punkte, ist aber feste drin, eine ungarische Danuvia ist 'raus, die zweite hat Punkte, die übrigen Ausfälle sind alles Privatfahrer, denen die ersten groben Brocken noch zu unverdaulich waren (Eine Privat-Mars ist noch punktfrei!). Die Italiener haben sich mit dem grausigen Wetter abgefunden wie noch nie, sind zwar übel behindert, sichtbar, kämpfen aber. Die müssen hundemüde werden allein vom Zähnezusammenbeißen.

Während ich dies schreibe, scheint draußen stellenweise wieder die Sonne und die Männer donnern um den Kurs. Wenn dies über die Kupferwalze läuft, ist zwar die Sechstagesfahrt zu Ende, wir können die Maschine aber nicht mehr anhalten. Der „richtige“ Bericht kommt also im nächsten Heft, wenn außer unseren Lesern alle Welt die Sechs Tage 1958 schon wieder vergessen hat. Wo aber die Sechs Tage hinsteuern, das kann man jetzt schon sagen:

Die Sechs Tage sind bei weitem nicht tot, da spriest vielmehr ein neuer Anfang. Es gibt keinen Grundsatzmangel, der nicht überwindbar wäre — nur können muß man es eben. Wie hier zu sehen. Wenn Sie mich fragen: Schmeißen wir vollends alle Bonzen 'raus, und machen wir aus der Sechstagesfahrt wieder einen Sport für die Aktiven, dann lebt sie auch die nächsten zwanzig Jahre noch.

Und es wird wieder der Perlmutterglanz in der Luft sein, und wir werden wieder schnuppern „Du, riech mal, Sechs Tage!“ C. H.

Und das waren tolle Apparate: die Engländer brachten eine Anzahl ihrer neuen Greeves mit, 250er-Zweitakter mit einem neuen, teilweise mit Mahle-Chromal-Zylinder ausgestatteten Villiers-Motor, Rahmenhauptteil in Leichtmetall-Profil, Leichtmetall-Bremsnaben mit Turbo-Rippen. Gibt später einen Sonderbericht. Dies Motorrad erschien schon beim Trial Lamborelle!



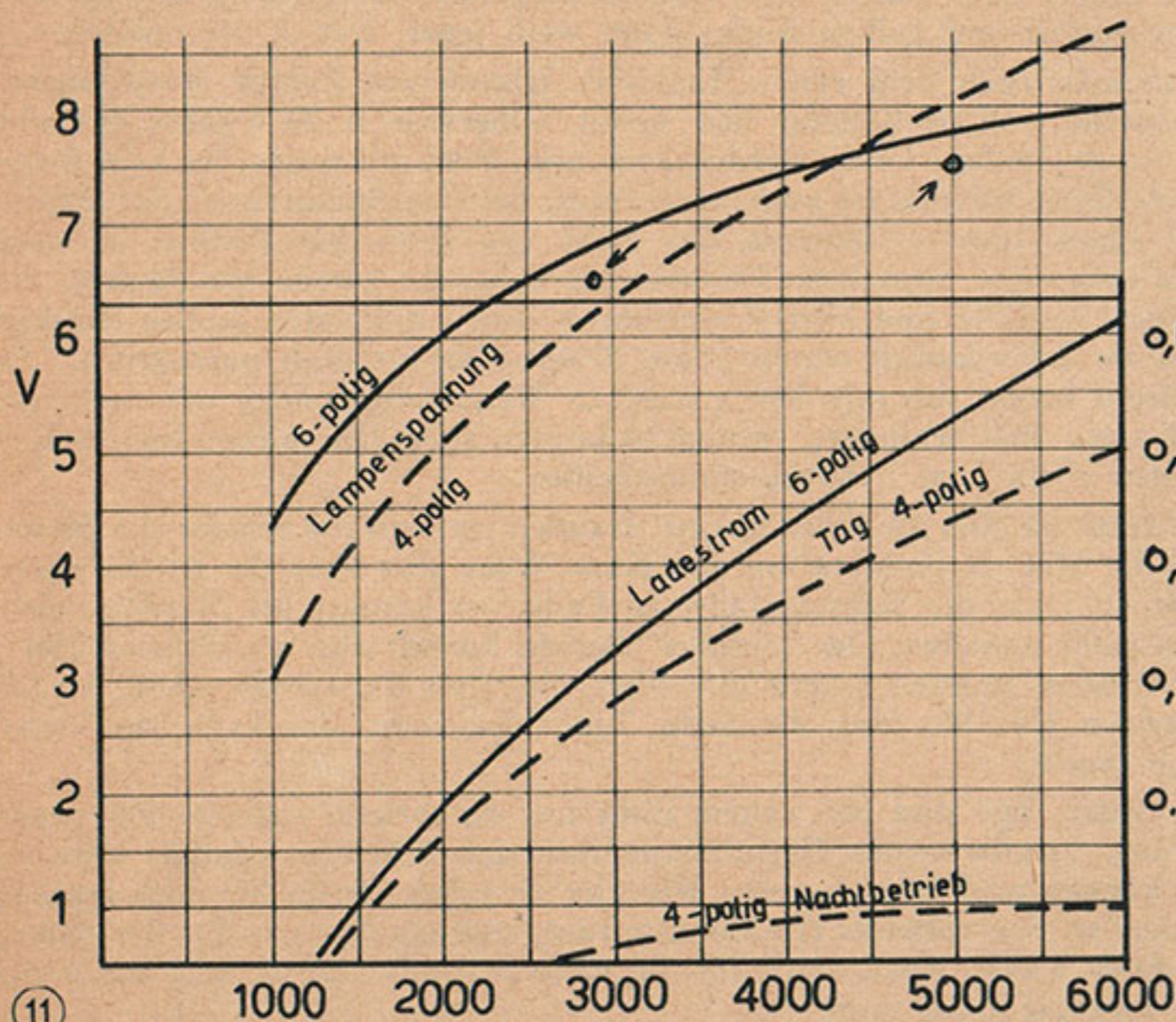
Der Kupferwurm

Die Wechselstrom-Lichtmaschinen

Die automatische Regelung ist bei einer Wechselstrommaschine nicht so exakt wie die Regelung bei einer Gleichstrommaschine mit Regler, diese Zusammenhänge sind in Bild 11 gezeigt. Es handelt sich hier um den Vergleich der sechspoligen Bosch-Maschine mit der vierpoligen Noris-Maschine, wie man sieht, ist bei 2000 U/min bereits eine Spannung von 6 Volt vorhanden, die bei 5000 U/min auf rund 7,75 Volt steigt, um bei 6000 U/min an die 8 Volt heranzukommen. Da man normalerweise mit dem Motor im Fahrbetrieb nicht unter 3000 U/min heruntergeht, weil da gemeinhin bereits wieder geschaltet wird, hat man eine zwischen ungefähr 6,8 und 7,5 Volt schwankende Spannung, also auch nicht viel anders als bei einer Gleichstromanlage.

Nur die vierpolige Maschine reguliert merklich schlechter, sie liefert nach oben sowohl Überspannung wie sie nach unten fast um ein volles Volt gegenüber der sechspoligen Anlage abfällt.

Wer genau aufgepaßt hat, hat gemerkt, daß wir in unseren beiden Beispielen mit 7,5 und 6,5 Volt gerechnet haben — die habe ich nämlich so-



Leistungvergleich vierpolige Maschine gegen sechspolige Maschine nach Ladestrom und Lichtspannung, vierpolige Maschine gestrichelt.

eben unten auf dem Hof gemessen, um kurz mal nachzuprüfen, wieweit die Zeichnung Bild 11 stimmt, die ich nicht selber aufgenommen, sondern aus Bosch-Unterlagen abgeschrieben habe. Beide Meßpunkte sind in Bild 11 eingezeichnet, und man sieht, daß da so 0,25 bis 0,3 Volt fehlen — mit einer solchen Streuung muß man rechnen, da die Magnetisierung der einzelnen Magneträder naturgemäß nicht gleichmäßig ausfällt, da gibt es Unterschiede nach oben und unten, es hätten ebensogut an jedem Ende 0,2 bis 0,3 Volt mehr sein können.

Wir können nun auch noch einmal probieren, was eigentlich passiert, wenn man diese Anlage überlastet, also statt der 25-Watt-Scheinwerferlampe eine solche mit 35 Watt hineinhängt: Wir wissen, daß bei 5000 U/min unsere Generatorspule einen induktiven Widerstand von 7,55 Ohm hat, also zeichnen wir — Bild 12 — eine Strecke von 7,55 cm Länge, und senkrecht dazu tragen wir an einem Ende eine Strecke von 1,4 cm Länge ab, die Strecke CA. (Das ist über den Daumen gepeilt der Ohmsche Widerstand einer 35-Watt-Lampe bei den rund 7 bis 7,5 Volt Spannung, die wir gerne haben möchten.) Wir brauchen jetzt nur noch die Strecke AB zu ziehen und deren Länge abzumessen, es sind 7,7 cm = 7,7 Ohm gesamter Kreiswiderstand. Die vorhandenen 30 Volt EMK jagen aber durch diese 7,7 Ohm einen Strom von nur 3,9 A durch, während unsere 35-Watt-Lampe mindestens 5,0 A bräuchte. Die 35-Watt-Lampe brennt also wesentlich dunkler als die 25-Watt-Lampe, wir haben nichts gewonnen und können uns merken, daß die Spannung einer Wechselstromanlage bei Überlastung noch sehr viel stärker herunterbricht als die einer Gleichstromanlage, Wechselstromanlagen sind nicht überlastbar.

Wir müssen jetzt aber umgekehrt auch noch probieren, was passiert, wenn man die Wechselstromanlage nicht mit der Scheinwerferlampe, sondern nur mit der Schlußlampe belastet, die etwa 2 Watt haben soll. Das ist in

Widerstände und Belastung bei einer zu großen Scheinwerferlampe.

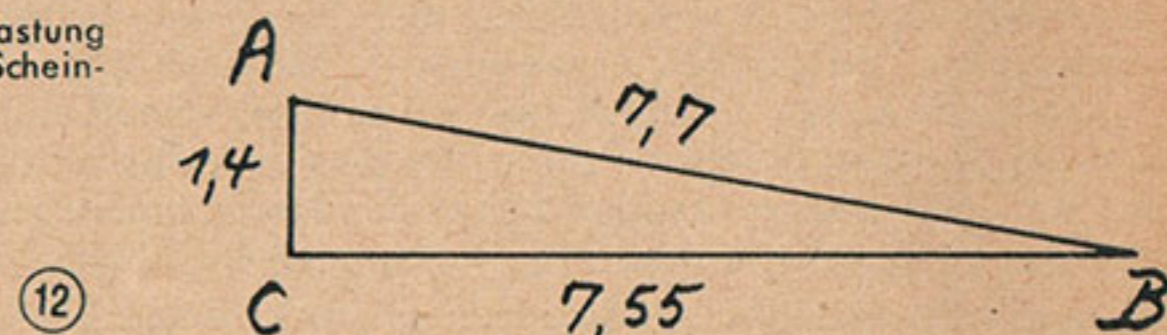


Bild 13 gezeichnet: Eine 6-Volt-Lampe von 2 Watt Leistungsaufnahme hat eine Stromaufnahme von 0,3 A, was einem Widerstand von 23,5 Ohm entspricht. Wir zeichnen wieder unsere Strecke von 7,55 cm Länge, an deren Ende wir wieder senkrecht 23,5 cm entsprechend 23,5 Ohm abtragen, die Diagonale stellen wir mit 24,6 cm Länge bzw. 24,6 Ohm fest. Zu diesem Gesamtwiderstand gehört eine elektromotorische Kraft von 30 Volt, die durch diesen Widerstand also einen Strom von 1,23 Ampere durchjagt. Das ist ziemlich genau viermal mehr, als das arme kleine Schlußlämpchen verträgt, wir würden daran eine Spannung von 23 — 25 Volt feststellen, das Ding ginge also binnen Sekunden durch.

Nur aus diesem Grunde haben Motorräder mit Wechselstromanlagen einen relativ hohen Verbrauch von Schlußlämpchen, denn immer, wenn vorn im Stromkreis der Scheinwerferhauptlampe irgend etwas wackelt und unsicher wird, wenn also die Stromzufuhr zur Hauptlampe unterbrochen wird, dann schießt blitzartig die Spannung an der Schlußlampe hoch, so daß diese durchbrennt. Der schwächste Punkt im Hauptstromkreis ist bis heute der Abblendschalter, der im Laufe seines Daseins unweigerlich einmal so schlecht wird, daß die Kontaktgabe beim Umschalten wenn auch nur für eine Zehntelsekunde aussetzt und dabei geht dann regelmäßig die Schlußlampe durch. Wenn einem also binnen wenigen Tagen die neu eingesetzte Schlußlampe auch wieder durchgebrannt ist, dann fackelt man nicht lange und kauft lieber gleich einen neuen Abblendschalter, denn die Dinger sind ja alle so liederlich, daß es wirklich keinen Sinn hat, da mit Kontaktreinigen und derlei irgend etwas ausrichten zu wollen.

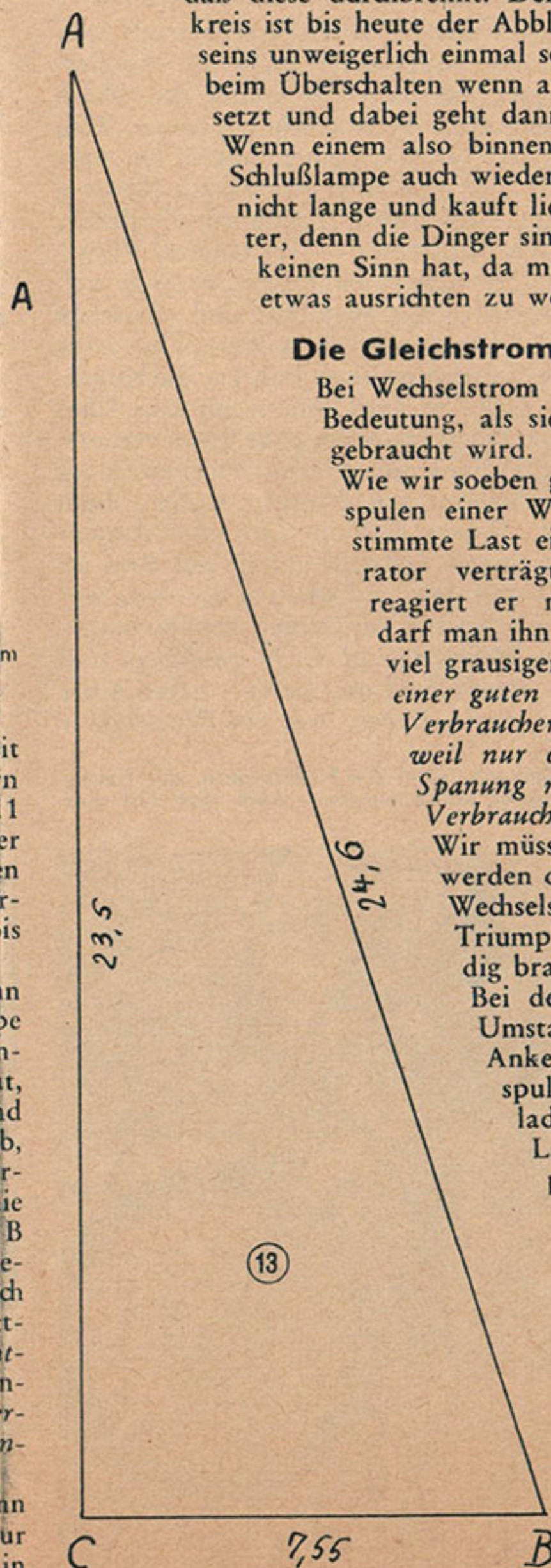
Die Gleichstromverbraucher

Bei Wechselstrom ist die Batterie nur insofern noch von Bedeutung, als sie höchstens für Standlicht und Horn gebraucht wird.

Wie wir soeben gesehen haben, müssen die Generatorspulen einer Wechselstromanlage auf eine ganz bestimmte Last eingestellt sein, der Wechselstromgenerator verträgt weder eine Überlastung, darauf reagiert er mit Spannungszusammenbruch, noch darf man ihn entlasten, weil er das mit einem noch viel grausigeren Spannungsanstieg beantwortet. In einer guten Wechselstromanlage müßte also jeder Verbraucher seine eigene Generatorspule haben, weil nur dann gewährleistet ist, daß sich die Spannung nicht durch Ab- und Zuschalten von Verbrauchern unzulässig ändert.

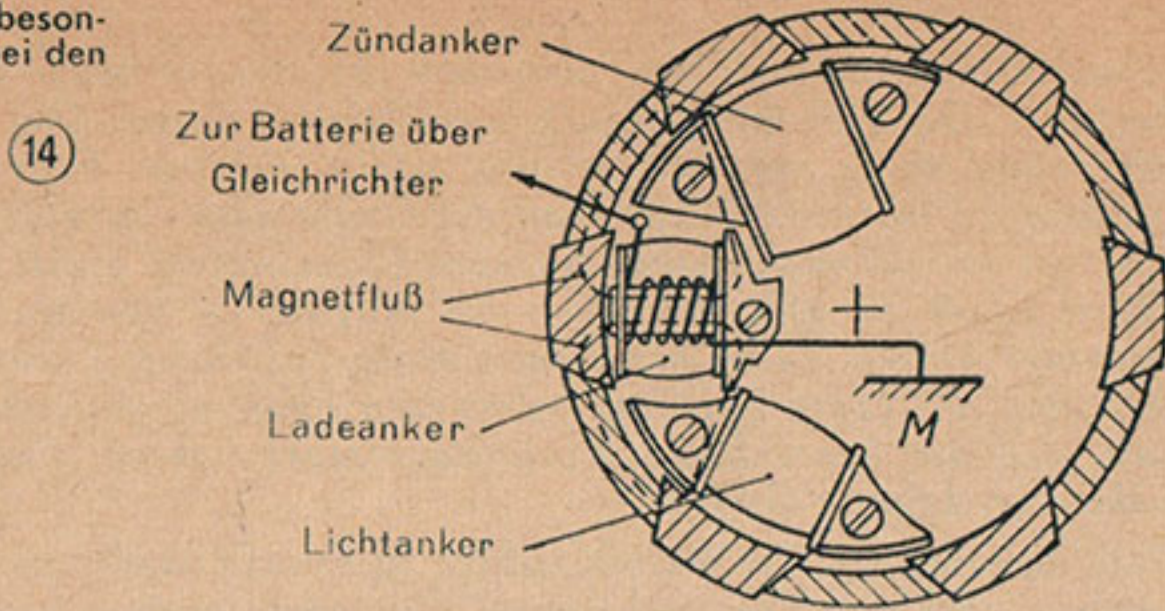
Wir müssen uns diesen Satz gut merken, wir werden das bei der Besprechung der englischen Wechselstromanlagen, wie sie etwa bei den Triumphs verwendet werden, noch notwendig brauchen können.

Bei den Bosch-Maschinen hat man diesem Umstand Rechnung getragen und auf der Ankerplatte noch eine spezielle Generatorspule angebracht, die nur für die Batterieladung benützt wird, Bild 14. Diese Ladespule arbeitet sogar mit der doppelten Frequenz gegenüber den Lichtspulen, sie liefert einen Ladestrom wie aus Bild 11 zu entnehmen. Die-



Auftretende Widerstände bei Fortfall der Hauptlampe, nur Schlußlampe allein vorhanden.

Die Schaltung des besonderen Lade-Ankers bei den Bosch-Maschinen.

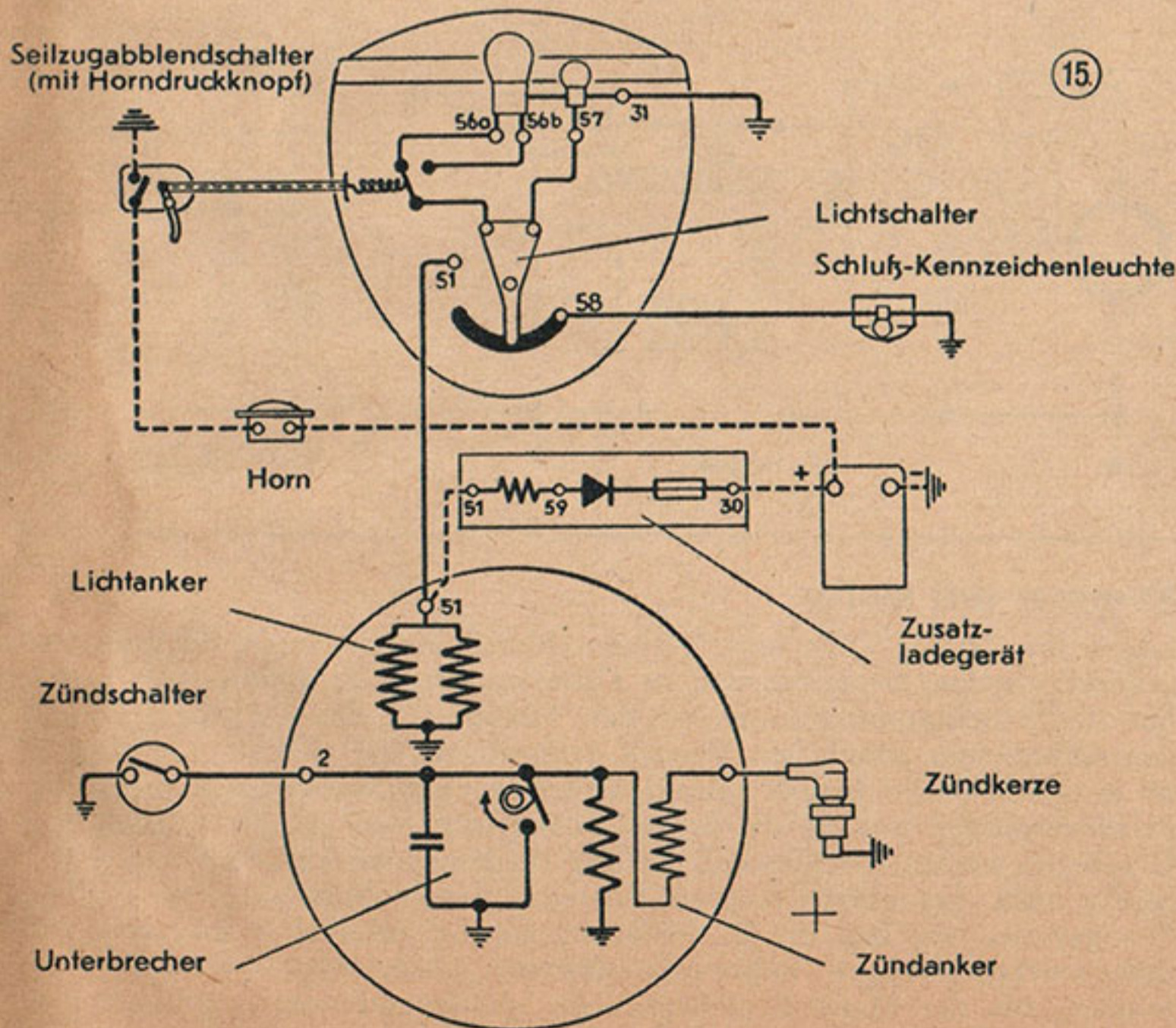


ser Ladestrom wird unentwegt geliefert, ganz gleich, ob die Scheinwerferlampe brennt oder nicht. So lange man nun bei Bosch diese Wechselstrom-Generatoren mit Ladespule macht, ist diese Ladespule auch etwas zu groß, hat also etwas zuviel Windungen, denn der Ladestrom von 0,5—0,6 A bei voller Motordrehzahl ist für die Batterie viel zu hoch, selbst für eine 7-Ah-Batterie, erst recht für die bei diesen Motorrädern meist verwendeten 4-Ah-Batterien, die in kurzer Zeit totgekocht werden. Für eine 4-Ah-Batterie wäre ein Ladestrom von 0,2 A gerade richtig, den man auf zweierlei Weise herstellen kann: In der bereits geschilderten Weise mit aufgebockter Maschine und Tacho-Ablesung kontrolliert man nach, ob bei voller Drehzahl, also beispielsweise 70 km/h bei der Hercules K 100 ein Ladestrom von 0,5—0,6 A in die Batterie geliefert wird. Wollte man es elegant machen, dann brauchte man nur von der Ladespule so viele Windungen abzuwickeln, bis 0,2—0,3 A Ladestrom in die volle Batterie geliefert werden. (Man macht das so, daß man zunächst einmal 20—25 gezählte Windungen herunternimmt, das Magnetrad wieder aufsetzt und noch einmal probiert, was das ausgemacht hat. Man kann dann über den Daumen peilen, wieviel Windungen noch heruntermüssen, beim dritten Versuch wird es schon hinlänglich.) In weniger eleganter, aber viel einfacherer Weise, weil man dazu das Magnetrad nicht abzuziehen braucht, geht es mit einem einfachen Widerstand, man fängt dabei mit 2 Ohm an. Einen so kleinen Widerstand bekommt man im Radioladen, es ist ein ungefähr meterlanges Stück von Widerstandsdraht von 0,3—0,4 mm Stärke. Der Radioladen besitzt einen Widerstandsmesser und schneidet einem das Drahtstück so lang ab, daß eben 2 Ohm vorhanden sind. Diese 2 Ohm drücken den Ladestrom normalerweise auf 0,2 A herunter, was allemal ausreicht, wenn man die Maschine nicht täglich stundenlang mit Standlicht irgendwo stehenlassen muß. Im Sommer reicht es garantiert, dabei lebt selbst eine Batterie mehrere Jahre.

Bei den vierpoligen Anlagen von Noris ist das weit weniger elegant gemacht, man hat sich da eine spezielle Ladespule ganz verkniffen und entnimmt den Ladestrom der Lichtspule. Leider gerät man dabei in eine ziemlich häßliche Beißzange: Solange die Scheinwerferlampe nicht brennt, schießt die Netzspannung gewaltig hoch. Bei Belastung mit 0,5 A Ladestrom würde die Netzspannung auf wahrscheinlich 20—22 Volt hinaufgehen, für die Batterieladung also viel zu viel. Deshalb gehört bei diesen vierpoligen Norisanlagen zum Gleichrichter auch noch eine Drosselspule.

Diese Drosselspule, die Schaltung ist in Bild 15 gezeichnet, ist nun auch wieder nichts anderes als ein induktiver Widerstand, der sich genauso mit der Frequenz ändert, wie sich der Widerstand der Generatorspulen mit der Frequenz und damit mit der Spannung ändert. Damit bekommt man bei

Bei den ganz kleinen Bosch-Maschinen unter 30 Watt ist kein Platz für den Lade-Anker, dafür gibt es einen speziellen Gleichrichter mit Drossel, der an die große Lichtspule geschaltet wird — bei Noris ist das auch bei den großen Anlagen schon vorn vornherein so vorgesehen.



Tagfahrt, also bei nicht mitbrennender Hauptscheinwerferlampe, einen Ladestrom wie in Bild 11 gezeichnet, sie steckt zwischen Klemme 51 und 59. Sobald man aber die Hauptlampe einschaltet, bricht natürlich die Klemmenspannung von 20—22 Volt auf 7—8 Volt herunter, die Drosselspule ist jetzt viel zu groß und infolgedessen wird bei Nachtbetrieb nur noch ein Ladestrom von etwa 0,05—0,1 Ampere geliefert.

Sobald man also den Ladestrom der großen Lichtwicklung entnehmen will, wird die Sache unerfreulich, man braucht eine zusätzliche Drosselspule, um den Ladestrom mit mäßiger Abhängigkeit von der Lichtmaschinendrehzahl auf einen vertretbaren Wert zu bringen. Das also ist der alleinige Zweck dieser Drosselspule, während in einem gar nicht einmal alten Handbuch der Zweirad-Elektrik in edler Einfachheit und stiller Größe vermerkt steht, diese Drosselspule werde zur Glättung des vom Gleichrichter gelieferten stark welligen Gleichstromes gebraucht. Als ob sich schon jemals eine Batterie um die Welligkeit eines Gleichstromes gekümmert hätte, benützt man doch sogar im Gegenteil elektrolytische Verfahren zur Messung intermittierender Ströme, denen auf andere Weise nicht beizukommen ist. (Nur weil in diesem Lehrbuch der Zweirad-Elektrik noch eine beträchtliche Anzahl solcher und ähnlicher Fehler und Auslassungen zu finden sind, mußte hier darauf verwiesen werden, damit nicht erst Zweifel entstehen.)

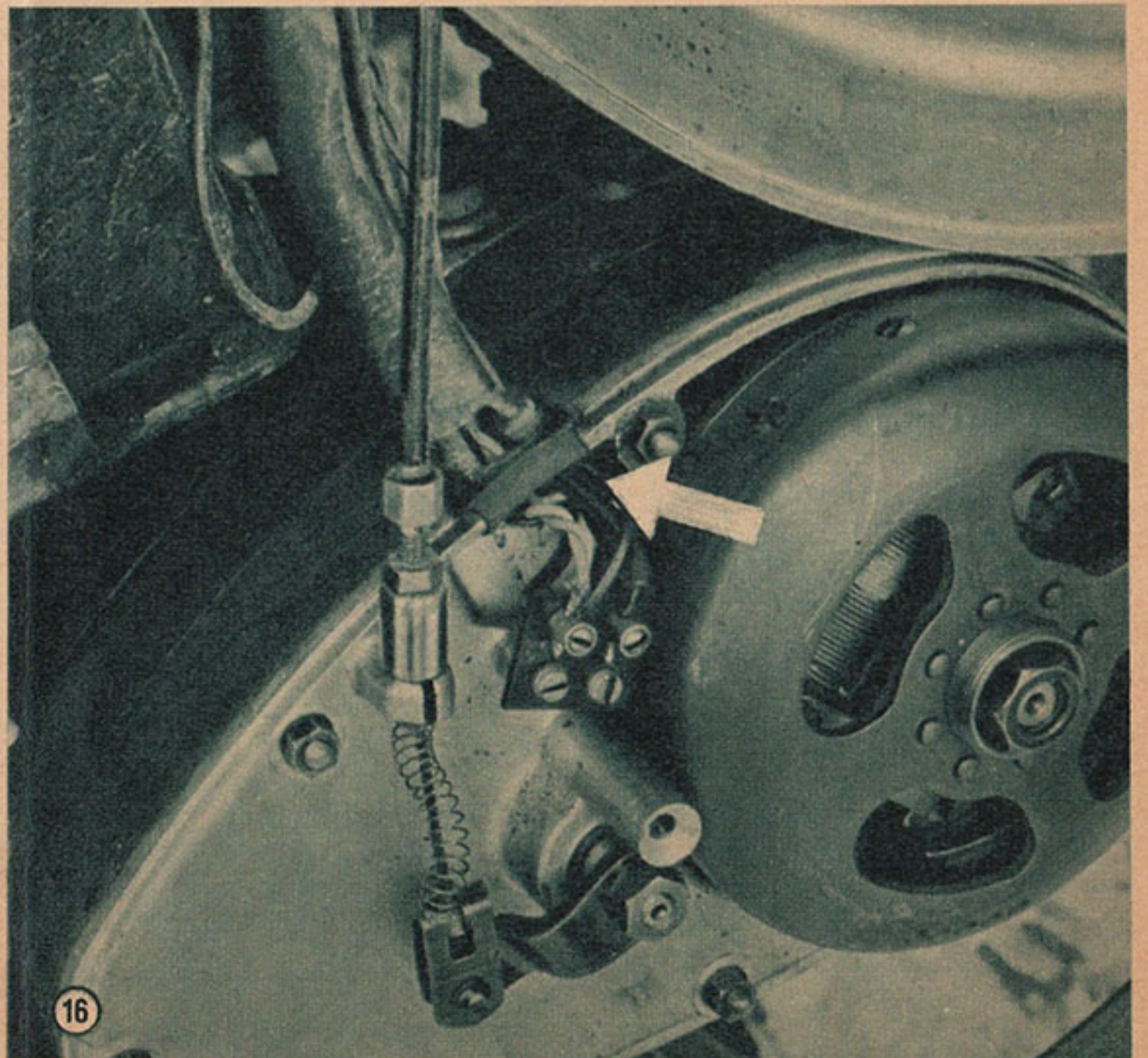
In Bild 15 findet man noch eine Sicherung eingezeichnet, die eigentlich überflüssig wäre, wenn man sicher wüßte, daß die Leute ihre Batterien immer richtig anschließen. Also mit dem Minuspol an Masse und mit dem Pluspol an den Gleichrichter. Weil das aber nicht so ist und Leute mit fünf Daumen an der Hand eine Batterie auch mal verkehrtrüm anschließen, entlädt sich die Batterie mit einem Strom von 2—3 A über den Gleichrichter gegen Masse. Das verträgt aber der Gleichrichter nicht auf die Dauer, er stinkt dann freundlich nach verfaultem Rettich und stellt seine Tätigkeit ein. Diese Sicherung findet man also sowohl bei den Noris-Anlagen wie bei den Bosch-Anlagen, sie steckt auf jeden Fall vor der Klemme 30 im Scheinwerfer oder im Ladezusatzgerät.

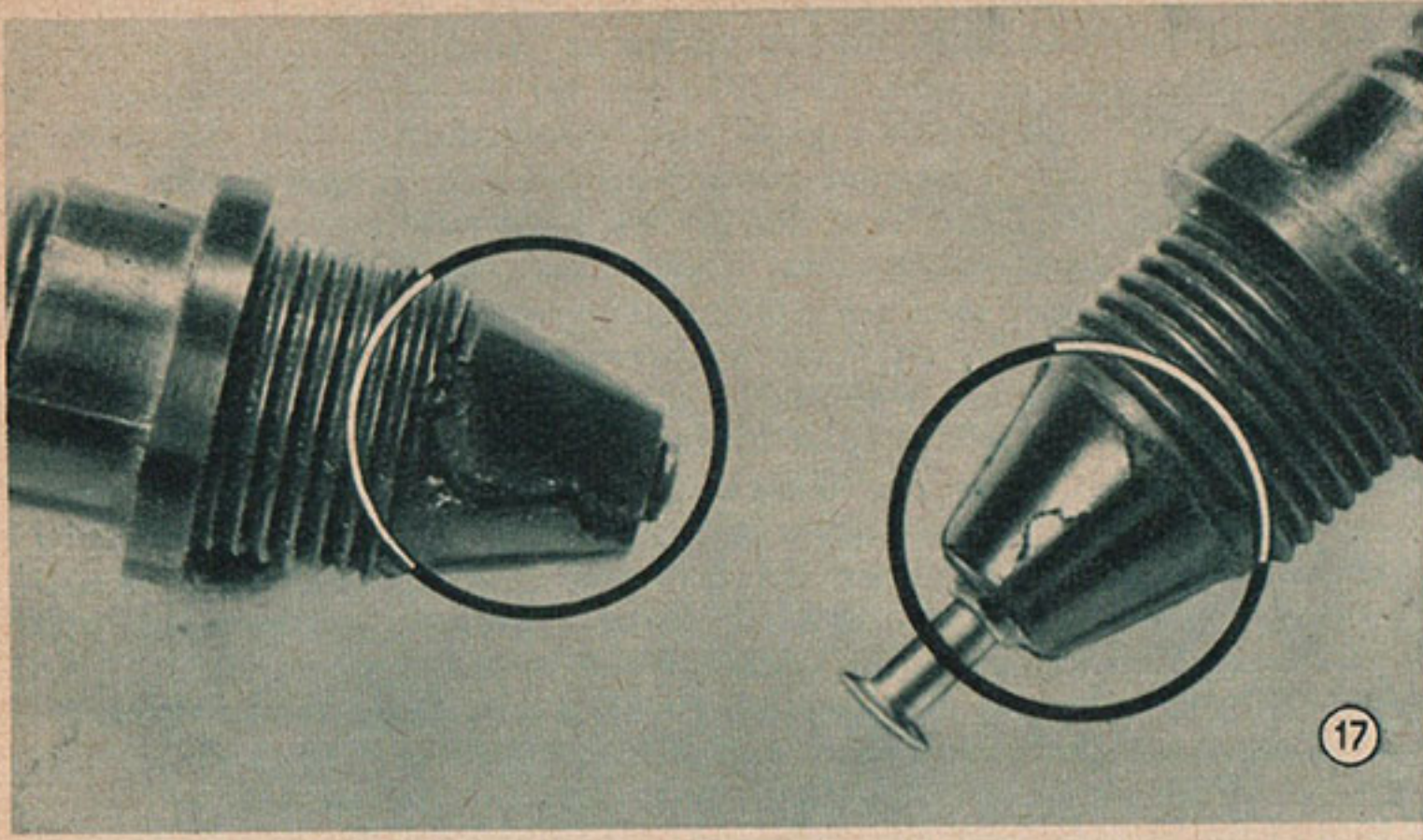
Die möglichen Leistungen

Die ersten Wechselstrom-Lichtanlagen steckten nach dem Kriege in den NSU-Foxen, sie hatten 30 Watt Nennleistung und reichten aus für Scheinwerferlampen von 25 Watt. Für damalige Verhältnisse war das durchaus normal, aber schon seit 1950 gibt es auch Wechselstromanlagen mit einer Nennleistung von 40 Watt, die Scheinwerferlampen von 35 Watt zulassen. So ist es aber leider auch bis heute geblieben, es ist unerfindlich, wie um der paar Mark Preisunterschied willen Fabrikanten immer wieder mit 30-Watt-Anlagen in Motorrädern ankommen. Man kann es noch verstehen, wenn beispielsweise die 100er-Sachs auch nur eine 30-Watt-Anlage hat, es wäre aber bestimmt ein verdienstvolles Werk von Hercules, wenn sie Sachs veranlassen würden, da endlich einmal eine 40-Watt-Anlage draufzumachen, damit man mit der K 100 endlich auch in der Nacht etwas zu sehen vermag. Nicht verständlich ist es aber, wenn 200er- und 250er-Adler-Maschinen mit Wechselstromanlagen auch von nur 30 Watt herumlaufen, zumal es nachträglich kaum möglich ist, eine solche 30-Watt-Anlage gegen eine 40-Watt-Anlage umzuwechseln, weil gemeinhin der Wellenstumpf nicht paßt.

Das ist wieder eine der vielen technischen Motorrad-Rückständigkeiten, man könnte mit Leichtigkeit noch ein bis zwei Dutzend dazu aufzählen,

Da unten in dieser Enge, wo Dreck, Öl und Wasser immer im Überfluß vorhanden sind, sollen runde 25 000 Volt Hochspannung beherrscht werden. Nur weil man dabei dreifüßig sparen will — soll sich doch der Kunde damit ärgern, wozu gibt es denn Elektro-Spezialwerkstätten?





Doch weiß man seit ewigen Zeiten, was es mit Durchführungen für Hochspannung so auf sich hat — das hier sind bescheidene Produkte einer harmlosen Deutschlandfahrt.

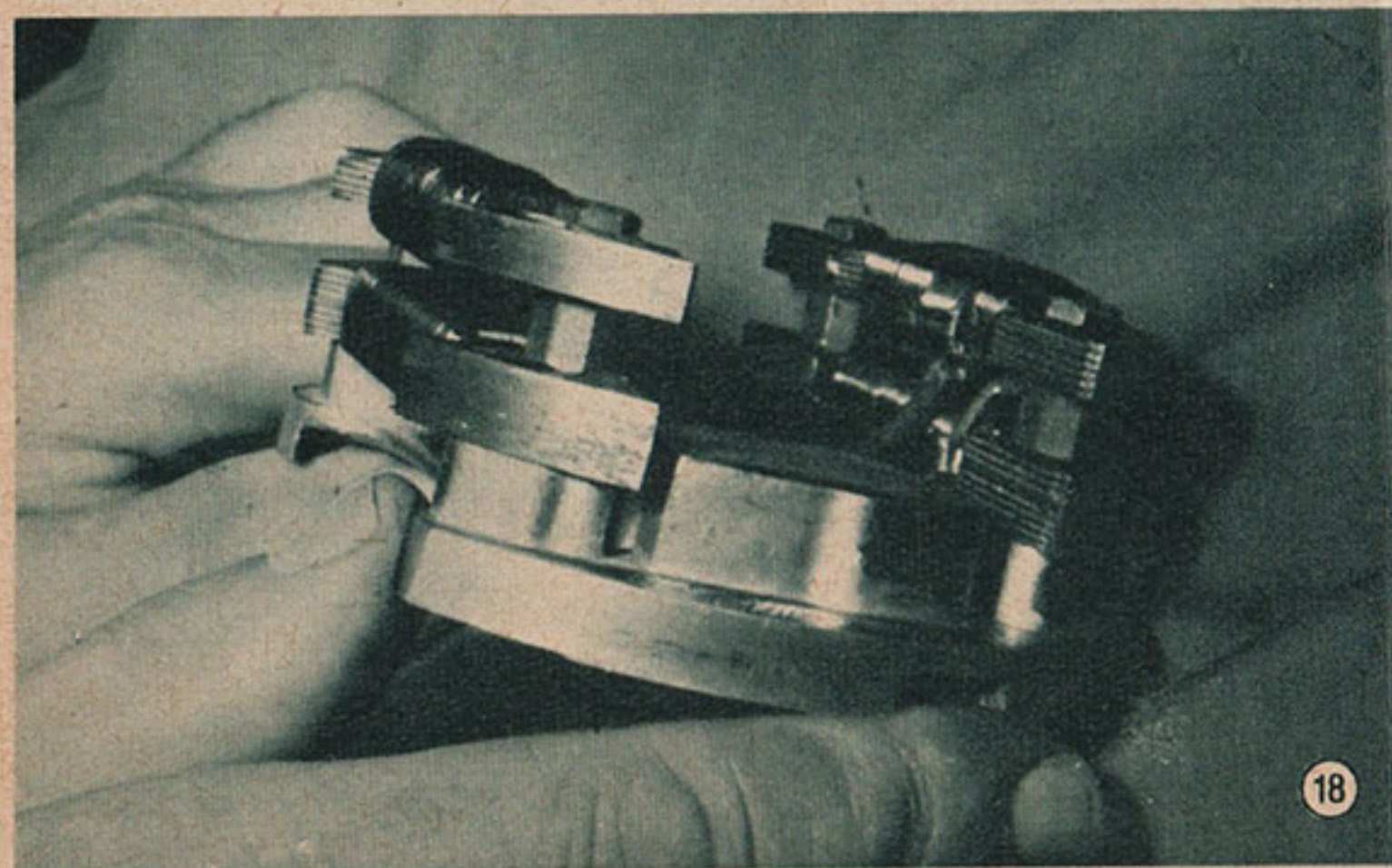
die sich die deutsche Motorrad-Industrie in den vergangenen acht Jahren geleistet hat.

Schließlich zeigen ja auch die Italiener — außer den Engländern —, was man mit einer anständigen Wechselstromanlage machen kann, es wäre also mindestens zu fordern, daß eine der heutigen Zeit angemessene Wechselstrom-Lichtmaschine für Motorräder zunächst die 45 Watt hergibt, wie sie für die in asymmetrischen Scheinwerfern zugelassenen Glühlampen nun einmal nötig sind. Darüberhinaus wäre billigerweise auch noch mindestens eine 20-Watt-Spule zu verlangen, aus der man Heizgriffe oder geheizte Handschuhe speisen kann, auch eine Ladewicklung läßt sich anstandslos so hinkriegen, daß die dafür verwendeten Batterien nicht totgekocht werden.

