

DAS **MOTORRAD**

**GROSSER PREIS
VON BELGIEN**



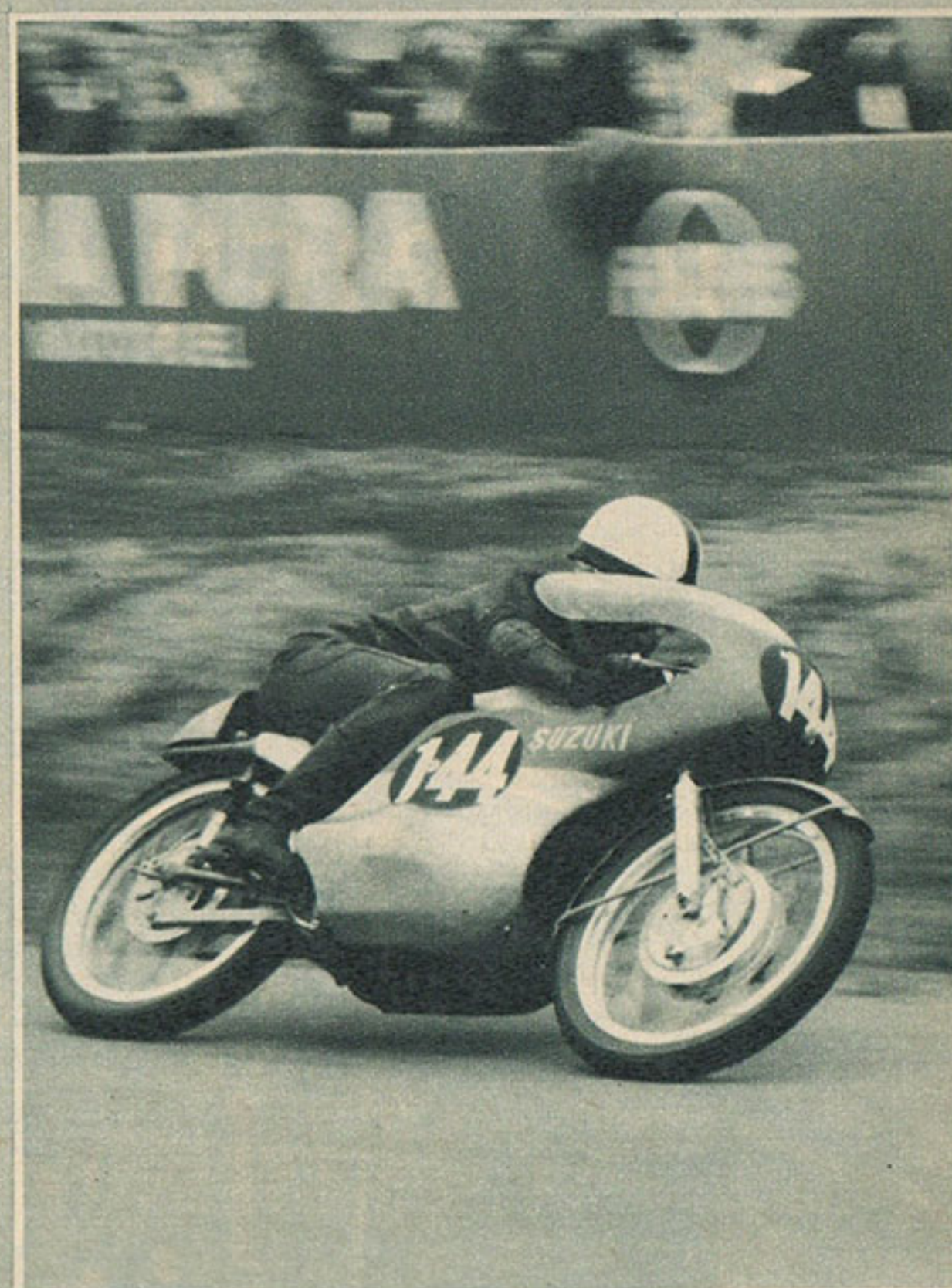
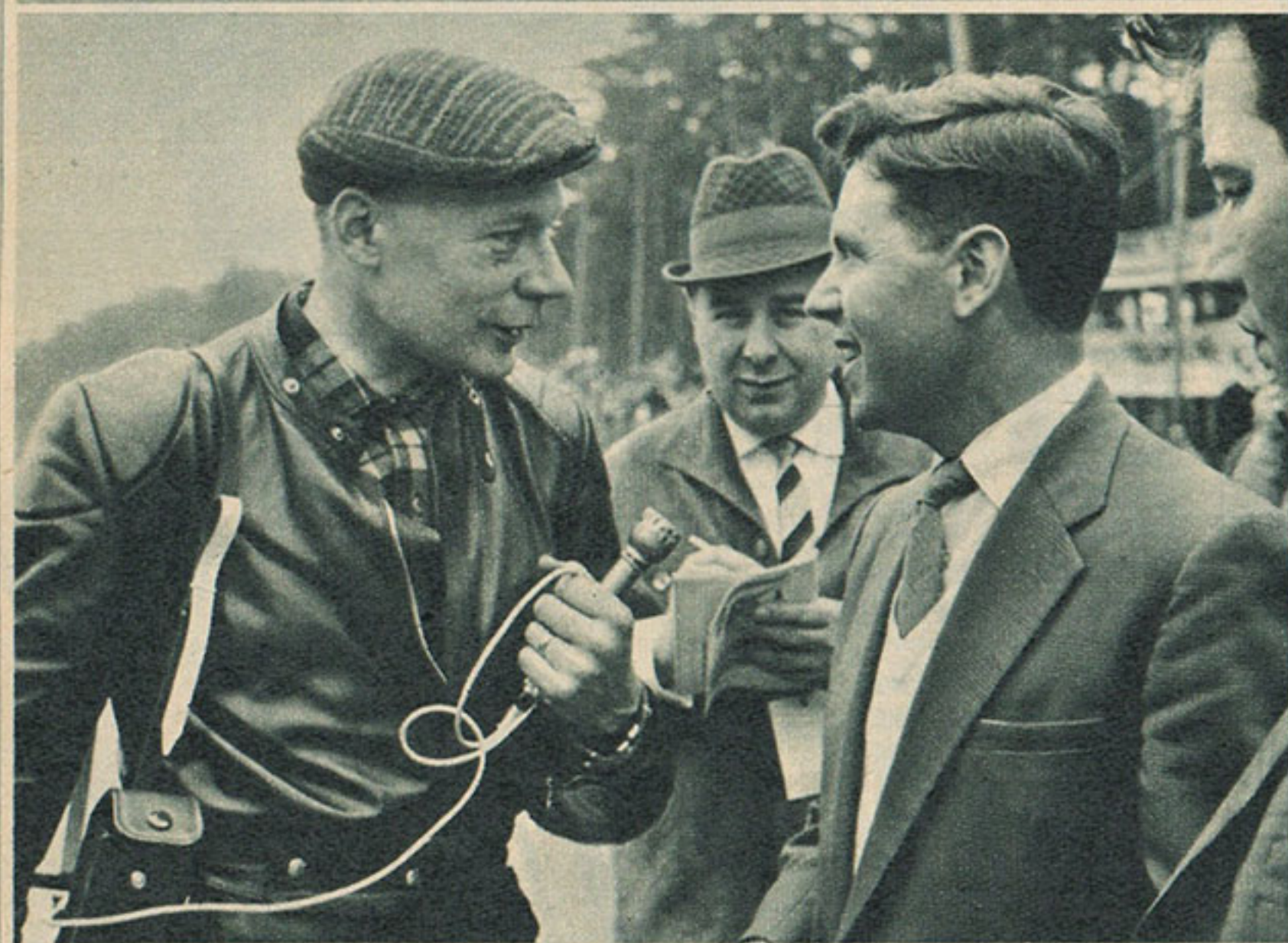
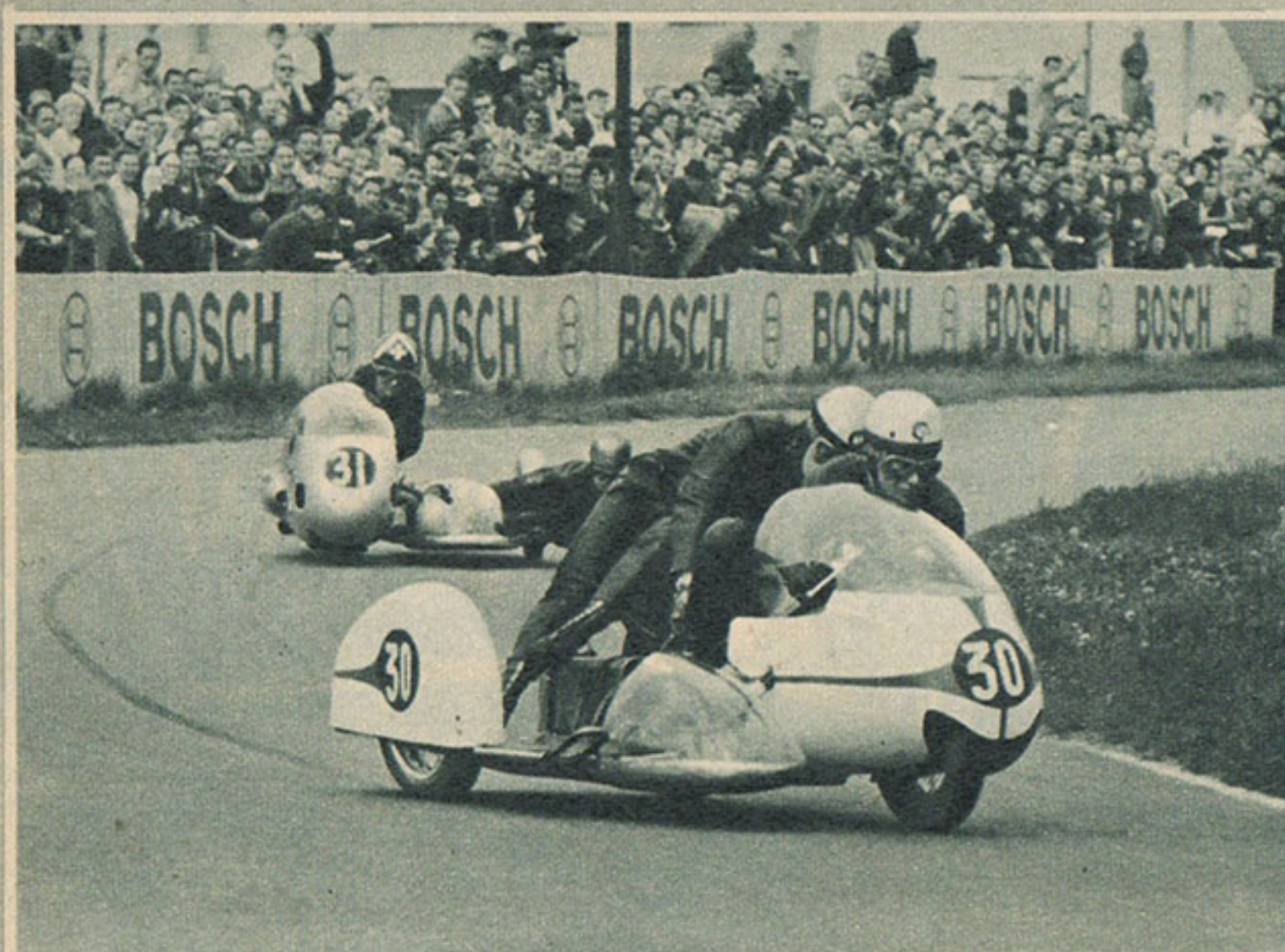
**GERÄUSCHE
IM MOTOR
INSTRUMENTE**

Nummer 45. Jahrgang 3. August 1963
PREIS DM 1.—
Schweiz Fr. 1.25 / Schweden Skr. 1.90 inkl. oms.
Österreich S. 7.50 / Dänemark dKr. 2.75
E 4973 D Niederlande Hfl. 1.— / US \$ -45

TEST BMW R 60-GESPANN 63

Großer Preis von Deutschland – Hockenheim 1963

Erinnern Sie sich noch?



Ernst Degner auf der neuen 125 ccm Suzuki

Vom Start bis ins Ziel waren auch in diesem Jahr Klacks und Ernst Hayter mit ihren Mikrofonen und Aufnahme-geräten mit dabei. Sie haben die Höhepunkte für Sie aufgenommen und damit auch das diesjährige große Ereignis des deutschen Motorrad-Sports zur Erinnerung festgehalten. Auch diese neue Platte wird jedem Freund unseres Sports ein unvergeßliches Erlebnis bewahren, ob er selbst dabei war oder nicht.

Klacks interviewt Geoffrey Duke

Eine 25-cm-Langspielplatte in mehrfarbiger Schutzhülle. Reportage: Ernst Leverkus (Klacks), Toningenieur: Ernst Hayter
30 Minuten Laufzeit, 33 1/3 U.p.M., DM 13.50, –.50 Porto (Ausland: DM 2.– Porto)

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1

Bestellschein

An MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370
Bitte liefern Sie mir sofort, ab DM 28.– portofrei:

— Expl. Großer Preis von Deutschland, Hockenheim 1963
je DM 13.50

Ich zahle nach Erhalt
Meine genaue Adresse:

Bitte per Nachnahme liefern



Diese Platte wird im September 1963 ausgeliefert. Bitte senden Sie nebenstehenden Bestellschein sofort an uns ein. Die Lieferung erfolgt in der Reihenfolge des Bestelleingangs.

INHALT

Der falsche Aufhänger	437
DAS MOTORRAD testet: BMW R 60 m. Sw. - 1963	438
Großer Preis von Belgien	442
Instrumente	446
DICO-Drehzahlmesser	446
Dreitagesfahrt Bergamo	447
Geräusche im Motor	448
Mitreibender Juniorsport: Ratisbona-Bergrennen, Kelheim, Hockenheim	450
Die 500 Meilen von Thruxton	452
Bordwerkzeug	453
Die Motorräder des Herrn Brandstetter	454
Dr. H.-Fr. Neumeyer/Zündapp 60 Jahre	456
Briefe an uns	457
Gewußt wo	458
Reden wir vom Sport	459
Ganz unter uns	464

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—

Unser Titelbild: Man kann sich mit Veteranen auf vielerlei Art beschäftigen: als Show, als Zirkus, als Jux — und mit wissenschaftlichem Ernst. Wir jedenfalls möchten Veteranen nur so sehen, denn sie haben Anspruch auf ernsthafte Betrachtung und Pflege. Hier die Sunbeam des Herrn Brandstetter. (Foto: Krackowizer)

Rücktitel: Da ist das Bienenvolk von Suzuki beieinander: 2 = Ichino, 18 = Anderson, 8 = Degner, 34 = Morishita in der 50 ccm Klasse beim Großen Preis von Belgien. (Foto: Schwab)

DER FALSCHER AUFHÄNGER

Gar so lange liegen die Zeiten noch nicht zurück, in denen beinahe jede Diskussion in der Tagespresse über die leidige Frage des Verkehrslärms mit dem Hinweis auf die „Moped-Lümmel“ und die „Motorrad-Raser“ begann. Inzwischen hat es sich aber auch bei den Redakteuren und Autoren, die sich diesem durchaus aktuellen Thema widmen, herumgesprochen, daß die eigentlichen Lärmerzeuger nur noch selten motorisierte Zweiräder bzw. deren Fahrer sind. Sicher packt gelegentlich auch (oder gerade) uns noch die Wut, falls wir einen Lausejungen in den Abendstunden, wenn der übrige Lärm schon etwas abgeklungen ist, durch die Straße heulen hören — den 50er Motor im Zweiten auf 5000 hochziehend und dank entferntem Ansaugdämpfer und ausgeräumtem oder bereits zerschütteltem Auspufftopf einen Lärm vollführend, der wieder bei hundert braven Bürgern nur den einen Nachhall hinterläßt: „Natürlich — die Motorradfahrer!“ Und man kann sich nur immer wieder fragen, warum es so entsetzlich lange dauert, bis eine Polizeistreife auf einen solchen Burschen aufmerksam wird und ihm das Handwerk legt. Eigentlich müßte man doch auch beim verkehrsbehindernden Dahinschleichen in den grünen Limousinen einen solchen Lärmbruder hören!

Aber glücklicherweise sind das Ausnahmen geworden. Einmal deshalb, weil mehr und mehr die Zahl der serienmäßig noch unterhalb der vorgeschriebenen Phongrenzen liegenden kleinen Maschinen überwiegt — und zum andern auch deshalb, weil insoweit die Reduzierung der Zweiradbenutzer auch einen Vorteil mit sich gebracht hat: ein Teil jener, die einst als lärmende Angeber auf zwei Rädern durch die Gegend jaulten, sind inzwischen auf vier Räder umgestiegen. Dort benehmen sie sich allerdings mit gleichem Anteil nicht weniger blöd — sie vollführen die gleichen Angebermäzchen und sie machen mit ihren „sportlichen“ Wagen den gleichen Radau, den früher dank ihrer Tätigkeit nur die Moped- und Motorradfahrer insgesamt angelastet bekamen — aber sie haben dadurch zu einem Teil das „Interesse“ des Publikums von den Zweirädern abgezogen: heute ärgern sich, und nicht zu Unrecht, viel mehr Menschen über lärmende Autos als über lärmende Zweiräder! Wobei nicht einmal immer die Fahrer die Schuld tragen; was da beispielsweise durch das Heer der alten VW geboten wird, sollte genügen, daß sich der TÜV bei den Routineüberprüfungen der Auspuffanlagen dieser Uraltlampen einmal etwas intensiver annähme.

Daß aber nicht einmal die Autos die schlimmsten Lärmerzeuger sind, hat dieser Tage ein Beitrag in der *Süddeutschen Zeitung* deutlich unterstrichen. Da wurde nämlich unter der Überschrift „Generalangriff auf den Lärm“ von Untersuchungen und Maßnahmen in Dortmund berichtet, wo man durch Aufzeichnungen des Lärmpegels der mit 620 000 Einwohnern größten Stadt Westfalens eine Lärmkarte geschaffen hat, die hochinteressante Aufschlüsse über die Lärmquellen gibt.

Da arbeiten beispielsweise in der Nähe einer Straße, die in dieser Lärmkarte besonders krasse Verhältnisse ausweist, vier Großbrauereien, ein Hüttenwerk und noch einige Kleinbetriebe. Außerdem verläuft dort ein Bahndamm, über den Tag und Nacht die Züge donnern. Die Anwohner ertragen den brüllenden Lärm, der allein dadurch Tag und Nacht sich über sie ergießt, mit Gleichmut — sie verlor ja ihre Stellung, wenn sie gegen ihre eigenen Arbeitgeber aufmuckten, meinten sie zum Leiter des Meßtrupps, den die Stadtverwaltung in ihre, wie der Berichterstatter schreibt, „schwarz gewordenen, noch aus der Gründerzeit stammenden Häuser“ entsandte.

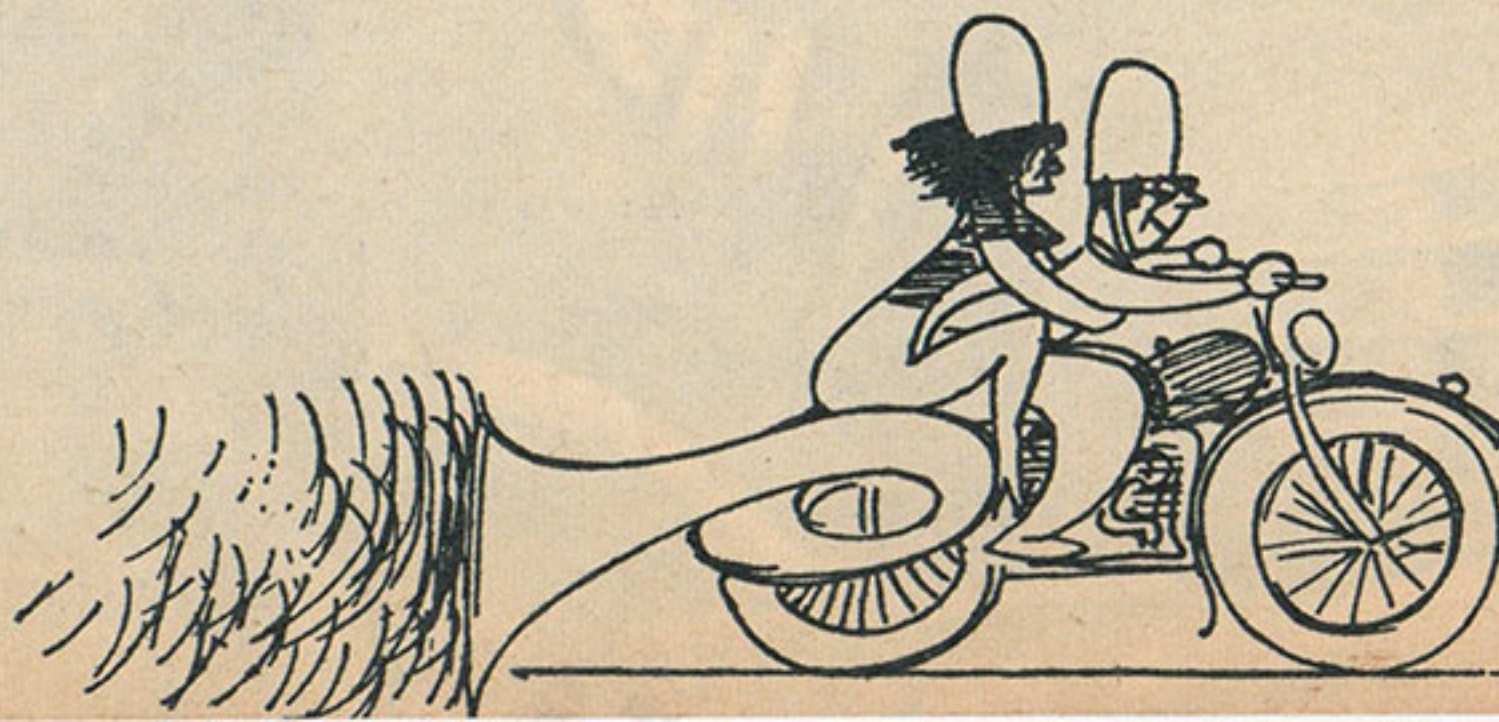
Man hat nun dort und in anderen Stadtteilen, wie der Bericht weiter zu melden weiß, durch „gütliches Zureden“ erreicht, daß beispielsweise Werkstore und Fabrikfenster wenigstens nachts verschlossen wurden, man hat Kanaldeckel, die seit Jahren tausendfach täglich klapperten, wenn die Automobile über sie hinwegfuhren, wenigstens zunächst provisorisch lärmfrei gemacht, man hat dafür gesorgt, daß Straßenbahnschienen in Kurven, in denen quietschende Räder bis zu 110 Phon erzeugen (auf das menschliche Ohr etwa so wirkend wie ein in der Nähe startendes Düsenflugzeug!) regelmäßig geschmiert werden — aber gegen manche anderen Lärmquellen, wie etwa Lüftungsanlagen, Sicherheitsventile in Dampfanlagen, gegen die Geräusche bei Verlade- und Rangierarbeiten der Bahn — dagegen ist man zunächst machtlos.

Was, wie der interessante Bericht weiter mitteilt, nun aber auch zu weitgehenden Maßnahmen bei der Raumordnung und Entwicklungsplanung in Dortmund geführt hat: so hat man z. B. erreicht, daß ein Hüttenwerk mit einem Kostenaufwand von über 300 000 Mark zwischen einer neuen Werkshalle und den benachbarten Wohnhäusern eine hohe Schalldämm-Mauer aufführte — nachdem man vorher in den Schlafzimmern selbst bei geschlossenen Doppelfenstern noch 50 Phon gemessen hatte!

So liest man also diesen Artikel über den Generalangriff von Anfang bis Ende mit Interesse. Allerdings wartet man, wenn man als Leser der *Süddeutschen* auch Motorradfahrer ist (und gerade in München, wo sich immerhin zwei der bedeutendsten deutschen Motorradfabriken befinden, gibt es ja auch eine entsprechend große Zahl von Motorradfahrern) — wartet man also darauf, wann denn der Artikelschreiber nun auf den Anteil der Motorradfahrer am Lärm in Dortmund und anderwärts zu sprechen kommt. Man muß darauf warten, weil als „Blickfang“ in den besagten Artikel (der, nochmals gesagt, nicht in einer unbedeutenden Dorfzeitung, sondern in einem der führenden Blätter Münchens erschien!) das untenstehende „witzige“ Bild eingestreut war. Freilich konnte man auch bei nochmaligem Durchlesen im Text kein Sterbenswörtchen von einem Motorrad als Lärmerzeuger finden. Aber dem verantwortlichen Redakteur erschien das Bild wohl so unerhört schön, daß er glaubte, es würde seine Leser mit einiger Sicherheit veranlassen, seinen Antilärm-Artikel zu lesen.

Ob die Leser der *Süddeutschen* wirklich so primitiv sind, wie man sie bei der Redaktion einschätzt?

S. R.



TESTET



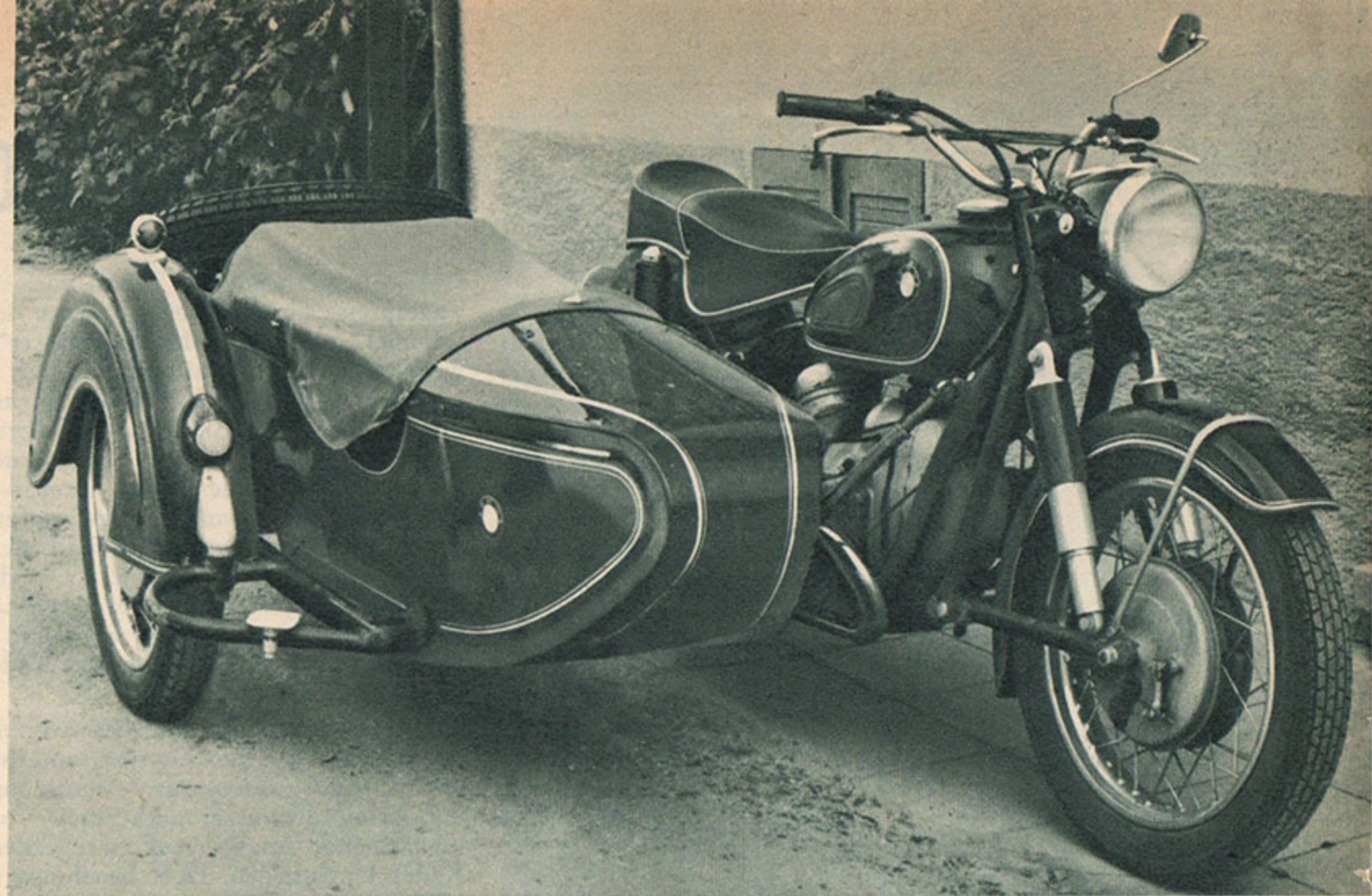
R 60 GESPANN 1963

In die Überschrift zu diesem Test gehört die Jahreszahl, denn nur aus der Typenbezeichnung läßt sich nicht schließen, ob es sich um das letzte Modell der BMW R 60 handelt oder ob es die Maschine ist, die unter dieser Bezeichnung bis 1960 hergestellt wurde. Denn die R 60 ab der Internationalen Fahrrad- und Motorradausstellung in Frankfurt/Main im Herbst 1960 ist ein ganz anderes Motorrad als die R 60 von BMW, die bis dahin gebaut worden war. Und das Modell von 1963 hat wiederum einige weitere kleinere Detailverbesserungen erhalten gegenüber dieser „neuen“ R 60.

Nicht äußerlich auf den ersten Blick zu erkennen, aber die Motorleistung, das Drehmoment des Motors, das Getriebe für Seitenwagen-Betrieb ergeben fahrleistungsmäßig ein völlig neues Bild. Hinzu kommen die seit 1960 vorgenommenen Verbesserungen an den Innereien des Motors (verstärktes Gehäuse, verstärkte Lager, verstärkte Kupplung u. a.), die geringfügig geänderten Vergaser (flacher Mischkammerdeckel, größere Ausgleichkammer), die Entlüftung des Hinterradgetriebe-Gehäuses, die Rahmen-Stützen usw.

In welchem Bereich liegt nun dieses — besonders für den Seitenwagenbetrieb gedachte — Motorrad? Die bis zu den neuen Modellen R 50 (500 ccm-Tourenmaschine), R 50 S (500 ccm-Sportmaschine), R 60 (600 ccm-Tourenmaschine) und R 69 S (600 ccm-Sportmaschine) noch gebaute R 69 (35 PS, 600 ccm) war das bis dahin beste Motorrad, das BMW hergestellt hatte. Sie erreichte noch nicht die kritische Leistungsgrenze

Ölnebel an den Gehäusenähten nach 7000 km. Die neuerdings mit einem neuen Kunststoff hergestellten wasserdichten Beru-Stecker machten bis jetzt keinen Ärger. Der 24er Vergaser hat einen flachen Mischkammerdeckel und eine sehr große Ausgleichkammer. Der Motor bleibt in Kurven nicht weg!



einer Hubraumleistung von 70 PS/Liter oder mehr, und sie bot trotzdem maximale Fahrleistung bei für Motorräder dieses Niveaus anerkanntem Stehvermögen.

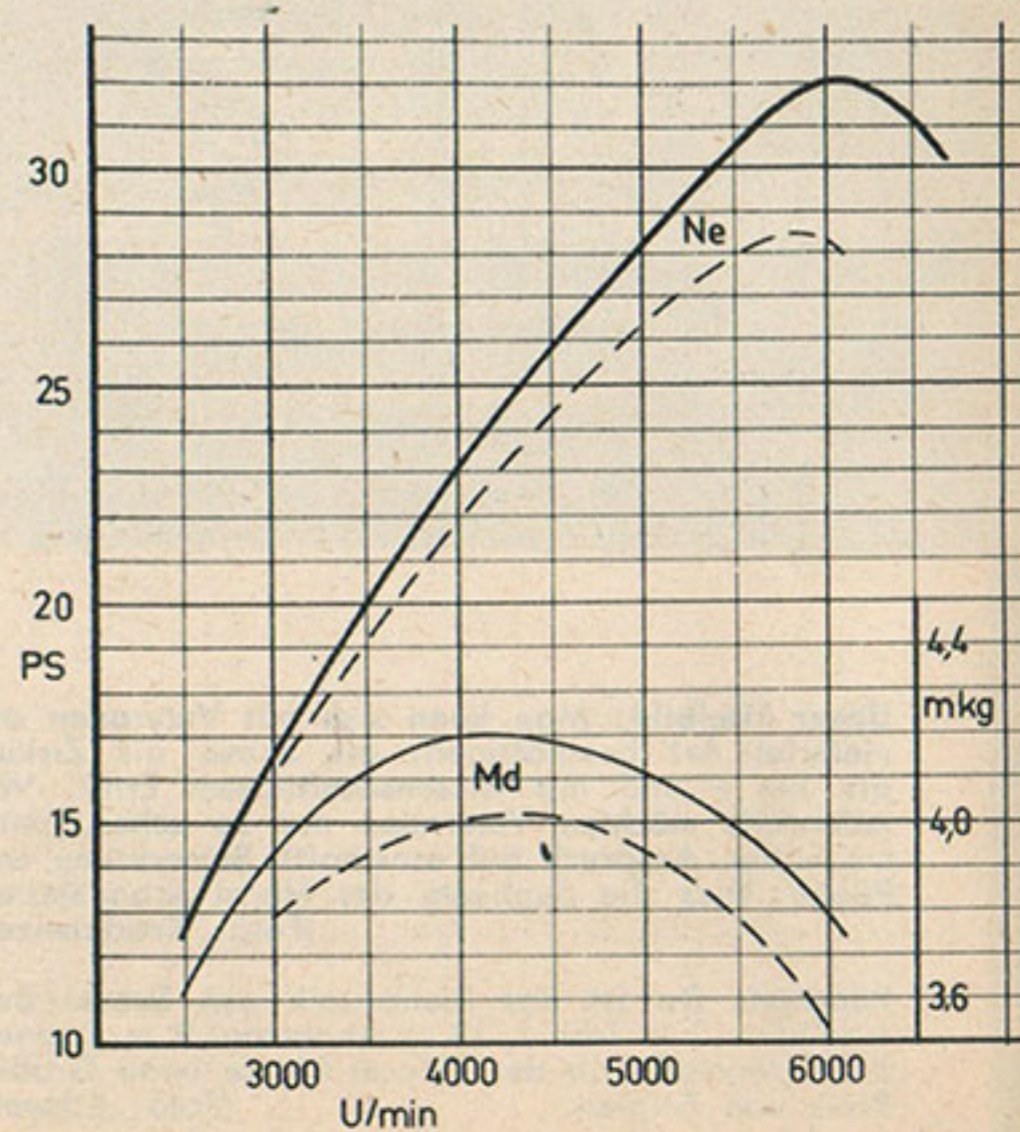
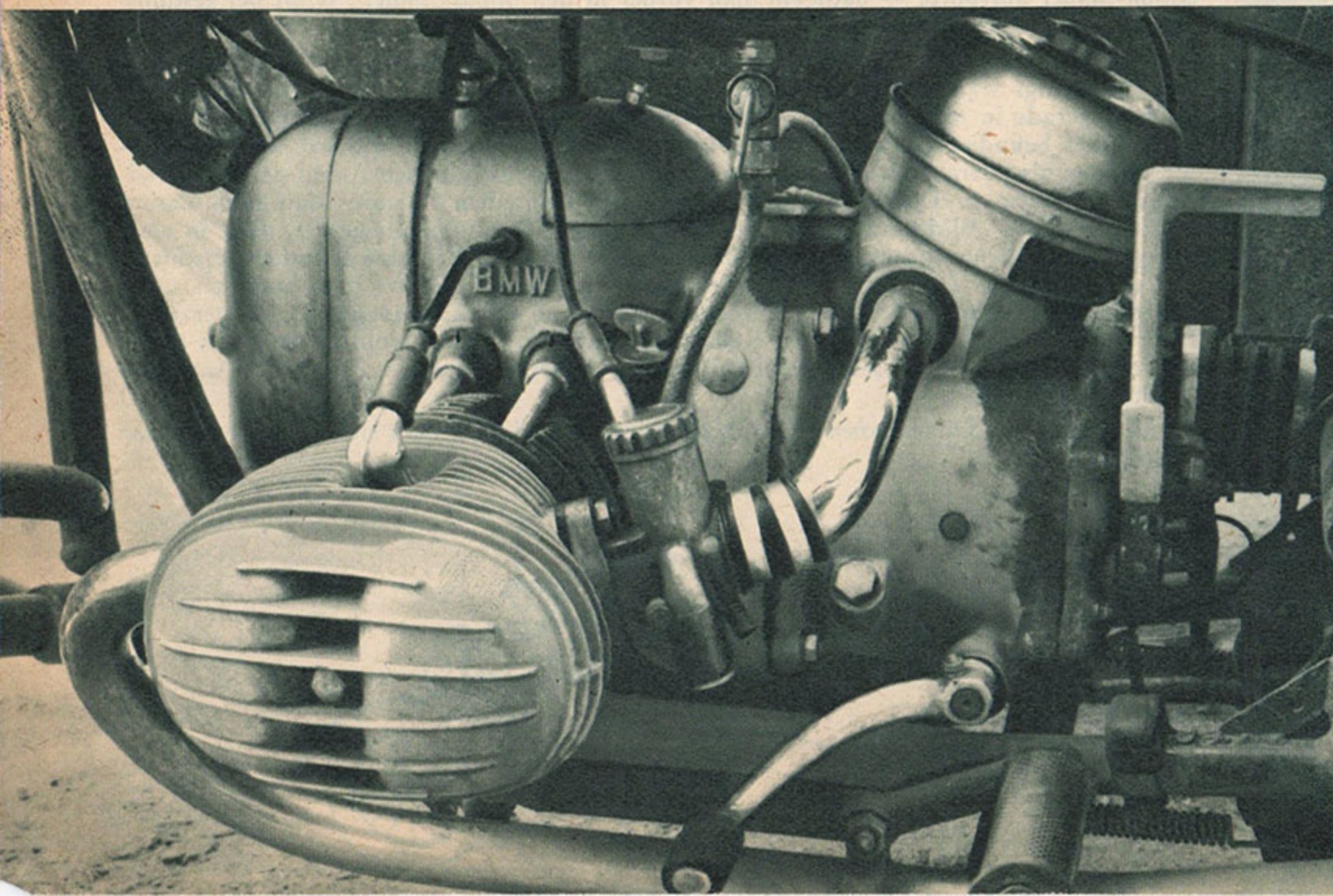
Der moderne Verkehr verlangte inzwischen aber von einer Seitenwagenmaschine wie die damalige 28 PS R 60 mehr Temperament. Man konnte sich nicht entschließen, die gute R 69 als Seitenwagenmodell in der Typenreihe zu behalten. Dafür nahm man von diesem Motor ein paar PS weg, legte zur alten R 60 etwas zu und erhielt offizielle 30 PS bei 5800 U/min und eine mögliche Höchstleistung von 32 PS bei 6000 U/min. Senkung der Hubraumleistung der alten R 69 von ca. 58 PS/Liter auf 50 bzw. ca. 53 PS/Liter bei Verminderung der Drehzahl, Herabsetzung der Kolbengeschwindigkeit von 17 m/sec (bei 7000 U/min der R 69) auf 14,6 m/sec (R 60 bei 6000 U/min) soll einem noch besseren Stehvermögen zugute kommen. Gleichzeitig wurde in diesem neuen Motor der R 60 das Drehmoment der alten R 60 wesentlich verbessert, wie man aus der Leistungskurve entnehmen kann. Gerade die Kraftabgabe im Drehbereich zwischen 4000 und 4500 als Spitze und insgesamt über 2500 U/min von 3000 bis 5500 U/min galt es für die Anforderungen des dichter gewordenen Verkehrs zu verbessern. Das Ziel war nicht die Erhöhung der Endgeschwindigkeit, sondern des Durchzugs im mittleren Drehbereich zu besserer Beschleunigung und zur klagloseren Ausnutzung einer guten Autobahnreisegeschwindigkeit in möglichster Nähe der Höchstleistung.

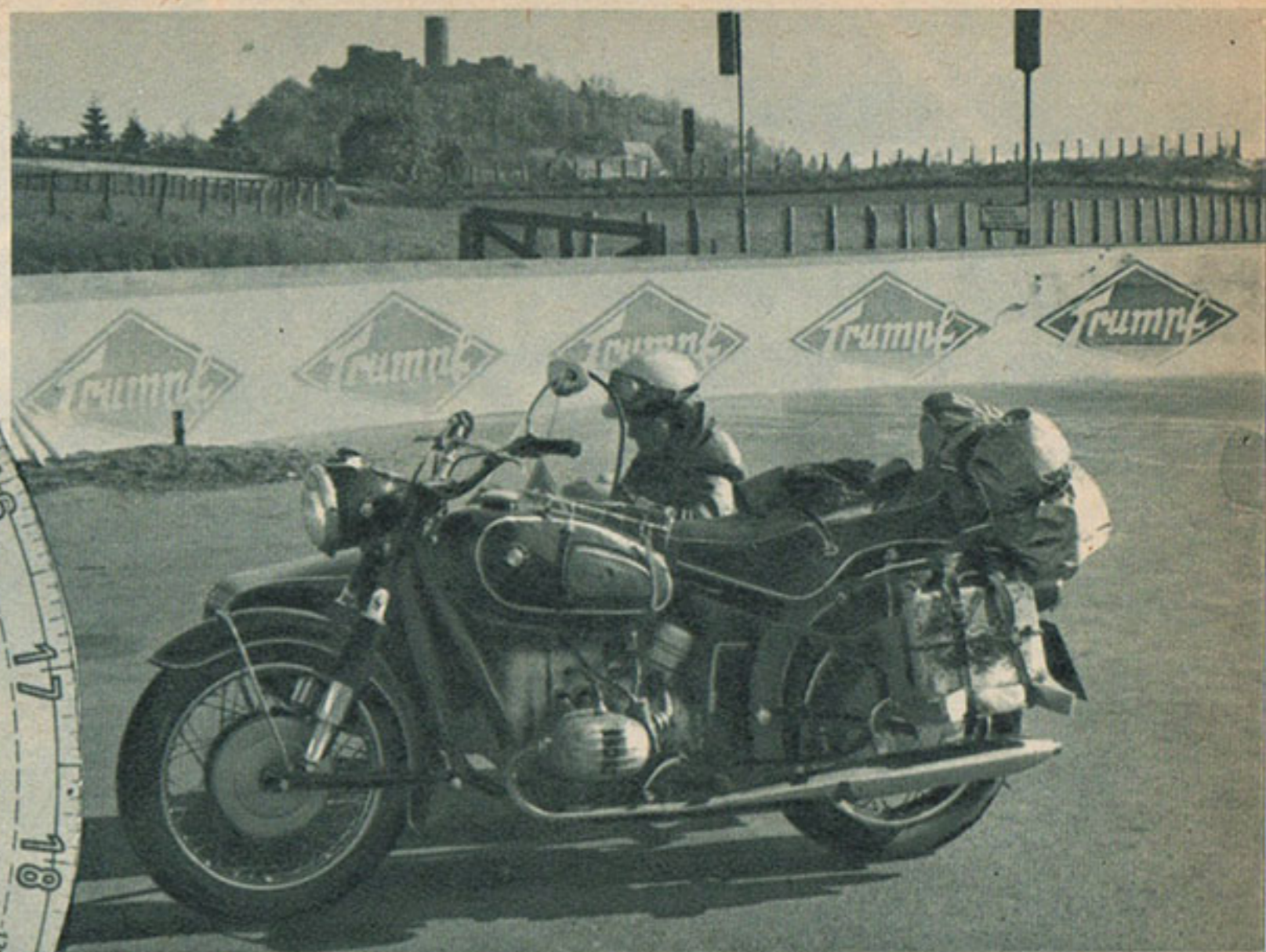
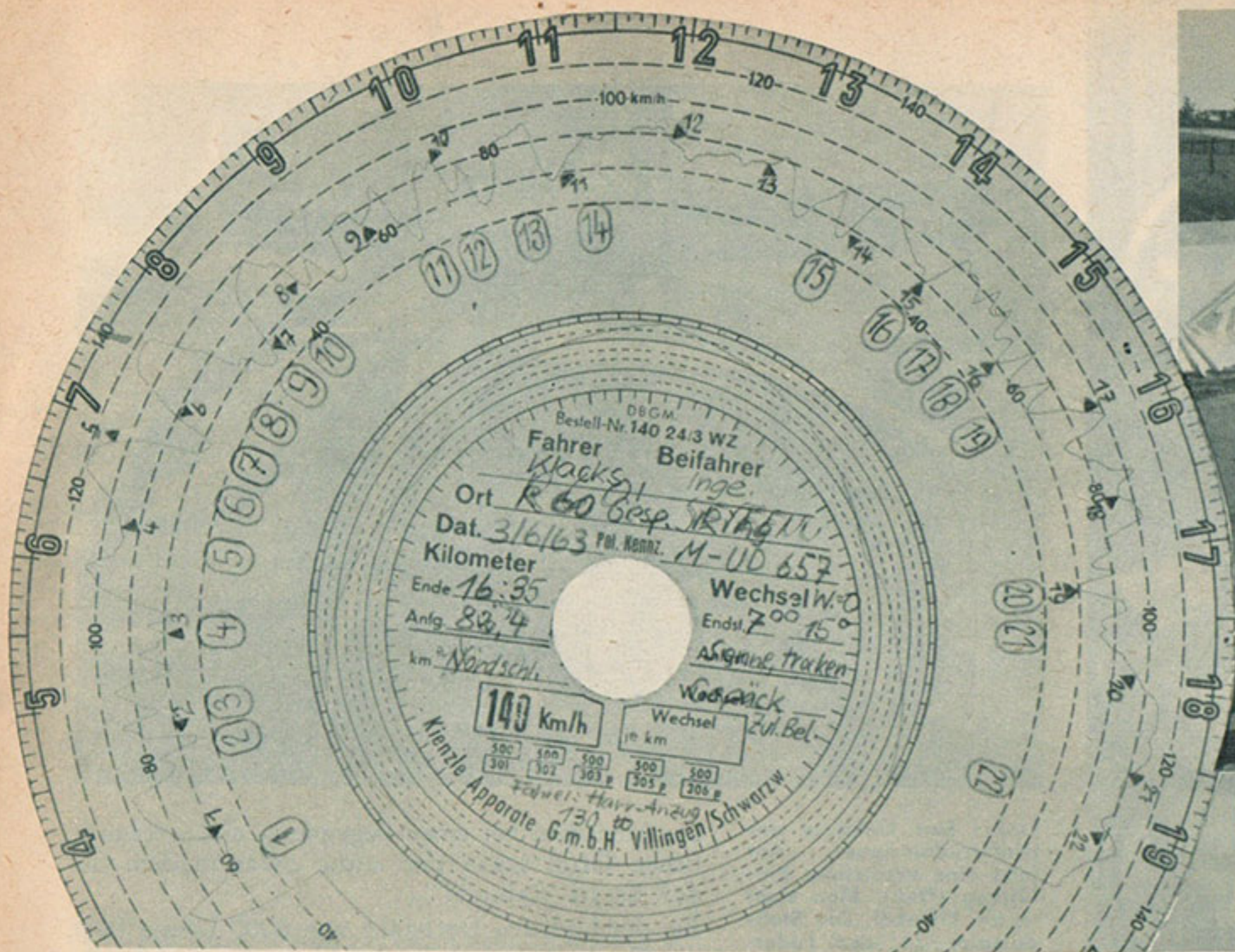
Mir scheint diese Erklärung der Entwicklung dieses Motors nicht falsch zu sein, der — trotz

alter Typenbezeichnung — ein *neuer* Motor ist. Innere und äußere Details, Fahrleistung der Maschine und das Stehvermögen weisen mit einiger Deutlichkeit darauf hin, daß man hier nicht nur einen früher schwächeren Motor aufpulverte (wie R 50 S und R 69 S), sondern daß wesentliches aus den Erfahrungen mit dem in der Leistung höher liegenden früheren R 69-Motor entstand! Die R 60 ist nach meinen Erfahrungen jetzt das zuverlässigste, und damit für Leute, die rechnen können, das beste Motorradmodell, das BMW derzeit anzubieten hat! Wobei sich diese Aussage auf die Testmaschine (Motor- und Fahrgestell-Nummer 624 248) stützt, die vor Übergabe an uns in Maxe Klankermeiers phantastischer Werkstatt unter Meister Achatz' Aufsicht überprüft und einsatzbereit gemacht wurde. Natürlich ist in jeder Serienproduktion Ausschuß, und im Hinblick auf die heutige Facharbeiter-Situation an den Fließbändern in der Industrie darf dieser Gedanke bei der Beurteilung einer Maschine nicht fehlen — doch wenn es den Münchnern gelingt, die R 60 in der Qualität unserer Testmaschine so regelmäßig gut vom Band laufen zu lassen, dann ist das ein enormes Motorrad, das die Qualitäts-Tradition der R 69 unbedingt fortsetzt. Der Wille zu diesem Weg ist bei BMW unbedingt vorhanden.