Ebenso antiquiert ist es, bei einem Motorradmotor die Zündspule in den Generator hineinzusetzen, man wundert sich allenfalls, daß so etwas angesichts des gewaltigen deutschen Geländesports überhaupt noch existiert. Schließlich ist die Hochspannungsdurchführung durch das Lichtmaschinengehäuse ein sehr kritischer Punkt, bei dem sich unweigerlich in kurzer Frist Anstände ergeben — eine Lichtmaschine kann noch so gut abgedichtet sein, die Hochspannungsdurchführung kann aber feinste Risse haben, ohne daß man das sieht, und dann braucht es nur ein paar Tropfen zu regnen, daß da Wasser hineinkriecht und Patscherei und Knallerei losgeht, wenn der Motor nicht überhaupt stirbt. Damit ist schon manche Reise verdorben worden, und mancher Elektrospezialist hat dafür Zehnmarkscheine und Zwanzigmarkscheine kassiert, ohne im Ernst etwas zu leisten. Die Italiener sind von der Hochspannungsspule im Generator längst abgekommen, die setzen da eine schlichte Niederspannungswicklung hinein und führen diese 7—8 Volt an die Primärseite einer ganz gemeinen Wagenzündspule, die an geschützter Stelle unter dem Tank aufgehängt wird mit meist nicht mehr als 10 cm freier Länge des Zündkabels.

Daß es zu diesem ungenügenden Leistungsstand der Motorrad-Generatoren kommen konnte, ist vielleicht weniger dem Hersteller dieser Lichtmaschinen zuzuschreiben als der Sachkunde der Motorrad-Industrie, wo sich kein Mensch um das gekümmert hat, was sich elektrisch überhaupt leisten läßt. Man hat immer nur fasziniert auf Einemarkfünzig Preisunterschied gestarrt, statt dem Kunden etwas zu bieten — und dann wundert man sich wieder, wenn die Leute keine Motorräder mehr kaufen. Eine solche Hochleistungs-Wechselstrommaschine braucht noch nicht einmal um 20% teurer zu sein als die heute verwendeten Maschinen, was vom Kunden auf jeden Fall akzeptiert würde, nur muß man es ihm eben erst einmal anbieten.

Die Italiener geben jedem Verbraucher tunlichst seine eigene Generatorspule — die wissen Bescheid, obwohl gerade diese Lösung hier magnetisch nicht besonders günstig ist. Das rechts sind die zwei Erregerspulen für zwei Zündspulen der Catria.

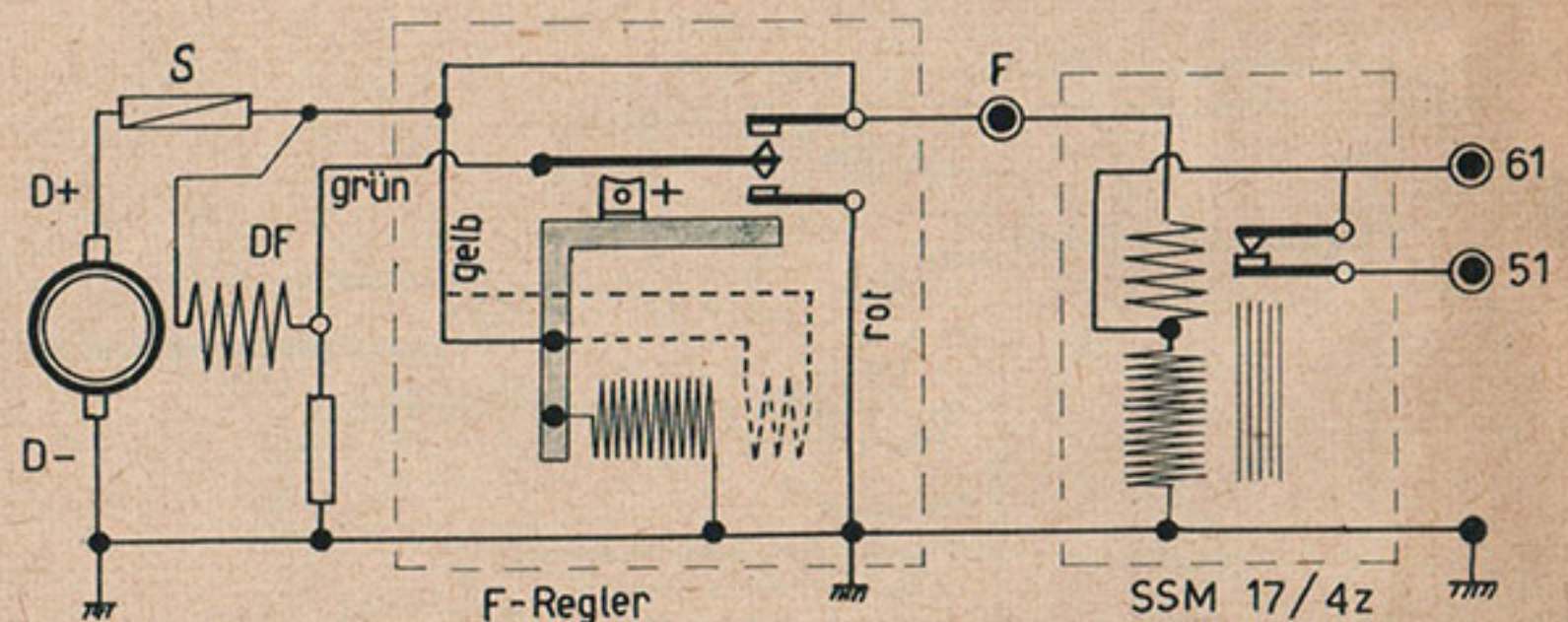


(Ganz kleines Beispiel: Alle deutschen Motorräder haben Leichtmetall-Lenkerhebel. Das gibt unweigerlich beerschwarze Finger und noch viel schwärzere Handschuhe, mit denen man nichts anfassen kann, ohne es ebenso schwarz zu machen. Würde man die Griffe auch nur eloxieren, dann wäre das ein für allemal vorbei, so eine Eloxalschicht greift sich wegen ihrer Härte kaum ab. Das würde — bei Magura — pro Motorradgarnitur 18 Pfennige kosten. Einer beflissenen Motorradindustrie war das zuviel, also ließ man die Leute eben mit schwarzen Fingern rumlaufen. Und wundert sich, daß die Leute keine Motorräder mehr kaufen. Englische Maschinen haben verchromte Griffe.)

Falls jemand eine 40-Watt-Maschine in seinem Motorrad hat, wäre da ein Umbau denkbar: Die vorhandene Zündspule kommt heraus und bleibt in Reserve, dafür besorgt man sich den zugehörigen Eisenkern mit Polschuhen — falls der Elektro-Spezialist das nicht kann, ist vielleicht eine kaputte Zündspule mit Kern in der Schrottkiste zu finden, die man aufsägt — dann sieht man sogar gleich, wieviel Primärwindungen die hatte. Ebenso wird eine einfache 6-V-Zündspule, gekapselt, gekauft, die man unterm Tank anbringen kann. Auf den Kern müssen jetzt durch mehrmaliges Probieren so viel Windungen drauf — aus denen die Zündspule gefüttert wird —, daß bei laufendem Motor die Zündspule 6-7 Volt (Wechselspannung! Mit Gleichrichterinstrument messen!) bekommt. Dann wird man finden, daß auf dem Kern noch eine Menge Platz ist — nicht nur das, es ist auch noch magnetische Leistung verfügbar, man kann auf den vorhandenen Platz noch eine Wicklung aufbringen, aus der sich Heizgriffe speisen lassen, diese 10-15 Watt sind immer da. Draht: 0,6 bis 0,7 mm müßten gut werden. Weil wir gerade keine 40-Watt-Maschine haben, können wir das vorerst nicht selber probieren, vielleicht probiert es aber ein Leser und schreibt uns, was dabei herauskam.

Schaltfehler im Kupferwurm Nr. 15/58

Es scheint nachgerade unmöglich, irgendwo im MOTORRAD einen Fehler zu machen — da ist immer einer, der das entdeckt. So auch hier: In Nr. 15 war im Kupferwurm beschrieben, wie man einem F-Regler die Stromspule herausampuliert, um eine horizontale Spannungsregelung zu bekommen. Der Rückstromschalter, der ohne Stromspule nicht mehr einwandfrei ginge, wird totgelegt, dafür kommt hinter den Regler der besondere Rückstromschalter SSM 17. (Den unser aufmerksamer Leser auf 6,8 Volt Ansprechspannung eingestellt hat.) Weil nun ohne Stromspule die Spannung nahezu gleich hoch bleibt, ohne Rücksicht auf den entnommenen Strom, besteht die Gefahr der Lichtmaschinenüberlastung, der mittels der Sicherung S begegnet wird — und gerade die hat es in sich. Geht sie in der Nr. 15, Bild 35, gezeichneten Schaltung durch, dann merkt das der Fahrer nicht, die rote Lampe geht nicht an. Außerdem wird dadurch der Regler totgelegt, die Lichtmaschinenspannung steigt und gefährdet die eigene Erregerwicklung. (Man könnte darüber streiten, wie hoch die Spannung überhaupt zu steigen vermag, weil die magnetische Sättigung des Feldes dem ziemlich früh eine Grenze setzt, man müßte das mal messen, aber besser ist besser, lieber nicht darauf ankommen lassen.) Um dem zu entgehen, muß das Ende der Feldspule, das bisher an der Plusbürste lag, hinter die Sicherung, wie hier gezeichnet. Damit ist der Kittel dann richtig geflickt: Erstens passiert der Lichtmaschine jetzt garantiert nichts mehr, und zweitens geht oben bestimmt die rote Lampe an, so daß man nachsehen kann, was da los ist. Von Leerlauf bis Vollast ist ein Spannungsabfall von nur 0,2 Volt vorhanden. (Der kritische Leser, der den Wurm entdeckt hat, ist übrigens O. Bohm, Eßlingen.) C. H.



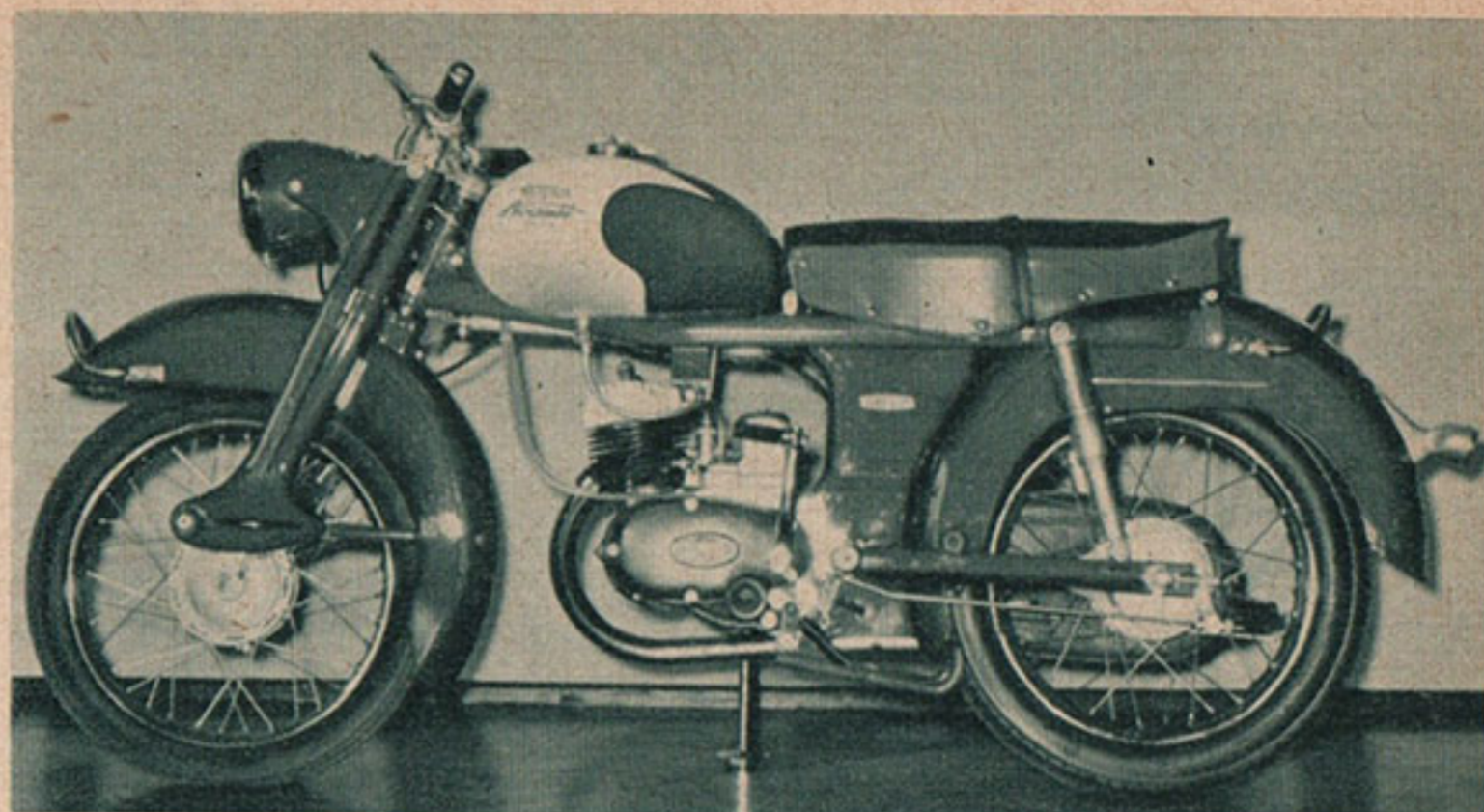
Kummer mit Maico

Gegen die Brüder Otto und Wilhelm Maich ist ein Strafverfahren eingeleitet worden, beide wurden in Untersuchungshaft genommen. Damit hat die Auseinandersetzung mit den Gläubigern der Pfäffinger Fabrik den schlimmsten möglichen Verlauf genommen, und es erscheint fraglich, ob es den Brüdern Maich gelingt, alle Ansprüche abzuweisen, die an ihr Privatvermögen und an die beiden Schwesterfirmen gestellt werden. Die Gläubiger werfen der Geschäftsleitung im einzelnen vor, daß von vornherein nicht das nötige Kapital für eine Automobilproduktion vorhanden gewesen sei, daß die Buchführung höchst anfechtbar und die Vermögensverschiebungen unkorrekt gewesen seien. Man wird abwarten müssen, ob die Maico-Produktion die Auseinandersetzung überstehen wird. Si

Neu aus Nürnberg:

VICTORIA

Avanti 100cm



Das ging rasch: die offizielle Nachricht über den Zusammenschluß Victoria/Express/DKW war noch gar nicht ganz trocken, da stand schon das erste Kind der neuen Ehe bzw. die erste Auswirkung der gemeinsamen Programm-Ausrichtung in den Schaufenstern: die Victoria Avanti 100. Nun war das natürlich durchaus keine Hexerei, denn dieses neue Victoria-Modell, welches Namen und Farbe des Vicky-Sportmopeds übernommen hat, ist die Radex 100, aber gerade das scheint wichtig und hoffentlich symbolisch für die neue Victoria-Linie: keine Experimente, sondern das in der Serie zu bringen, was mit Fug und Recht als erprobt bezeichnet werden muß. Daß man andererseits nun im Victoria-Programm ein Tausendmark-Motorrad hat, eine Hunderter, nach der wir seit Jahr und Tag rufen, dürfte keine Fehlspekulation gewesen sein.

Wir haben von der Avanti 100 die erste Testmaschine hier — sobald wie möglich werden wir ungeschminkt und offen darüber berichten. Heute soll nur eine kurze technische Vorstellung erfolgen, nachdem wir bei Händlern in den verschiedensten Gebieten ein besonders starkes Interesse für das wirklich nett anzusehende Maschinchen feststellen (was uns, nochmal muß es gesagt werden, auch gar nicht wundert).

Als Triebwerk findet, wie bei allen deutschen Hundertern, der 97 ccm Sachs-Motor Verwendung — Hub 54, Bohrung 48 mm, Leistung 5,2 PS bei 5500 U/min. Wir kennen diesen Motor zur Genüge aus anderen Modellen, seine robuste Zähigkeit und seine sture Vollgasfestigkeit machen ihn gerade für ein kleines Motorrad besonders geeignet, das für Sozusbetrieb bestimmt und auch überwiegend für solchen benutzt wird. Sicher — da ließe sich wohl auch noch etwas mehr an Leistung herausholen, aber damit würde die Sicherheitszone angeschnitten werden, auf die man mit Recht in Schweinfurt soviel Wert legt. 80 km/h werden für die Avanti als Höchstgeschwindigkeit angegeben — die verträgt dieser Motor aber auch anstandslos als Autobahn-Dauerleistung.

Das angeblockte Dreiganggetriebe hat Drehgriffschaltung — wenn man sich an diese Betätigungsart gewöhnt hat, macht sie keine Schwierigkeiten. Und eine Fußschaltung erfordert eben noch immer einen Aufpreis, der innerhalb des Tausendmark-Limits nicht mehr unterzubringen ist.

Eigenwillig und interessant ist das Fahrwerk, und wir haben deshalb auch einige Einzel-Bildchen aufgenommen, die wichtige Details zeigen: der Rahmen besteht aus einem doppelt geführten, hochliegenden Rückgrat aus Ovalrohren,

das vom Steuerkopf beinahe horizontal bis zu den oberen Federbeinaufnahmen der Hinterschwinge durchläuft. Unten dran sitzt ein verwindungssteifer Kasten (der dem ganzen Rahmen seine Verdrehfestigkeit gibt), er dient zur hinteren Aufhängung des Triebwerkblocks und zur Lagerung der ebenfalls aus Rohr gefertigten Hinterschwingen, deren Abfederung langhubige Suspa-Federbeine übernehmen. In üblicher Weise ist der Motor nochmals oben am Zylinderkopf aufgehängt, und diese ganze Anordnung macht einen durchaus harmonischen und „technischen“ Eindruck, den man häufig sonst bei Rahmen mit fehlendem Vorderrohr vermißt.

Die breit gehaltene Schwingenlagerung ist selbstverständlich abschmierbar (auf Silentblocks für diese Lagerstellen hat man mit Rücksicht auf unbedingte Geradföhrung des Hinterbaues bewußt verzichtet).

Die Vordergabel ist eine bestimmt nicht billige Konstruktion: im Prinzip eine Kurzschwinggabel, um aber jedwede Verschränkungsmöglichkeit für das Vorderrad mit allen ihren fahrtechnischen Nachteilen zu vermeiden, stützen sich die Schwingenhebel gegen Führungsrohre ab, in denen die progressiv ausgebildeten Federn sitzen und die oben durch eine Brücke zu einem stabilen U verbunden sind. Wie gesagt — nicht billig, aber recht sehr berechtigt, und wir werden ja bei unserer Fahrerprobung feststellen können, wie der Erfolg dieser Bemühungen, das Fahrwerk verdrehsteif zu machen, ist.

Vorn und hinten sind Pränafta-Vollnabenbremsen eingebaut, vorn mit besonderem Spritzschutz. Hinten selbstverständlich Steckachse und Gummidämpfung im Antrieb. Antriebskette in einem horizontal geteilten und leicht demontierbaren, klapperfreien Kettenkasten verschalt.

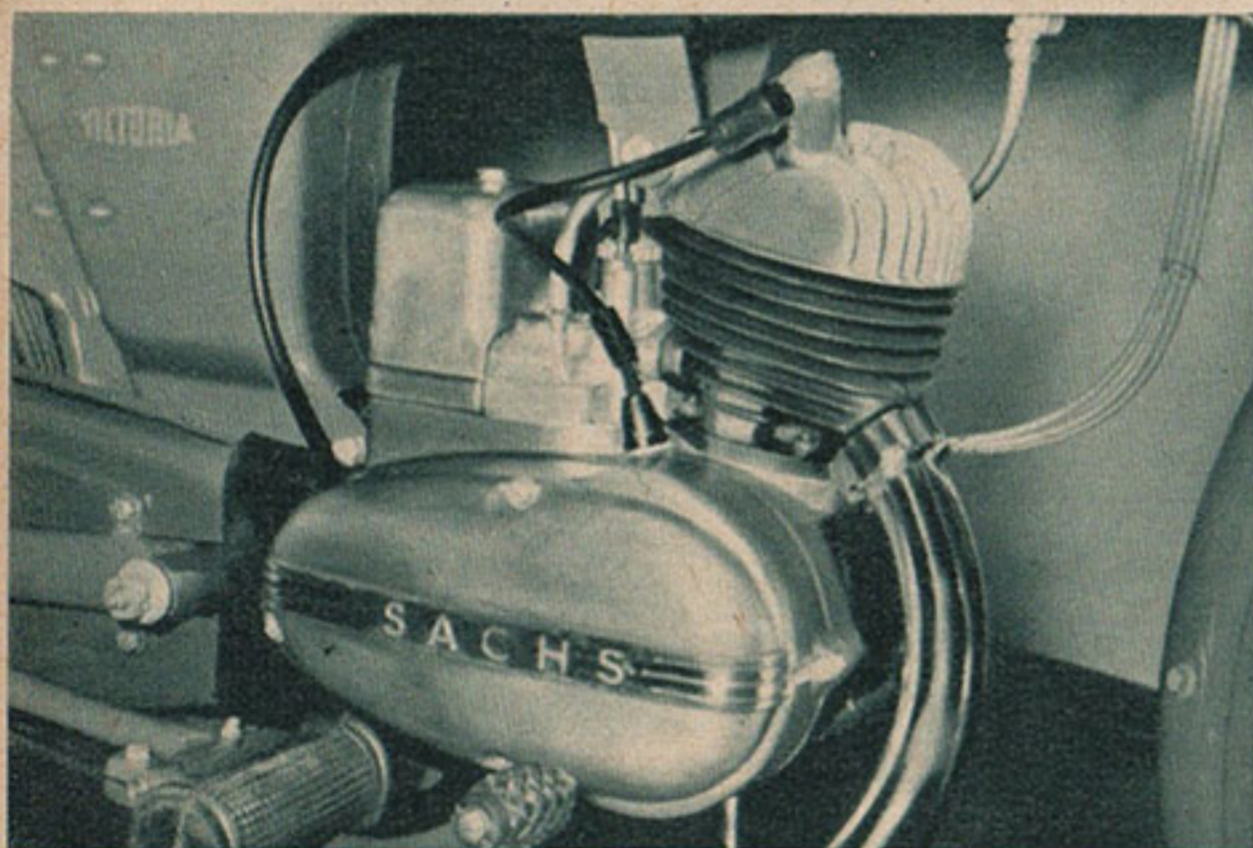
Wechselstom-Lichtanlage (30 W) mit Ladespule und Gleichrichter, eine Kombination von Magnetzündung und Gleichstromanlage, die sich heute auch im Ausland mehr und mehr durchsetzt.

Breite, tief heruntergezogene Schutzbleche, von denen das vordere beinahe etwas zu klobig wirkt, weil dort nämlich der besseren Spurhaltung wegen ein Reifen 2.50—16 verwendet wird (hinten 3.00—16).

Vibrationssicher liegt der 12 Liter-Tank auf dem Rahmenrückgrat, das auch ganz zwangsläufig die Auflage der Doppelsitzbank bildet. Gesamtgewicht 93 kg — vollgetankt.

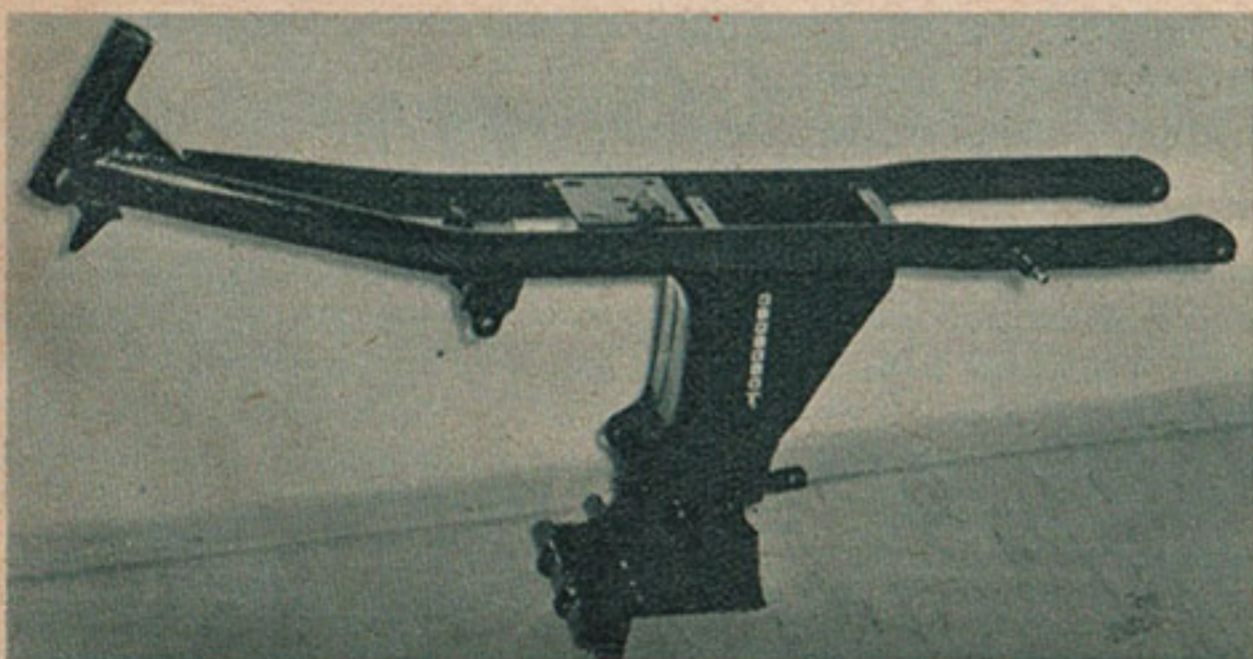
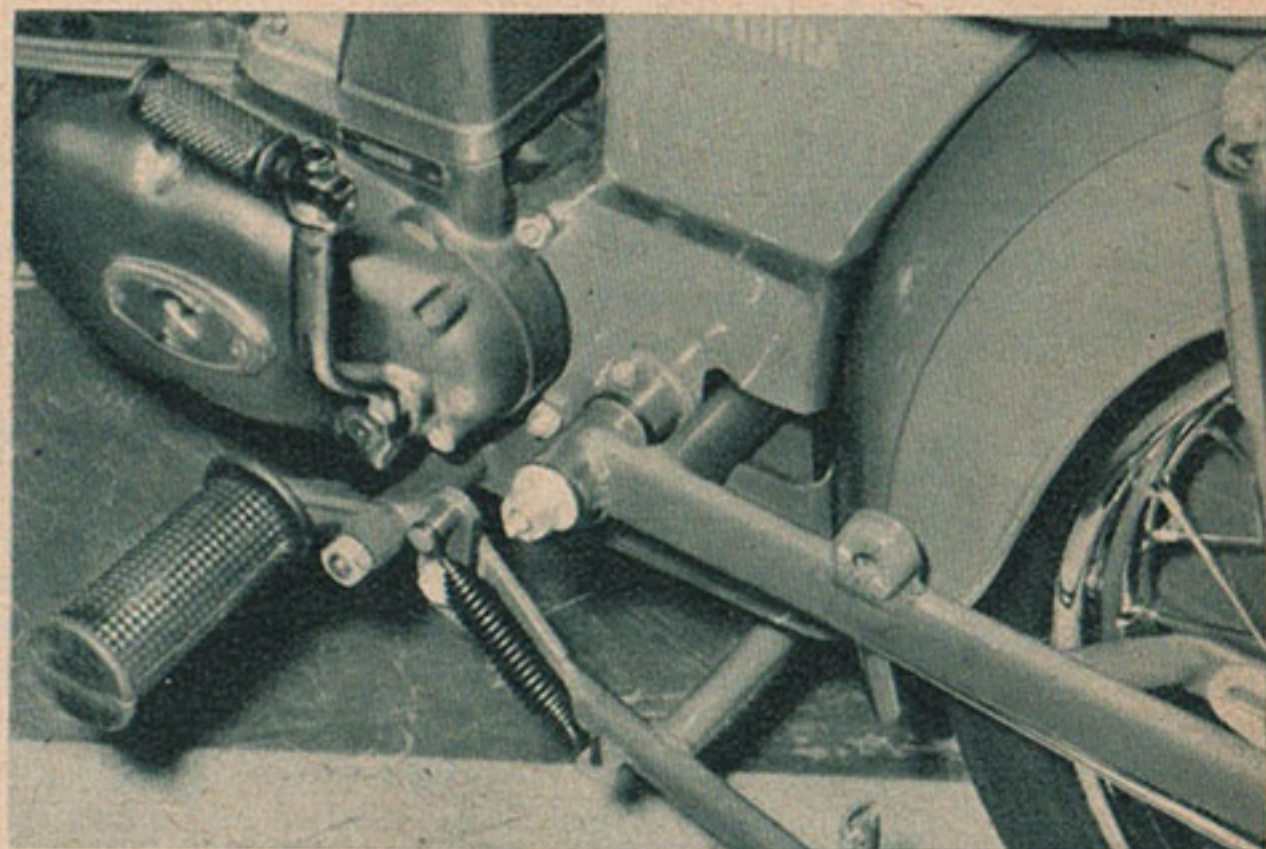
Wie gesagt — wir melden uns wieder, wenn wir einen Fahrtbericht bringen können.

Fu.



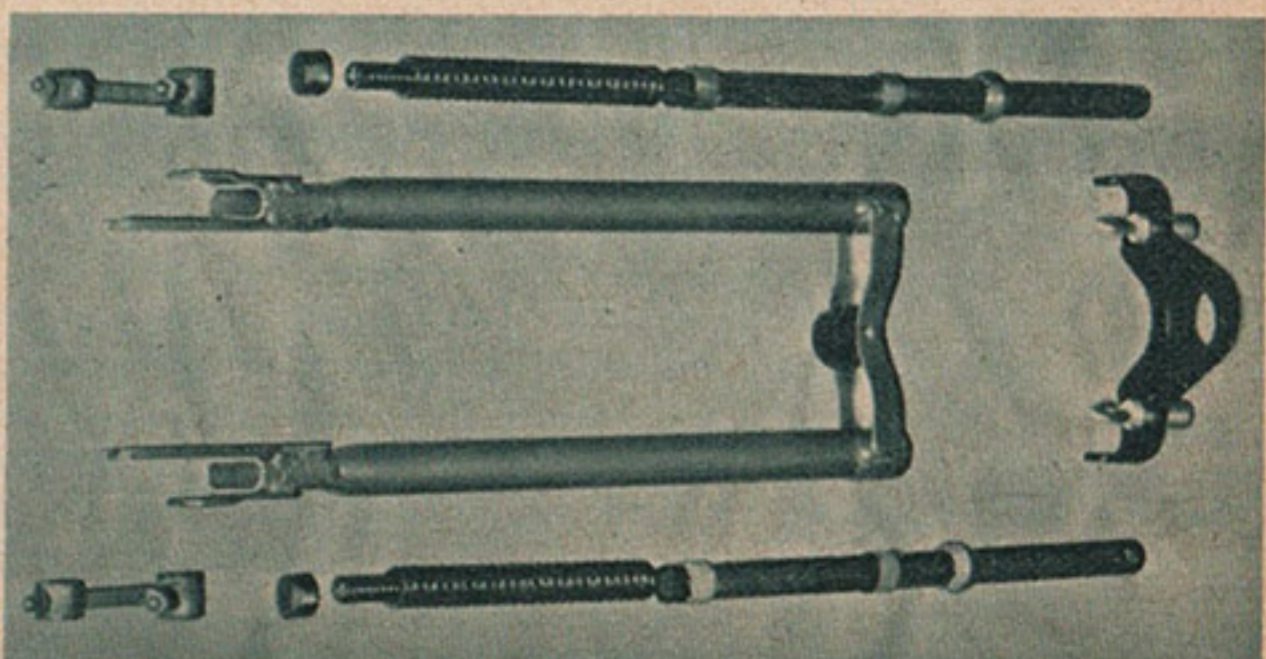
◀ Der klassische Hunderter-Motor, der Sachs mit handgeschaltetem Dreigang-Getriebe, Bing-Vergaser mit Starteinrichtung, 30 Watt-Elektroanlage (Magnetzündung und Ladespule für die 4,5 Ah-Batterie).

Lagerung und Quertraverse der hinteren Rohrschwinge, die im Rahmen-Kastenträger aufgenommen ist. Befestigung der Sozusrasten weit vorn, so daß Schwingenbewegungen nicht stören. ▶



◀ Das ist der von Express entwickelte Rahmen, oben aus doppelt geföhrten Ovalrohren aufgebaut, die vorn am Steuerkopf zusammenlaufen und hinten die Federbeinaufnahme bilden. Steifer Mittelkasten für Motor- und Schwingenlagerung

Und das steckt alles an Einzelteilen in der Kurzschwingen-Gabel: die eigentlichen Schwingenhebel, die doppelten Federn, die Führungsrohre und der Rohrbügel, der die Verdrehfestigkeit gibt. ▶



... was nicht alles gemacht wird!

Wir Normalverkehrsteilnehmer gehören nun einmal in die Kaste der Bestraften, jedenfalls wenn wir Anstalten treffen, uns motorisiert mittels eines fahrbaren Untersatzes von Ort zu Ort fortzubewegen. Bei genau 48 Paragraphen der Straßenverkehrsordnung und 71 ebensolchen der Straßenverkehrszulassungsordnung braucht man sich gar nicht auffallend zu bemühen, täglich mehrmals einen Tatbestand zu erfüllen, den Vater Staat mit irgendeiner Strafe bedroht hat.

Nun stehen wir zwar nicht dauernd mit einem Bein im Zuchthaus. Das kommt allein schon daher, daß die Polizei rein zahlenmäßig unterlegen ist. Soldaten aber sind nicht dazu da, Sünden zu registrieren; doch das gehört eigentlich gar nicht hierher. Trotz der personell schwachen Besetzung unseres Landes mit Schutzleuten ist es aber nach dem Wahrscheinlichkeitsprinzip doch nur eine Frage der Zeit oder des Glücks, wie lange man dahertrudeln kann, ohne bei einem verachtungswürdigen Tun erwischt zu werden. Das geht dann meistens empfindlich über den Geldbeutel her und ereignet sich nach einem unerforschlichen Ratschluß der Göttin Fortuna haargenau zu einer Zeit, in der man ohnehin schon gezwungen war, mit dem allerletzten Pfennig zu kalkulieren. Gehört man zu den ausgesuchten Pechvögeln und ereignet sich solches wiederholt und in kürzeren Intervallen, wirken Strafmandate und ähnliche Scherze ausgesprochen deprimierend und lassen so ganz allmählich eine Stimmung aufkommen, in der man den nächsten Verkehrsschutzmann meuchlings über den Haufen fahren könnte.

Gott sei Dank gehörten derartige Depressionen bislang durchaus zu den Randerscheinungen des täglichen Lebens. Sofern man nicht auf irgendeine mehr oder minder erklärliche Art und Weise den Zorn aller Schutzleute (oder deren Oberhäupter) auf sich vereinigt hatte, mußte man schon in eine direkte Falle laufen oder ein ausgemachter Pechvogel sein, wenn man bei irgendeinem sündhaften Tun erwischt wurde. — So gut wie schlecht. Die Zeit schreitet rüstig voran. Als die Franzosen nicht mehr genügend Leute aufreiben konnten, um ihre Landsleute scharenweise einen Kopf kürzer zu machen, erfand flugs einer von ihnen eine Maschine, die das alles sehr viel schneller und präziser erledigte als der erfahrenste Henker, und schon waren sie aus dem Schneider.

Bei uns ist nun eine rührige Industrie auf den Trichter gekommen, sündige Verkehrsteilnehmer in flagranti zu konterfeien und das Ergebnis dieser Bemühungen dem zuständigen Amtsrichter auf den Tisch zu legen, um solcherart unserer ohnehin stark überlasteten Polizei Arbeit zu ersparen und andererseits den geplagten Verkehrsteilnehmern ihre Verteidigung zu erleichtern bzw. ganz und gar überflüssig zu machen.

Man nehme eine Präzisionskamera bzw. deren zwei, montiere sie hinter die blankgeputzte Windschutzscheibe eines Streifenwagens der Polizei, und zwar so, daß sie bei der Aufnahme ein Tachometer mit Uhr gleich mitfotografiert und begeben sich solcherart gerüstet auf Jagd. Kommt einem etwas Sündiges vor die Linse, drücke man auf den Auslöser und fahre fort, solches zu tun, bis der Film leer oder der Dienst vorbei ist. Alsdann lasse man von dem Film nette Bilderchen machen und füge sie den entsprechenden Strafanzeigen bei. Die einfachste Sache der Welt. Für alle Beteiligten. Gute Idee; nicht? Man muß eigentlich staunen, daß die Menschheit, die doch gar eine Atombombe erfunden hat, nicht schon viel früher auf die Masche gekommen ist.

Das ganze Verfahren heißt sinnigerweise Traffipax und erfreut sich bei unserer Polizei zunehmender Beliebtheit. Wieso man das alles mit dem lateinischen Wort pax, was so viel oder so wenig wie Frieden bedeutet, in Verbindung brachte, ist mir persönlich unklar, mag aber daran liegen, daß ich nie ein sonderlich guter Lateiner war. — Nun sind wir in der außerordentlich glücklichen Lage Ihnen — verehrter Leser — dieses friedliche Verfahren in seiner verfeinerten Form am praktischen Beispiel vorzuführen.

Da sehen Sie also in Bild 1 einen der Unserigen am 28. 6. 58 um 100 Sekunden nach 8 Uhr (der Mann kommt vermutlich zu spät zum Dienst) in einer geschlossenen Ortschaft mit 60 Kilometerstunden dahinfahren. Zugegeben, das ist eine Sünde. Dennoch, man sieht ihm selbst von hinten an, wie friedlich, offenbar nicht ahnend, was er soeben pexiert, er dahinfährt. Man möchte ihm geradezu zurufen: „Mensch, wirf mal einen Blick auf dein Tacho!“ Vielleicht hat er das auch schon getan und sein Tacho eilt nur ausnahmsweise einmal nach? Aber das tut nichts zur Sache. Nur, man kommt beim Betrachten des Bildes ob soviel Friedfertigkeit automatisch zu einer Verteidigungsrede. Aber was nützt das alles. Unser Mann ist um 10 km/h zu schnell. — Sein verachtungswürdiges Tun hat er vier Sekunden später, 104 Sekunden nach Dienstbeginn (vielleicht sogar deshalb?) immer noch nicht aufgegeben, wenn auch jetzt nur noch 58 km/h anliegen (Bild 2). Aber diese 58 km/h sind weitere 4 Sekunden später immer noch da (Bild 3) und damit ist unser Mann geliefert.

Sie staunen — verehrter Leser — über den Aufwand von drei Aufnahmen? Nun ja, das ist eben die verfeinerte Methode. Bei einer Aufnahme als Beweismittel könnte der Delinquent nachher sagen, er sei höchstens 30 km/h gefahren, die von hinten mit Affenfahrt angebraust gekommenen „weißen Mäuse“ hätten aber in einem Augenblick geknipst, als sie selbst noch eine viel höhere Geschwindigkeit gehabt hätten. Mit drei Aufnahmen ist aber — wie im vorliegenden Falle — der sichere Beweis erbracht, daß unser Mann mindestens 8 Sekunden lang rund 10 km/h oberhalb der Geschwindigkeitsgrenze innerhalb geschlossener Ortschaften gefahren ist. Daran gibt es nichts zu deuteln. Für ganz Hartnäckige: Mit-

fotografiert wird ein laufend überprüfter Tachograph. Dessen Richtigkeit anzweifeln zu wollen würde vor Gericht gleichbedeutend sein mit der Behauptung, man habe den lieben Gott persönlich beim letzten Rennen MV Agusta fahren sehen.

Soweit die Lage. Es ist müßig, über den moralischen Wert oder Unwert dieser neuen Methode zu polemisieren. Sie ist ganz einfach da und wird von allen Beteiligten — ausgenommen von uns Betroffenen vielleicht — als rechtens und Bereicherung der Beweismittel angesehen. Damit basta. Man wird es uns aber nicht verübeln können, wenn wir aus dieser Tatsache vorerst ein paar Lehren für die tägliche Fahrt ziehen:

1. Man ist vor Überraschungen wirklich nur ganz sicher, wenn man sich bemüht, jungfräulich, d. h. verkehrssündenfrei zu fahren.
2. Bisher ist uns nicht bekanntgeworden, daß Traffipax-Anlagen auch in „zivil“ aufgemachte Dienstfahrzeuge der Polizei eingebaut wurden. — Oftmaliger Blick in den Rückspiegel bei bewußt sündhaftem Verhalten lohnt sich immer.



3. Wird man von einem Streifenwagen der Polizei gestellt, sollte der erste Blick auf den rechten Vorderkotflügel und hinter dessen Windschutzscheibe ein. Sehen Sie dort, wo normalerweise der Innenspiegel sitzt, eine oder zwei Kameras, sollten Sie Ihre nunmehr vorzutragenden Entschuldigungen darauf einstellen.
 4. Sollten Sie eines Tages die Ehre und das außerordentliche Vergnügen haben, von ihrem örtlichen Schutzmann oder auf dem zuständigen Polizeirevier gefragt zu werden, ob Sie an dem und dem Tage, da und da, das und das getan haben, dann sollten Sie, bevor Sie etwas ganz und gar Dummes antworten, bedenken, daß möglicherweise Ihr Konterfei schon bei der Akte ist. Als unumstößlicher Beweis gewissermaßen. — Erklärungen, die auf die Behauptung hinauslaufen, Sie wären an jenem Tage ganz woanders gewesen, können sich in Zukunft unsagbar traurig auswirken und die ganze, an sich harmlose Geschichte, zu einer Staatsaktion machen. Sie wissen doch: Wer einmal lügt . . .
- Das für heute. — Bald mehr und erfreulichere Dinge berichten zu können hofft Ihr

Wabu.