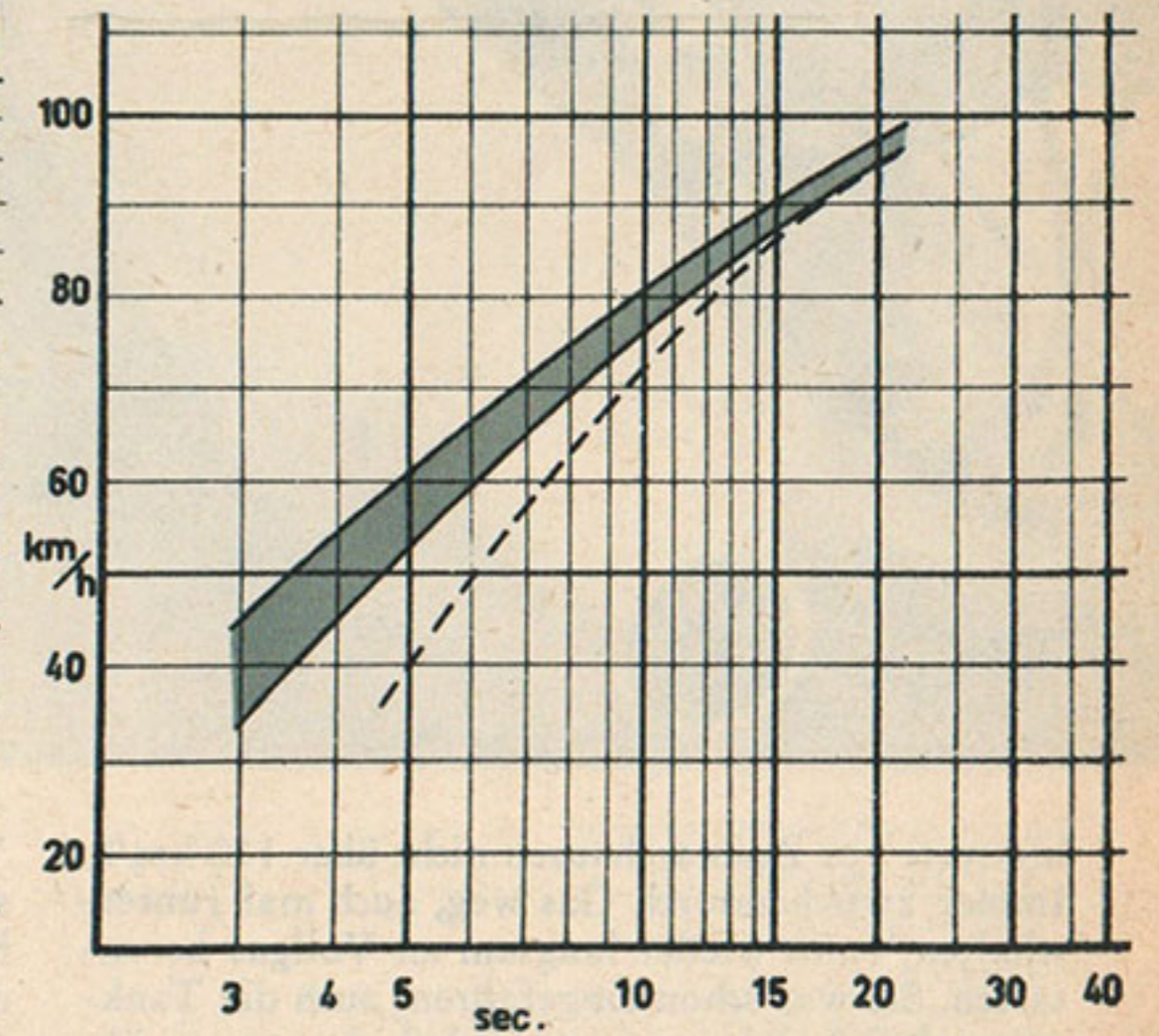
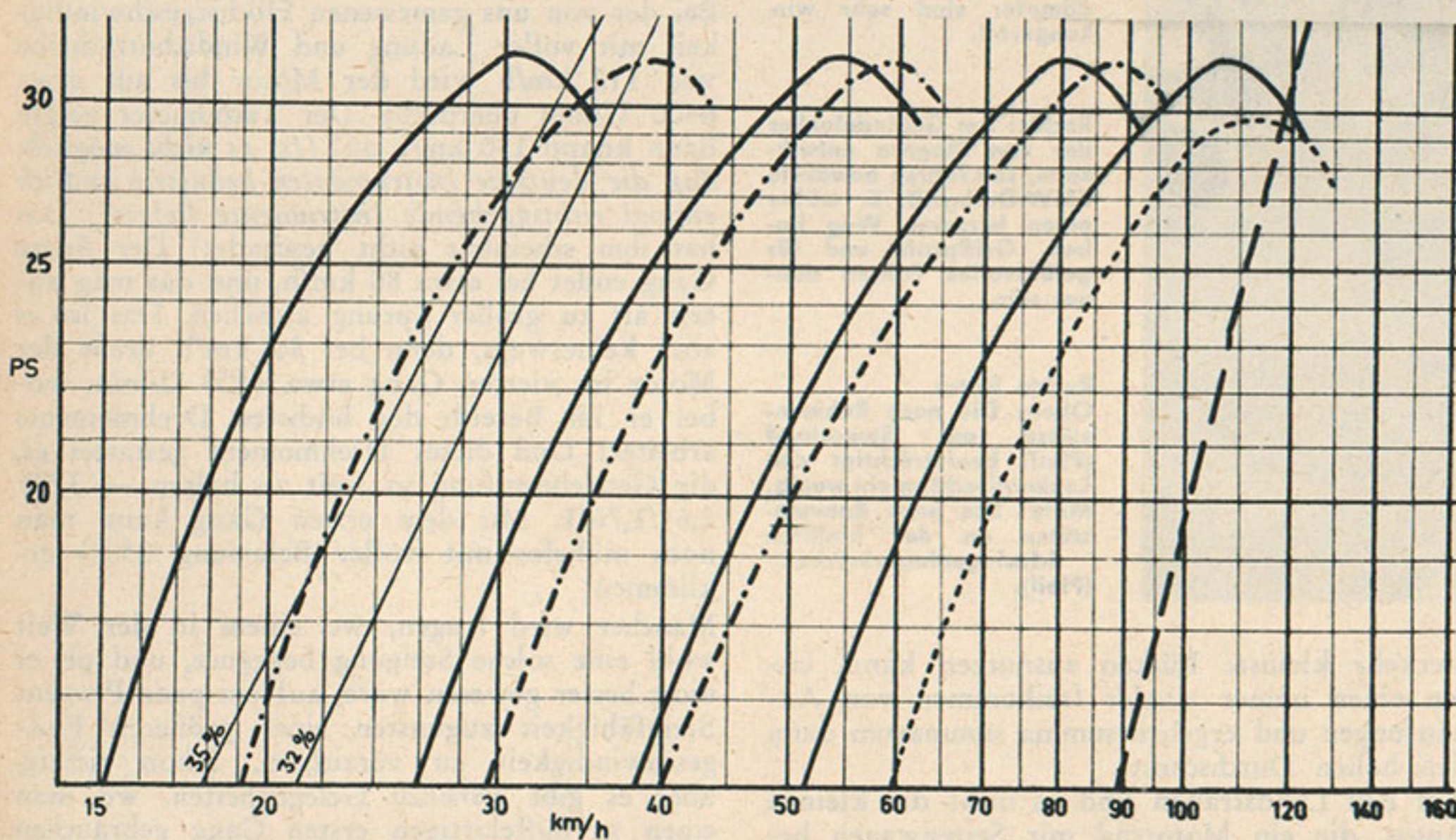
Etwa 800 km hatte das Gespann auf dem Tachometer, als wir es übernahmen. Mit Vorsicht probierten wir auf der Autobahn gleich, was sich bei Vollgas tat. Es passierte nichts. Die Nadel

Leistungskurve des Motors und Drehmomentverlauf. Die gestrichelte Linie gehört zur R 60, die bis Herbst 1960 gebaut wurde.





FAHRLEISTUNGEN DES R 60 GESPANNES, sichtbar gemacht



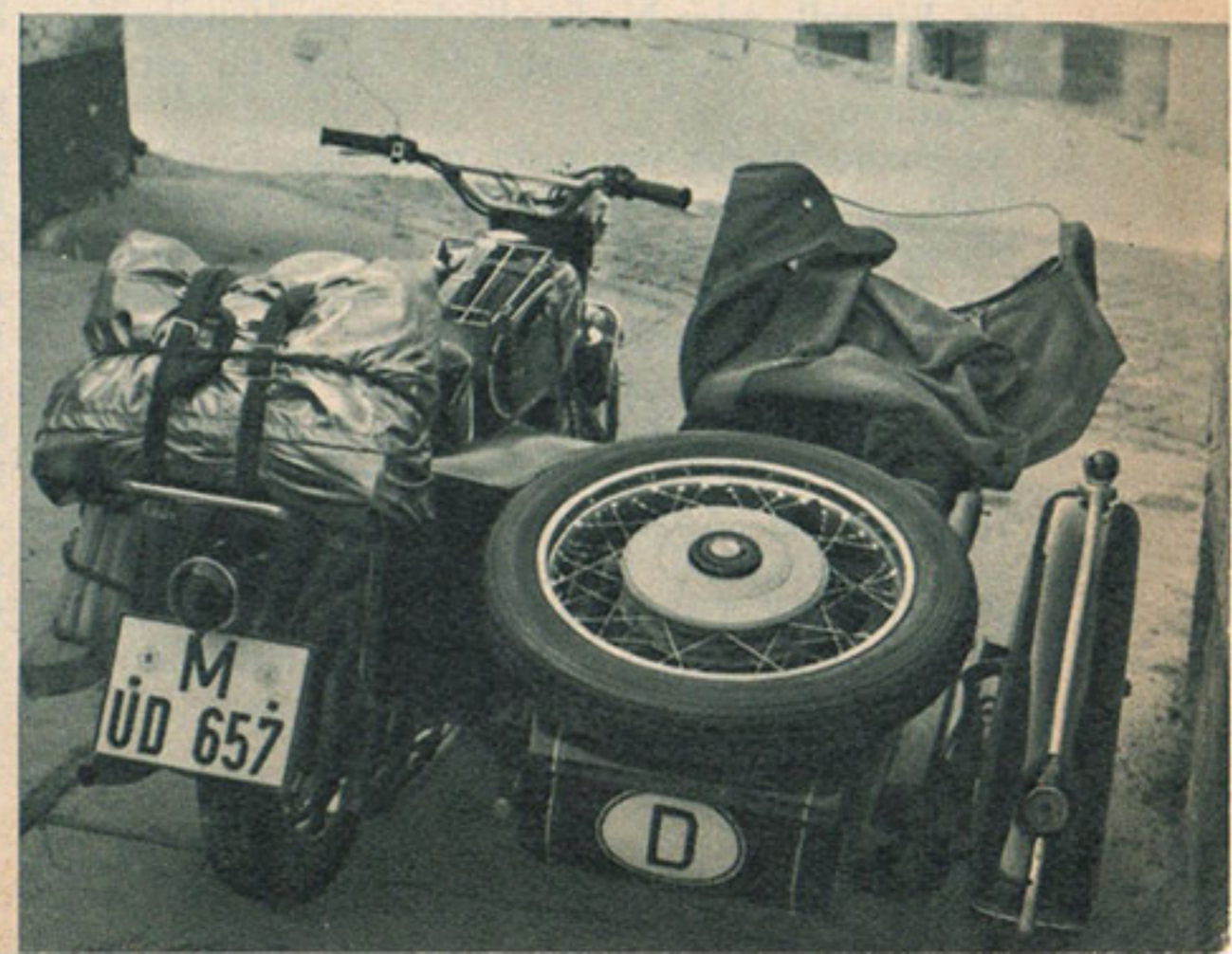
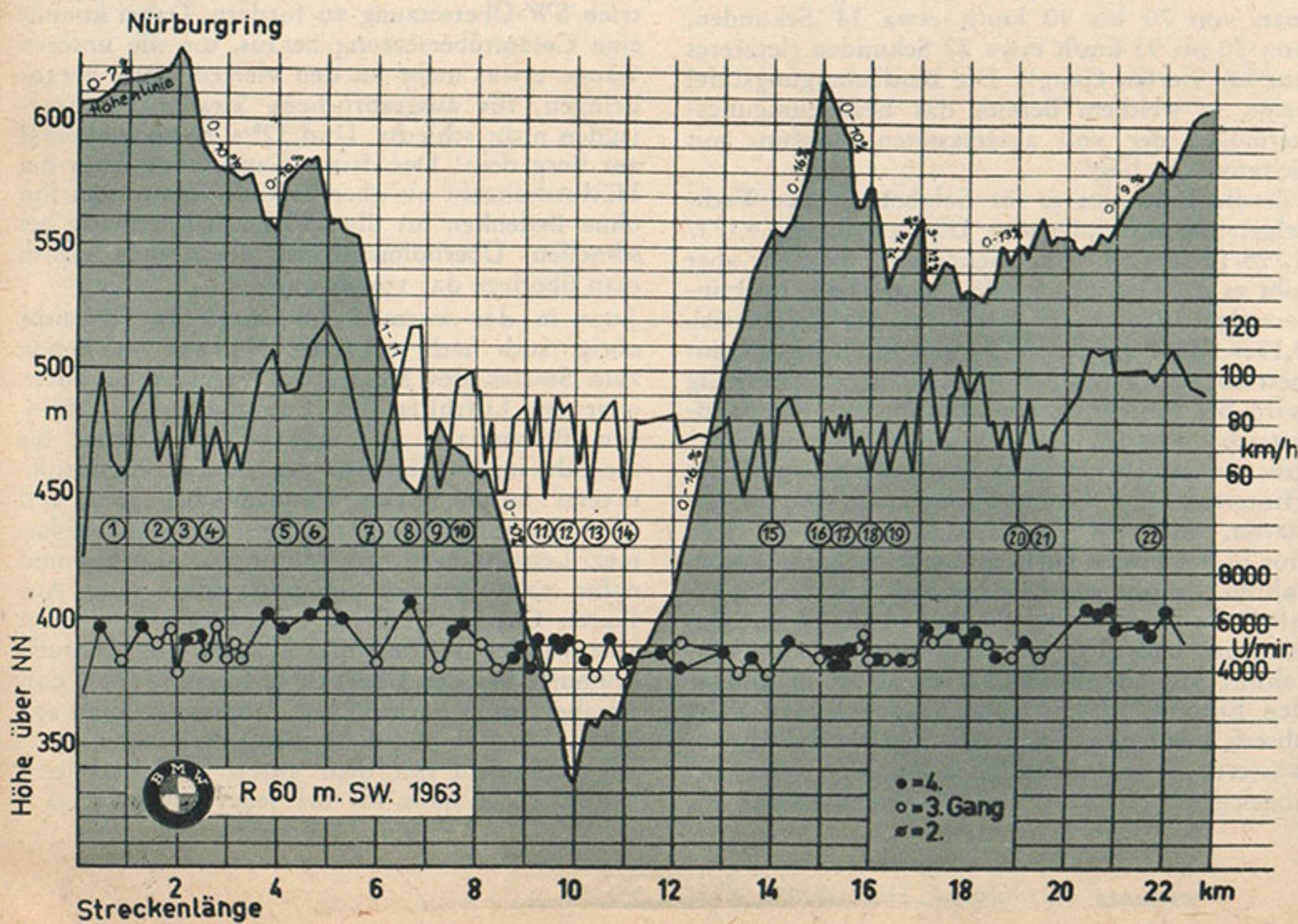
Fahrtstreiberblatt (links oben) einer Runde um den Nürburgring. Die umkreisten Zahlen auf dem Fahrtstreiberblatt und im Höhendigramm geben bestimmte Streckenstellen wieder: 1 Südkehre, 2 Nordkurve, 3 Hatzenbach-Einlauf, 4 Hatzenbach-Ausgang, 5 Flugplatz, 6 Schwedenkreuz, 7 Aremberg, 8 Fuchsröhre, 9 Adenauer Forst, 10 Metzgesfeld, 11 Wehrseifen, 12 Breidscheid,

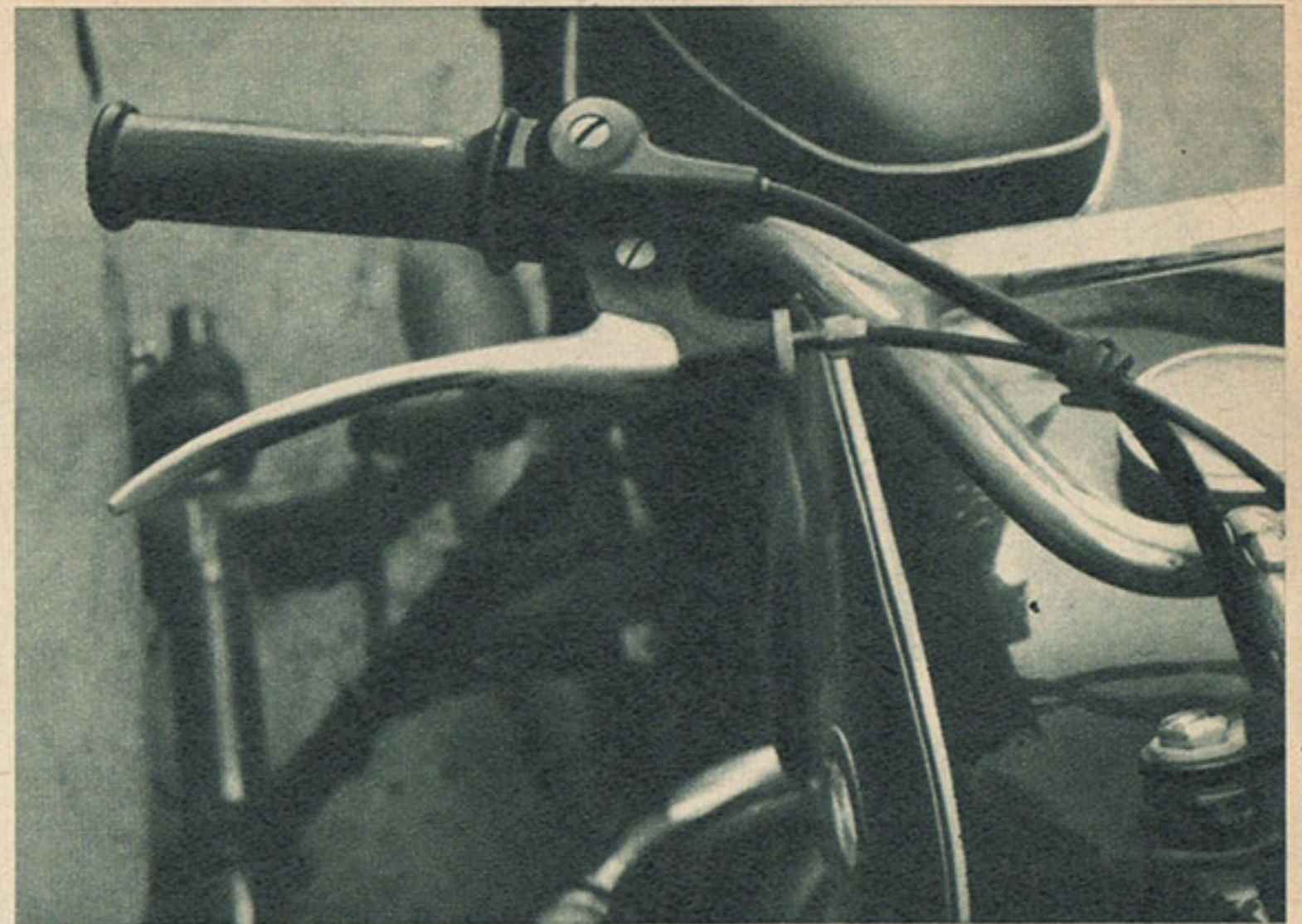
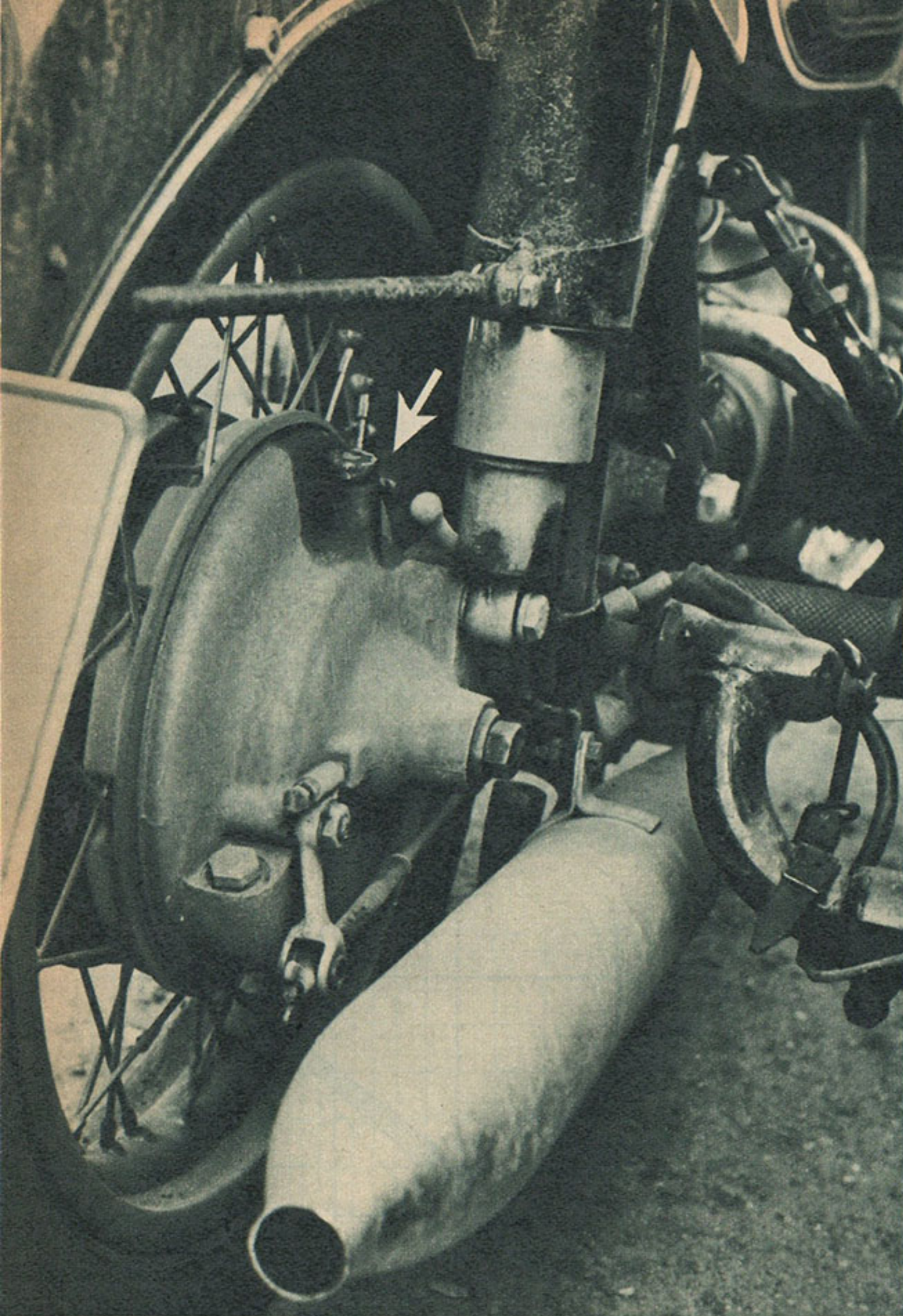
13 Bergwerk, 14 Aufstieg im Kesselchen, 15 Karussell, 16 Hohe Acht, 17 Wippermann/Eschbach, 18 Brunnchen, 19 Pflanzgarten, 20 Schwalbenschwanz, 21 Galgenkopf, 22 Antoniusbuche. Unten: Höhendigramm mit Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf. Deutlich ist zu sehen, daß das Drehmoment des Motors so gut ist, daß man auch aus niedrigen Geschwindigkeiten mit dem dritten

Gang flott wieder auf Tempo kommt. Gewicht der Maschine 600 kg, aufgestellte Windschutzscheibe. In der Endgeschwindigkeit langsamer als die „alte“ R 60, im Durchschnitt macht es kaum etwas aus. Wie die Beschleunigung der so belasteten Gespanne gegenüber der „alten“ R 60 liegt, zeigt die Beschleunigungskurve (rechts Mitte) neben dem Gangdiagramm. Dieses Gangdiagramm (links, Mitte) gibt die Lage der Gänge wieder: Durchgezogene Linie – serienmäßiges Seitenwagen-Getriebe. Punkt-Strich-Punkt: mit Sologetriebe und SW-Übersetzung am Hinterrad. Nur Punkte: Lage des vierten Ganges der „alten“ R 60.

Aus diesen Diagrammen kann man die mögliche Fahrleistung einwandfrei ablesen.

Das Gespann wurde mit Feriengepäck gemessen, das wir auf der Waage des Nürburgringes bis auf 600 kg Gesamtgewicht (einschließlich Fahrer und Beifahrer und gefülltem Tank) brachten. ▼





Links: Das Gehäuse des Hinterradantriebes hat jetzt eine zusätzliche Entlüftung (Pfeil). Man sieht es am Ölnebel. Die Stoßdämpfer in den Federbeinen hielten. Die Schalldämpfer sind sehr wirkungsvoll.

Rechts: Am Geländelenker der von Magura entwickelte, seit Jahren bewährte BMW-Drehgriff. Er müßte einen kürzeren Weg haben, Griffprofil und für gefühlsvolles Fahren dünner sein.

Rechte Seite:
Oben: Die neue Rahmenstütze am Steuerkopf (Pfeil) beeinträchtigt den Lenkereinschlag ein wenig.
Mitte: Die neue Rahmenstütze an der hinteren Schwingenlagerbrücke (Pfeil).

kletterte vor Zusmarshausen nicht über 110 km/h. Immer zwischendurch Gas weg, auch mal runterschalten, dann wieder langsam an Vollgas herantasten. Sie war schon eingefahren, auch die Tankpause bei Leipheim zeigte, daß der sonst übliche, anfänglich höhere Ölverbrauch der BMW-Motoren schon verschwunden war. Bei Stuttgart wagten wir erstmals wieder, was mehrere Minuten Vollgas ergeben würden. Die Tachonadel wanderte auf 120 (Windschutzscheibe, einen R 69 S-Motor für einen Edelbastler als „Ware“ im Seitenwagen), es passierte nichts.

Bei 110 km/h (ehrlische km/h, nicht Tachospinnerei!) mit voller Belastung ist man auf der Autobahn zwar nicht der schnellste Reisende, aber die Stetigkeit, mit der man um 100 km/h herum stundenlang Kilometer um Kilometer herunterspulen kann, ohne auf irgendwelche Finessen des Motors achten zu müssen, bringt schließlich einen beachtlichen Reisedurchschnitt. Der Motor ist wirklich gutmütig, ein „Westerwald-Motor“, und es mag vielleicht beachtenswert sein, daß wir auf den 7000 Testkilometern nicht einmal einen Schlüssel zu irgendeiner besonderen Einstell- oder Nachstellarbeit am Ventiltrieb oder gar für Reparaturen in Gang zu setzen brauchten.

Autobahn ist für uns nicht mehr das Glück der Erde, und wenn wir es irgendwie vermeiden können, dann halten wir uns fern vom Kolonnen-Kanal. Auch die großen Distanzen erledigen wir lieber quer durch auf normalen Landstraßen, selbst wenn es dann auch mal ein Stunde oder eine halbe länger dauert. Mit dem R 60-Gespann sind aber 80er Landstraßen-Schnitte durchaus möglich, das Anzugsvermögen an Steigungen, nach Kurven, bei Überholmanövern, im Ortsverkehr, die (was immer wieder verblüfft!) enorme Wendigkeit, mit der man im dichten

Verkehr kleinste Lücken ausnutzen kann, lassen einen immer wieder freikommen von Anhäufungen und ergeben summa summarum dann den hohen Durchschnitt.

Auf den Landstraßen sind es nicht die kleinen Autos, die ein Motorrad mit Seitenwagen behindern, es sind vor allem schneller fahrende Lastwagen und Reiseomnibusse. Hier kann man für ein Drehmoment dankbar sein, wie es in der R 60 steckt. Mit dem zulässigen Gesamtgewicht von 600 kg (240 kg Zuladung), aufgestellter Windschutzscheibe des Seitenwagens braucht man von 70 bis 90 km/h etwa 14 Sekunden, von 80 bis 95 km/h etwa 22 Sekunden (letzteres nur im vierten Gang!). Die Beschleunigungstafel zeigt, in welchem Bereich das Beschleunigungsvermögen der voll ausgelasteten Maschine mit Seitenwagen liegt.

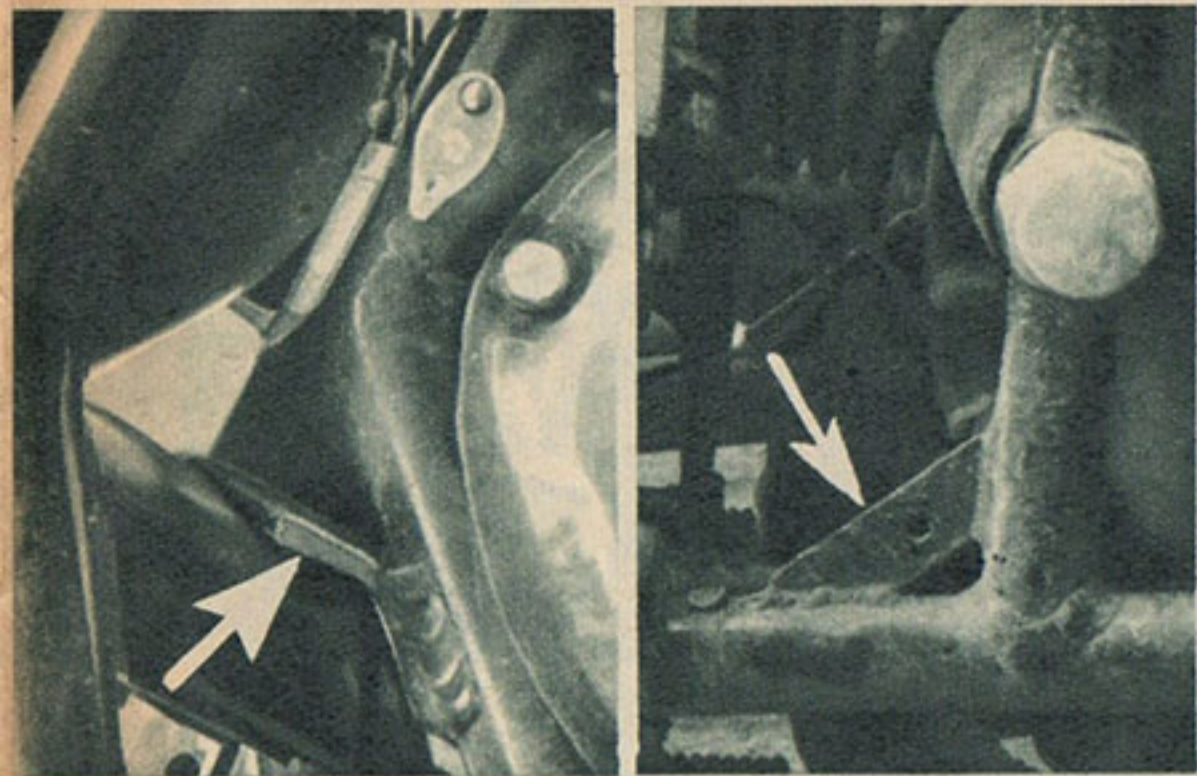
Für die R 60 gibt es für Solobetrieb das Wechselgetriebe mit folgenden Übersetzungen: 4,171/2,725/1,938/1,54. Für Seitenwagenbetrieb aber gibt es das Getriebe 5,33/3,02/2,04/1,54. Im Hinterradgetriebe ist das Verhältnis für Solobetrieb 3,13:1 (Zähnezahlen 8/25) und für Seitenwagenbetrieb 4,33:1 (Zähnezahlen 6/26). Serienmäßig wird bei Bestellung der Maschine für Gespannbetrieb dieses SW-Getriebe eingebaut, und es ergibt zusammen mit dem Seitenwagengetriebe im Hinterrad eine Gesamtübersetzung, die es gestattet, mit dem voll bepackten Gespann jede nur in der Praxis vorkommende Steigung zu befahren. Es gibt wohl keinen Paß, keinen Alpenpfad, der damit unbezwingbar bleibt — und das ist genau nach dem Geschmack unserer Gespannfahrer, die sich in den Ferien ja oft in Gegenden Europas herumtreiben, in denen man Zelte abseits von Camping-Pferchen, neben wilden Gewässern, an einsamen Küstenstreifen oder auf abgelegene Hochplateaus hinstellen kann. Wo

die Menschen bei einer Begegnung einen freundlichen Gruß sagen und nicht „Was machen Sie da? Es ist verboten“.

Bei der höchsten Drehzahl von 6000 U/min liegt die Geschwindigkeit in der Ebene bei 105 km/h. Bei der von uns gemessenen Höchstgeschwindigkeit mit voller Ladung und Windschutzscheibe von 112 km/h wird der Motor bis auf etwa 6400 U/min überdreht. Der Tachometer zeigte dann knapp 130 km/h an! (Ist es nicht möglich, daß die deutsche Instrumenten-Industrie endlich einmal richtiggehende Instrumente liefert?) Das hat ihm scheinbar nicht geschadet! Der dritte Gang endet bei etwa 80 km/h, und das mag zuerst als zu großer Sprung aussehen. Das ist es aber keineswegs, denn bei 80 km/h dreht der Motor im vierten Gang etwa 4500 U/min, wobei er im Bereich des höchsten Drehmoments arbeitet! Und dieses Drehmoment gestattet es, die Getriebestufung so weit zu halten — 3,59/2,61/1,76/1. Mit dem ersten Gang kann man noch mühelos mit voller Belastung 35% erklimmen!

Mancher wird fragen, wo einem in der Welt wohl eine solche Steigung begegnet, und ob es nicht besser gewesen wäre, auf ein paar Prozent Steigfähigkeit zugunsten einer größeren Endgeschwindigkeit zu verzichten. Schon richtig, aber es gibt *wirklich* Gelegenheiten, wo man einen so büffelartigen ersten Gang gebrauchen kann, und schließlich ist so viel km/h mehr auch nicht zu gewinnen, denn was macht es im Schnitt schließlich aus, ob die Karre 112,567 oder 118,765 geht? — Gar nichts. Dafür mache ich den Vorschlag, bei Bestellung das Sologetriebe drin zu lassen und nur für den Hinterradantrieb SW-Übersetzung zu fordern. Dabei kommt eine Gesamtübersetzung heraus, die die unteren Gänge etwas mehr an den vierten Gang herantreiben, für ausgesprochene Straßen-Parforcejagden nicht schlecht. Und 32% ist noch allemal am Berg drin! Der dritte Gang langt dann bei Höchstdrehzahl bis über 85 km/h, man kann ihn ohne Bedenken bis über 90 km/h kurzzeitig bei schnellen Überholmanövern überdrehen. Doch man überlege das vorher gut —!

Jetzt in der warmen Jahreszeit war es nicht nötig, auch nach mehreren Nächten im Freien zum Starten des Motors die Vergaser zu fluten oder am Luftfilter den Luftschieber zu schließen. Benzinbahn auf, eine Minute warten, bis die Schwimmerkammern das richtige Treibstoffniveau hatten, dann Zündschlüssel rein und ohne Gas einmal runtertreten. Funktioniertere immer. Leise tuckerte der Motor vor sich hin und nahm nach wenigen Sekunden schon zum Anfahren Gas an, ohne zu rucken. Was mir nicht klar wurde, ist die Tatsache, daß die Auspuffkrümmer bei der Übernahme blank waren, daß sie aber schon nach 50 km Fahrstrecke blau anliefen, obwohl wir diese ersten Kilometer sanft wie Lämmlein mit dem guten Stück gefahren waren. (Das habe ich bei jeder BMW gehabt,



die ich bis heute bewegte!) Zu knappe Einstellung? Kann ich nicht sagen, denn 7 bis 8 Liter Testverbrauch deuten bestimmt nicht darauf hin. Die Vergaser waren nach Handbuch eingestellt. Es gab zuerst beim Gaswegnehmen sofort eklhafte Schüsse aus den Auspuffrohren. Leerlaufdüse verschmutzt. (Lackreste im neuen Tank!) Das ist ein Zeichen dafür, daß der Motor Gemischabmagerungen sehr übel nehmen kann. Weswegen man immer auf einwandfreie Tankbelüftung und saubere Wege für den Sprit achten muß. (Manche rätselhaften Kolbenklemmer sind bei Motorrädern oft im fehlenden Spritzulauf, in Gemischabmagerung und demzufolge Überhitzung zu suchen!)

Vibrationen bemerkt man an diesem weichen Motor kaum, die Auspuffgeräuschkämpfung ist derartig, daß man beim Fahren ohne Sturzhelm mehr mechanische Geräusche wahrnimmt als von den Auspufftöpfen! Es ist der kultivierteste deutsche Motorradmotor, den wir im Augenblick kennen.

Am Fahrwerk hat sich nichts geändert. Nur in der unteren Steuerkopfparte sind zu den Rahmenrohren zwei Stützen eingeschweißt, was den Lenkungseinschlag für den Seitenwagenbetrieb beeinträchtigt. Der Wendekreis ist nicht mehr so eng möglich. Die Schwingelagerbrücke ist ebenfalls zu den unteren Rahmenrohren durch zwei Stützen abgesichert. Das sind zwei Kleinigkeiten, die darauf hinweisen, daß man im Hause BMW an den Motorrädern Modellpflege treibt.

Zu Beginn der Fahrten trommelte das Vorderad erheblich auf und ab. Das lag an einem wohl zu eilig montierten und schief sitzenden Vorderreifen. Luft ablassen, den Reifen richtig auf die Felge aufgesetzt und langsam die Luft wieder eingelassen. Siehe da — die Trommelei war weg. Eine Vorderradschwinge ist auf solche Dinge besonders empfindlich. Es mag sein, daß eine Telegabel bei rauhem Geländebetrieb Vorteile bietet, aber die Vorderschwinge am R 60-Gespann ist sehr feinfühlig, die Kursstabilität selbst auf üblen Klamottenwegen bleibt immer erhalten, das Gespann ist mit dem kleinen Finger zu lenken. Da braucht man keine Wunderbizeps, es ist ein Mädchengespann in dieser Weise, und wir fahren mit kaum angezogenem Lenkungsdämpfer! Man kann mit dieser Lenkung auch auf losem Schotter ganz schön rübern! Wie sich dann so was auf Eis und Schneerillen fährt, das ist immer wieder ein besonderer Spaß im Winter, wenn jeder andere arme Verkehrsteilnehmer auf vier Rädern ohne Spikes nur noch mit einer Gänsehaut herumschleichen muß! Den serienmäßigen Lenker haben wir gegen den Magura-Geländelenker ausgetauscht. Ein Langhaxiger kann auf diese Weise für lange Strecken eine ermüdungsfreie Sitzposition einnehmen. Man hockt oder hängt dann nicht mehr auf der Maschine, sondern man sitzt wirklich. Und zum wirklichen Sitzen gehört — wenn man nicht den normalen Sattel vorzieht — die breitere Sitzbank oder gar die „Amerika“-Bank, die ganz breite. Die normale Sitzbank ist viel zu schmal, hat auch zwischen dem Platz für den Fahrer und

Rechts unten: Auch am vorderen Gehäusedeckel bildete sich Ölnebel an der Naht (nach 7000 km). Die R 60-Zylinder haben — im Gegensatz zur R 50, R 50 S und R 69 S — eine Nase in der Verrippung.

dem Platz für den Mitfahrer einen zu harten Mittelsteg. Die breitere Sitzbank ist beileibe kein unsportlicher Anblick — im Gegenteil. Selbst die ganz breite Amerika-Bank mit den seitlichen Griffen für den Mitfahrer sieht keineswegs zu plump aus. Ich finde, man sollte endlich einmal Schluß machen mit den im Endeffekt ungesund zu schmalen Bänken! — Mode hin, Mode her — ein Motorrad sollte man zeitlos elegant zu bauen verstehen, ohne daß man lächerliche Details zum sportlichen Aussehen nötig hat. Bei den BMWs sind sie nicht nötig. So ist es gut, daß die Münchener auf irgendwelche Blech-Verkleidungen zur Verbesserung der „Linie“ immer verzichten können. Blechflächen an Motorrädern sind Verlegenheitslösungen und Murks.

Kein Wort ist darüber zu verlieren, daß man an die Elektrik, an die Vergaser, an die verschiedenen Schmier- und Öleinfüllpunkte usw. ohne Verrenkungen sehr gut herankommt. Aber das Wort ist über das Bordwerkzeug zu verlieren: *Es ist erstklassig!* Allerdings kann man über die wieder viel zu enge Unterbringungsart in der linken Tankseite streiten. Damit wird dem möglichen Volumen des Tanks wieder etwas abgeschnitten — und offizielle 17 Liter (in den Tank der Testmaschine gingen randvoll allerdings nur 16,5 Liter) sind für ein Gespann bei einem Verbrauch von 8 Litern auf 100 Kilometer zu wenig. So bestelle man von vornherein den großen Tank, den es als Sonderzubehör mit 24 Litern Inhalt gibt.

In Situationen, in denen es nötig war, einmal blitzartig Vollgas zu geben, erwies sich der Weg des Drehgriffs als zu lang. Er müßte einen kürzeren Weg haben und sollte auch im Durchmesser etwas dünner sein. Es gibt bei Magura den Profilgriff — das wäre in Verbindung mit der hervorragenden Seilzug-Mechanik der richtige Drehgriff für das Gespann.

In der jetzigen Kundendienst- und Werkstatt-Situation auf dem Motorradsektor müssen wir eine Maschine auch in dieser Richtung betrachten. Kann man also die nötigen Pflegearbeiten mit dem mitgelieferten Bordwerkzeug durchführen? — Ja, man kann. Im Handbuch ist alles sehr gut beschrieben. Jedoch hört es schon auf, wenn Arbeiten zu machen sind, die über das Pflegeniveau hinausgehen. Man ist dann (lassen wir die ewigen Bastler unter uns mal aus dem Spiel) wegen des nötigen Matra-Spezialwerkzeuges auf die Werkstätten angewiesen. Hier wäre es nötig, daß das Haus BMW einmal im eigenen Interesse überprüft: a) mit welchen Vertragswerkstätten noch eine gute Motorradbetreuung möglich ist (viele sind's nicht mehr!), b) inwieweit man den Kunden *direkt* die Möglichkeit gibt, sich das Matra-Spezialwerkzeug neben der heute schon käuflichen Reparaturanleitung *selbst bei BMW zu kaufen*, um die Maschine selbst betreuen zu können (wohin ohne Zweifel die Geschichte immer mehr hinausgeht!). Eine Sache, die nicht in einen Test gehört? Ich

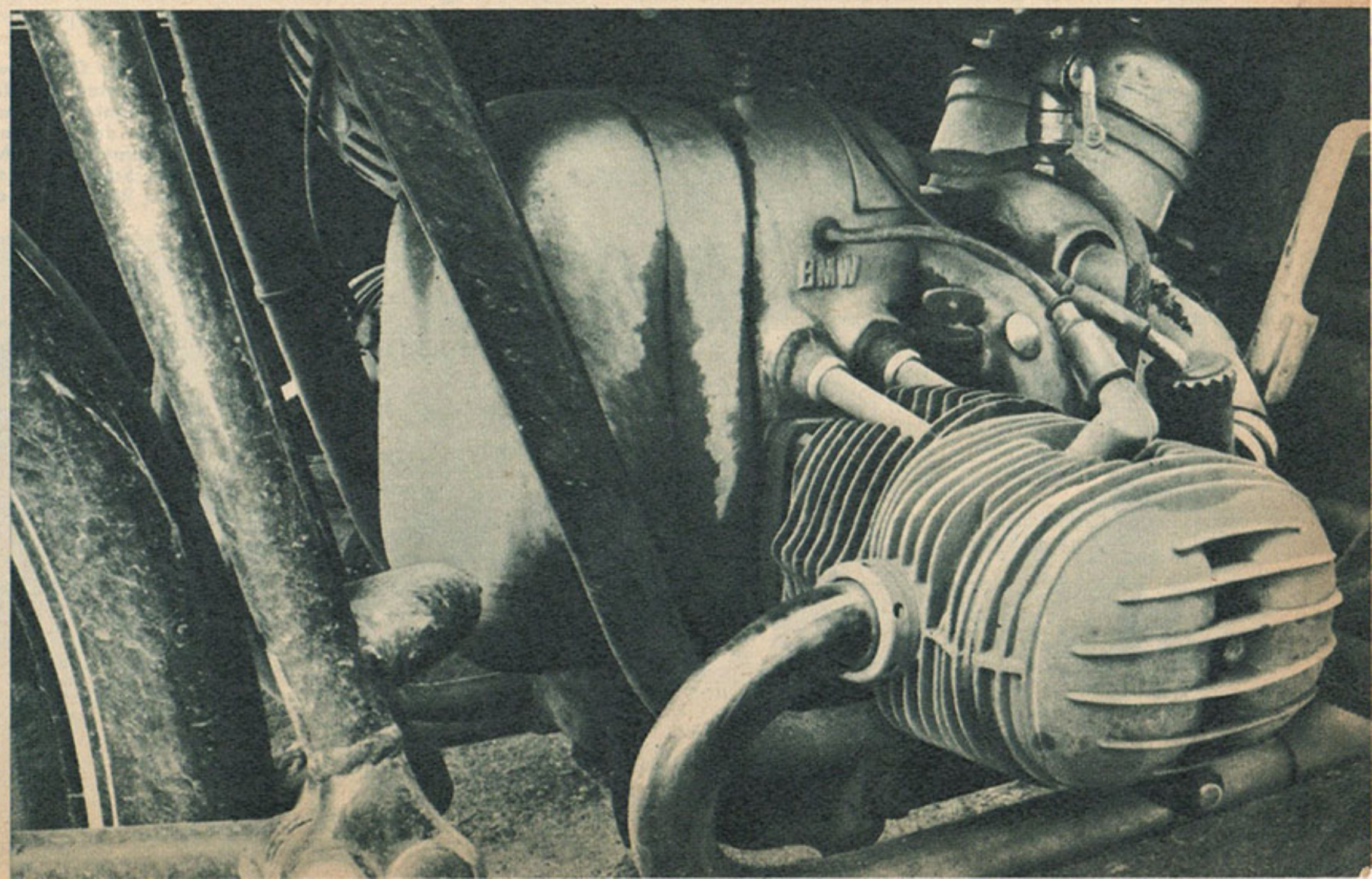
finde, daß dies sogar *sehr* wichtig ist, denn diese Spitzenmaschinen innerhalb der Motorrad-Weltproduktion sind leider für eine richtige Reparaturbetreuung durch den Kunden *nicht* konstruiert. Daran muß man aber in Zukunft als Motorradkonstrukteur denken!

Zum Schluß noch ein paar Angaben über das, was man beim Fahren verbraucht. Ca. 7 bis 8 Liter liefen im Testbetrieb bei uns durch. Ölverbrauch von Wechsel zu Wechsel kein Vierteliter (alle 2000 km Ölwechsel), beim Ölwechsel sind jedesmal zwei Liter nötig (HD 10/30). Treibstoff normal, kein Superkraftstoff erforderlich. Reifenverschleiß: Metzeler Block K nach 7000 km glatt, Vorderreifen Metzeler Block C noch etwa 50%, Seitenwagen Block C noch etwa 70%. Ölverbrauch im Getriebe, im Kardan und im Hinterradantrieb bei 7000 km nicht feststellbar. In der Brems hydraulik kein Ölverlust, aber zweimal war Entlüftung und Neujustierung der hydraulischen Seitenwagenbremse nötig. Sonstige Schwierigkeiten: von Anfang an undichter Tankverschluß, verschmutzter Tank, zweimal die Birnen in der Schluß- und Bremsleuchte erneuert, einmal Bremslichtschalter ausgewechselt, mehrere Male Nachregulierung der Gaszüge zum gleichmäßigen Öffnen der Gaschieber, untere Befestigungsschrauben des vorderen Kotflügels verloren, Tachometergehäuse für bessere Entlüftung angebohrt (Kondenswasser im Instrument).

Ein Gespann hat große Vorteile: man kann Motorrad fahren und trotzdem so viel Gepäck mitführen, daß man am Ziel einer Reise auf nichts zu verzichten braucht, was man gewöhnlich im eigenen Heim nach des Tages Arbeit auch nicht vermissen möchte. Das Schwingenfahrwerk der R 60, die Zuverlässigkeit dieser Maschine (den früheren Kolbenrager, hauptsächlich im rechten Zylinder, den man anfangs noch von der R 67 übernommen hatte, hat man schon seit Jahren durch eine verbesserte Kolbenform und jetzt durch eine zusätzliche Schmierung der Zylinderlaufbahnen beseitigen können!), das wunderbare Beschleunigungsvermögen bringen zudem noch die gleiche Fahrfreude, wie dies eine Solomaschine vermag. Wenn wir eines Tages dann noch dazu einen neuen, modernen Seitenwagen auf den Markt bekommen, der mit seiner Federung der der R 60 gleichkommt, der außerdem mehr Raum bei engerer Fahrspur, mehr Komfort und moderne Erkenntnisse bietet und verwirklicht, dann wäre dies noch ein neuer Schritt zum absoluten Motorradfahren!

Bei den Gespannen ist die BMW in der ganzen Welt *n o c h* führend, die R 60 zeigt jetzt, daß man die Absicht hat, dies weiter zu verfolgen — halten wir uns ran, es sind nicht wenige Fahrer, die auf diese Richtung warten und eine Maschine wie die R 60 begrüßen: nicht langsam, leicht und sportlich zu fahren, anspruchslos und zäh.

Klacks





6. LAUF DER STRASSEN-WELTMEISTERSCHAFT:

GROSSER PREIS VON BELGIEN

Wie in jedem Jahr, so fand auch diesmal der Große Preis von Belgien auf dem 14 km langen Rundkurs von Francorchamps, acht Tage nach dem Weltmeisterschaftsrennen in Assen, am 7. Juli, für die Klassen 50, 125, 250, 500 ccm und Seitenwagen statt. Eine für viele Fahrer sehr praktische Terminisierung, weil sie die Tage zwischen den beiden Rennen als „kleinen Urlaub“ ausnützen können (wobei freilich dann doch die meiste Zeit für die Bauerei draufgeht, aber immerhin sparen sie sich eine zweimalige lange Anreise). Für alle die jedoch, die ins Werk zurück müssen, um dort die verlorengegangenen PS wieder aufzufinden — für die geht es schon knapp zu; aber die meisten gehen eben nicht erst heim, und „Industrieställe“ mieten sich für die Zwischenzeit an Ort und Stelle eine Garage, um da montieren zu können.

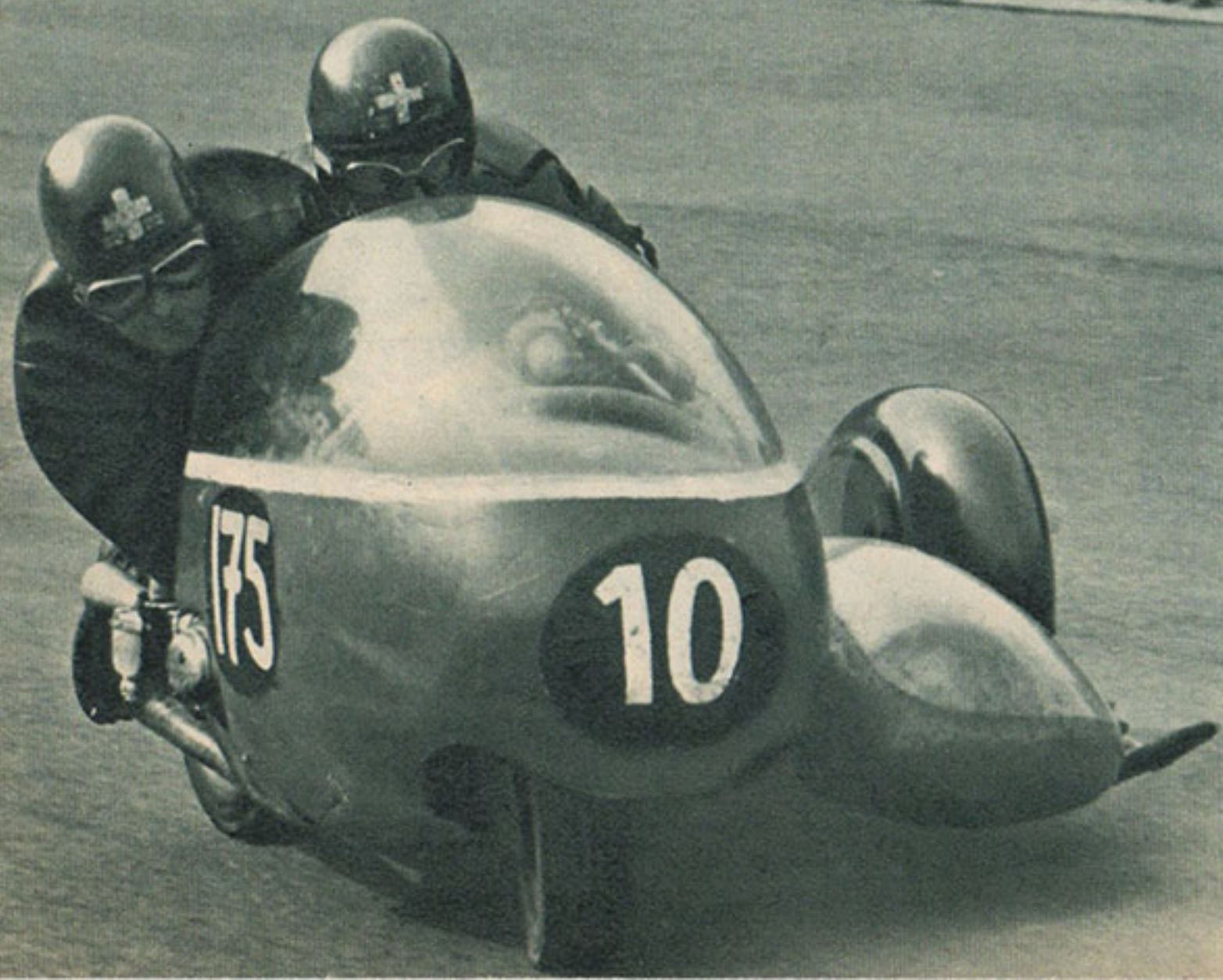
Mit großer Spannung wurde der Ausgang des Seitenwagenlaufes erwartet, denn hier in Francorchamps sollte der letzte der sechs vorgesehenen Weltmeisterschaftsläufe stattfinden (in diesem Jahr gab es bekanntlich nur fünf, nachdem der Lauf in Clermont-Ferrand, wie berichtet, ausgefallen war). Für Deubel/Hörner sah es zwar nicht ausgesprochen schlecht aus, aber gut auch nicht

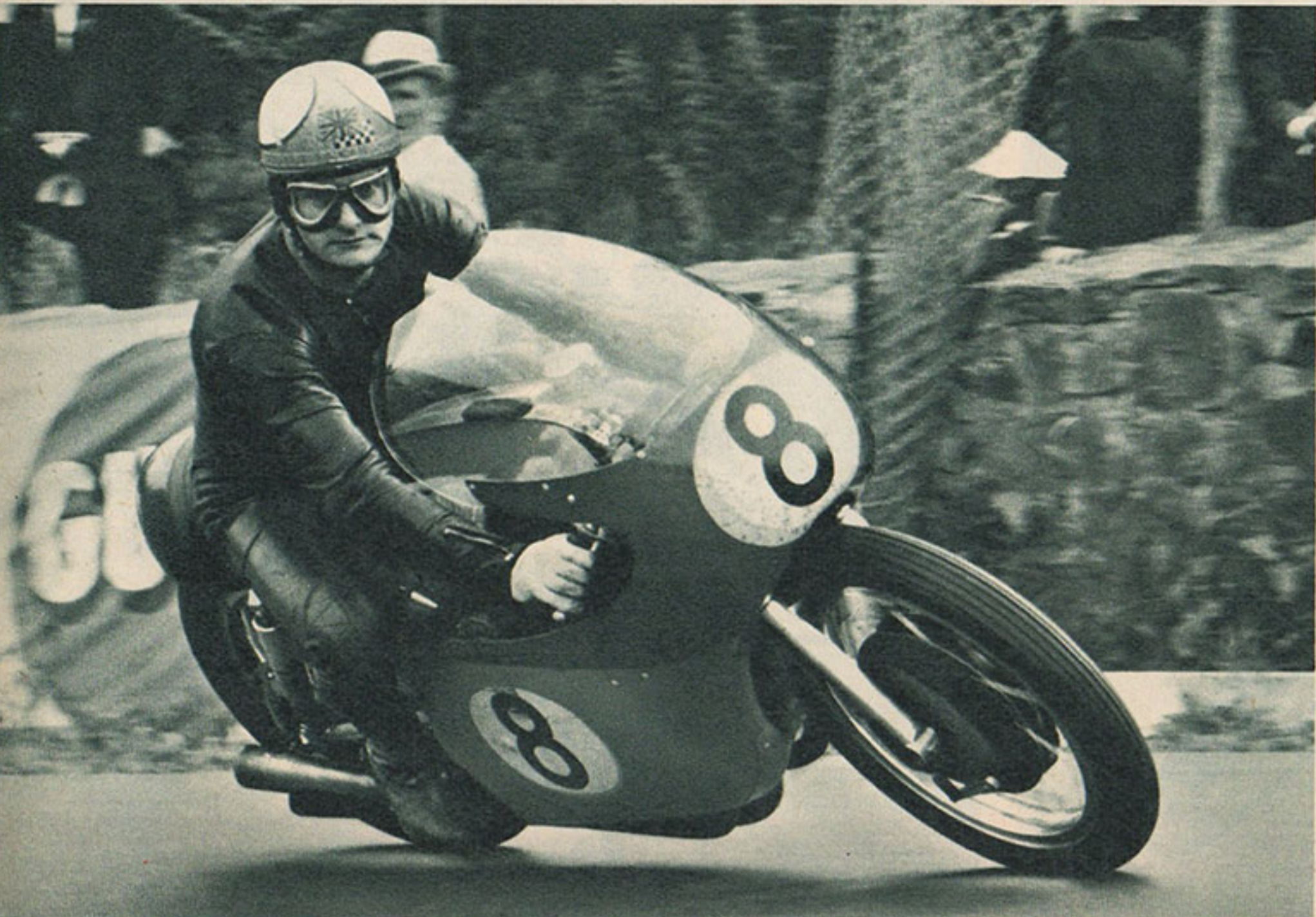
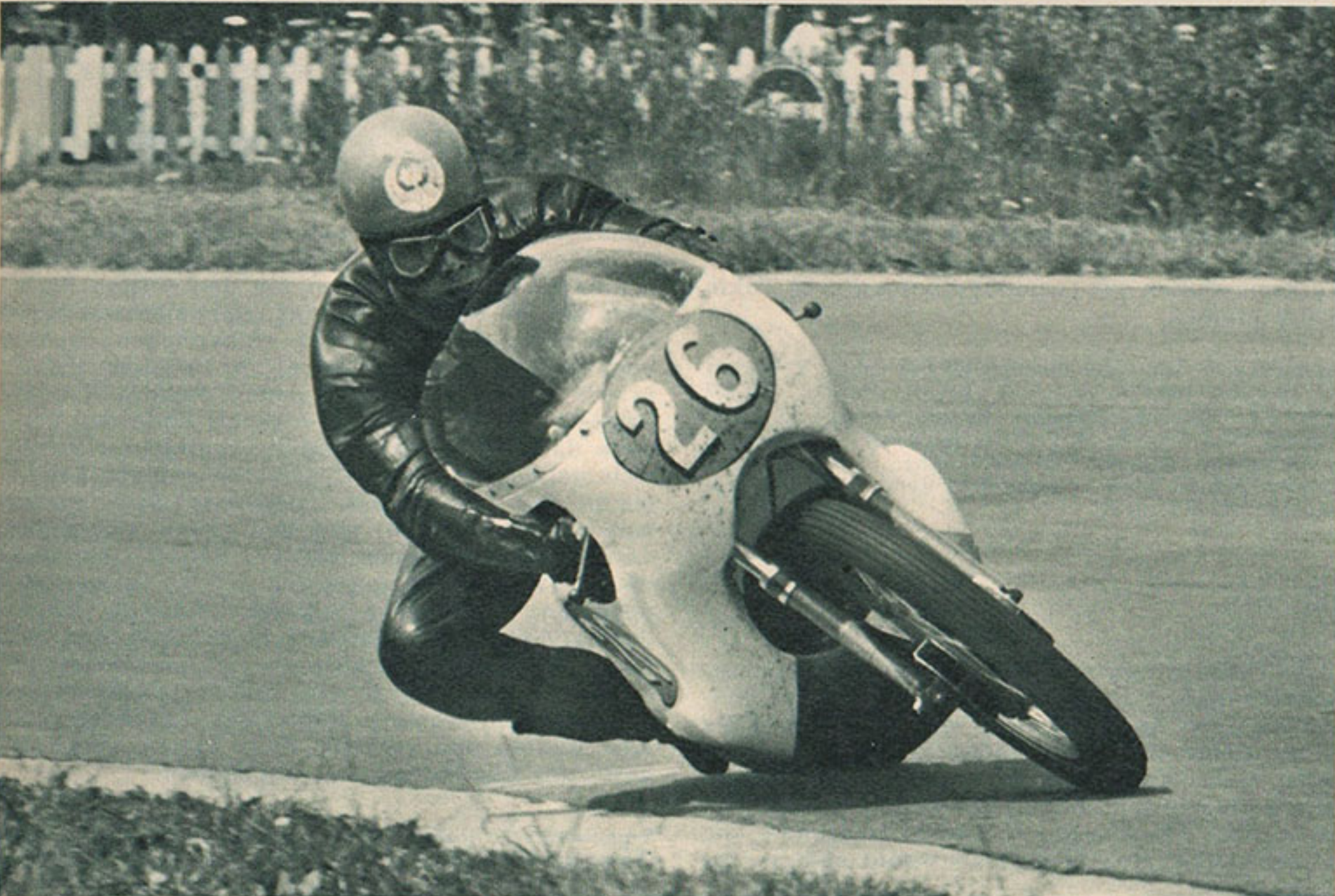
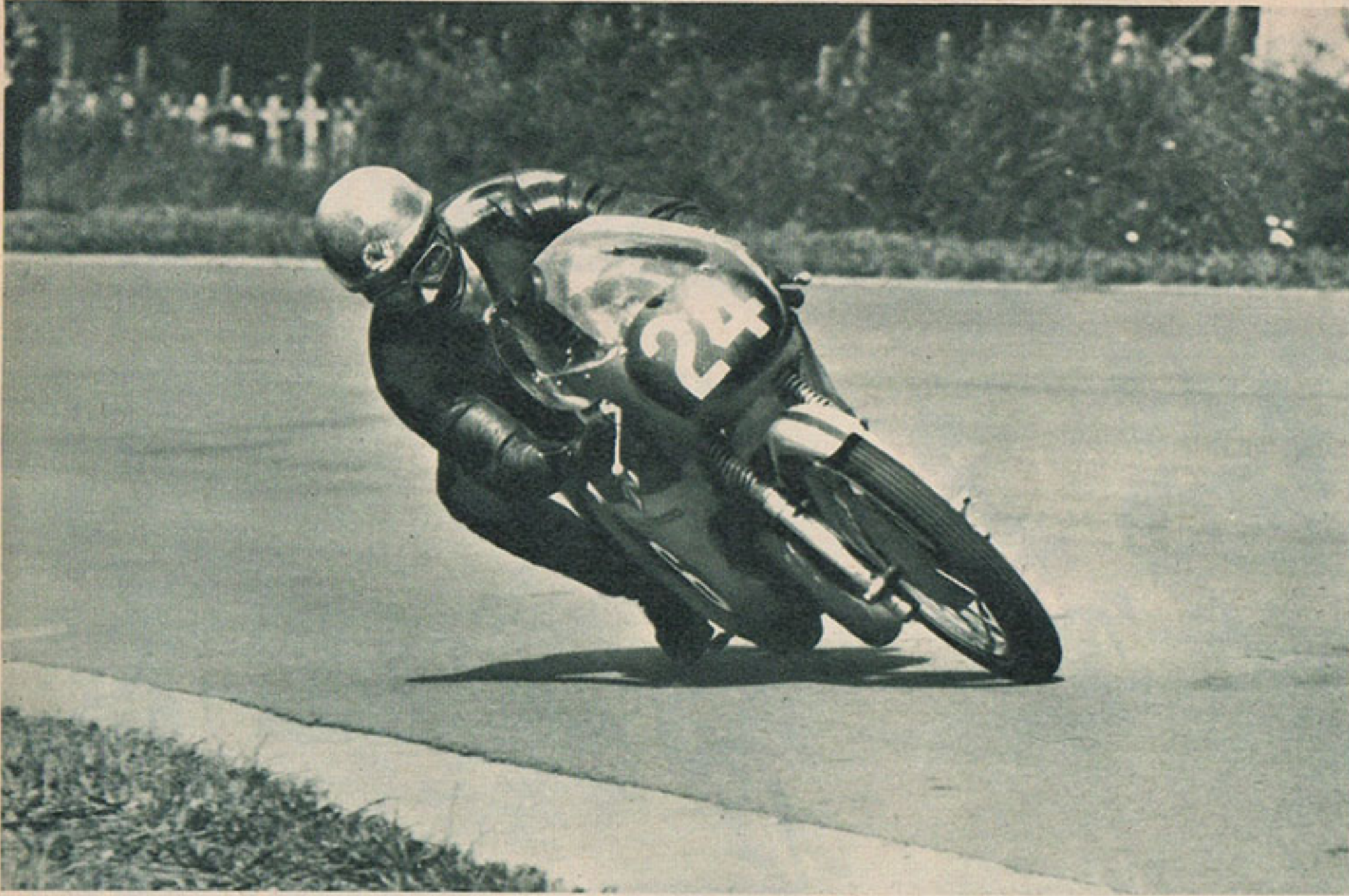
gerade, denn nach dem letzten Stand (nach Assen) mußten sie, um Weltmeister zu werden, hier unbedingt vor Camathias durchs Ziel gehen. Wir wußten aber alle, daß das gerade auf diesem Kurs für Deubel nicht einfach werden würde, denn in Francorchamps ist ein Rechtsseitenwagen dem Linksseitenwagen deutlich unterlegen. Hinzu kam, das bekanntlich Camathias' Maschine durch die wesentlich günstigere Verkleidung an sich schon sehr schnell ist. Deubel hatte sich aus diesem Grund mit Scheidegger abgesprochen, und dieser sollte, falls am Deubelschen Kurzhuber im Training nichts kaputt gehen würde, den Reserve-Motor von Deubel fahren (Scheidegger fährt ja bekanntlich auch einen Links-Seitenwagen) — vielleicht könnte er Camathias damit „treiben“ und etwas nervös machen. Aber auch Otto Kölle hatte zur „Rückendeckung“ noch einen Werksmotor vom Gust'l erhalten. Man wußte also, es würde noch mal sehr heiß hergehen in diesem letzten Lauf, der, wie gesagt, für die Gespanne die Entscheidung um den Weltmeistertitel 1963 bringen mußte.

Jim Redman, der nach seinem Sturz in Assen insgeheim gehofft hatte, er könnte trotz seines Schlüsselbeinbruchs bereits in Francorchamps wie-

der im Sattel sitzen, mußte diese Hoffnung begraben, nachdem er mit seinem Spezial-Arzt in St. Wendel gesprochen und dieser ihm mitgeteilt hatte, er dürfe auf gar keinen Fall fahren — andernfalls er mit schweren Komplikationen rechnen müsse. So konnte er (wegen der Weltmeisterschafts-Platzierung) nur hoffen, daß jeder andere, nur nicht Provini, die 250er-Klasse gewinnen würde. Und nachdem Fumio Itoh im Training mit der Yamaha mit 4.31 einen neuen, inoffiziellen Rundenrekord gefahren hatte und damit fast drei Sekunden schneller war als Provini, sah es auch sehr nach einem Yamaha-Sieg aus. Das Ergebnis im Rennen war dann auch wie zu erwarten: ein erneuter, überzeugender Leistungsbeweis der Zweizylinder-Drehschieber-Yamaha, die derzeit mit Abstand die schnellste Maschine in ihrer Klasse ist. Nur schade, daß die Yamahas aller Voraussicht nach (es war werksseitig von Anfang an nur die TT, Assen und Francorchamps zum Einsatz vorgesehen gewesen, man wollte nur feststellen, wie man mit dieser neuen Maschine hinkäme, um dann im nächsten Jahr mit ganz großem Einsatz sowohl in dieser als auch in der 50er und 125er-Klasse um die Weltmeisterschaft zu fahren) nach ihrem letzten Auftreten in Bel-

Oben: Start der Gespanne — Deubel/Hörner (14) haben die Spitze genommen, hinter ihnen liegt Seeley mit der Matchless, Nr. 28 ist Chris Vincent, Nr. 16 Kölle, Nr. 18 Beeton, erst hinter ihm mit der Nr. 6 folgt Camathias — und das allerletzte Gespann ganz oben ist der spätere Sieger Scheidegger. Links: Scheidegger/Robinson führen ein brillantes Rennen — technisch und taktisch überlegen. Rechts: Gut, daß man bei Kreidler ein Schweißgerät im Werkstattwagen hatte — so konnte Chris Vincent wenigstens seinen Rahmen wieder startklar machen!
Leica-Fotos Ben





gien an keinem der weiteren Weltmeisterschaftsläufe mehr teilnehmen und wieder zurück nach Japan gehen werden!

Unangefochten an der Spitze lagen auch hier im Training wie später auch im Rennen wieder die 125er von Suzuki, und Degner konnte in einer Trainingsrunde mit 4.51.5 14 Sekunden schneller sein als Luigi Taveri mit der Honda!

Eine Überraschung gab es im Training der Klasse bis 50 ccm. Nachdem Kreidler in Assen zu langsam gewesen war, hatte man für den Lauf in Belgien die schmalen und niedrigen Fahrgestelle, die bereits in Hockenheim eingesetzt waren, im Werk geholt, um ihre Vorteile bei dem schnellen Lauf in Francorchamps wieder zu nutzen. Und obwohl die Suzukis nach Assen nochmals schneller geworden waren (!), gelang es Anscheidt, mit 5.50.9 die zweitschnellste Trainingszeit seiner Klasse zu fahren, nur eine Sekunde hinter der schnellsten „Suzuki-Zeit“ (von Ichino), aber sieben bis zehn Sekunden vor den übrigen „Suzuki-Zeiten“! Wenn vielleicht auch der eine oder andere der Suzukimänner im Training „tiefgestapelt“ hatte, so war das immerhin eine Zeit, die hoffen ließ, daß Anscheidt hier eine große Chance haben würde. Immerhin war er mit dieser Zeit 18 Sekunden (!) schneller als Degners Rekordrunde im letzten Jahr.

Mike Hailwood, der nach seinem Ausfall durch Kolbenschaden in Assen in der Weltmeisterschaftswertung der 500er-Klasse auf den dritten Platz gerutscht war, zeigte im Training mit 4.12.5, gleich einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 201.030 km/h, erneut, daß er wirklich einer der ganz großen Fahrer unserer Zeit ist! Aber auch die Hartlesche Zeit mit 4.15.8 auf der Gilera konnte sich sehen lassen.

50 ccm

Als erstes Rennen sahen die 80 000 Zuschauer (unter ihnen viele aus Deutschland), die das warme, hochsommerliche Wetter angelockt hatte, das Rennen der Klasse bis 50 ccm. Und als die Startflagge fällt, ist es wiederum Hans-Georg Anscheidt, der sich mit seiner Kreidler sofort an die Spitze setzen kann. Doch Ernst Degner kann an der unmittelbar nach dem Start folgenden langen Steigung Boden gutmachen, und noch bevor die beiden unseren Blicken im Wald entschwinden, hat sich Degner vor Anscheidt gesetzt. Doch aus der ersten Runde schießt Anscheidt als Erster, dicht gefolgt von einem Pulk von fünf Suzukis (Degner, Morishita, Ichino, Anderson und Itoh) an Start und Ziel vorüber. Es sieht also gut aus für Anscheidt. — Doch keiner außer ihm selbst weiß in diesem Moment, daß Hans-Georg Anscheidt bereits mit einem kranken Triebwerk im Rennen liegt. Als er nämlich aus der Haarnadelkurve vor Start und Ziel heraus beschleunigen will, da wird ihm (bereits in dieser ersten Rundel) der Kuppelkorb auf der Getriebewelle fest, so daß er von diesem Zeitpunkt ab nicht mehr auskuppeln kann. Nur durch wirklich großen fahrerischen Einsatz gelingt es ihm auf den langen Geraden und vor allem im Gefälle, gegenüber den Suzukis immer wieder Boden zu gewinnen, und so schießt er stets wieder in Front liegend an die Haarnadelkurve heran, um dann hier jedesmal wieder alle Suzukis passieren lassen zu müssen. Auch in der letzten Runde ist es nicht anders: als Erster erscheint Anscheidt, gefolgt von der Suzuki-Meute — doch er kann wegen der defekten Kupplung seinen Motor natürlich nicht schnell genug wieder auf die günstigste Drehzahl bringen, und so gehen ausgangs der Kurve Morishita und Degner an ihm vorbei, während er sich Anderson und Itoh gerade noch vom Hals halten kann.

Ein ausgesprochen großes Pech für Hans-Georg Anscheidt, der ganz offensichtlich als Sieger aus diesem Rennen hätte hervorgehen können, und der durch dieses Kupplungs-Pech vielleicht alle seine Chancen im Kampf um die Weltmeisterschaft verloren hat. Aber daß er viel dazugelernt

Oben: Beltoise, der in der 50er Klasse auf einer Kreidler den 6. Platz belegen konnte, fuhr bei den 125er eine Bultaco; der Franzose ist unbedingt einer der kommenden Männer. Mitte: Auch Fumio Itoh, der diesmal mit der 250er Yamaha Klassensieger werden konnte, praktizierte den neuen Kurvenstil, der ja wohl irgendwelche (vielleicht auch nur psychologische) Vorteile haben muß — wenn er auch alles andere als elegant aussieht. Unten: Mike Hailwood — wie immer die Ruhe selbst. Alle drei Bilder wurden in der langen Kurvensteigung unmittelbar nach dem Startgefälle aufgenommen, die Fahrer gehen hier mit hohem Dampf durch.

Oben: Start der 125er Klasse; diesmal hat Taveri die Spitze übernommen, die 26 hinter ihm ist Degner, 48 Anderson, 32 Gonzales, 46 Schneider, 14 Perris und 24 Belloise. Links: Degner, der sich seinerzeit als einer der Ersten den Kurvenstil von Surtees zu eigen machte und ihn bis heute beibehalten hat. Rechts: Sevostianow auf der sowjetischen CKB in der 500er Klasse – eine auf Basis der 350er Jawa-Twin in Rußland nachgebaute Rennmaschine, hier für die Halbliterklasse aufgeböhrt; die Maschine hielt nicht durch.

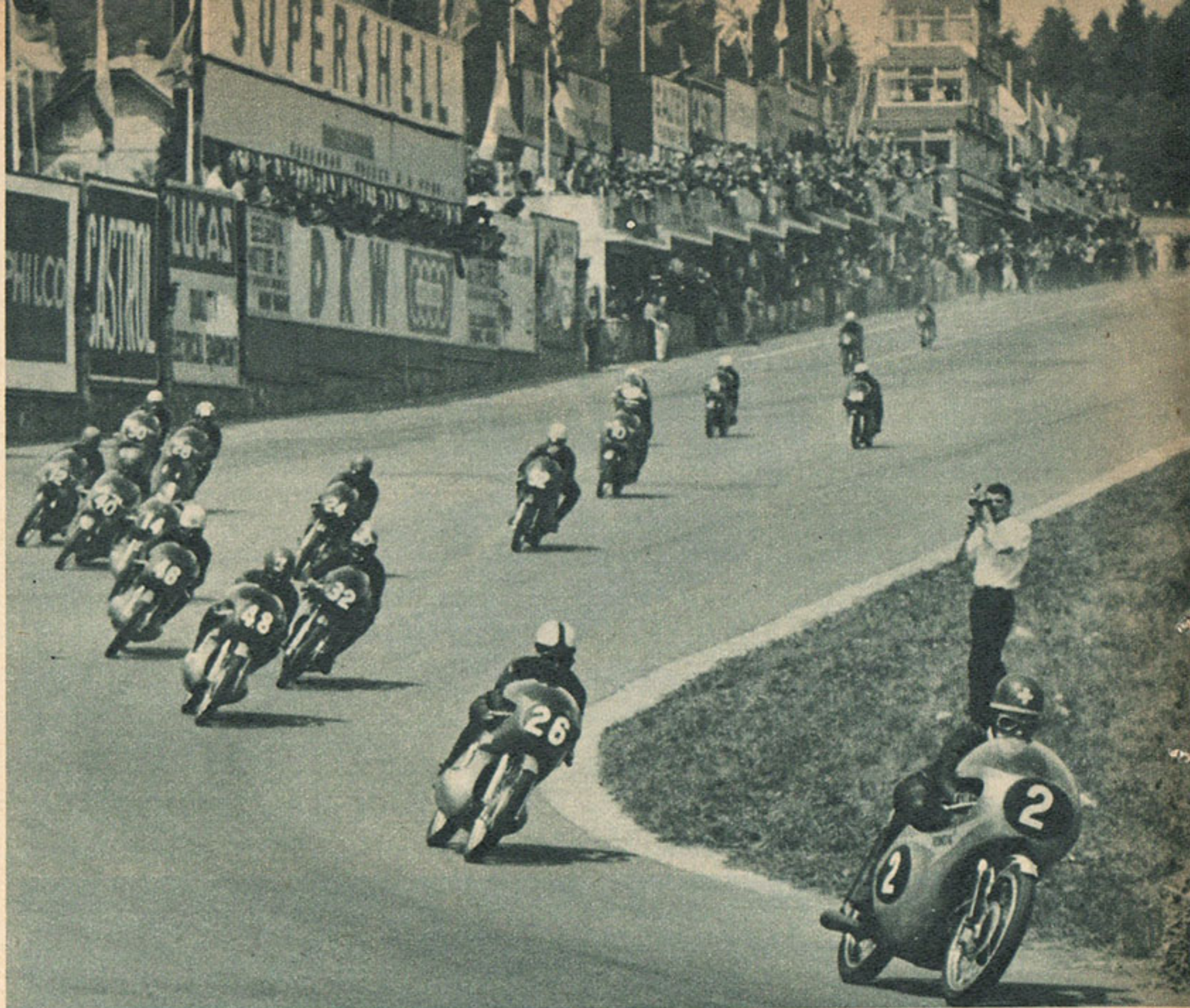
hat, daß er fahren kann und daß er mit allem Einsatz fährt — das hat er in diesem Jahr schon mehrfach, vor allem gerade auch hier in Francorchamps wieder, unter Beweis gestellt, und das muß ihm ohne alle Vorbehalte bestätigt werden.

Ergebnisse: 1. Morishita (Suzuki) 141,495 km/h; 2. Degner (Suzuki) 141,487 km/h; 3. Anscheidt (Kreidler) 141,446 km/h; 4. Anderson (Suzuki) 141,172 km/h; 5. Itoh (Suzuki) 136,804 km/h; 6. Belloise (Kreidler) 134,641 km/h; 7. „Zippo“ (Derby) 134,129 km/h; 8. Ichino (Suzuki) 126,634 km/h; 9. Huberts (Derby) 121,732 km/h; 10. Eser (Honda) 120,673 km/h. — Schnellste Runde: H. G. Anscheidt (Kreidler) mit 143,106 km/h.

125 ccm

Vier Suzukis stehen in der ersten Startreihe. Aber als sich die Startflagge senkt, ist es zunächst der Schweizer Taveri auf der Honda, der sich an die Spitze des Feldes setzen kann. Wenn allerdings auch nur für kurze Zeit, denn schon am Berg kann ihn Ernst Degner mit der Suzuki passieren, und nach Beendigung der ersten Runde liegen bereits alle vier Suzukis vor dem verbissen kämpfenden Luigi, dessen Honda dem Tempo einfach nicht mehr gewachsen ist. Degner, Perris, Anderson, Schneider — so kommen sie aus der Haarnadelkurve herausgeschossen; doch Frank Perris kommt nicht mehr weit, er muß mit defektem Motor an die Boxen und scheidet aus. Inzwischen wird dem alten, von Provini gehaltenen Rundenrekord durch Degner das Licht ausgeblasen, während Degner nun seinen Vorsprung zu den ihm folgenden zwei Suzukis unter Anderson und Schneider mehr und mehr vergrößert. Der Abstand wird immer größer — warum eigentlich? Für einen sicheren Sieg langt es doch längst! Jetzt müßte Degner wieder kommen, aber er bleibt zu lange aus. — Und da erscheinen auch schon Schneider und Anderson, Degner ist durch Motorschaden raus, und Luigi Taveri liegt nun, zwar weit zurück, aber immerhin an dritter Stelle.

Hugh Anderson und Bert Schneider liefern sich einen feinen Kampf um den ersten Platz, den dann schließlich Bert Schneider auf der Suzuki für sich entscheidet, womit er zum erstmaligen Weltmeisterschaftslauf auf der Suzuki verdient gewinnen kann. Taveri folgt auf der Honda als Dritter, während Tommy Robb/Honda kurz vor dem Ziel noch von dem Italiener Guiseppe Vinsenzi auf den fünften Platz verwiesen wird. Allerdings ist dazu zu sagen, daß nur Taveri die



Werksmaschine fuhr, während Robb und Takahashi auf dem „Production-Racer“ saßen, da ihre Werksmaschinen zur Grundüberholung nach Tokio zurück mußten.

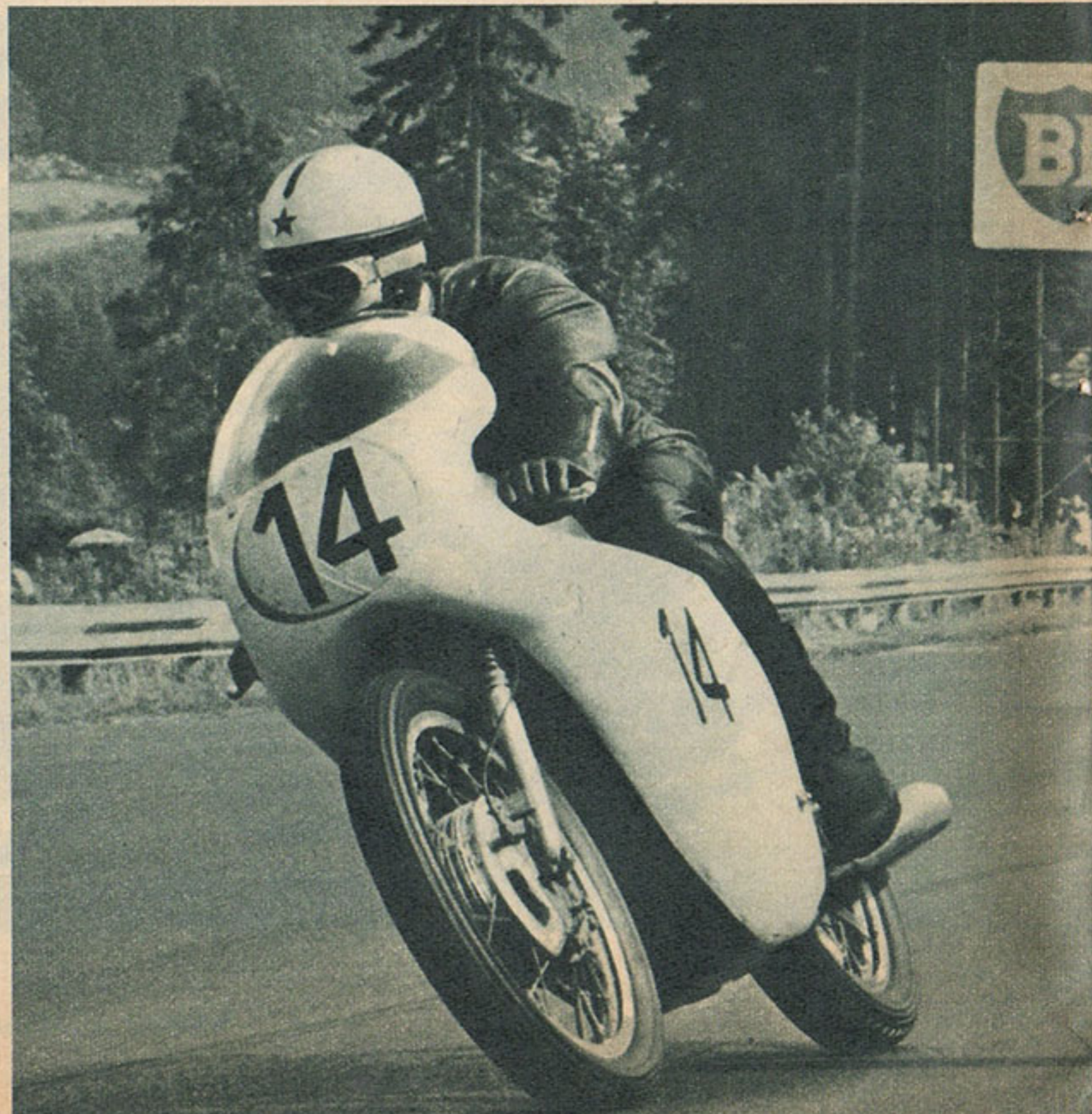
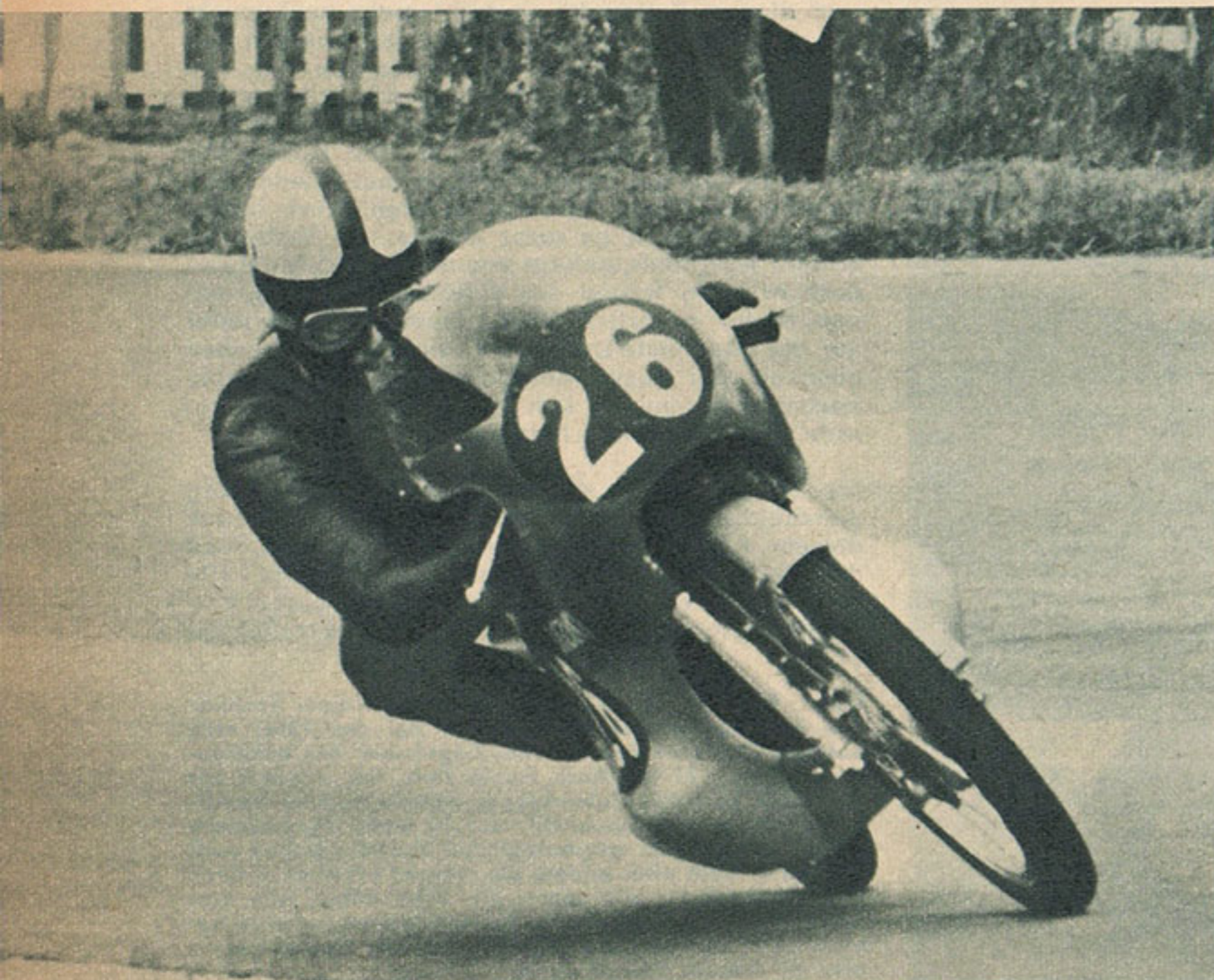
Ergebnisse: 1. Schneider (Suzuki) 169,024 km/h; 2. Anderson (Suzuki) 168,554 km/h; 3. Taveri (Honda) 165,127 km/h; 4. Vinsenzi (Honda) 157,133 km/h; 5. Robb (Honda) 157,127 km/h; 6. Belloise (Bultaco) 153,376 km/h; 7. Scheimann (Honda) 151,358 km/h; 8. Gunnarsson (Honda) 148,193 km/h. — Schnellste Runde: Degner (Suzuki) mit 173,891 km/h.

250 ccm

Silvio Grasetti setzte sich mit seiner Vierzylinder-Benelli zunächst an die Spitze, doch in dieser Führungsposition kann er nicht lange bleiben. Kurz darauf übernehmen die sagenhaft schnellen Yamahas unter Yoshikazu Sunako und dem wieder ganz großartig fahrenden Fumio Itoh, gefolgt von dem dritten Yamaha-Mann Hiroshi Hasegawa, die Spitze. Leider muß Hasegawa wenig später aus-

scheiden, doch zwei Yamahas liegen weiter unangefochten in Führung. Taveri auf der schnellsten Honda kämpft mit Provini um den dritten Platz, während die beiden Yamahas unangefochten überlegen weit vor dem Feld einherziehen. Immer noch liegt Sunako in Führung vor Itoh, der jedoch in der dritten Runde mit neuem Rekord Sunako passiert und die Spitze, die er bis Ende des Rennens dann nicht mehr abgibt, übernimmt. Fumio Itoh gelingt es, den Abstand zu seinem Landsmann, der offensichtlich langsamer wird, immer mehr zu vergrößern, und mit einem Vorsprung von 15 Sekunden geht Itoh vor Sunako, der wiederum zu dem ihm folgenden Provini einen Zeitvorsprung von sieben Sekunden hat, als Sieger durchs Ziel. Damit gewinnt Fumio Itoh und mit ihm gleichzeitig Yamaha erstmals einen Weltmeisterschaftslauf! Taveri wird auf der Honda Vierter, während Tommy Robb und Takahashi auf dem fünften und sechsten Platz folgen. Grasetti hatte mit Zündaussetzern aufgegeben.

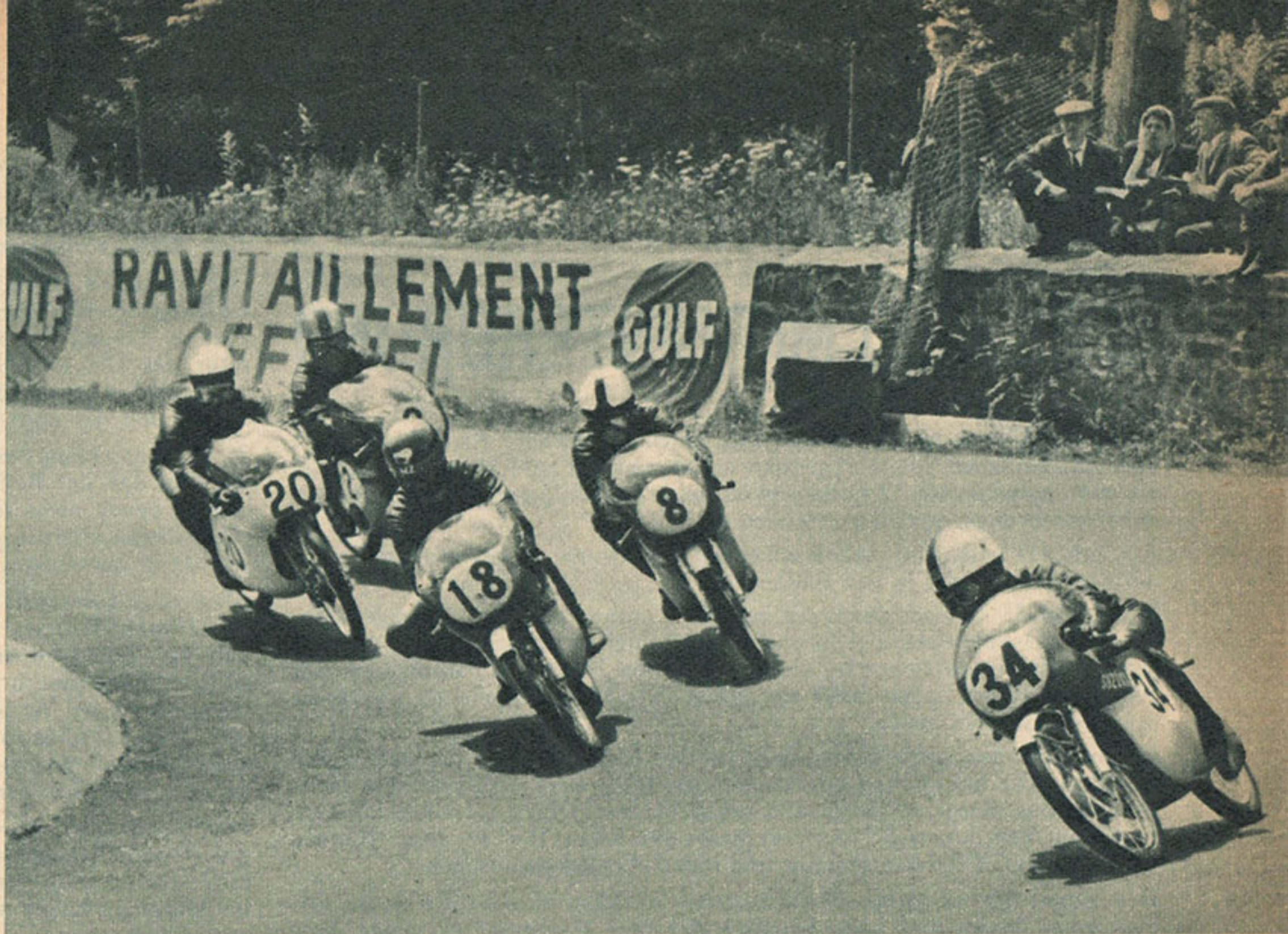
Ergebnisse: 1. Itoh (Yamaha) 185,858 km/h; 2. Sunako (Yamaha) 184,716 km/h; 3. Provini (Morini) 184,200 km/h;



4. Taveri (Honda) 182,743 km/h; 5. Robb (Honda) 181,142 km/h; 6. Takahashi (Honda) 179,597 km/h; 7. v. Dongen (Aermacchi) 170,088 km/h. — Schnellste Runde: Itoh (Yamaha) mit 189,615 km/h.

500 ccm

Zum erstenmal hatte, wie bereits erwähnt, Mike Hailwood mit seiner MV Agusta im Training eine Runde mit über 200 km/h gefahren und damit als erster Solist auf dieser Strecke die 200 km/h-Grenze überschritten. Wie erwartet, schießt Hailwood auch, gefolgt von Hartle und Read auf den beiden Gileras, als Erster vom Start davon. Und mit einem Vorsprung von etwa 250 m vor Read und Hartle geht er in die zweite Runde. Er vergrößert seinen Vorsprung bis zur vierten Runde ständig, bis seine MV dann, als er zum fünften Mal vor der Haarnadelkurve zurückschalten will, dieselben Getriebschwierigkeiten bekommt, wie bereits bei der Senior TT. In der nächsten Runde — wieder dasselbe, aber mit etwas mehr Zeit beim Schalten scheint's zu gehen, so daß Hailwood von da ab durch die Haarnadelkurve etwas langsamer durchgeht — den Sieg scheint er bereits in der Tasche zu haben. Und als in der 12. Runde Hartle, der ab der 3. Runde auf dem zweiten Platz lag, mit Motorschaden ausscheidet, ist sein Abstand zu dem Zweiten, Phil Read auf der Gilera, so groß, daß nun nichts mehr passieren kann. Hinter Read liegt Alan Shepherd mit der Matchless auf der dritten Position, der wiederum zu dem Vierten einen so großen Vorsprung hat, daß er (nachdem er infolge eines Tankrisse Benzin verlor) an die Boxe zum Nachtanken gehen kann, ohne dabei seinen dritten Platz an den folgenden Vierten, Fred Stevens auf Norton, abgeben zu müssen. Als Fünfter läuft Jack Ahearn auf seiner Norton ein.