Richtig Weichlöten

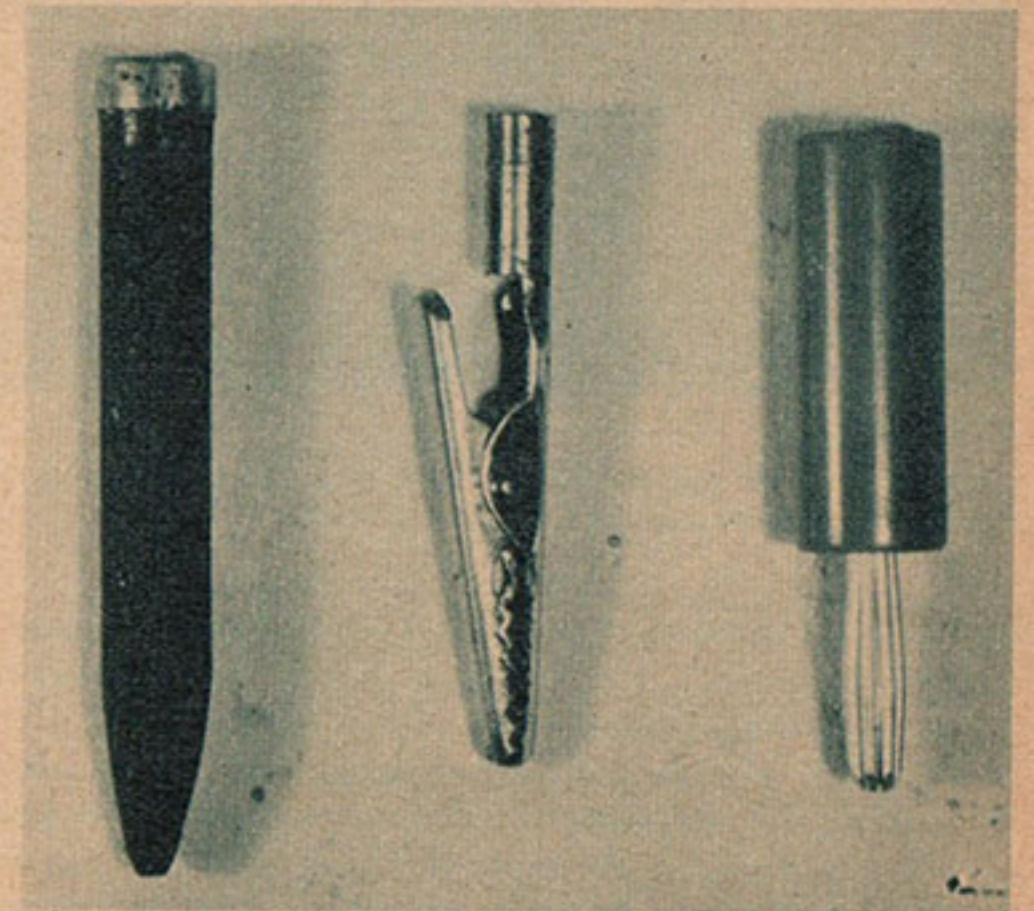
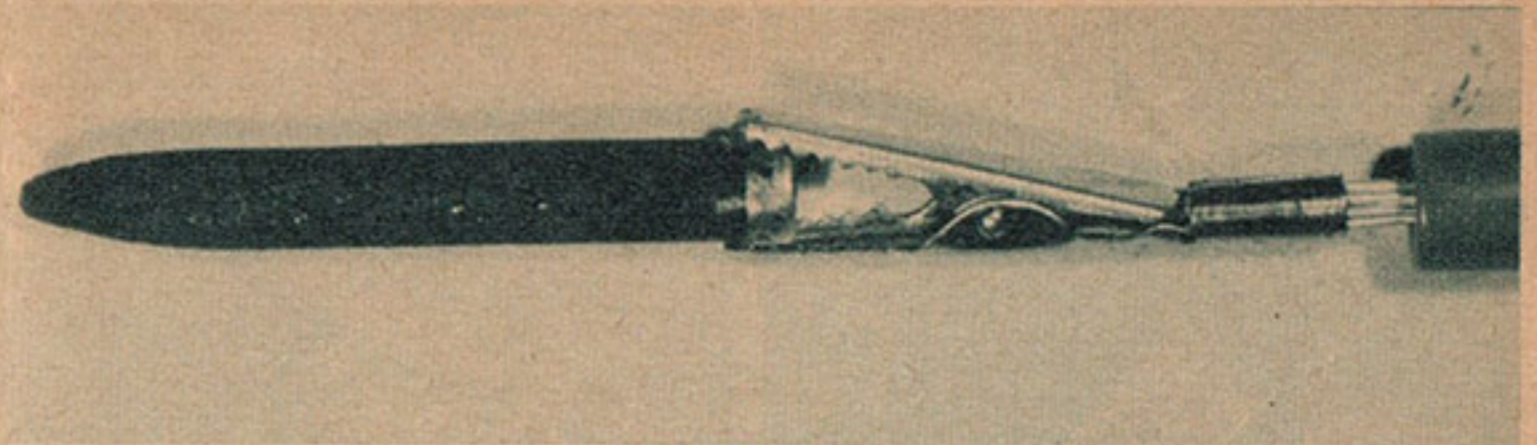
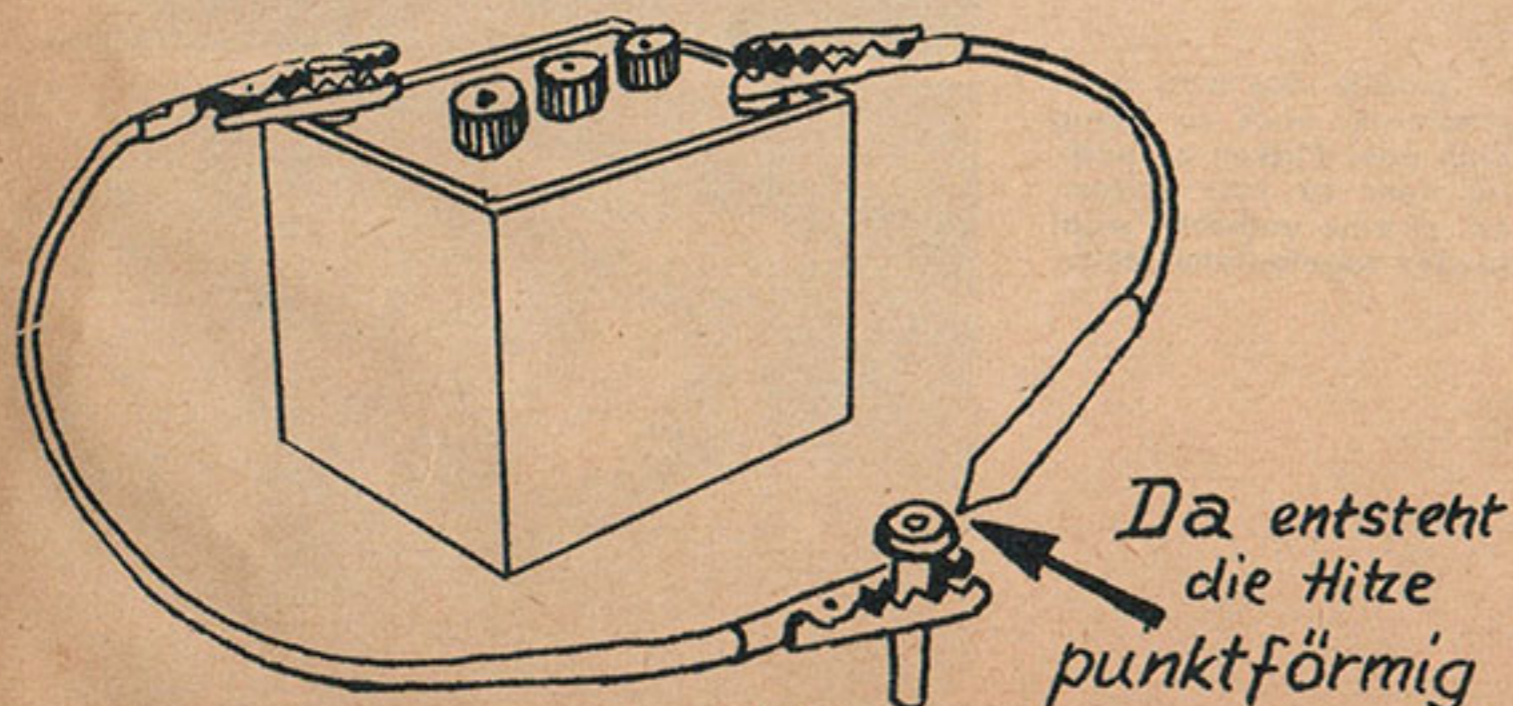
Fortsetzung aus Heft 19/1958

Die großen, eigentlichen KlempnerlötKolben haben für uns so gut wie keine Bedeutung, sie werden nicht einmal mehr von den Klempnern benützt, die statt dessen längst benzinbeheizte LötKolben verwenden, wo Netzstrom nicht zur Verfügung steht. Immerhin hat ein solcher Kupferklotz auch seine Vorzüge: Wenn er nämlich genügend groß ist, kann man damit recht beträchtliche Lötstellen bewältigen, wie das ja unsere Bilder zeigen, ohne daß in unmittelbarer Nähe dieser Lötstellen etwas verschmurgelt wird. Der Trick dabei ist ja, daß so ein Kolben bestenfalls 400 oder 450° hat, wobei genügend Wärme in die eigentliche Lötstelle hinüberfließt, diese Kolbentemperatur reicht aber noch nicht aus, in der Nähe befindliche, wärmeempfindliche Dinge wie Lack und derlei anzuschmurgeln. Mit der freien Flamme einer Lötlampe lötet es sich natürlich bequemer, nur ist die aber eben viel heißer, und entsprechend muß man darauf aufpassen, nichts Fremdes anzuschmurgeln. Gerade bei diesen großen Kupferklötzen kommt es aber darauf an, die Schneide immer gut und vor allem breit verzinnt zu halten, das bißchen Rumreiben auf dem Salmiakstein reicht da erst recht nicht aus, zumal meistens die Schneide in irgendeiner behelfsmäßigen Heizflamme erheblich verbrannt wird.

Batterie und Kohlestift

Viel zu wenig bekannt ist noch eine behelfsmäßige Lötart, nämlich mit Batteriestrom und Kohlestift. Man braucht dazu den Kohlestift aus einer verbrauchten Taschenbatterie, der da vorsichtig herausgeschnitten wird. Man sorgt dafür, daß das Messingkämpchen sitzenbleibt, und das andere Ende wird mit der Feile angespitzt. Wenn man mit dieser Kohlenspitze einen Gegenstand berührt, dann ist der Widerstand der Berührungsstelle so hoch, daß da eine beträchtliche Hitze sogar bis zu punktförmiger heller Rotglut entsteht, die auch in größerer Entfernung zum Löten völlig ausreicht. Als Stromquelle genügt dabei eine normale Motorradbatterie von 6 Volt, ganz gleich, ob Bleibatterie oder Nickelbatterie, 12 Volt sind für diese Art zu löten schon ein bißchen giftig, am schönsten geht es tatsächlich mit 6 Volt. Man muß es nur richtig machen, man darf also beileibe nicht den Strom durch die Lötstelle hindurchlassen, insbesondere beim Nippellöten wird also der Nippel mit einem Batteriepol fest verbunden, die mit dem anderen Pol verbundene Kohlenspitze berührt ebenfalls den Nippel, so daß nur dieser erhitzt wird. Der Nippel wirkt dann als eine Art LötKolben, in dem auch das Ende des Drahtseiles verzinnt wird. Nur bei den winzigen Nippelchen der Vergaserzüge erhitzt man das Drahtseil selbst, indem man es an beliebiger Stelle mit dem einen Batteriepol verbindet und mit der Polspitze das äußerste Ende des Drahtseiles berührt, so daß die Hitze von dieser Drahtseilspitze bis auf die eigentliche Lötstelle zurückwandert.

Früher hatte ich im Bordwerkzeug zwei Drähte mit Steckern und Krokodilen, das unterblieb dann durch die ewige Testmaschinenfahrerei — heute ist das in der eigenen KS aber wieder drin. (Anstoß: Immer wieder bildet man sich ein, daß einem Nippel in einer Werkstatt gelötet werden könnten. Seit ich beim letzten Seilbruch zum x-tenmal dem Lehrling zeigen mußte, wie man lötet, habe ich wieder zwei LötKabel mit. Es steht nicht dafür, immerzu anderer Leute Lehrlingen kostenlosen Lötunterricht zu erteilen, hier kriege ich wenigstens mein Zeilenhonorar.) Falls einer das Bild oben



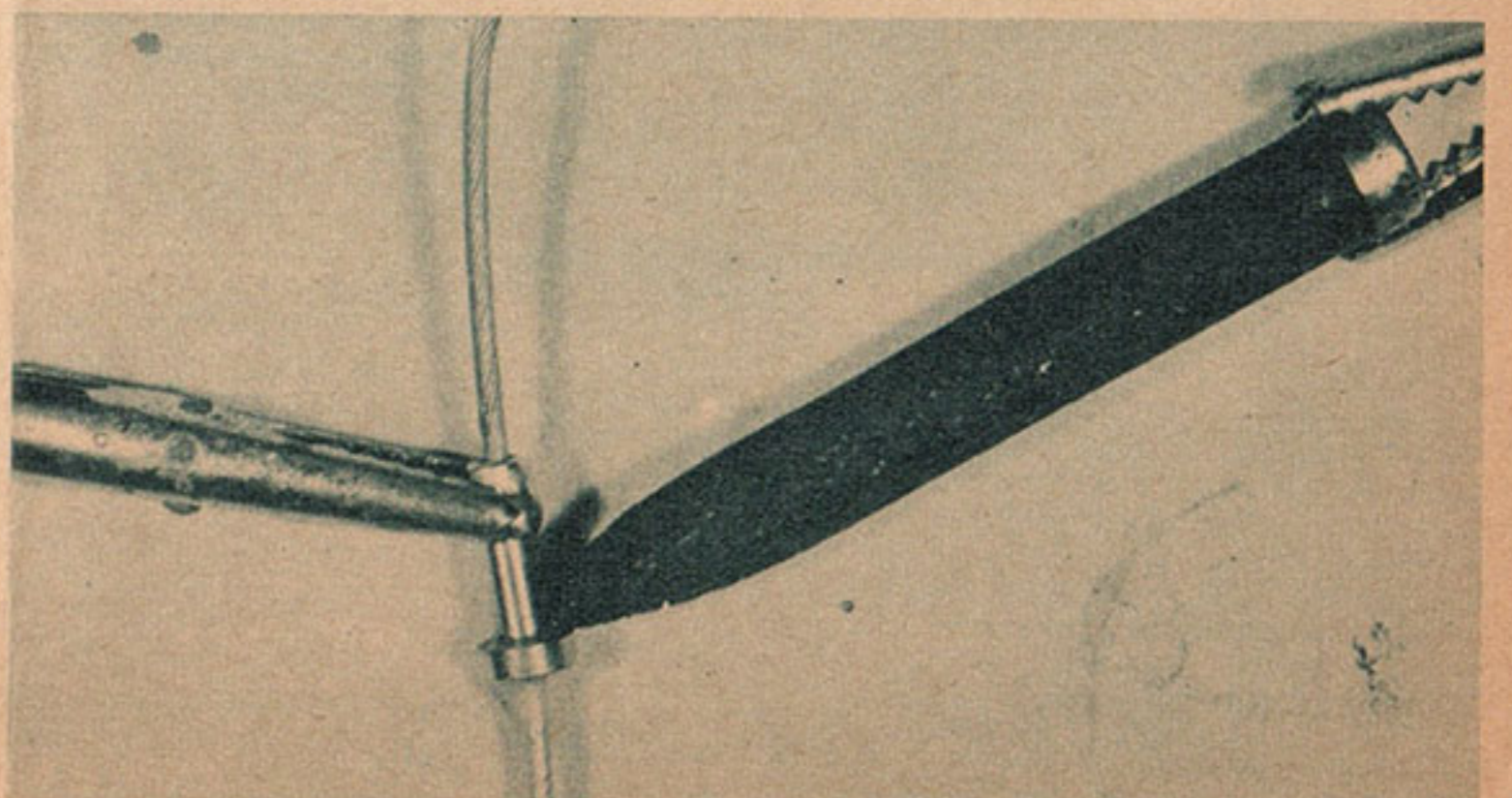
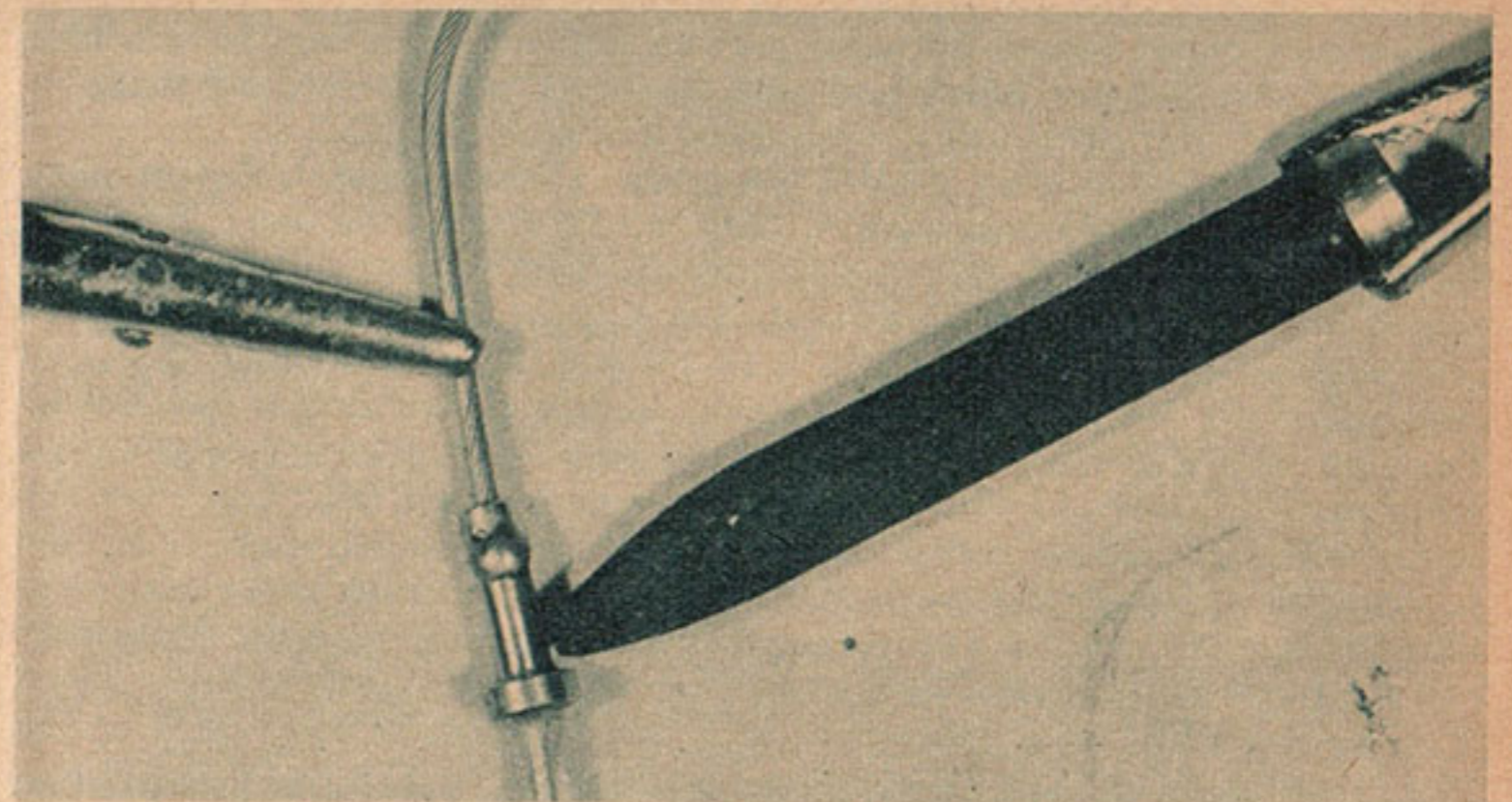
Oben: So sieht das bei mir aus, Strippen mit Steckern sind universell verwendbar. Rechts: Doof, aber man muß es zeigen — d a s wird gebraucht.

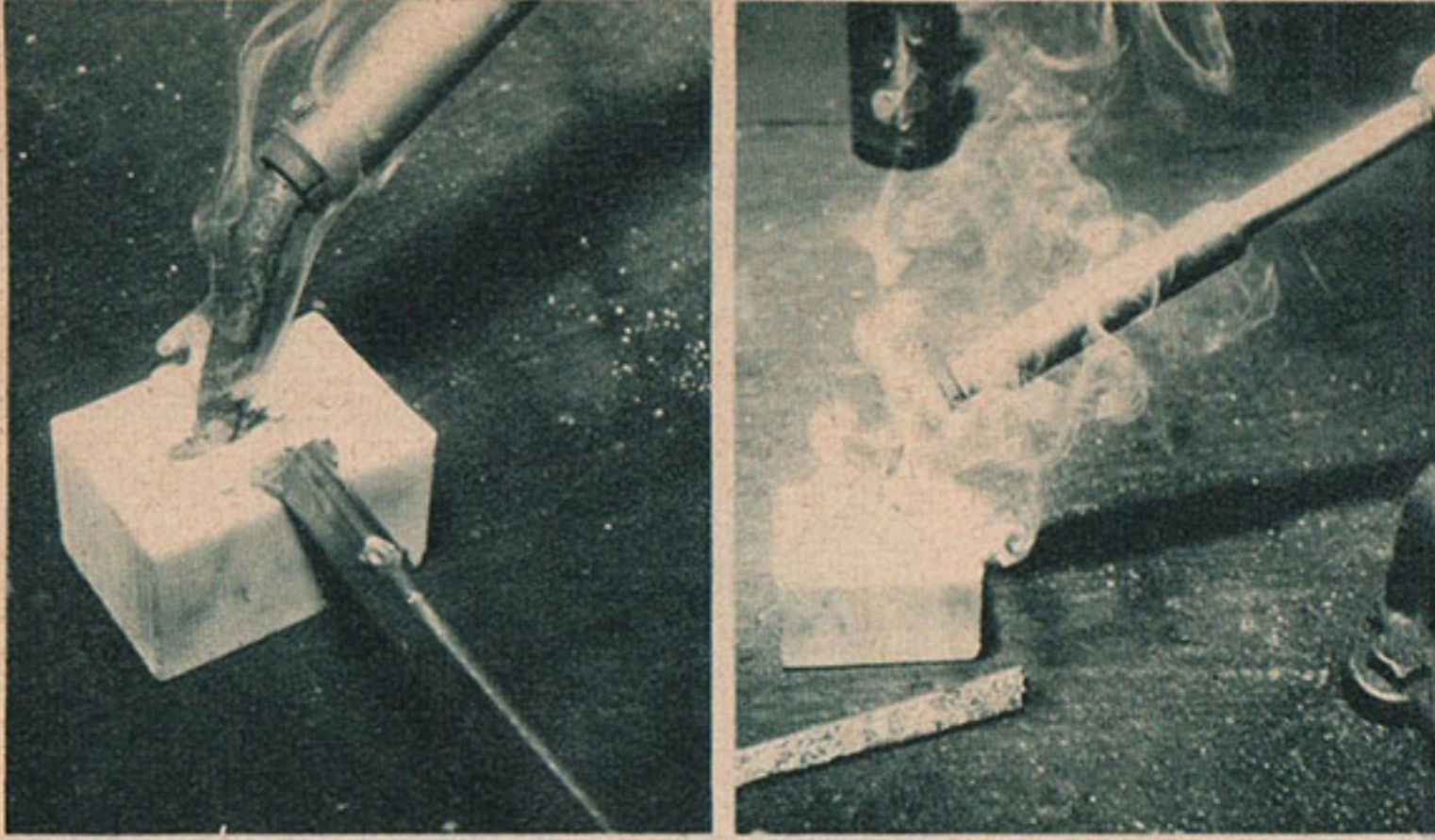
für doof hält (wie kann man so'n Quatsch auch noch fotografieren, weiß ja jeder, was das ist!) sei ihm gesagt, daß man diese Sorte Bananenstecker mit den vielen Teildrähten keineswegs überall kriegt, und daß sie sehr teuer sind, ich glaube mich an fünf bis acht Groschen zu erinnern, ebenso nimmt man von den Krokodilen die besten mit den schärfsten Zähnen — schlecht werden sie ganz von selber. Im übrigen: Meine beiden LötDrähte haben zufällig nur 0,75 mm², weil eben gerade nichts anderes da war, und sie tun es.

Große Lötstellen

Wenn man irgendwelche Konstruktionsteile zu löten hat, also Dinge, auf denen nachher Kraft steht, dann hängt der Erfolg der Weichlötung daran, daß man die LötNaht genügend breit macht — so ist eine Weichlötung vollgültiges Konstruktionsmittel. Man muß auch dafür sorgen, daß die Naht nicht an einer Kante an- und dann brav allmählich weiterreißen kann. Ich habe gefunden, daß man lange Nähte, also jenseits etwa 100 Millimeter Länge, besser nicht überlappt macht, da weiß man nie, wie weit eine solche Naht tatsächlich zuläuft. Ich stoße

Oberes Bild: So geht es nicht, Strom darf nicht durch die Lötstelle fließen. — Unteres Bild: So geht's.





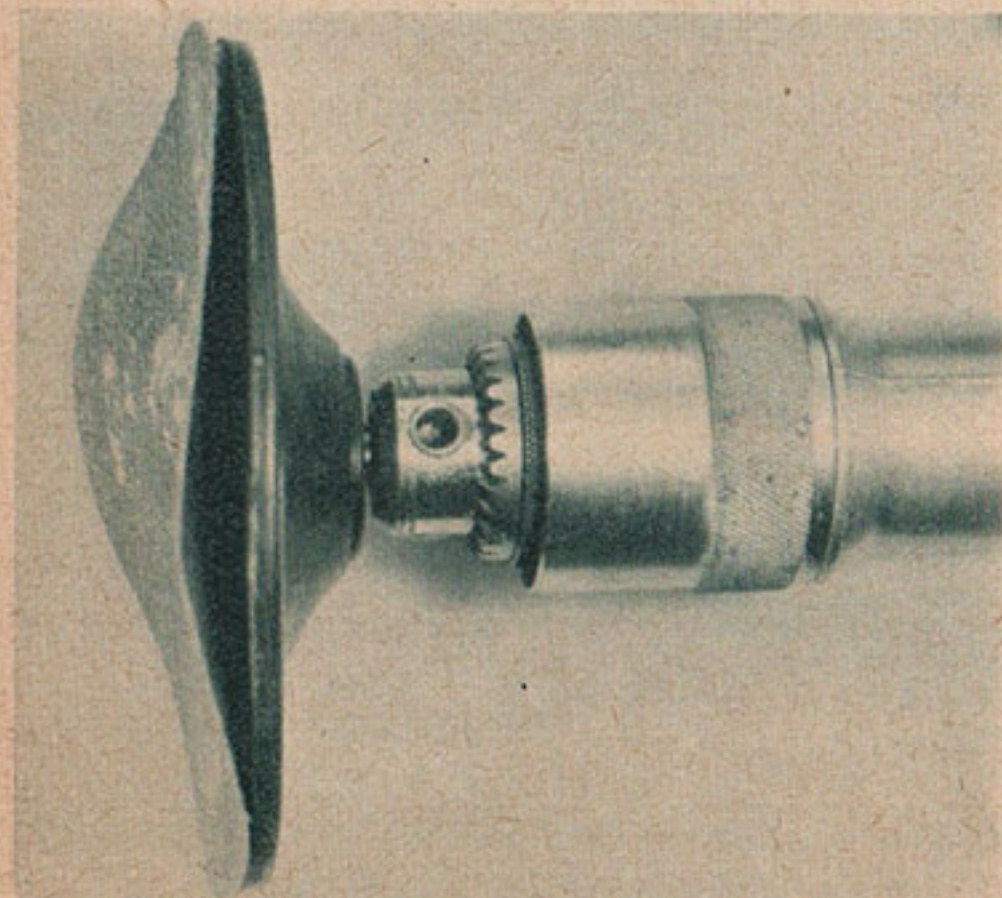
Salmiakstein ist gut für noch nicht verzünderte Kolben, links ist der Kolben noch zu kalt, rechts ist er richtig warm, zischen muß es.

da lieber stumpf und lege eine schön breite Lasche darüber — da sieht man dann beiderseits, wie das Lot „läuft“ und kann nach Bedarf noch Lot zugeben. Laschen haben noch den Vorteil, daß sie kurz sein können: Man denke sich einen aufgeschnittenen Tank, in den zur Vergrößerung ein Blechstreifen eingelötet werden soll, das ist über ein Meter Nahtlänge mit Kurven und Krümmungen und selbst wenn man als Lasche ein Dünblech von 0,5 mm Stärke nimmt, was festigkeitsmäßig völlig genügt, dann kriegt man das in ganzer Länge nie drauf. Also schneidet man in 10-cm-Stücke, auch noch kürzere, die man einzeln zurechtbiegt, in Reih und Glied legt und hintereinanderweg auflötet. Damit sind ganz wilde Sachen möglich, vor allem, wenn man Kupferblech zu den Laschen nimmt — so habe ich meinen Imperia-Tank gerettet. Arbeitsgang: Erst mal dick verzinnt, dann an die Tunnelwand die 0,8 mm Kupferblechstreifen gelötet. Diese Stück für Stück mit dem Hundertgrammhammer herumgeklopft und jedes Stück einzeln, nachdem es zurechtgebogen war, in Zinn eingebettet, nur die jeweilige Vorderkante, an die der nächste Streifen geklopft werden sollte, mit dem Lappen von Zinn freigewischt. Der Tank blieb drei Jahre damit dicht und war auch dann noch nicht undicht, sondern wurde endlich weggeschmissen.

Es kommt immer darauf hinaus, nicht zwei Teile aufeinander zu löten, das ist der Ausnahmefall, sondern zwei Teile zu stoßen und darüber eine Lasche in Lot einzubetten. Manchmal geht das nicht, etwa wenn man zwei Blechkörper gegeneinanderstoßen will. Da wird dann erst mal rundum dünn durchgelötet, daß so viel Lot stehen bleibt, wie eben von selber nicht wegläuft. Dann wird in den Winkel auf der zugänglichen Seite ein Draht gelegt und der auch in Zinn gebettet, bis er rundum porenfrei zugelaufen ist — ganz zum Schluß kann man rundum ja noch 40er-Zinn oder Schmierblei aufbringen und die Kehle glätten. Eine solche Naht hält mindestens so gut wie eine Schweißnaht und hat den Vorzug, daß man niemanden um einen Schweißapparat zu bitten braucht.

(Wenn jetzt die gelernten Spengler grinsen, sollen sie das tun, ich bin bloß Schlosser, aber bei mir hält's und sieht sauberer aus als eine Schweißnaht — die man auch mit Schmierblei verputzen müßte.)

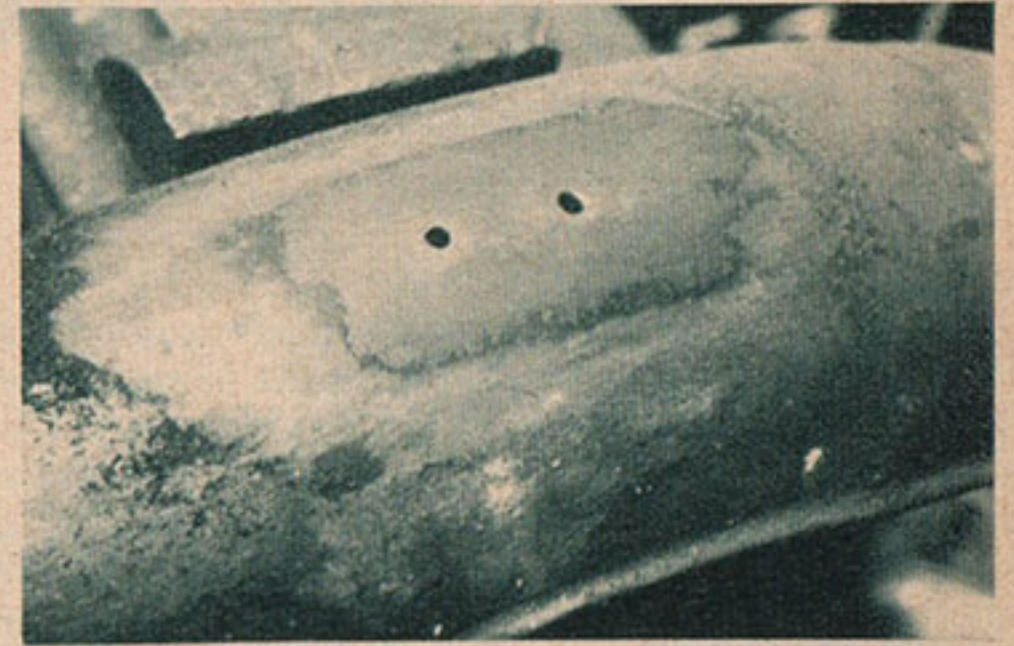
Für jede Lötung — jetzt werden die alten Klempnermeister nicht mehr grinsen — gilt als eisernes Gebot, daß die Lötflächen bis zum äußersten Maß METALLBLANK sein müssen. Nicht bloß so ein bißchen mit der Bürste drauf rumgekratzt — das geht bei Kupfer und Messing —, sondern ganz tadellos blank, dazu braucht man schon Feile und Schaber. Zwar ist in meiner Lötbox auch eine der kotzvornehmen Feilenbürsten von Belzer, die wird aber eigentlich nur für die diversen LötKolben gebraucht. Erst wenn man sich mit schlechten Lötstellen genug geärgert hat, ringt man sich zu mönchischer Askese durch und reinigt alle Lötstellen mit Feile und Schaber, bis sie spiegeln, um sie dann ohne Zeitverlust zu verzinnen — so können sie dann getrost wochenlang liegenbleiben, bis man die Konstruktion zusammenlöten kann.



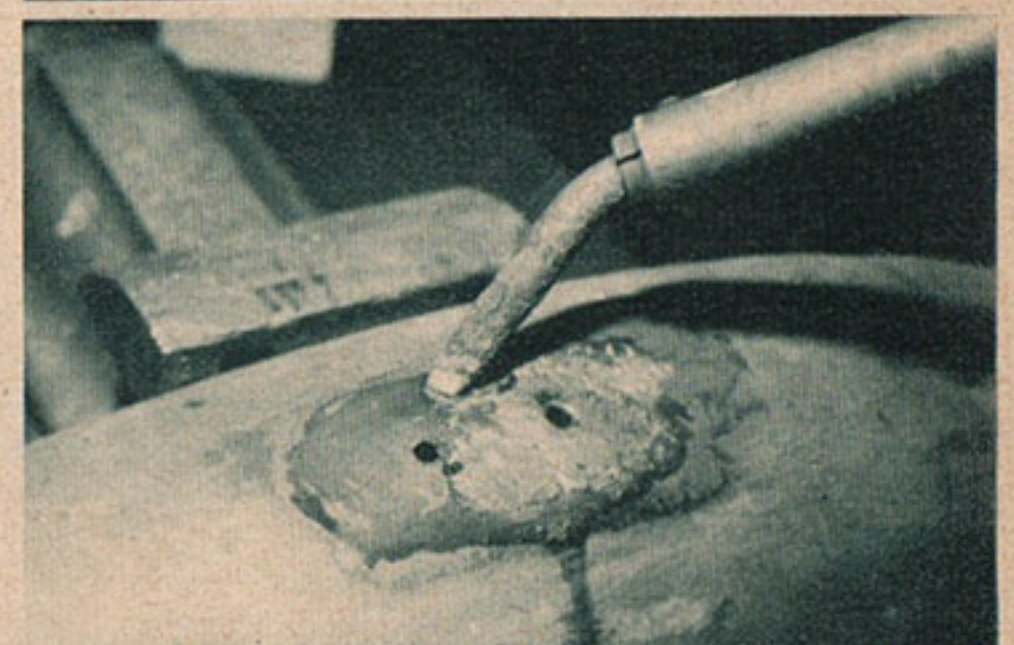
Zum Putzen unübertroffen: Die weiche Gummischeibe mit Schmirgelblatt, gibt es ziemlich für jede Handbohrmaschine.

Falls man eine der modernen Handbohrmaschinen hat, Bosch, Wolf, Metabo, Fein und derlei: Auch da bin ich von der Bürsterei wieder abgekommen, so verlockend das zunächst aussieht. Man bürstet eine Ewigkeit rum und richtig sauber wird Stahlblech davon doch nicht. Ich gehe da sofort mit dem Fräser dran und wo man mit irgendeinem der drei Allweltsfräser nicht hinlangt, kommt man mit der Gummischmirgelscheibe hin — eine große und ziemlich dünne Scheibe aus Gummi, belegt mit einem Blatt Schmirgelleinen. Während man mit den Fräsern aufpassen muß, daß einem der Fräser die Maschine nicht aus der Hand reißt, kann man die Gummischmirgelscheibe fast wie die Füllfeder dirigieren. (Von der

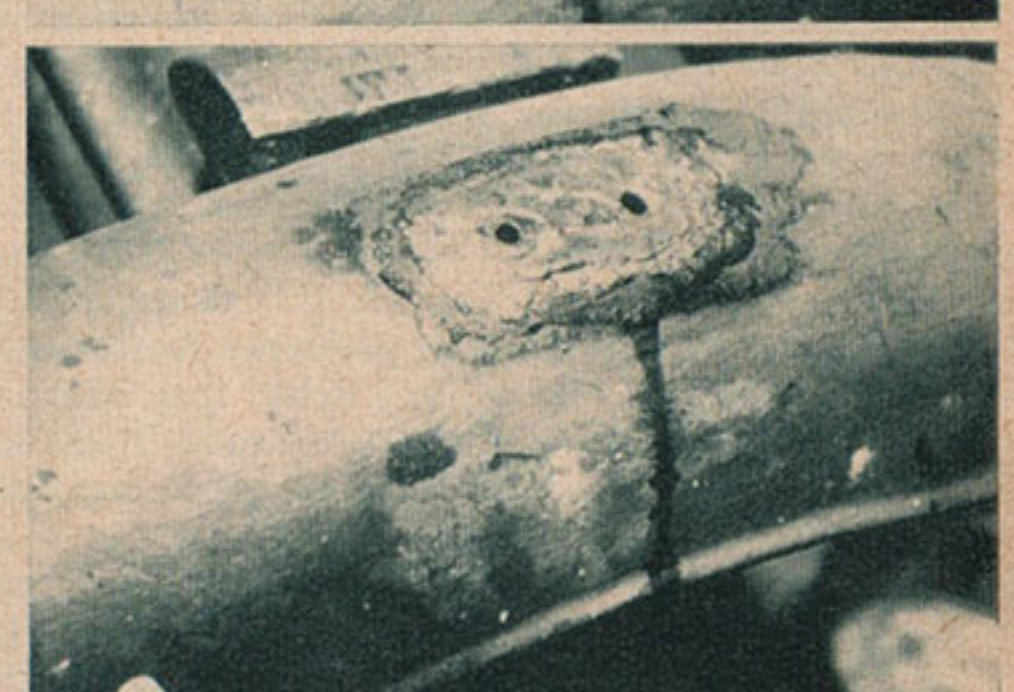
Erst mal Lötstelle tadellos blank machen, superblank, ohne jede Fehlstelle --



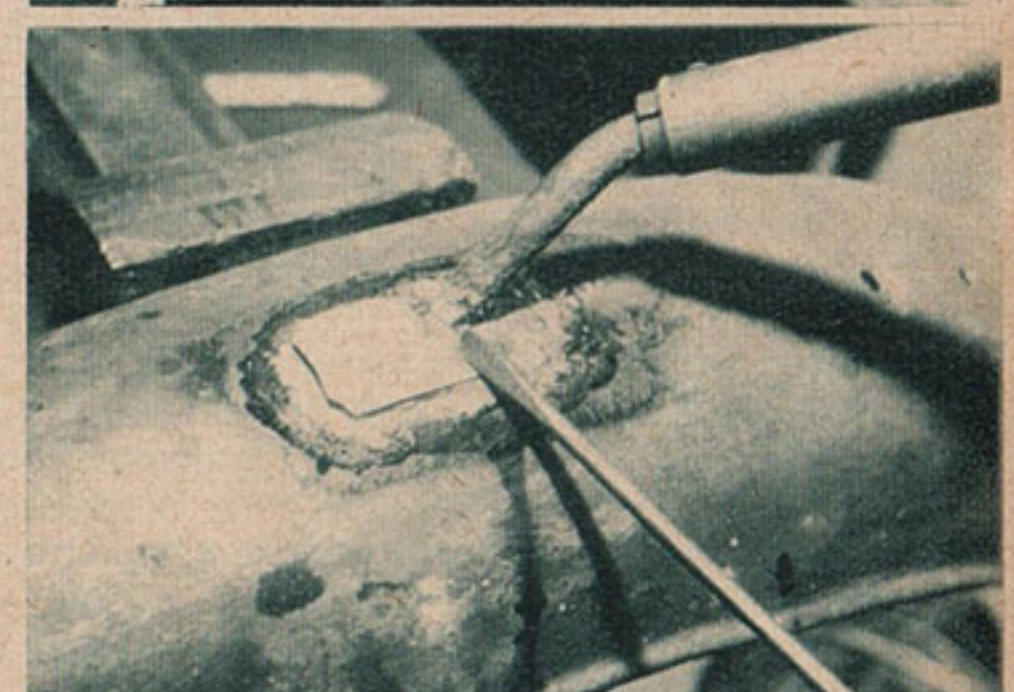
-- dann wird verzinkt, dabei wird mit Lötwasser nicht etwa geaast, immer nur kurze Stücke einstreichen und sofort verzinnen



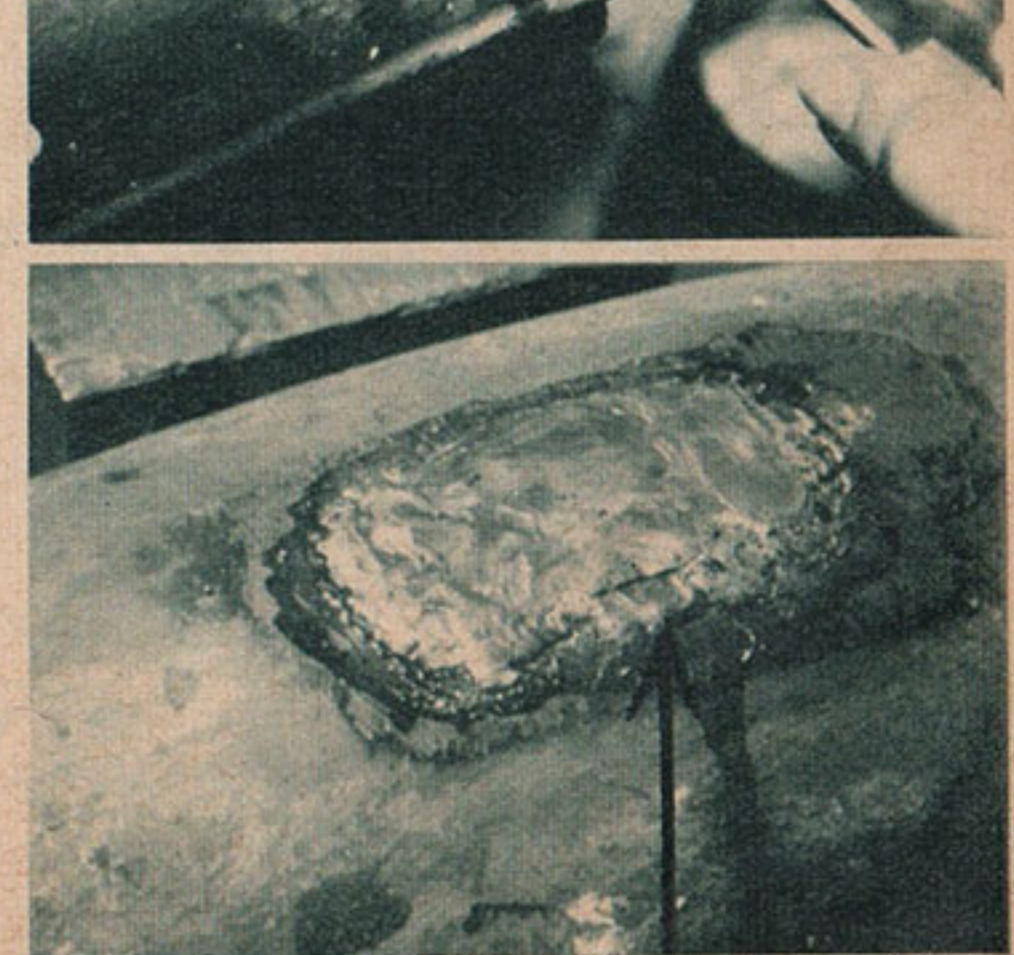
-- Zinn darf ruhig patzig draufsitzen, wenn es nur gut „angepackt“ hat --

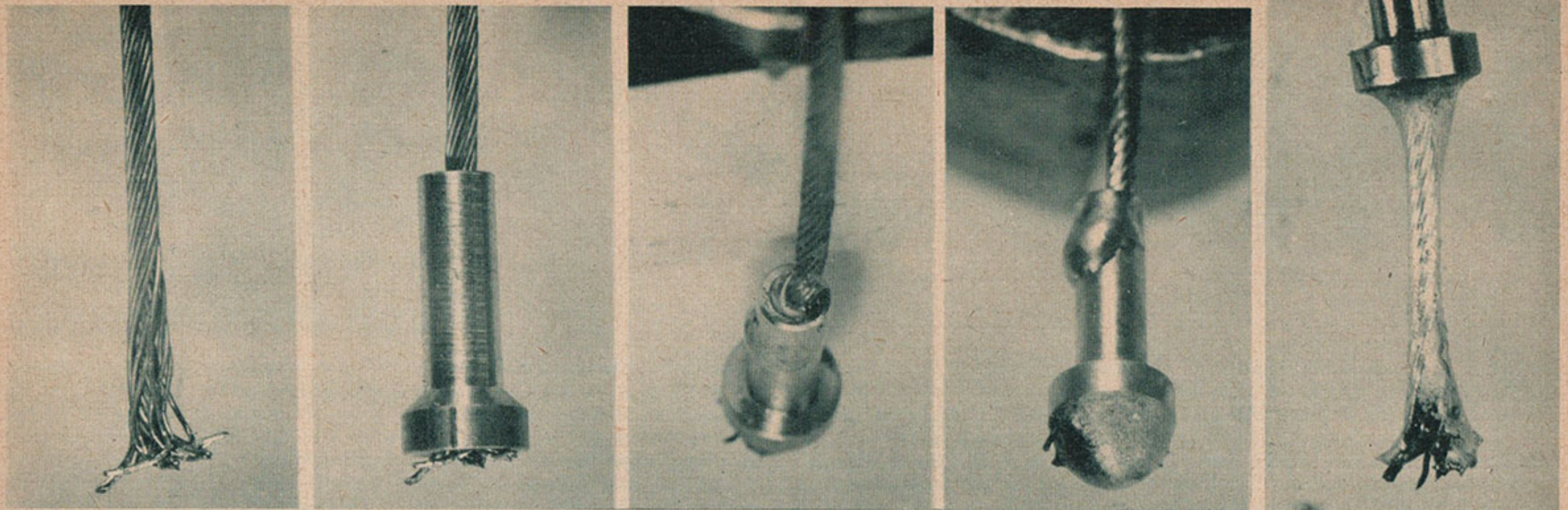


-- dann wird erst der auch verzinkte Flicker aufgeschmolzen, er muß gut schwimmen --



-- gerade das darf nicht passieren, noch zu wenig Zinn oder Flicker zu bucklig oder zu kalt gelötet, da ist eine undichte, nicht sauber zugelaufene Stelle.