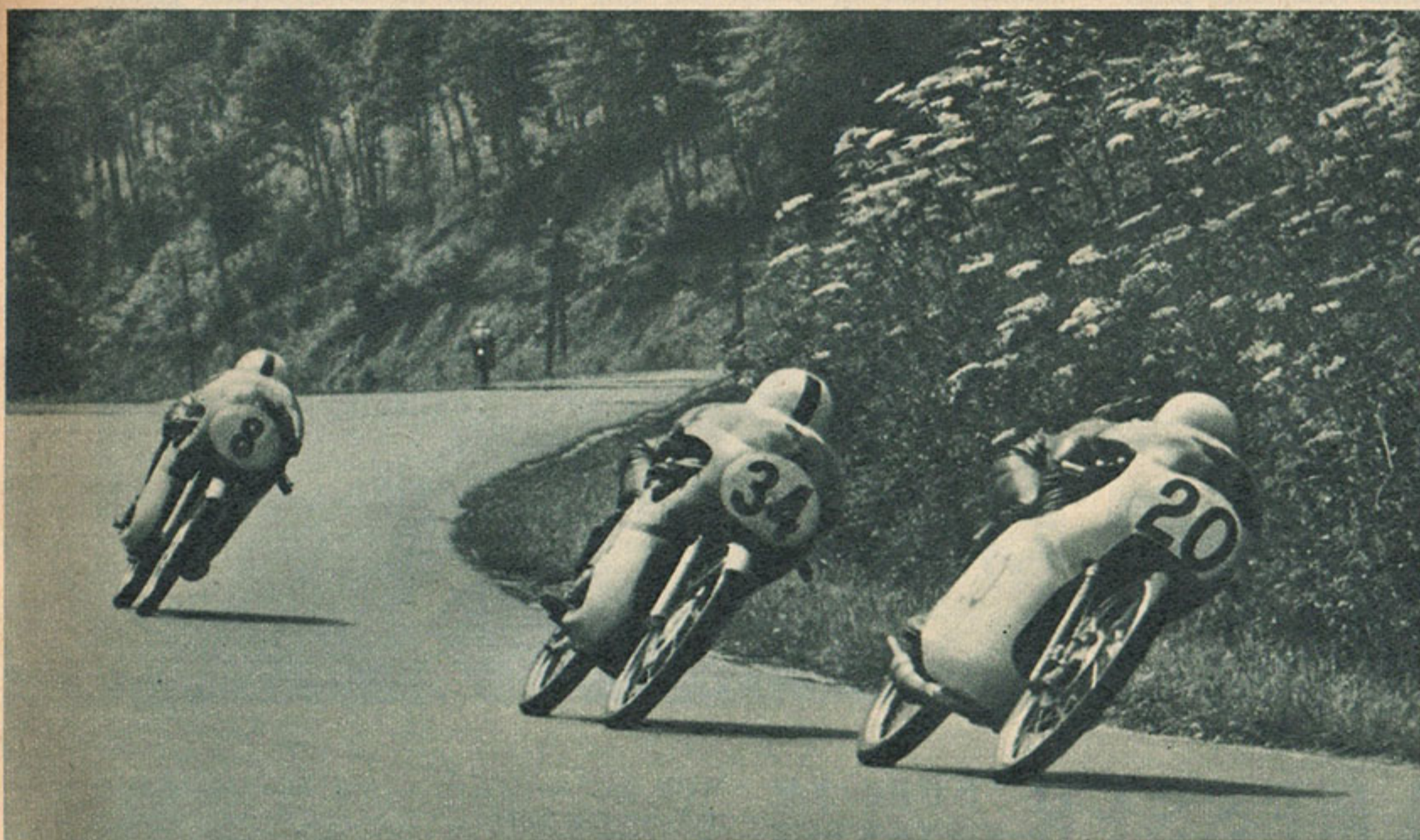
mehr abgeben wird. Und in der fünften Runde beträgt der Abstand gar 34 Sekunden, aber Deubel braucht ja jetzt keinen Rekord mehr zu fahren, Hauptsache er wird Zweiter. Ganz besonders muß hier auch die Leistung von Auerbacher er-

wähnt werden, der sich auf dem dritten Platz noch vor Beeton und Kölle (mit dem Werksmotor) halten kann. Scheidegger fährt sein großartiges Rennen als Sieger zu Ende und zeigt damit erneut, daß er derzeit einer der besten Seitenwagenfahrer der Welt ist. 1½ Minuten beträgt der Abstand, den er zu dem Zweiten, Max Deubel, herausgefahren hat! Doch Max Deubel und Emil Hörner heißen die neuen Weltmeister des Jahres 1963, und damit gewinnen sie diesen Titel zum dritten Mal hintereinander. Unseren herzlichen Glückwunsch diesen beiden! Einen wirklich ehrenvollen dritten Platz erreicht Auerbacher — Beeton und Kölle werden Vierter bzw. Fünfter.

Ergebnisse: 1. Scheidegger (BMW) 172,411 km/h; 2. Deubel (BMW) 165,997 km/h; 3. Auerbacher (BMW) 160,341 km/h; 4. Beeton (BMW) 159,930 km/h; 5. Kölle (BMW) 158,411 km/h; 6. Birch (BMW) 156,884 km/h; 7. Butscher (BMW) 154,403 km/h; 8. Seeley (Matchless) 151,032 km/h. — Schnellste Runde: Scheidegger (BMW) mit 176,802 km/h.

Ben

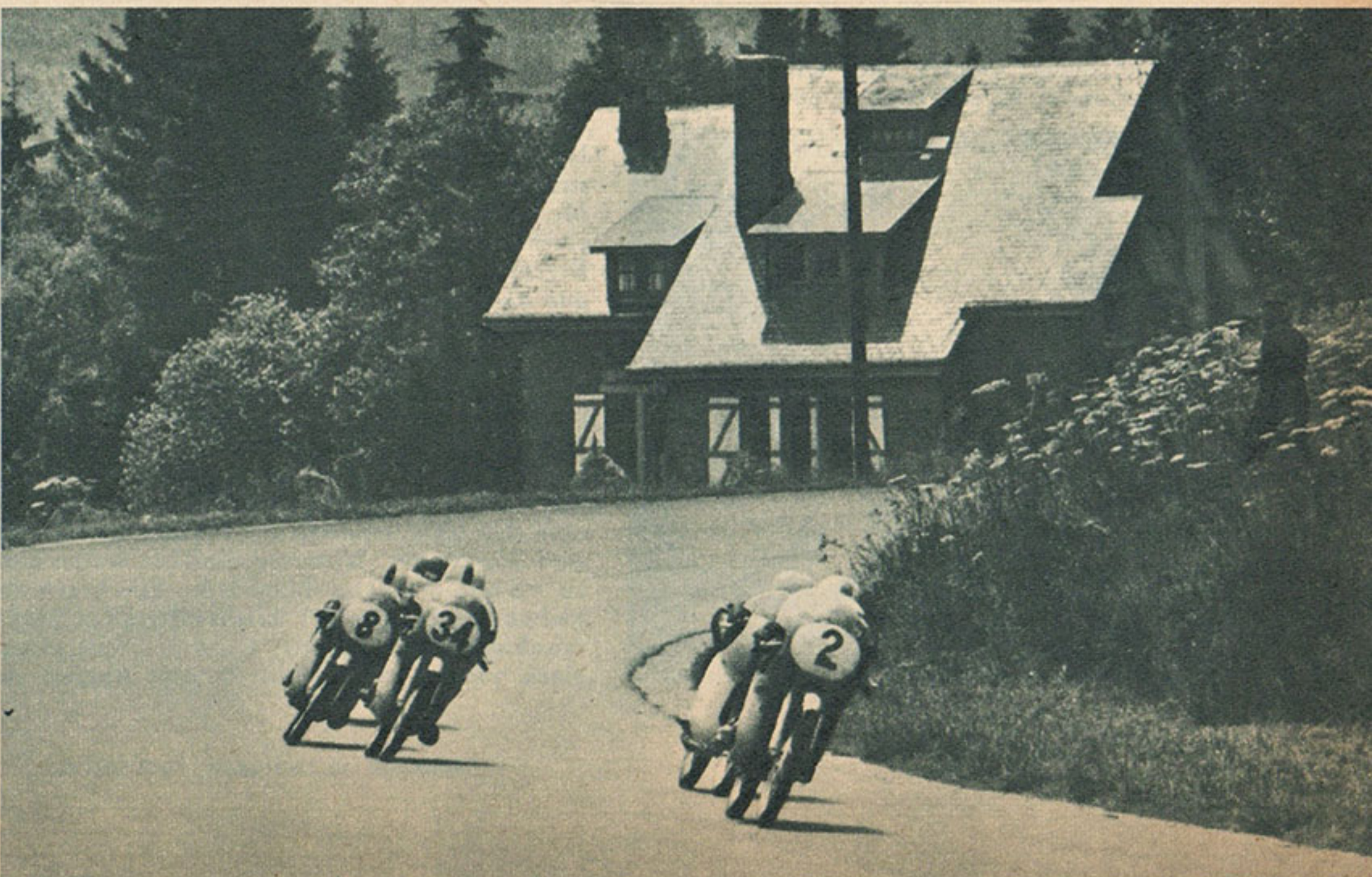
Oben: Hier ist die ganze Suzuki-Mannschaft gerade wieder dabei, den ohne Kupplung fahrenden Anscheidt (Nr. 20) in der Spitzkehre zu überholen, nachdem er sich auf dem Streckenstück vorher an die Spitze gesetzt hatte (34 ist Morishita, 18 Anderson, 8 Degner) — dieses Bild wiederholte sich dank des Kupplungsschadens an der Kreidler in jeder Minute. Mitte: Wenn er seinen Motor wieder auf Drehzahl hatte, zog der famos fahrende Anscheidt seinen Widersachern immer wieder davon (hier in der letzten Runde). Unten: In der dritten Runde lag in dieser Kurve Ichino (Nr. 2) vor Anscheidt — er fiel später aus unbekanntem Grund weit zurück.



Ergebnisse: 1. Hailwood (MV) 199,538 km/h; 2. Read (Gilera) 195,790 km/h; eine Runde zurück: 3. Shepherd (Matchless); 4. Stevens (Norton); 5. Ahearn (Norton).

Seitenwagen

Deubel/BMW, Seeley/Matchless, Vincent/BSA, Kölle/BMW, Beeton/BMW, Camathias/BMW (über Nacht ist aus der FCS wieder eine BMW geworden!), Birch/BMW, Snajder/BMW, Auerbacher/BMW, Butscher/BMW und als Letzter Scheidegger, so gehen sie vom Start. Doch aus der ersten Runde kommt Camathias mit neun Sekunden Vorsprung (!) vor, wir trauen unseren Augen nicht, Scheidegger (!!!). Auf dem dritten Platz dann, schon weit zurück, Deubel. Camathias erhöht sein Tempo, aber auch Scheidegger, der ein ganz großartiges Rennen fährt, steigert. Dabei fällt Deubel (der wiederum unangefochten auf dem dritten Platz liegt) immer mehr ab. — Vielleicht ist es falsche Boxenregie, vielleicht ist er aber auch nur nervös geworden — jedenfalls bläst Camathias, in der dritten Runde mit großem Vorsprung an der Spitze liegend, seinem Motor das Licht aus. Scheidegger liegt da mit 27 Sekunden vor Deubel auf dem ersten Platz, den er bis ins Ziel hinein nicht



SPIELEREI MIT HINTERGRUND

Zu diesen Bildern wollte ich eigentlich einen „gelehrten“ Artikel schreiben, über das Anbauen von Meßgeräten an Motorräder und über das Verhältnis von gutgemeinter Zwecklosigkeit und tatsächlichem Nutzen, welches dabei erfahrungsgemäß zu erwarten ist.

Als sich das nach fünf Seiten zu einem Bandwurm strecken wollte, wanderte es unvollendet in den Papierkorb.

Man kann da nämlich durch rechnerische Kombination der Gerätegenauigkeit mit der Ablesegenauigkeit und der Unfähigkeit mancher Leute, das Abgelesene richtig auszuwerten, einen definitiven Nutzeffekt abschätzen, der gering genug ist, einen 90% sämtlicher Kfz-Meßzweibeln als zwecklose Spielerei abtun zu lassen.

Davon ganz unberührt bleibt die Tatsache, daß immer wieder gute Leute um eines ganz bestimmten interessierenden Meßwertes willen sich ein Meßgerät an das Motorrad bauen und durchaus mit Nutzen betreiben können. Es kommt halt darauf an, wer was macht und wozu. Und für diese Männer wird das MOTORRAD gemacht und dieser Artikel geschrieben.

Der Mann, der sich dieses Ölthermometer an seine Max baute, ist ein solcher guter Mann und kein Schnösel, der sein Motorrad mit einer Ausstattungsrevue verwechselt. (Er verfügt auch über ein paar unveränderliche Kennzeichen, an denen er leicht zu erkennen ist: Wenn Sie mal mit Dampf durch eine Kurve gehen, und Sie glauben plötzlich Ihren Augen nicht trauen zu können, weil außen an Ihnen eine geleckte saubere blaue Max mit Wiesbadener Kennzeichen vorbeifegt, bei der die Funken aus den Rastenden fliegen, und da sitzt eine breit grinsende riesenlange Leder-gestalt drauf und strahlt gelassene Ruhe aus, dann sind Sie dem begegnet. Wenn Sie ihn nachher vielleicht an einer Tankstelle stehen sehen, betrachten Sie sich mal seine Fußrasten. Aber vergessen Sie dann nicht, auch einmal einen Blick auf die tadellosen Reifen zu werfen! Nur damit und mit dem nötigen Feingefühl im verlängerten Rückgrat geht so was. Für jedermann nicht empfehlenswert.)

Dieser Mann also wollte mit dem Ölthermometer die Schmierfähigkeit seines Motoröls über die Öltemperatur unter Kontrolle halten. Eingedenk bösen Kolbenrängers bei seiner vorherigen Max wollte er bei der neuen auf diese Weise vorbeugen.

Das war nicht falsch gedacht, denn die Zähigkeit und damit die Schmierfähigkeit des Öls hängen stark von der Temperatur ab. Andererseits kann aber — das hat sich der Erbauer inzwischen auch überlegt — die Temperatur des Öls im Öltank niemals verbindliche Auskunft über partielle Spitzenbelastungen im Motor geben; da wird allenfalls ein Mittelwert gemeldet und der noch mit erheblicher Zeitverzögerung.

So wird das Ding derzeit nur noch bürokratisch eingesetzt. Auf die Weise nämlich, daß der Besitzer es strikt unterläßt, seinem Motor Vollgas anzubieten, bevor nicht 60° C Öltemperatur auf dem Thermometer stehen. (Daß davon allerdings auch nicht mehr als ein frommer Trost zu erwarten ist, hat er inzwischen auch schon beinahe eingesehen.)

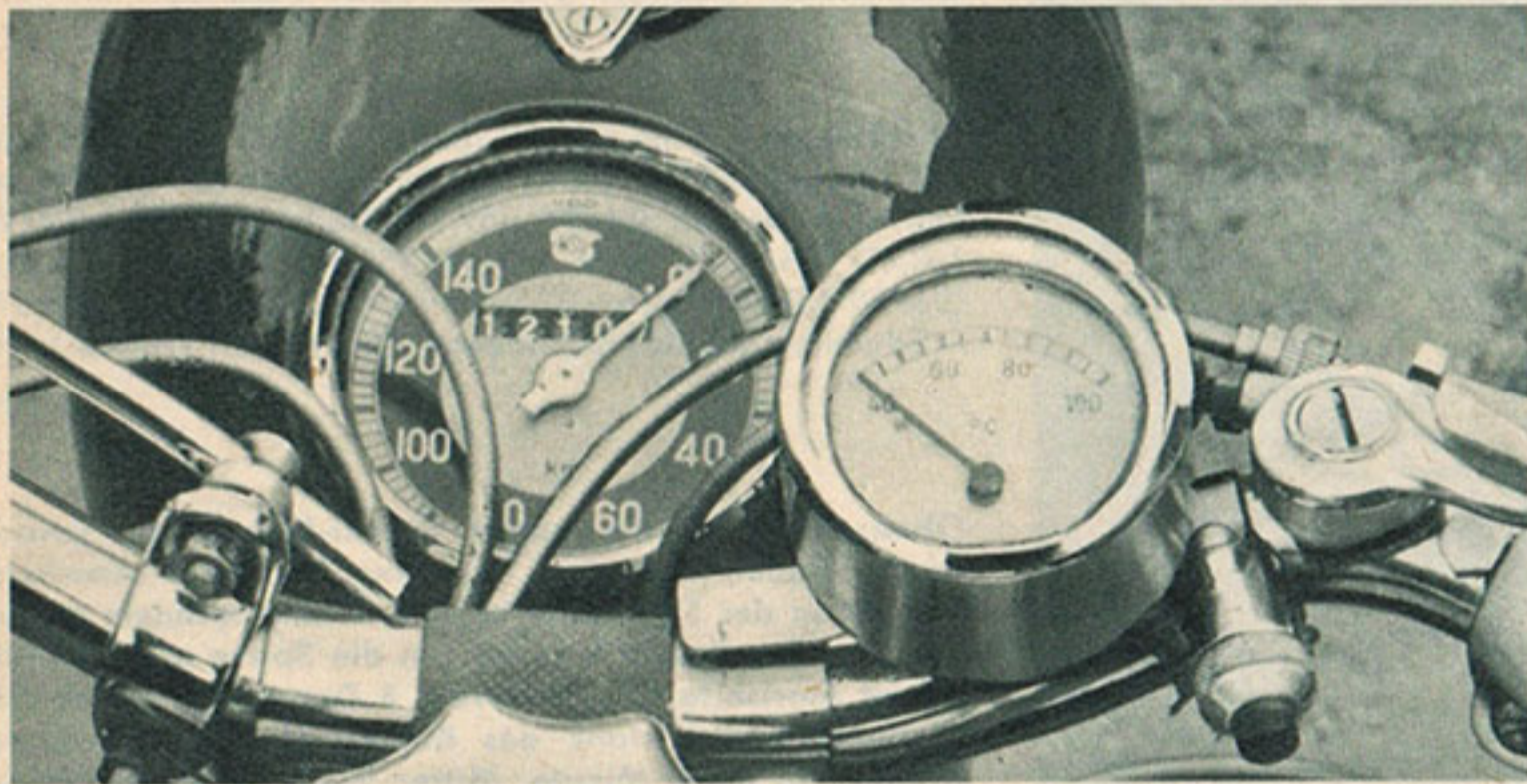
Aber dranlassen tut er's doch. Schon deswegen, weil man so aufschlußreiche Beobachtungen daran machen kann, über den Einfluß der Fahrweise und der Außentemperatur auf die Öltemperatur zum Beispiel. Im Winter ist die Öltemperatur auch mit Gewalt kaum über 60° C zu bringen, während sie bei Autobahnhetzerei im Sommer mühelos über 90° C klettert. Einige Vollgasminuten lassen die Temperatur um 5 bis 10° steigen, während andererseits das Geknottel einer längeren Stadtdurchfahrt sich mit 5 bis 10° Temperatursenkung bemerkbar macht.

Man sieht dabei auf einmal, wie unterschiedlich die thermischen Belastungen je nach Betriebsweise und Jahreszeit sein können und daß es beileibe nicht nur ein Zopf aus Großvaters Zeiten ist, im Sommer ein anderes Öl im Motor zu haben als im Winter.

Für solche zweckfreien Ablesungen, die nicht zur höheren Ehre eines un-mittelbaren Nutzens erfolgen, ist so ein Ding ganz prächtig geeignet. Spielerei mit Hintergrund.

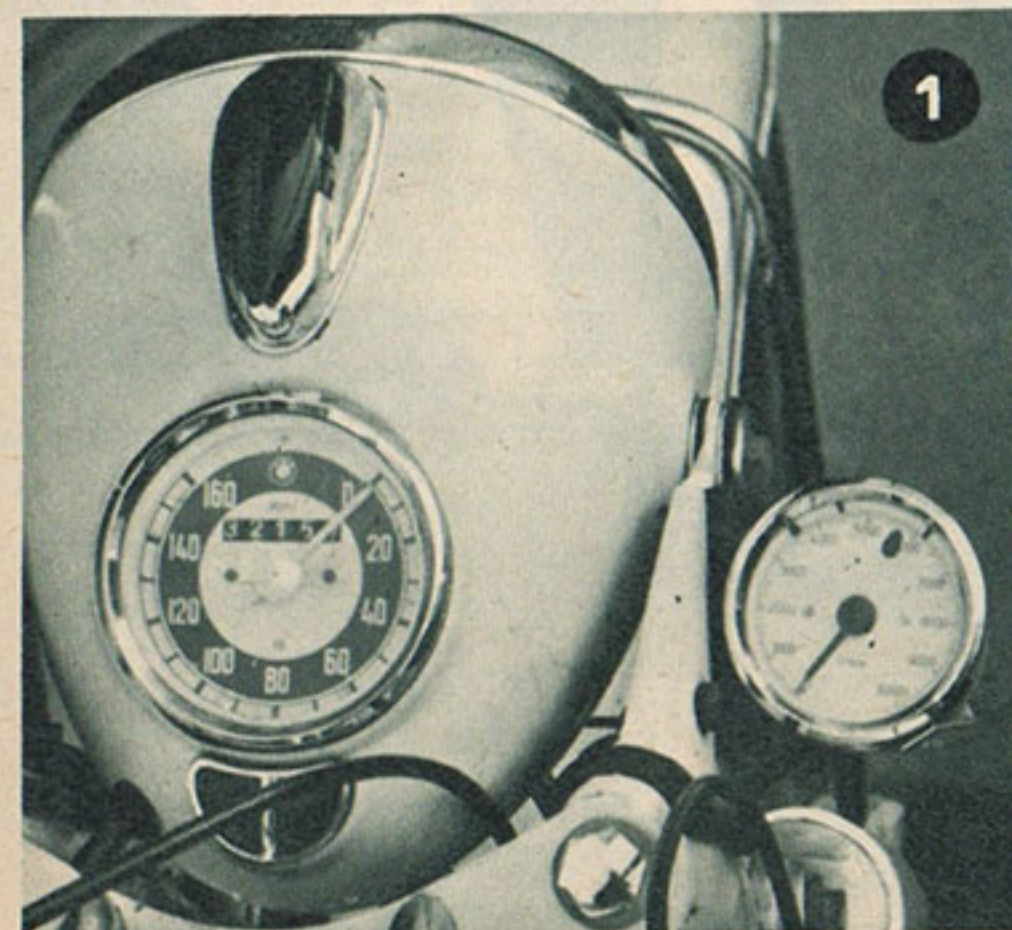
(Ich würde mir nur, wenn es an meinem Motorrad säße, ein passendes Deckelchen in die Tasche stecken, mit dem ich das Zifferblatt zudecken könnte, wenn iches mal sehr eilig hätte und die Öltemperatur gerade dabei wäre, die 100°-Grenze zu überschreiten. Für mich gibt es nämlich nichts Schlimmeres als so einen halbaufdringlichen Mahner, der einem dauernd mit Gewissensbissen zwackt. Testpiloten sollen für solche Fälle angeblich ein Hämmerchen haben, mit dem sie lästige Warnlämpchen zertrümmern. Wer schon mal von einer Warnlampe genervt worden ist, beneidet sie darum.)

Götz Thom



DICO-DREHZAHLMESSER 10 000 KM GETESTET

Eine R 50 S, eine R 69 S sollte man nicht nach dem Tachometer, sondern nach Drehzahlangabe fahren. Einer R 50 und einer R 60 aber schadet



das auch nichts. Serienmäßig wird von BMW ein solches Instrument nicht geliefert. Der wohl am einfachsten zu montierende und auch preiswerteste Drehzahlmesser ist jetzt der von Walter Dillenberg, 7 Stuttgart-Vaihingen, Hauptstraße 100. Wir haben diesen mechanischen Dico-Messer (Bild 1) über mehr als 10 000 km an einem R 69 S Gespann gefahren und probiert. Ergebnis: Ein außerordentlich gutes, preiswertes und qualitativ erstklassiges Instrument! Preis mit allen Teilen ca. DM 70.—.

Er wird an der rechten (oder linken) Scheinwerferkonsole durch einen mitgelieferten Halter befestigt. Hier sitzt er in einer vibrationsfreien Zone. Unser Testinstrument hielt zwei Englandfahrten, Gelände-Ausflüge, schlechte Wege und Kurbelwellen-Umdrehungen über 6000 pro Minute (bei 6200 schütteln die S-Motoren am meisten) klaglos aus. Witterungseinflüsse waren nicht zu verzeichnen. Das Besondere: Ein gegen die Federhalteschraube des Flichkraftreglers ausgetauschter Silberstahl-Stift (Bild 3, Pfeil) nimmt einen zweiten Stift (Bild 2) zum Antrieb der

Welle mit. So kommt es auf eine 1/100 genaue und zentrale Bohrung im Stirndeckel des Motors für das Winkeltriebsstück nicht an! Diese Stifte — ab und zu mit einem Hauch reinem Bardahl-Kugellagerfett versehen — sehen noch aus wie neu und funktionieren gut. Wichtig ist, daß die Bohrung für den Winkeltrieb nicht zu groß wird, damit die Motorvibrationen die Haltemuttern auf die Dauer nicht lösen und es zum Wackeln kommt. Anzeigegenauigkeit: bei 6200 zeigte unser Instrument 6400 U/min an — bei 5000 waren 5100 U/min abzulesen. Man kann sich entsprechende Marken anbringen. Doch liegt diese Anzeige des Drehzahlmessers unter der üblichen Mißweisung! Durchmesser: wahlweise 80 oder 60 mm.

Klacks





DREITAGEFAHRT

BERGAMO

Die Dreitagefahrt von Bergamo ist die klassische Geländeveranstaltung Italiens. Sie wird, alljährlich seit 1948, von dem Moto Club Bergamo (dem Club mit der größten Mitgliedschaft und den größten finanziellen Mitteln in Italien) veranstaltet. Ursprünglich wurde dieser Wettbewerb als Eintagesveranstaltung abgewickelt, dann wurde er auf zwei und schließlich auf drei Tage ausgedehnt (in diesem Jahr lief die Dreitagefahrt vom 28.—30. Juni). Es handelt sich um eine ausgezeichnet organisierte Geländeveranstaltung, in vielem nach dem Vorbild der Internationalen Sechstagesfahrt ausgerichtet (in manchen Einzelheiten müßte man sich zukünftig allerdings dem Sechstagesmodus noch genauer anpassen!). An jedem Tag werden zwei „Etappen“ gefahren, zwischen denen eine Mittagspause eingeschaltet ist. Auch bei dieser Dreitagefahrt werden nun schon seit einigen Jahren Sonderprüfungen eingelegt, also Beschleunigungs- und Bremsprüfungen, Bergprüfungen u. a., und auf diese Weise ist Bergamo für die italienischen Fahrer, und dementsprechend natürlich auch für die in jedem Jahr zahlreicher kommenden Freunde aus dem Ausland, einer der großen Prüfsteine für die Sechstagesfahrt im Herbst.

Das Hauptquartier der Fahrt, welches in den letzten Jahren immer in St. Pellegrino (im Seriana-Tal, nicht weit von Bergamo), stationiert war, war diesmal nach Bergamo selbst verlegt, von wo aus die Fahrer auf die Rundstrecken mit ihren ebenso zahllosen wie schwierigen Geländepunkten in den Bergtälern um Bergamo ausschwärmten. Das Gebiet um Bergamo ist nämlich so reich an natürlichen Geländeschwierigkeiten, es bietet in solcher Fülle das, was die Engländer „trial grounds“ nennen, daß der Veranstalter ohne Mühe alljährlich eine neue Streckenführung für die Fahrt finden und dabei immer neue Überraschungen bieten kann.

Beim Moto Club Bergamo hat man extra eine kleine Gruppe von Mitgliedern, die mit ausgezeichneten Geländemaschinen ausgerüstet sind und die das ganze Jahr über rund um Bergamo unterwegs sind, um neue Strecken und Geländestücke für die Dreitagefahrt zu finden — und in jedem Jahr stellt man fest, daß ihre Arbeit recht erfolgreich war!

Das ganze Gebiet würde zweifellos auch ein ideales Terrain für eine Sechstagesfahrt sein, und es ist sicher, daß man auf Bergamo zurückgreifen würde, falls die Sechstagesfahrt einmal wieder in Italien durchgeführt werden sollte; nicht zuletzt freilich auch deshalb, weil hier — eine Parallele zu Garmisch! — im Moto Club alle organisatorischen und personellen Voraussetzungen vorhanden wären, die man für den größten Geländewettbewerb braucht. Bekanntlich wurde die letzte italienische Sechstagesfahrt in Varese (1951) durchgeführt; leider nur sind die Aussichten, daß Italien die Austragung einer solchen Fahrt erneut übernehmen wird, im Hinblick auf die außerordentlich hohen Kosten, denen die italienische Föderation kaum gewachsen ist, nicht sehr groß — so gern man allenthalben auch die Sechstagesfahrt wieder einmal in Italien hätte.

Andererseits ist der Moto Club Bergamo stark interessiert an der Ausschreibung einer europäischen Geländemeisterschaft durch die FIM, zu der je eine Großveranstaltung in den Monaten April bis Juli jedes Jahres in Deutschland, England, der Tschechoslowakei und natürlich Italien (Bergamo) gewertet werden sollten. Eine solche Meisterschaft dürfte eher realisiert werden als eine Sechstagesfahrt in Italien!

Die diesjährige Veranstaltung in Bergamo war hart — wie immer. Und wenn auch glücklicherweise das Wetter an allen drei Tagen trocken blieb —

Kopfbild: Lorenz Specht auf einem der für die Fahrt in den Bergen um Bergamo typischen Streckenstück mit seiner 175er Zündapp. — **Unten:** Dieter Kramer auf der 75er Zündapp, hinter ihm Franco Dall'Ara auf der 100er Moto Guzzi; beide waren absolut gleichwertig, und wahrscheinlich brachte nur der Kettenschaden den Dieter um den Triumph, Bester der Dreitagefahrt zu werden.



es gab genug anderes, was den 135 Teilnehmern den Wettbewerb nicht zu leicht werden ließ. Am zweiten Tag war der Veranstalter sogar gezwungen eine ganze „Sektion“ zu neutralisieren, weil eine ungewöhnlich schwere Geländestrecke in Verbindung mit sehr knappen Zeiten für andere Streckenstücke sonst eine zu große Zahl von Fahrern aus dem Wettbewerb geworfen hätten.



Augustin mit der 100er Hercules/Sachs auf einer der zahlreichen Treppen, die sich in der Strecke der Dreitagefahrt befanden und die die Fahrgestelle und Teile der Kraftübertragung so böse hernehmen.

Man hatte erwartet, daß die Entscheidung in der Nationen-Wertung zwischen den italienischen und den deutschen Fahrern liegen würde. Aber es gelang diesmal dem englischen Team Banks, Brooker, Smith und Clegg (auf 250er Greeves-Maschinen), die begehrte „Bergamo Valleys Trophy“ zu gewinnen, um die die nationalen Vierer-Mannschaften kämpften. Entscheidend für diesen schließlich britischen Erfolg war die Tatsache, daß die favorisierten Nationalmannschaften Deutschlands und Italiens durch den frühzeitigen Ausfall je eines Mannes schwer gehandicapt waren: bei den Italienern war es Gianfranco Saini, der bereits am ersten Tag wegen einer gebrochenen Unterbrecherfeder an seiner 125er Moto Guzzi aufgeben mußte, und das deutsche Team verlor in der zweiten Etappe den diesmal auf einer 100er Zündapp gestarteten Sixdays-Kapitän Richard Hessler, ebenfalls durch Maschinenschaden.

Andererseits muß man aber die Leistung der englischen Zweitaktmaschinen ausdrücklich herausstellen; immerhin hatten sie einen Schnitt von 45 km/h zu fahren — gegenüber den 39 km/h der Fünziger (und die deutschen Fünziger mit ihren 5 PS-Motoren und ihren Fünfganggetrieben werden mit jeder Schwierigkeit fertig). Die 75er hatten im übrigen einen Schnitt von 40 km/h zu fahren (und hier zeigten sich wieder die deutschen Teilnehmer, insbesondere die Zündappfahrer, in brillanter Form). 42 km/h war der Schnitt für die 100er und 44 km/h der für die Maschinen mit 125 ccm Hubraum. Zweifellos liegt die Zukunft der Sechstagesfahrt bei den kleinen Hubräumen, wie sie von den Deutschen auch wieder in Bergamo eingesetzt wurden, und es ist typisch für die ganze Entwicklung der letzten Jahre, daß beispielsweise Moto Guzzi, wo man zunächst mit 250er-Maschinen die Geländefahrerei begann, später zu 125ern überging — und derzeit ist man dabei, sich auf die 100er-Klasse zu konzentrieren, für die man ein 98 ccm-Modell (mit einem in der Bohrung verringerten 125er Motor) entwickelt hat. Auch in der Wertung der Fabrikmannschaften konnte Greeves einen schönen Erfolg für sich buchen. Diese Mannschaften bestehen jeweils aus drei Fahrern, und zum Greeves-Team gehörte der bekannte holländische Geländespezialist Fritz Selling, der in der Gesamtwertung mit nur 22 Punkten auf den 8. Platz kam und der damit der beste der zahlreichen privaten und vom Werk eingesetzten Greeves-Fahrer wurde. Die anderen beiden Greeves-Männer des Fabrik-Teams waren Brooker (34. mit 76 Strafpunkten) und Smith (16. mit 37 Punkten). Es war ein Fehler gewesen, daß man Clegg (10. mit 29 Punkten) nicht für die Fabrikmannschaft nominiert hatte, sonst hätte man bei der Siegerehrung den Greeves-Leuten den ersten Platz in der

GERÄUSCHE IM MOTOR

Ein Verbrennungsmotor ist, auch wenn er völlig in Ordnung ist, nicht frei von Geräuschen. Unterschiedlich ist zwar ihre Stärke — aber hörbar sind sie, je nach konstruktiver Auslegung und Ausführung, in jedem Fall. War es früher vor allem das Auspuffgeräusch, das als Folge der nach wie vor geradezu als kümmerlich zu bezeichnenden Ausnutzung der Kraftstoff-Energie in unseren so „hochentwickelten“ Motoren unvermeidbar (wenn auch mehr oder weniger befriedigend zu dämpfen) ist, so machte im Zuge der Entwicklung von Hochleistungsmotoren das Ansauggeräusch zunehmend Dämpfungseinrichtungen vor dem Vergaser erforderlich. Ansonsten hätte nämlich dieses Geräusch (bei Zweitakttern noch stärker als bei Viertakttern) das verbliebene Auspuffgeräusch und andere motorische Geräusche über-tönt.

Diese „anderen“ Geräusche aber sind ebenfalls unvermeidbar; es sind Geräusche, die insbesondere bei der gegenseitigen Berührung metallischer Bauteile des Motors und dann, wenn Bauteile in Schwingungen bestimmter Frequenzen geraten, während des Betriebs entstehen.

Nun sind alle diese Geräusche, wie schon gesagt, in ihrer Stärke (und in ihrer gegenseitigen Addition) zunächst einmal von der Konstruktion des Motors und des gesamten Triebwerks, von der Ausbildung der Einzelteile, von den verwendeten Materialien und anderem abhängig: man beherrscht heute die Dämpfung des Auspuffgeräusches mit Hilfe der Auspuffanlage ebenso wie die des Ansauggeräusches, dem man mit teilweise

allerdings recht voluminös gewordenen Ansauggeräuschdämpfern (mit dem Ansaugfilter kombiniert) zu Leibe ging. Auch die mechanischen Geräusche (die zusammen mit Ansaug- und Auspuffgeräusch und den vom Fahrwerk erzeugten Geräuschen das „Fahrgeräusch“ der Maschine ergeben, das durch die gesetzlich festgelegten Phon-Maximalwerte begrenzt wird) kann man durch geeignete Maßnahmen, sowohl konstruktive wie fertigungsmäßige, in Lautstärke und Lästigkeitsgrad auf ein durchaus erträgliches Maß herabdrücken.

Jedes Motorrad hat (wer schon mehrere gefahren hat, weiß das sehr gut) seinen eigenen, oft ganz typischen Geräuschcharakter. Schon nach kurzem Vertrautwerden mit der Maschine hat sich der Fahrer meist auf diesen Charakter eingestellt. Ob lauter oder leiser — er gewöhnt sich rasch an dieses typische Klangbild, das ihm, ohne daß er sich in vielen Fällen überhaupt mit dem Gedanken beschäftigt, aus welchen Teilgeräuschen es sich denn zusammensetzt, die beruhigende Gewißheit gibt, daß da unter ihm alles in Ordnung sei.

Je nach Gemütsverfassung wird er — wem wohl ist das noch nicht so ergangen? — an einzelnen Tagen fremde Töne in diesem ihm vertrauten Klangbild zu hören glauben — irgendein Geräusch, das er sonst nicht bemerkte und über dessen Herkunft er sich nun Gedanken macht. Hier wirkt sich nämlich das aus, was den Lärmbekämpfern so große Sorgen macht: die unterschiedlichen persönlichen Auffassungen über die sogenannte Lästigkeit eines Geräusches. Was uns,

wenn wir guter Laune sind, vielleicht im Verkehrslärm gar nicht besonders auffällt, kann uns, wenn wir unseren schlechten Tag haben, als schier unerträglich erscheinen. Und so werden wir also, wenn wir nervös und abgespannt sind, auch plötzlich aus unserem Motor fremdartige Geräusche — irgendein Klappern oder Schlagen oder Stampfen — heraushören, das vielleicht am anderen Tag ohne jedes Zutun wieder verschwunden ist. Nur deshalb, weil unser „Empfänger“ dann wieder auf geringere Sensibilität geschaltet hat.

Aber abgesehen davon wird es keinen Motor geben, bei dem sich nicht der Geräuschpegel der neuen, sauber eingefahrenen Maschine im Laufe der Betriebszeit hebt, bei dem nicht allmählich oder plötzlich Geräusche auftreten, über deren Herkunft man sich schon Rechenschaft ablegen muß. Alldieweil sie ja Warnzeichen eines sich anbahnenden, im Anfangsstadium aber noch ohne schwerwiegendere Folgen zu behebenden Schadens sein können.

Mit der Alterung des Motors steigen die Geräusche!

Fast alle Geräuschquellen im Motor verstärken sich ganz zwangsläufig während des Betriebes. Und zwar nicht nur mit zunehmender Beanspruchung des Motors (zunehmender Drehzahl des Triebwerks und der Kraftübertragung und zunehmender Geschwindigkeit des Fahrzeugs), sondern vor allem mit zunehmender Alterung. Die Vergrößerung der ursprünglich vorgesehenen Spiele durch Verschleiß ist die Hauptursache für eine allmähliche Verstärkung des Gesamtgeräusches, das aus dem Triebwerk an unsere Ohren dringt. Dazu kommen dann noch zusätzliche mechanische Geräusche durch Lockern von Teilen (etwa in der Auspuffanlage) und durch Veränderung der Stau- und Resonanzverhältnisse in die-

Wertung der Fabrikmannschaften übergeben müssen. So kam die Fabrikmannschaft von Hercules, keinesfalls weniger verdient, mit ihren Fahrern Witzel, Lehner und Augustin auf den ersten Platz (Witzel auf der 175er, die beiden anderen auf 100er Hercules/Sachs-Maschinen).

Leider gab es, als die ausländischen Teilnehmer schon längst wieder daheim waren, noch eine recht peinliche Änderung in der Wertung der Fabrikmannschaften: der Veranstalter teilte Hercules mit, daß nicht die Hercules-, sondern die Greevesmannschaft beste Fabrikmannschaft geworden sei. Man habe einen Additionsfehler bei einem der englischen Fahrer vom ersten Tag an mit durchgeschleppt, den man dann erst bei der Nachkontrolle der Ergebnisse bemerkt habe! Das ist natürlich ein böser Lapsus — und die Erklärung ist gar nicht einmal sehr plausibel, denn es ist unwahrscheinlich, daß die Engländer selbst diesen Fehler nicht auch bemerkt hätten. Ganz abgesehen, daß Augustin 12 seiner Punkte zweifellos zu unrecht erhielt; sie waren die Folge eines Verfahrens durch schlechte Markierung — sofort nach dem Durchgang von Augustin war diese Markierung geändert worden. Aber es hat natürlich keinen Zweck, hinterher darüber zu reden. (Red.)

Bester Einzelfahrer in der Gesamtwertung wurde der Italiener Franco Dall'Ara auf der neuen 98er Moto Guzzi, mit der er hier in Bergamo ein glänzendes Debut gab. Er verlor nur zehn Punkte — war allerdings die ganze Zeit über schwer von Dieter Kramer auf der ausgezeichneten 75er Zündapp bedrängt, der nur leider in der fünften Etappe von einem Ketten-schaden betroffen wurde, der ihn dann im Endresultat mit 19 Punkten auf den sechsten Platz zurückwarf. Es ist interessant, daß Dall'Ara einer der wenigen war, der die „tödliche“ Sektion der dritten Etappe straffpunktfrei hinter sich bringen konnte (Dieter Kramer bekam hier auch nur 8 Punkte), die auf Grund einer Jury-Entscheidung später neutralisiert wurde. Dadurch lag dann Dieter Kramer mit seinem großen italienischen Rivalen wieder punktgleich (beide 7 Punkte), und es ist schwer zu sagen, wie der Kampf ausgegangen wäre, wenn Dieter Kramer nicht das Pech mit der Kette gehabt hätte, das ihm 12 Minuten und damit 12 Punkte kostete.

Die Hercules-Mannschaft Witzel — Lehner — Augustin mit ihrem unermüdeten Betreuer Alfred Winkler; bei der Siegerehrung erhielt diese Mannschaft den Preis als beste Fabrikmannschaft des Wettbewerbs. Fotos: Terreni



Bester deutscher (und bester ausländischer Fahrer überhaupt) wurde Lorenz Müller — der ja nicht zum erstenmal in Bergamo war und der heuer zum zweitenmal (und damit endgültig) den Preis der Stadt Pellegrino gewann. Mit seiner 175er Hercules wurde er Fünfter (mit nur 18 verlorenen Punkten) im Gesamtklassement — wobei erwähnt werden muß, daß die Maschinen mit 175 ccm den gleichen Schnitt erreichen mußten wie die 250er.

Im übrigen wurde der Guzzi-Erfolg noch dadurch unterstrichen, daß Guzzi-Fahrer, und zwar mit Maschinen dreier Hubraumgrößen, auch den 2., 3. und 4. Platz in der Endwertung erreichen konnten: Eugenio Saini auf der 125er, Nino Tagli auf der 250er und Bertotti auf einer der neuen 98er. Pech hatte Moto Guzzi dagegen in der Wertung der Fabrikmannschaften. Nachdem schon, wie erwähnt, gleich am Anfang Gianfranco Saini ausgefallen war, erlitt das Schicksal in der fünften Etappe dann auch noch Daminelli: er kollidierte mit seiner 250er Guzzi mit einem Wagen und mußte aufgeben. Das gleiche Pech hatte übrigens am 3. Tag auch Volker Kramer auf der 100er Zündapp, der damit vorzeitig um seine Chancen gebracht wurde.

Noch ist in Italien der „große“ Geländesport bei den aktiven Privatfahrern nicht annähernd so populär wie in anderen Ländern. Einfach deshalb, weil ihnen die Kosten durch das maschinelle Risiko (deshalb befanden sich unter den 135 Teilnehmern auch nur 34 aus Italien) bei schweren Geländewettbewerben zu hoch erscheinen. Daß es jedoch in Italien Fahrer und Maschinen gibt, die eine gleichwertige Konkurrenz vor allem für die deutschen Geländespezialisten darstellen, hat Bergamo auch in diesem Jahr wieder gezeigt. Daß man andererseits auch in Italien organisatorisch in der Lage ist, derartige Veranstaltungen nach internationalen Maßstäben aufzuziehen, wurde ebenfalls in Bergamo erneut demonstriert (wenngleich, wie schon gesagt, in manchen Punkten noch eine weitergehende Angleichung an die Sechstageswertungsbestimmungen notwendig erscheint). Daß Bergamo aber aus dem internationalen Terminkalender nicht mehr wegzudenken ist, das zeigt die in jedem Jahr steigende Teilnehmerzahl aus dem Ausland — und auch diesmal führen sie wohl wieder alle mit dem Gesamturteil heim: es war eine feine Sache in Bergamo!

Carlo Perelli

Ergebnisse:

1. Dall'Ara-Italien (Moto Guzzi 98) 10 Punkte; 2. Eugenio Saini-Italien (Moto Guzzi 125) 11 P.; 3. Tagli-Italien (Moto Guzzi 250) 14 P.; 4. Bertotti-Italien (Moto Guzzi 98) 15 P.; 5. Müller-Deutschland (Hercules/Sachs 175) 18 P.; 6. Dieter Kramer-Deutschland (Zündapp 75) 19 P.; 7. Specht-Deutschland (Zündapp 175) 21 P.; 8. Selling-Holland (Greeves 250) 22 P.; 9. Vergani-Italien (Gilera 98) 29 P.; 10. Brinkmann-Deutschland (Hercules/Sachs 50) 29 P.; 10. Glegg-England (Greeves 250) 29 P.; 12. Wessel-Deutschland (Hercules/Sachs 50) 33 P.; 13. Lehner-Deutschland (Hercules/Sachs 98) 34 P.; 14. Augustin-Deutschland (Hercules/Sachs 98) 36 P.; 15. Radici-Italien (Moto Guzzi 125) 36 P.; 16. Smith-England (Greeves 250) 37 P.; 19. Sengfelder-Deutschland (Zündapp 50) 45 P.; 22. Schek-Deutschland (Maico 277) 62 P.; 24. Rotermundt-Deutschland (Kreidler 50) 64 P.; 29. Witzel-Deutschland (Hercules/Sachs 175) 69 P.; 39. Uhlig-Deutschland (MZ 250) 84 Punkte.

Wertung der Nationalmannschaften:

1. England; 2. Polen; 3. Deutschland; 4. Italien; 5. Holland; 6. Österreich.

Wertung der Fabrikmannschaften:

1. Hercules-Deutschland; 2. Greeves-England (nachträglich Reihenfolge geändert, Greeves 1., Hercules 2.); 3. SHL-Polen; 4. Moto Guzzi-Italien; 5. SHL-Polen; 6. Zündapp-Deutschland; 7. OSA-Polen (Motorroller!); 8. Zündapp-Deutschland; 9. Moto Guzzi-Italien.

ser als Folge von Material-Ermüdungen und -verbrennungen oder durch Brüche an Einsatzteilen in der Anlage.

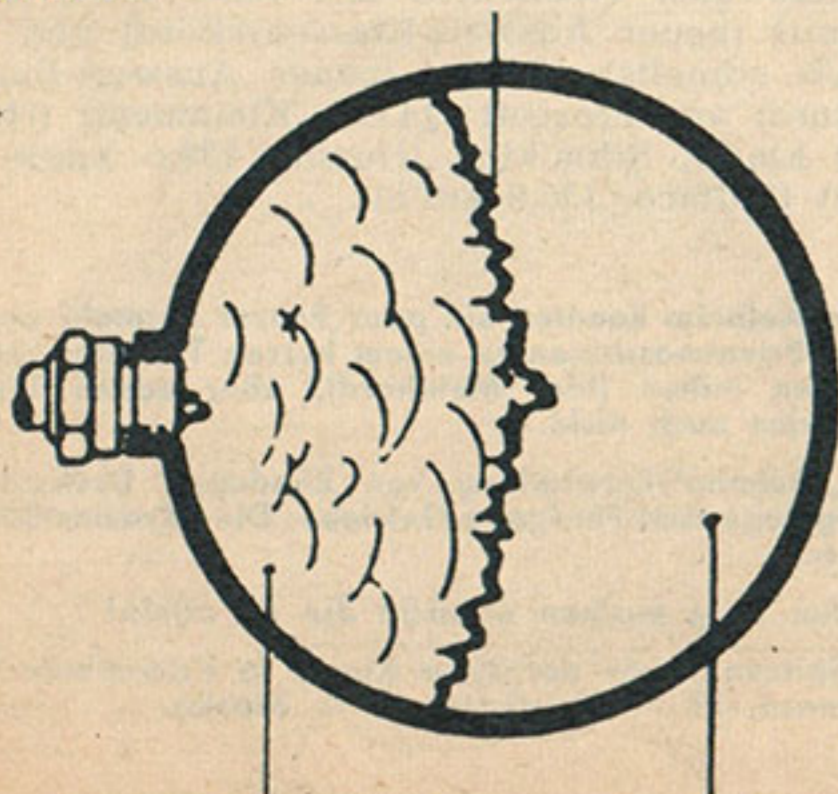
Man könnte einen ganzen Katalog von Schäden im Motor bzw. im ganzen Triebwerk aufstellen und jeweils versuchen, das dazugehörige Geräusch zu charakterisieren. Das wäre aber eine für die Praxis kaum verwertbare Mühe. Denn es gehört so ungefähr zum wertvollsten Erfahrungsgut eines Werkstattmannes, aus einem bestimmten Geräusch eine mit Sicherheit zutreffende Diagnose stellen zu können. In vielen Fällen geht eine derartige Diagnose ebenso daneben wie die des Arztes, der aus bestimmten Symptomen eines Krankheitsbildes die wirkliche Krankheitsursache erkennen soll: durchaus nicht immer bestätigt dann die „Demontage“ die Richtigkeit der Diagnose — beim Arzt so wenig wie in der Werkstatt. Denn nicht minder schwierig als beim menschlichen Corpus ist es, ein anomales Motorengeräusch so einzukreisen, daß man mit Sicherheit behaupten kann: das kommt von zu hohem Pleuellagerspiel — das von einer beschädigten Kugel im Hauptlager — das kann nur diesen und das jenen Schaden bedeuten. Theorie ist auch hier gar nichts — die Praxis alles.

Und diese Praxis wird eben dadurch nicht einfacher, weil viele Geräusche im Motor sich so ähneln, daß schon der Erfahrene genarrt wird. Wie oft schon war ein im Leerlauf klappernder Gasschieber Veranlassung, einen Motor wegen angeblichen Pleuellagerschadens zu zerlegen! Kein Wunder also, daß man die Geräuschdiagnose zum allerwenigsten Teil aus Büchern und sonstiger gescheiter Schreibung erlernen kann.

Aber es gibt natürlich Geräusche, vor allem solche, die plötzlich das gewohnte Klangbild verändern, über deren Ursache man sich auch als technisch nicht bis ins Letzte geschulter Fahrer Gewißheit verschaffen kann — und muß, um nämlich die Ursache abzustellen. Eines der häufigsten Geräusche, denen sich viele Fahrer hilflos gegenübersehen, ist das Klingeln, in der Fachliteratur allgemein unter dem Sammelbegriff „Klopfen“ eingereiht.

Warum klingelt ein Motor?

Wenn im Verdichtungsstadium der Kolben vom unteren zum oberen Totpunkt geht, verdichtet er die in den Zylinderraum hineingebrachte Frischgasladung. Bei jeder solcher Verdichtung, also der „Zusammendrängung“ einer Gasmenge auf ein kleineres Volumen, erwärmt sich das Gas — um so mehr, je höher die Verdichtung getrieben wird (das oft gebrachte Vergleichsbeispiel der Luftpumpe, die ja nach mehrmaligem Betätigen eben durch die Verdichtungsarbeit auch warm wird, ist absolut zutreffend). Im übrigen sinkt die Temperatur einer Gasmenge umgekehrt dann, wenn man sie ihr Volumen vergrößern läßt — diesen Temperaturabfall macht man sich beispielsweise im Auslaßtakt zunutze, indem man bereits gegen Ende des Expansionsaktes die Auslaßöffnung (beim Zwei- wie beim Viertakt-Motor) freigibt, das noch unter erheblichem Druck stehende Verbrennungsgas sich entspannen und damit gleichzeitig in der Temperatur bedeutend absinken läßt. Auf daß das wenig später einströmende Frischgas sich nicht schon zur Unzeit an ihm entzündet.



Aber auch im späteren Verlauf der Motorfunktion kann man eine solche vorzeitige Entzündung nicht gebrauchen. Diese Entzündung soll (beim Otto-Motor) ausschließlich von dem an den Zündkerzen-Elektroden überspringenden Hochspannungs-Funken ausgelöst werden. Deshalb muß man also zunächst einmal dafür sorgen, daß das Gas nicht etwa schon, als Folge der mit zunehmender Verdichtung zunehmenden Erwärmung, zur „Selbstentzündung“ kommt. Die Gefahr einer solchen Selbstentzündung ist durchaus gegeben, wenn man nicht entsprechende Vorkehrungen trifft. Denn seitdem man im Motorenbau von der Tatsache Gebrauch macht, daß der Verbrennungsdruck und damit die Motorleistung um so höher sind, je höher das Frischgas zuvor verdichtet wurde, geht man nicht etwa nur bei Renn-, sondern heute auch bei normalen Motoren (zumal wenn sie, wie heute alle Motorradmotoren, einen sportlichen Leistungscharakter haben sollen) zu immer höheren Verdichtungsgraden über. Die aber kann man ohne Gefahr einer Selbstentzündung nur anwenden, wenn man einen Kraftstoff zur Verfügung hat, der sich bei den entstehenden Verdichtungs Temperaturen nicht von selbst entzündet.

Unter diesen Gesichtspunkten hat man die sogenannte „Oktanzahl“, hat man die „klopf-festen Kraftstoffe“ geschaffen.

Ohne hier auf Kraftstofffragen näher eingehen zu wollen, sei nur noch einmal kurz erwähnt, daß ein Kraftstoff um so klopfester ist (also im Gemisch mit Luft um so höhere Verdichtungs-temperaturen aushält, ehe er sich selbst entzündet und dann das typische klopfende Geräusch im Motor, das „Klingeln“, entstehen läßt), je höher seine Oktanzahl ist. Um einen Anhaltspunkt zu geben: man kann heute in Deutschland bei Tankstellen-Benzinen mit einer Oktanzahl von 85—90, bei Super-Benzinen mit einer solchen von 95—98 rechnen. Super ist also klopf-fester als normales Benzin — eine bekannte Tatsache. Klopfest gemacht werden die Kraftstoffe durch Zumischen von Benzol bzw. — überwiegend — geringste Mengen des giftigen Bleitetraätyls.

Das Werk, das den „Oktanzahlanspruch“ seiner jeweiligen Motoren genau aus den Versuchsergebnissen kennt, schreibt deshalb vor, ob dieser Motor mit Benzin betrieben werden kann — oder ob er, eben damit er nicht schon im normalen Betrieb „klopft“ (klingelt), Super-Benzin erfordert. Allein aus dem Wert des Verdichtungsverhältnisses, der in der Technischen Tabelle des Motors steht, kann man das nämlich nicht entscheiden: der Oktanzahlanspruch des Motors ist auch ganz wesentlich von konstruktiven Einzelheiten abhängig, von denen wir später noch sprechen werden. Wird also ein Motor, der mit Super gefahren werden muß, mit Normalbenzin betrieben, so wird er zwangsläufig klingeln. Nicht unter allen Betriebsverhältnissen, also beispielsweise nicht im Leerlauf und eventuell auch dann nicht, wenn man ihn mit geringer Belastung und Halb- oder Viertelgas auf der Autobahn dahintrudeln läßt. Wohl aber dann, wenn man, etwa beim Beschleunigen oder am Berg, Vollgas gibt. Weil nämlich erst dann der oder die Zylinder ihre volle Füllung erhalten und weil ja auch erst dann die Verdichtung auf ihren maximalen Wert kommt (wenn der Zylinder nur zum Teil mit

Frischgas gefüllt wird, weil die Gasdrossel nur zum Teil geöffnet ist, ist verständlicherweise die Verdichtung niedriger und dementsprechend die Gefahr der Selbstentzündung vor dem oberen Totpunkt geringer).

Aber auch dann, wenn für einen Motor die vorgeschriebene Kraftstoffqualität, d. h. die vorgeschriebene Oktanzahl, verwendet wird, kann es zum Klingeln kommen — weil nämlich Selbstentzündungen, die das Klopfen hervorrufen, auch nach ordnungsgemäßer Auslösung des Zündfunken an der Kerze entstehen können.

Man muß sich vorstellen, daß sich vom Zündpunkt (der Kerze) aus eine Flammenfront durch den Brennraum schiebt. Es ist zu vermuten, daß es am idealsten wäre, wenn der Zündpunkt in der Mitte einer Kugel liegen könnte — eines kugelförmigen Brennraums also, der von Zylinderkopf und Kolben im oberen Totpunkt gebildet wird. Zwar kann man eine solche scheinbar ideale Kugelform herstellen — aber man kann die Zündstelle nicht in die Mitte der Kugel bringen, sondern nur irgendwohin an ihren Umfang. Deshalb kann man also auch mit der reinen Kugelform als Brennraum nichts anfangen — und nicht einmal die früher als beinahe ideal hingestellte halbkugelige Brennraumform ist unbedingt ideal. Moderne Hochleistungsmotoren haben u. U. wesentlich von der Halbkugel abweichende Brennräume — auch davon wird im nächsten Heft noch zu sprechen sein.

Jedenfalls versucht aber der Konstrukteur, den Brennraum seines Motors so zu gestalten, daß die von der Zündstelle ausgehende Flammenfront möglichst gleichmäßig durch den Brennraum wandern kann (wobei „wandern“ natürlich nicht gerade ein zutreffender Ausdruck ist, denn es sind ja Sekundenbruchteile, in denen sich der Verbrennungsvorgang da oben im Zylinderkopf abspielen muß, wenn der Motor mit einigen tausend Umdrehungen in der Minute läuft).

Wenn so die Flammenfront durch den Brennraum eilt und immer weitere Teile der verdichteten Gasladung entzündet, schiebt sie den verbleibenden Ladungsrest, der noch nicht entzündet ist, zunächst vor sich her, d. h. sie verdichtet ihn noch weiter. Darin aber liegt die Möglichkeit von Selbstentzündungen: wenn nämlich nun in diesem hochverdichteten Ladungsrest eigene Zündstellen entstehen — durch Temperaturspitzen in der Ladung oder durch Entzündung an Glühstellen im Brennraum selbst — dann kommt es tatsächlich zu Selbstentzündungen nach Auslösung des Zündfunken.

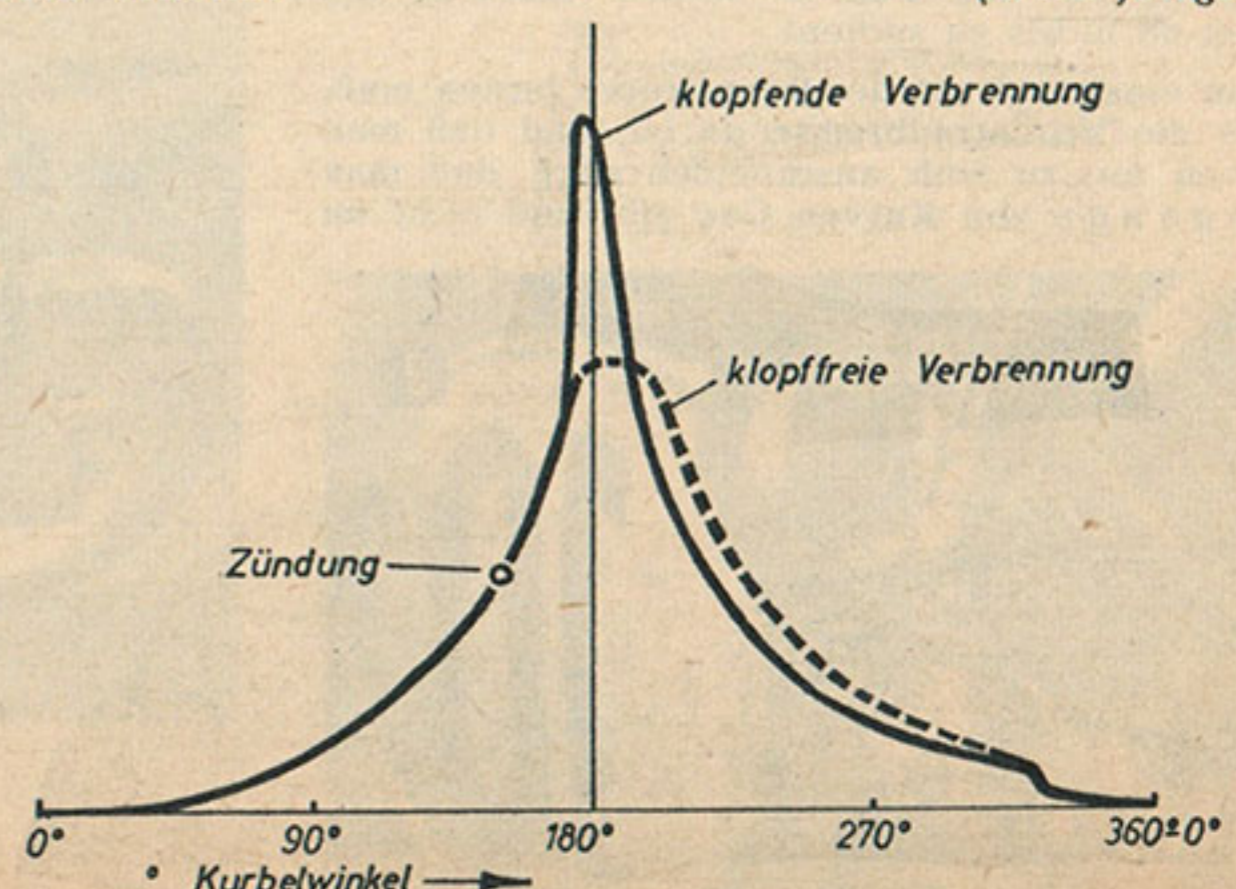
Die aber führen, wie das untenstehende Diagramm veranschaulicht, zu Druckspitzen, welche einerseits das klingelnde Geräusch des Klopfens hervorrufen, andererseits sich aber in erhöhter Beanspruchung der Triebwerksteile und in Leistungsverlust (weil das Triebwerk gar nicht in der Lage ist, die bei der Selbstentzündung schlagartig freiwerdende Energie in Arbeit umzuwandeln) auswirken.

Wir werden im nächsten Heft sehen, wie der Konstrukteur versucht, auch einen hochverdichteten Motor klopfest zu machen, also klingelfreien Betrieb zu gewährleisten — und warum ein solcher Motor dann dennoch klingeln kann bzw. was man dagegen zu unternehmen hat.

(Wird fortgesetzt)

Links: So wandert die Flammenfront von links, von der Zündstelle ausgehend, durch den Brennraum und verdichtet dabei die noch unverbrannte Restgasladung (rechts).

Rechts: Druckdiagramm eines Otto-Motors: man erkennt deutlich die (gestrichelt gezeichnete) Druckkurve der klopf-freien und die viel höher hinaufgehende, steil ansteigende Kurve der klopfenden, durch Selbstentzündung ausgelösten Verbrennung.

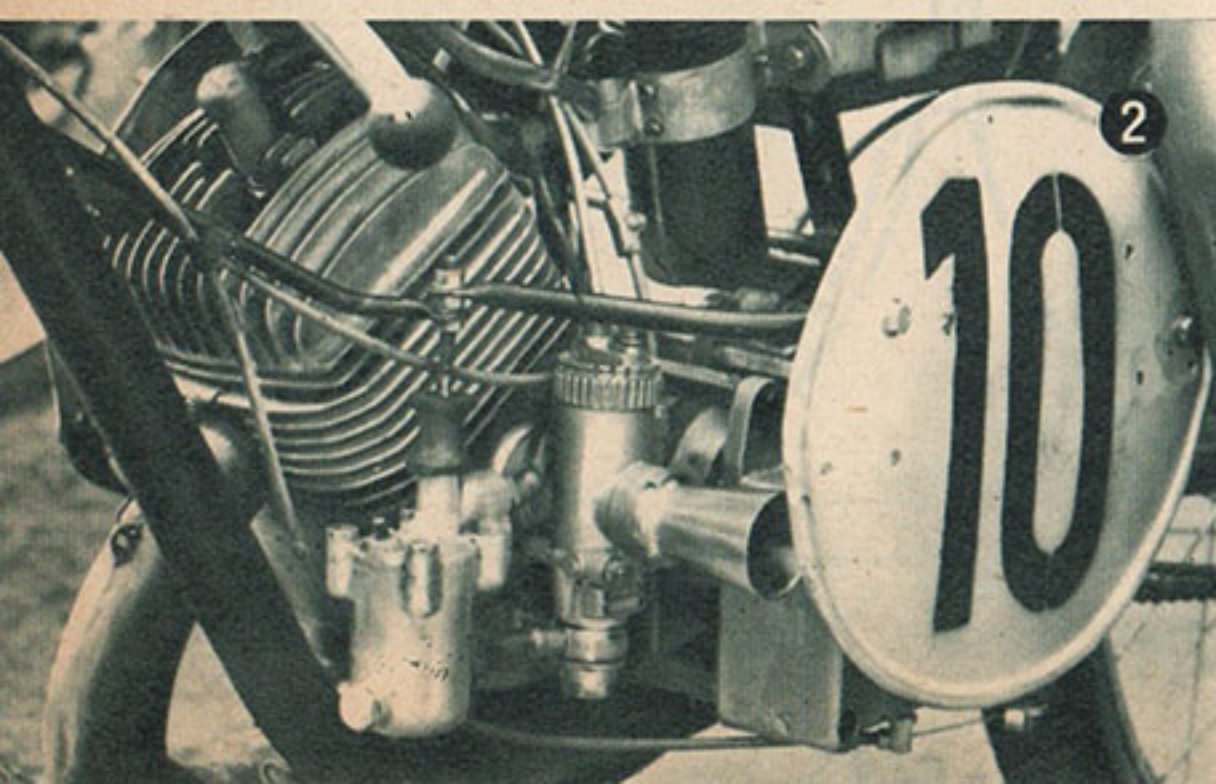




Heute ist über den zweiten und dritten Lauf des diesjährigen Juniorenpokals zu berichten, über das Ratisbona-Bergrennen bei Kelheim (Bayern) in der Nähe von Regensburg und über das Juniorenrennen auf dem Hockenheimring, zu dem noch ein Lauf um die 500 ccm-Lizenzklasse als Wertung zur Deutschen Straßenmeisterschaft auf der schnellen Strecke kam. Derjenige, der das hier jetzt aufschreibt, der möchte am liebsten über den nun richtig begonnenen Juniorenpokal ein Buch schreiben. Es drängen sich so viele Eindrücke auf, es geschieht in jeder Klasse bei jedem Rennen so viel Dramatisches, das — würde es bei einem Weltmeisterschaftslauf passieren — die ganze Weltpresse mit „Aaaaah!“ und „Ooooooh!“ quittieren würde. Aber eine Sache schiebt sich nach dem Bergrennen in Kelheim gewaltig in den Vordergrund: unser Straßensport-Nachwuchs fährt zu wenig Motorrad! Und darüber sollte man einmal sprechen. Man kann sagen, daß Ausnahmen die Regel bestätigen, wenn man doch noch hier und da einen trifft, der zum Rennen mit Alltags-Motorrad-Praxis kommt, oder der sich sonst im Geländesport austobt. Viele — und darunter sogar Spitzenleute (!) — fahren Motorrad nur während des Trainings zum Rennen und während des Rennens selbst.

Auf dem Hockenheimring fällt so was vielleicht in der Stadtkurve auf, sonst nicht. Aber am Berg, auf kurvenreichen Strecken oder auf dem Nürburgring sieht man dann, wie viele dieser jungen, begeisterten Leute von der Fahr-Materie nur wissen, daß man zum Fahren den Drehgriff aufmachen muß! — Sicher, es ist fast unmöglich, neben der Rennmaschine auch noch eine normale Straßenmaschine zu unterhalten, dazu noch eine Transportmöglichkeit usw. — auf der anderen Seite aber lassen mich extrem dumme Fahrfehler mancher Nachwuchsleute doch zur Überlegung kommen, daß schon aus Gründen der Sicherheit für sich und andere eine ausreichende Motorradfahrpraxis nötig ist, bevor man sich in einem Rennen mit anderen mißt. Leute, die erst auf den Rennstrecken das Fahren lernen müssen, die haben da nichts zu suchen!

Wenn einer erst auf der Rennstrecke lernen muß, wozu die Vorderradbremse da ist, und daß man Kurven nie zu früh anschneiden darf, daß man a u s g a n g s von Kurven Gas gibt und nicht im

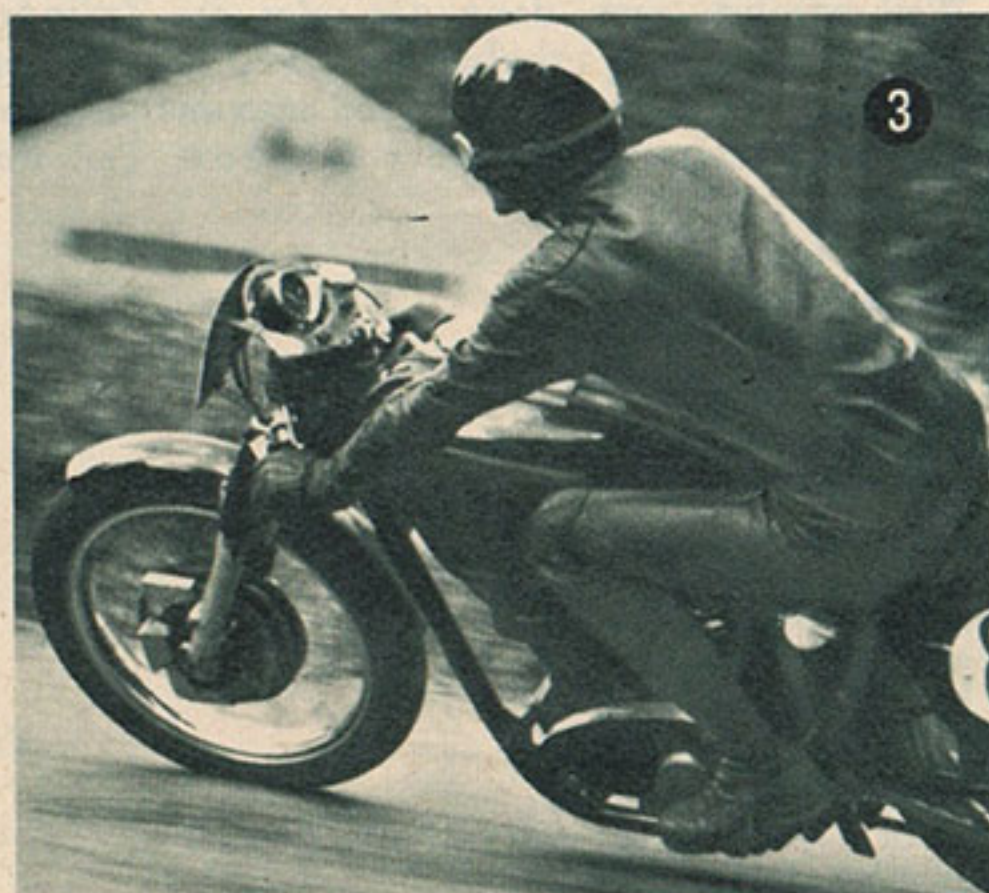


Ratisbona Bergrennen, Kelheim Hockenheim

ersten Drittel, wenn die schärfste Ecke erst noch kommt, wenn man sogar denen noch etwas vom „Vorsichtigen Finger“, von richtiger Ausrüstung erzählen muß, und was alles sonst zur Klippschule gehört —! Ganz abgesehen davon, daß einer den Sinn für das Verhalten eines Motorrades erst auf vielen Tausenden von Kilometern lernt —! Ein guter Fahrer ist man nicht mit dem Erwerb des Führerscheins, und die Startnummer an der Maschine macht noch lange keinen Rennfahrer! Die „Erfahrenen“ aber unter uns sollten wissen, daß tägliches Fahren mit einem Motorrad die Kondition erheblich verbessert und dazu beiträgt, den Spaß an dieser Freud' zu erhalten.

Und unter Trainingsmangel litt das Bergrennen in Kelheim. Außerdem lag die Ziellinie kurz vor einer Linksbiegung, die sich im zu kurzen Auslauf befand (nach Ansicht der Fahrer!). Dadurch ereigneten sich beim Abbremsen in dieser Biegung eine ganze Reihe von Stürzen, die man nicht allein der Unerfahrenheit der Fahrer oder deren zu heftigem Temperament in der Rechtskurve vor dem Ziel zuschieben sollte (Ansicht des Rennleiters)! M. E. hätte die Ziellinie auf das lange gerade Stück bei Zuschauerraum 12 gehört! Der Höhenunterschied auf 3,8 km war 145 m — viel ist das auch nicht für ein Bergrennen. Aber die alte Strecke zur „Befreiungshalle“ hatte man nicht erhalten können, was die munteren Leute des MSC Kelheim und um Otto Sensburg herum beileibe nicht abhalten konnte, diese „klassische“ Ratisbona-Strecke zu fahren.

Ist die 50er von Dieter Kramer, die in Kelheim und Hockenheim dessen Bruder Volker so erfolgreich fuhr, nun eine „Geheim“-Entwicklung von Zündapp oder nicht? Beide sagen immer wieder „nein“, aber die Konkurrenz scheint das nicht zu



glauben. Dieter sagt, daß er in der Waschküche seines Elternhauses in Marbach/Neckar baut, und beileibe nicht alle Teile sind von Zündapp. Mit 2:43 schaffte Volker den schnellsten Durchgang, da aber seine erste Zeit wegen einer Fußverletzung nur 3:00.4 war, blieb Günter Dotterweich auf der DKW (Zweirad-Union-Entwicklung) Sieger. In Hockenheim aber konnte Volker Kramer mit neuem Ausweis-Klassenrekord von 117,6 und neuem Ausweis-Rundenrekord von 119,0 km/h seine Konkurrenz um mehr als 15 Sekunden schlagen! Zweiter wurde Walter Däuwel aus Kaiserslautern auf der DKW, mit der er in Kelheim hinter Kramer dritter war. Weitere gute Favoriten dieser Klasse sind Klaus Norheimer auf einer Honda (Production Racer 50) und Bernd Haussmann auf einer Kreidler.

In der 125 ccm-Klasse hatten viele in diesem Jahr auf die Bultaco gesetzt. Aber daß diese Maschine mit Gefühl und Verstand eingestellt werden muß, das brauchte Alfons Mohr als Importeur seinen Schäfchen nicht erst zu sagen. Einige gehen gut! Dieses Idyll aber ist jäh gestört durch die jetzt ausgelieferten Honda Production Racer 125 ccm. Gegen diese Serienrennmaschine, käuflich wie die Bultaco, scheint noch kein Kraut gewachsen zu sein. Auf einer Strecke wie die Avus und wie Hockenheim (und bestimmt auch auf dem Norisring) sind sie vorn. Ich sagte, daß kein Kraut dagegen gewachsen zu sein „scheint“ — also mit Vorsicht ausgedrückt, denn die Bultaco des Münchner Fahrers Johann Rott hat in den Kelheimer Bergkurven gezeigt, daß sie sprinterartig mehr kann als die Honda. Vielleicht ist's auch der bessere Mann — es kommen noch mehr Kurvenstrecken, und so warten wir mal dies Duell ab —! In Kelheim gewann Rott mit 4:49.8 (= 94,4 km/h Durchschnitt) für beide Durchgänge gegen Wintermayer (Bultaco!) 4:52.7 vor den Hondas des Amerikaners James Prescott (4:53.5) und Karl Neddenien (4:54). In Hockenheim sah es wieder anders aus: Neddenien mit 145,6 km/h Durchschnitt (neuer Ausweis-Klassenrekord) und 148,6 km/h schnellste Runde (neuer Ausweis-Rundenrekord) vor Prescott (143,5), Kleinmaier (Honda, 140 km/h), Schmiking (Honda, 139,6 km/h) und Rott (Bultaco, 136,8 km/h).

1) In Kelheim konnten ein paar Fahrer normale zugelassene Privatmaschinen zu einem kurzen Training vor dem Rennen leihen (hier Meinhard), aber echtes Training war das auch nicht.

2) „Geheim“-Entwicklung von Zündapp? Drehschieber, Vorgelege zum Fünfgang-Getriebe. Die „Kramer-Spezial“ 50 ccm.

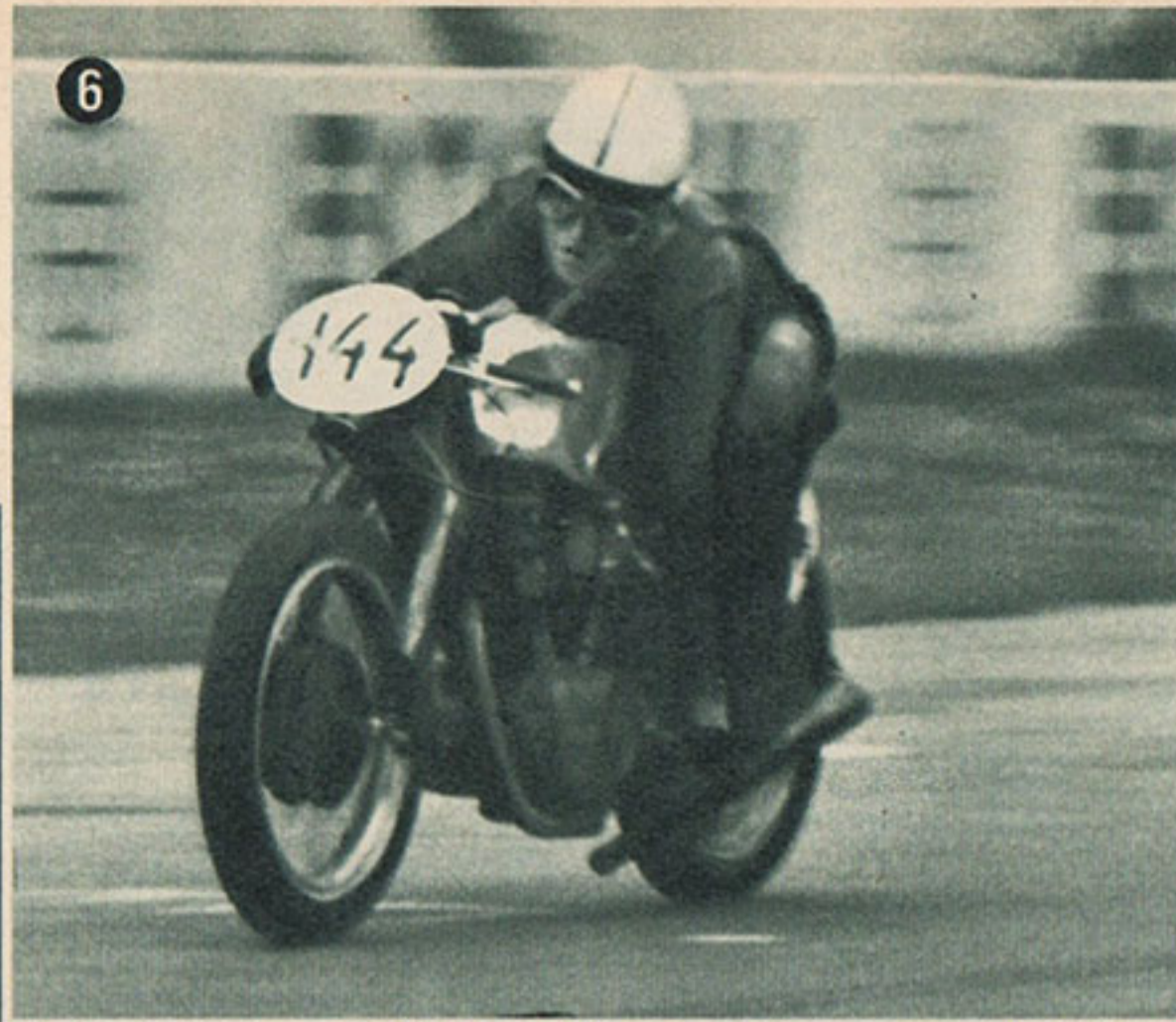
3) Am Berg machen es nicht die PS allein!

4) Spitzengruppe der 350er Klasse in Hockenheim. 97 = Bernard, 89 = Meinhard, 72 = Klaska.

5) So sah es bei den Gespannen aus, bis zum letzten Meter kämpften Schmelzer (57), Schneider (52) gegen drei andere Konkurrenten (einer verdeckt und 63, 64 namentlich nicht im Programm verzeichnet) um die Plätze.

6) Atterer hält in der letzten Runde das heiße Auspuffrohr hoch!

7) Mit verbundener Hand, aber glücklich trotz aller Schmerzen: Atterer, der Sieger der 250 ccm-Klasse.



250 ccm-Klasse. Sie war in Kelheim nicht am Start. Dafür aber in Hockenheim. Eine Honda-Production-Racer ist noch nicht in Sicht, so daß in der Spitzengruppe die NSU-Sportmax-Fahrer und Adler-Enthusiasten weiter unter sich sind. Wo kriegen die nur für diese alten Mühlen noch immer die Teile her? Und wie bringt der kleine Willy, „Deutschlands größter Schrauber“, Willy Klee aus Frankfurt, noch immer wieder seine Adler-Maschinen so toll zum Laufen? Die Hockenheimers sahen sich in dieser Klasse einer Lawine von 73 Nennungen gegenüber. Nach Hause schicken — Wilhelm Herz, Rennleiter Erwin Fuchs und Ernst Christ denken anders: wir brauchen Nachwuchs, und wir können sie fahren lassen. Was hindert uns an einer Trainingsauswahl und an einem Rennen in zwei Gruppen? Ohne eine Chance wird keiner nach Hause geschickt. Sie sagen: Wir glauben an das Motorrad und an dessen sportliche Zukunft, und wozu ist der Hockenheimring wohl da? (Mensch, was können die Ausweissfahrer froh sein, daß sie diese Männer vom Hockenheimring im Rücken haben!)

Aus den beiden Läufen (einer mit 21 Startern, der andere mit 19 Fahrern) kristallisierte sich folgendes Resultat: Wilhelm Atterer siegte mit neuem Ausweis-Rundenrekord — und -Klassenrekord, 156,9 bzw. 152,8 km/h. Hinter ihm der Kölner Scholtis auf einer Adler (151,8 km/h), dann Karlheinz Meub mit 149,9 auf einer Adler

u. a. In der letzten Runde mußte Atterer mit der linken Hand das heiße Auspuffrohr hochhalten, das sich aus dem Krümmer gelöst hatte und auf die Straße zu fallen drohte. Das fallende Rohr hätte unweigerlich zu einem bösen Sturz geführt, da es in die Bahn gerammt worden wäre und die Maschine sich über das noch festhängende hintere Rohrteil überschlagen hätte. Er biß die Zähne zusammen und — mit verbrannter linker Hand raste er als Sieger über die Ziellinie! —

In der 350 ccm-Klasse ist eine Spitzengruppe vorhanden, die sich durch ziemlich gleichstarkes Maschinenmaterial auszeichnet, was besonders in Hockenheim zum Ausdruck kam, wo sich Hermann Bernard (AJS), Walter Meinhardt (Norton) und Axel Klaska (AJS) rundenlang einen mitreißenden Kampf um die Führung lieferten. Bernard gewann mit neuen Rekorden für Runde und Distanz (165,2 km/h bzw. 162,0 km/h) vor Klaska (161,1 km/h) und Meinhardt (160,1 km/h). Am Berg in Kelheim sah es vorher anders aus. Einmal mischte hier mal aus Spaß an der Freud' Manfred Sensburg mit einer alten Dreizylinder-DKW mit (warum der wohl nicht um den ganzen Juniorenpokal mitmacht?), und außerdem war hier Manfred Zeller aus Augsburg auf einer AJS der beste Mann. Sensburg wurde vor Bernard zweiter. Viel Erfahrungen bringt Manfred Sensburg am Berg von den Sechstage-Sonderprüfungen mit. Auch im Moto Cross hat er Erfolge und Können gezeigt — Fazit: ein Beispiel dafür, daß man mehr Motorrad fahren muß, will man im Straßenrennsport etwas werden. Hermann Bernard aus Freiburg ist nun nach drei Rennen an erster Position im Kampf um den Pokal.

Hartmut Allner aus München auf der alten BMW RS ist Favorit und Spitzenmann der 500 ccm-Klasse. Bedrängt wird er besonders von Klaus Enders (Norton) und hinter diesen beiden gibt es noch eine ganze Reihe von Verfolgern. Doch in Kelheim am Berg und in Hockenheim war Allner stets vorn, aber Klaus Enders dicht hinter ihm. Horst Seidl aus Nürnberg (Norton) hatte in Kelheim kein Glück und in Hockenheim schied er an vierter Position, hinter Rolf Zenker (Norton) liegend, aus. Zenker, Enders und Allner kämpften bis zur siebten Runde hart zusammenliegend um die Führung, bis Allner sich freigekämpft hatte und die Spitze übernahm. Resultat: Allner 173,6; Enders 172,7; Fenker 172,4 u. a. Schnellste Runde: Allner 176,3 km/h.

Bei den Gespannen haben wir einen einsamen Favoriten vorn: Lothar Böttcher mit Beifahrer Rolf Wiessmann auf der Ritterschen BMW. Dann kommt lange nichts. In Kelheim wurden Gert Selbmann, Godesberg/Rolf Müller, Bonn mit ihrer

8) Diese Stoßstangen-BMW machte bei den Gespannen von sich reden. Zweiter Platz! (Schauzu/Schneider, Siegen.)

9) Der neue Deutsche Meister der 500 ccm Soloklasse: Walter Scheimann, Bremen (Norton). (Leicafotos: Klacks)



BMW zweites Gespann am Berg, in Hockenheim aber war es eine kleine Sensation, als eine Stoßstangen-BMW vor den folgenden ohc-Maschinen mit Abstand (!) den zweiten Platz belegte. Diese Maschine gehört Siegfried Schauzu und Horst Schneider aus Siegen! Hier die Zeiten: Sieger Böttcher/Wiessmann 24:06.6; Schauzu/Schneider 24:42.1; Enders/Mannischeff (Horex) 25:01.5. (157,8 km/h; 150,1 km/h; 148,2 km/h). In Hockenheim gab es außerdem im Mittelfeld einen prachvollen Kampf um die Plätze zwischen Enders/Mannischeff, Ludwigkeit/Fugunt (BMW) und Rosendahl/Ricken (Horex). Das Gespann Schmelzer/Mohr (Horex), das zum erstenmal ein Straßenrennen fuhr, belegte den zehnten Platz. Auch hier im Fahrerfeld war ein hartes Duell zwischen mehreren Gespannen zu verzeichnen.

Am Ende des Tages in Hockenheim gab es den fälligen Meisterschaftslauf der 500 ccm-Klasse um die Deutsche Straßenmeisterschaft, der bei den Rennen um den Großen Preis von Deutschland unglücklicherweise ausgelassen worden war. Dieses Ereignis stand im Zeichen eines erbitterten Kampfes um den ersten Platz zwischen dem in der Meisterschaft bis dahin führenden Bremer Walter Scheimann (Norton), dem wieder mal auf ein Motorrad gekletterten Ernst Hiller (Norton), Herbert Ochsenreiter (BMW) und Lothar John (Norton). Über zwölf Runden ging diese Auseinandersetzung, in der in der neunten Runde Lothar John mit beschädigter Verkleidung zurückfiel. Endlich hatte sich Scheimann aus dem Pulk gelöst und gewann mit 5/10 Sekunden das Rennen vor Ernst Hiller. Damit ist ihm die Deutsche Meisterschaft in dieser Klasse nicht mehr zu nehmen. Die Zeiten: Scheimann 35:37.8 = 182,4 km/h; Hiller 35:38.3 = 182,3 km/h; Ochsenreiter (BMW) 35:40.2 = 182,0 km/h; John (Norton) 181,3 km/h; Buthenuth (Norton; gerade den Gips von seinem TT-Sturz entfernt!) 177,2 km/h u. a. Schnellste Runde: Scheimann mit 2:29.4 = 186,1 km/h.

Klacks



DIE



VON THRUXTON

Ein Langstreckenrennen für Serienmaschinen zu gewinnen, ist eine ungewöhnlich schwere Aufgabe. Die Maschine muß unglaublich gut vorbereitet werden, beide Fahrer müssen gut zusammenpassen und diszipliniert sein, ein Streckenplan muß gemacht und auch befolgt werden. Ja, es ist schwer, ein solches Rennen zu gewinnen, aber drei zu gewinnen...! Doch ist das genau das, was Phil Read und Brian Setchell gemacht haben, und zwar auf ein und derselben Norton 650 SS! Dadurch, daß sie zweimal hintereinander das Thruxton 500 Meilen-Rennen gewonnen haben und dazu noch das Silverstone 1000 Meilen-Rennen, machten sie und ihre Bewerber, der Norton-Händler Syd Hawton, Geschichte.

Obwohl die beiden Fahrer am 22. 6. in Thruxton (wovon dieser Bericht handelt) schon von Anfang an die Führung hatten, hätten sie doch den Sieger-Lorbeerkrantz beinahe nicht bekommen. Nach fünf Runden schoß Read an die Tankstelle, als Benzin aus seinem geplatzten Tank floß und beklagte sich, daß die Kupplung nicht funktioniere. Während ein Mechaniker den Tank reparierte, nahm Hawton selbst die Kupplung in Angriff. Die Minuten verstrichen. Read und Setchell saßen vollkommen entspannt auf der Seite und zeigten ihr äußerstes Vertrauen in ihre fähigen Mechaniker. Oh weh, die Kupplung war in der Schnelle nicht zu reparieren! Aber ein neuer Tank wurde eingebaut, und Setchell setzte das Rennen fort. Deshalb hatten sie in den letzten beiden Stunden keine Kupplung und waren auch nicht in der Lage, die unteren Gänge zu benutzen. Aber ihre ausgezeichnete Zusammenarbeit lohnte sich, und sie gewannen wieder die Spitze und endeten mit einer Runde Vorsprung vor der Triumph-Bonneville von Sid Mizen und John Holder.

Dem Rennen mit Serienmaschinen fehlt die Spannung des Kopf-an-Kopf-Kampfes, die beim gewöhnlichen Rennen üblich ist. Das Interesse liegt in den Ereignissen, im Vergleich der Leistungen von ähnlichen Maschinen, und das diesjährige Thruxton-Rennen lieferte so viel Interessantes, daß man kaum weiß, wovon man zuerst erzählen soll!

Hervorragend waren die Triumph Tiger 100. Das war das erste Rennen für die neue Konstruktion der 490 ccm-Twin, und sie belegte den 1., 3., 5. und 6. Platz in ihrer Klasse! Ihre maximale Geschwindigkeit war nicht höher als die der Velocette-Venom, aber die Beschleunigung war bemerkenswert gut, besonders aus langsamen Kurven heraus, und die Zuverlässigkeit war ebenfalls erstaunlich. Jedoch wurde der Geschwindigkeitsvorteil beträchtlich ausgeglichen durch schlechte Spurtreue in schnellen Kurven. Die Vorteile, die die Fahrer durch die Beschleunigung gewannen, wurden gewöhnlich in den 80-90 Meilen (pro Stunde) Links- und Rechtskurven wieder verloren. Das war interessant, weil Triumph dieses Jahr einen neuen Rahmen benutzt mit einem einfachen, nach unten gehenden Rohr, anstelle der doppelten Rohre, die vorher benutzt wurden. Und hier zeigte sich ganz klar, daß der Doppelrohr-Rahmen besser war!

Ein im letzten Moment gemeldeter Teilnehmer war die 196 ccm Bultaco-Metralla aus Spanien. Mit dem Engländer Ken Martin und dem spanischen Champion Francisco Gonzalez gewann sie die 250 ccm-Klasse. Aber dies Feld war nah beieinander! Von Anfang an übernahmen sie die Führung und zogen ohne weiteres ab vor den anderen 250ern. Zwei Stunden nach dem Start hatten sie beinahe zwei Runden Vorsprung auf

1) Um ein Haar hätte es nicht geklappt! Die Norton von Read und Setchell an den Boxen -!

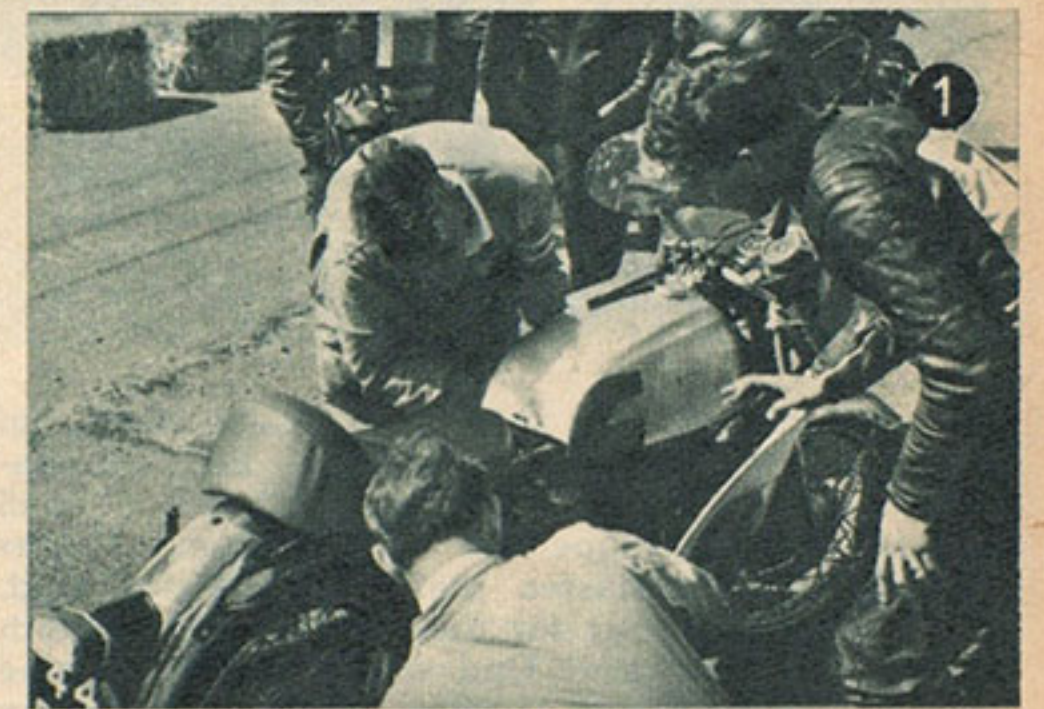
2) Die DKW von Meyer/Rahm aus Düsseldorf wurde sechste in ihrer Klasse.

3) Und das ist die Bultaco-Metralla 200 ccm, die die 250 ccm Klasse gewann und damit eine Sensation erzeugte!

4) Helmut Hütten auf der R 69 S, die er zusammen mit Karl Hoppe fuhr.

5) In der spanischen Boxe wird gerechnet, und man malt Nachrichten für den führenden Mann.
(Fotos: Lord Wheel)

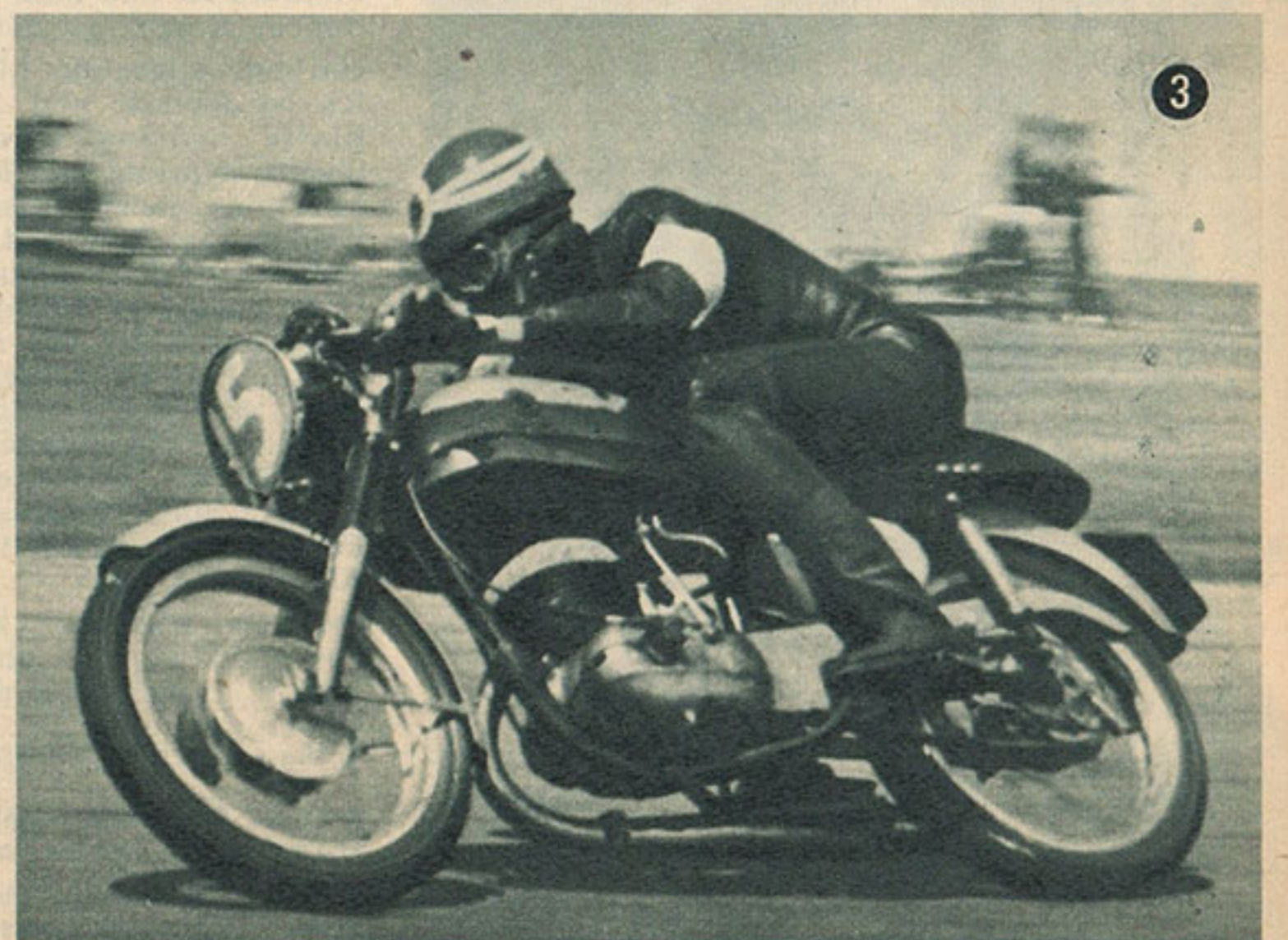
dem Zweimeilen-Kurs vor der fünfgängigen Royal-Enfield unter John Hartle und John Buxton. Übrigens wurde diese Royal-Enfield von Geoff Duke gemeldet. Gegen Ende des Rennens beschleunigte Duke seine Fahrer, und langsam verringerte sich der Vorsprung des spanischen Teams, bis es in der letzten Runde nur noch eine Runde Abstand gab. Am Schluß sagten die Zielrichter, daß das Duke-Team die Klasse mit einer Runde gewonnen habe, aber das Bultaco-Team



wußte es besser! Sie zeigten ihre Tabellen den Zielrichtern, die die ihrigen überprüften und einen Fehler fanden. So gewannen doch die Spanier, aber nur mit 70 Sekunden!