Erst mal Puschel machen und ganz dünn verzinnen, dann innen verzinnten Nippel über verzinntes Drahtende schieben. Von hinten — mittleres Bild — in den Nippel Zinn laufen lassen, bis es unten einen dicken Tropfen bildet, abkühlen. Ganz rechts: Da ist das Zinn wirklich sauber geflossen. Lötstelle trägt in ganzer Länge.

Schleifschmirgelscheibe ist hier nicht die Rede, deren Rundlauf wird für Schleifarbeiten am Bock geschont — eine freihändig gefahrene Schmirgelscheibe verliert alsbald ihren Rundlauf, damit kann man dann noch bestenfalls Schienenstöße verputzen, aber keine Bohrer mehr schleifen.)

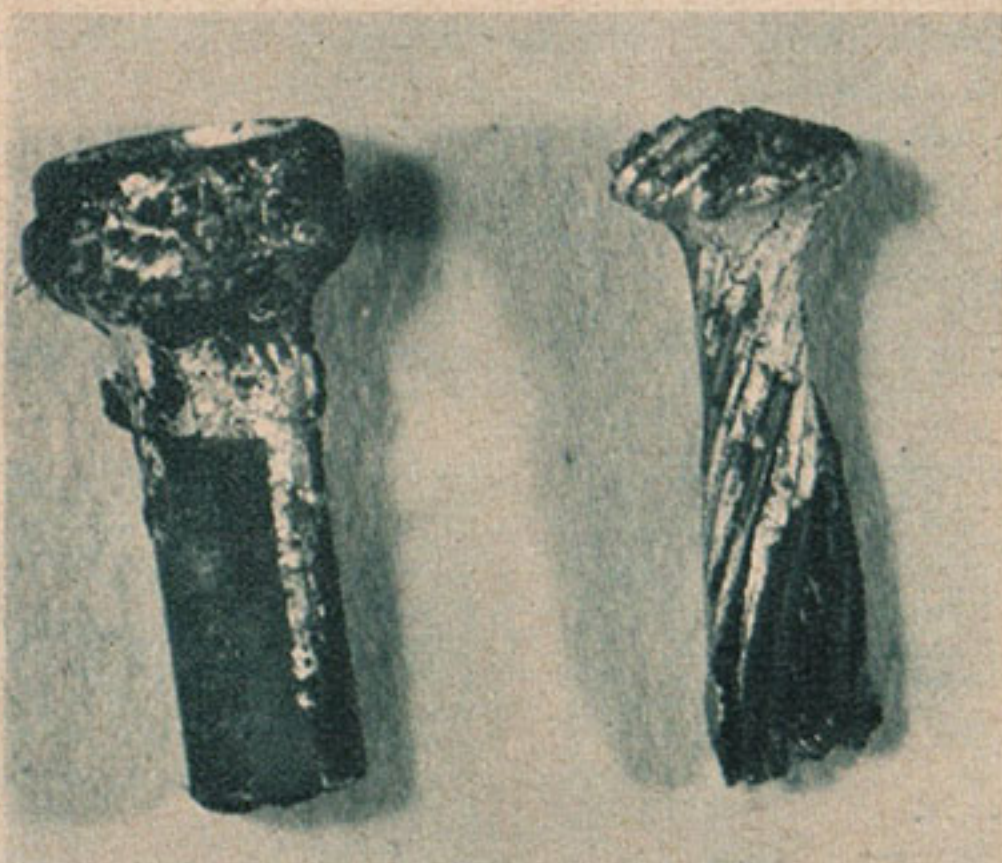
Die blanke Stelle wird mit Lötwasser bestrichen und verzinkt, mit Kolben oder mit Flamme. Nicht zuviel auf einmal anpinseln, auch keine zu große Fläche auf einmal mit der Flamme anheizen wollen, immer nur ein paar Quadratzentimeter, dann erst neu bestreichen und weiterverzinnen.

Wie dick man verzinkt, hängt von den Umständen ab — wenn Laschen und derlei eingebettet werden sollen, verzinne ich dick in der Meinung, daß ein Zuviel sich ganz von selber rausquetscht, aber ein Zuwenig von außen sich schlecht auffüllen läßt. Dünn verzinkt werden eigentlich nur Buchsen und Nippel innen. Die dafür sehr gewissenhaft.

Desgleichen werden aufzubringende Laschen vorher verzinkt, dann dünn mit Lötfett überwischt, auf die Lötstelle gelegt und aufgeschmolzen, buchstäblich, bis die Lasche richtig saftig schwimmt. Dann hält sie auch. Vorhin empfahl ich Messing oder Kupfer als Laschen- bzw. Flickmaterial — das verteilt die Lötwärme schön und gibt homogene Lötstellen. Im Notfall mag man Konservendosenblech verwenden, das ist verzinkt und lötet an sich sehr gut, verteilt aber in größeren Flächen die Wärme schlecht, ist als Flicker nur im Notfall zu gebrauchen, wenn etwas anderes nicht da ist.

Nippellöten

Nippellöten wird allüberall, wo Papier bedruckt wird, so häufig beschrieben, daß ich ernstlich überlegt habe, hier darauf zu verzichten. Bei genauer Betrachtung stellten sich dann aber doch ein paar Dinge heraus, die sonst nirgends beschrieben werden und deretwegen auch heute noch Wettbewerbsmaschinen mit Reservezügen fahren — nur weil Nippellöten offenbar doch eine Kunst ist.



Diese Lötstelle stammt aus einer Drahtzugfabrik, so lötet der sogenannte Fachmann.

Also:

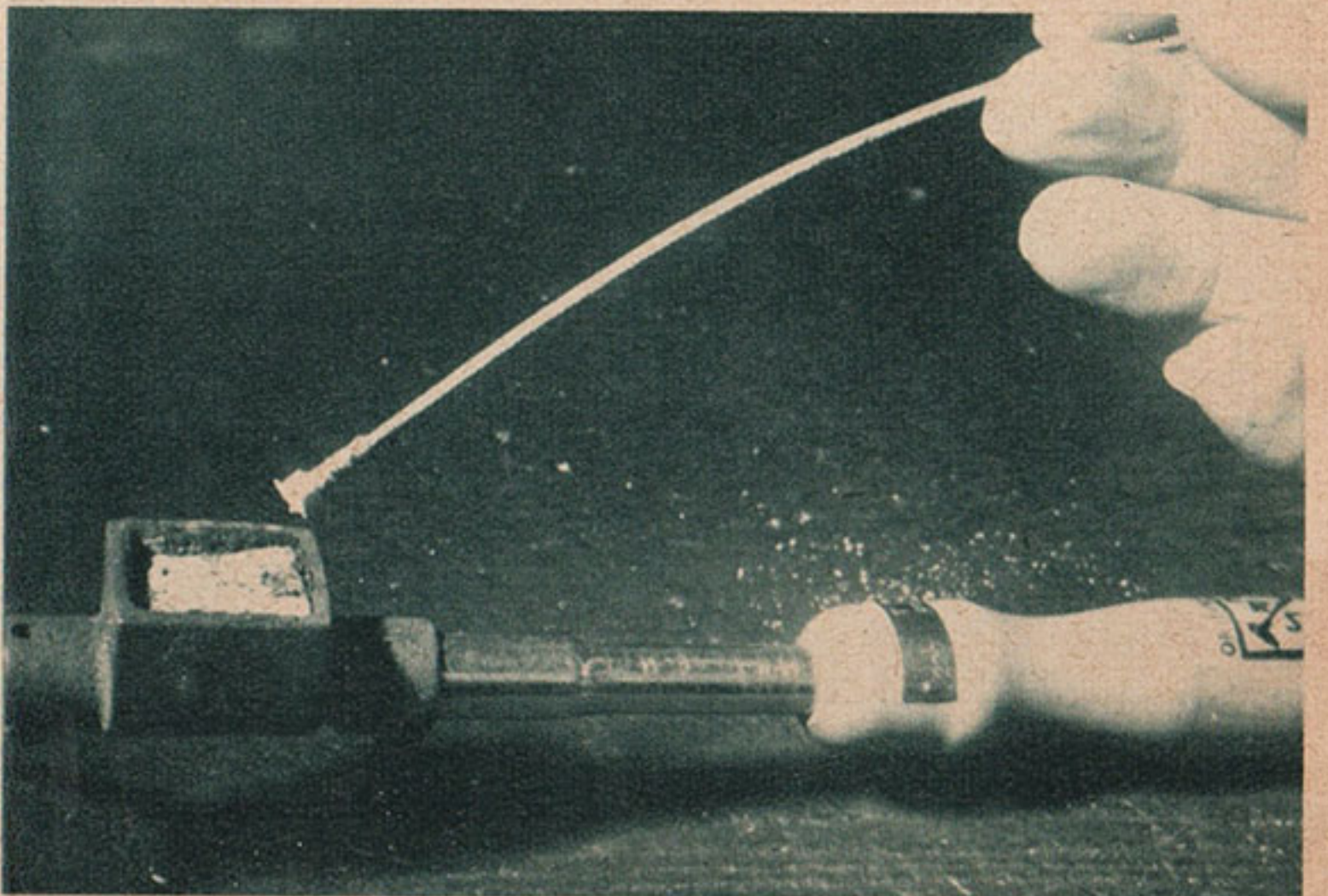
Ein alter Nippel ist ein Dreck, man sollte ihn nur wiederverwenden, wenn man keinen neuen kriegen kann. Der neue Nippel wird erst mal *innen* verzinkt und mit einem Zahnstocherschnipfel sauber gewischt, da dürfen natürlich keine Zinntränen drin hängen. Dann wird der Nippel über das Drahtzugende gefädelt und erst mal außer Reichweite geschoben. Es soll ein *neuer* Drahtzug sein, ein alter Zug, der lang im Fett war, lötet sich *nie* mehr sauber. Wegschmeißen, neuen nehmen. Die äußersten Borstenenden werden mit einer scharfen schlanken Zange — siehste jetzt, was die Universalkombibordwerkzeugpatenzangen für ein trauriger, klobiger Dreck sind? — ganz kurz umgebogen, daß da ein Borstenpuschel draus wird. Und dann wird das verzinkt, nicht sehr dick, wichtig ist nur, daß

das Lot schön fließt, und daß *nicht zu weit* verzinkt wird. Höchstens 2 mm weiter als der Nippel reicht, jeder Millimeter zuviel steigert die Bruchgefahr. Dann wird der Nippel über das verzinnte Ende gestreift, bis der Bürstenpuschel richtig in der Ausnehmung des Nippels sitzt. Dann wird der senkrecht gehaltene Nippel noch mal erwärmt und am dünnen Ende Zinn angegeben. Das läuft dann in den Nippel hinein, wird durch Kapillarwirkung hineingezogen wie Wasser, bis sich unten am Puschel ein dicker Tropfen Zinn sammelt. Dann weiß man, daß der durch den Nippel durchgelaufen ist, daß da innen also alles im Zinn schwimmt — die Lötung ist tadellos gelaufen. Und jetzt nicht am Nippel wackeln! Behutsam ruhig halten und allenfalls draufspucken, zum abkühlen. Lötungen werden meist nur durch Ungeduld verdorben — wenn man dran wackelt, bevor das Zinn völlig fest ist. Ein Becher Wasser ist immer gut — siehe Kapitel Flußmittel! Bei den berufsmäßigen Nippellöttern macht man bewundernswerte Kunststücke mit der Puschelbildung — also bei den Drahtzugmachern, bei denen die Motorradindustrie die fertig abgepaßten Züge bezieht. Nur sehen die dann öfter mal so aus wie das Ding auf unserem Bild. Andererseits konnte ich nicht immer einen Puschel machen und habe den Zug nur ganz glatt in den Nippel gelötet — „zu Hause kann man ja wieder auflöten und den Puschel nachträglich machen“. Bis jetzt habe ich schlampigerweise noch nie wieder aufgelötet, es ist aber seltsamerweise auch noch nie einer dieser Nippel wieder ausgerissen. (Allerdings wurde immer auf meine Art gelötet!)

Wozu schon wieder etwas zu sagen ist: Mindestens eine Lötstelle an einem ausgewechselten Zug kann ja erst gemacht werden, wenn die Seele durch die Hülle geschoben und genau auf Länge abgezwickelt ist. Wenn man die alte Hülle wieder verwenden muß, wird die blanke Seele beim Einfädeln erst mal schmierig. Besonders gewissenhafte Lehrjungen (sagte jemand Meister?) wischen das Ende wieder sauber und fangen dann an zu löten. Das freilich gibt allenfalls einen Zinnbatzen, aber keine Lötung. Denn in den Keepen zwischen den Drähten sitzt noch Fett, das verschmurgelt und verdirbt die Lötung. Also rein mit dem Ende in den Tank, selbst wenn da Zweitaktspirit drin ist, aber mit viel Benzin wiederholt abwaschen und mehrmals sauberwischen, und wenn zuletzt mit dem Taschentuch. (Der Zank zu Hause geht vorbei, aber der Bumser bei einem ausgerissenen Bremsnippel kann Wochen dauern!) Das Ende muß eben völlig frei von Fett sein, nur dann verzinkt es einwandfrei.

So ist das also: Wegen dieses popligen Weichlötens sind 7 $\frac{1}{2}$ Druckseiten und 37 Bilder draufgegangen. Wundert es noch jemanden, wenn die Lehrjungen in den Werkstätten alle nicht mehr löten können?

Dieses Zinnbad — natürlich auch Ersa — ist für Nippellöterei sehr schön, man kann damit nichts verbrennen.



TRIAL

aus
der
Westentasche



Als sich damals nach der Sternfahrt der gelben Schals zu dem kleinen Dorf auf der Schwäbischen Alb am nächsten Morgen drei Mann aufmachten, um in der Umgegend irgendwo ein geeignetes Stückchen Land zu finden, auf dem man schnell ein kleines Trial veranstalten konnte, lieferten sie damit zum allerersten Mal den praktischen Beweis, daß das Trialfahren weder für die Organisatoren noch für die Fahrer völlig serienmäßiger Maschinen irgendeine Schwierigkeit in sich birgt. Noch nie wurde ein Motorsport-Wettbewerb wohl so schnell, so einfach und in der Abwicklung später so reibungslos durchgeführt. Es waren keinerlei Vorbereitungen gemacht worden, Strecke, Start- und Zielplatz, Punktrichter, Fahrleiter usw. usf., alles war in wenigen Minuten bestimmt und ausgesucht. Es war buchstäblich ein Wettbewerb aus der Westentasche.

Die OMK wollte in diesem Jahre noch nicht an eine deutsche Trial-Meisterschaft heran, weil „man dafür ja doch keine Veranstalter finden würde“. Außerdem befürchtete man, daß es nicht genug versierte Punktrichter geben würde und die Organisation zu kompliziert sei. Zum guten Schluß aber argumentierte man mit der merkwürdigen Begründung: Unsere Fahrer wollen das nicht! Die wollen *schnell* fahren! —

Zur ersten Begründung: Ich kenne mindestens acht Motorsportclubs, denen man sofort einen Trial-Meisterschaftslauf anvertrauen kann. Wie viele gibt es außerdem noch! Zur zweiten Begründung: Seit 50 Jahren funktioniert die Punktrichterrei in allen Ländern Europas, seit Jahren führen deutsche Clubs Trials ohne Anstände durch, wobei die beste Kontrolle für den Richter die Zuschauer sind (!). Die dritte Begründung: Ja, welche Fahrer wollen kein Trial fahren? Doch nicht etwa die alten Geländehasen? Wer sagt denn, daß die andere Geländefahrerei mit Geschwindigkeits-Sonderprüfungen wegen des Trials *aufgegeben* werden soll? — Wer nicht will, der hat schon. Jedenfalls gibt es genügend Fahrer, die zeigen wollen, daß sie auch noch etwas anderes können. Und es gibt mehr als genug andere Jungens, die nur darauf warten, daß die Trialfahrerei durch eine Meisterschaft ihre Krönung findet. Nur muß man sich da eben mal drum kümmern!

Eigentlich wäre damit alles sehr einfach zu widerlegen, was die Sportbehörde daran hindert, von sich aus mit einem allgemein gültigen Reglement (das sich an die internationalen Regeln anlehnen müßte) und einer Trial-Meisterschaft zu beginnen. Aber wir haben da noch andere Einwände zu berücksichtigen. Und diese Einwände sagen, daß man zum Trial die gleiche komplizierte Organisation, die gleichen Spezialmaschinen und den gleichen Aufwand nötig habe wie für die bisherigen Geländewettbewerbe. Selbst wenn man das tatsächlich alles berücksichtigen müßte, sind das auch keine stichhaltigen Gründe, ein Trial nicht zu fahren. Die improvisierte Fahrerei auf dem Schmalenberg bei Buttenhausen hat den Beweis gebracht, daß man selbst für einen spannenden Trial-Wettkampf keinen besonders großen Aufwand nötig hat. Weil aber eine Schwalbe noch keinen Sommer bringt, haben das einige Sonntage später ein paar tapfere Mannen zur Bestätigung noch einmal exerziert.

Wo die Sektion anfangen soll, wird ein bunter Helm hingelegt, ein Stock mit einem gelben Schal eingesteckt oder sonst eine Markierung gemacht. Man sieht auf dem Bild schon, daß ein Gelände gesucht wurde, auf dem es sich auch mit Straßenreifen gut fahren läßt.

Mit der dicksten Maschine werden Fahrproben gemacht. So ein Brocken ist nicht so handlich wie eine kleine, leichte Maschine und gibt damit den richtigen Maßstab für die Schwierigkeiten der Sektionen. Wichtig ist die Bodenfreiheit. Scharfe Steinkanten möglichst vermeiden!

Die Strecke ist beim Trial eben alles. Immer wieder muß man zwischendurch probieren, was geht und was unmöglich ist. Man kann die Sektionen leicht umlegen und ändern, ohne deren Charakter zu verderben. Beim dritten Durchgang schaffte es unser Horex-Mann dann ohne Fußeln.



sen wir ihn langsam durch die Sektion hindurchfahren und beobachten genau, ob die Maschine nicht aufsetzt, ob der Abschnitt breit genug ist und wo es nötig ist, weitere Zeichen zur Orientierung hinzulegen (Bild 2). Dann kommt die Krawall-Prüfung: Man muß sehen, was die Maschine dem Fahrer für Schwierigkeiten bietet, wenn der wettbewerbsmäßig durch den Abschnitt fährt (Bild 3). Wir müssen darauf achten, daß es keine Löcher gibt, wo einer reinsausen könnte. Es darf kein tiefer Schlamm vorhanden sein, so daß jeder mit Straßenreifen fahren kann.

Anfang und Ende eines Abschnittes wollen wir mit farbigen Zeichen markieren (Bild 4), Abzweigungen, Geradeausführungen und Knicke mit neutralen Dingen z. B. weiß gestrichene Sturzhelme. Damit sich unsere Fahrer die Führung der Sektionen und deren Reihenfolge gut merken können, sollen sie gleich beim Aussuchen der Strecke nebenher gehen. Da wird dann auch schon dieser und jener Einwand gemacht: „Mensch, da komm ich doch mit meiner R 25 nicht 'rauf. Die bleibt da doch glatt mit dem Block an der Kante kleben.“ Oder: „Was, so 'n scharfer Knick? Denn fahr mal mit meinem Esel und dessen Lenkereinschlag da 'rum, kriegst 'n Groschen, wenn du das schaffst!“ Man wird Einwände dieser Art berücksichtigen müssen, aber solche wie „da kann ich nicht durchfahren, da fall ich ja 'runter“ sollte man nicht hören. Natürlich wollen wir auch keinen Laufsteg für Babies haben. Beim erstenmal wird ein zaghafter Mann es vielleicht nicht schaffen, wenn er aber gemerkt hat, daß man mit Ruhe und Herz und dem richtigen Moment fürs Gasgeben prima durch den schweren Abschnitt fahren kann, hat er seinen Einwand von vorhin sehr bald vergessen. Immer aber müssen wir selbst in der Lage oder bereit sein, eine Sektion mit unserer eigenen Maschine vorzufahren, um bei den zaghaften Gemütern den Beweis der Möglichkeit, die Strecke zu schaffen, zu erbringen und vor allem, um zu zeigen, daß wir hier keine artistischen Leistungen verlangen. Gordon Jackson und Ed Usher haben auch nur so angefangen, bevor sie die Geländekanonen Englands geworden sind und heute eine Trial-Schule leiten können.

Jede Sektion muß sich an die vorhergehende anschließen. Möglichst einen kurzen, geraden Weg suchen. Die Ausgangsrichtung sollte schon auf den Eingang der nächsten Sektion zeigen. Es wird ja wohl nicht schwer sein, das zu verstehen. Den zweiten Abschnitt sollten wir vielleicht mit irgendeinem kleinen Bonbon verzieren — vielleicht mit einer steilen Auffahrt, wo einer mal richtig Gas geben muß oder mit einer steilen Sandabfahrt, nach deren Bezwingung sich einer als Held des Tages fühlen kann, die aber keine Fußrasten oder Scheinwerfergläser kostet, wenn einer die Boje mit ein paar Knoten zu viel ansegt. Aber auch hier, erst probieren — dann markieren! So suchen wir uns einen Abschnitt nach dem anderen heraus und vergewissern uns, daß alles zu befahren ist. Wir werden sogar die erstaunliche Feststellung treffen können, daß es plötzlich Stellen gibt, an denen einer mit Geländereifen kaum besser als einer mit Straßenreifen fahren kann. Aber nicht mehr als 200 m im Quadrat mit Sektionen belegen.

Beim Aussuchen sollten wir für den Anfang darauf sehen, daß Aus- bzw. Einfahrten in Rinnen oder Hohlwege nicht allzu steil sind. Sicher können wir eine Ausfahrt suchen, bei der ein Mann mit Schwung à la Steilwandfahrer „Bande fahrend“ herausstechen kann, aber wir sollten von vornherein wissen, daß einfache Unsicherheit hier einen Mann glatt schmeißen kann. Das aber ist nun nicht gerade nötig. In Rinnen muß man außerdem gewaltig darauf achten, daß die Fußrasten nicht irgendwo anecken können und daß der Boden der Rinne nicht gerade die Einfahrt zu einer

versteckten Höhle ist. (Wie erst kürzlich erlebt, als einer samt seiner R 51 plötzlich vom Boden in einem unsichtbaren Loch verschwunden war —! Herrschaften, uns blieb die Luft weg. Dabei war das ein Zuschauer, der auch mal wollte.)

Endlich sind wir fertig mit der Strecke, mit dem Auslegen der Markierungen, und jetzt kann es losgehen. Notizblock und Bleistift her. Der erste Fahrer fährt, die andern sehen zu. Punktrichter braucht man praktisch nicht, denn das sieht ja jeder, was der andere da fabriziert. Zuerst fährt die eine Hälfte der Trial-Experten, dann folgt die andere Hälfte. Vor allem möchte ich empfehlen, an den schwierigsten Punkten zwei oder drei Mann zu postieren, die sofort zulangen, wenn einer seinen Hobel nicht aus einer Sandkuhle 'rauskriegt oder sonst hängen bleibt. Beim nächsten Durchgang ist er ja dann zur Hilfeleistung dran. Der Plumpsack geht um. — Nach jedem Durchgang durch eine Sektion wird aufgeschrieben: Max 0, Hans 3, Fritz 1, Hugo 5 Punkte usw. Am Ende wird addiert und eins, zwei, drei hat man den Sieger oder die Punktgleichen. Diese lassen wir so lange stechen, bis einer besser ist, als die anderen. Fertig.

Allerdings wollen wir nicht wie die Schweine vom Trog weglaufen. Wenn wir irgendwie fremde Gegenstände zum Markieren gebraucht haben, dann werden die selbstverständlich von allen gemeinsam wieder weggeräumt und der Platz möglichst von allem weggeworfenen Papier, Büchsen und sonstigem Abfall gesäubert. Selbst wenn das Gelände brach liegt und kein Förster und Bauer Einwände erhebt, macht es keinen guten Eindruck, außer den Fahrspuren noch irgendwelchen Dreck zurückzulassen.

Was für ein Gelände soll man nehmen? Das ist allerdings eine Frage, die man sich sehr genau überlegen muß. Solange man nur eine kleine Gruppe von zehn bis fünfzehn Mann ist, die irgendwo am Ende der Welt ein Stückchen Erde ohne besonderen Bewuchs entdeckt hat, das nicht eingezäunt ist, nicht bebaut oder bepflanzt ist, auf dem keine seltenen Bäume oder Blumen wachsen und wo einwandfrei an vorliegenden Spuren zu erkennen ist, daß da auch mal schwere Raupen drübergegangen sind und wo außerdem kein Haus in der Nähe ist, solange sehe ich da keinerlei Schwierigkeiten. Es wird ja nichts zerstört, wir richten ja keinen Flurschaden dort an und stören unsere Mitmenschen auch nicht. Aus diesem Grunde wird sich ein Trial aus der Westentasche auch meistens nur in solchen Gegenden realisieren lassen. Nachdem ich aber jetzt zweimal erlebt habe, daß man tatsächlich ohne irgendeine Schwierigkeit einen regelrechten Wettkampf im Trial-System improvisieren kann, kann ich keine Einwände von wegen zu großer organisatorischer Probleme und dergleichen mehr gelten lassen.

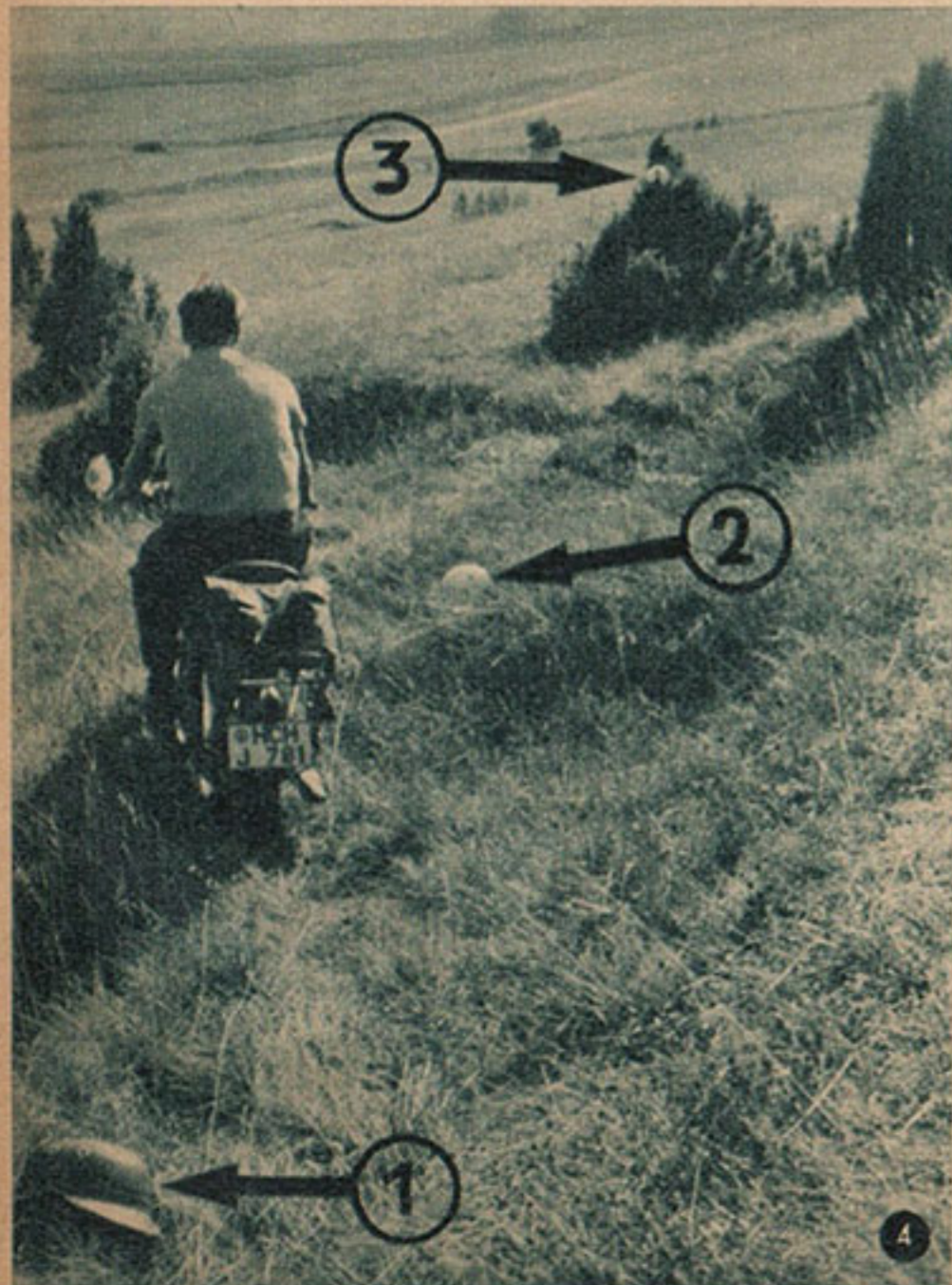
Aber noch etwas kam dabei zu Tage: Man kann sehr wohl mit einer ganz normalen Serienmaschine derartige Späße mitmachen! Man braucht keinen Spezialreifen, man braucht auch keine Spezialübersetzung — man braucht überhaupt nichts Spezielles! Beim Treffen der gelben Schals in Buttenhausen fuhr ein Schweizer auf einer 1000 ccm Vincent Black-Shadow mit Straßengetriebe und Rillenreifen das Trial mit, es ging tadellos! Man muß nur eben mal umschalten und die elende Schlamm- und Schmiere-Rutscherei weglassen — dann geht's prima, auch im Sand. Es gibt sogar Sandspezialisten, die mit Straßenreifen dort besser fahren wollen.

Und nach alledem: Es gibt überhaupt *nichts*, was einen vernünftigen Menschen im Trial immer noch Schwierigkeiten, Unmöglichkeiten und Unsinn sehen läßt. Man muß nur *wollen*. Und wer nichts von Trial hält, kennt es entweder nicht oder hat andere Gründe, es nicht zu *wollen* —!



Klacks

So sieht eine markierte Sektion aus. Der bunte Corker-Helm ist der Anfang (Pfeil 1). Der weiße Helm in der Mitte (Pfeil 2) zeigt den nächsten Richtungspunkt, der gestreifte Helm im Busch (Pfeil 3) gibt die Wendemarke an.



Ein schmaler Übergang zwischen zwei Kuhlen auf felsigem Boden. Außerdem ist dieser Übergang mächtig abgeschrägt und mit leichtem Geröll bedeckt (durch Gras verdeckt). Aber sie schaffen es — sogar mit schmalem Lenker, Straßenreifen und knapper Übersetzung. Die nächsten stehen im Hintergrund und sehen kritisch zu.



Die Black-Shadow beim improvisierten Trial in Buttenhausen. Klasseneinteilung ist da nicht nötig, denn die Chancen sind überall gleich verteilt. Gibt es einen besseren Beweis, daß man Trial auch für Serien- und absolute Straßenmaschinen machen kann?

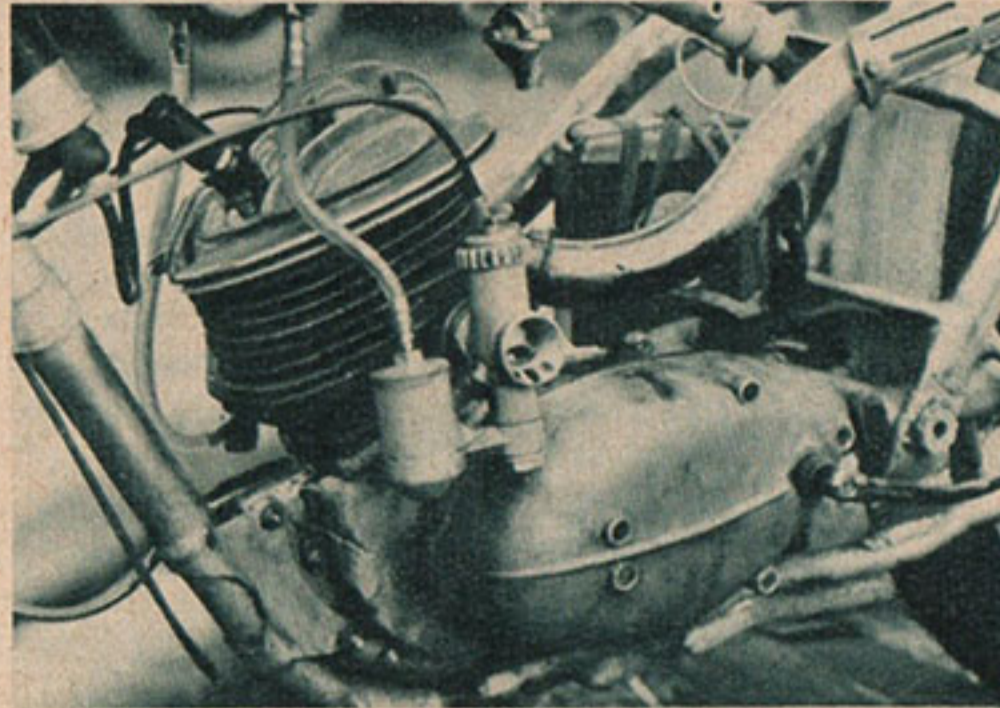


Mit Kamera und Zeichenstift

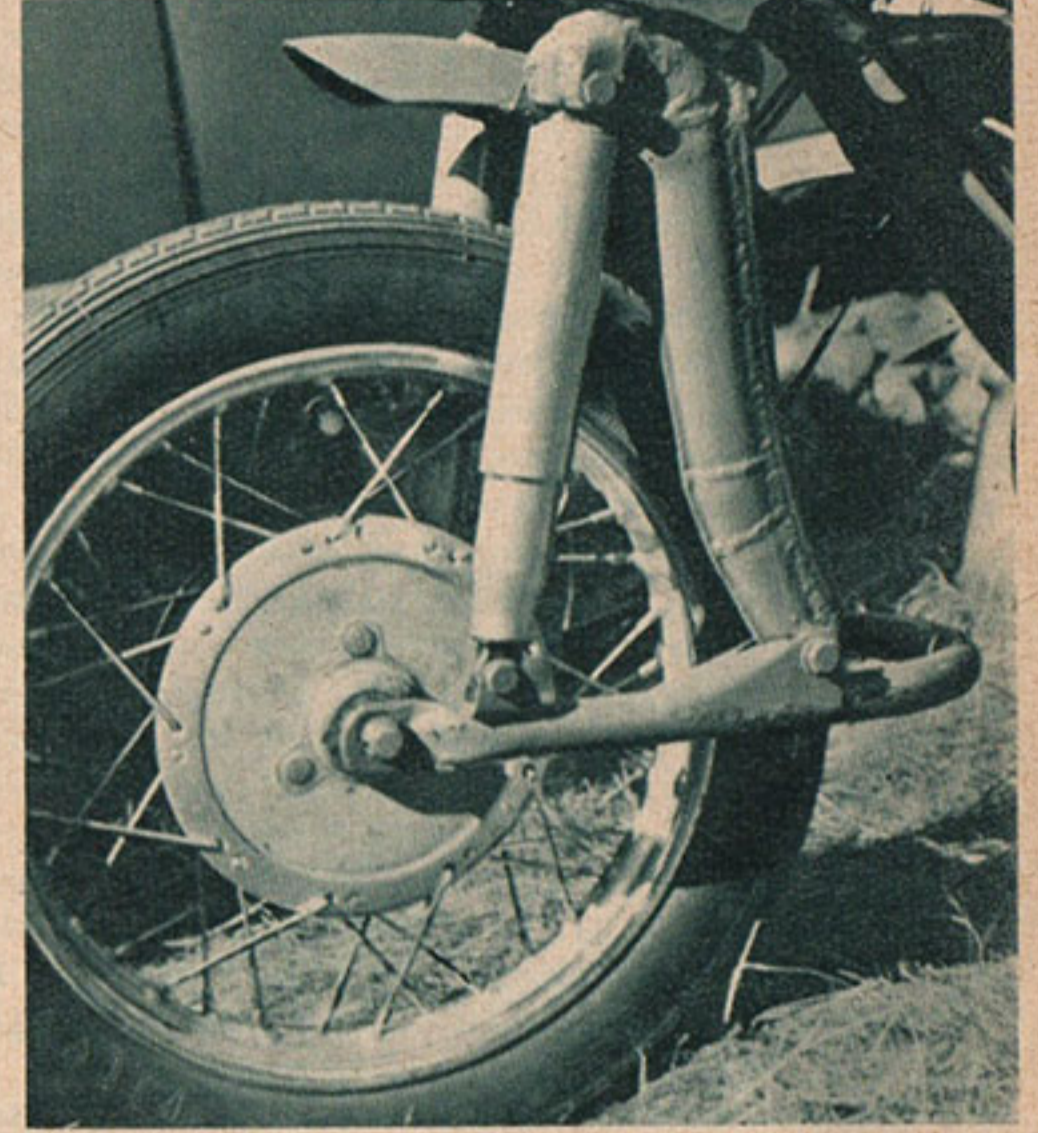
durchs Fahrerlager Hockenheim



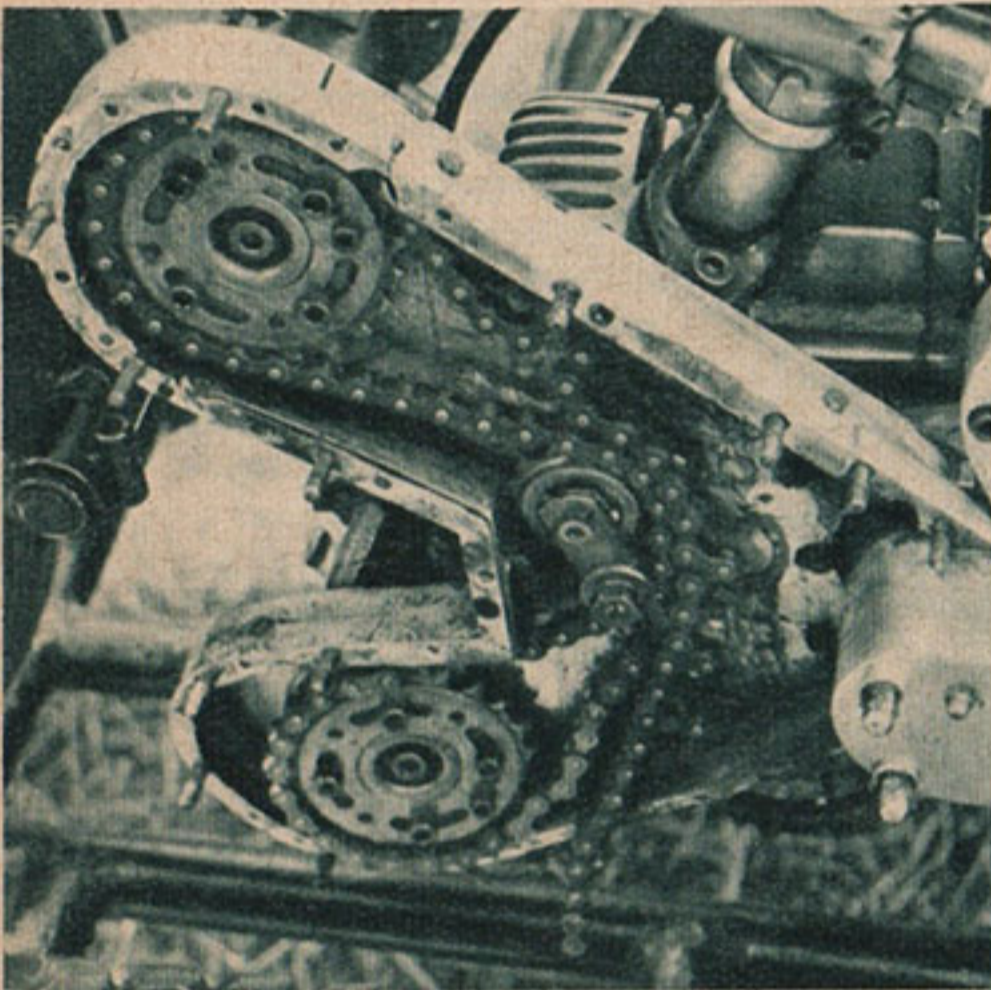
▲ Natürlich kann man auch einen durchgebrannten Leichtmetallkolben schweißen – wenn man's eben kann, wie hier der Mann vom BP-Rennendienst. Besser ist es aber schon, man kriegt seine Einstellung so hin, daß es gar nicht erst passiert.