Ebenso toll war die Leistung des anderen offiziellen spanischen Teilnehmers — der 175 ccm Montesa Impala von José Arenas und Oriol Regas. Sie war die kleinste Maschine im Rennen und hielt die ganze Zeit über den dritten Platz in der 250er Klasse, und dies Team betrachtete das Rennen nur als „Training“ für das 24 Stunden-Rennen von Barcelona!

Und was war mit den deutschen Fahrern? Es gab zwei Teams, eine 250 ccm DKW RTS von Ferdinand Meyer aus Düsseldorf und Manfred Rahm aus Solingen und eine werkseitig gemeldete BMW R 69 S, gefahren von Karl Hoppe und Helmut Hütten. Die DKW war ein altes Modell und wurde auf Durchkommen gefahren. Und sie fuhr bis zum Schluß mit und kam immerhin auf den 6. Platz in ihrer Klasse. Die



BMW fuhr sehr schnell von Kurve zu Kurve, die Fahrer nahmen Rücksicht auf die rauhe und manchmal lose Oberfläche von Thruxton. Deshalb versuchten sie auch nicht, die Führung zu bekommen. Gegen Ende des Rennens hatte die Maschine wahrscheinlich einen Zündfehler, sie mußte an die Boxen. Mit den Bremsen stimmte es auch nicht.

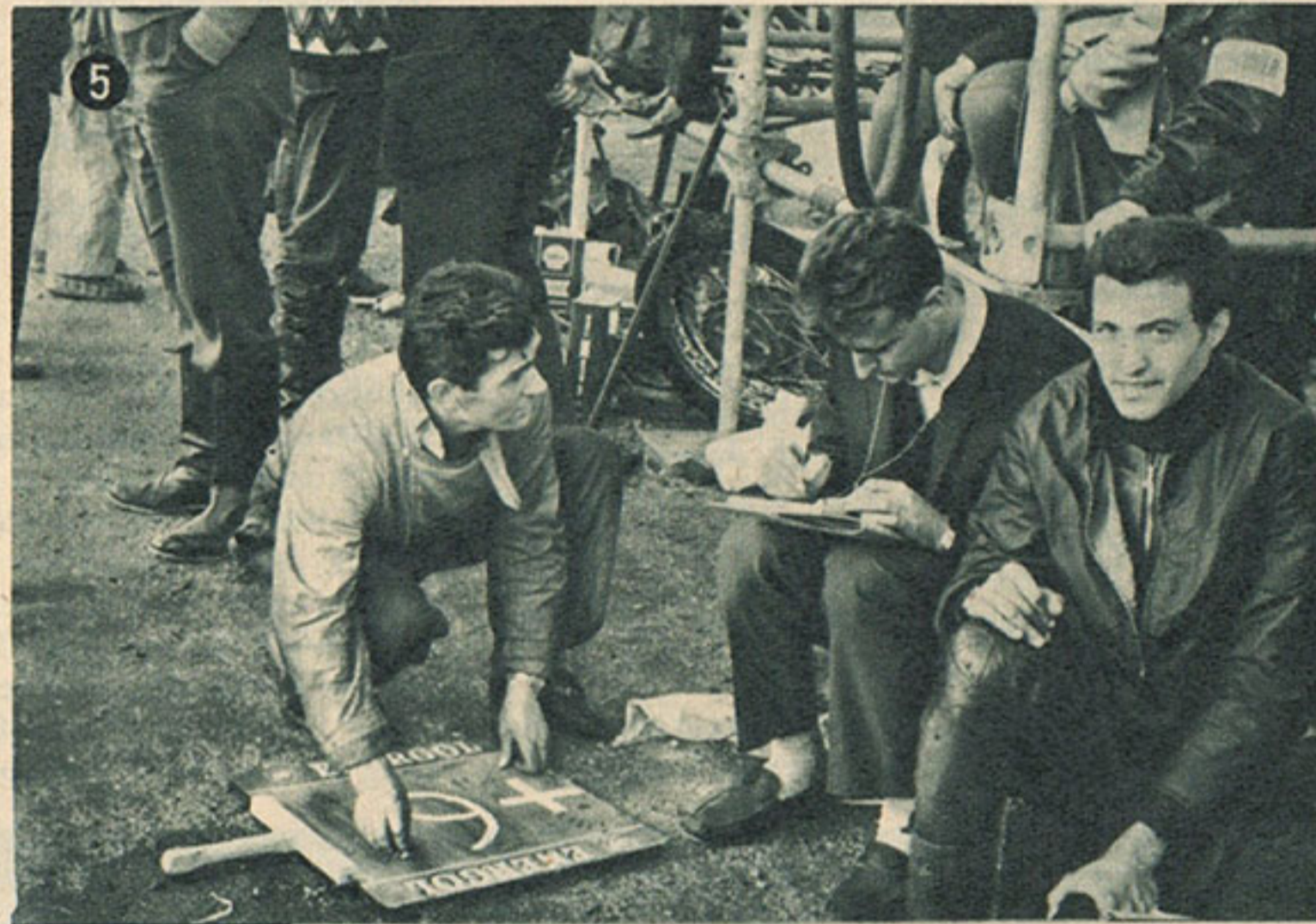
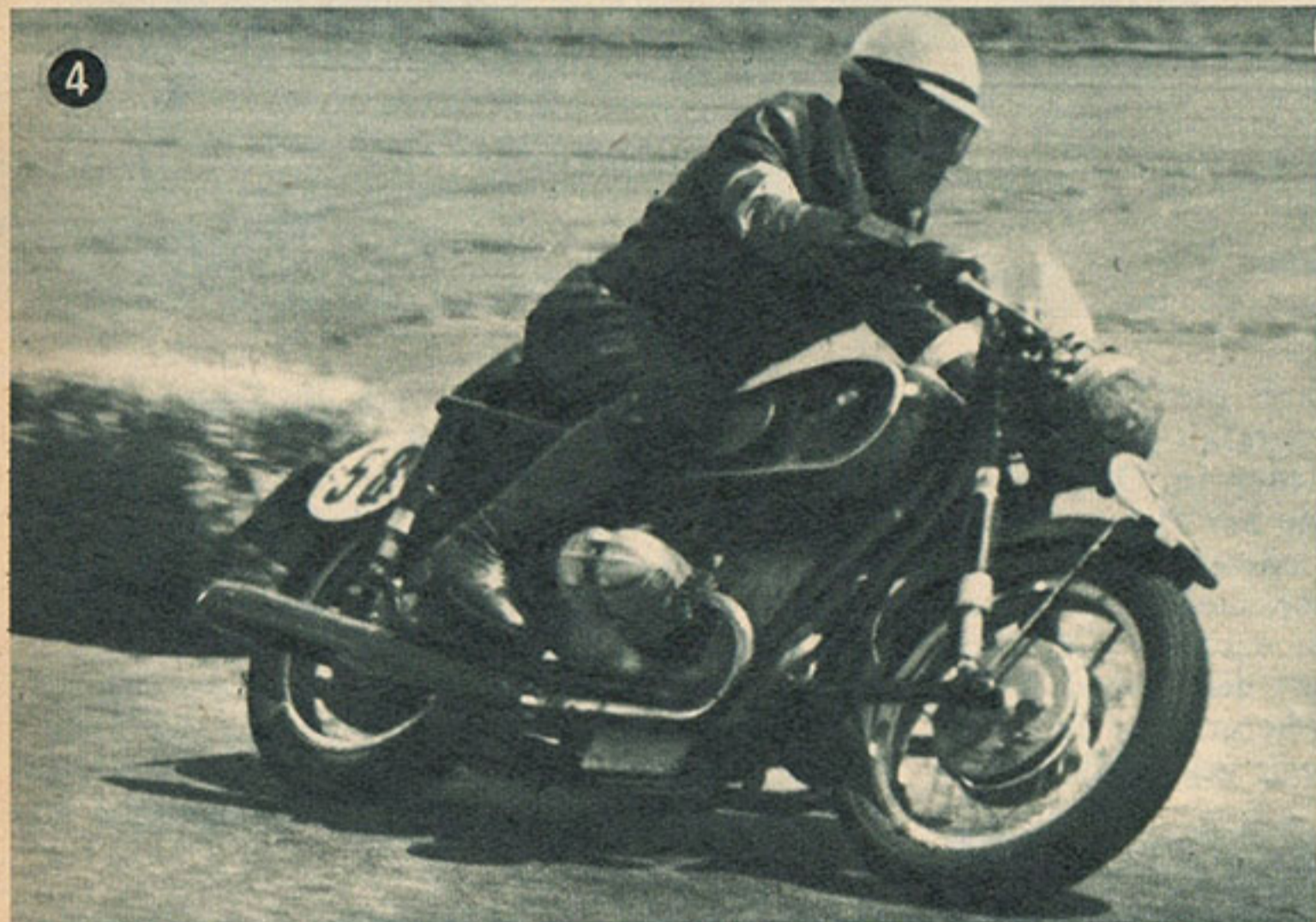
Eine dritte deutsche Maschine, die R 69 S von Friedrich Hellhammer und Rolf Hermann, startete nicht, da Hermann keine internationale Lizenz erhalten konnte. Eine andere, private R 69 S, mit Francis Cox und Kenneth Durham, wurde zu langsam gefahren, um bei den Endresultaten in Erscheinung zu treten.

Eine wirklich bemerkenswerte Leistung zeigte der junge Bruce Cox. In der ersten Stunde warf sein Mitfahrer die 246 ccm-Yamaha hin und brach sich das Schlüsselbein. Es gelang ihm, die

Maschine noch zu den Boxen zu bringen, wo Cox aufsprang und losfuhr, um noch das Höchstmögliche herauszufahren, bevor das Rennen beendet war. Die Rennvorschriften besagten, daß er nach zwei Stunden eine halbstündige Pause machen mußte, bevor er weiterfuhr. So hat er es das ganze Rennen bis zum Schluß gemacht: Zwei Stunden fahren, eine halbe Stunde halten! Vielleicht das meiste Pech beim diesjährigen Thruxton-Rennen stieß Paddy Driver und Joe Dunphy zu. Ziemlich am Anfang des Rennens brach die hintere Kette der Matchless-Twin 646 ccm, gerade als Driver aus der heiklen Kurve beim Start herauskam. Er schob die Maschine zu den Boxen, wo eine Ersatzkette aufgelegt wurde. Später fuhr Joe Dunphy mitten in ein Schlagloch bei der „Windy“-Kurve und stürzte. Nur sein Stolz und das Hinterteil seiner Lederhose wurden verletzt, und er fuhr weiter.

20 Minuten vor Schluß des Rennens aber kam die Katastrophe: Genau an dem gleichen Platz, wo vorher die hintere Kette gerissen war, riß die Primärkette! Dunphy, der gerade fuhr, konnte es kaum fassen! Er schob die Maschine zu den Boxen, aber es war zu spät, um eine neue Kette aufzulegen — das Rennen wäre vor der Reparatur zu Ende gewesen! (Und es gelang mir nicht, das Kettenfabrikat zu erfahren!) So war's beim Thruxton 500 Meilen-Rennen. Es waren hinterher viele gute Geschichten zu hören, aber wo hat man genügend Platz, um alles zu erzählen? Gewiß war das diesjährige Rennen eines der besten, aber es dürfte das letzte Thruxton-Rennen gewesen sein. Der Kurs liegt auf einem alten Kriegsflugplatz, und die Oberfläche ist sehr schlecht geworden. Das Rennen dürfte nächstes Jahr nicht möglich sein, wenn die Bahn nicht neu gemacht wird.

Lord Wheel



BORDWERKZEUG

Hängen die Motorradhersteller veralteten Konsumvorstellungen an? Wissen sie nichts von moderner Absatzdynamik?

Fast scheint es so, denn wie anders sollte man es erklären, daß heute noch Motorräder zwecks Mitnahme von Werkzeug und Ersatzteilen mit Behältnissen versehen werden, mit deren Inhalt der Konsument im Pannenfall sein Fahrzeug aus eigener Kraft wieder in Betrieb setzen kann.

Dabei handelt es sich offenbar um ein vorläufig noch nicht völlig erforschtes Relikt aus den Entwicklungsjahren und im Zeitalter moderner Marktauffassung um ein volkswirtschaftliches Phänomen schlechthin.

In anderen Zweigen der Industrie ist man schon viel fortschrittlicher: Transistorradios beispielsweise werden gar nicht mehr repariert, wenn sie einmal kaputtgehen, sondern kurzerhand weggeworfen und gegen neue ausgewechselt.

Erfreulicherweise greift diese Entwicklung auch immer mehr auf das Gebiet der teuren Konsumgüter über und setzt sich auch bei Motorrädern trotz des erbitterten Widerstandes eines kleinen rückständigen Klüngels notorischer Bastler allmählich durch.

Eine besondere gelungene Übergangslösung auf dem Weg zum totalen Wegschweißmotorrad können wir hier im Bild vorstellen: den ultraflachen, hochkant gestellten Werkzeugkasten, der einerseits durch sein Vorhandensein gewisse atavistische Käufervorstellungen befriedigt, andererseits aber auch vermöge seiner völligen Unfähigkeit, Werkzeug aufzunehmen, entscheidend dazu beiträgt, den neuen Ideen in Verbraucherkreisen wirksam Bahn zu brechen.

Infolge eines Versehens des Fotografen können wir leider nur ein Bild bringen, auf dem zu er-

kennen ist, in welcher unverantwortlicher Weise sich immer wieder einige wenige dem technischen Fortschritt entgegenstemmen. Hier war es einer, der eine fortschrittliche Idee mit einem Stück Hosenträger verwässerte, um seinen Werkzeugkasten bis obenhin vollstopfen zu können. Spaß beiseite:

Es ist schon ein Kreuz, wenn man erst Kunststoffstücke machen muß, um einen Werkzeugkasten benutzbar zu machen, der das eigentlich von Hause aus sein sollte. Gewiß, man kann sein Werkzeug auch in der Hosentasche mitnehmen, aber besser ist es schon, man hat dafür einen Behälter am Motorrad, der groß genug ist, so viel Werkzeug aufzunehmen wie man braucht, um einen Platten zu flicken, Zündkerzen zu wechseln und einen Vergaser auseinanderzupolken.

Es ist auch keine unbillige Forderung, daß dieser Kasten abschließbar sein sollte (mit dem gleichen Schlüssel wie das Lenkschloß, versteht sich), damit einem nicht Lausejungen das Werkzeug klauen können.

Die Notstandsbestückung für längere Reisen, das Werkzeug für größere Reparaturen, Bowdenzüge, Kolbenringe, Reserveregler und was sonst der erfahrene und vorsorgende Hausvater noch mitnehmen will, läßt sich dann immer noch im Tankrucksack unterbringen, der auf Langstrecke ohnehin dabei ist.

Wenn einer das ganz besonders vornehm haben will, betrachte er sich einmal die Bilder vom „Elefantenboy“. Klacks, der Erfinder, war nämlich so umsichtig, ein großes Werkzeug- und Teilelager mit separatem Zugang hineinzukonstruieren. Mit dem Vorrat, der dort untergebracht werden kann, lassen sich risikolose Langreisen planen.

G. T.



DIE MOTORRÄDER DES HERRN BRANDSTETTER

Wer da glaubt, die Begeisterung für alte Motorräder sei auch in Österreich verloschen, wird eines besseren belehrt, wenn er in St. Pölten — an der Bundesstraße 1 ca. 60 km vor Wien gelegen — den renommierten Ford-Händler dieser wichtigen niederösterreichischen Industriestadt aufsucht. Die großen lichten Werkstatt-Hallen werden zwar von Autos beherrscht. Doch schon hier wird der Blick plötzlich von einem herrlichen alten Austro-Daimler ADR Phaeton gefangen genommen.

Herr Brandstetter aber lächelt nur milde, wenn man ihn nach diesem Prachtstück fragt, das er mit einem Kostenaufwand von rund 50 000 Schilling (ca. 8500 DM) restauriert und in den Originalzustand zurückversetzt hat. „Meine Motorräder müssen Sie erst ansehen. Auf die bin ich stolz — sie sind mein Hobby! Ich suche mir alle Maschinen, von denen ich als junger Mechaniker geträumt habe. Alle, auf denen ich die großen Fahrer der späten 20er und frühen 30er Jahre bewundert habe, und die ich mir damals nicht kaufen konnte. Ich finde sie wieder! Kommen Sie mit, ich zeige Ihnen einmal die ersten zwei, die ich fertig habe.“

Er führt mich in einen hellen Schauraum, und dort stehen nun zwei Motorräder in Originalzu-

Rechts: Eine große Zahl derer, die heute in allen Städten Automobilhändler mit einem bekannten Namen sind, waren einst mit dem Motorrad aufs engste verbunden; schade, daß sich gerade in diesem Kreis keine aktiven Förderer echter Veteranen-Tradition finden. Oder gibt es etwa bei uns in Deutschland solche „Brandstetters“?

Mitte: In jedem Detail wurde die prächtige alte Sunbeam wieder in Originalzustand versetzt.

Unten: Auch für die, die nicht gerade Scott-vernarrt sind, ist die alte Flying-Squirrel immer wieder eine Augenweide.

Ähnliche Irrwege erlebte auch die 1929er TT-Sunbeam, die nun ebenso sorgfältig und ohne die Kosten zu scheuen wieder in Originalzustand versetzt wurde, ehe sie bei Herrn Brandstetter eine ehrenvolle Wiedererweckung und Bleibe fand. Sie wurde vor mehreren Jahren auf dem Land bei St. Pölten entdeckt. Der Motor ist genau der gleiche, mit dem Peppi Walla anno 1928 beim ersten Gaisbergrennen in Salzburg die absolute Tagesbestzeit gegen alle Auto-

Senior-TT 1928, sondern auch die Senior-TT im darauffolgenden Jahr 1929.

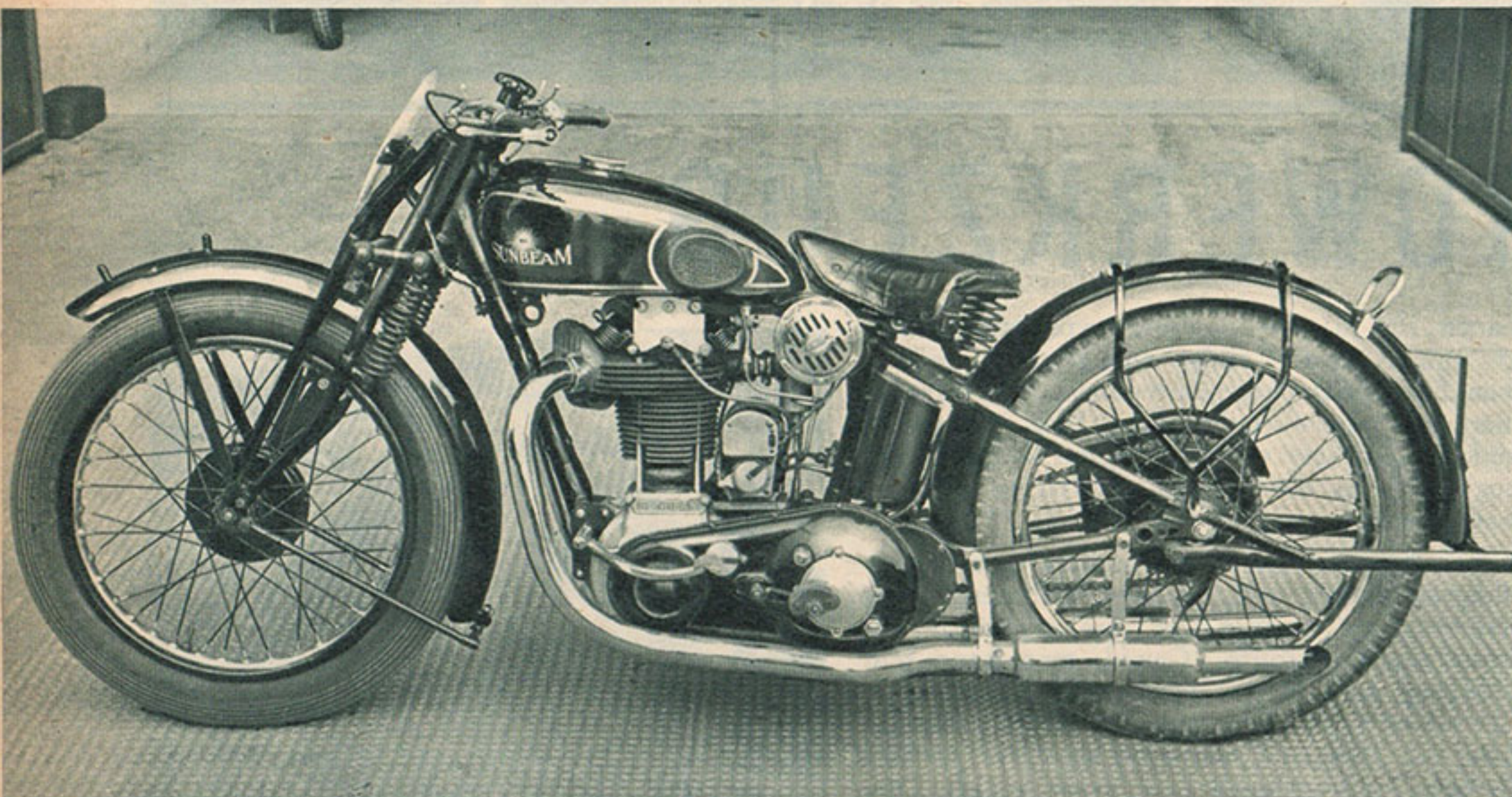
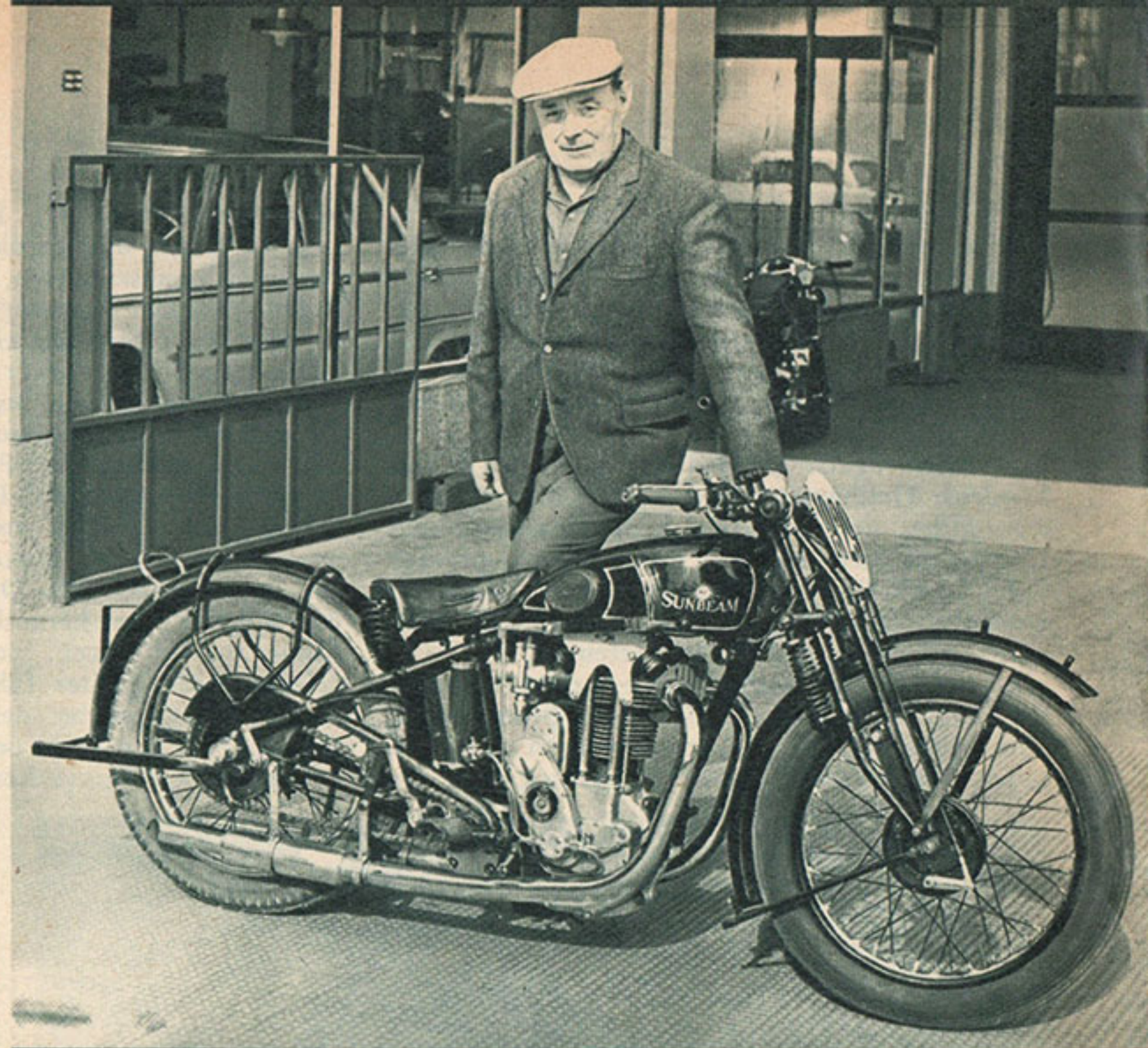
Auch in Österreich war damals Sunbeam die bevorzugte Marke der Straßenrennfahrer, sie wurde von Fahrern wie Edy Linser, Otto Karner, Otto Putz und anderen gefahren. Heute wartet die Sunbeam TT 500 ccm des Herrn Brandstetter auf die Wiederbelebung des Gaisbergrennen für Motorräder, um dann dort mit Peppi Walla im Sattel die Eröffnungsfahrt zu machen.

Inzwischen hat der motorrad-besessene St. Pöltner Ford-Händler schon zwei weitere schöne Stücke „an Land gezogen“, die nun ihrer Renovierung harren: eine Rudge-Ulster 500 ccm, Baujahr 1938, und eine Norton International 1939 mit Alu-Motor und Geradeweg-Hinterradfederung. Über diese beiden Exemplare berichte ich einmal später, wenn Herr Brandstetter auch seinen 1926er Chater-Lea-Motor ans fotografierbare Tageslicht gezogen hat. Dann werde ich wohl auch mit Michael Geyer gesprochen haben, der mir über beide beschriebenen Motorräder und dem von ihm gefahrenen Chater-Lea-Motor mehr erzählen kann, als der durch sein Geschäft übermäßig in Anspruch genommene Herr Brandstetter.

Aber ist es nicht schön, daß es noch Männer gibt, die ihr mit dem Auto-Boom erworbenes Geld zur Wiedererweckung alter Motorräder ausgeben? In England an der Tagesordnung, bei uns aber leider ein ganz seltener Fall.

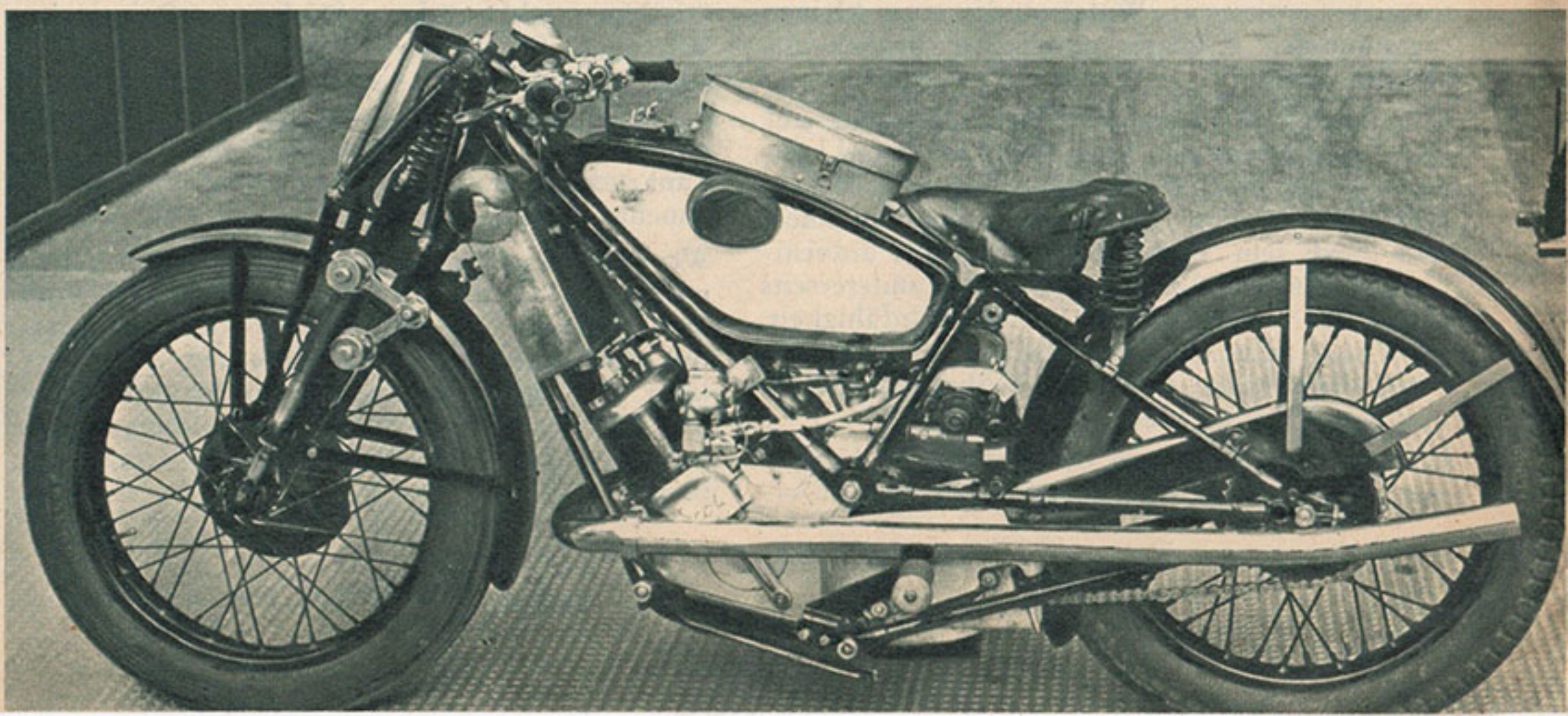
Also auf Wiedersehen in ein paar Monaten bei den nächsten Motorrädern des Herrn Brandstetter! Oder sehen Sie doch einmal selbst in St. Pölten bei ihm vorbei. Er kann ihnen manches von den großen Zeiten des Österreichischen Motorradsports erzählen.

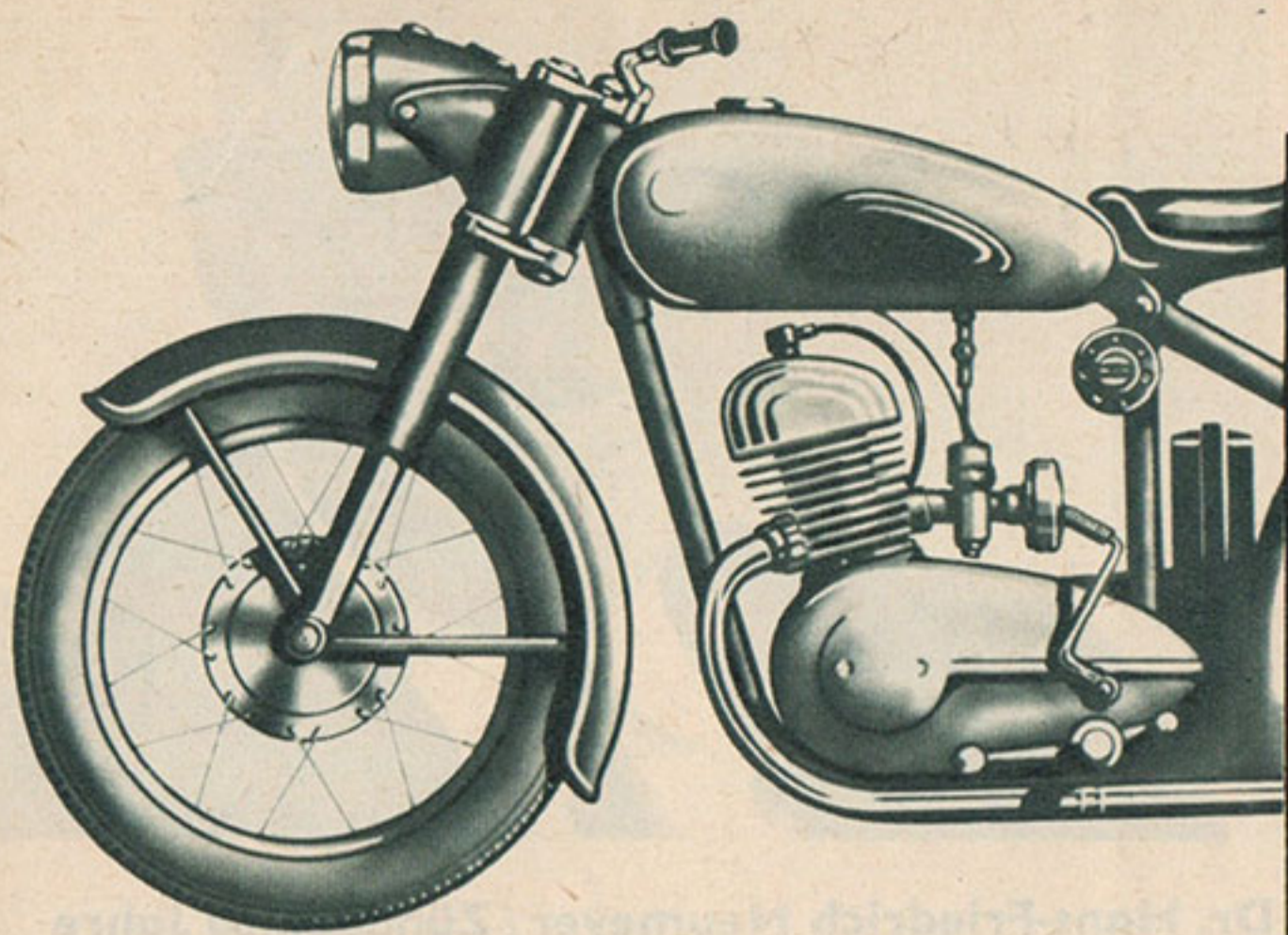
Dr. H. Krackowizer



stand, die einstmalige Geschichte gemacht haben und heute zu den begehrtesten Liebhaber-Modellen — leider nur in England — zählen. Es ist eine Scott, Baujahr 1928, die vor dem Krieg ein in Wien ansässiger Engländer ins Land gebracht hatte. Das Prachtstück wurde nach dem Krieg von den Russen verschleppt und in die Garage der Firma Teufel & Pruscha gebracht. Der Werkmeister und früher bekannte Rennfahrer Friedrich Cerny meldete dem Lucas-Generalvertreter Brand das Auftauchen der Scott. Brand war ein Freund des bei Kriegsende verschollenen Engländers, und mit Hilfe der englischen Besatzungsmacht wurde den Russen die wertvolle Beute wieder weggeholt. Mehr als zwei Jahre war dann Herr Brandstetter hinter der Scott her, bis sie ihm von einer alten Dame, die das Erbe des Engländers verwaltete, überlassen wurde. Nun steht sie fahrfertig da und wartet auf einen Anlaß, bei dem sie von einem der alten Prominenten wieder gefahren werden soll.

mobile — und das auf der damals als Schotterstraße gebauten Strecke! — herausfuhr. Ein herrlicher OHV-Motor, dessen Zylinder mit vier Zugbolzen zugleich mit dem Kopf zusammen auf das Gehäuse geschraubt ist. Charlie Dodson gewann mit dieser Konstruktion nicht nur die

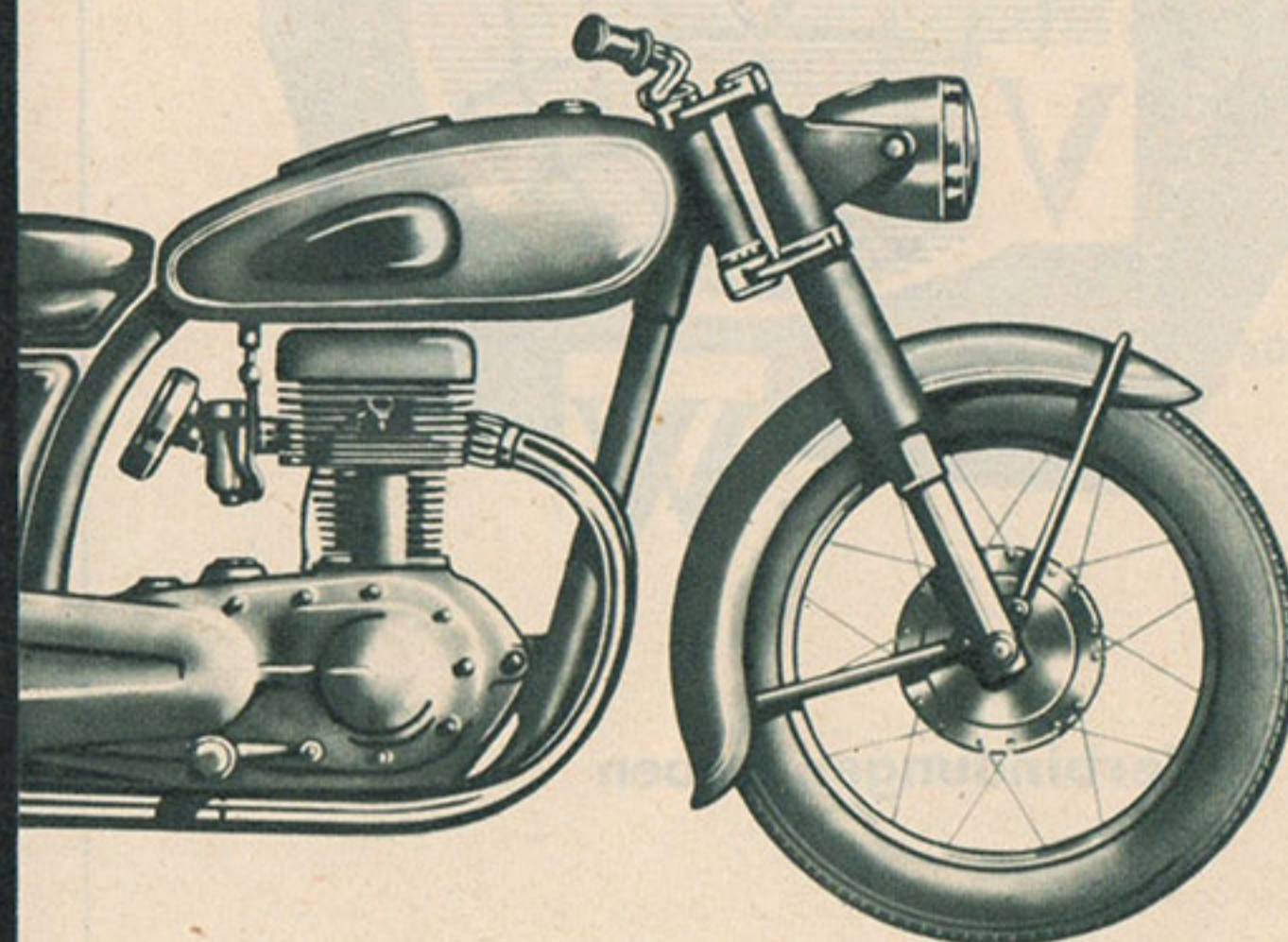




Für Zweitakter: SHELL 2T MOTOROEL

- ... verhindert betriebsgefährdende Rückstandsbildung in Auslaßsystem und Verbrennungsraum —
- ... sichert einwandfreie Schmierung der hochbelasteten Kolbenbolzenlager, Pleuellager und Grundlager —
- ... hält den Motor sauber —
- ... schützt Triebwerkteile vor Korrosion —
- ... schont die Kerzen —
- ... mischt sich von selbst mit dem Kraftstoff (keine Mischkanne nötig!) —
- ... auch im Ausland erhältlich —

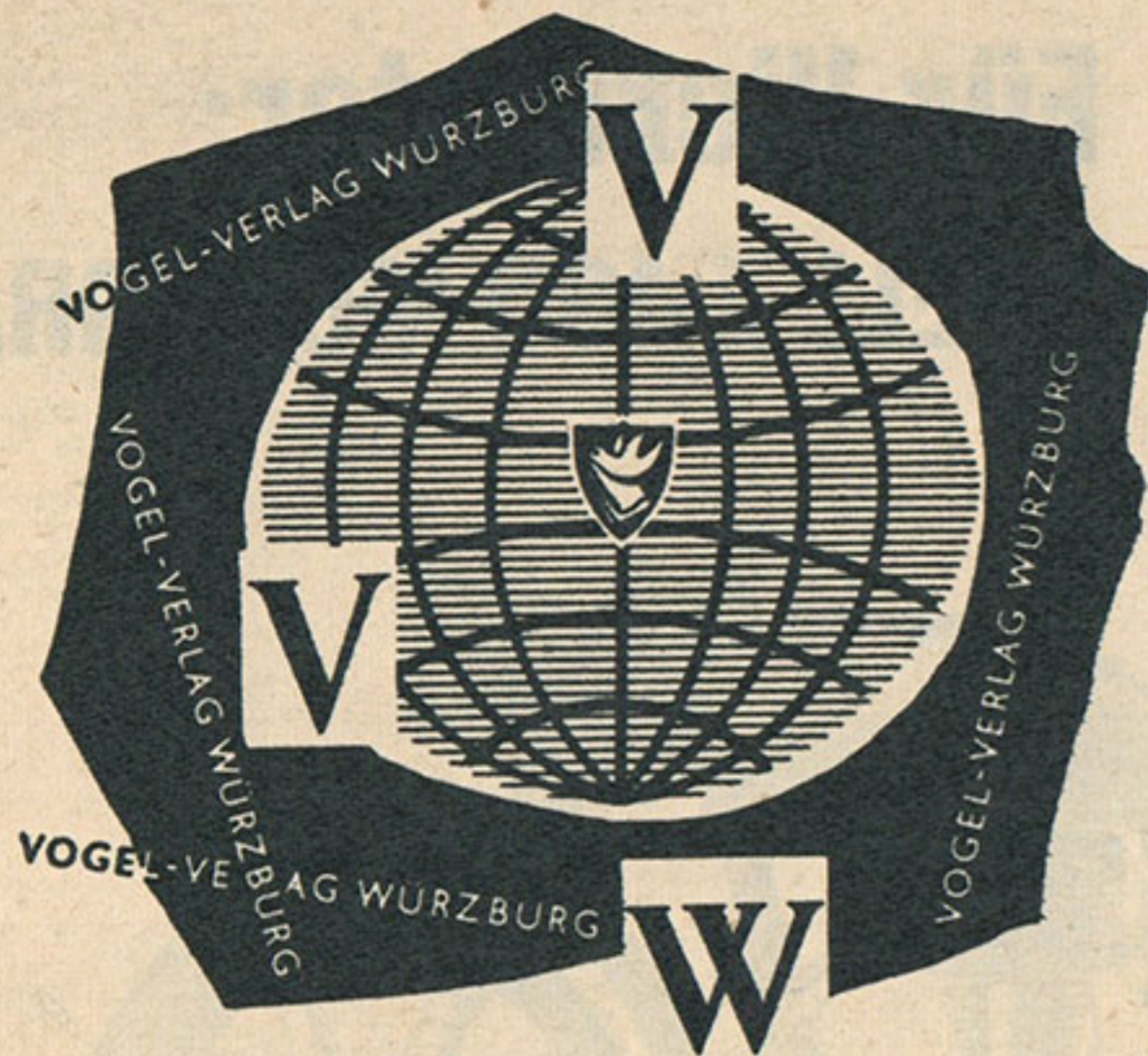
Für Viertakter: SHELL X-100 MULTIGRAD



- ... bestes Shell X-100 Motoroel, gut für alle Jahreszeiten —
- ... besonders geeignet für Stadt- und Langstreckenverkehr, in dem heute zumeist gefahren wird —
- ... dünnflüssig bei Kälte, tragfester Schmierfilm bei höherer Betriebstemperatur durch automatische Viskositätsanpassung —
- ... hilft im Kaltbetrieb Kraftstoff sparen —
- ... hält den Motor besonders sauber —
- ... schont bei Kälte die Batterie —
- ... verbrennt aschefrei und sorgt damit für volle Motorleistung —
- ... auch im Ausland erhältlich —



SIE FAHREN GUT MIT SHELL



Verbindungen haben

ist ein starkes Plus für die gesicherte Zukunft eines Unternehmens.

Seit über 70 Jahren pflegt der VOGEL-VERLAG als ein führender Fachzeitschriften-Verlag seine Verbindungen zu Industrie und Handel. Zusammen mit den fachlichen Erfahrungen erwiesen sie sich nach dem Totalverlust in Pöbneck als die bessere, unzerstörbare Substanz.

Diese Substanz ist eine gesunde Grundlage nicht nur für den neu erstandenen Vogel-Verlag in Würzburg, sondern auch für Unternehmen, die sich in ihrer Werbung seiner Verlagsobjekte bedienen.

Für Ihre Verkaufsplanung kann das Programm des Vogel-Verlags recht interessant sein:

25 Inlands- und Exportzeitschriften stehen zur Wahl, Ihr Angebot in das Blickfeld neuer Kunden zu steuern.

Nachstehend geben wir Ihnen unser Verlagsprogramm bekannt. Wenn Sie eine Zeitschrift besonders interessiert, schreiben Sie uns bitte. Sie erhalten dann unverbindlich ein Probeheft.

Maschinenmarkt mit Werkzeugmaschinen-Praxis · Elektro-Technik/Elektro-Markt · die elektrische ausrüstung · Radio-Fernseh-Phono-Praxis · Elektro-Jahr · Auto-Markt mit Kraftfahrzeug-Betrieb · Automobil-Industrie · Der Junghandwerker im Kraftfahrzeug-Betrieb · Agrarjahr · Landmaschinen-Markt · Spinner Webér Textilveredlung · intercontinental textilian · Investment Edition.

Exportzeitschriften-Verlag:
In 7 Welthandelsprachen:

EXPORT-MARKT · Maschinen und Industrieausrüstung · Elektrotechnik · Fahrzeuge und Zubehör · Landmaschinen · Konsumgüter · Medizin und Pharmazie · Hausrat und Eisenwaren · Bautechnik · Holzbearbeitung · russische Ausgabe · Style and Beauty · Export-Berater.

VOGEL-VERLAG WÜRZBURG

Kompetent für marktgerechte Wirtschaftswerbung



Dr. Hans-Friedrich Neumeyer / Zündapp, 60 Jahre

Unsere Leser wissen, daß wir nur in seltenen Fällen im MOTORRAD sogenannte „personelle Nachrichten“ bringen. Wenn wir von unserer grundsätzlichen Einstellung in diesem Punkt abweichen, dann immer nur dann, wenn es sich um einen Mann handelt, der durch sein privates oder berufliches Wirken mit dem Motorrad aufs engste verbunden ist und der Wesentliches dazu beitrug, dem Motorrad und dem Motorradfahren neue Freunde zuzuführen.

Ein solcher Mann ist Dr. H.-Fr. Neumeyer, der am 18. Juli seinen 60. Geburtstag feiern und bei dieser Gelegenheit im heutigen Zündapp-Betrieb in München, zu dessen Geschäftsführer, wie wir meldeten, kürzlich sein einziger Sohn, Dr. Dieter Neumeyer, bestellt wurde, die Glückwünsche auch vieler seiner alten Mitarbeiter, die einst mit ihm zusammen in Nürnberg tätig waren, entgegennehmen konnte.

Nahezu 35 Jahre seines bisherigen Lebens hat Dr. Neumeyer der Zündapp, dem 1917 von seinem verstorbenen Vater, Geheimrat Neumeyer, gegründeten Unternehmen und damit überwiegend dem Motorrad gewidmet. Als er 1929 als Direktionsassistent in die Firma eintrat, hatte er nicht nur seine Studien an der Universität Erlangen und der TH in München hinter sich und nicht nur Jahre praktischer Arbeit in Banken und anderen Wirtschaftsunternehmen in Deutschland — hinter ihm lagen auch hochinteressante Studien in England, die ihn in alle bekannten Motorradwerke der Insel geführt hatten. So trug er den „Motorrad-Bazillus“ in sich, als ihn sein Vater bereits 1932 zum Geschäftsführer bestellte und als er nach dessen Tod 1935 die alleinige Leitung des (damals wie heute ausschließlich im Familienbesitz befindlichen) Werkes in Nürnberg übernahm.

Zu dieser Zeit war der Name Zündapp bereits ein Begriff im deutschen wie im internationalen Motorradbau. Durch die robuste Qualität des „Motorrades für Jedermann“, das dem alten Herrn vorgeschwebt hatte, als man 1921 die ersten fünf Stück zusammenbaute (von denen eines der heutige Jubilar, damals noch Gymnasiast, unter dem Weihnachtsbaum fand) und das man in unglaublich kurzer Zeit verwirklicht hatte einerseits — und durch Sportfolge, deren lange Liste im Zündapp-Archiv bereits mit dem ersten Fertigungsjahr beginnt, andererseits. Diese Erfolgsliste ist nie abgerissen, sie ist nur von Jahr zu Jahr länger und bedeutungsvoller geworden.

Daß es sich dabei stets um Erfolge bei Geländewettbewerben, nicht bei Geschwindigkeitsrennen handelte, ist kein Zufall — Dr. H.-Fr. Neumeyer war es, der bis zum heutigen Tag die Konzentration auf den Geländesport bei Zündapp konsequent durchführen ließ. So, wie er während der Nürnberger Zeit des Unternehmens nicht nur alle Fäden des Betriebes hinsichtlich der kaufmännischen Leitung, der technischen Entwicklung und der Fertigung letztlich selbst in der Hand hielt, so war auch der Sport sein ureigenstes Anliegen. Die alten Zündapp-Männer wissen am besten, mit welchem großem Interesse und mit welcher Großzügigkeit er den Sport im Hause Zündapp förderte, von dem er wußte, daß die in ihm erzielten Erfolge die beste Untermauerung des alten Zündapp-Werbeslogans „Zündapp-zuverlässig“ sein würden. Und ob es die ersten getriebelosen 21er Zweitakter waren, das Einheits- oder das Stahlmodell, die in so vielen Variationen gebrachten K-Modelle (mit Preßstahlrahmen und Kardanantrieb), ob es Boxer-Zwei- und Vierzylinder, Flachkolben-Zweitakter oder OHV-Einzyylinder — ob es schließlich die berühmten Elefanten waren — stets war dafür gesorgt, daß die Bezeichnung „Bauernmotorrad“ für diese Motorräder ein Ehrenname war.

Dr. H.-Fr. Neumeyers bisheriges Leben ist aber auch, trotz des steilen Aufstieges, den sein Werk in Nürnberg nehmen konnte, nicht von schwersten Belastungen verschont geblieben: gerade als die krisenhaften Verhältnisse in der Zweiradbranche 1958 dazu zwangen, das nach dem Krieg aus Schutt und Trümmern wieder aufgebaute Werk in Nürnbergs Dieselstraße an Bosch zu verkaufen und das Unternehmen auf das mittlerweile in München gegründete Zweigwerk zu konzentrieren, traf ihn eine schwere, lebensbedrohende Erkrankung. Zwar rettete ihn damals die Kunst der Ärzte — aber in der wohl schwierigsten Zeit, die sein Unternehmen durchzumachen hatte, verwehrt ihm das Schicksal, seine so oft bewährte unternehmerische Persönlichkeit voll zum Einsatz zu bringen. Und wir machen kein Hehl daraus: wir haben damals auch zu denen gehört, die wenig Glauben daran haben wollten, daß hinter den Beteuerungen seiner Mitarbeiter, Zündapp werde am neuen Firmensitz ein Motorradwerk bleiben, Realisierungsmöglichkeiten stecken könnten.

Wir haben uns damals geirrt — nichts gestehen wir heute mit größerer Freude als diesen Irrtum. Denn wenn auch die Umsetzung nach München sicherlich manche unvermeidlichen persönlichen Härten brachte, wenn sicherlich mancher Organisationsfehler gemacht wurde — wer bei der IFMA 1960 im Zündapp-Pavillon das neue, ganz komplette Programm sah — beileibe nicht nur Mopeds und Mokicks, sondern sauber gemachte kleine Motorräder mit 50 und 75 ccm, dazu die bewährten mit 175 und 250 ccm in zeit-



Briefe an uns

— zur Schottischen Sechstagesfahrt

Lieber Chrius, also die Spinnen und der Corrieayrack — gut, ich gebe zu, daß der Corrieayrack auch einem guten Mann zunächst mal den Mut abkaufen kann, auch wenn man den letzten Freileitungsmast oben auf dem Kamm schon sehen kann. Aber: Da sind wir 1958 (da war der Corrieayrack zum erstenmal nach langer Pause als „gerade noch fahrbar“ wieder drin!) drüber. Mit meiner KS, ohne angetriebenes Seitenrad. Und mutterseelenallein, ohne jede Aussicht auf fremde Hilfe. Und Du kennst meine Frau, von wegen Schiebehilfe und so — ist doch einfach nicht drin! Aber wir kamen drüber, mit einem einzigen Hänger, aus dem uns die Maschine allein wieder herauszog — also Hänger eben doch von mir verschuldet, ich hätte nicht hängenzubleiben brauchen, wenn ich ein besserer Fahrer gewesen wäre. Bist Du schon mal ganz allein über den Rack? Über diese Mondlandschaft? Und hattest dazu noch einen Wurm im Hinterachsantrieb? Siehst! So gegen fünfzig fing es damals noch an zu schneien, nicht viel, aber Schnee ist nun mal egal naß und kalt. Und weißt Du, wer uns — wir schon im Abstieg — von der anderen Seite doch noch entgegenkam? Ein schottisches Gespann, Fahrer schwere Kinderlähmung, beide Beine unbenutzbar, mit seinen beiden Töchtern. Zwar noch drei Solisten dazu — aber immerhin. Sie schafften es auch, mit Straßengespann. Und noch etwas: Das war an einem Mittwochnachmittag. Montag und Dienstag noch guckten die Engländer nach Landessitte durch uns durch, ab Donnerstag grüßten sie uns — können natürlich auch die Schotten gewesen sein, als Landfremder kann man das nicht so unterscheiden. Nur eines ist absolut sicher: Ich fahre den Corrieayrack wieder mal, mit der KS, für mein eigenes gutes Geld. Irgendwann, aber sicher. Und wieder ganz allein. Aber im August, wenn die Heide blüht. Er hängt einem an, der Corrieayrack!
Carl Hertweck

— zum Ärger mit alten Autos

Man kann eine Menge Ärger mit Autos haben, aber wenn man so naiv ist wie der Autor des Artikels „Die Sache mit dem alten Auto“, MOTORRAD Heft 13/1963, dann hat man den Ärger redlich verdient.

Glaubt Säcke voll Greuelmärchen, statt sich ordentlich zu informieren, macht dann den ärgsten aller Fehler und kauft sich einen alten Schrott-Mercedes für 200.— DM und wundert sich auch noch, daß der Werkstattmeister ihn für schwachsinnig hält — der Mann hat das nur nicht so gesagt; ein guter Mensch.

Autos sind nun mal Verschleiß-Gebrauchsgegenstände. Drei bis vier Jahre in erster Hand, drei Jahre in zweiter — was dann kommt, ist Sache des Einzelfalles, der durchaus nicht immer ungünstig ausgehen muß, wenn man richtig gesucht und gewählt hat.

Was man sich kauft, wenn man sehr wenig Geld hat und auf die letzte Garnitur angewiesen ist, ist kein Geheimnis. Daß man sich kein Auto kauft, wenn man allzuwenig Geld hat, sollte an fünf Fingern abzuzählen sein. Aber aus einem dummen, völlig unnötigen Reifall gleich die Bestätigung einer Weltanschauung zu dreheln, garniert mit so wirklich ungerechten Redereien über die Werkstätten (die das in dieser Verallgemeinerung wirklich nicht verdient haben), das bringt man wirklich nur mit einem technischen Horizont fertig, der von zwei KS-Zylindern begrenzt ist. Die KS in allen Ehren, aber daß sie noch ein rentables Gebrauchsfahrzeug sei, behauptet der ärgste Fanatiker kaum mehr ernsthaft; man kann sie lieben und das nicht mit Unrecht, aber man darf sie doch nicht in einen solchen Gedankensalat einmischen und damit den Leuten den Kopf verwirren, die im MOTORRAD eine technisch saubere Beratung erwarten können, wenn das Auto-Thema schon mal angeührt wurde.

Die rentabelste Lösung für den speziellen Fall: den Mercedes sofort auf dem Autofriedhof abgeben und das verlorene Geld in den Schornstein schreiben, dann 2000.— DM sparen und für ca. 1500.— DM einen VW-Standard kaufen, der gerade beim TÜV durchgenommen wurde. Für das Geld bekommt man Baujahr 57/58; bei nicht zuviel km (man sollte einen Wagen unter 70 000 finden) kann kaum mehr viel passieren, was eigentlich mehr als 500.— DM kostet, die man von der Sparsumme noch übrig hat. Und für das anwachsende Risiko legt man dann in jedem Betriebsmonat mindestens 20.— DM zurück. Jedenfalls: Nie im Leben denken, für die ganz Schlaunen gäbe es etwas geschenkt.
Dr. Paul Simsa

gemäß Aufmachung — der wußte: Zündapp ist wieder da und wird in Zukunft seinen Anteil am deutschen Motorradmarkt haben!

Daß dieser Anteil wenige Jahre später freilich so groß sein würde, daß Zündapp mit der größten Zahl motorisierter Zweiräder in der Jahresproduktion die Reihe der deutschen Zweiradfirmen anführen würde — das haben damals wohl auch Optimisten nicht erwartet. Und daß man bei Zündapp auch den sportlichen Einsatz (unter persönlichster Förderung der Schwester von Dr. H.-Fr. Neumeyer, Frau Dr. Mann) eher noch mehr intensivieren würde als einst in Nürnberg, das wußten Außenstehende damals noch nicht. Heute wissen sie es. Und wer ein wenig engeren Kontakt mit dem Münchner Werk hat, der weiß auch, wie sehr Dr. H.-Fr. Neumeyer berechtigt ist, die ganze erfolgreiche Entwicklung in München nach 1958 zu einem großen Teil wieder seinem leitenden und beratenden Einfluß zugute zu rechnen. Mit Stolz darf er feststellen, daß der Spruch „Zündapp-zuverlässig“ heute wie vor 40 Jahren Leitsatz für alle seine Mitarbeiter — aber auch Charakteristikum dessen ist, was sie bauen. Und zu diesem Erfolg seines Lebenswerkes können wir ihm aus Anlaß seines 60. Geburtstages nur von ganzem Herzen und sicherlich im Namen vieler unserer Leser, die seine Maschinen fuhren und fahren, unsere Glückwünsche sagen.
S. R.

Für

jeden

neugewonnenen

Abonnenten

ein

gelber Schal



Sie haben gewiß noch einen Freund, Bekannten oder Kollegen, der ebenfalls Motorradfahrer ist, aber DAS MOTORRAD vielleicht nur gelegentlich liest. Sprechen Sie auch einmal mit ihm darüber, wieviele wertvolle Anregungen noch besser, sicherer, schneller und billiger zu fahren es gibt, wenn man die Zeitschrift DAS MOTORRAD regelmäßig liest. — Sie erhalten den ebenso praktischen wie beliebten GELBEN SCHAL kostenlos für jeden neugewonnenen Abonnenten, sobald wir von diesem den ersten Vierteljahresbezugspreis DM 6.— bzw. den Jahresbezugspreis DM 21.— erhalten haben. (Sich selbst können Sie allerdings nicht werben.) Sie können den Schal aber auch zum Ausnahmepreis von DM 5.90 + Pf 40 Porto gegen Vorauszahlung auf unser Postscheckkonto Motor-Presse-Verlag, Stuttgart 4892 erwerben. Vergessen Sie aber nicht, auf dem Postabschnitt das Stichwort „Motorrad-Schal“ zu vermerken, damit Sie prompt beliefert werden können.

An MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH Stuttgart, Postfach 1042
Senden Sie mir bitte **MOTORRAD** ab _____ 1963 für die Dauer eines Jahres zum Preis DM 21.— (zahlbar in vier Raten zu je DM 6.—). Den Betrag DM _____ werde ich nach Erhalt Ihrer Rechnung überweisen — zahle ich am _____ auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 184 99 (Nichtgewünschtes bitte streichen).

Name, Vorname _____

Postleitzahl und Ort _____

Straße, Nr. _____

Ich habe diesen neuen Abonnenten für die Dauer eines Jahres erworben. Liefern Sie mir gegen diesen

GUTSCHEIN

kostenlos den praktischen GELBEN SCHAL für Motorradfahrer

Name, Vorname _____

Postleitzahl und Ort _____

Straße, Nr. _____

Mo 16

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 Triumphe 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.

DAS **MOTORRAD**

- Deutschlands größte Motorradzeitschrift -

bringt die meisten Kleinanzeigen. Sie werden genauso interessiert beachtet 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: DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—, für 1mm Höhe bei 48 mm Breite. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50.

Rabatt: Bei 2 Anzeigen mit unverändertem Text 10%,
3 Anzeigen 15%, 6 Anzeigen 20% Nachlaß.

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

An Motor-Press-Verlag GmbH., Stuttgart, 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.

MR 16



Motorradteile in Galvanisieranstalten nicht beliebt?

Im Heft 12/63 brachten wir auf Seite 347 in Beantwortung einer Leseranfrage die Mitteilung, daß die Firma Rudolf Flume, Essen, wie man unserem Briefkastenonkel gesagt hatte, ein Klein-Galvanisiergerät herausgebracht habe. Zahlreiche Leser haben daraufhin an die genannte Firma geschrieben - aber einen ablehnenden Bescheid erhalten. Weil diese Firma zwar Galvanisiergeräte im Rahmen eines Spezialprogramms herstellt - aber die sind ausschließlich für Uhrmacher- und andere Feinmechaniker-Erzeugnisse bestimmt und eignen sich keineswegs für unsere Zwecke.

Dagegen haben wir inzwischen ein Prospektblatt auf den Tisch bekommen, mit dem ebenfalls ein Verchromungsgerät angeboten wird, das sich offensichtlich besser für die bei uns vorkommenden Fälle eignen kann. Bei ihm wird nicht, wie üblich, das Werkstück in ein Galvanisierbad gehängt, sondern mit einem „Galvanisierpinsel“ behandelt. Wir haben bisher keine Erfahrung mit diesem Gerät, jedoch ein Muster angefordert und werden zu gegebener Zeit darüber berichten. Wer's inzwischen schon selbst probieren will: Lieferant ist die Firma HIPO KG., Hamburg 6, Karolinenstraße 3.

Im übrigen hat uns zu dieser Briefkastenantwort auch noch ein Leser geschrieben, und zwar wie folgt:

In Heft Nr. 12 vom 8. Juni 1963 las ich zu meiner großen Überraschung, daß es für einige Motorradfreunde nicht leicht ist, eine Galvanisieranstalt zu finden, die Verchromungen ausführt.

Daraufhin habe ich mich sofort mit „meiner“ Galvanisierwerkstatt in Verbindung gesetzt und nachgefragt, ob man dort bereit sei, Einzelaufträge von Motorradfahrern anzunehmen. Man ist bereit! Wer also Auspuffrohre und andere Teile verchromen lassen möchte, wende sich an: Fa. Adolf Sayer, 707 Schwab. Gmünd, Höferlesbach. Die Fa. Sayer ist ein kleiner Zweimannbetrieb und für solche Kleinaufträge geeignet. Nach meiner eigenen Erfahrung wird dort sehr sauber gearbeitet. Wie es sich gehört, werden die Teile geschliffen, verkupfert, vernickelt, verchromt. Selbstverständlich ist die Fa. Sayer auch in der Lage, Gehäuseteile aus Aluminium zu polieren. Aber erspart den Leuten unnötige Schreibereien!
H. E. in L.

Paßt ein anderer Motor rein?

Ich besitze eine sehr gut erhaltene BMW R 67/2 mit Vollnaben, die mir aber mit der Zeit zu langsam geworden ist - richtig eingestellt geht sie gerade 130 km/h Spitze. Hätte nun gern gehört, ob da ohne größere Umbauten ein anderer Motor reinpaßt - am liebsten einer von der R 50 S oder R 69.
J. D. J. in Fr.

Das Fahrgestell von der BMW-R 67/2 und R 68 ist gleich und es wäre daher ohne weiteres möglich, den Sportmotor R 68 in Ihr Fahrzeug zu montieren. Dagegen erfordert die Verwendung der Motoren R 50 S bzw. R 69, bedingt durch das andere Getriebe und die unterschiedliche Kupplung, einige Änderungen.

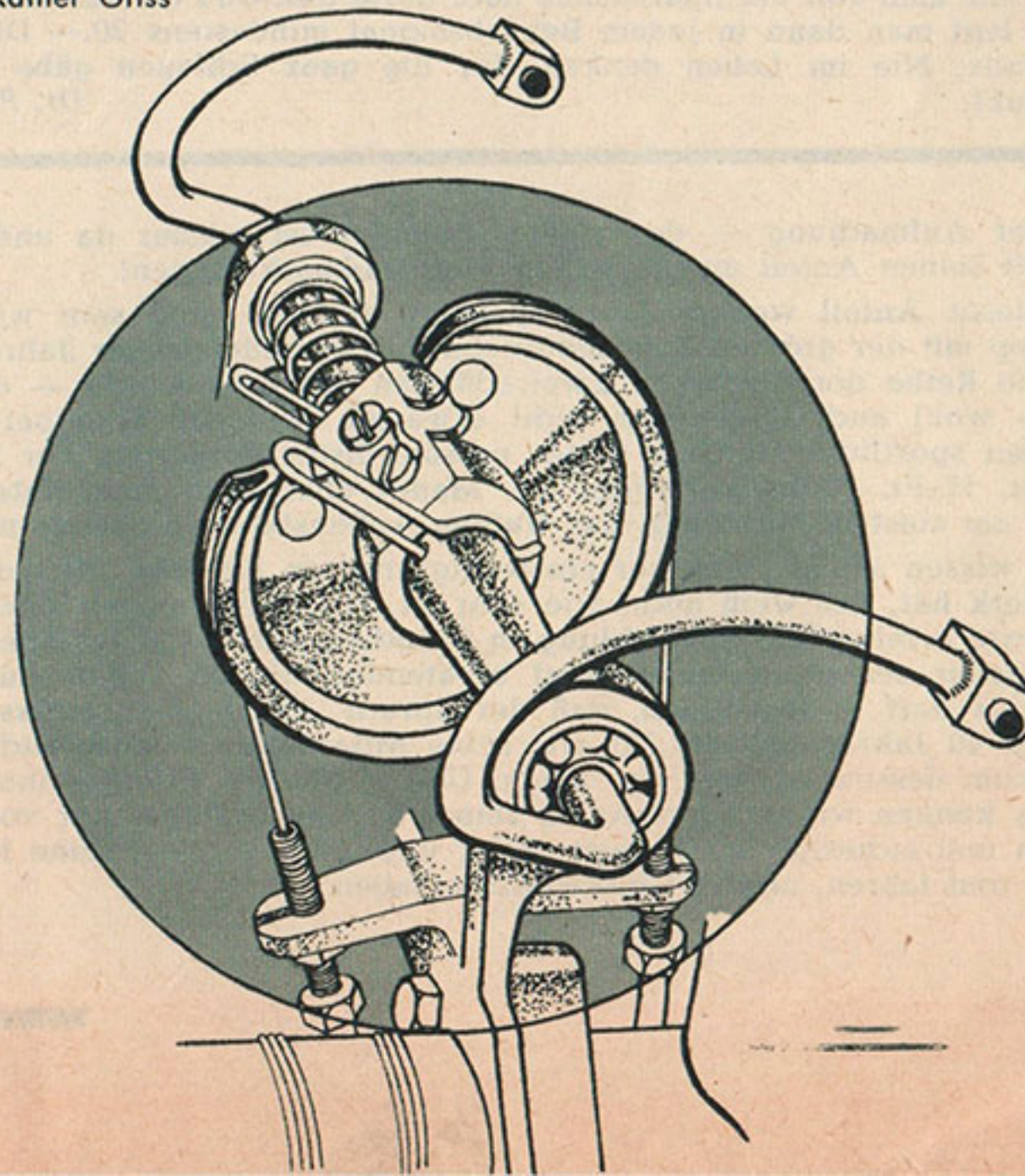
Für eine sportliche Fahrweise wäre natürlich auch der Einbau einer anderen Getriebeübersetzung mit engerer Abstufung der einzelnen Gänge zu empfehlen. Für das Baumuster R 51/3 lieferte die Firma J. Fischer, 8 München 13, Heßstraße 4, einen Sport-Zahnradatz, setzen Sie sich evtl. direkt mit der genannten Firma in Verbindung.

Der spiralverzahnte Kegelradatz im Hinterradantrieb soll die Übersetzung 3,89:1 (Zähnezahl 9/35 für R 68 Solo) aufweisen.

Desmodromische Gasschieberbetätigung

Von desmodromischen Ventilsteuerungen haben wir im MOTORRAD schon wiederholt berichtet: das sind Steuerungen, vornehmlich bei sehr hochdrehenden Rennmotoren angewandt, bei denen die Ventile nicht von Federn auf ihren Sitz zurückgedrückt werden, sondern zwangsläufig (desmodromisch) dadurch, daß zwei Nocken vorgesehen sind: einer fürs Öffnen und einer fürs Schließen der Ventile. Trotz aller theoretischen Vorteile findet man solche „desmodromics“ aber in der Praxis selten, weil sie einige Eier in sich bergen. Man kann jedoch auch an anderen Stellen Betätigungen desmodromisch, d. h. in beiden Richtungen ohne Mitwirkung einer Feder, erfolgen lassen. Z. B. für den Gasschieber. Will man nämlich sicher sein, daß der beim Gaswegnehmen auch wirklich schlagartig schließt, braucht man eine kräftige Feder. Muß man ihren Druck beim Öffnen ständig überwinden, ermüdet das die Hand unnötig und beeinträchtigt das Feingefühl. Leichter - und noch dazu sicherer - geht's, wenn man Auf- und Zumachen des oder der Gasschieber zwangsläufig bewirkt. Das hat man bei Rennmotoren schon verschiedentlich praktiziert, u. a. auch bei Honda. In diesem Jahr findet sich eine derartige zwangsläufige Gasschieberbetätigung nun auch beim Jawa-Twin, wie ihn Stastny fährt, und unsere Zeichnung zeigt sehr übersichtlich, wie man es dort gemacht hat: auf einer neben den Vergaser-Mischkammern gelagerten Querwelle sitzt eine Seilscheibe, über die ein Bowdenzug geführt (und dort fixiert) ist, der von einer ähnlichen Seilscheibe auf dem Wickel-Drehgriff kommt. Die Welle selbst endet in Armen, deren Gabelendstücke mit den Gasschiebern der beiden Vergaser verbunden sind und sie zwangsläufig auf und ab führen. Vielleicht für manchen auch eine nette Bastelanregung?
Fu.

Zeichnung: Rainer Gliss





Stand der Deutschen Trialmeisterschaft nach dem 2. Lauf:

Wertungsgruppe I (bis 100 ccm)	Punkte		Gesamt
	1. Lauf	2. Lauf	
A. Brandl Holzolling (Zündapp)	100	99	199
L. Holy, Grafing (Zündapp)	97	100	197
L. Specht, Ludwigsm. (Zündapp)	99	94	193
R. Culemann, Bielefeld (Rixe)	96	96	192
W. Bauer, Bietigheim (Hercules)	94	98	192
W. Fendrich, Singen (Zündapp)	95	96	191
Wertungsgruppe II (bis 200 ccm)			
G. Sengfelder, München (Zündapp S)	100	100	200
K. Augustin, Behringersd. (Hercules)	99	98	197
S. Ginger, Schützingen (NSU Super-Fox)	98	99	197
H. Mayr, Moosen (Hercules)	97	97	194
Wertungsgruppe III (über 200 ccm)			
G. Franke, Stadeln (Zündapp S)	100	100	200
H. Bitzer, Großsachsenheim (NSU Eigenbau)	99	99	198
H. Cramer, Bergisch-Gladbach (Maico)	98	98	196
R. Liener, Hamburg (Maico)	97	93	190
K.-H. Peine, Berlin (Francis-Barnett)	96	91	187

Nächster Lauf: 4. August, Lüneburg!

Stand des Juniorenpokals nach Hockenheim:

50 ccm: W. Däuwel (DKW) 24 Punkte, V. Kramer 18 P.; C. Norheimer 17 P.; G. Dotterweich, Worzeldorf, DKW, 15 P.; D. Zörning, 13 P.

125 ccm: K. H. Neddenien 25 Punkte; J. Prescott 22 P.; J. Rott, 14 P.; E. Kleinmaier 12 P.; B. Haußmann 9 P.; M. Heck und R. Wintermayr je 8 P.; H. Schuster 7 P.

250 ccm: W. Atterer 20 Punkte; K. H. Meub 14 P.; N. Schwarze 11 P.; R. Scholtis, Köln, Adler 8 P.; H. J. Dittberger 7 P.; A. Rittenauer 5 P.; H. J. Martinek, Köln, 4 P.

350 ccm: H. Bernard 26 Punkte; W. Meinhardt 18 P.; A. Klaska und Zeller je 14 P.; M. Sensburg 8 P.; B. Remy, W. Winhardt und F. Muckle je 5 P.

Seitenwagen: Böttcher/Wießmann 30 Punkte; Selbmann/Müller 17 P.; Schauzu/Schneider 13 P.; Sutfeld/Obluda 10 P.; Röttger/Roder 8 P.; Kolb/Winterbauer und Enders/Manscheff je 6 P.

500 ccm: H. Allner 28 Punkte; K. Enders 21 P.; R. Fenker 13 P.; H. Seidl 10 P.; E. Noller 8 P.; H. W. Schmidt Wuppertal, BMW, 6 P.; W. Hurter, Freiburg, Norton, und M. Gäckle je 5 P.

Beim 4. Lauf zur Deutschen Moto Cross-Meisterschaft 1963,

der am 30. Juni vor knapp 5000 Zuschauern auf der 1,5 km langen Strecke in Holzgerlingen bei Böblingen ausgetragen wurde, gewann der Maico-Fahrer Otto Walz-Herrenberg beide 15 Runden-Durchgänge der Halbliterklasse. In der Viertelliterklasse kam der Sielinger Gerhard Stauch vor seinen Maico-Kollegen E. Schmider-Wolfach und A. Kleele-Mindelheim zum Sieg. Vor dem 5. Lauf, der am 14. Juli in Stockach stattfindet, ergibt sich damit folgender Wertungsstand: bis 250 ccm: 1. Stauch 22 P.; 2. Schmider 20 P.; 3. Walz 10 P.; bis 500 ccm: 1. Schmider 19 P.; 2. Dreisilker-Münster (BSA) 14 P.; 3. Ch. Specht-Pfäffingen (Maico) 12 Punkte.

Beim 9. Lauf zur 500 ccm Moto Cross-Weltmeisterschaft,

der am 7. Juli als britischer MC-Grand Prix im Hawkstone-Park in zwei 12 Runden-Durchgängen ausgetragen wurde, belegten die englischen BSA-Fahrer J. V. Smith und A. J. Lampkin mit ihrem Landsmann D. E. Rickman (Matchless-Metisse) die ersten 3 Plätze vor dem Dänen M. Rasmussen (Matchless), dessen englischen Markenkollegen C. Horsfield und dem Belgier W. Baeten, der eine aufgebohrte Einzylinder 360 ccm-Jawa fuhr. Im WM-Championat führt nach wie vor der Schwede R. Tibblin auf Husqvarna mit 48 gewerteten von 51 erreichten Punkten – doch ist der Engländer J. V. Smith (BSA) mit 37 Punkten nun vor dem schwedischen Lito-Fahrer S. Lundin (mit 36 P.) auf die zweite Stelle vorgeückt.

Der neue Angriff auf den 12- und 24-Stunden-Motorrad-Weltrekord

mit einer werkseitig vorbereiteten 350 ccm Velocette-„Viper“, den Georges Monneret u. a. mit seinen Landsleuten Guillotin, Savoye und Vigreux sowie den Engländern B. Goodman und Bruce Main-Smith nach mehrfacher Verschiebung wegen der Umbauarbeiten der Montlhérybahn nun am 13. und 15. Juli auf dem französischen Autodrom unternahmen, mußte beidemal schon nach kurzer Fahrzeit wegen Magnet-, Kerzen- und anderer technischer Störungen abgebrochen werden, und es ist vorerst noch fraglich, ob der Versuch, die im März 1961 mit einer 500 ccm-Velocette erzielten Marken von 164 bzw. 161 km/h für die 12- bzw. 24-Stunden-Dauer zu überbieten, nochmals wiederholt werden kann.

WIMA-Treffen 1963

Unsere Damen, die in Europa selbst Motorrad fahren, treffen sich auch in diesem Jahre. Und zwar vom 27. 7. bis 4. 8. bei Scheveningen in Holland. Pension Clavan, Badhuiskade.

Ein Handbuch für Motorrad-Fahrer

Seit Jahrzehnten ein feststehender Begriff, dem neuesten Stand der Technik angepaßt,



Motorrad und Motorroller

von W. Thoenz

Das Hand- und Reparaturliteraturbuch für Motorradfahrer, Ingenieure, Kraftfahrzeughandwerker, Gelände- und Rennfahrer sowie Motorsportvereine über Konstruktion, Bau, Betrieb, Pflege und Reparatur, Fahrtechnik, Wettbewerbe. Ist einer mit seiner Maschine gar so verbunden, daß er als Bastler gern an seinen Motor heranginge und diese oder jene Reparatur selbst ausführen möchte, so findet er in diesem Werk einfach alles, was er überhaupt aus einem Buch herauslesen kann.

864 Seiten, 643 Abbildungen, 6 teils farbige Tafeln. Leinen, DM 46.- (Auf Wunsch Teilzahlung in 4 Raten à DM 12.-)

Bitte senden Sie untenstehenden Bestellschein an uns ein. Lieferung erfolgt sofort.

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1

Bestellschein

An MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort portofrei:

— Expl. Thoenz, Motorrad und Motorroller DM 46.-

Ich zahle nach Erhalt

Bitte per Nachnahme

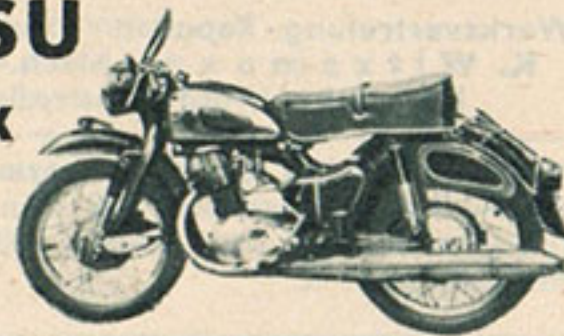
Ich zahle in 4 Monatsraten

Meine genaue Adresse:

Mo 16

Federbein-Anbausätze

NSU
Max
Lux
Fox



(auch Super)

zum Selbsteinbau-tausendfach bewährt

Schraubbefestigung, kein Schweißen
Verstellbare Federbeine weiter verbessert für Vorder- und Hinterradschwinge.

Fordern Sie Prospekte für Ihren Typ.

G. GEHRING

MÜNCHEN - Obermenzing
Adelsbergstraße 1 Telefon: 57 36 33

Spezial-Zweirad-Versicherungsbüro

Jahresbeiträge für Krafträder:

bis 50 ccm	bis 100 ccm	bis 175 ccm	bis 250 ccm	bis 475 ccm	über 475 ccm
64,-	24,-	54,-	70,-	161,-	214,-

Deckungssummen:

500 000 DM für Personenschäden
100 000 DM für Sachschäden

50 % Rabatt gewähren wir für PKW, Kombi und Kleinbusse schon nach 3 Jahren schadenfreien Verlaufs, 30 % nach 2 Jahren und 10 % nach 1 Jahr, auch in Orten über 5000 Einwohnern.

Alle Sach- und Lebensversicherungen durch Ihren Spezialisten: Hans Ehlert, Generalagentur der LHU, 7073 Lorch/Württ., Adalbert-Stifter-Str. 6, Arbeitsgebiet Baden-Württemberg, Rhein-Pfalz, Rhein-Hessen, Saarland und Hessen bis zur Mainlinie.

BILGERI-STIEFEL

Der ideale Stiefel für den sportlichen Motorradfahrer

ein Zug am Riemen und der Stiefel sitzt. Für jede Spannweite passend. Braun Waterproofleder, unverwundlich. Unterschuh ganz mit Kalbleder gefüttert. Org. handzwiegenähte Ausführung mit Profilboden. In reiner Handarb. Pr. nur DM 118,-. Gratskatalog anfordern.



M. DORSCH jr.
WÜRZBURG a. Fischmarkt 14
Bay. Sportst. Ind.

Für Ihre Urlaubsreise

hat MOTOR-PRESSE-BUCH wieder eine große Auswahl an Karten und Reiseführern am Lager. Wohin Sie auch fahren wollen, eine gute Karte sollte Sie stets begleiten! Bitte verlangen Sie unser

Auswahlverzeichnis
Karten

und Reiseführer 1963

kostenlos und unverbindlich auf einer Postkarte.

MOTOR-PRESSE-BUCH
Deutschlands Spezialversandhaus für Motor-Literatur
7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

MOTORRAD-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

Sofortige Einschaltung, kleine Preise
günstige Rabatte

Norton ab Lager lieferbar

1 Norton Manx Rennmaschine
350 ccm, fabrikneu,
neuestes Modell

1 Norton 600 ccm, Modell 99,
1 Vergaser, ganz
neuwertig

1 Norton 600 ccm, Modell 99,
erstkl. Zustand,
2 Vergaser, 13000 km

1 Norton 650 ccm, Sports
Specials, fabrikneu

1 Norton 250 ccm, Jubilee,
fabrikneu

Lodge- und
KLG-Zündkerzen
engl. Renold-Ketten

Importeure:

Fr. & Wilh. Herrmann
Stuttgart O GmbH
Neckarstraße 1 B, Telefon 291308

ADLER

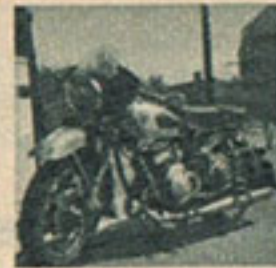
Adler Stützpunkt - Ersatzteile für alle Typen
sof. lieferbar: K.-H. Meller, 2 Hamburg
22, Winterhuder Weg 58-62, Tel. 236953.

FRANKFURTER TOPF - der Schalldämpfer
mit der hervorragenden Leistung und
Akustik - glanzpolierter Alu-Guß - rost-
und körperschallfrei - elegante Form -
leicht zerlegbar und einzubauen - Sieger
des Pariser Schalldämpferwettbewerbs
- Sportfolge. Sie werden von der Be-
schleunigung Ihrer ADLER begeistert sein!
Preis der Doppelschale pro Abgasrohr DM
58,50 (evtl. auf Teilzahl.). Prospekt und
Nachnahmeversand: Techn. Versandhaus
Heinz W. Schnell, Düsseldorf, Berliner
Allee 56.

Achtung ADLER-Fahrer!
Am 1. 4. 1960 haben wir die ADLER-
Werksreparatur übernommen. Eingesandte
Motoren gehen innerhalb 24 Stunden in-
standgesetzt zurück. Sonderarbeiten, wie
Leistungserhöhung, Moto Cross sowie
Grasbahnmaschinen, werden ausgeführt.
Austauschmotoren und Ersatzteile von
allen Modellen ab Lager sofort lieferbar.
Fa. Ferdinand Schrödt oHG., Ffm.-Höchst,
Kasinostraße 23 35 044

Verkaufe Adler MB 200, Bauj. 1954, 90%
bereift, gegen Höchstgebot, nicht unter
DM 150.—. E. Michaelis, 3001 Elze/Benne-
mühlen. 34 967

Verkaufe von Adler MB 200 alle Teile
sehr billig. Gerd Brungs, 533 Königs-
winter, Dollendorfer Str. 24. 34 943



Liebhäberstück
Verkaufe wegen Heirat
guterhaltene MB 250
ADLER, Bauj. 1954, TÜV
März 1964, neue Kurbel-
welle, neue Kolben, neue
Kette u. neue Bereifung
(ca. 5000 km gelaufen),
Sportlenker, Sportwindschutzscheibe, neue
Sitzbank, Bosch-Hörner, BMW-Schlußlicht
sowie zwei Sturzhelme u. eine Rennbrille.
Barpreis DM 600.—. Günter Ort, 5141
Doveren (Krs. Erkelenz), Schulstr. 12.
35 042

Suche für Adler M 250 dringend Betriebs-
anleitung oder Handbuch. Robert Schin-
delbauer, 8562 Hersbruck, Postfach 13.
34 927

Verkaufe Adler Sprinter, Bauj. 58, mit
Ersatzteilen, DM 800.—. Brähler, 6 Frank-
furt/M.-Ginnh., Paul-Heyse-Str. 37. 34 990

Verkaufe Adler MB 250, mit Schwin-
ge, 2 Vergaser, viele „Gewußt wo“, 2. Motor,
2 Messerpleuel, div. Ersatzteile ca. DM
700.—. Karl-Heinz Frohnhofer, Düssel-
dorf, Ziegelstr. 32 b. 34 988

Schalldämpfer, Felgen 200/250 ccm, lie-
fert: F. Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 4/7.
34 998



Achtung Adlerfreund!
Wegen Kauf einer schwe-
ren Maschine verkaufe ich
meine sportlich hergerich-
tete Adler MB 250 ccm,
25000 km, wie neu.
Maschine ist 3farbig, sonst alles ver-
chromt, mit Tankrucksack u. Ersatzteile.
Franz Sturz, 8901 Auring 75, üb. Augsburg,
Telefon 71. 35 081

Adler-Sprinter-Motor zu verkaufen. An-
gebote an E. Dornauf, Frankfurt/M.,
Hartmann-Ibach-Str. 74. 35 072

Verkaufe ADLER MB 250 zum Ausschla-
chen mit Ersatzmotor. Suche Gelände-
seitenwagen für KS 601 oder für 500 ccm.
Eilt! Hans-Jürgen Epple, 7131 Freuden-
stein, Knittlinger Straße 12 a. 34 758

Guterb. 250 ccm Adler (MB oder mit
Schwinke) zu kaufen gesucht. Angebote
unter M 3898 an „das MOTORRAD“,
Stuttgart, Postfach 1042. 34 808

AERMACHI

Die schnelle und robuste
250 ccm-Maschine

Werksvertretung - Reparatur - Kundendienst
K. Witzemann, Mech.-Meister,
Karlsruhe, Waldhornstraße 30

Verkaufe meine Original Aermacchi Ala
d'Oro S-Rennmaschine, 250 ccm, mit vie-
len Ersatzteilen, Rolf Spohn, 7033 Herren-
berg, Seestr. 2. 34 966

AJS

AJS 650 ccm 31 CSR
1a Zustand, 13000 km

AJS 600 ccm
mit Seitenwagen

neue und gebrauchte AJS-
Maschinen von 250-650 ccm
sowie Original-Ersatzteile.

Importeure:
Fr. & Wilh. Herrmann GmbH
Stuttgart O, Neckarstr. 1 B, Tel. 291308



Motorräder **Detlev Louis**,
Ersatzteile **Hamburg 13**,
Zubehör **Rentzelstr. 7**
35 017

AJS 31 DL, Bauj. 62, 15 000 km, Drehzahl-
messer, 200er-Scheinwerfer, verbesserte
Elektrik, Starktonhörner, viel Werkzeug,
Rep.-Anleitg. etc., Vorführung jederzeit,
DM 2800.— von Privat zu verkaufen. Zu-
schriften unter M 3907 an „das MOTOR-
RAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 34 972

Von **AJS 18 CS (Moto Cross)**, Bauj. 60,
zu verkaufen: Doppelrohrrahmen mit
Telegabel, Federbeinen u. Rädern, Tank,
Öltank, Alu-Getriebe, Kettenkasten, Mo-
tor (Ölpumpendefekt), zusammen für
DM 500.—. W. Heitmann, Ostbevern,
Loburg 56. 34 902

Für Experten, AJS 500 Einzyl., Schwin-
ge, einmalig im Zustand, DM 900.— oder
Tausch Square Four o. ä. Zuschriften unter
M 3903 an „das MOTORRAD“, Stuttgart,
Postfach 1042. 34 888

AJS 31 CSR, Bauj. 1961, 7000 km, Dreh-
zahlmesser, im Werk auf Zweivergaser-
anlage und Kurbelwelle aus Spezialguß
umgebaut, seitdem nicht mehr gelaufen,
DM 2900.—. Zuschriften unter M 3892 an
„das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach
1042. 34 717

Billig abzugeben AJS M 20, Schwin-
ge, Bauj. 52, Motor defekt, M. Nock, 3414
Hardeggen/Solling, Postfach 83, „Fuchs-
bau“. 34 729

Verkaufe AJS 350 ccm, DM 300.—. Dieter
Liller, Schramberg-Sulgen, Schubert-
weg 10. 34 757

ARIEL

Ariel, 650 ccm, Baujahr 1956, Ia gepflegt,
generalüberholt, neuwertig, umständeh.
sehr günstig abzugeben. Zuschriften unt.
M 3897 an „das MOTORRAD“, Stuttgart,
Postfach 1042. 34 778

Verkaufe Ariel 1000 ccm, 4-Zyl., 34,5 PS,
generalüberholt, in sehr gutem Zustand,
Festpreis DM 700.—. Zuschr. an Walter
Knorr, 2352 Bordesholm, Hoffelder Weg.
34 862

BSA

BSA Motoren-Instandsetzung
und Ersatzteile

Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstr. 3



Motorräder, Ersatzteile,
Reparaturen

Karl Witzemann, Mechaniker-Meister
75 KARLSRUHE, Waldhornstraße 30



Motorräder **Detlev Louis**,
Ersatzteile **Hamburg 13**,
Zubehör **Rentzelstr. 7**
35 018

BSA Goldstar Moto Cross 500 ccm, Bauj.
1959, umgebaut auf Geländesport, v. u. h.
Stechachse, nächste TÜV-Abn. April 1965,
sehr gepf. Masch., für DM 1700.— zu
verkaufen. AJS Geländesport 500 ccm,
18 CS, Bauj. 1957, neuer Motor, für DM
900.— zu verkaufen. Zuschriften unter
M 3908 an „das MOTORRAD“, Stuttgart,
Postfach 1042. 34 986

BSA 250 ccm, auch defekt, günstig ge-
sucht. Herbert Wolter, 2117 Tostedt,
U. D. Linden 8. 34 718

BULTACO

200 ccm Bultaco Cross- und
Grasbahnmaschine
27 PS, sofort lieferbar, 2650.— DM. **Alfons Mohr**,
Hausen bei Mayen (Nettefetal) Telefon Mayen 2644

Kolben für 125 ccm Bultaco-Rennmaschi-
nen mit 3/10 u. 4/10 Übermaß u. Zylinder.
Ausbohren schnell u. preiswert bei Walter
Kausch, Reinach/AG, Neudorfstr. 452 a
(Schweiz). 35 070

DELLORTO

Dellorto Renn- und Sportvergaser
für alle Motorräder u. Kleinkrafträder sofort
ab Lager lieferbar! Bitte Prospekt anfordern.
Techn. Zentralversand E. Bühler
Stuttgart-Ost, Gänshaidstr. 19, Tel. 245707

DKW

Original DKW
Motorrad- und Moped-
Ersatzteile, auch für ältere Mo-
delle, ab Auslieferungslager
Hans Richter, Nürnberg
Theresienpl. 7 Tel. 222327

DKW RT 200/2, neuwert., verkauft Sp.-
Schweißerei K. Gamerschlag, Düsseldorf,
Aachener Str. 51. 34 923

Verkaufe DKW 175 VS, Bauj. 1958,
26 000 km, DM 400.—. Heinrich Fricke,
Dabringhausen (Rhld.), Linde 8, Tel. 206.
34 932

Verkaufe DKW RT 125, Bauj. 52, TÜV
1964, DM 100.—, sowie 1 **DKW RT 250 H**,
Bauj. 53, und 1 **Maico 175 ccm**, Bauj. 52,
mit vielen Ersatzteilen. Bernhard Wüpper,
2081 Prisdorf/Pinneberg, Rethwisch. 34 977

Verkaufe RT 250 VS, in sehr gutem Zu-
stand, Farbe schwarz, Bauj. 57, für DM
350.—. Helmut Bozenhardt, 7031 Holz-
gerlingen, Gerokstr. 30. 34 982

Verkaufe DKW RT 250/2 für ca. DM 250.—
mit MC-Motor u. Ersatzmotor. Näheres
K. Sauerwald, 6349 Waldaubach. 34 989

DKW, Bauj. 55, 250 ccm, gr. Tank, engl.
Sitzb., Chrombl., Magura-Rennk., ver-
chromte Scheinw., hohes Rückl., Motor
generalüberh., DM 450.— verkauft Willig,
1 Berlin 10, Franklinstr. 21. 35 077

DKW RT 350 S Solo, Bauj. 57, in best.
Zustand, schnell u. standfest, verst. u.
vers., TÜV 8. 1964, über DM 400.— Neu-
teile eingeb., Rechnung vorh., mit Zyl.-
Thermometer, v. Alublech, Gepäckträger,
Ersatzgetriebe, Ersatzregler, 2-Vergaser-
Anl., SW-Übersetzung, Steib 350 S mit
Anschl., DM 800.—. Besichtigung Sa. u.
So. Heuser, 5 Köln-Dellbrück, Pilzweg 6.
34 990

Verkaufe DKW 125 ccm, Bauj. 56, Hirafe,
ganz billig, auch in Einzelteilen, u. DKW
200 ccm, Bauj. 53, evtl. auch Einzelteile.
Suche Teile von K 601. H. Baub, 5678
Wermelskirchen, Neuenhöhe 117. 34 751

DKW RT 175, Bauj. 54, fahrbereit, kompl.
zu. Ausschl. od. einz. Teile von RT 125,
Bauj. 51, u. Triumph DBG 125 Doppelk.,
Bauj. 52, billigst zu verkaufen. Suche Be-
triebsanleit. für **DKW RT 350 S**, Bauj. 55,
sowie eine Windschutzsch. für Steib-Bw.
S 501. **Verkaufe noch einen Steib 350**.
H. Kilian, 69 Heidelberg, Mühlalstr. 21,
Telefon 4 00 65. 34 886

Sehr gut erhaltene DKW RT 250/2,
32 000 km, Bereifung 100%, bei 20 000 km
neue Kurbelwelle, TÜV bis 1964, für nur
DM 350.— abzugeben. Helmut v. Borstel,
285 Bremerhaven, Altonaer Str. 7 d.
34 524

DUCATI

Diana 250 ccm (Die neue Königswellenmaschine)
Werksvertr. - Reparatur - Kundendienst
K. WITZEMANN, Mechaniker-Meister
75 KARLSRUHE, Waldhornstraße 30

Verkaufe Ducati 175 S, Bauj. 59, wegen
Kauf einer neuen, mit Austauschmotor u.
Kleinteilen, TÜV 1964, Verhandlungsbasis
DM 400.—. Dieter Kehlenbach, Eil-
torf/Sieg, Bergstr. 5. 34 965

GILERA

Verkaufe 175 ccm Gilera mit Tankruck-
sack, Ersatzausp. u. vord. Kotfl., „Lieb-
haberstück“, TÜV 1965, 19 000 km, Preis
DM 800.—. Gerhard Breitenfellner, 83
Landshut, Füttererstr. 25. 34 891

Mit einer einfachen Postkarte

(oder telefonisch) schließen Sie bei uns Ihre Kranken-
versicherung für Auslandsreisen ab. Sie nennen uns
Namen, Geb.-Daten, Beginn und Dauer der Reise,
Auslandsziel, gewünschte Vers.-Summe und Ihre An-
schrift. Wir schicken Ihnen die Police per Nachnahme.

Beiträge für europäische Länder

Versicherungs- summe	1. Woche	Jede weitere Woche
1500,— DM	3,25 DM	1,50 DM
3000,— DM	5,50 DM	3,— DM
4500,— DM	7,75 DM	4,50 DM
6000,— DM	10,— DM	6,— DM

Versicherungshöchstalter 65 Jahre

Volkswohl

KRANKENVERSICHERUNG V.a.G.