▲ Puch-Doppelkolben-Zylinder auf DKW-Gehäuse (natürlich mit dem Original-Puchpleuel), eine Bauerei, die man in den Nachkriegsjahren häufig als Privatbastelei sah und die doch immerhin was bringen muß, sonst hätten die Ingolstädter nicht ihre ersten Werksrennmaschinen auch so gebaut.

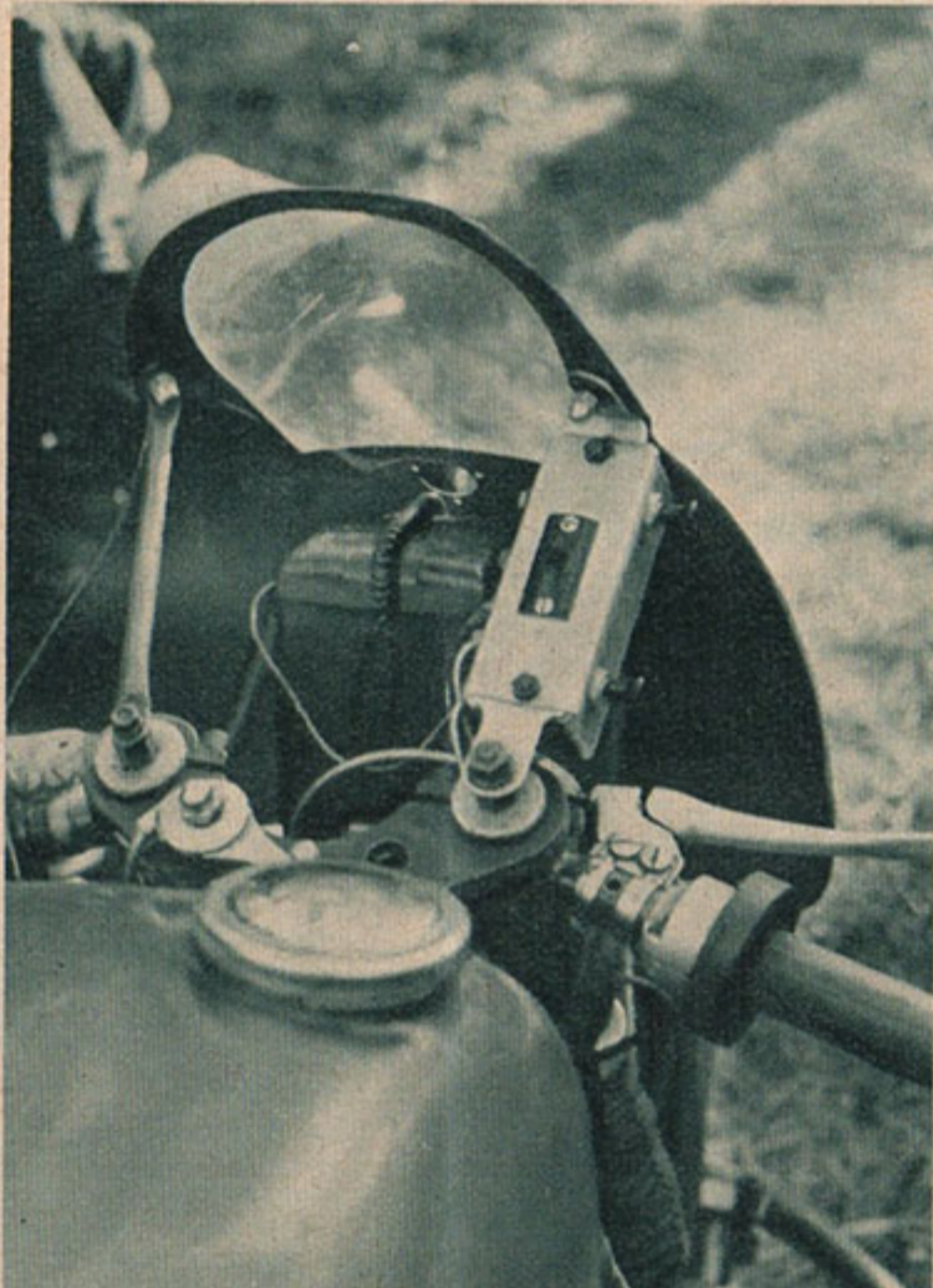


▲ Langschwinge mit Federbein vorn ist gut, auch Schweißen ist gut (sonst könnte man ja überhaupt nicht selber bauen!) – aber was da hier an der Adler gezaubert wurde, läßt uns doch eine leichte Gänsehaut über den Rücken laufen. Auch wenn's gehalten hat.

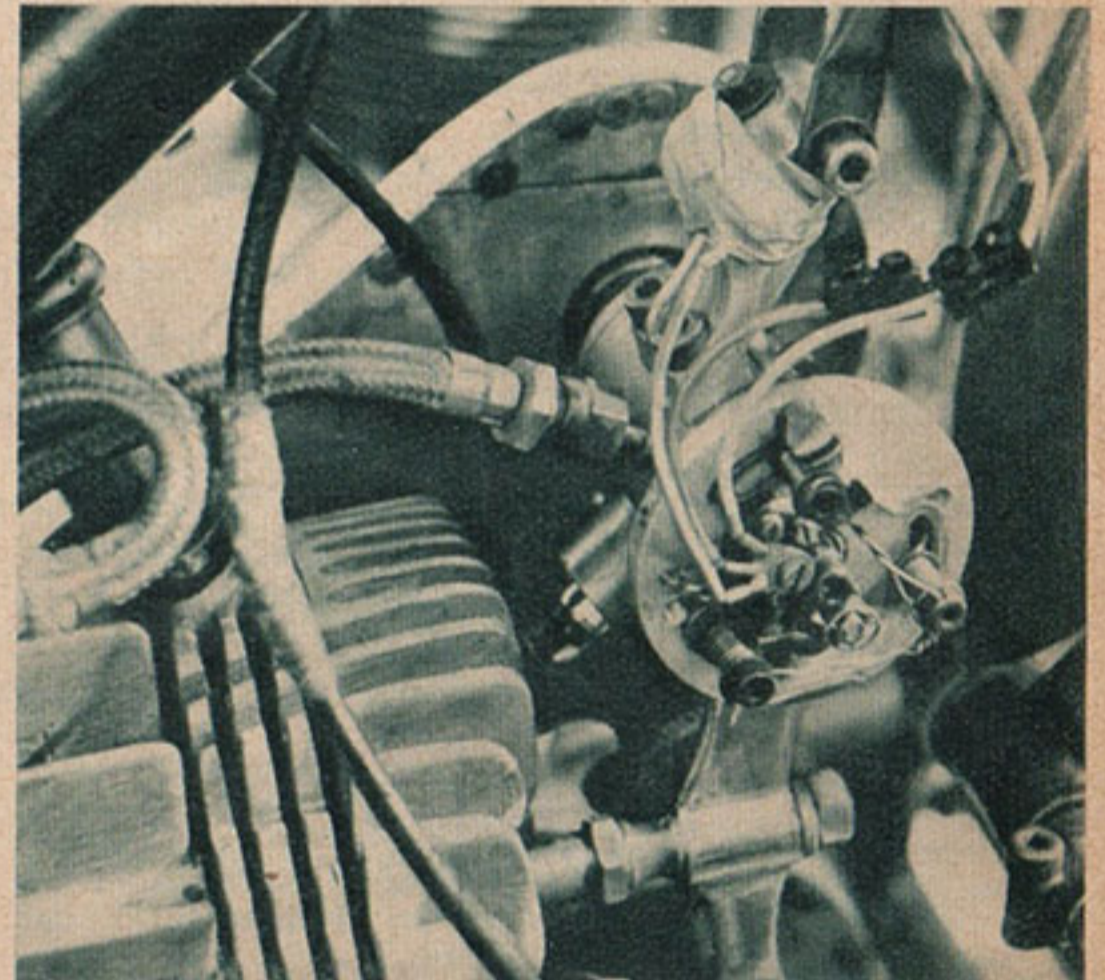


▲ Auch diesmal wieder war Hans Täubert aus Weinheim mit seiner HATA da – der Maschine mit dem selbstgebauten liegenden 250er-Einzylinder und zwei Nockenwellen, die durch Kette angetrieben werden. Leider gab es Salat im Kettengertriebe, wie hier ersichtlich.

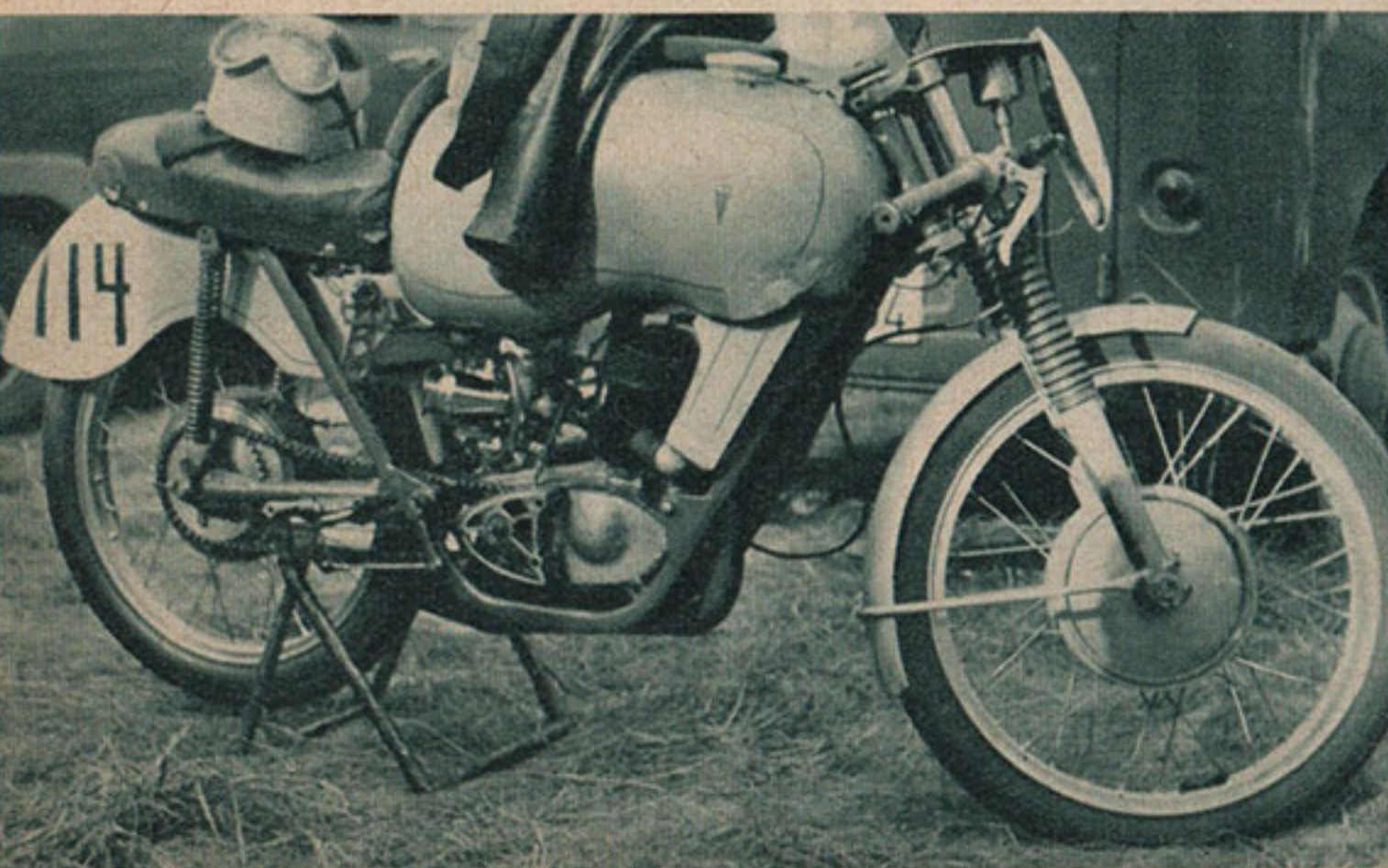
Hier waren wohl die wassergekühlten Adler schuld gewesen, daß man sich auch beim 250er-DKW-Motor einiges vom Übergang auf Flüssigkeitskühlung versprach (dasselbe gab's übrigens auch noch als 125er, war aber schon vorher kaputt gegangen). Sieht einfach aus – Rippen weg und Wassermantel drum – macht aber mit Rücksicht auf die Kanäle höllische Arbeit!



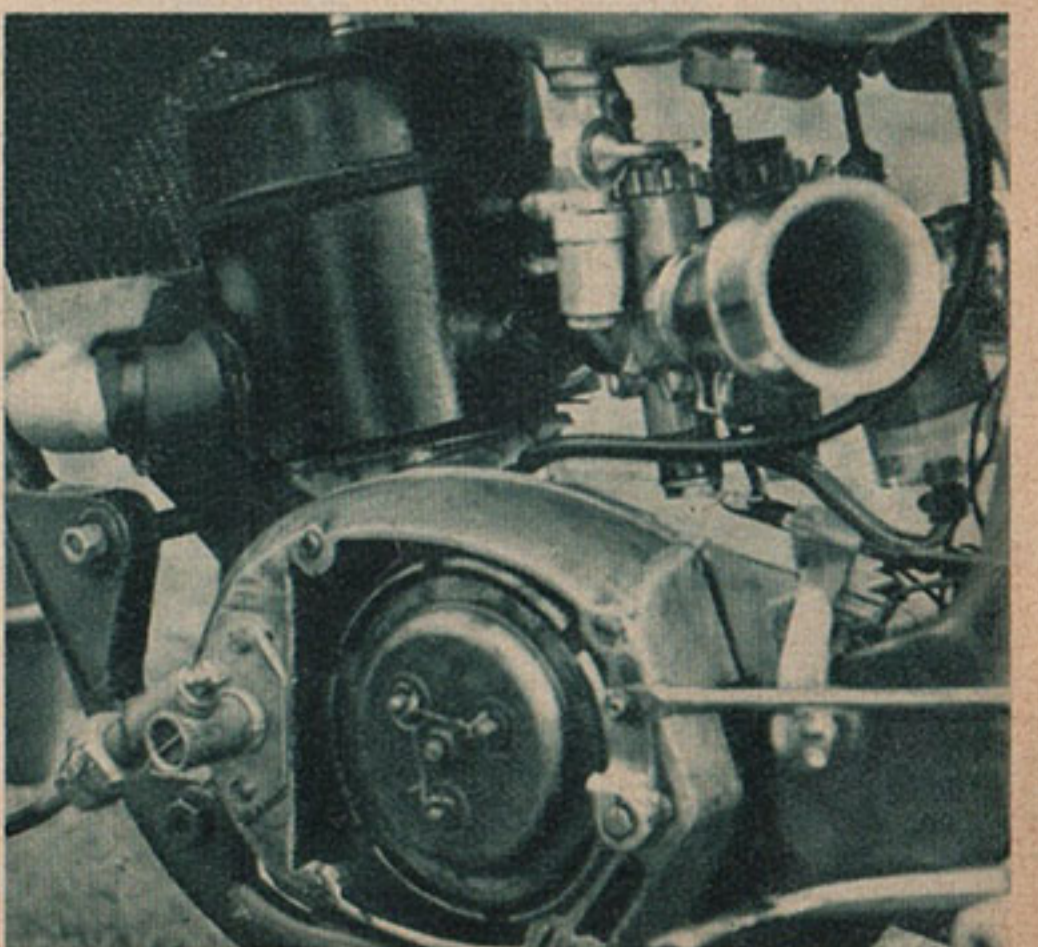
▲ Hinter dem kleinen Frontschild der HATA saß nicht nur die Batterie, dort waren auch zwei (durch die beiden Schalter zu schaltenden) Zündspulen untergebracht. Der besseren Zugänglichkeit halber – eben mit Überlegung gemacht, genauso wie das hochgelegte OSL-Getriebe.

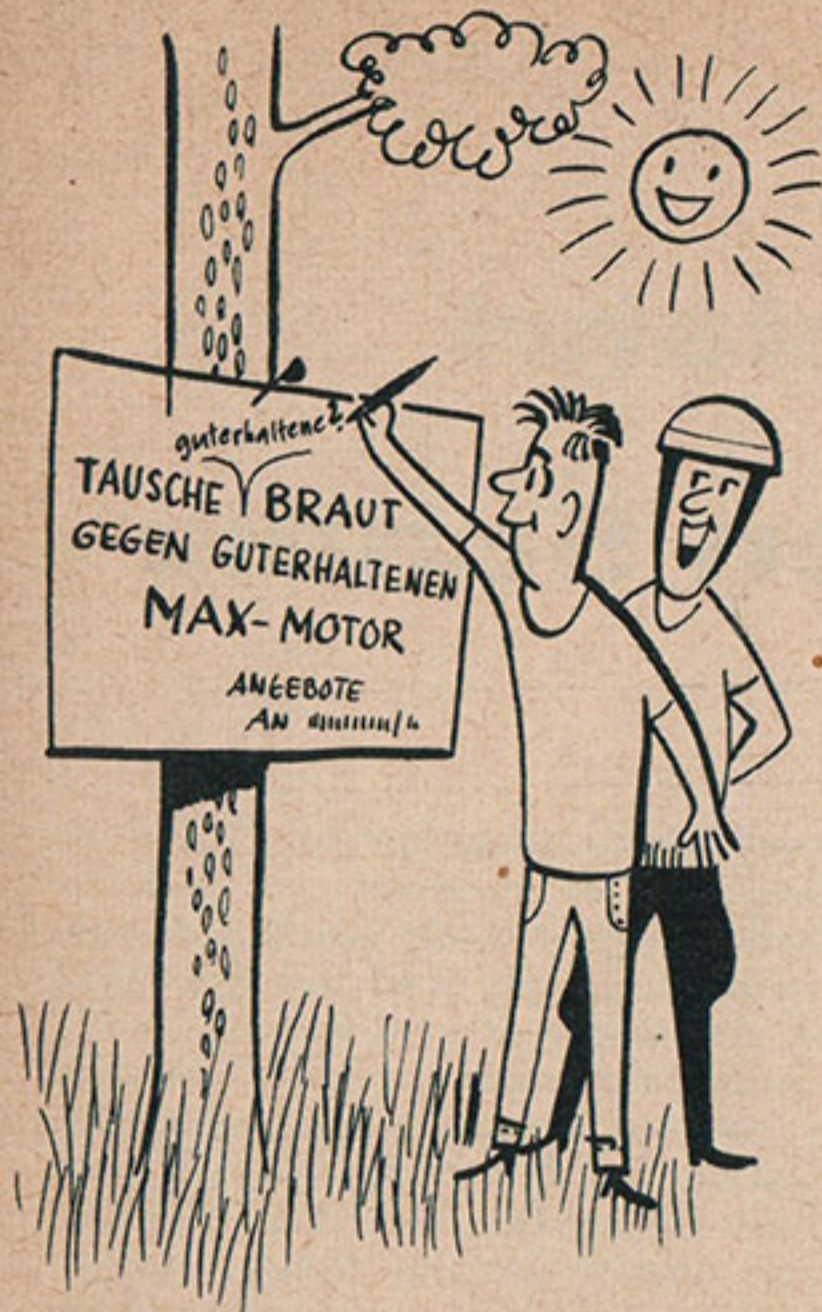


▲ Auf der Einlaß-Nockenwelle sitzt der Unterbrecher – den wir übrigens aus Schwingungsgründen lieber auf die andere Seite legen würden. Die doppelte Leitungsführung ist mit Rücksicht auf die wahlweise schaltbaren beiden Zündspulen notwendig.



▲ Auch sonst war da unter Assistenz eines alten Werkshasen viel dran gebaut worden: der Primärtrieb mit freilaufender Kupplung wurde auf Duplex-Kette umgestellt, und an den gegabelten Ansaugstutzen kamen zwei Vergaser mit gemeinsamer Schwimmerkammer nach Doernhoeffers Rezept.





Unser Zeichner *Amigo* war im Hockenheimer Fahrerlager

„Bleib hier, du Köter! Das ist kein Knochen!“



„So eine schöne Hinterradfederung habe ich schon lange nicht mehr fotografiert!“

„Jetzt sind sie in die letzte Runde gegangen – wir müssen uns mit unserer Schachpartie beeilen!“

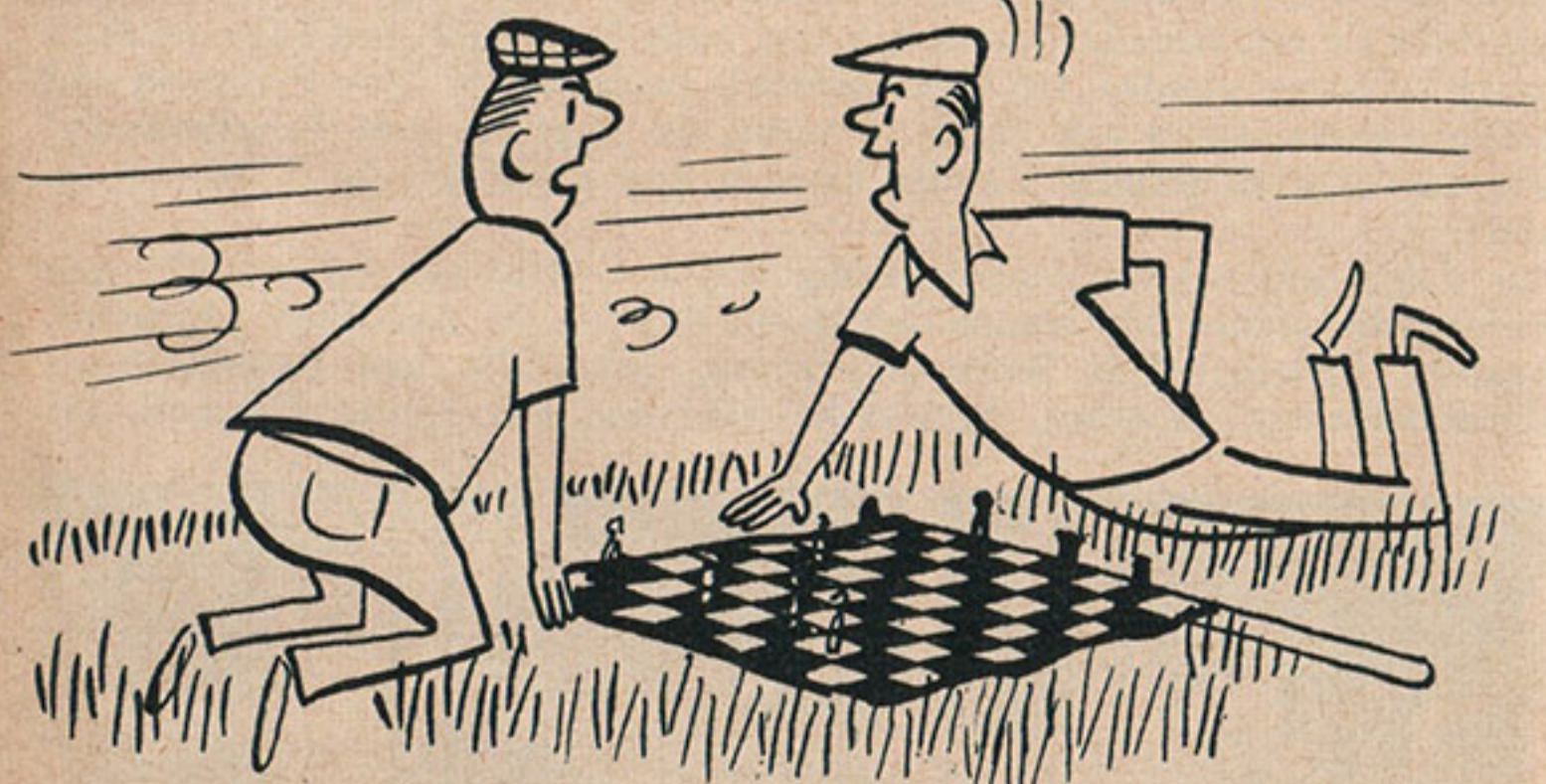


„Mensch, du hast Nerven –! – in einer halben Stunde ist Start!“

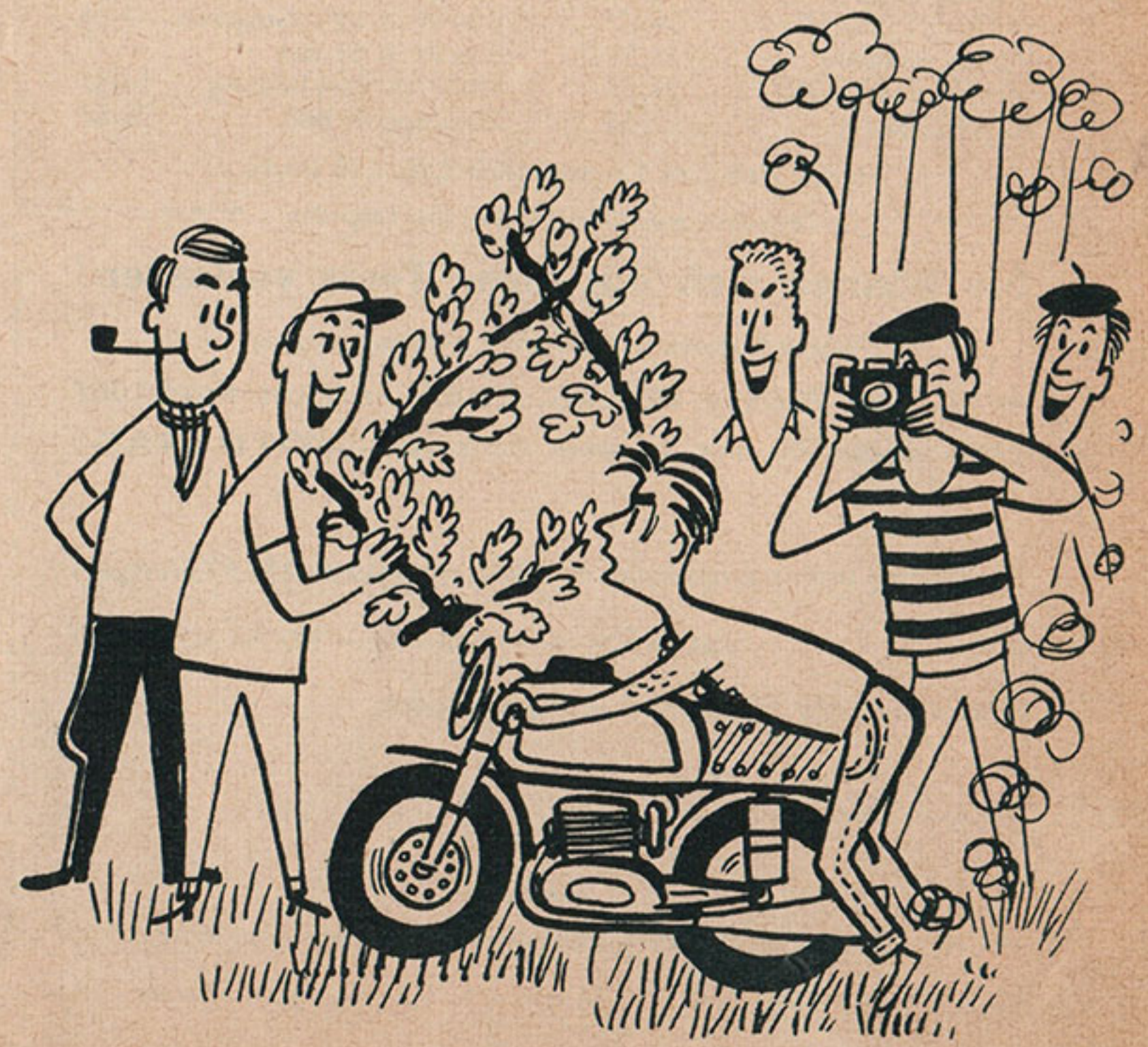
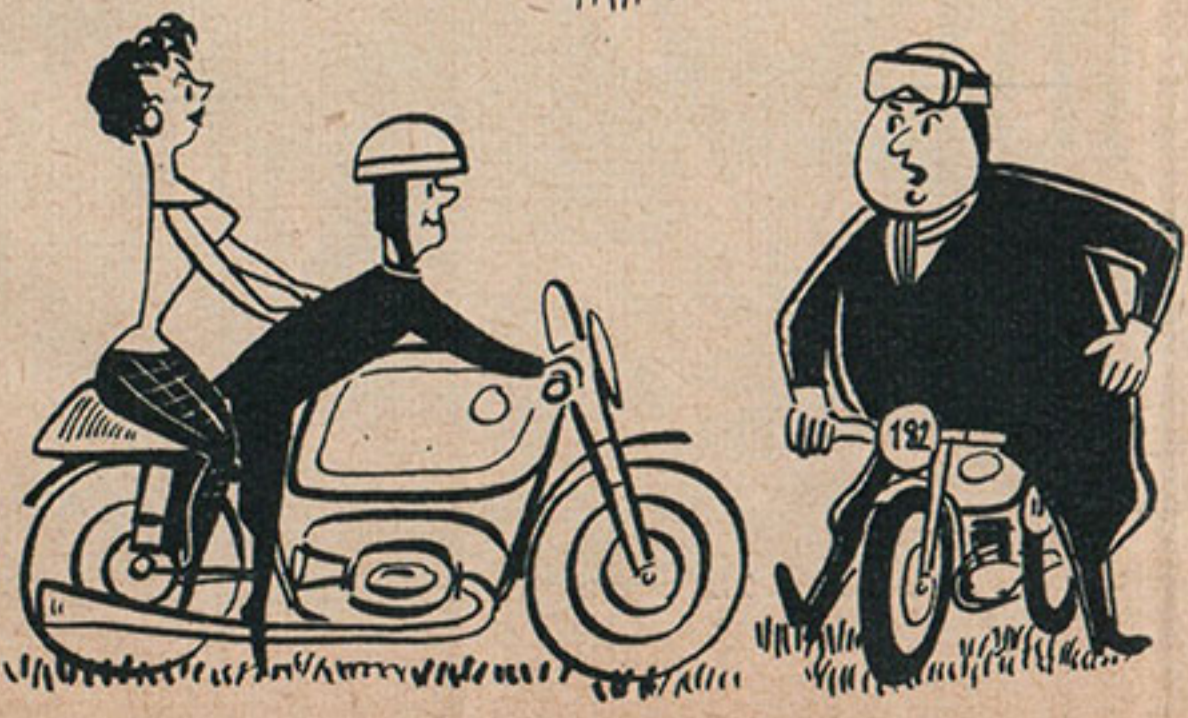
Ein wackerer Polizist konnte es sich nicht verkneifen, beim Rennen der Serienmaschinen 26 Fahrer aufzuschreiben, die links fuhren und rechts überholten!

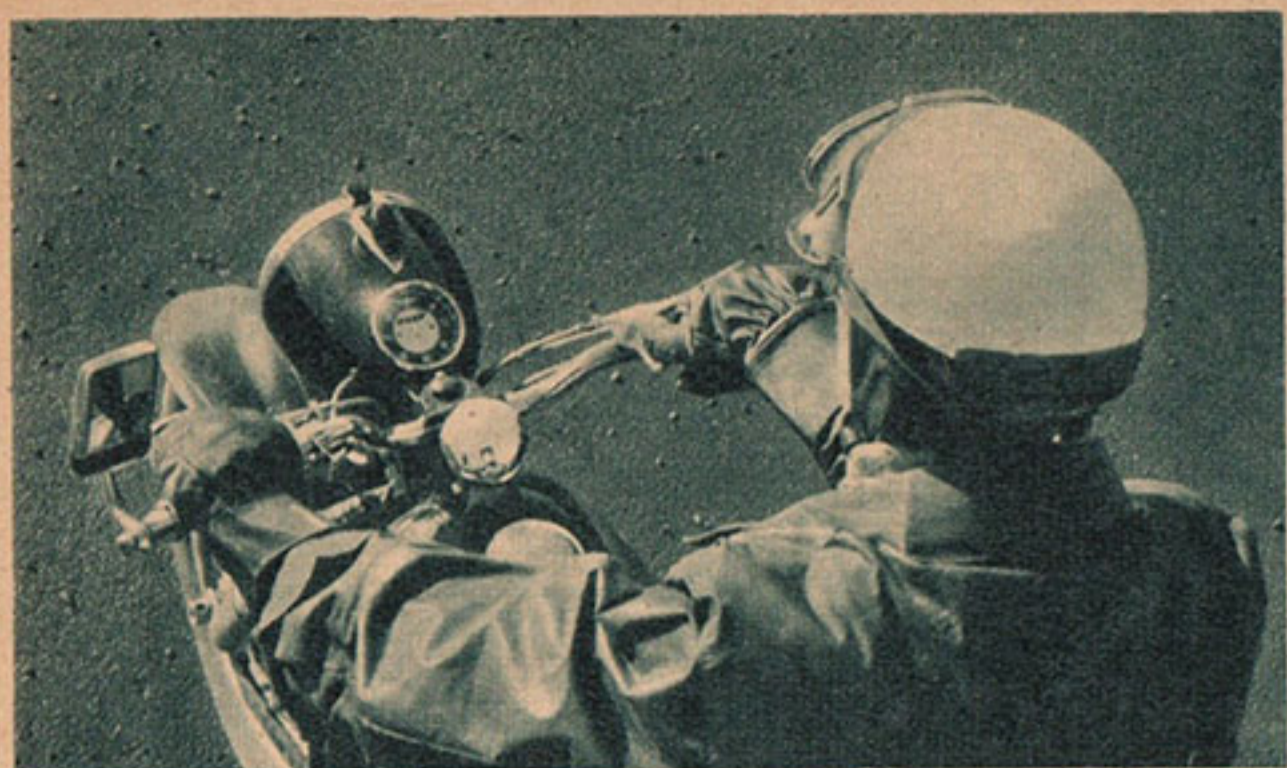


„Mein lieber Karl, es ist mir eine besondere Ehre, dir für die schnellste Runde innerhalb des Fahrerlagers diesen Kranz überreichen zu können!“



„Ich möchte bloß wissen, weshalb ich trotz meiner nagelneuen Maschine keinen Erfolg in der 250er-Klasse habe?“





TEST·TEST·TEST·TEST·TEST·TEST·TEST

Wenn **MOTORRAD** testet

dann wird auf Herz und Nieren geprüft. Dann wird kritisch, schonungslos, objektiv berichtet.

Es ist Ihr gutes Recht, zu erfahren, welche Vor- und Nachteile der Typ hat, welcher Sie interessiert – und wir halten es so, daß wir Ihnen das immer deutlich, offen und ohne jede falsche Rücksichtnahme sagen.

MOTORRAD testete für Sie:

Bis 100 ccm		NSU-Max	1/56
Mars Monza	11/57	NSU-Supermax	4/57
Hercules K 100	21/56	NSU-Supermax	10/58
Hercules K 100 Trial	19/58	Puch SGA 250	26/56
Rabeneick LM 100/3	24/56	Triumph Tiger Cub T 20	12/57
UT VS 100	14/57	Velocette LE	7/56
Bis 175 ccm		Victoria Swing	11/56
D K W RT 175 S	10/56	Zündapp 200 S	12/55
Hercules A 175	12/56	Zündapp 250 S	9/57
Mars Stella 175 DS	14/55	Bis 350 ccm	
Zündapp 175 S	6/56	Horex Resident	16/56
Motobi Catria 175	6/57	Norton M 50	15/56
Motobi Catria Sport 175	23/57	Bis 500 ccm	
Motobi Catria DS (Form. 2)	5/58	AJS 18 CS	1/57
Victoria-Parilla	10/57	B M W R 50	16/56
NSU-Maxi	11/57	Matchless G 80 S	8/56
Maico M 175 Supersport	21/57	Über 500 ccm	
Bis 250 ccm		BSA Road Rocket	19/57
Adler Sprinter	16/57	B M W R 60 - solo	17/57
B M W - R 26	13/56	B M W R 60 - Gespann	15/57
DKW RT 250 VS	26/57	B M W R 69 - Gespann	7/56
Horex Resident	16/56	B M W R 69 mit	
Motobi Catria 200	24/57	Heinrich-Verkleidung	24/57
MZ-ES 250	12/58	Zündapp K 800	25/57

Jedes Heft DM 1.– zuzüglich DM –.10 Porto

Zahlreiche andere Testberichte sind vergriffen

Sie können sich auf diese Tests verlassen!

Bitte als Drucksache auf Postkarte oder im Umschlag einsenden

An MOTOR-PRESSE-VERLAG, GMBH, Stuttgart, Postf. 1042
Bitte, senden Sie mir folgende Hefte das **MOTORRAD**:

Der Betrag wurde eingezahlt auf Postscheckkonto 184 99 Stuttgart
am liegt in bar — in Scheck — bei — soll durch
Nachnahme (55 Pf. teurer!) erhoben werden.

Vor- und Zuname

Ort

Straße

MO 20

Sie sparen die hohen Nachnahmegebühren, wenn der Betrag im voraus überwiesen wird.

Ich fuhr die

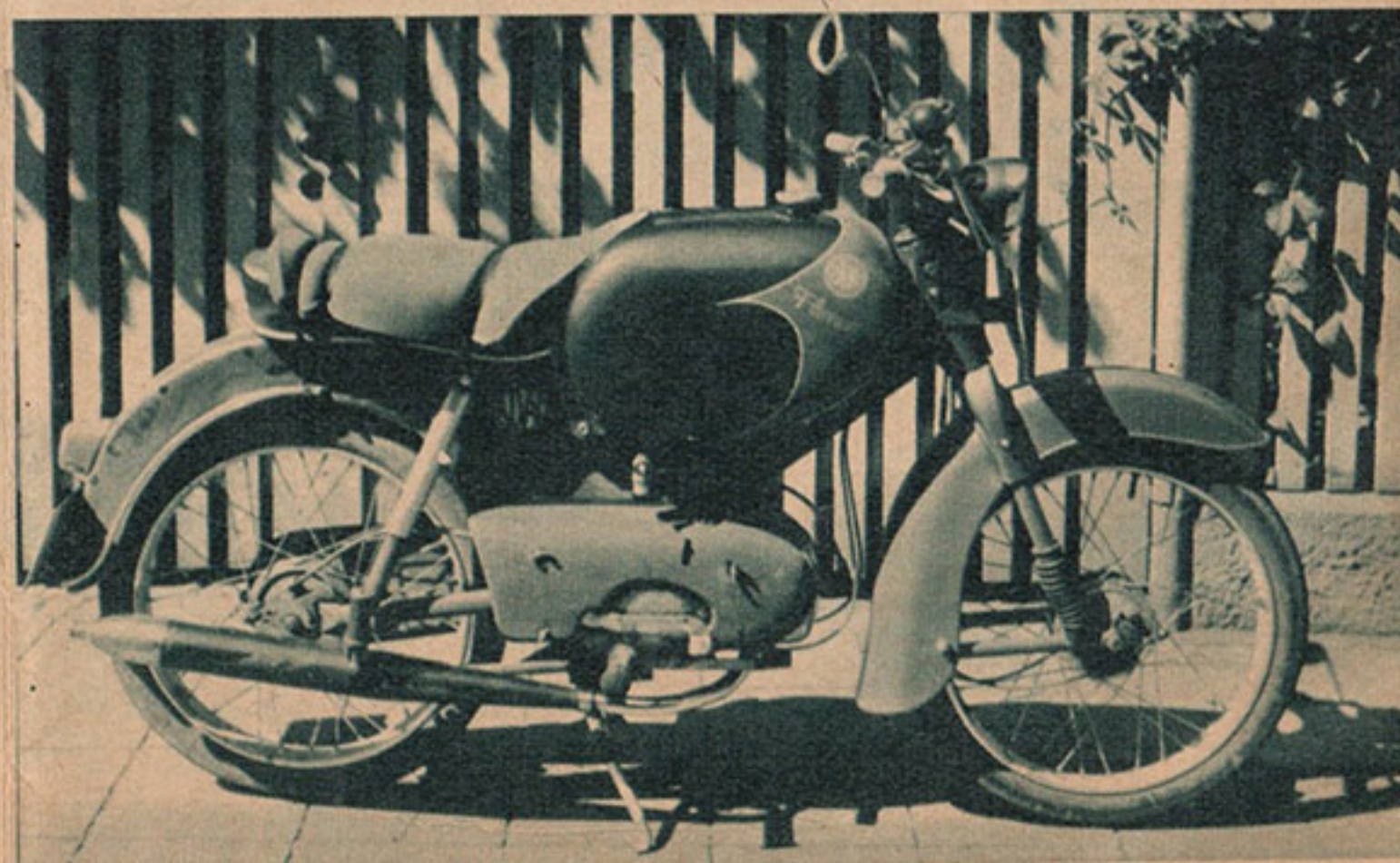
Sternfahrt der gelben Schals

Natürlich wieder mal auf einem 50 ccm Florett, „schon um die ‚Dicken‘ zu ärgern“, wie Klacks boshaft behauptete, denn es wären ja u. a. auch die sagenhaften „Vincent“ mit von der Partie! Dafür hat mir Klacks aber auch das Versprechen abgenommen, das nächste Mal die R 69 aus dem Stall zu ziehen. Nun, ich hab's versprochen und werde es auch halten.

Zunächst mal das Fahrzeug: Es war jenes kampferprobte Stück, mit dem ich in brandneuem Zustand vor einem Jahr die Sternfahrt Mannheim fuhr, und das heute nun glücklich seine 13 500 km auf dem Buckel hat. Ich hatte der Florett einen 21-Liter-Tank verpaßt (Eigenbau, Bild). Das Maschinchen sieht dadurch nicht nur schnell aus, sondern gewann auch offensichtlich an Straßenlage insofern, als der bauchige, weit heruntergezogene Tank mit seinem Inhalt mehr Druck auf Vorderrad und Lenkung erzeugt. Auch wenn man nach hinten rutscht, bleibt jetzt die Lenkung schön ruhig, was vorher nicht immer der Fall war. Der größte Vorteil des Supertanks liegt natürlich darin, daß ich jetzt ca. 800 km durchfahren kann, ohne tanken zu müssen, außerdem läßt sich der Tankrucksack tadellos aufschnallen, und Knieschluß ist sowohl aufrecht sitzend als auch in gestreckter Sitz-Position gewährleistet. Als Brennstoffhahn wurde ein Filterhahn mit 2,5 Liter Reserve und großem Absetzbehälter eingebaut, um Verschmutzung des Vergasers möglichst auszuschließen. Vergaser wurde gereinigt, Düsen durchgeblasen, Zündzeitpunkt kontrolliert, Luftfilter gereinigt. Öl wurde außerdem während der Fahrt mitgeführt. Die Kette wurde auf richtigen Durchhang gebracht und brauchte während der ganzen Fahrt nicht nachgespannt zu werden. Auf die Sitzbank kam eine dicke Schaumgummiauf-lage, die war auch wieder dringend nötig!

Kerze: Das ist eigentlich ein Kapitel für sich! In der Vergangenheit habe ich mich dauernd mit den Kerzen auf diesen Langstreckenfahrten herumgärgert. Für Stadtfahrt und sonstige flotte Fahrweise genügt durchaus eine Kerze wie etwa die Bosch 240 P 115. Für stundenlange Vollgas-hetze reicht diese aber nicht aus. Ich habe lange gesucht, bis ich das Richtige fand. Auch ausländische Kerzen mit sehr bekanntem Namen, bei denen man besonders die Abbrandfestigkeit rühmt, gaben nach ca. 800 km ihren Geist auf und zeigten dabei einen exakt gemessenen Abbrand von fast $\frac{1}{10}$ mm. Eine andere Kerze mit dem Wärmewert von 280 schmolz mir zu einem Pfannkuchen zusammen (Mittелеlektrode!) Aber ich habe jetzt, was ich brauche: Es ist die Bosch 270 T 16. Das ist eine ausgesprochene Sportkerze, viel teurer, als die normalen, aber auf jeden Fall ihr Geld wert. Unerhört standfest und abbrandfest. Gemessener Abbrand auf 1400 km reichlich $\frac{1}{10}$ mm. Herrschaften, davor nehme ich den Hut ab! Praktisch wirkt sich das so aus, daß ich jetzt mit einer Kerze auskomme, während ich früher für die gleiche Entfernung 2-3 Kerzen förmlich „verbraten“ habe. Die T 16 ist aber auch dann offensichtlich noch lange nicht am Ende. Ich stelle sie mit einer Druckvorrichtung nach (Eigenbau) und kann sie dann lustig weiterverwenden. Ich sage nochmals ausdrücklich: Zum Bummeln und Teillastfahren eignet sich die T 16 nicht, da neigt sie zum Verschmutzen! Der Motor muß ständig Zunder kriegen und dafür ist die T 16 richtig, klar!?

Zur Fahrt selbst: Laut Ausschreibung waren 7 Orte anzufahren. Mit den Anfangsbuchstaben hintereinandergelesen mußten sie das Wort „Vincent“ ergeben. Vincent! Das Wort sagt genug, jedenfalls dem eingefleischten Motorradfahrer: Vincent, Schwarzer Schatten, das tollste Geschoß auf



2 Rädern, das jemals in Serie gebaut wurde, mit etwa 60 Pferden unterm Tank, mit einer atemberaubenden Beschleunigung und einer Spitze, die jenseits von 200 km/h liegt und schwer zu ermitteln ist! — Der Zielort der Fahrt war nicht wie üblich angegeben, den mußte man suchen: 105 km westlich von Augsburg und 78 km östlich von Alpirsbach! Nun, wenn man den Zirkel nahm, trafen sich die Kreisbögen an einem Punkt, der auf der Straße zwischen Münsingen und Hunderingen lag. Auf Karten in großem Maßstab war da nur ein Ort verzeichnet: Buttenhausen, und das war dann auch tatsächlich der Zielort. Der erste Ort mit dem Buchstaben „V“ durfte frühestens am Samstag, dem 30. 8., 0.00 Uhr angefahren werden. Die Anfahrt bis zu diesem Ort konnte beliebig lang sein, auch war die Zeit des Fahrtantritts vom Wohnungsort aus freigestellt! Gewertet wurden die Luft-km zwischen den einzelnen Orten, ebenso die Anfahrt vom Wohnort bis zum ersten Ort mit „V“. Um die unterschiedlichen Motorenleistungen etwas anzugleichen, bekamen z. B. Maschinen bis 100 cm³ pro gefahrene 10 km 10 Gutpunkte, während Maschinen über 600 cm³ nur 6 Gutpunkte für 10 gefahrene km erhielten. Die Gespanne hatten dabei leichte Vorteile. Natürlich ist so ein Punktsystem nicht ideal, aber ganz ohne Kompromiß ist da schwer eine Regelung zu treffen.

Das Kitzlige an so einer Sternfahrt ist immer die Tatsache, daß man nicht weiß, wieviel km die Konkurrenz herunterspult. Wenn man auf „Sieg“ fährt, wird man also versuchen, möglichst viel km zu machen. Man muß dann aber auch genau planen und die Ausschreibung sorgfältig lesen, sonst kann es einem passieren, daß die Zeit nicht ausreicht und die Zielkontrolle geschlossen ist, wenn man mit Verspätung ankommt. Dann ist natürlich der Bart ab, und alle Schinderei war vergebens. Mir war von vornherein klar, daß ich fast pausenlos wie der Teufel fahren mußte, wenn ich zu einem Erfolg kommen wollte. Man hatte mir allerdings schon vorher gesagt: „Icke, diesmal gibt's nix für dich zum Kratzen!“ Probiert hab ich's aber doch! So rollte ich denn am Freitag (29. 8.) um 3.00 Uhr von Stuttgart ab und gen Norden! Mein Ziel war zunächst Varel in Oldenburg, das ich mir als Startort ausgewählt hatte. Bis Bruchsal fuhr ich auf der B 35 und dann auf der Autobahn über Frankfurt—Köln bis zur Ausfahrt Castrop-Rauxel.

Kleines Erlebnis: Im Siebengebirge fahre ich so mit 65 km/h hinter einem hochgeladenen Lastzug her, so etwa 50 Meter dahinter. Ladung leere Fässer! Die Dinger schaukelten lustig auf der Pritsche herum, und mir war nicht ganz wohl zumute, als auch schon so ein 200-Liter-Brocken herunterkam und mit tollen Sprüngen über die Autobahn hüpfte. Nun ja, ich hatte mich schon vorher mal kurz umgedreht und die Verkehrslage gepeilt, ich wurde also nicht sonderlich überrascht, aber ein Kapitän-Fahrer fuhr vor Schreck fast die Böschung runter. Also: Vorsicht bei Fahrzeugen mit wackligen Ladungen und wach sein! (Das Faß blieb erfreulicherweise auf dem Mittelstreifen liegen, ohne Schaden anzurichten!)

Nun war ich erst mal in Castrop-Rauxel und hatte noch etwa 300 km Straßen vor mir, und was für Straßen! Vor allem die vielen Ortsdurchfahrten mit einem Pflaster — wie aus dem Mittelalter. Dabei geht es nicht etwa durch so ein Kuhkaff geradeaus weiter, sondern meistens um ein paar rechtwinklige Ecken. Das Schönste aber waren zweifellos die Straßenabschnitte mit Blaubasalt, und zwar von einer Güte, die schon in trockenem Zustand wie polierter Stahl spiegelt. Selbst die immerhin nicht kleine Stadt Oldenburg hat da einiges zu bieten. Mit Grausen dachte ich an die nächtliche Rückfahrt und an Regen, trotz meiner neuen Reifen mit Gilster-Feinprofil. Ich hatte allerdings damit Glück, denn der Regen blieb aus, dafür kam aber etwas anderes. Das kriegen wir aber noch.

Ich traf noch vor Dunkelheit in Varel ein und schaute erst mal nach der Polizeiwache, um die Herren auf mein mitternächtliches Erscheinen vorzubereiten. Man war dort sehr zuvorkommend und versprach, mich bestens zu bedienen. Ich kam

SYMBOL DES SIEGES



WEITERE WICHTIGE VEEDOL-ERFOLGE

GROSSER MOTORRADPREIS VON UNGARN, 10. 8. 1958

1. Platz: **H. Kassner** auf NSU 250

FERNFAHRT BRÜSSEL-PRAG-BRÜSSEL, 15.-17. 8. 1958

3 Goldmedaillen sowie Marken- und Mannschaftspreis:

W. Massa

A. Mast

M. Schiek

auf Heinkel-Roller

Goldmedaille: **W. Kritter/R. Böhme** auf Zündapp 350 ccm mit/Swg.

INT. FLUGPLATZRENNEN ZELTWEG/ÖSTERREICH, 17. 8. 1958

1. Platz: **H. Kassner** auf NSU 250

RUNDSTRECKENRENNEN VON ZANDVOORT/HOLLAND, 31. 8. 1958

1. Platz: **E. Hiller** auf BMW 500 RS

2. Platz: **H. Kassner** auf NSU 250

VEEDOL

ERZEUGNISSE

VON

WELTKLASSE

VEEDOL GMBH HAMBURG NIEDERLASSUNG DER TIDEWATER OIL COMPANY NEW YORK

Ganz groß sind zwei Reparaturanweisungen für BMW-Motorräder, einmal R 26 und einmal R 50/60/69, nicht nur viersprachig, sondern genau, so wie Klacks das gerade mit der Max macht, da steht also wirklich alles drin und obendrein bebildert. Natürlich auf Werkstattbedarf abgestellt, wo es mit Spezialwerkzeug schnell gehen muß. Wer nicht auf den Kopf gefallen ist, der sieht aber, auf was es ankommt, und schafft es mit Normalwerkzeug und etwas mehr Zeit — aber richtig. Diese Anweisungen werden an jeden abgegeben, der die paar Mark dafür bezahlt. (Sind dicke Bücher, nicht das sonst übliche kümmerliche Gefummel.) Siehste — man muß eben wollen, dann geht's. Wetten, daß BMW die nächsten zwei Jahre überleben wird?

Das schrieb Carl Hertweck in Heft 15 von DAS MOTORRAD. Motor-Press-Buch erhielt in der Zwischenzeit so viele Bestellungen und Anfragen, daß die Reparaturanleitungen in das Buchprogramm aufgenommen wurden und ab sofort geliefert werden können.

Reparaturanleitung

Repair Manual
Manuel de Reparation
Manual de Reparaciones

BMW R 26 (1. Band)

BMW R 50/60/59 (1. Band)

Bestellen Sie sofort, wir liefern umgehend. Postkarte genügt, wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen.

MOTOR-PRESSE-BUCH · STUTTGART · POSTFACH 1042

An **MOTOR-PRESSE-BUCH** Stuttgart, Postfach 1042

Ich bestelle

Reparaturanleitung BMW R 26

Reparaturanleitung BMW R 50/60/69

Preis je DM 10.— + 50 Pf Porto

Zahlung nach Erhalt *

Lieferung per Nachnahme *

Vor- und Zuname:

Ort:

Straße:

* Gewünschtes ist angekreuzt und unterstrichen

Mo 20

Der gelbe Schal

Der gelbe Schal ist das Kennzeichen der echten Motorradfahrer, der Benzingetauften. Zum Preis von DM 5,90 + 40 Pf Porto können wir Ihnen das strapazierfähige Halstuch liefern. Motorradsachen sind ja immer dreckig, deshalb ist der Schal aus Perlon. Selbst Ketten- und Kolbendreck läßt sich mit gewöhnlicher Seife auswaschen. Dreimal seifen, spülen, fertig! — Nach 20 Minuten ist das Halstuch trocken.

Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, dann bestellen Sie bitte auf einer Postkarte, wir liefern sofort.

Hier abtrennen

An **MOTOR-PRESSE-VERLAG - STUTTGART - Postfach 1042**

Senden Sie mir bitte sofort

Stück **Gelber MOTORRAD-Schal**

Einzelpreis DM 5,90 + 40 Pf Porto

Betrag ist eingezahlt auf Postscheckkonto Motor-Press-Verlag 18499 Stuttgart

am — soll per Nachnahme erhoben werden (55 Pf teurer)

Name

Vorname

Wohnort

Straße

MO 20

auch gleich auf das kriminelle Pflaster zu sprechen: Unfälle? Jede Menge! Und Abhilfe? Achselzucken — „das Land ist arm“ — Kommentar überflüssig!

Anschließend wurde schnell die Maschine vollgetankt (der dicke Tank mindert kaum die Spitze, wohl aber etwas die Beschleunigung!), Luftfilter gereinigt, Reifendruck und Kerze kontrolliert, und dann fand ich gleich in der Nähe einen netten Gasthof, wo mein Untersatz und ich zur Ruhe kamen. Bei mir kam die Ruhe allerdings nicht so schnell, weil die Möven in rauhen Mengen herumflogen und einen tollen Lärm machten. Die Nordsee ist sozusagen vor der Haustür. Ich schlief aber dann doch ein und wurde pünktlich eine Stunde vor Abfahrt geweckt.

Schnell noch einen Kaffee, und dann auf zur Polizei! Mit dem Glockenschlag 0.00 hatte ich meinen Stempel und ab ging die Post! Einzelne späte Fußgänger sahen mir verwundert nach. Rastede — 0.40 Uhr Durchfahrt durch Oldenburg und Weiterfahrt auf der B 69 nach Vechta. Dort gabelt sich die Straße nach Osnabrück. Man kann da wählen zwischen der kürzeren Straße über Lohne—Damme oder der 10 km längeren über Diepholz—Lehmförde. Von der „kürzeren“ hatte ich erst mal die Nase von der Tagesfahrt her voll, wegen des Pflasters. Das ist so eine ideale Versuchsstrecke für Stoßdämpfer- und Fahrgestellerprobung. Das sagt wohl genug! Ich fuhr also die „längere“, links und rechts der Straße riesiges Sumpfgelände und der Dämmer See. Ich mußte also mit Nebel rechnen. Und siehe da, schon steckte ich drin, in der Waschküche. Das war so ziemlich das Dickste, was mir in dieser Hinsicht je begegnet ist. Zum Glück war auf Fahrbahnmitte eine Strichmarkierung. An der franzte ich mich entlang, Hand und Fuß immer in Bereitschaft, in die Bremsen zu steigen. Ich fürchtete dabei weniger entgegenkommende Fahrzeuge, als hauptsächlich irgendwelches Viehzeug. Das lag schon am Tage in auffälliger Menge mehrfach überfahren und zermatscht herum — Hasen, Kaninchen, Igel und was weiß ich noch alles. Ich hatte aber Glück und kam überall gut durch. Es ist schon so ein ungutes Gefühl, es eilig zu haben, und immer daran denken zu müssen, was sich einem da so unversehens ins Vorderrad hineinwickeln könnte. Weit und breit keine Menschenseele und dann vielleicht so einen Kopfstand?! Da kann man dann nur noch „Gute Nacht“ sagen. Einmal allerdings war ein Ochs auf der Straße, aber den sah ich noch rechtzeitig, wenigstens seinen massigen Schädel! Der Nebel war dort sehr flach und so ragte der Kuhkopf aus dem Dunst heraus, scheinbar schwebend, ohne Körper. Ich spielte ein wenig mit dem Abblendschalter und mit dem Gas und dann drehte der Brocken brummelnd wie ein T 34 ab. Kurz vor Osnabrück kamen dann nur noch vereinzelt Nebelbänke. Osnabrück wurde passiert, und dann kam Iburg im Teutoburger Wald. 3.30 Uhr hatte ich den Kontrollstempel.

Weiter geht's! Im Osten wird es langsam grau, und ich näherte mich Münster. Es ist kurz vor 5 Uhr. Auf den Straßen wird es lebendig. Einige km hinter Münster, direkt vor Albachten biegt meine Straße nach Süden ab, nach Castrop-Rauxel. 6.15 Uhr bin ich dort an der Autobahneinfahrt Richtung Düsseldorf-Köln. Bis jetzt konnte ich ziemlich planmäßig meine Zeit einhalten. Schnell ein Schluck aus der Thermosflasche, eine Banane, Schoka-Kola, ein Sprung hinter einen Baum, denn ich „mußte“ mal, Zigarette, aber die rauche ich schon wieder im Fahren. Dabei habe ich aber die Brille auf der Nase. Ich hatte früher bei so einer Gelegenheit mal Asche ins Auge gekriegt. Das hat mich einiges gekostet, von der schmackhaften Entzündung ganz abgesehen. Aus Schaden wird man klug! Meine wenigen Pausen muß ich sehr kurz halten. Länger als 15 Minuten sind da nicht drin, und die sind verdammt schnell herum! Ja, die Autobahn ist nach so einer Nachtfahrt auf unbekanntem, miserablen Straßen die reinste Erholung. Ich erwische auch gleich den „richtigen“ Lastzug (er hatte feste Aufbauten und fuhr mein Tempo!) und segele mit Sicherheitsabstand in der Windschlepe hinterdrein. Das ging wunderschön bis Köln. Ja, Leute! 50 cm³ sind nun mal 50 cm³, da hilft alles nichts. Wenn man damit so weite Entfernungen mit hohem Schnitt fahren will, muß man schon jede Chance wahrnehmen. Und so ein gut fahrender Laster ist eine Chance. Man riskiert absolut nichts dabei, wenn — man kann! Man muß mit allen Mitteln versuchen, etwas Zeit herauszuschinden, denn es kann auch mal etwas dazwischenkommen, das den planmäßigen Ablauf so einer Fahrt über den Haufen schmeißt. Und es kam auch noch etwas dazwischen, aber erst später.

Was kam, war zunächst die Ausfahrt Neuwied-Altenkirchen. Neuwied: Um 9.55 Uhr habe ich den Kontrollstempel. Über Bendorf wollte ich auf die Einfahrt Kannebäckerland. Da kam ich aber nicht hin, weil es da noch so eine Zwischenauffahrt gibt. Diese ist in der ADAC-Karte zwar nicht drin, aber die blauen Schilder wiesen unmißverständlich auf Richtung Autobahn. Der Bolzen dabei war der, daß eine Art Chaussee erst mal so 8 km wieder Richtung Köln (statt Frankfurt!) immer neben der Autobahn entlangführt. Dann kommt endlich die Einfahrt, aber nur Richtung Köln. Also muß man zum zweitenmal unter der Brücke durch und fährt froh und munter wieder auf der anderen Seite einige km zurück, worauf man dann endlich zur Einfahrt Richtung Frankfurt kommt. Sehr sinnig, die Sache! Ich guckte schon dauernd auf meine Uhr am Lenker, denn so langsam wurde mir mulmig. Ich kam in Zeitdruck! Nächste Kontrollstelle Camberg! Lag ziemlich dicht an der Autobahn. Polizei war nicht vorhanden, aber eine Poststelle. Stempel 11.50 Uhr! Im Karacho Richtung Frankfurt. Aber dann kam mich ein menschliches Rühren an, und an einer gesperrten Autobahneinfahrt schlug ich mich in die Büsche. Anschließend, Schluck aus der Flasche, Traubenzuckertabletten, weiter. Kurz vor Frankfurt bemerkte ich, daß ich bei meiner „Zwangspause“ meine Handschuhe liegengelassen habe. Heiliger Strohsack! Stulpenhandschuhe mit Lammfell und darüber Dico-

Fäustlinge für Nachtfahrt und gegen Regen! Das sind 35.— DM. Meine dünnen Fingerhandschuhe trug ich ja, sonst hätte ich den Verlust sicher eher gemerkt. Also zurück. Das waren immerhin 15-20 km! Ich hatte Glück, daß ich mich von der Strecke mogeln und auf der anderen Seite unauffällig wieder einschmuggeln konnte. Ja, die Handschuhe waren noch da! Wenigstens ein Trost. Aber die Zeit rannte! Um 18 Uhr sollte ich lt. Ausschreibung in der Zielkontrolle Buttenhausen sein. Was blieb mir übrig, wenn ich nicht aufstecken wollte: fahren wie ein Henker! Steigungen rauf — Gefälle runter, immer Gas bis zum Anschlag offen. Die Tachonadel war bei 80 ebenfalls am Anschlag und mein Tacho stimmt! Ich hatte oft aber bei den Abfahrten noch mehr drauf. Ich merkte das an dem geringen Überholtempo der PKWs, ganz abgesehen davon, daß ich vielen davonfuhr.

Als ich kurz vor dem Frankfurter Kreuz mit allem Dampf ein Gefälle herunterjage, fängt anscheinend mein Kolben zu „raspeln“ an. Ich erwischte aber gleich die Kupplung und unten im Tal gings dann wieder. Nun paßte ich aber höllisch auf! Ein Ausfall hätte mir gerade noch gefehlt! Hinter Frankfurt erwischte ich einen Engländer mit großem Wohnwagen. Der kommt mir gerade recht! Das Autobahnstück Frankfurt—Wiesloch fahre ich langliegend in Rennposition immer im Windschatten und die Hand an der Kupplung. Dann geht mein Schlepper raus und auf einen Parkplatz. In Bruchsal gehe ich von der Autobahn auf die B 35 nach Stuttgart. Es ist gegen 15 Uhr. Ich fahre, was ich nur kann, Bretten — Maulbronn, die lange Steigung bei Vaihingen habe ich glücklich hinter mir, aber an dem kurzen steilen Anstieg aus Schwieberdingen heraus, kam ich nochmal ins Schwitzen. 1. Gang, Motor leicht drehen lassen, die brave Florett läßt mich nicht im Stich! Stuttgart — Eßlingen, Kontrollstempel 16.45 Uhr! Neckartailfingen, Kontrollstempel 17.25 Uhr. Jetzt wird's ungemütlich! Endlich kommt Tübingen, als letzte Stempelstelle, es ist 17.50 Uhr und um 18 Uhr wollte ich in Buttenhausen sein. Bis dahin brauche ich aber nochmal 50 Minuten, 18.40 Uhr zeigt meine Borduhr, als ich an den Kontrolltisch rolle! Als ersten sehe ich Werner Renkewitz auf mich zukommen. „Mensch“, ruft er, „kommst du etwa von Varel?“ Ich kann nur nicken und entschuldige mich, daß ich mich um 40 Minuten verspätet habe. Er grinst und sagt, daß die Kontrolle bis 20 Uhr geöffnet sei. Ihr könnt Euch vielleicht vorstellen, wie mir da zumute war. Kampf bis zur letzten Patrone und es war wenigstens nicht umsonst. Ich erzielte mit meiner Fahrt 1241 Gutpunkte und bekam den Bardahl-Pokal, der für die beste Leistung vorgesehen war.

Die Florett hat inzwischen schon wieder 500 km hinter sich, hat ihre volle Leistung, schnurrt leise, wie immer.

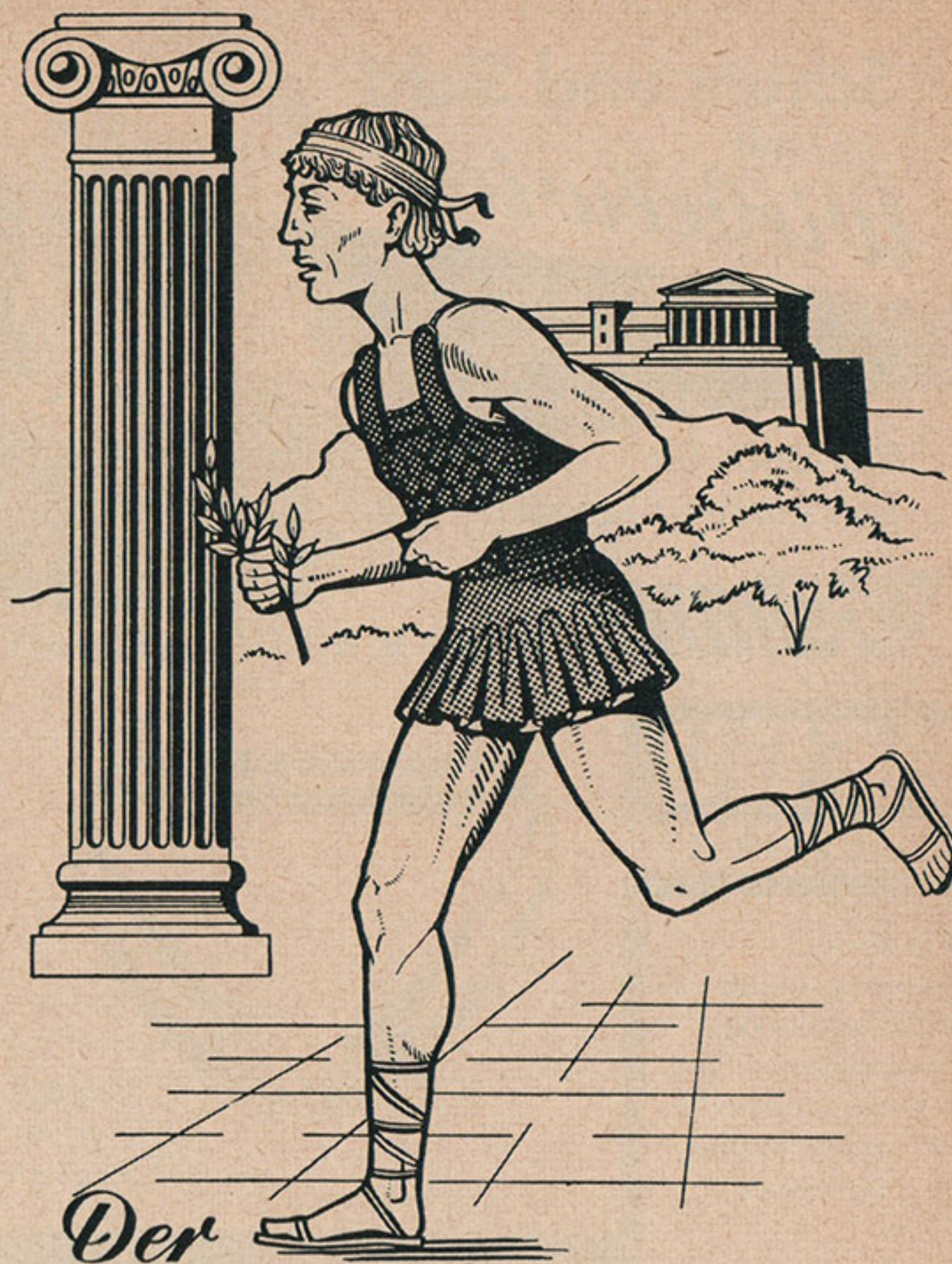
Nach Schluß der Zielkontrolle lief ein Tonfilm über die großen Vincents. Kein Industrie- oder Reklamefilm, sondern ein Dokumentarbericht über ein berühmtes Motorrad und seine Fahrer. Eine tolle Sache mit einer sehr eindrucksvollen und genau dafür passenden Musik- und Geräuschkulisse. Für mich war der Film viel zu schnell zu Ende, aber ich will bescheiden sein und denke daran, mit welcher hohen Kosten die Herstellung für einen Privatmann verbunden ist. Der donnernde Beifall nach der Vorführung ist schließlich das untrügliche Zeichen dafür, wie das Gebotene von den zahlreichen Zuschauern aufgenommen wurde, es waren schließlich in ihrer Art anspruchsvolle und sachverständige Zuschauer aus ganz Deutschland!

Zum Schluß darf ich noch folgendes sagen: Die 1. Sternfahrt der Gelben Schals wurde ganz bewußt mit einem Minimum an Aufwand durchgeführt. Die Ausschreibung war gleichzeitig Einladung zur Premiere des Vincent-Tonfilmes und auf ein DIN A 4-Blatt mit Schreibmaschine geschrieben. Der Unkostenbeitrag von DM 8.— war nobelweise erst beim Eintreffen am Zielort zu entrichten und dürfte gerade den Herstellungspreis der Plakette gedeckt haben. Wo gibts denn heute noch so etwas? Man zahlt allorts bei solchen Gelegenheiten 15-20.— DM und auch noch im voraus. Es bedeutet schon ein unerhörtes Vertrauen des Veranstalters, den Teilnehmern gegenüber und soweit ich die Sache überblicke, ist dieses Vertrauen auch nicht enttäuscht worden. Es waren nur 2 Pokale für die Besten da — eine Weihnachtsbescherung gab es nicht. Und so soll es sein. Den Besten einen Preis — aus. Denn wir fahren aus Sportbegeisterung und nicht um „abzusahnen“.

Und dann Ich habe in der letzten Zeit bei derartigen Anlässen niemals eine so natürliche, kameradschaftliche und gelöste Atmosphäre vorgefunden, wie in Buttenhausen. Da gab es zwar nur einen einfachen Saal, geräumig, aber für die Vielzahl der Eintreffenden doch nicht geräumig genug. Da gab es keine Girlanden und Vereinsflaggen, auch keine Protoktoren und Ehrenjungfrauen, dafür aber solide und sehr hübsche Ehefrauen. Es sprachen weder Ehrenpräsidenten, noch Landräte, noch Bürgermeister, noch sonstige, in ihren Amtsbereichen gewiß verdienstvolle Persönlichkeiten, sondern es redeten nur Leute, die „unsere“ Sprache sprechen, ungeschminkt und klar verständlich. Es wurde von Angelegenheiten gesprochen, die uns sehr auf den Nägeln brennen, und was gesagt wurde, hatte Hand und Fuß. Und erstaunlicherweise ging das alles ganz ohne Polizei! Ich jedenfalls habe während der ganzen Veranstaltung keinen Polizeibeamten gesehen. Jeder der Anwesenden konnte sich zum Wort melden, wenn er etwas zu sagen hatte. Er konnte dann nach „vorn“ gehen, er konnte aber auch von seinem Platz aus sprechen, so wie es am praktischsten war (schon wegen der Fülle!) Ein Mikrophon war auch nicht vorhanden, dafür aber eine uralte, kernige Ballhupe, so ein Ding aus Großvaters Zeiten. War ja nicht so fürnehm, wie etwa ein Tischgong oder eine Präsidentenglocke, aber ungleich wirksamer und darauf allein kommts ja schließlich an.

Ja, Freunde! Schön war's! Das nächste Mal bin ich auch wieder mit dabei, das ist so klar wie das Amen in der Kirche.

Icke



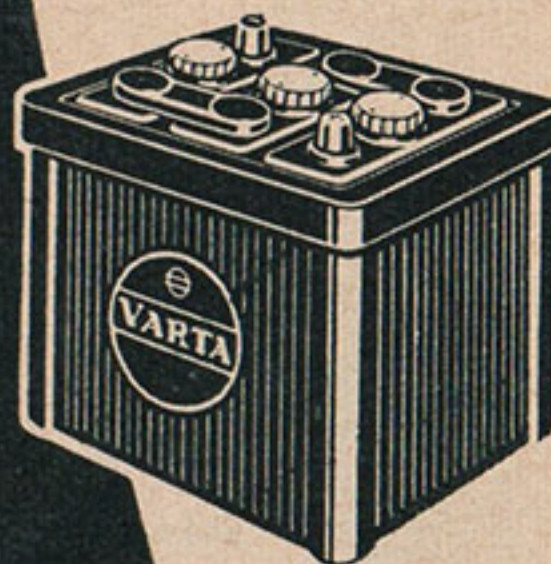
Der

MARATHON- Lauf

die klassische Leistung
der Ausdauer.

Die VARTA-Batterie leistet
Gleiches: immer zuverlässig
im Start, ausdauernd
und leistungsstark.

Millionen starten mit



VARTA

ACCUMULATOREN-FABRIK AKTIENGESELLSCHAFT

Hagen/Westf. · Frankfurt/M. · Hannover

V2073/1

Schutz und Sicht mit Wirbelwind

Wetterschutz
und zugfreies Fahren
bei voller Sicht

Das Dach für
den Zweirad-Fahrer!



WINTER

PHILIPP M. WINTER · FÜRTH/BAY.

WEGU

PACKFIX II

Das ideale
Gepäckträgerband mit
hoher Dehnbarkeit,
vielseitig verwendbar,
besonders praktisch
für Dachgepäckträger,
fünf verschiedene
Farben

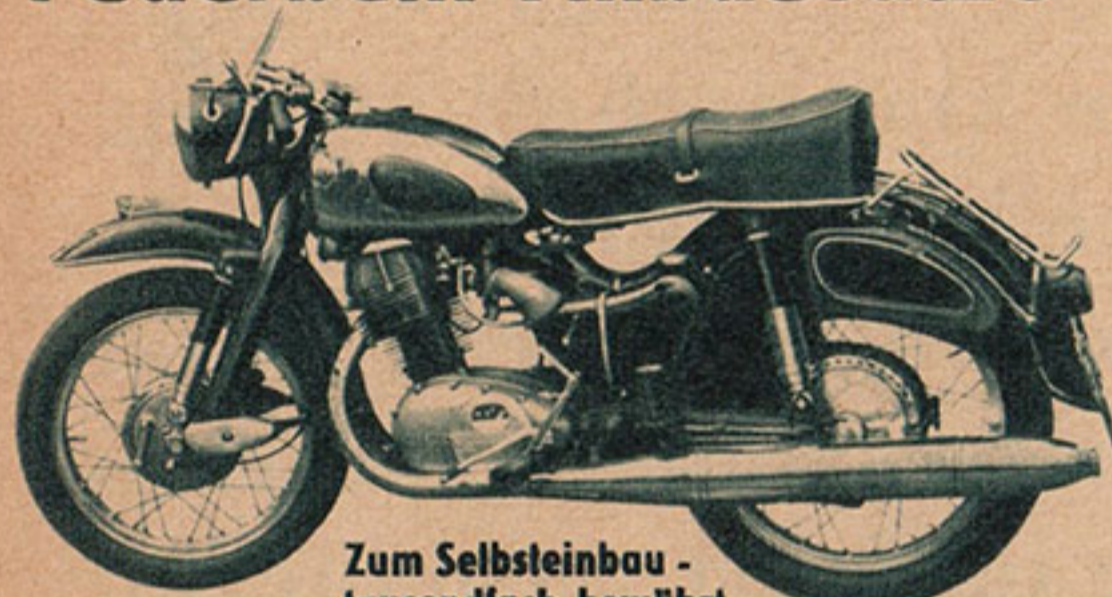


Ihr
Gepäck
ist immer
gut aufgehoben

WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL

Federbein-Anbausätze NSU



Zum Selbsteinbau -
tausendfach bewährt

(auch Super)

Schraubbefestigung, kein schweißen. • Verstellbare Federbeine -
weiter verbessert für Vorder- und Hinterradschwinge.
Fordern Sie Prospekte für Ihren Typ.

G. GEHRING, MÜNCHEN 12, POSTFACH 59

WEGU

SCHUTZHELM

Mit GARANTIE bis zu
DM 25000.- gemäß
den Bestimmungen
des mit jedem Helm
gelieferten Garantie-
scheins, geprüft nach
engl. Norm BS 2001: 53



auch mit
abknöpfbarem
Nackenschutz
lieferbar.

WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL

RUTH MERTEN

Straßen mit schönem Namen

(Fortsetzung aus Heft 17)

Die Ostseebäderstraße

Gruppe: Panoramastraße.

Endpunkte: Travemünde und Dahme.

Teil der Route: Hamburg—Großenbrode, Deutschland—Skandinavien.

Länge: 45 km.

Differenz gegenüber der Hauptstraße: 25 km.

Streckenführung: Lübeck — Travemünde — Scharbeutz — Haffkrug — Neustadt — Grömitz — Kellenhusen — Dahme (über Lehnsahn Anschluß an die B 207 nach Großenbrode).

Wann lohnt sich's? Nur bei Badewetter.

Ist das ein Feriengziel? Ja. Von Mai bis September.

Schöne Gegend: Überall. Von Niendorf bis Haffkrug führt die Straße unmittelbar am Meer entlang, von Neustadt bis Dahme meist durch schöne Wälder.

Zu besichtigen: Travemünde, teils altes Hafenstädtchen, teils feiner Kurort mit Spielcasino und altmodischen Gaslaternen. Neustadt, nette kleine Hafenstadt, Cismar, altes Kloster mitten im Wald.

Abseits der Straße: Zwischen Lübeck und Travemünde das naturgeschützte Ufer der Untertrave, bei Neustadt die romanische Kirche in Altenkrempe, außerdem gibt es auch abseits der Bäderstraße noch Seebäder, die stiller und billiger sind als die andern, und im Hinterland liegt die Holsteinische Schweiz: Pönitzer See, Kellerssee, Ukleisee etc.

Wo kann man baden? Von Niendorf bis Haffkrug muß man überall Kurtaxe zahlen, ebenso im nördlichen Teil unmittelbar bei den Badeorten. Man kann da aber auf Feldwegen zu abgelegenen Stellen an der Steilküste kommen, sehr schöner gebührenfreier Strand zwischen Kellenhusen und Dahme. Badeplätze auch an den Seen.

Wo kann man zelten? Es gibt eine ganze Reihe von Zeltplätzen; die meisten sind im Sommer sehr voll. Ein netter kleiner Platz bei Dahmeshöved; in der Nachbarschaft auch noch Gelegenheit zum wilden Zelten.



Die Romantische Straße

Gruppe: Besichtigungs-Straße. Nebenbei aber auch historisch, denn die Route entspricht etwa einer alten Handelsstraße. Daher ja auch die vielen mittelalterlichen Städte in dieser Gegend.

Endpunkte: Würzburg und Füssen.

Teil der Route: Nord-Süd, Norddeutschland-Alpen-Italien etc.

Länge: 320 km.

Differenz gegenüber der Hauptverbindung: 50 km.

Streckenführung: Würzburg — Bad Mergentheim — Weikersheim — Creglingen — Rothenburg o. T. — Feuchtwangen — Dinkelsbühl — Nördlingen — Harburg — Donauwörth — Augsburg — Landsberg — Schongau — Steingaden — Füssen.

Wann lohnt sich's? Der nördliche Teil bis Landsberg lohnt nur, wenn man viel Zeit hat und wirklich alle Städtchen begucken will. Der südliche Teil ist auch landschaftlich sehr schön und lohnt sich zu jeder Jahreszeit.

Ist das ein Feriengziel? Nein.

Schöne Gegend: Das Taubertal ist sehr hübsch; hinter Landsberg bei Römerkessel Blick ins tiefeingeschnittene Lechtal; später Alpensicht und schließlich Füssen am Gebirgsrand mit schönen Badeseen.

Zu besichtigen: Würzburg (siehe Bocksbeutelstraße), Bad Mergentheim (alte Häuser und Schloß), Weikersheim (Schloß sehr sehenswert), Creglin-



gen (Riemenschneider-Altar), Rothenburg (ganze Stadt ein Museum, besterhaltenes Mittelalter), Dinkelsbühl und Nördlingen (mittelalterlich mit Mauer, Wehrgang, Tore etc.), Harburg (altes Städtchen, schöne Burg, neuer Straßentunnel), Augsburg (Dom, ausgegrabene frühchristliche Kirche, Fuggerei und alte Häuser), Landsberg (hübscher Markt, barocke Fassaden und Kirchen), Steingaden (romanische Kirche), Füssen (Altstadt malerisch).

Abseits der Straße: die Wieskirche (berühmteste Barockkirche Bayerns, von Steingaden auf einer schönen Waldstraße zu erreichen), die Königsschlösser Hohenschwangau und Neuschwanstein (das zweite besonders prächtig, Aufstieg vom Dorf Hohenschwangau); Bannwaldsee, Forggensee und Alpsee auch für längeren Aufenthalt zu empfehlen.

Wo kann man baden? Landsberg hat ein sehr schönes Schwimmbad auf der Lechinsel, an den Seen bei Füssen viele Badeplätze.

Wo kann man zelten? Bei Weikersheim, Rothenburg, Dinkelsbühl, in der Nähe von Donauwörth und Augsburg, am schönsten an den Seen um Füssen.

Die Nibelungenstraße

Gruppe: Historisch — oder vielmehr sagenhaft. König Gunther und seine Mannen sollen auf diesem Wege von Worms an König Etzels Hof gezogen sein, wo Kriemhild saß und Rache sann.

Endpunkte: Worms und Wertheim.

Teil der Route: West—Ost, Kaiserslautern — Nürnberg, Frankreich—Berlin.

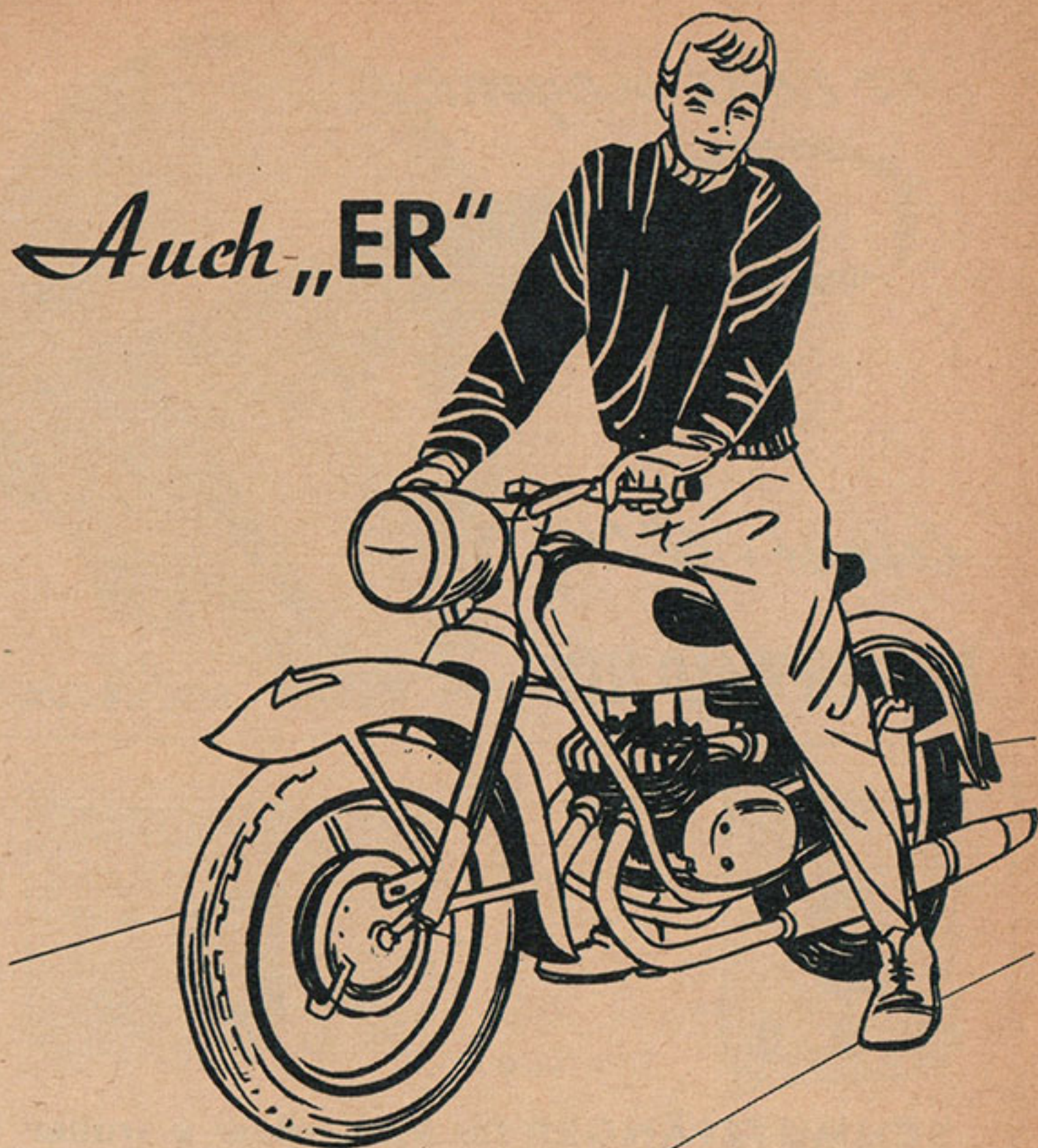
Länge: 124 km.

Differenz gegenüber der Hauptverbindung: — da gibt es überhaupt keine gescheite Straße.

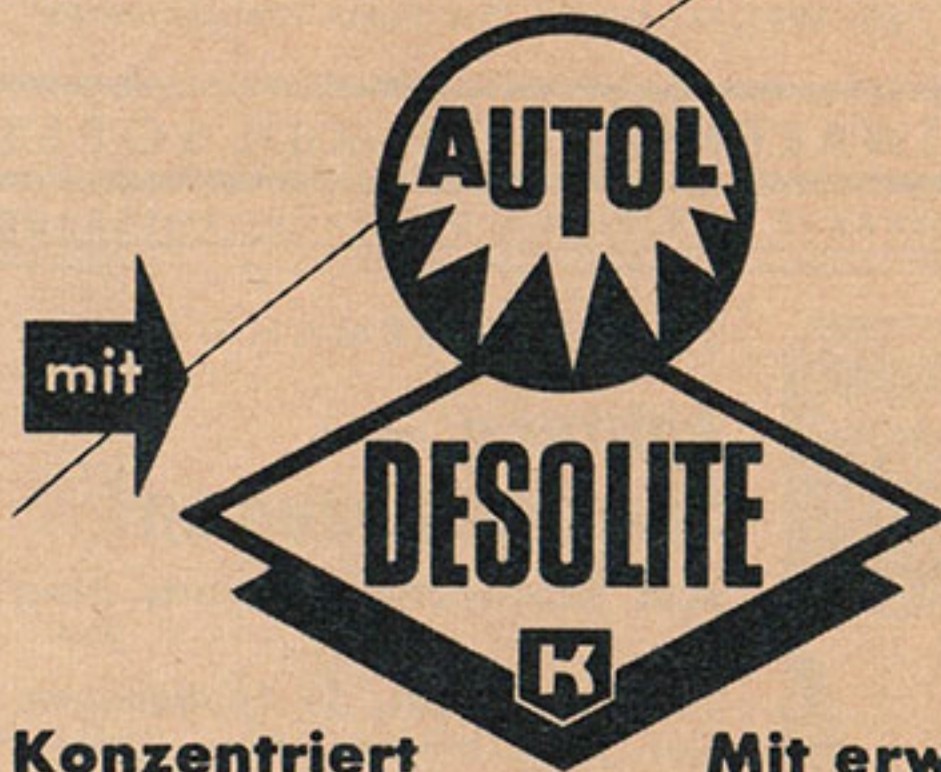
Streckenführung: Worms — Lorsch — Bensheim — Lindenfels — Michelstadt — Amorbach — Miltenberg — Wertheim.



Auch „ER“



fährt besser und billiger



Zweitakt-
Treibstoff-
Zusatz

Konzentriert

Mit erweiterter Wirkung

Hochtourige Maschinen erfordern zügiges Fahren. Jedoch im Kurzstreckenbetrieb läuft der Motor im unteren Drehzahlbereich und erreicht nie die notwendige Betriebstemperatur. Der Angriff auf die Lebensdauer Ihrer Maschine beginnt.

AUTOL-DESOLITE K bietet dem vorzeitigen Verschleiß Ihrer Maschine Einhalt. AUTOL-DESOLITE K zum Benzin-Öl-Gemisch — normales Markenöl SAE 40-50 nehmen, es ist billiger — verhindert Korrosion und beseitigt die Verlackung der Lagerpartien und der Kurbelwelle. Die Auslaßwege bleiben frei, vorhandene Rückstände werden gelöst und mit den Auspuffgasen ausgeschieden. Wer Leistung und Lebensdauer seiner Maschine erhöhen und die Betriebskosten senken will, fährt mit AUTOL-DESOLITE K Zweitakt-Treibstoff-Zusatz, denn AUTOL-DESOLITE K ist der Freund des Motors — und spart Geld.

Verlangen Sie
AUTOL-
DESOLITE K
bei Ihrem
Tankwart



AUTOL-WERKE

Der neue elegante



SPORTHELM

leicht + luftig

EICHENWALD-NEUSS / RH.



DM 17.⁷⁵
BEST.-NR. 7000 S



Sch M 32



Sch M 34

SCHMUTZFÄNGER für Motorräder u. -roller

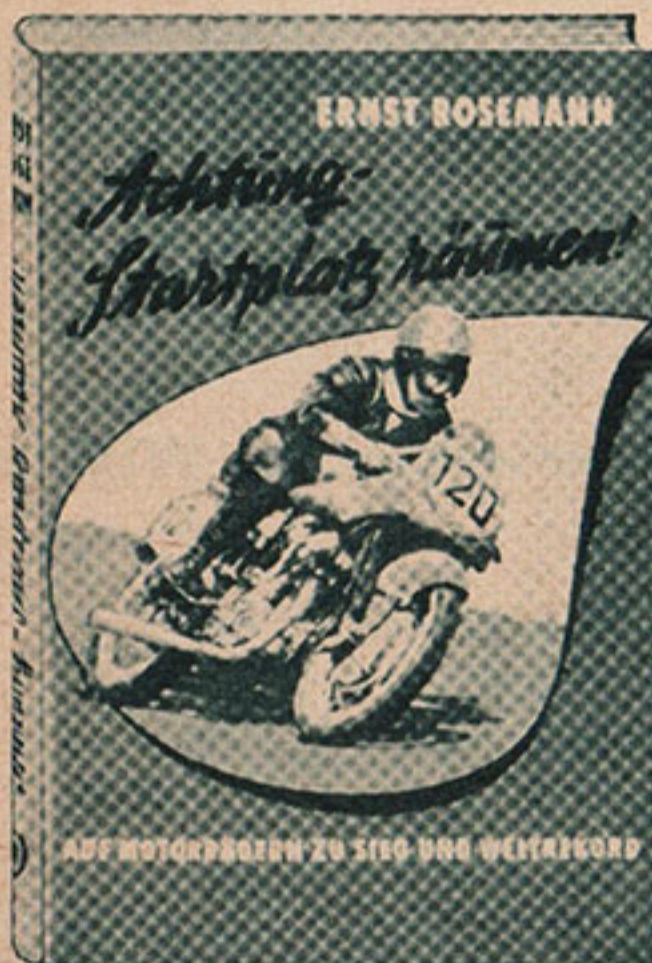
Gummipreßartikel
formschön, farbecht zweckmäßig

WEGU

Ein WEGU-Artikel, der Ihnen Freude macht!

WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL



ERNST ROSEMANN

Achtung - Startplatz räumen!

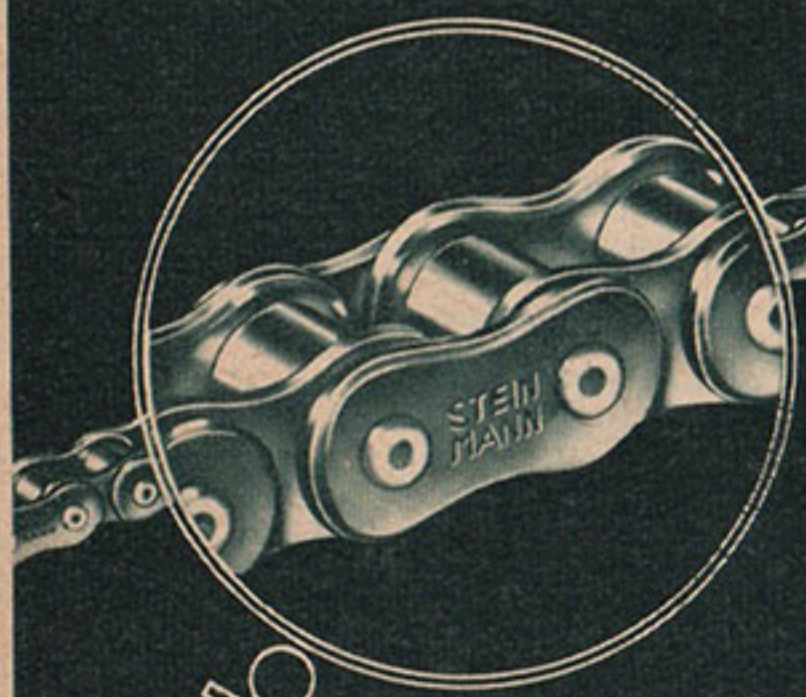
Auf Motorrädern zum Sieg

200 Seiten Text, 54 Abbildungen,
farbiger Schutzumschlag, Leinen,
8,50 DM + 70 Pf für Porto

Die Geschichte des Motorradrennsports von den Anfängen bis zur Gegenwart

Postkarte genügt, wir lief. sofort
MOTOR-PRESSE-BUCH

Stuttgart, Postfach 1042



„STEINMANN“
die Präzisionskette
mit
10 000 km
schriftlicher
Garantie

STEINMANN & CO. G.m.b.H. · HAGEN (WESTF.)

Wann lohnt sich's? Zu allen Jahreszeiten! Die Strecke ist nett zu fahren und hat verhältnismäßig wenig Verkehr.
Ist das ein Ferienzziel? Ja — auch zu allen Jahreszeiten. Schwerpunkt Odenwald, und ein paar Tage Main mit Abstechern in den Spessart.
Schöne Gegend: Der ganze Odenwald, vorher ein Stückchen Bergstraße und nachher das enge Maintal zwischen Odenwald und Spessart.
Zu besichtigen: Worms (Dom und Reste der Stadtbefestigung), Lorsch (karolingisches Torhaus des alten Klosters), Lindenfels (hübsches Bergstädtchen mit Burg), Michelstadt (altes Rathaus, Fachwerk), Erbach (Elfenbeinschnitzereien), Amorbach (Barockkirche), Miltenberg (mittelalterliche Bauten), Wertheim (Markt, Burgruine und alte Kirchen).
Abseits der Straße: Im Frühling lohnen Abstecher an der Bergstraße, sonst alle Straßen, die nach Süden in den Odenwald führen (Wald-Michelbach, Beerfelden, Burgruine Wildenberg.) Im Spessart Schloß Mespelbrunn und trotz Autobahnbau immer noch die Gegend um Rohrbrunn.
Wo kann man baden? Einige Waldschwimmbäder; sonst nur Bächlein zum Planschen, und der Main ist noch nicht allzu schmutzig.
Wo kann man zelten? Offizielle Zeltplätze bei Worms, im Odenwald bei Erbach, Lichtenberg, am Main bei Miltenberg; viele „wilde“ Plätze zu finden.



Die Neckartalstraße

Gruppe: Panoramastraße und Besichtigungsstraße — also doppelt attraktiv, daher sehr beliebt und ziemlich verkehrsreich.

Endpunkte: Heidelberg und Heilbronn.

Länge: 85 km.

Teil der Route: Frankfurt—Stuttgart.

Differenz gegenüber Hauptverbindung (Autobahn) + 30 km.

Streckenführung: — immer am Neckar entlang (Heidelberg — Neckargmünd — Neckarsteinach — Eberbach — Zwingenberg — Neckarelz — Gundelsheim — Bad Wimpfen — Neckarsulm — Heilbronn.)

Wann lohnt sich's? An Wochentagen, wenn man die Autobahn satt und genug Zeit hat.

Ist das ein Ferienzziel? Für Kurz-Urlaub im Herbst oder Frühling, ja.

Schöne Gegend: Von Heidelberg bis Bad Wimpfen ist es überall recht hübsch. Ganz besonders schön ist das Neckartal bei Heidelberg und um Eberbach und Zwingenberg, wo die bewaldeten Berge nah an den Fluß rücken. Sonst außer Wald viel Weinberge und Obstgärten. Und viele Burgen!

Zu besichtigen: Heidelberg (siehe Bergstraße), Hirschhorn (ein malerisches altes Städtchen mit Burg und Kloster), Hornberg (das ist die Burg des alten Berlichingen mit Museum und Champignon-Zucht), Guttenberg (eine besonders interessante Burg mit Raritäten aus vielen Jahrhunderten), Bad Wimpfen (staufische Kaiserpfalz, von der noch stattliche Reste erhalten sind; außerdem sehr hübsch und malerisch), Bad Friedrichshall (wer mag, kann da sonntags ins Salzbergwerk einfahren und unterirdische Säle bewundern), Neckarsulm (Zweiradmuseum), Heilbronn (Rathaus mit astronomischer Uhr, Kilianskirche mit berühmtem Turm, einige mittelalterliche Häuser).

Abseits der Straße: Von Neckargmünd unbedingt zum Dilsberg hinauffahren (alte Dorffestung mit schöner Aussicht), außerdem alle Wege in den Odenwald hinauf und von Heilbronn zum hübschen alten Weinsberg und der Burgruine „Weibertreu“.

Wo kann man baden? Im Neckar nicht, denn der ist trübe Brühe. Bleiben also nur die künstlichen Schwimmbäder, die zwar zahlreich, aber meist sehr voll sind.

Wo kann man zelten? Es sind zahlreiche Plätze da; die Einrichtungen sind aber meist ziemlich schlicht. Dafür entschädigt die schöne Lage.

Das aktuelle MOTORRAD

Für Italien

sind zu vorübergehender Einreise ab 15. Oktober keine Grenzdokumente mehr erforderlich.

Für Spanien

braucht man nach wie vor den Internationalen Führerschein.

Die millionste Jawa-Maschine

wurde vor einigen Wochen gebaut. Die Jawas waren stets interessante und meist elegante Motorräder; die derzeitigen Modelle machen der Tradition alle Ehre. Das Werk hat einen herzlichen Glückwunsch verdient.

Keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen

wollen Bayern und Niedersachsen einführen. In beiden Ländern haben sich die Unfallziffern auf den Autobahnen in den letzten Jahren nicht erhöht. Bayern hält regionale Sonderregelungen wie auf der Autobahn Frankfurt—Heidelberg nicht für glücklich. Währenddessen prüft man in Nordrhein-Westfalen, wie wir bereits meldeten, die derzeit gefahrenen Durchschnittsgeschwindigkeiten auf Straßen und Autobahnen, um dadurch Unterlagen für eine eventuelle allgemeine Geschwindigkeitsbegrenzung zu gewinnen, die sich sowohl der neue Innenminister als auch der neue Verkehrs- und Wirtschaftsminister zu einem fast sektiererischen Anliegen gemacht haben.

Wer aus dem Omnibus aussteigt

muß im allgemeinen warten, bis der Bus weitergefahren ist und die Sicht auf die Straße freigegeben hat. Erst dann darf man die Straße überqueren. Das stellte ein Wiesbadener Gericht zu dem leider nicht seltenen Fall fest, daß ein Fahrgast gleich nach dem Aussteigen aus einem Omnibus an dessen Front vorbei die Straße überqueren wollte. Allerdings wurde in Wiesbaden der Fahrgast nur wegen Mitverschuldens zu einer Geldstrafe von 60 DM verurteilt, obwohl durch sein Verhalten ein Motorradfahrer stürzte und schwer verletzt wurde. — Wenn man uns fragt: Wir fahren *sehr* vorsichtig an solchen Bussen vorbei!

Eine kluge Maßnahme

hat der Frankfurter Magistrat durchgeführt: Man verlegte die Bürozeit der 15 000 Beamten und Angestellten um eine Viertelstunde vor, um zur Entlastung des Verkehrs in den Spitzenzeiten beizutragen. Zur Nachahmung empfohlen!

Die im Verkehr befindlichen Mopeds

sollten jährlich auf ihre Verkehrssicherheit überprüft werden, forderte der Verband des Deutschen Fahrrad-Einzelhandels in Bielefeld. — Das würden goldene Zeiten für die Schrottplätze, wenn die Prüfung richtig durchgeführt wird, es müßten viele neue Mopeds gekauft werden und der Verkehrssicherheit wäre ebenso geholfen wie dem Verband des Fahrrad-Einzelhandels . . .

Keine Offenbarung

ist der Motorradsport-Film „Verlobte des Todes“. Einige interessante Aufnahmen von mehr oder minder sportlichen Veranstaltungen können nicht über grobe Unwahrscheinlichkeiten der Handlung und erhebliche technische Schnitzer hinwegtäuschen. Die Laufbahn des Helden führt genialisch quer durch sämtliche Motorsportarten, bei denen sich diverse unmögliche Vorfälle ereignen, und das Ganze ist nicht mal spannend genug, um den Film wenigstens als Kuriosität hingehen zu lassen. Eine Fehlzündung!

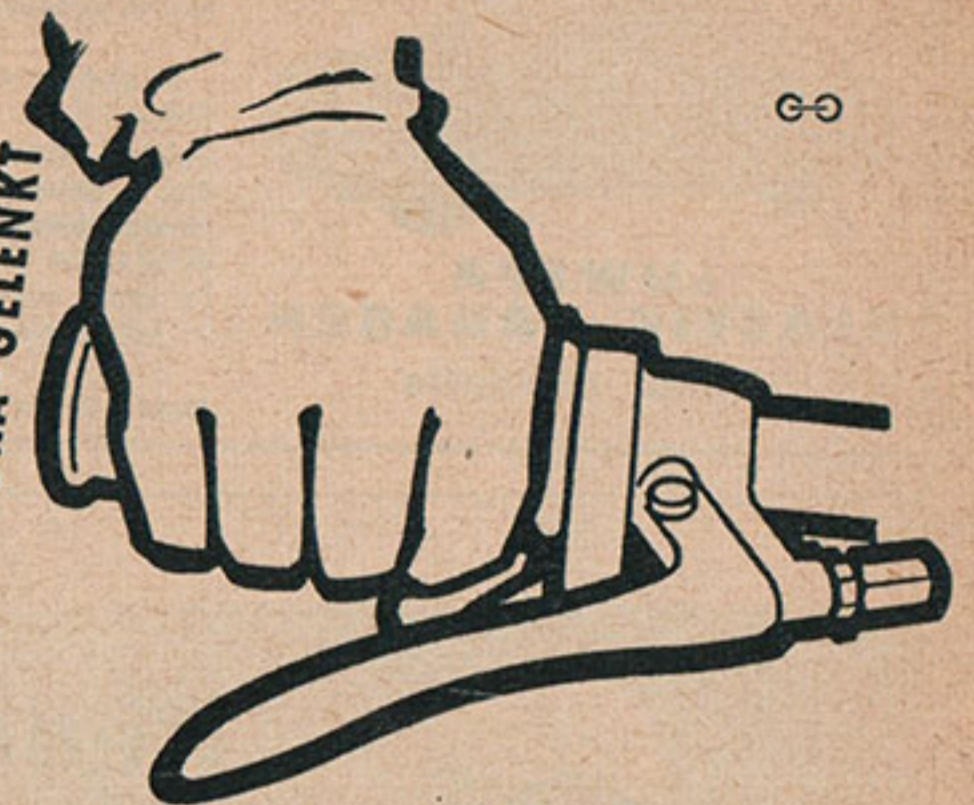
Der Verband der Fahrrad- und Motorradindustrie

kann endlich mitteilen, daß sich der Produktionsrückgang bei den Motorrädern gefangen hat: 1957 wurden zwar wieder nur 50% von der Vorjahresstückzahl gebaut, aber im ersten Halbjahr 1958 beträgt die Rückgangsquote nur noch 3%. Zudem lag 1957 die Zahl der verkauften Motorräder um 51 000 über der Zahl der produzierten; die Händler räumten ihre Lager. Es ist zu hoffen, daß nun auch das Vertrauen in gesicherte Serienfertigungen wieder aufgebaut wird — wenn Firmen nur noch so lange bauen, bis sie ihre Materialreste aufgebraucht haben, so bedeutet da jeder einzelne Auslauftyp einen neuen Schlag gegen die noch verbliebene Markentreue, die wahrlich nicht die schlechteste Eigenart des früheren Motorradmarktes war.

Im übrigen beklagt der VFM in seinem Geschäftsbericht 1957 wieder die unglückliche Führerscheinregelung, die seit 1954 die 16- bis 18jährigen vom Motorrad über 50 ccm ausschließt, was aber immerhin zu einem guten Verkaufserfolg der entfesselten 50er geführt hat. Sie sind zwar kein voller Ersatz fürs Motorrad, immer noch besser aber als die Mopeds, deren Typenwirrwarr kaum noch zu überschauen ist. Der VFM begrüßt das Versicherungszeichen für die Mopeds, lehnt aber angesichts eines Unfallanteils von 3,6% der Mopeds an den gesamten Verkehrsunfällen einen Führerschein für Mopeds ab. Für 1958 wird mit einem Inlandsabsatz von 300 000 Mopeds gerechnet.

IMMER EINEN SCHRITT VORAN

FÄHRT MAGURA-GELENKT



GRIFFSICHER,
ELEGANT + PREISWERT

MAGURA -
WER AN SICHERHEIT DENKT -

3 Faktoren, die das Vertrauen der Fachwelt zu MAGURA begründen. Vom Lenker, Drehgriff und Bedienungshebel hängt die Sicherheit des Zweiradfahrers wesentlich ab. Darum für den Ersatzbedarf und zur Modernisierung, wie im Ersteinbau, stets MAGURA.



GUSTAV MAGENWIRTH KG
URACH / WÜRTEMBERG

Schnelle Motoren

— seziert und frisiert!

Ein Buch von Renningenieur Helmut Hütten

Die „Schnellen Motoren“ des Renningenieurs Hütten sind kein theoretisches Lehrbuch mit komplizierten Rechnungsbeispielen, sondern ein Überblick über den modernen Motorrad- und Wagenhochleistungsmotor mit einer großen Zahl sehr eingehend beschriebener Beispiele von Renn- und Gebrauchsmotoren. Dabei kam ein Buch heraus, das im deutschen Schrifttum tatsächlich eine Lücke schließt, weil es bei uns Literatur dieser Art und zu diesem Thema überhaupt nicht gibt.

Das Buch der 1000 Tips für Konstrukteure, Ingenieure und vor allem für sportbegeisterte Fahrer.

Die „Schnellen Motoren“ sollen das tiefere Verständnis für moderne Hochleistungsmotoren fördern. Sie wollen keineswegs ein landläufiges Lehrbuch sein, sondern versuchen, die charakteristischen Unterschiede zwischen Touren-, Sport- und Rennmotoren an Hand der konstruktiven Merkmale und Kennwerte, aber auch durch die Einflechtung ihres logischen und chronologischen Werdeganges aufzuzeigen, um trockene Beschreibungen oder schematisches Aufzählen zu vermeiden. Dem objektiven Überblick dienen die vielfach eingebauten Zahlentafeln.

476 Seiten, 6 Ausschlagtafeln, 349 Abbildungen, Schutzumschlag, Ganzleinenband, DM 17.50.

Unfrankiert als Drucksache einsenden

An MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042

Ich bestelle Exemplar(e)

Hütten, Schnelle Motoren — seziert und frisiert

Ganzleinen — 476 Seiten — DM 17.50 + 70 Pf Versandkosten

Zahlung nach Erhalt

Lieferung per Nachnahme

Vor- und Zuname:

Ort:

Straße:

MO 20



**LUWEFA
PLASTIK-GARAGEN**
1 Jahr Garantie

Hitze- u. kältebeständig, klein faltbar und in bester Paßform nahtlos verschweißt, zählen zu den meistgekauften Folien-Garagen.

Sie sind besonders preisgünstig, da Ab-Werk-Lieferung.

Preise z. B. für **PERLIPLAST-GARAGEN**

Roller u. Krad	15,80	Goggomobil	45,—
dto. m. Beiwagen	26,80	Lloyd u. Fiat 600	54,—
Messerschmitt KR	30,95	VW und DKW	58,—
BMW-Isella	34,50	M 12 u. Rekord	69,—

Per Nachn. mit RÜCKGABERECHT gegen Kaufpreiserstattung
Auf Wunsch kostenlos Prospekt und Materialmuster.

LUWEFA Abt. 2
Marl-Hüls, In den Kämpen 8, Tel. 2790

Achtung, Motorrad-, Moped- und Radfahrer!

Warum fahren Sie bei jeder Witterung ohne Beinschutz?

Weil Sie meinen ROLLY Spritzschutz noch nicht kennen! Tausende Fahrer haben „Ihn“ schon und sind vollauf zufrieden damit. Deshalb fordern Sie sofort Prospekt an. Für Mopeds und Fahrräder wird eine Spezial-Ausführung geliefert

Benötigen Sie eine Garage, wird sie in jeder Größe für Sie hergestellt

Hersteller: **HANS JÄGER, Stahlbau, Garagen, Moped- und Fahrradständer**
MÜNCHEN 25, Lipowskystraße 2, Telefon 7 0017

einmalig und zweckmäßig



**Reden wir
vom
Sport
und so -**

Unsere Straßenrennfahrer mit internationaler Lizenz sind inzwischen fast alle so eine Art wandernde Artisten geworden, die von Land zu Land ziehen. Immer dorthin, wo noch ein Veranstalter ihre Spesen und das Startgeld zahlen kann, damit sie fahren können. Beim Internationalen Motorradrennen in Zandvoort (Holland) gewann die 125 ccm-Klasse der Saarländer Willi Scheidhauer auf Ducati, die 250-ccm-Klasse wurde von Dieter Falk auf Adler gewonnen. John Hempleman, Norton, holte sich den Sieg in der 350-ccm-Klasse und der Deutsche Ernst Hiller auf BMW wurde Sieger der 500er Klasse. In der Gespannklasse fuhr der Schweizer Edgar Strub als Erster durchs Ziel. Die Strecke war 4 Kilometer lang, Tagesbestzeit fuhr Ernst Hiller mit 136,2 km/h. Das war am 31. August. Eine Woche später war Ernst Hiller quer durch Europa nach Finnland gefahren, wo am 7. 9. das Pyynikin-Ajo-Motorradrennen stattfand. Der Ire Ferbrache wurde auf Norton Sieger der Halbliterklasse vor Ernst Hiller, während die ostdeutschen Fahrer Brehme und Musiol (beide MZ) die ersten Plätze der 125-ccm-Klasse belegten. Der Finne Nygren gewann die 350er-Klasse auf AJS. Den nächsten Sonntag darauf, am 14. 9., war Ernst Hiller wieder quer durch Europa gefahren und startete in Monza in Italien auf dem Weltmeisterschaftsendlauf, der praktisch kein Endlauf mehr war, weil die Weltmeister (siehe MOTORRAD 16/58, Seite 433) bereits feststanden. In der 125-ccm-Klasse fiel Ubbiali aus und so wurde Spaggiari (Ducati) mit 155,8 km/h Durchschnitt Sieger vor vier weiteren Ducatis (!). Auch Provini mußte in der 250-ccm-Klasse die Waffen wegen Motorschadens strecken, Sieger wurde Mendogni mit 168,2 km/h Durchschnitt auf einer neuen Moto-Morini (!). An vierter

Stelle landete Beer (Deutschland) auf Adler und an fünfter Stelle Auten-gruber (Österreich) auf NSU. Falk wurde sechster. Die 350er Klasse gewann erwartungsgemäß John Surtees ebenso wie die 500er Klasse. Hiller wurde bei den 500ern Zehnter vor Huber. Duke konnte bei den 350ern mit einer Runde Rückstand den 3. Platz auf Norton belegen. In der Woche vorher hatte in England die Manx-Grand Prix-Woche auf der Isle of Man über den TT-Kurs stattgefunden. Sieger bei der Klasse für 350-ccm-Maschinen über sechs Runden auf dem großen Gebirgsrundkurs wurde der AJS-Fahrer A-Shepherd mit einem Durchschnitt von 152,5 km/h vor vier Norton-Fahrern (Crooks, Washer, Lewis und Dowty). Zwei Tage später rollte das Rennen der Maschinen bis 500 ccm ab (Senior-Manx-Grand Prix), wo der Norton-Fahrer Ernie J. Washer mit einem Durchschnitt von 150 km/h vor Crooks (Norton) und Miniham (Norton) Sieger wurde. — Wenn man die Meldungen über die letzten bedeutenden Straßenrennen durchliest, darf man eines nicht übersehen: In der Punktliste der Weltmeisterschaft steht hinter Provini (32 Punkte), dem Weltmeister der 250-ccm-Klasse, an zweiter Stelle Horst Fügner, DDR, mit 17 Punkten auf MZ vor Ubbiali, der 16 Punkte in dieser Klasse erzielen konnte! Die 125-ccm-Klasse führt Ubbiali mit 32 Punkten vor Gandossi (25), Provini (17) und Chadwick, England, (14) an. Die 350-ccm-Klasse wurde Beute von Doppelmeister John Surtees mit 32 Punkten vor Hartle, England, (24) und Duke (17). Auch die 500er-Klasse gewann Surtees mit 32 Punkten vor Hartle (20) und Dale (13). Bei den Gespannen waren die Deutschen Schneider/Strauß auf BMW mit 30 Punkten vor Camathias/Cecco (Schweiz, BMW), 26 Punkte, und Fath/Rudolph (Deutschland, BMW), 8 Punkte, erfolgreich. — Ganz verwirrt wird man durch die vielen Namen, Zahlen und Maschinenmarken. Deswegen wollen wir uns einmal auf ein etwas ruhigeres Gleis begeben. Inzwischen haben die Engländer auch wieder etwas an ihren Maschinen weiterentwickelt und sogar eine weitere neue 250er (BSA) auf den Markt gebracht. Zunächst gibt es jetzt die normale 350-ccm- und 500-ccm-Einzyylinder-Norton (Modell 50 und Modell ES 2) serienmäßig mit dem Federbett-Rahmen und einem geschlossenen Kettenkasten. Die neue 250-ccm-BSA hat für 15 PS 7000 U/min nötig. Während das obere Kettentrumm gegen den Reifen hin bei der C 15 ohv durch ein Abdeckblech gegen Dreck geschützt sein soll, wird die Kette durch das fehlende untere Blech natürlich im Endeffekt keinen Dreckschutz haben. Aber Luftfilterung und Kettensorgen waren in England bisher nie sehr aktuell. Viel aktueller ist im Augenblick dort die Tatsache, daß es mit einer Triumph-Tiger 100 und einer Thunderbird wieder zu neuen Rekorden gekommen ist. Allerdings nur zu amerikanischen Motorrad-Rekorden, weil — trotz vorher anderslautender Meldungen — wieder einmal kein FIM-Offizieller an-



Eine so gut wie die andere

deshalb bei jedem Kerzenwechsel

immer wieder **BERU** ZÜNDKERZEN

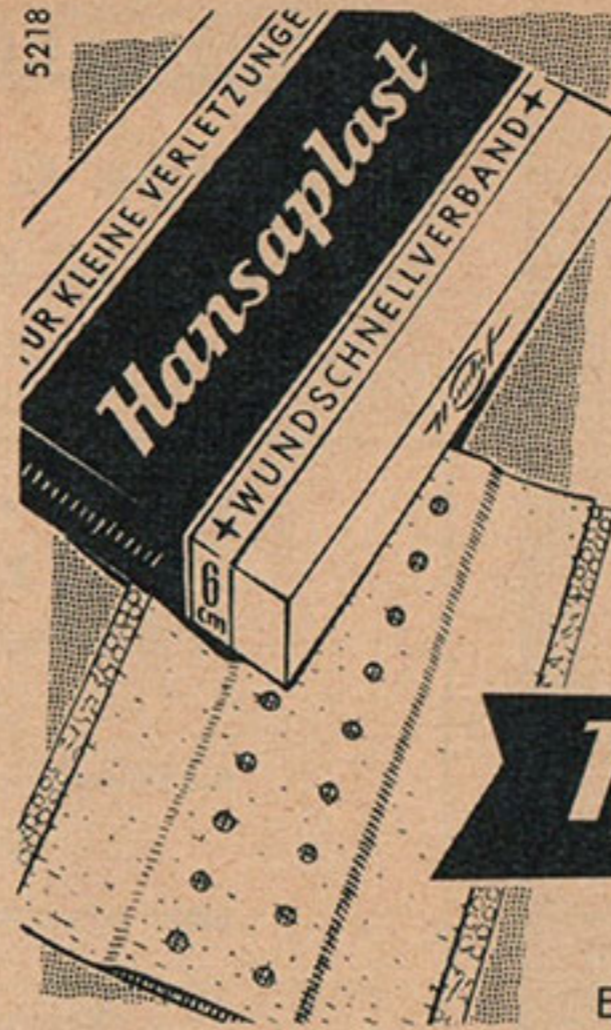
wesend war, und kein von der FIM genehmigtes Zeitnahmegerät benutzt wurde. Hatte man nicht vorher anders getönt? Weil Johnny Allen, der die Rekordfahrten eigentlich geplant hatte, zum fraglichen Termin nicht erscheinen konnte, fuhr sein Freund Jas Thomas aus Texas (19 Jahre alt) 214,47 mph (= ca. 340 km/h) mit der Allenschen Zigarre. Die gleiche Maschine, mit einem 650-ccm-Thunderbird-Motor ausgerüstet, erreichte bei einem zweiten Versuch von Thomas in der einen Richtung 224 mph, während in der Gegenrichtung durch einen Motordefekt nur 209 mph herauskamen (224 mph = ca. 358 km/h). Durch aufkommendes schlechtes Wetter mußten weitere Versuche auf dem Salzsee in Utah abgebrochen werden.

Verlassen wir die Schauplätze dieser Geschichten und kehren wir in unsere eigene Heimat zurück. Da tut sich auch allerhand, was zu bemerken wäre. Am 2. November will der MSC-Reinhardswald e. V., Karlsrufer, Blockhaus, im Reinhardswald die 2. Karlsrufer Geländefahrt durchführen. Unmittelbar in der Nähe der alten Krukenburg oberhalb von Helmarshausen. Bemerkenswert deswegen, weil man sich wieder einmal vorgenommen hat, besonders für den Nachwuchs etwas zu tun. Schon viele Veranstalter haben das in den letzten Jahren vorgehabt, als dann aber Lorbeer in Form von Meisterschaftsläufen winkte, war es mit den Gedanken an den Nachwuchs vorbei. Warten wir ab, wie das die Karlsrufer meinen. Leider lag noch keine Ausschreibung vor, so daß man nicht sagen kann, ob sich da ein neuer Trial-Verfechter aufgetan hat. Dieses Trial-Fahren, es will den neuen Leuten nicht aus den Köpfen und den alten Leuten nicht in die Köpfe. Seitdem erst neulich bei einem Trial in der Nähe Nürnbergs ein unbekannter, kleiner Ausweisfahrer Gesamtsieger über selbst berühmte deutsche Geländefahrer war, scheint das wieder einmal ganz aus zu sein. Nicht von seiten der Veranstalter — aber von seiten der großen Fahrer, die ein Wort zu reden haben. Es scheint tatsächlich so zu sein, daß man zwar Schnellfahren im Gelände gelernt hat (das harte Wort „Bolzen“ wollen wir nicht gebrauchen), daß man aber von Exaktheit, Maschinenbeherrschung und sauberem Stil nicht genug weiß, um ein Trial zu gewinnen. Man müßte ja völlig umlernen, man kann ja gar nicht mehr räubern und so — das ist eben nicht drin! Bei den alten Leuten. Und die sitzen noch am Drücker. Und die OMK? Also danach fragt mich bitte nicht! —

Und da wir gerade von der Tatsache sprechen, daß es Leute gibt, die harmlos ahnungslos sind, noch eine kleine nette Geschichte: Es gibt tatsächlich Händler, die die Marke TRIUMPH im Schaufenster führen und ihren TRIUMPH-Kunden nahelegen, ihre Maschinen zu verkaufen, weil es keine Ersatzteile mehr dafür geben würde. Denen kann man es wahrscheinlich nicht mal mit dem Holzhammer einprägen, daß Hercules alle Triumph-Teile liefert und jeden Kundendienst ausführt. (Adresse: Nürnberger Hercules-Werke GmbH, Abt. Kundendienst II, Nürnberg, Walzwerkstraße 62—64, Tel. 54050). Wer also so einen Motorradfachmann trifft, sollte sich nicht lange darüber ärgern, sondern gleich seine Wünsche an diese Adresse richten. Klappt prompt. — Gestern traf ich einen, der hielt mir eine Pressemitteilung unter die Nase, die der ADAC-Gau Nordrhein zum Eifelrennen am 5. Oktober verschickt hatte. Stand da: Endlich wieder Fabrikbeteiligung im Motorsport! — Oder so ähnlich. Glaubt ihr, daß ich Kulleraugen bekam? Also das mußte ich jetzt ganz lesen. Und da stand dann weiter, daß NSU eine Fabrikmannschaft mit Weltklassefahrern (u. a. Wilhelm Herz) starten lassen würde. Pause. Nanu —? Bei den Junioren gibt's doch keine Werks-Ausweisfahrer! — Weiterlesen, weiterlesen. Also eine Fabrikmannschaft auf — NSU-Prinz. Im Wagenrennen. Ach sooo! — Grinste dieser Motorradrowdy und sagte: „s gibt scheint's was zum Verdienen —! Hi, hi! — Die haben's wohl nötig. Wetten daß da 'n Flugzeug fliegt mit Werbespruch „Prinz liegt vorn“ oder so ähnlich? — Kenn'n wir doch. Ob sich einer von denen im Fahrerlager bei den 250er-Rennmaschinen mal sehen läßt? Nur zum Zuckucken? War einer von den NSU-Leuten etwa in Garmisch? Und es scheint, als sei auch dem Veranstalter der Wagensport 1000mal lieber. War das nicht der Gau, bei dessen Motorrad-Sporttagung lauter Autos vorm Lokal standen?“ Also der war wirklich ein übler Motorradkerl. Genauso wie ein anderer, der folgendes sagte: „Als da noch die Werksfahrer waren, da war noch was los. Und als dann im Geländesport auch kein Werk mehr fuhr, da waren viele dieser Leute verschwunden. Als sie zeigen sollten, daß sie um des Sportes willen und nicht um der Prämien willen mitgefahren waren und weiter Sportler bleiben wollten, waren sie weg. Futsch! — Tschä, das liebe Geld im Sport —!“ Sind das nicht dumme, unsachliche und böse Reden? Aber so quatschen halt die Leute, man sollte das verbieten!

Klades

**Genug
gequatscht!
Wiedersehen!**



Jede Wunde muß atmen können, denn die Luft fördert die Heilung. Der Wundschnellverband Hansaplast wirkt hochbakterizid; er ist blutstillend und luftdurchlässig. Mit Hansaplast ist die Verletzung vor schmerzhafter Berührung geschützt. Sie kann ungestört heilen.

Hansaplast ist der Original-Wundschnellverband von Beiersdorf.

Hansaplast

Beiersdorf

Erhältlich in jeder Apotheke und Drogerie

**Wichtiger Hinweis
für unsere Postabonnenten**

Wenn Sie das MOTORRAD unregelmäßig oder mit Verspätung erhalten, dann reklamieren Sie bitte zunächst bei Ihrem Postamt

MOTOR-PRESSE-VERLAG

1000 SCHREIBMASCHINEN
stehen abrufbereit in unseren Lagern.
VIELE GÜNSTIGE GELEGENHEITEN
z. Teil neuwertig u. aus Retouren
zu stark herabgesetzten Preisen
trotzdem 24 Raten. Alle Fabrikate
Fördern Sie unseren Gratis-Katalog Nr. A 827

NOTHEL CO Deutschlands großes
Büromaschinenhaus
Göttingen | Essen | Hamburg
Weender Str. 11 | Gemarkenstr. 51 | Steinstr. 5-7

Neuartige Schutz hose,
strapazierfähige Plasticfolie,
Gleitverschluß, hochfrequent
geschweißt, Gewicht ca. 600 g.
Preis DM 27,80 Brutto.

Neuartiger Schutzschuh,
Preis ca. DM 12,50.

Bezugsquellennachweis durch
Hersteller

U. Bieberbach,
München 8, Hofangerstraße 44

Kostenlos

225-seitigen Photokatalog mit 268 günstigen
Photo- u. Kinoapparate-
Angeboten, Kamerakunde
und Anfänger-Lehrgang.
1/5 Anzahlung — 10 Raten — Garantie.
Schreiben Sie sofort an

PHOTO SCHAJA
Abt. 22 MÜNCHEN 22

ALFRED NEUBAUER

**Männer,
Frauen
und Motoren**

„Quick“ brachte den Vorabdruck dieses packenden Tatsachenberichtes, in dem 35 Jahre Auto-Rennsport und Gesellschaftschronik vorüberziehen. Politische Größen und mondäne Frauen geben sich bei den internationalen Rennen der schnellen Wagen ein Stelldichein. — Und dann die Rennwagen: die „Silberpfeile“ — ihre Gegner von der Auto Union und die ausländische Elite. — Allen großen Fahrern begegnet Neubauer, sieht sie den höchsten Gipfel des Ruhmes erreichen, sieht viele verzweifeln und viele ihre Leidenschaft mit dem Leben bezahlen. Die großen Rennen in aller Welt — und überall als ruhender Pol die unerschütterliche Gestalt des populärsten Rennleiters: Alfred Neubauer, der „Dicke“, der Mercedes-Mann! Ende Oktober erscheint dieses mitreißende Buch. 480 Seiten, 48 Bildtafeln, Ganzleinen, DM 16,80, portofreie Lieferung, Zahlung nach Erhalt.

Bestellen Sie sofort bei
MOTOR-PRESSE-BUCH
Stuttgart, Postfach 1042

WEGU

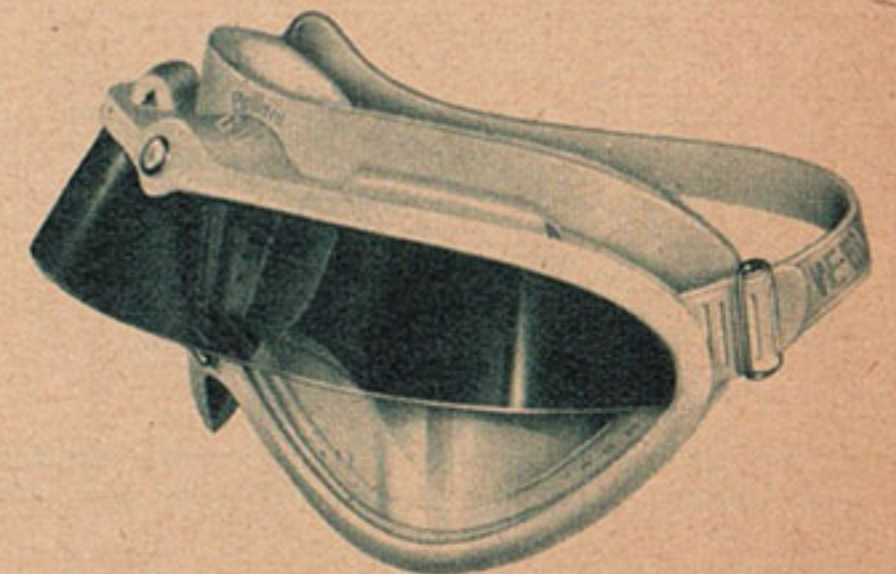
„Brillant“-Brille

Unerreicht großes
Blickfeld, formschön,
bequemer Sitz, als
ALLWETTER- und
REGENBRILLE
lieferbar, beide
Ausführungen mit
dem bewährten
ALLWETTERBAND

WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL

Die **SPITZENBRILLE**
für den Motorsport



Meine Verkaufsanzeige war ein derartig durchschlagender Erfolg, daß ich Sie höflichst bitten möchte, die Anzeige nicht noch einmal erscheinen zu lassen, sonst kann ich mich der Zuschriften nicht mehr erwehren. **St. in N.**

Bei dieser Gelegenheit möchte ich Sie auf den Erfolg hinweisen, den meine letzte Anzeige gehabt hat. Ich erhielt darauf 132 Briefe, 26 Postkarten, 8 Telegramme!!! Da wird Wohlthat zur Plage bei der Beantwortung so vieler Anfragen! Es war ein einmaliger Anfragenrekord! **E. G. in B.**

Ferner möchte ich meinen Dank für die vorige Anzeige aussprechen, die mir weit über 50 Zuschriften gebracht hat, so daß ich meine Triumph glänzend verkaufen konnte. Es gibt wohl kaum eine bessere Zeitschrift für Anzeigen auf motorsportlichem Gebiet; ich empfehle sie stets meinen Freunden und Bekannten. **W. in B.**

MOTORRAD

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

bringt die meisten Kleinanzeigen. Sie werden genau so interessiert beachten wie der herzerfrischende Textteil. Kein Wunder, daß die Inserate so erfolgreich sind! Von der nagelneuen Maschine bis zum alten Hirsch wird fast alles gesucht oder angeboten - und auch Sie sollten einen Versuch machen!

Preise: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum DM 1.50, bei Stallengesuchen nur DM 1.—. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50.

Rabatt: 2 Anzeigen 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20%

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächst erreichbare Ausgabe.

Hier ausschneiden!

An
Motor-Presse-Verlag GmbH., Stgt., Postf. 1042

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Text x in der nächsterreichbaren Ausgabe der Zeitschrift „das MOTORRAD“ auf.

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Anzeige soll mit folgender Adresse* - unter Chiffre*-erscheinen. *Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name:

Ort: Datum:

Straße: Nr.

Mo 20

MOTORRAD-MARKT

Günstige Gelegenheiten!
BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!

Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interesse nicht vergessen werden!

ADLER

MB 250, 10 000 km, neuwertiger Zustand, für DM 900.— zu verkaufen oder gegen KS 601 (S) zu tauschen; auch große BMW angenehm. Lothar Olk, Gelsenkirchen, Gotenstraße 14. 13 018/1662

Verkaufe M 200, Bauj. 53, 23 000 km gelaufen, gut erhalten, für DM 600.—. Angeb. unt. M 2109 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 13 019/1662

AJS

Verkaufe 16 MS 53, erstkl. Zust., da bes. gut gepf. Liebhaberstück, zugell., verst. u. vers., anzusehen nach Vereinbarung. Angeb. unter M 2103 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 945/1657

Verkaufe 500 „Springtwin“, generalüberh., 53/33 000 km. Angeb. unter M 2104 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 946/1657

Motorräder AJS von 250 bis 600 ccm und Ersatzteile liefert D. Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41. 12 947/1657

BMW

Ersatzteile

für ältere **BMW**-Typen ab Lager
A. Fischer,
München 13, Hess-Str. 4 Telefon 207 09

Verkaufe sofort meine R 69 gegen Barzahlung. Alfred Knaier, Erpfingen Krs. Reutlingen. 12 948/1657

BMW R 50/60/69. Es macht sich bezahlt, die „Reparaturanleitung BMW R 50/60/69“ zu besitzen. 140 Seiten im Großformat, viele Bilder, Kunstdruckpapier, viersprachig, DM 10.— + 50 Dpf Porto. Postkarte genügt, wir liefern prompt: MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Höchstpreise bei Barzahlung für R 12, R 25, R 51. Blaimer, München 58, Bajuwarenstr. 17, Tel. 44 13 58. 13 009/1661

Suche schnelles BMW-Straßenrennspann. Angebote unter M 2106 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 993/1660

Verkaufe R 51, DM 450.—. Ulrich Dufft, Schramber/Sulgen, Schönblick 8 I. 12 950/1657

Schalldämpfer für R 51/3, R 25/2, auch Umbausätze kompl. liefert Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 6/7. 12 951/1657

Suche gut erhaltene R 69 gegen Barzahlung. Angeb. an K. Engler, Heiligenhafen i. Holst., Landeskrankenhaus, Haus 15/II. 12 955/1657

Kauf alle BMW-Motorräder, auch Unfall, Abholung überall! Typ und Preisangabe! Cikrit, Schwalbach (Ts.), über Frankfurt a. M. 12 956/1657

BMW R 26. Sie sparen Zeit und Geld, wenn Sie nach der „Reparaturanleitung BMW R 26“ arbeiten. Auf 140 Seiten im Großformat, viersprachig, reich bebildert, werden Ihnen alle Einzelheiten anschaulich und leicht verständlich gezeigt. DM 10.— + 50 Pf Porto. Postkarte genügt, wir liefern sofort: MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Zu kaufen gesucht **RS-Rennmotor**, kompl. m. Vergaser u. Magnet, evtl. auch mit Getriebe, je n. Abmachung, als Zahlung möchte ich eine schöne Rennsport 250er Parilla tauschen; wenn irgendwie möglich. Angebote an R. Blatter, Burgdorf, Schweiz. 13 020/1662

Verkaufe R 51/2, Unfallkrad, als Ersatzteile, auch einzeln. Theo Reimann, Duisburg, Alter Kalkweg 13. 13 021/1662

R 67/2, Bauj. 51, 60 000 km, generalüberholt, tadell., DM 850.—. Notverkauf. E. Stickel, Giengen a. Br., Heimscholle 7. 13 022/1662

Sämtliche Teile für R 25/II, 51/III u. älter gibt ab. Zuschriften unter M 2110 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 13 023/1663

R 26, Bauj. 57, 7000 km gel., DM 1600.—; R 26, Bauj. 56, 26 000 km gel., DM 1150.—, sehr gut erh., verk. Motorradhaus Jäkel, Hinsbeck (Nrh.). 13 024/1663

R 51/3, Bauj. 1951, Zylinder, Kolben, Ventile neu, Kurbelwelle i. A. nachweisbar, Sturzbügel, Reifen, fast neu, nach Überholung 4000 km gel., gegen bar zu verkaufen. Horst Freund, Hannover-Limmer, Harenberger Straße 22. 13 025/1663

Original-Ersatzteile für BMW-Motorräder, gutsortiert. Lager für ältere Modelle. E. Kathrein, Lorsbach (Ts.). 12 958/1658

Wegen Vincent-Kauf gebe ich R 69 mit original BMW-Renntank, Rennbank, Lenkerhälfen für Rennen, Drehzahlmesser, Hoske-Renntüten u. a. Extras ab. (Siehe MOTORRAD-Titel 20/58), nachweisbar 19 000 km gelaufen, Bj. 1957, bester Zust., DM 2650.— bar. Helmuth Lünemann, Dortmund, Kronenstr. 69. 13 043/1664

BSA

Verkaufe Gespann 650 ccm, 35 PS, in bestem Zustand. Angebote an Ruge, (22a) Oberh.-Sterkrade, Wilhelmstraße 57. 12 959/1658

Twin 500 ccm, 8000 km gelaufen, günstig abzugeben. H. Schäfer, Höhr-Grenzhausen, Emser Str. 23. 12 960/1658

DKW

Verkaufe 250/2, Bauj. 55, 28 000 km, gut gepflegt, preisgünstig. K.-Heinz Vattersen, Ingeleben 60 Krs. Helmstedt. 12 961/1658

Moto Cross mit 350 ccm und 370-ccm-Motor zu verkaufen. Richard Niesel, Krefeld-Traar, Bruchhöfe 26. 12 963/1658

Suche gr. Moto Cross-Zylinderkopf für 175 S. Peter Bock, Kiel, Ostring 71. 12 964/1658

Tausche Motor 250/1, 4-Gang, rep.-bed., gegen 1 Paar Federbeine für 125er. K.-Heinz Vattersen, Ingeleben 60 Krs. Helmstedt. 12 962/1658

Verkaufe 200 SB mit Puch TF-Tel.-Gabel und Nabe, evtl. Teile einzeln, mit Steib Beiw. S 350. Hippel, Lindau (Bodens.), Wackerstr. 46. 12 966/1658

RT 200, in tadell. Zustand, Bauj. 1953, 32 000 km gel., Preis DM 400.—, zu verkaufen, zu besichtigen bei Kfz-Handel Wagner, Bartrup (Lippe) Kr. Lemgo. 12 965/1658

RT 175 S, Bauj. 56, 19 000 km gel., sehr gut erhalten, für DM 700.— zu verkaufen. Seiffert, Werdohl (Westf.), Waldstraße 42. 12 967/1658

Verkaufe RT 125 in gutem Zustand, vers. u. verst., mit viel Zubehör. Walter Obermüller, Hohnweiler Krs. Bäcknang. 13 026/1663

Verk. Sportmaschinen RT 125/2H, wie neu, 8000 km, viele Extras, für DM 600.—, od. Tausch geg. RT 250 S, 350. S. Küstner, Stgt.-Zuffenhausen, Talheimerstr. 2. 13 027/1663

DÜRKOPP

Verkaufe 200 ccm, gut gepfl., 115—120 Spitze, und eine zerlegte desselb. Typs, zusammen DM 550.—, bar DM 500.—. Hans Zenkert, Wanne-Eickel, Flöz-Hugo-Str. 17. 12 968/1658

HARLEY-DAVIDSON

Suck, Hamburg, Hagenbeckstr. 1—5, liefert die neuesten Modelle und Ersatzteile. 12 969/1658

HERCULES

HERCULES hat den TRIUMPH-Ersatzteile- und Kundendienst übernommen. Anschrift: NURNBERGER HERCULES-WERKE GMBH, Abt. Kundendienst II, Nürnberg, Walzwerkstr. 62—64, Tel. 5 40 50. 12 971/1659

250 ccm, Bauj. 1954, 2-Zyl, Ilo, H-Schwinge, 35 000 km, teilüberh., gut erhalten, wegen Anschaffung einer KS für DM 500.— zu verkaufen. Gert Reinicke, Walsum (Ndrh.), Franz-Lenze-Platz 27. 12 970/1658

K 100, 1000 km gelaufen, sehr gepflegt, für DM 450.— zu verkaufen. Ernst Schmitz, Gelsenkirchen, Leitestraße 140 b. 12 974/1659

K 100 in sehr gutem Zustand, knapp 7000 km gel., Bauj. 57, zu verkaufen. Teilzahlg. möglich. Günther Geyer, Kaiserslautern, Gaustr. 23. 12 976/1659

HOFFMANN

175 ccm, Bauj. 51, 36 000 km, Bereifung 90 %, in gutem, fahrbereitem Zustand zu verkaufen, techn. überprüft. Peter Schulz, Altrip a. Rh., Riedsiedl. 1. 12 977/1659

HOREX

Regina 51, Bestzustand, mit 18-l-Tank u. Steib 350 S (54) mit Verdeck, günstig zu verkaufen. R. Mohr, Reinbek b. Hamburg, Störmerweg 6. 12 978/1659

Schalldämpfer für Regina, Resident, Imperator liefert Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 6/7. 12 952/1657

Resident 350, 16 000 km, erstklassig, DM 1300.—, Trotzki, Köln, Händelstraße 35. 13 029/1663

Verkaufe von Regina 350 Motor zu DM 180.—, kompl. mit neuer Zündanl., auch einz.; Vorderrad DM 30.—, Hinterrad DM 40.—, beide mit fast neuen Decken; Sporttank silbergrau, 20 Ltr., DM 30.—, Telegabel mit Schutzblech, Lampe u. Lenker DM 70.—, Hinterradfederung DM 40.—, Sitzbank Denfeld, schwarz, u. Rahmen DM 60.—, Motor dazu, fast alles doppelt außer Zündanlage u. Kolben, alles in gut. Zustand. Helmut Pickel, Pommelsbrunn 23 bei Nürnberg. 13 030/1663

MAICO

M 175 S Geländesport, Bauj. 55, generalüberh., verst. u. versichert, DM 850.— bar, Otto Linder, Hohenfurch b. Schongau (Obb.). 12 980/1659

Suche Motor 175 ccm Breitwand für Moto Cross. Angebote unter M 2111 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 13 031/1663

M 175 Supersport, Original Geländeausführung, Bj. 1958, zum Festpreis von DM 1350.— abzugeben. Angebote an: Gerd Rongen, Stolberg (Rhld.), Neustr. 48. 13 032/1663

Verkaufe M 250 S, Bauj. 56, tadelloser Zustand, vers. u. verst. bis Dez., DM 500.— bar. Günter Kurre, Stadtoldendorf, Deenser Str. 33. 13 033/1663

MOTO CROSS

Verkaufe wegen Aufgabe des Sports meine beiden bekannt schnellen Maico Moto Cross u. Bahnrennmaschinen, 175 ccm, ehem. Werksm., 57, DM 1600.—, 250 u. 277 ccm, Bauj. 57, DM 1400.—, beide Maschinen absolute Spitzenkl., dazu Transp.-Anhänger DM 300.—, Michael Franz, Braunschweig, Am Olper Berge 9. 13 034/1663

MATCHLESS

Matchless-Motorräder und Ersatzteile liefert Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41. 12 981/1659

Spezial-Moto-Cross, 500 ccm, erstkl. Zustand, verkauft Kurt Wüstenhagen, Hückeswagen (Rhld.), Peterstr. 42. 12 982/1659

NORTON

500 ccm, 2300 km gel., für DM 600.— zu verkaufen. Ernst Schmitz, Gelsenkirchen, Leithestr. 140 b. 12 975/1659

Verkaufe meistbietend schnelle 2-Zyl. Dominator de Lux, 32 PS, sehr gepflegt, nach Generalüberh., 4000 km gel. G. Voltz, Langen/Ffm., Rheinstr. 30. 12 987/1660

Liebhaberstück! 500 ccm Dominator de Lux zu verk., sehr viel Chrom, neuwertiger Zustand, 1600 km, DM 1700.—, Friedel Zeh, Bergen-Enkheim b. Frankfurt/M., Westlichesandstraße 6. 13 035/1663

NSU



Verkaufe Superfox, 15000 km, blau, mit Delphinverkl. (Alu), eingeb. 160 mm Ø Scheinw., Drehzahlm., Uhr, Federbeine (engl.), Alu-Felgen, hinten 18", vorne Max Vollnabe, Rohrlenker mit R. Armaturen, Sitzbank, 2 Batterien, Hochleist. Zündsp., Otto Marnet, Königstein/Tavusus, Limburgerstraße 3.

Verkaufe Max-Geländespann, ehem. Werksgespann, mit zahlreichem Zubehör. Walter Stöger, Künzelsau, Oberer Bach 17. 12 994/1660

Verkaufe 350 ccm Konsul, gut erhalten, DM 450.—, Angebote unter M 2105 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 983/1659

Verkaufe Max, gut erhalten, mit 16 000 km, zu DM 900.—, Farbe blau, mit Vollnaben, Sportlenker und Denfeld-Kissen. Otto Dallinger, Wiggensbach, Kempten (Allgäu). 12 984/1660

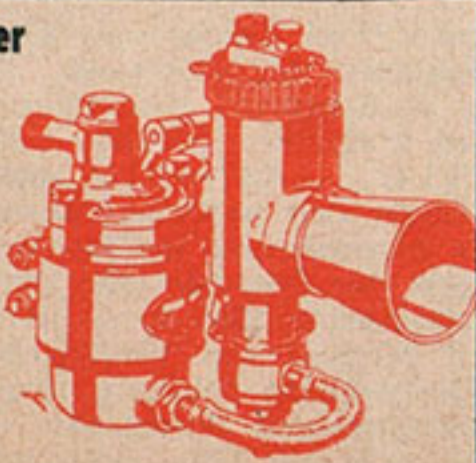
Original ital. Rennvergaser

DELLORTO

für alle Motorräder lieferbar ab Lager. Sonderrabatt für Rennfahrer. Generalvertretung für das Bundesgebiet:

Technischer Zentralversand
E. Bühler

Stuttgart, Postfach 1306
Telefon 21707



Superlux, 15 000 km, tadelloser Zustand, Bank, Sportlenker, bar DM 650.—, Finanz. möglich. Rodewald, Hamburg, Bärenallee 1. 12 985/1660

Max-Gespann, Bauj. 53, in gutem Zustand, 21 000 km gel., für DM 600.— zu verkaufen. Friedrich Schinko, Flörsheim a. M., Bürgerm.-Lanck-Str. 41. 12 986/1660

Max 1954, 24 000 km, gut erhalten, zu verkaufen, Preis DM 700.—, Anton Kolb, Ungerhaus, Post Wangen (Allgäu). 12 988/1660

Verkaufe für Konsul 350 ccm Telegabel, Lichtmasch., Tank, Getriebe, Öltank, Kettenk., Motor, reparaturbed., Hinterradfederung u. viele andere Teile. Georg Pirner, Schwenderöd 4, Post Schwend (Opf.). 12 989/1660

Supermax, Bauj. 1958, blau, doppelt verchromt, 6500 km gelaufen, vers. bis Sept. 1959, in erstkl. Zustand, umstän- dhalber für DM 1750.— bar oder Finanzierung zu verkaufen (Neuwert DM 2100.— incl. roter Sitzbank). Werner Reinhardt, Pirmasens, Husterhöhe 8763 L.S.U. 12 991/1660

Max Spezial 55 mit Kali KS 154/57, 33 000 km, davon 25 000 ohne Beiw., mit 2 Gepäcktr. u. Sitzbank, in Ia Zustand, für DM 1000.— zu verkaufen. Jos. Brune jr., Brakel Kr. Hörter, Hanekampstr. 3. 12 992/1660

Verk. überh. Max, Bj. 53, hochgez. Ausp., DM 400.—, Englert, Stgt.-Zuffenhausen, Völterweg 6. 13 028/1663

Sportmax, 28 PS, verstellbare Doppelzündung, R. Getriebe m. Erst. rennfertig, umständeh. zu verk. Kurt Guthier, Mannheim-Wallstadt, Kreuzstr. 6. 13 036/1664

Verk. meine Max, Bauj. 55, Lack u. Chrom wie neu, 10 000 km nach Motorüberholung, dkl.-blau, DM 600.— bar. Willy Nippert, Lipporg üb. Beckum, Dorfstr. 75, bei Günnewig. 13 037/1664

Verk. Supermax, 1800 km gelaufen, mit Sitzbank u. Guzzilnker, für DM 1000.—, H. Schichten, Schwalbach T., Bahnstraße 9. 13 038/1664

Verkaufe Max-Spezial m. Seitenw., Bauj. 54, 19 000 km gefahren, guter Zust., Bevozüge Tausch gegen R 51/3, nicht unter Bauj. 54, sowie ebenfalls nicht über 25 000 km gef., wenn mögl., mit Seitenw. Manfred Rothe, Höfen 18½ Post Rattelsdorf üb. Bamberg. 13 039/1664

Gut erhaltene NSU-Max zu verk. od. gegen 500 ccm BMW zu tauschen. Karl Eiser, Mainz, Mitternacht 6, DRK-Haus. 13 040/1664

PUCH

„Burgess“-Schalldämpfer TF, Einsätze, Geländesport-Auspuffanlagen, Chromfelgen für SL, SV, SGS usw. liefert Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 6/7. 12 953/1657

SGS, 15 000 km, werksüberh., vers. u. verst. bis 18. 2. 1959, DM 620.—, Sinner, Hannover-Kleefeld, Wienhauser Wende 13. 12 995/1660

Verkaufe wegen Aufgabe des Rennsports preiswert 250 ccm-Rennmaschine. Richard Paller, Kaiserslautern, Josefstr. 17. 12 996/1660

SGS-Gespann, Bauj. 55, 12 000 km, tadelloser Zustand, verst. u. vers. bis 9. 11. 1958, verkauft für DM 1000.— bar Alex Weinert, Cuxhaven, Marienstr. 57. 12 997/1661

Puch-Ersatzteile, für alle Typen sofort lieferbar, A. Waldmann, Stuttgart, Schloßstr. 69. 12 998/1661

SV- oder SVS-Motor, gebr., sucht A. Milde, Calberlah Krs. Gifhorn. 13 041/1664

RIXE

Rixe mit Ilo 125 ccm, 40 000 km, guter Zustand, Motor überh., Bereifung gut, zugel. bis Ende Okt. 1958, billig zu verkaufen. Peter Preiß, Karlsruhe, Bahnhofstr. 5.

RUDGE

Ersatzteile für alle alten Modelle zu verkaufen. Importeure: Fr. & Wilh. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Neckarstraße 1.

RUMI

Rennmaschine, Vorführerexemplar, 125 ccm, wegen Anschaffung einer größeren Maschine günstig zu verk. Max Rauscher, Weißenburg (Bay.), Wildbadstr. 28. 13 042/1664

SEITENWAGEN

Suche Kali-Seitenwagen K 154. K. Renner, Rheinfelden (Baden), Pulvermattenweg 30. 13 000/1661

Suche Geländeseitenwagen, nach Möglichkeit passend für Adler-Sixdays. Klaus Merker, Großsachsenheim, Bahnposten 35a. 13 001/1661

Suche gebrauchten Seitenwagen Kali K 154. Angeb. über Zustand u. Beschaffenheit an Karl Breitenöder, Siglingen Kr. Heilbronn, Heiligenhecke 174. 13 003/1661

Suche SW für R 69, mögl. BMW-Spezial. Leo Thomas, Bonn-Ippendorf, Bergstraße. 13 004/1661

TORNAX

Ersatzteile für sämtl. Tornax-Modelle, Generalreparat., Orig.-Tank- u. Rahmenemallierungen, Austauschmot., Zylinder mit Kolben u. Kurbelwellen. Wie immer Tornax-Werk, Wuppertal-Langerfeld, Schwelmer Str. 100-108. 13 005/1661



Die bewährte
VOLLSICHTBRILLE
mit Schaumpolster



BESTELL-
NR. 2101
PREIS DM
3.—

Die vielseitige
WETTERBRILLE
mit dem beliebten Vordach



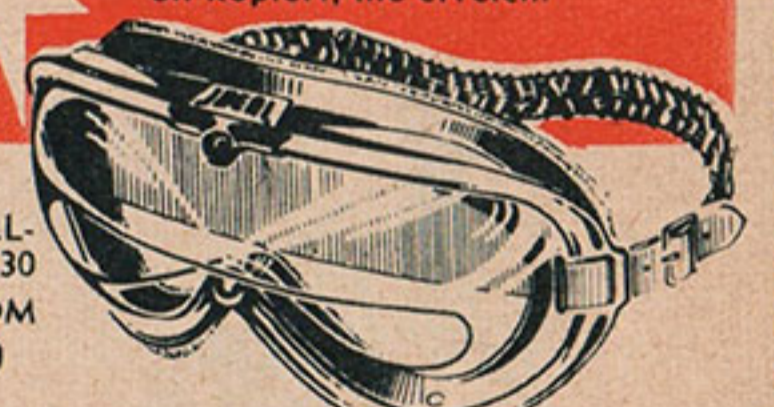
BESTELL-
NR. 3501
PREIS DM
4.50

Die einzigartige
MOTO-CROSS-BRILLE
m. d. neuartigen Entlüftungsscheibe



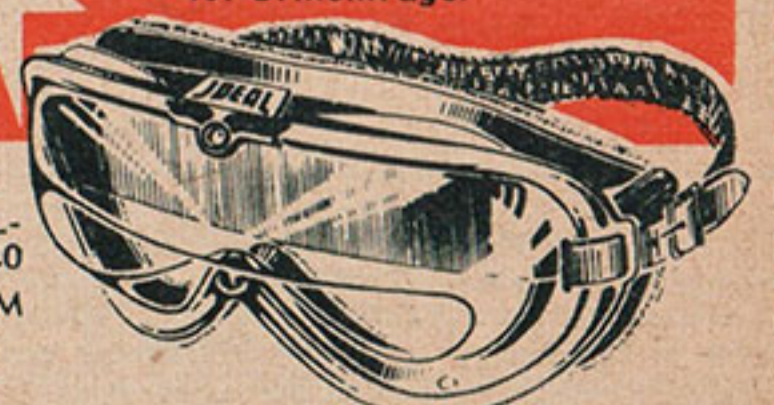
BESTELL-
NR. 3520
PREIS DM
5.50

Die überragende
REGENBRILLE
oft kopiert, nie erreicht



BESTELL-
NR. 230
PREIS DM
7.10

Die zweckgerechte
REGENBRILLE
für Brillenträger



BESTELL-
NR. 240
PREIS DM
7.30

Alleinhersteller der Marke »JDEAL«

EICHENWALD

NEUSS AM RHEIN

JEDES BRILLENMODELL IN QUALITÄT UND PREIS EIN »STAR« SEINER KATEGORIE



... ganz winter uns

Und ganz zum Schluß in der Mitte

Und ganz zum Schluß in der Mitte,
steht ein Schild, bitte, bitte . . .

(Denkste, lieber Alpenhof in Ga-Pa, die „show“ veranstalten wir nicht, daß wir da mit unserem Hobel reinrauschen. Im Gegenteil, einen recht weiten Bogen machen wir um dieses Schloß.)

OWS

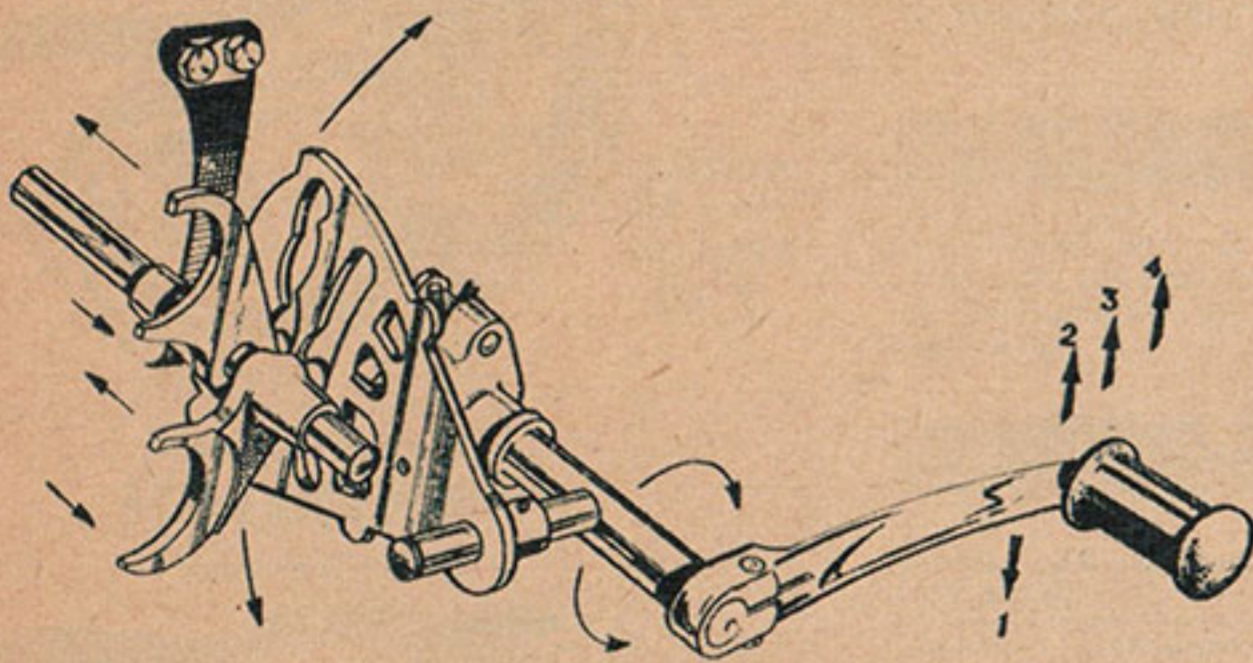
Auch wenn zur Sechstagesfahrt das Schild verschwunden war.

(Alpenhof, Garmisch. Besitzer Hanns (mit Doppel-N bitte) Kilian.)



Sagten wir's nicht?

Als wir neulich (Heft 19) von der RT 125 sprachen, wiesen wir mit Bezug auf die angeblichen Schwierigkeiten, das Getriebe einer 100er mit einer preiswert herzustellenden Fußschaltung an Stelle der grauslichen Drehgriffschaltung auszustatten, auf die famose Schaltautomatik der RT 125 hin, die schon 1938 Meister Stöckel in der Zschopauer Versuchsabteilung ausgeknobelt hatte und die sich ohne weiteres auch für ein Vierganggetriebe verwenden läßt. Kaum gesagt, kommt uns das neueste Heft von Motor Cycling auf den Tisch — und was sehen wir da? In der neuen 250er BSA STAR hat man die RT-Schaltung, mit einer Kurvenscheibe kombiniert, drin. Die haben's also erkannt. Dabei braucht man übrigens auch für Viergang weder Kurvenwalze noch Kurvenscheibe — wir haben nach dem Krieg, als allenthalben der RT-Motor Ausgangsbasis für 125er Rennmotoren war, in das Original-Dreiganggehäuse einen Viergangsatz hineingezaubert, bei dem mit der in Rede stehenden Automatik zwei Radpaare gemeinsam verschoben und mit Klauen geschaltet wurden. Fu.



Das Armutszeugnis

Man könnte auch dörfliche Engstirnigkeit dazu sagen, wenn wenige Tage vor Beginn der Sechs-Tage-Fahrt die Stadtväter von Garmisch beschließen, die gebührenpflichtigen Verwarnungen von DM 2.— auf DM 5.— heraufzusetzen. Allerdings nur für Lkw und Motorräder bei Übertretung des umstrittenen Nachtfahrverbotes. Wenn man also in solch einem kleinen Nest wie Ga-Pa seiner Dorfdeppen nicht Herr wird, die unbekümmert der Kurruheverordnung nachts ohne Licht mit Krach durch die Gegend geistern, dann darf man also ungestraft alle Motorradfahrer pauschal als Krachmacher bezeichnen. Aber unsere Kurtaxe nehmt ihr doch, meine Herren Stadtväter von Garmisch, oder stören etwa klimpernde Markstücke auch die Ruhe der Kurgäste? Jedenfalls sind jetzt meine Sympathien für Ga-Pa futsch. Ich lasse mich schließlich nicht gern von der Seite ansehen für Dinge, die auf das Konto von Einheimischen gehen (gerade die habe ich immer wieder beobachten können und keine Fremden, die trauen sich nämlich schon gar nicht, nachts von der Hauptstraße abzubiegen). Aber vielleicht sehe ich mal wieder zu schwarz, vielleicht war das Ganze doch nur ein Zug der Zeit, daß jetzt einige Hoteliers im Stadtrat sitzen. Dann könnte sich allerdings die Gewohnheit zum Nepp auch auf das Amtsgebühren übertragen. OWS

Endlich hat es einer gemerkt — —:

Leider bin ich nicht mehr ganz so fanatisch, um auf das Geschwätz der Zeitung Ihres Verlages hereinzufallen. Auch wird das MOTORRAD mit jeder Nummer langweiliger. Carl Hertweck ist zwar ein fabelhafter Mann, aber als Redakteur kann er sich ruhig mal einen anderen Job suchen, denn in wenigen Jahren heißt es sowieso, es gab einmal Motorräder!! Deshalb kündige ich das MOTORRAD bis zum 30. 9. 1958. Was es schon Interessantes und Wichtiges gibt vom Verkehr und Motorsport, das erfährt man ohnehin aus der ADAC-Motorwelt, wozu soll man sich von einer anderen Zeitung langweilen lassen. Die Herren der Redaktion setzen sich ja auch lieber in den „Kapitän“ oder in den „190 SL“ und machen sich über ihre Leser, die Motorradfahrer, lustig. Was es schon Wichtiges an Bastelei an einem Motorrad zu tun gibt, das kann doch jeder mit klarem Verstand selber ausführen. Ich möchte nun nochmals darauf hinweisen, daß ich ab 1. 10. 1958 auf das MOTORRAD verzichte. Erh. Brandner, Tönisheide

Ja, ja, es ist eben nichts so fein gesponnen, es kommt doch einmal heraus, daß die beim MOTORRAD feine Pinkels geworden sind und bloß noch auf Ausverkauf reisen. Man ist aber nicht nur in Tönisheide so klug. Sagte dieser Tage ein First-Class-Mann der verbliebenen Motorrad-Industrie: „Wir haben angenommen, daß Sie sich den Sechstagesbericht von einer Korrespondenz machen lassen und nicht mehr selbst hinfahren!“ Das gibt's, verbürgt, Klacks hat mitgehört.

Rennfahrer mit Colt?

Mitnichten — der da im Hockenheimer Fahrerlager neben der BMW von Rolf Sning kniet, ist einer vom Polizei-Einsatzkommando! So war das in Hockenheim — was sich da traf, war aus demselben Holz geschnitten, Fahrer, Funktionäre und alle drum herum. Deshalb war's ja auch so schön. Benjamin



Verlag: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telefon 6 71 40 und 6 71 49. Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart. Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch und Ernst Dietrich-Troeltsch †. — Redaktionskollegium: C. Hertweck, E. Leverkus, S. Rauch. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Herstellung: Belsedruck Stuttgart. — Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag „der MOTOR-TEST“ und ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „MOTOR-REVUE + Europa-Motor“, „FLUG-REVUE“, „LAST-AUTO und OMNIBUS“ und ebenfalls „der MOTOR-TEST“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis in Deutschland: vierteljährlich DM 6.—, jährlich DM 24.—. Ausland DM 28.60 (einschließlich Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonten: Dresdner Bank AG., Stuttgart; Dresdner Bank AG., Freiburger Gewerbebank, Freiburg (Breisgau). — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 8. — Gelegenheitsanzeigen (kompref): Preis DM 1.50. Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Zeile von 1 mm Höhe oder deren Raum. Zwei Anzeigen mit 10%, drei mit 15%, sechs mit 20% Rabatt.



TRIUMPH

Alle TRIUMPH-Ersatzteile sind sofort ab Lager lieferbar durch die NÜRNBERGER HERCULES-WERKE GmbH, Abt. Kundendienst II, Nürnberg, Walzwerkstr. 62-64, Tel. 5 40 50. 12 972/1659

ZÜNDAPP

Zahle Höchstpreis für KS 750 und Ersatzteile. Blaimer, München 58, Bajuwarenstr. 17. 12 949/1657

Geländesport 250 S, in bestem Zustand, preisgünstig abzugeben. Erich Beyer, Gunzenhausen (Mfr.), Spitalstraße 29. 13 006/1661

KS 601 mit Behördenseitenwagen, Oldruck, 40 000 km, generalüberh. Motor, vers. u. verst., fahrbereit, DM 1300.—. Hans L. Krwczynna, Solingen, Kölner Str. 65. 13 007/1661

Verkaufe KS 601 Bauj. 54, sehr gut. Zust., 20 000 km, Sitzb., Sturzb., Sportgas, f. DM 800.—. Erich Hofmann, Rechberg b. Waldshut, Ortsstr. 46. 13 044/1664

VERSCHIEDENE

1 Max, 22 PS, 25-l-Tank, engl. Federbeine, 12 000 km, Bauj. 55, DM 1100.—, Finanziert. möglich, 1 Zündapp Elastik zum Ausschachten verkauft W. Hartung, (16) Trebur, Taunusstr. 22. 13 010/1662

Suche 500 ccm Rennspann, fahrbereit, gebe Ford Taunus, gut erh., mit in Zahlung. Horst Bruckmann, Hanau, Marköbeler Str. 36. 13 045/1664

TAUSCH

Verkaufe bzw. tausche meine 500 ccm Norton-Manx-Rennmaschine, Bauj. 53, gegen BMW R 50, R 60 oder R 69. Heinz Ewig, Zweibrücken (Pfalz), Jacobystr. 3. 12 957/1657

MOTOREN

1 kompl. Ilo 125, generalüberh., leicht frisiert, DM 60.—, 1 kompl. Ilo 125 DM 35.—, sämtl. Einzelt., 1 kompl. 251 OSL spottbillig zu verkaufen. W. Denk, (14a) Igingen 69. 12 979/1659

ERSATZTEILE

Ersatzteile für alle engl. Maschinen liefert Importeur: Fr. & W. Herrmann GmbH, Stuttgart O, Neckarstr. 1. 12 689/1636

Motorrad-Ersatzteile, gebraucht, liefert seit 1930: Mot.-Verw. Laubscher, Stuttgart W, Rosenbergstraße 84.

Alle TRIUMPH-Ersatzteile sind sofort ab Lager lieferbar durch die NÜRNBERGER HERCULES-WERKE GMBH, Abt. Kundendienst II, Nürnberg, Walzwerkstr. 62-64, Tel. 5 40 50. 12 973/1659

Motorradfelgen — 36 Loch — verchromt oder roh, 16" x 2 1/2", 18" x 2 1/2", 19" x 2 1/2", 21" x 2 1/2" liefert Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 6/7. 12 954/1657

KETTENRÄDER

Kettenräder und Ritzel für alle deutschen Motorräder, auch für Moto Cross, liefert: Laubscher, Stuttgart W, Rosenbergstraße 84.

VERSCHIEDENES

KS 500, Tele, DM 70.—, Motor Ariel 500 ohv, DM 30.—, Rauh, Nürnberg 34, Gaulenhofstr. 5. 13 008/1661

Ford Eifel, Zweisitzer Cabrio, allerbesten Zustand, DM 1000.—, MG Sportcabrio, Bauj. 1937, 1100 ccm, sehr gut, DM 800.—, Norton ES 2 500 ccm, Einzyl., sehr schnell, DM 400.—, mit vielen Ersatzteilen, Formel III-Rennwagen, Bastlerstück, ca. 180 km/h, DM 400.—. Von BSA A 7 1 Getriebe, Kupplung, Rahmen u. div. Teile, DM 120.—. Näheres durch Rainer Hertwig, Alzenau (Ufr.), Kettlerstr. 22. 13 011/1662

Verkaufe 500er Guzzi-Telegabel, für alle Typen geeignet, DM 150.—, 2 ital. Alu-Räder 19", Nabendurchm. 22 mm, Stück DM 45.—, für Gabel u. Schwingen pass., 1 kompl. Hinterradschwinge DM 150.—, 1 Alu-Tank 28 l, DM 75.—, Alle Teile fast neu, einzeln abzugeben. Angeb. unter M 2107 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 13 012/1662

Verkaufe 1 BSA-Motor u. Getriebe 350 ccm, 1 Steib SW 500 Luxus links, suche: 1 Zyl.-Kopf für Matchless G 80 S oder AJ S 500 — 1 Zyl., 1 Felge 21", mögl. mit Kotblech. Angebote an Roland Brecht, Ilvesheim/Mannheim, Neustadtstr. 7. 13 013/1662

Verkaufe gut erhaltene Motorrad-Stiefel, Gr. 39, fast neu, Neupreis DM 80.—, für DM 40.—. Georg Aurbach, (22b) Guntersblum/Rh., Nordhöfer Str. 42. 13 014/1662

Rahmen, Teleskopgabeln, Schwingen und Benzintanks richtet und beult aus W. Ebeling, Hamburg 20, Geschw.-Scholl-Str. 88. 13 015/1662

MOTORRADSCHLACHTHOF BODE

Bergen — Enkheim b. Ffm. Telefon Bergen 423 und Frankfurt a.M., Friedberger Landstr. 253, Tel. Ffm. 59 18 09

Anstatt Miete auf Teilz. 1 BLUM-Fertighaus, Abt. 887, Kassel-Ha.

Schw. Ledermantel, schw. Lederkombi, dazugeh. Regenkombi, Mot.-Stiefel mit Reißverschluss, Gr. 43, alles prima Zustand (Gr. 1,80 m, schlank), preiswert zu verkaufen. Fritz Seeber, München 13, Clemensstraße 80. 13 016/1662

Biete z. Verk., auch einz. od. Tausch, Rollergespann Bella 200 mit Steib-SW, weinrot/schwarz, 45 000 km, DM 500.—, suche Beiwagen mit Bremsb. BMW-Laufrad ohne Vollnabenbremse für R 51/3. Norbert Kraft, Wasserburg/Inn, Wuhrbach 1a. 13 046/1664

„das MOTORRAD“, 5 Jahrgänge (1953—57), komplett mit Einband, für DM 70.— zu verk. Günter Behlau, Dortmund-Schüren, Nagelpöten 24. 13 047/1664

Sonderposten 1+1+3-Finger-Motorradhandschuhe m. Lederstulpe, bestes Ziegenbekleidungsleder, m. echtem Schafpelzfutter, DM 10,80 p. Paar, verkauft: E. Giermann, Lederwarenfabrikation, Osnabrück, Atterstr. 58. 13 048/1664

BRIEFWECHSEL

Franz. Motorradfahrer sucht Korrespondenzpartner, um technische Auskünfte auszutauschen und sein Deutsch zu verbessern. Beruf: Dreher; Alter: 32 Jahre. Zuschriften unter M 2112 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 13 049/1665

LIEBESPFEILE (MOT)

Westberliner wünscht die Bekanntschaft mit hübscher, gertenschlanker und musikliebender Sozia bis 29/1.74. Über Bildzuzuschriften würde sich freuen M 2113 „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 13 050/1665

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

22 Jahre Führerscheinferienkurse seit 1937 Fahrschulpraxis verbürgen beste FAHRLERHERAUSBILDUNG Fahrschule Bode, Seesen/Harz.

Fahrlehrer-Fachschule Leweke

die größte und besteingerichtete Ausbildungsstätte für den Fahrlehrernachwuchs. Bielefeld - (Quelle) Haus Einschlingen Prospekt kostenlos Frühzeitige Anmeld., da begrenzte Teilnehmerzahl.

Niedersächsische Fahrlehrerfachschule Seela, Braunschweig

Vorbildliche Ausbildung. Prospekte kostenlos.

DAS AUSLAND SUCHT

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

Südafrika. Packtaschen mit Halterung für BMW-Motorräder. Korrespondenz deutsch. Angebote unter M 2108 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 13 017/1662

E/644. Honduras. Motorräder (für Gebrauchs- u. Rennzwecke). Korrespondenz spanisch.

E/645. Brit. Ostafrika. Mopeds, Motorroller. Korrespondenz englisch.

E/646. Frankreich. Motorrad-Zubehör. Korrespondenz französisch.

E/647. Australien-Papua. Motorräder. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)

E/648. Portugal-Angola. Motorräder. Korrespondenz englisch und französisch.

E/649. Südafrika. Motorroller. Korrespondenz englisch.

E/650. Angola. Motorräder, Mopeds. Korrespondenz englisch.

Mehr verdienen als Steckenpferd



Machen Sie das Verdienen zu Ihrem Steckenpferd. Wie strebsame Schlosser, Elektriker, Radiomechaniker und Maurer zum Techniker, Meister, Betriebsleiter aufsteigen können, erfahren Sie aus dem interessanten Taschenbuch DER WEG AUFWÄRTS. Sie erhalten dieses Buch kostenlos. Schreiben Sie heute noch eine 10 Pf.-Postkarte an das Technische Lehrinstitut Dr.-Ing. Christiani Konstanz Postfach 1354

Vorsicht! Rutschgefahr bei Nässe!

Daher unbedingt rechtzeitige Feinstprofilierung der Reifen in Längsrichtung mit dem bewährten Reifenhobel als dem einzigen, stets wirksamen Schleuderschutz auf allen glatten Straßen. Keinerlei höhere Reifenabnutzung, selbst modernsten Profilen weit überlegen und fabrikmäßig nicht herstellbar. Bestellen Sie daher noch heute den universell verwendbaren

REIFENHOBEL Preis nur DM 8.— dazu 1 Satz techn. Spezial-Klingen extra stark DM 1.— Leichteste Handhabung. Genaue Gebrauchsanweisung. Enorme Wirkung. Sofort lieferbar. Wo noch nicht erhältlich, direkter Nachnahmeverwand durch H. GILSTER, Oyle über Nienburg/Weser



Bütow-Tankrucksack über 50000fach bewährt! Sport- und Tourenmodell. Einzigartige elast. Befestigung. Schreiben Sie direkt an: P. Bütow Unterpfaffenhofen bei München Bildprospekt frei!



WINTER Universal-Brille Nr. 1600/1 EGS DM 8.70



SPEZIAL-Rennbrille Nr. 1588 E DM 13.20

Zwei bewährte deutsche Motorrad-Schutzbrillen mit splitterfreien Gläsern, kratzungempfindlich, nachbrauchbar, weich gepolstert, breite Gummibänder, angenehm im Tragen. Verlangen Sie bitte kostenlos Angebot und Preisliste Nr. 23

W. DILLENBERG Stuttgart-Vaihingen Hauptstr. 106 / Telefon 787884



Sport, Renn- u. Moto Crossmaschinen 250-600 ccm Modelle 1959



Sport- u. Rennmaschinen, Modelle 1959, 350-600 ccm



Sport- und Moto Cross Maschinen Tourenmaschinen 200 ccm 2 Zylinder 350 und 500 ccm, Modelle 1959

Importeure: Fr. & Wilh. Herrmann GmbH Stuttgart-O Akademiebau Neckarstr. 1 Tel. 91308

NSU-MAX

— richtig angefaßt!

Wir freuen uns, Ihnen ein neues NSU-Buch ankündigen zu können. Klacks schreibt zur Zeit an den letzten Seiten. Sie erfahren rechtzeitig alle Einzelheiten durch Inserate in Ihrer Zeitschrift „das MOTORRAD“.

MOTOR-PRESSE-BUCH

Stuttgart, Postfach 1042



It's **MOTORRAD**