DORTMUND

Ruhrallee 92, Telefon 2 78 51



Ersatzteile

für ältere BMW-Typen ab Lager
A. Fischer,
8 München 3, Hess-Str. 4
Telefon 2207 09

BMW-Motorräder ab Bauj. 54 bei sofortiger Abnahme und Barzahlung zu kaufen gesucht. C. van Hal, Groesbeek (Holland), Ottenhofstr. 40, Tel. 279. 35 041

Kaue sämtl. Typen BMW

Ondrak, München 23, Ungererstr. 137, Tel. 364618

SEIT 1935

überh. gebrauchte Motorräder
Ständig große Auswahl in BMW Motor-
rädern von 250 ccm bis 600 ccm, auf Teil-
zahlung ohne Aufschlag.
PABST HAMBURG 22
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05

Kaue bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-62 und R 25/3, R 26, R 27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Clikrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9



Motorräder **Detlev Louis,**
Ersatzteile **Hamburg 13,**
Zubehör **Rentzelstr. 7**
35 024

Ich kaue alle BMW-Motorräder gegen Barzahlung. Angebote mit Preis u. Typ an Irmgard van den Berg, Moers-Asberg, Essenberger Str. 80. 35 035

BMW 500 ccm (R 50, Bauj. 58), S-Getriebe, 26 Ltr.-Hoske-Tank, sehr guter Zustand, DM 1700.—, Peter Birnbaum, 1 Berlin W 30, Kurfürstenstr. 170. 35 050

Original-Ersatzteile für BMW-Motorräder, auch für ältere Modelle. E. Kathrein, Lorschbach (Taunus). 35 039

Verkaufe für R 69 S; 1 kompl. Hinterrad-antrieb (neu, 1500 km gel.), mit Bremsbacken, Zähne 6/26, DM 220.—. Für R 51/3; 1 Laufgrad, Vollnabe mit Alufelge, DM 70.—. Für R 50; 1 Tank, 17 Ltr., fast neu, DM 50.—. Klaus Meier, Düsseldorf-Eller, Geraer Weg 6. 34 978

Zu kaufen gesucht: alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29—120. 35 040

Schalldämpfer und Felgen liefert:

F. FALLIER

Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 34 999

Verkaufe: Sehr gut gepflegte R 27, Bauj. 1961, 6400 km, verchr. Stahlfelgen, neue Batterie, Sportlenker, Lampenbügel, Tankdecke, S.-M.-Bank, 6000 km, Inspektion von BMW-Werkstatt durchgeführt, TÜV 1965, sowie eine Reparaturanleihtg., 1 Elefantensoy, 1 Barbour-Rennkombi, 1 Paar Rennlederhandschuhe, 1 Brille, 1 Faltparkgarage, Bordwerkzeug u. 1 Topper-Helm für insgesamt DM 1700.— bar. Anfragen an Dietrich Thurm, 698 Wertheim, Postfach 1230. 35 038

Sportliche Verkleidung, für alle Zweizylinder-BMW passend, mit Anbau DM 220.—, ohne DM 200.—. Für Interessenten Bild auf Anfrage. Lieferbar über Günter Herling, 56 Wuppertal-Barmen, Meckelstraße 76 a. 35 036

Verkaufe R 69 S, Bauj. 61, 16 000 km, 31 Ltr.-Hoske-Tank, neu: Drehzahlmesser, Olthermom., für DM 3200.—, gegen bar. Günter Herling, 56 Wuppertal-Barmen, Meckelstr. 76 a. 35 037

Anzeigenschluß

für die nächste Ausgabe

Heft 17 am 1. 8. 63

Zahle Höchstpreise für alle BMW-Kräder 250 bis 600 ccm sowie Wehrmachtskräder R 12, R 17, R 75, Zündapp KS 750, auch defekt, Unfall, Ersatzteile. Fa. Blaimer, München 58, Bajuwarenstr. 17, Tel. 08 11 / 42 18 58. 35 043

VERWORNER liefert alle BMW-Modelle. 35 010

Suche für R 61/II Motor, evtl. mit Getriebe u. Kardan. Angeb. an Karl Müller, 5 Köln-Ehrenfeld, Venloer Str. 219. 35 052

R 50, Bauj. 1961, 26 000 km, mit 31 Ltr.-Hoske-Tank, zum Preis von DM 1800.— zu verkaufen. Martin Barth, 8302 Mainburg, In den Lüften 17. 35 053

Verkaufe R 68, Bauj. 51, mit Beiw.; nehme Regina 4 in Zahlung. A. Biel, Wuppertal-Elberf., Ravensberger Str. 126. 34 924

R 25/3 (Vollnaben), fahrbereit, DM 140.— zu verkaufen. W. Bouda, 3401 Niedernjessa 69. 34 926

Verkaufe R 67/2 mit R 51/3-Motor, vor 10 000 km Motor neu, Alufelgen, Hoske-Tank, R 50-Lampe, Sportlenker, für DM 850.—, Erich Krieger, 3001 Isernhagen (N.B.). 34 928

Verkaufe BMW R 67/2, 26 Ltr.-Tank, Maschine leicht defekt, gegen bar. Lothar Teichmann, Berlin 27, Beckumer Str. 7. 34 930

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 59, mit 33 Ltr.-Schmelzer-Sporttank, Hoske-Tüten, Sportlenker usw., km-Stand ca. 34 000, in gutem Zustand, für DM 1700.— bar. EILT! Peter Kalz, 5332 Zulpich, Kettenweg 14. 34 934

Suche großen Tank für meine BMW R 51/3. Karlheinz Merz, 7891 Unterlauringen, Hebelstr. 14. 34 935

BMW 500 ccm, R 50, neuwertig, Büffel-tank, 37 Ltr., Vollnaben, Schwingrahmen, u. vieles Extra, umständehalber zu verkaufen. EILT! Dieter Schreiber, 7477 Onstmettingen, Wilhelmstr. 124. 34 936

Verkaufe BMW R 51/3, Bauj. 54, Vollnaben, Sportlenker, Sitzbank, 27 Ltr.-Tank, 2 neue Kolben u. Zylinder. Preis ca. DM 600.—. Harald Lange, 3091 Halsmühlen üb. Verden/Aller. 34 937

Suche von R 50 H.-Rad. H. Piekard, 85 Nürnberg, Rennweg 7/9. 34 948

BMW R 51/III-Gespann zu verkaufen, Bauj. 53, 50 000 km, gut erhalten, mit Bank, Fanfaren, Sturzbügel, Alufelgen, Blinklicht, mit Steib S 500 und Gepäcktr., komplett DM 800.— bar. 1 NSU Max Standard, 1953, gut erhalten, neu bereift, DM 190.—. Edgar Berkahn, 2211 Kronsmoor/Itzehoe (Holstein). 34 951

BMW 500 Spez. (siehe Heft 17. 1962), Motor generalüberh., für DM 1300.— oder Tausch gegen engl. Maschine ab 350 ccm. J. Crämer, 583 Schwelm, Kantstr. 13. 34 952

Verkaufe von BMW R 51/3: überholten Motor mit neuem Vergaser, noch nicht eingef., gegen Gebot, Hoske-Tank 33 Ltr., leicht beschäd., DM 100.—, Sitzbank, fast neu, DM 60.—, sowie sonst. Einzelteile. W. Trapp, 88 Ansbach (Mfr.), Oberhäuser Str. 93. 34 959

Verkaufe R 26, 17 000 km gelaufen, in Bestzustand, für DM 1200.— wegen Anschaffung einer stärkeren Maschine. Siegfried Kotzem, Soest (Westf.), Geseker Straße 10. 34 968

Verkaufe billig BMW R 26, verst., verst., TÜV bis 1964 (Beamtentvers., billig!), 2. Gang defekt. Benno Loske, 478 Lippstadt, Jägerpfad 22. 34 975

Verkaufe BMW 250 ccm, R 25/3, Austauschkolben u. -zyl., neue Ventile, Lichtmasch. v. Bosch überh., Sitzbank, gr. Rücklicht, „Comet“-Frontscheibe, Hoske-Auspuff, neue Reifen, TÜV bis Aug. 64, Schutzbleche rot gespritzt, ohne Batterie, zum Preis von DM 400.—. Maschine ist einwandfrei. Nehme Puch-Moped oder anderes sportl. Moped in Zahlung. Klaus Boleslawski, 611 Dieburg, Beethovenstraße 16. 34 980

Verkaufe von R 51/3 Motor, Aust.-Zyl., DM 250.—. Soloübers. mit Geh. 9/35 DM 40.—. T.- u. Kegelfräser 9/35 u. 8/35 à DM 15.—, Lichtmasch. mit Anker R 50 DM 50.—, USA-Sitzbank, fast neu, DM 60.—. Für BSA 650: Rahmen mit Brief DM 50.—, Ausp.-Krümmer DM 30.—. H. Müller, 41 Dbg.-Bissingheim, Bissingheimer Str. 365. 34 981



Verkaufe oder tausche BMW R 51/3, 500 ccm, Hoske-Tank u. -Tüten, tadell. Zustand, für DM 1300.—, u. Adler MB 250 ccm für DM 250.— oder Tausch gegen gleichwertige Honda CB 72 oder Engl. Triumph Bonneville. R. Kühme, 4951 Holzhausen/Porta, Im Busch Nr. 3. 34 991

Für R 69 S gesucht: Stahl-Tiefbettfelge, Laufgrad 2,75 c x 18, Hinterradübersetzung 4,33:1, Zahnzahl 6/26. Rainer Heilemann, 7317 Wendlingen, Kirchheimer Str. 14, Telefon 75 13. 34 994

EILT! Suche recht. Zylinder für R 51/2. G. Doss, Sa.-Lebenstedt, Schäferkamp 42. 34 995

BMW R 69 S gegen bar zu kaufen gesucht. Walter Schneider, Nürnberg, Guntherstr. 3. 35 003

Verkaufe: BMW R 69 S, 9500 km gel., Bauj. 62, verst. u. verst. bis 27. 9. 63, mit neuer Gläser-Verkleidg., u. 1 neuen Vorderr.-Reifen (Metzeler „S“), Preis DM 3400.—. Manfred Hofmann, 609 Rüsselsheim a. M., Grabenstr. 2, Tel. 0 61 42/24 13. 35 034

R 50 S, 21 000 km, Bauj. 61, guter Zustand, sehr gepflegt, umständehalber für DM 2200.— zu verkaufen. Angebote an Thomas Fred, 8103 Oberammergau, Kaserne 8550. 35 066

BMW R 51/2, bestens gepflegt, Kolben, Ventile, Führungen neu, Sporttank, Chromfelgen, Sturzbügel, Meier-Sitzbank, 2. Getriebe, viele verchr. Teile, wegen Familienstreit sofort zu verkaufen. Komplettes Lederzeug, teilweise nicht getragen, ebenfalls abzugeben. Bernhard C. M. Rayers, Bonn, Johanniterstr. 10, Telefon 2 95 98 u. 2 51 92. 35 083

R 50 S, erstklassig, 25 000 km, neue Kolben u. Vergaser, von Erstbesitzer wegen Rücktritt vom Vertrag gegen Gebot um DM 2000.— dringend zu verkaufen. S. Hittscher, 605 Offenbach, Odenwaldring 5. 35 068

R 69 S, Bauj. 1962, 17 000 km gel., unfallfrei, 1. Hand, vor ca. 4000 km neue Zyl., mit Gläser-Verkl., Tourenzähler, Gepäcktr., Sportb., Sportlenker, u. -Armaturen, 27 Ltr.-Tank, für ca. DM 3100.—, evtl. auf Finanzierung zu verkaufen. F. Sandmann, 49 Herford, Oetinghauser Weg 62. 35 067

R 51/3- oder R 27-Motor gesucht. Kasten, 712 Bissingen/Enz, Quellenweg 15. 35 064

Verkaufe R 27, Bauj. 61, 23 000 km, Seitenstütze, DM 1200.— bar, eilt. Gepflegt, unfallfrei. Axel Stäuber, Stahlé üb. Holzminden/W., Corveyer Str. 36. 35 062

BMW 600 mit Behördenboot, Ersatzreifen usw., sehr gut erhalten, zu verkaufen. Martin Tölg, 5 Köln-Rath-Heumar, Röttgensweg 62. 34 789

Verkaufe: 500er BMW R 51/3, Bauj. 53, Sturzbügel, Auspufftüten, Sitzbank, Preis DM 600.—. Paul Paelz, Bremerhaven-M., Ludwigstr. 8. 34 787

Verkaufe guterhalt. H.-Tüten für R 50, R 60, R 69. Gisbert Brandt, Braunschweig, Hansestr. 98 a. 34 784

Suche BMW R 50, gut erhalten, Raum Norddeutschland, auf Teilzahlung. Angebote unter M 3896 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 34 767

BMW 500-600 ccm, ab Bauj. 56 (evtl. R 68) nehme ich in Zahlg., ca. DM 1500.— bis DM 2000.—. Verkaufe BMW 700 Sportcoupé, Bauj. 62, 30 000 km gel., erstkl. gepflegt, Basis DM 4500.— (Div. extr.). Gersdorf, 28 Bremen 20, Adam-Steyerwald-Straße 20. 34 760

Suche für R 50-60 Hinterradantrieb (auch ohne Zahnradpaar). Ortwin Volkmann, 4831 Isselhorst 217. 34 759



Verkaufe BMW R 27, Bauj. 61, 23 000 km, viel Chrom u. Zubehör, bestgepflegter Zustand, für DM 1300.—. Josef Friedlmeier, 8342 Tann (Ndb.), Marktplatz 44. 34 756

Verkaufe Getriebe R 51/3, Suche Steib 250, evtl. Anschluß für engl. Schwingenmasch. Franz Kallenberg, 816 Miesbach (Obb.), Wallenburger Str. 25. 34 742

Suche dringend für R 67/2 Zylinder mit Kolben u. Kopf, komplett. Otto Dünker, 466 Gels.-Buer, Bergmannsglück 17. 34 869

Verkaufe neue Hoske-Tüte für BMW R 27. Wilfried Grube, 5421 Fachbach/Lahn, Koblenzer Str. 40. 34 872

Schwingen-BMW 600 für DM 1600.— zu verkaufen. Wuppertal.-E., Julius-Lucas-Weg 102. 34 875

Suche dringend BMW R 50 oder R 69 (etvl. mit Gläser-Verkleidung). Zuschriften mit Baujahr u. Preis erbittet: Jürgen Richter, 775 Konstanz, Käthe-Kollwitz-Weg 17. 34 725



R 27, Baujahr 1961, 15 000 km, Liebhabestück mit grauem Tank, rote SM-Bank, Sportlenker, Hoske-Tüte, Alu-Schutzblech, Gepäckträger, fast alle Teile verchromt, neuerer Zustand, Preis DM 1700.—. Horst Henning, 6466 Lieblos üb. Gelnhausen, Schulstr. 8. 34 868

R 69, Motor vor 400 km generalüberholt (Rechn. vorh.), neu bereift, Bremsen belegt, neue Vergaser, Krümmer u. Schalldämpfer, Bank u. Hoske-RS-Tank, in sehr gutem Zustand (garagengepflegt), wegen Kauf einer R 69 S für DM 2400.— bar abzugeben. Günter Gerth, 7254 Münchingen (Württ.), Zeppelinstr. 12. 34 737

BMW R 50, Bauj. 61, DM 1600.—, R 51/III, Bauj. 54, DM 700.—, R 67/II, Bauj. 54, DM 900.—, Seitenwagen BMW-Spezial, 19er-Vollnabenräder, DM 550.—, 1 Motorgehäuse R 69 S, sowie sämtl. gebrauchte Ersatzteile von R 51/III, R 67/II, R 68, R 50, R 69 u. R 69 S. Außerdem habe ich Spezialabzieher für BMW-Motoren zu verkaufen. Manfred Müller, 5 Köln-Kalk, Volpertstr. 14. 34 735

BMW R 27, Bauj. 61, wie neu, wegen Ansch. einer 500er zu DM 1700.— abzugeben. Arthur Merz, 79 Ulm/Do., Haselbühl 45. 34 792

Verkaufe BMW R 50, Bauj. Okt. 62, wie neu, Ia Zustand, 10 000 km, mit „S“-Getriebe, Sportlenker, Sporthebel, Sportgas, Sitzbank, Sturzbügel, Delphin-Verkleidg., Barzahlung. Vucic, Vladimir, 605 Offenbach/Main, Aschaffener Str. 120. 34 722

BMW-Gespann R 50, 500 Steib, 45 000 km gelaufen, Meier-Tank, Geländelenker u. Reifen, TÜV frei bis 1965, gegen bar zu verkaufen, DM 1100.—. Karl-Heinz Schleifer, Remscheid-Lennep, Berlinerstraße 5. 34 859

Verkaufe erstklassige R 50, Bauj. 56, 13 000 km, für DM 1700.— bar. Gebr. Dieter Schultz, 28 Bremen-Vahr, Lettow-Vorbeck-Kaserne 1./326. 34 910

Verkaufe Richterkabine, Ia Zustand, für BMW-TR, Preis DM 100.—, 1 Telegabel BMW R 68, Preis DM 70.—. Karl Reese, 7809 Denzlingen, Kandelstr. 21. 34 914



ges. gesch.

Sie sparen sehr viel Geld,
Sie fahren besser
auf dieser Welt,
von allen bewundert,
von vielen beneidet

= Gläser -
sportverkleidet

3387 Vienenburg/Harz
Telefon 05324/264

HARLEY DAVIDSON

Importeur Georg Suck, Hamburg-Stellingen, Hagenbeckstr. 1-5, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 34 997

Zu verkaufen Harley Davidson 61, FL 1390, 1200 ccm, k.k., Bauj. 60, DM 4800.—, mit Windschutzscheibe, km-Stand 58 000. H. C. Majoor, Apeldoorn (Holland), Loseweg 144. 34 929

Wieder schnelle gebrauchte Harleys eingetroffen. R. Lauterbach, 5038 Rodenkirchen/Köln, Weisserstr. 42. 35 074

HEINKEL

Spezial-Zubehör für TOURIST - Bildprospekt, „HEI“ gratis. Karl-Heinz Meller, 2 Hamburg 22, Winterhuder Weg 58-62

HERCULES

Die neue K 50 - 5 Gang - 4,5 PS
Werksvertr. - Reparatur - Kundendienst, K. WITZEMANN, Mechaniker-Meister 75 KARLSRUHE, Waldhornstraße 30

Hercules 175 GS, werksüberh., mit Horex-Teile, für DM 700.— zu verkaufen. Auch in Einzelteilen. Loosen, 565 Solingen, Kölner Str. 43. 34 944

VERWORNER liefert alle Hercules-Modelle. 35 009

Verkaufe Hercules K 175 GS, Bauj. 1962, Bestzustand, Motor werksüberholt. Helmut Schmidt, 51 Aachen, Viktoriastr. 24. 34 879

Hercules K 101, Bauj. 1961, vers. u. verst. Mai 1964, 9400 km, mit Chromtank, verstellbare Federb., Kofferträger u. Tankrucksack, in sehr gepf. Zustand, für DM 800.— krankheitshalber zu verkaufen. Außer. 2 neuw. Motorrad-Schutzanzüge Gr. 46 u. 54 sowie 2 Sturzhelme. Herbert Fritzenwenger, 8222 Ruhpolding, Miesbacher Str. 84. 34 867

Verkaufe Hercules 5-Gang, 50 ccm „GS“, 2000 km, Bauj. 1963. Rolf Diering, 465 Gelsenkirchen, Auf dem Graskamp 62. 34 788

Verkaufe Hercules K 50, 5-Gang, 8000 km gel., gegen Gebot, wegen Kauf einer größeren Maschine. Klaus Bracker, 2211 Dägeling, Post Itzehoe. 34 909

HOFFMANN

Hoffmann 300 ccm Kardan, fahrbereit, evtl. als Ersatzteile, gegen Gebot billig zu verkaufen. Angebote an Ernst Rumler, 5248 Wissen-Sieg, Alserberg, Nordstraße. 34 971

HONDA



Honda-Motorräder

und Ersatzteile liefert Motorradzentrale Franz Beckmann 6 Frankfurt a. M.-Rödelheim, Radilostraße 16.

HONDA IN MÜNCHEN

WILHELM KARL GEISS

Honda - Bezirksvertretung

Verkauf: Herrstraße 2 „am Isartor“
Spez.-Werkstätte: Mü. 8, Hochstr. 7
Zweigbetrieb: Gars/Inn, Tel. 236

Sämtl. Honda-Motorräder

von 50-300 ccm ab Lager lieferbar. Täglich Expres-Versand von Honda-Ersatzteilen. Honda Bezirksvertretung:

Bruno Lippke, Kempten im Allgäu, Füssener Straße 56, Telefon 7678

Honda CB 92, zur Zeit zerlegt, kompl. mit neuen Kolben, Zylinder, Ventile, 2 Nockenwellen (Normal- u. Sportausführung), Kurbelwelle, 1 Pleuel defekt, alles zusammen DM 600.—. Manfred T u s k e, 798 Ravensburg, Springerstr. 70. 34 961

Verkaufe neuwertige Honda SS 125 ccm (4 Monate alt) für DM 1500.— mit Zubehör oder tausche gegen Imperator, Norton oder engl. Triumph. W. Fenner, 678 Pirmasens, Karolinenstr. 34. 35 048

Verkaufe sofort Honda C 110, 50 ccm, rot, ca. DM 560.—. Rainer Schmiegl, 7031 Tailfingen, Bronngasse 90. 35 058

ACHTUNG, HONDA-FAHRER!

Reparaturen und Generalüberholungen von Honda-Motoren schnell und preiswert Honda-Motorräder. Ersatzteile, Tauschzylinder.

RÜDIGER LIENERT

Kraftfahrzeuge, Kfz.-Teile, Kfz.-Zubehör

Spezialausrüstung für Motorsport
Hamburg-Harburg, Hastedtplatz 17, Telefon 77 55 06

Verkaufe „Honda CB 92 Super-Sport“, best. gepflegt, neu bereift etc., für DM 1100.— oder lausche gegen CB 72. R. Rose, 8562 Hersbruck, Kühnhofener Straße 10, Telefon 27 87. 35 079

HOREX

FRANKFURTER TOPF — der Schalldämpfer mit der bestechenden Leistung und Akustik. Der Schalldämpfer für die Horex! Preis DM 52.25. Prospekt und Nachnahmeversand durch Techn. Versandhaus Heinz W. Schnell, Düsseldorf, Berliner Allee 56.

Verkaufe preisgünstig 2 schnelle Imperator-Bahngespanne 480 ccm. A. Goldmann, 4522 Wellingholzhausen. 34 983

Verkaufe Horex Regina 350 ccm, in gepflegtem Zustand, fahrbereit, TÜV bis Herbst 1964, H. Frese, Frankfurt/M., Guaitastr. 9. 34 860

Achtung Horexfahrer!

Wir haben den Club „Horex-Freunde Hamburg“ gegründet. Wer möchte sich uns anschließen? Bitte melden. Telefon Hamburg 48 99 18. 35 032

Verkaufe wegen Anschaffung eines schweren Gespannes meine Horex Imperator 452 ccm, 34 PS, Bauj. 1959, neu lackiert u. elektr. installiert, mit Telegabel oder Vorderschwinge, Motor überholt, für DM 950.—. Angebote bitte an Günter Zurnieden, 67 Ludwigshafen a. Rh.-Gartenstadt, Hof Ludwigstr. 11. 35 033



Eilt! Verkaufe wegen Studium sportl. Imperator 400, zugel., TÜV 1965, RS-Bank, -Lenker, für DM 1000.— werkstattüberh., noch nicht eingef., Preis DM 1250.—. Suche einwandfr. R 26, S-Max (ab 58, bis 20 000 km, R 27, auch Inzahlungnahme. G. Schnerr, 757 Baden-Baden, Lichtentaler Str. 59. 34 985

Original 450 ccm Imperator, Bauj. 59, sportl. zurechtgemacht, vollkommen überholt, gegen Höchstgebot zu verkaufen. W. Schlußas, Bochum 5, Hordelerstr. 34 a. 34 942

Suche guterhaltene Regina-Telegabel mit Bremsn. u. Lampe für meine NSU. R. Speth, 8901 Leitershofen (Augsbg.), Im Anger 6. 34 939

Achtung Horex-Fahrer!

Der Horexclub Stuttgart trifft sich jeden Freitag 20 Uhr im Gasth. z. Nordpol, Heilbronner Straße. Wer macht mit? Näheres über Tel. 85 03 76 oder Zuschriften unter M 3906 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 34 941

Horex Imperator, generalüberholt, zu verkaufen oder zu tauschen gegen R 26. Günter Rebscher, 545 Neuwied, Schlossstraße 74. 34 878

JAP

Jap — Verkaufe meine schnelle Sand-Grasbahn-Rennmaschine 500 ccm, erstkl. Zustand, rennfertig, für DM 3250.—, 1 gebr. Sandb.-Fahrgest. mit Getriebe, Hinterrad usw. DM 480.—, ferner je 1 schnelle Nocke für 350 u 500 ccm Jap, à ca. DM 500.—. G. Hofmeister, München 13, Schleißheimer Str. 388/0. 34 769

JAWA

JAWA-Preise für fabrikneue Maschinen verzollt ab Hamburg:
125 ccm - DM 1225.—, 175 ccm - DM 1325.—
250 ccm - DM 1685.—, 350 ccm - DM 1835.—
JAWA Moto Cross- und Geländesportmaschinen kurzfristig lieferbar. Fordern Sie bitte Prospekte an. JAWA Importeur K.-H. Meller, Hamburg 22, Winterhuder Weg 58-62, Tel. 23 69 53-55

Jawa CZ, 125 ccm GS, 2500 km, Bauj. 1961, gegen Gebot zu verkaufen. H. Merk, 242 Eutin (Holst.), Plöner Str. 136. 34 963

ILO

Gebr. Ilo-TS 50-Motor, 4,3 PS, Bauj. 62, mit neuer Kurbelwelle u. neuem Zylinder usw. zu verkaufen. (Motor wurde vom Werk überholt.) Spitze 85 km/h. Preis: DM 200.—. Peter Herzig, 8858 Neuburg a. d. Donau, Amalienstr. A 21. 35 059

KREIDLER

Spezial-Zubehör-Schnell-Versand für Kreidler „FloreTT“! Gratiskatal. anfordern! NESTLER, BONN, STIFTSPLATZ

Spezial-Zubehör-Versand für KREIDLER „FLORETT“. Gratiskatalog „KR“ anfordern! Karl-Heinz Meller, Hamburg 22, Winterhuder Weg 58-62

Rennsportsatz für Kreidler:

Zylinder neu mit Kolben, Zylinderkopf, Ansaugstutzen, Vergaser, 6,5 PS, 169 DM.
Kurbelwellenreparatur mit spez. Käfiglager und neuem Pleuel 34 DM. Generalüberholungen von Kreidler-Motoren und Motortuning für alle Zwecke. 15- und 16-zählige Kettenritzel liefert: Alfons Mohr, Hausen b. Mayen (Nettetal), Telefon Mayen 2644

FRANKFURTER TOPF — der Schalldämpfer mit der bestechenden Leistung und Akustik. Der Schalldämpfer für Ihr Florett! Preis DM 25.50. Prospekt und Nachnahmeversand durch Techn. Versandhaus Heinz W. Schnell, Düsseldorf, Berliner Allee 56.

VERWORNER liefert schnellstens neue und gebr. Maschinen fast aller Fabrikate.

Berlins größtes Ersatzteillager
Motorrad-Verworner, Bln. 65, Müllerstraße 40, und Bln.-Moabit, Ufnaustraße 14, Sa.-Ruf Nr. 46 28 47. 35 012

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbare Schrift ab. Sie sparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

MAICO

Verkaufe tadellose 175 SS, 7000 km, ca. DM 1000.— u. Regenausrüstung. Bantle, Stuttgart W, Klopstockstr. 19. 34 950

VERWORNER liefert alle Maico-Modelle. 35 008

GS 1 (1962), DM 1050.—, wegen Aufg. des Geländesp. zu verkaufen. Ferner: Kasten-Transportanh. für 3 Maschinen DM 650.—. P. Saul, 34 Göttingen, Boieweg 2, Telefon 3 13 55. 34 925

Wegen Anschaffung einer schweren Maschine verkaufe ich meine rote Breitwand-Maico 175 SS, Bauj. 1963, km-Stand 2800, zum Barpreis von DM 1400.—. Interessenten wenden sich bitte an Siegmund Kuhlmann, 43 Essen-Altenessen, Altenessener Str. 19, zu erreichen jeden Tag ab 18 Uhr. 34 786

Achtung Ausweissfahrer!
Verkaufe schnelle Maico MC 175 Breitwand in rennfertigem Zustand mit vielen Ersatzteilen, für DM 900.—. Zuschriften unter M 3893 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 34 750

MATCHLESS

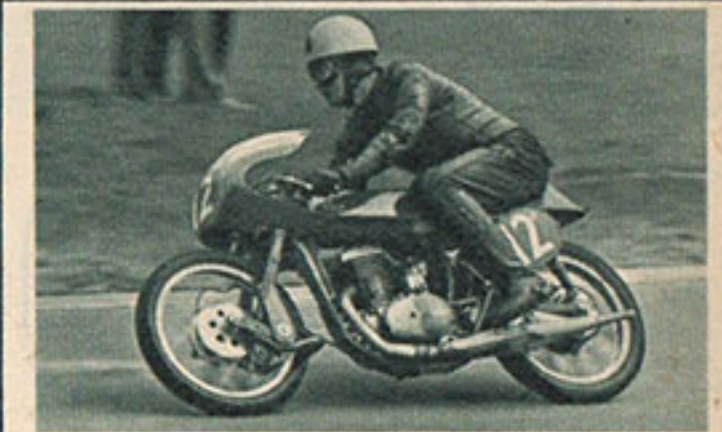
Motorräder Detlev Louis,
Ersatzteile Hamburg 13,
Zubehör Rentzelstr. 7,
35 019

Handbuch in Deutsch DM 5.—
Detlev LOUIS, Hamburg 13, Rentzelstr. 7

MOTOBI

Für schnelle Fahrer — schnelle Maschinen! Motobi-Sport 125-175-250-350 und 500 ccm. Service in Norddeutschland Fr. Alexander, Poggenhagen 58, üb. Wunstorf/Hann.

MOTO CROSS



Villiers Villiers Starmaker
Moto Cross-Rennmotor,
25 PS, 2 Vergaser, DM 1550.— sofort
ab Lager Hamburg lieferbar.
Detlev Louis, Hamburg 13,
Rentzelstraße 7

Verkaufe 125 ccm DKW- u. 250 ccm Maico-MC-Maschinen. Heinz Kohl, 826 Mühldorf/Inn, Mösslinger Str. 13. 34 945

Gelegenheit

Zwei Moto Cross-Maicos 250 ccm mit Hänger u. Ersatzteilen sofort zu verkaufen, DM 1200.—. Peter Dietrich (bei Konsolke), 703 Böblingen, Steinbeisstraße 18. 35 031

Verkaufe für Moto Cross 250 ccm Maico-Motor mit Zünd.-Vergaser DM 350.—; Maico-Getriebe neu, sehr billig, Norton-Gabel DM 150.—, Horex Regina 493 ccm mit Aluzylinder u. Schwinge, neu bereift u. Extras, DM 650.—. Günter Lenz, 58 Hagen, Leopoldstr. 33. 35 002

EILT! Erfolgreiche Maico Moto Cross-Maschine, 250 ccm, in sehr gutem Zustand, Motor im Werk überholt, mit vielen Neuteilen, sofort zu verkaufen. Walter Heubach, 7238 Oberndorf/Neckar, Barbarahalde 11. 35 080

MOTO GILERA

Verkaufe Gilera GS 98 ccm, Mod. 62, 2500 km, DM 880.— oder Gebot. H. Merk, 242 Eutin (Holst.), Plöner Str. 136. 34 962

MZ

MZ-Motorräder ab Lager Stuttgart. Auch auf Teilzahlung

ES 125, 8,5 PS DM 1150.—
ES 150, 10 PS DM 1250.—
ES 250/1, 16 PS DM 1730.—
ES 300, 18,5 PS DM 1850.—

Preise einschl. Sitzbank u. Blinklichtanlage. Fordern Sie Prospekte u. Zahlungslisten an. PAUL LANGE & Co, STUTTGART-N
Rosensteinstraße 35-37

NORTON

Motorräder neu u. gebraucht sowie Original-Ersatzteile
Importeure:
Fr. & Wilh. Herrmann, Stuttgart O. Neckarstraße 1 B

Handbuch in deutsch DM 5.—
Detlev LOUIS, Hamburg 13, Rentzelstr. 7

Motorräder Detlev Louis,
Ersatzteile Hamburg 13,
Zubehör Rentzelstr. 7,
35 026

Norton 650 SS, neu, nur wenige Kilometer gefahren, aus gesundheitlichen Gründen mit Nachlaß zu verkaufen. Frank Gurrus, 68 Mannheim-Feudenheim, Rückertstr. 5. 35 073

Verkaufe NORTON DOMINATOR 99 TWIN, Bauj. 57, ca. 35 000 km gelaufen, guter Zustand, Preis nach Vereinbarung, nur gegen bar. Zuschriften unter M 3910 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 35 056

Verkaufe meine Norton Manx für DM 2200.—. Theo Apel, Kaiserslautern, Hasenstr. 78. 35 030

NSU

NSU Superfox, 25 000 km, guter Zustand, TÜV 1964, verst. u. vers., DM 300.—, sowie Motor für DM 60.— verkauft Hans Scherb, 7951 Langenschemmern. 35 054

Verkaufe Dellorto SSI 28 a mit Schwimmerkammer, Preis DM 60.—, Hoske-Tüte, Preis DM 30.—, beides für NSU Max passend, Stefan Eberhardt, 8229 Piding, Heindlstr. 9. 35 055

Verkaufe alle Teile (außer Motor und Sitzbank) von NSU Max, grün, zu niedrigsten Preisen. Nachfrage an: Dieter Steiert, 7012 Fellbach, Friedr.-List-Str. 23. 34 931

NSU

Suche Rahmen für NSU Consul 350 ccm. Herm. Heinemann jr., 2901 Wüsting (Oldb.). 34 933

Suche für Gelände-Max einen Zahnkranz ab 45 Zähne u. ein 18"-Hinterrad. Volln. Angebot an Willi Dietrich, 355 Marburg/L., Nikolaistr. 7. 34 946

Verkaufe NSU Superfox, 57, mit Sitzbank, vor ca. 3000 km generalrev., sfr 800.— od. Tausch geg. M'rad 500—600 ccm. Peter Steinemann, Entfelder Straße 19, Aarau (Schweiz). 34 954

Suche gut. gebr. 250er-Max/Max-Spez.-Motor. Mönch, 8 München 19, Döllingerstraße 37. 34 955

Max-Motor, Bauj. 58, 13 560 km, Horex-Gabel, für Max passend, Lederhose Gr. 48, neuw., preisgünstig zu verkaufen. Zuschriften an Hans Jürgen Benseik, 45 Osnabrück, Piarkämp 60. 34 974

Trial-Fox, 125 ccm, Zweitakt, Zündapp-Tele, Federbeine, 2. Motor, div. Ersatzteile, für DM 300.— zu verkaufen. G. Sigmond, Heidelberg, Tulpenweg 3. 34 993

Verkaufe!

NSU Max mit Beiw. in sehr gut. Zust., mit AT-Motor, 8000 km gel., Volln., Sport-Gas, -Lenker, Sitzbank, Stoppl. u. Blinkl.-Anl., Bereifg. 80%/ig, TÜV 1965, vers., verst. bis 12. 8. 1963, für DM 800.— bar. R. Bohn, 7082 Oberkochen, Am Ölweiher 18. 34 996

Verkaufe 2 NSU Max, Bauj. 1954, Vollnaben, Sitzbank, TÜV bis 1965. Ferner: 1 DKW RT 250, Bauj. 1952, 1 NSU Consul-Gespinn (Steib 500) zum Ausschlichten, billig abzugeben. Martin Stock, 6941 Oberfloekenbach, Böschackerweg 5. 35 005

Max-Gespinn mit Zweitmasch. u. viel. Ersatzteilen, auch getrennt, gegen Gebot zu verkaufen. F. Rieg, 7614 Gengenbach, Scheffelstr. 3. 35 028

Verkaufe für NSU Max guterhaltenen Motor u. Steib-Seitenwagen zu je DM 70.—. Klaus Kammerer, 7144 Asperg, Kirchplatz 2. 35 076

Verkaufe NSU Sportmax, rennfertig. Albert Handermann, 672 Speyer, Mehlgasse 19. 35 029

 **Verkaufe NSU 500 Sport,** 33 PS, blauschwarz gespritzt, mit Drehzahl-, Amperemeter, Blinkanl. u. Lichtupe, 18 Ltr.-Tank, Alu-V-Schutzblech, Horex-Gabel u. Rad, für DM 550.—, u. 1 NSU Consul 500, blauschwarz gespr., sehr guter Zustand, mit vielen Ersatzteilen, für DM 70.—, Peter Schwellenbach, Lörrach/Stetten, Austraße 38. 35 082

Verkaufe sportl. Superlux, Bauj. 56, neu bereift, angem., TÜV 1965, Motor neu überholt, für DM 350.—. **Suche 2 gute komplette Ventilköpfe für R 51/3.** Heinz Haas, 6713 Freinsheim (Pfalz), Nördl. Ringstraße 10. 35 069

Verkaufe NSU Max, Bauj. 53, TÜV Nov. 1963, abgemeldet, mit Sitzbank u. hint. Federbeinen, für DM 150.—. Heinz Jürgen Machmüller, 5757 Lendringn, Eisborner Weg 49. 35 060

 **Verkaufe meine sportlich zurechtgemachte NSU Max mit 28 Ltr.-Sporttank,** Aermacchi-Bank, Fußrasten mit Schaltung und Bremse nach hinten versetzt, gebe sämtliche Serienteile dazu. **Verkaufe noch Dellorto 28 mm Ø SS-Maschine** ist in sehr gut. Zustand. Martin Nägele, 7321 Wäscheneuren, Okling 15. 34 793

 **Schnelle Ausweissfahrer-Max,** umgest. auf Straßemasch., erst 200 km gel., 18"-Rad etc., zu verk. Karl Bohn, 6361 Assenheim, Silzweg 4. 34 865

Superfox: Motor, neuwertig, DM 85.—, Vorderrad mit Br., neu bereift, DM 25.—, Hinterrad, Felge u. Sp. neu, neu bereift (3.50—18), DM 30.—, H.-Schwinge mit Federbeinen DM 25.—, Rahmen mit Gabel, Schutzbl. u. Brief DM 40.—, Geländesitzbank (Hercules 175 GS), fast neu, DM 35.—, KS 601-Motor, Gehäuse, kpl. DM 30.—, Kardangeh. kpl. DM 10.—, Klaus Kästner, Münchingen (Württ.), Gartenstraße 8/1. 34 904

PUCH

Original-Ersatzteile für Puch Moped, Roller, Motorräder und Wagen sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chromzylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren, Geländesportausrüstungen und Renntriebessätze. **Spezial-Werkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager** Puch-Generalvertretung L. Liedl, Regensburg-Graßling, Telef. 0 94 05 / 274. 35 016

Verkaufe Puch TSF, 2 Vergaser, Rohr-rahmen, Hinterradschwinge mit Girling-Federbeinen, Hinterreifen neu, seit Revision u. Umbau 3500 km, ab Kontrolle sfr 400.—. A. Graf, Wannenholzstr. 28, Zürich 46 (Schweiz). 34 960

Verkaufe Puch SG-Gespinn, Bauj. 55, in sehr gutem Zustand, Seitenwagen ist neu lackiert, auch einzeln zu verkaufen. Klaus Ring, Frankfurt a. M., Eckenheimer Landstr. 417. 34 964

Verkaufe: Puch 150 TL, Mag.-Lenker etc., 2 Fox 4-Takt, 3-Gang, D. Treuer, Stuttgart N, Otto-Reiniger-Str. 75. 34 987

RENNMASCHINEN

Achtung Ausweissfahrer!

Verkaufe sehr günstig rennfertige 125 ccm Mondial-Rennmaschine, sehr leicht, 18"-Räder, Pirelli-Bereifung usw., zum Preis von DM 1100.—. Wilfried Schowalter, 6749 Klingenbergmünster. 34 938

Achtung Rennfahrer!

Verkaufe wegen Umstellung meine Bultaco TSS 125 ccm - Rennmaschine mit viel Zubehör, für ca. DM 2500.—, ferner meinen Anhänger für 2 Maschinen — DM 160.—. Rolf Waiblinger, 7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstraße 5. 34 976

Rennmaschine BMW 500 Spezial mit lenkbarem Beiwagen, auf Gras- u. Eisbahn siegreich, gegen Gebot zu verkaufen. Gebr. Müller, 8201 Kirchdorf/Inn (Obb.). 34 899

1 Ford Transit 1000 Kombi, hergerichtet zum Transport von 2 Rennmaschinen, mit Reklamebeschriftungen der Firmen Bosch, Magura u. Castrol, sehr guter Zustand, preiswert abzugeben. Heinz Kauert, Minden (Westf.), Königstr. 80. 34 785

Verkaufe 50 ccm, Spitze ca. 120, Doppelrohrrahmen, vorne Tele, hinten Schwinge, ca. 45 kg, zum Preis von DM 600.—. Gebr. Dieter Schultz, 28 Bremen-Vahr, Lettow-Vorbeck-Kaserne 1/326. 34 912

ROYAL ENFIELD

"Constellation" 700 ccm Twin, 51 PS, Bauj. 62, 10 000 km gel., gegen Gebot zu verkaufen. Joachim Rühhausen jun., Wuppertal-Barmen, Eschenstr. 122. 35 027

RUMI

Gelegenheit! Verkaufs wegen Auswanderung eine ital. Rumi 125 ccm, Bauj. 60, 3700 km, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h, für DM 800.— in bar. Fridmann István, 85 Nürnberg, Praunstr. 20. 34 958

Verkaufe Rumi (1959) 125 ccm, 2 Vergaser, Ia Zustand, Preis nach Vereinbarung. Berlin. Zuschriften unter M 3909 an "das MOTORRAD", Stuttgart, Postfach 1042. 35 049

SEITENWAGEN

EILT! Suche Seitenwagen für R 51/3. Hasso Knapp, 734 Geislingen/St., Weiler Str. 24. 34 861

Suche Seitenwagen 250er—350er mit gefedert. Rad, auch mit def. Boot. Sebastian Brandl, 815 Holzkirchen, Bergfriedstr. 2 a/III. 35 046

Suche hydr. gebr. leichten Seitenwagen für R 27, evtl. mit Anschlüssen. C. E. Dieterich, 3551 Erbenhausen. 34 970

Suche für Adler Anschlußkugeln für Steib-Seitenwagen. Lorenz, 3551 Leidenhofen, Krs. Marburg/L. 36. 35 065

Verkaufe Steib S 250 SW, sehr gut erh., DM 220.— mit 18"- u. 19"-Rad. R. Lenhardt, D.dorf-Unterbach, Vennstr. 136. 34 922


TRIUMPH

Ersatzteile f. Triumph-Motorräder: Rudolf Baitinger, Stuttgart, Hauptstätter Str. 45, Telefon 24 57 12. 35 014

Triumph Cornet 200 ccm, Bestzustand, weinrot. Dazu 2 fast komplette Ersatzmaschinen, wegen Anschaffung eines Gepanses zum Festpreis von DM 300.— zu verkaufen. Günter Kubisch, 78 Freiburg/Brsg., Spittelackerstr. 49. 34 956

ENGL. TRIUMPH

Von d. robusten **Speed Twin** bis zur **Bonneville** Werksvertr. - Reparatur - Kundendienst **K. WITZEMANN, Mechaniker-Meister** 75 KARLSRUHE, Waldhornstraße 30

 **Motorräder Detlev Louis, Ersatzteile Hamburg 13, Zubehör Rentzelstr. 7, 35 020**

Suche Zylinderkopf für engl. Triumph T 100 oder gesamten Motor sowie 1 Amal-Vergaser Typ 276 mit Schwimmergehäuse. Ulrich Pfeiler, 581 Witten/Ruhr, Breslauer Straße 7. 34 894

Suche dringend guterhaltene Bonneville. Ausf. Angebote unter M 3904 an "das MOTORRAD", Stuttgart, Postfach 1042. 34 890

VELOCETTE

 **Motorräder, Ersatzteile schnellster Einzylinder Importeure:** Fr. & Wilh. Herrmann, Stuttgart 0, Neckarstraße 1 B

VICTORIA

Original VICTORIA Motorrad- und Moped-Ersatzteile, auch für ältere Modelle, ab Auslieferungslager Hans Richter, Nürnberg Theresienpl. 7 Tel. 222327

Ersatzteile für Victoria-Motorräder: Rudolf Baitinger, Stuttgart, Hauptstätter Straße 45, Telefon 24 57 12. 35 015


EINMALIGE GELEGENHEIT! Verkaufs Bergmeister V 35 mit Ersatzteilen für Jahre, für DM 400.—. Joachim Söngen, 6229 Hallgarten, An der Hochstätt 7. 34 949

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbarer Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP Ersatzteile-Lager:

Ferd. Schad, Frankfurt a. M., Rheinstr. 11, Tel. 72 58 22 **Austauschmotore — Austauschteile — Zubehör**

 **Motorräder Detlev Louis, Mopeds Hamburg 13, Ersatzteile Rentzelstr. 7, Spez. 601-Teile 35 025**

Zündapp-Ersatzteile — Austauschteile für Janus — Motorräder — Roller — Mopeds. Zündapp-Welter, Hannover, Postfach 21 266, Telefon 44 00 80. 35 007

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 35 013

Suche für Zündapp KS 601, Bauj. 1952, einen Sportmotor. Johann Petz, 6461 Großenhausen, Horbacher Str. 35 006

Zweiteiliger Überanzug

 aus gummiertem Stoff, absolut regendicht, bekannt unter dem Namen DRAX-GELÄNDEANZUG. Jacke und Hose auch einzeln lieferbar. **Bitte verlangen Sie Angebot und Preisliste 23, auch über Fahrrmäntel, Überhosen, Überschuhe, Überhandschuhe u. sonstige Ausrüstung.** **W. Dillenberg** Stuttgart-Vaihingen, Hauptstr. 100 Telefon 78 81 03

Schutzhelme, Brillen und W.-Schutscheiben, Sitzbänke und sonstiges Zubehör **Emil Weigert** 85 NÜRNBERG, LUDWIGSTR. 50

VERWORNER liefert alle Zündapp-Modelle. 35 011

Verkaufe von 54er KS 601 alle Teile gegen Gebot. Pleuel defekt, neue Auspuffanl., SW-Übersetzung. W. Bertsch, 6103 Griesheim/Dst., Schülerstr. 5. 35 071

Verkaufe KS 601 Sport, Bestzustand, Motor generalüberh., mit Kabriobeiwagen, hydr. gebr., TÜV Nov. 1964, vers. u. verst., Preis nach Gebot. Franz Böhm, Köln-Mülheim, Laufenbergstr. 10. 34 979

Verkaufe alle Teile von KS 601 gegen Gebot. 1 Rahmen mit Brief von R 51/3 DM 30.—, 2 H.-Räder mit Bremse von Resident, zus. DM 40.—. Haar, 2341 Karby üb. Kappeln. 35 051

KS 601, 40 000 km, mit TR 500, hydr. gebremst, KS-Laufrad, guter Zustand, für DM 800.— bar zu verkaufen. H. Gutfleisch, 69 Heidelberg-H'heim, Biethsstraße 24. 34 795

KS 601 Sport, in bestem Zustand, für DM 600.— zu verkaufen. Ferner alle Teile von KS 601. Kraemulats, Solingen, Wuppertaler Str. 191. 34 876

Zündapp 250 S. Suche guterhalt. Schwinggabel für Bauj. 1957. Wolfgang Dröse, 1 Berlin 38, Altvaterstr. 2. 34 768

Verkaufe KS 601, Bauj. 54, mit TR 500, gebremst, TÜV bis 1964 abgen., Motor def., Preis DM 700.—, oder Höchstangebot. Franz Helgath, 8481 Altenstadt/W.N., Anton-Wurzer-Str. 22. 34 749

Gelegenheitskauf! 600 ccm Zündapp Sport, Sporttank, Sturzbügel, sehr gepflegt, umständehalber sofort zu verkaufen. Robert Rosenke, 462 Castrop-Rauxel 2, Wewelingstr. 54. 34 864

Achtung Liebhaber! KS 601 — TR 500, Umbau nach Gnoth, gebr., Danter-Dämpfer, Samtpfoten, dunkelgrün-weiß, zum Barpreis von DM 1200.—. G. Hensel, 753 Pforzheim, Keplerstr. 6. 34 748

Verkaufe Zündapp KS 601, Zylinder def., Motor zerlegt, Hoske-Tank, Sturzbügel, Sitzbank, Sportlenker, zwei Getriebe, bar DM 260.—. Günter Achilles, 56 Wuppertal-Barmen, Gr. Hakenstr. 21. 34 745

VERSCHIEDENE

EILT! Suche 50 ccm Hercules, Zündapp oder Kreidler Florett in GS-Ausführung. Wolfgang Becher, 7321 Holzhausen, Krs. Göppingen, Schubertstr. 51. 35 063

Suche engl. 500er in Ia Zustand, Barzahlung! H. Weinhold, 344 Eschwege, Langemarkstr. 41 „K“. 34 984

EILT! Verkaufs wegen Umstellg. Moped NSU-TT, Bauj. 60, 2150 km, 2 PS, schwarz-weiß, Chromtank, gegen Höchstgebot. **Suche bis 10. 8. 1963 Hercules-Roller, Führersch. Kl. 4.** Wolfg. Schneider, 6921 Neidenstein, Talstr. 256. 35 045

Verkaufe: 1 Rennmaschine 125 ccm, 4-Takt, rennfertig, mit enormen Ersatztl., für DM 500.—. 1 Zündapp 200 ccm, umgebaut auf Gelände, u. Serienteile, aus 1 Hand, für DM 200.—. 1 NSU-Motor 125 ccm, 2-Takter, ohne Lichtmaschine, für DM 30.—. 1 Fox 98 ccm, 4-Takter, fahrbereit, Motor gen.überh., DM 120.—. Ernst Schindler, Nürnberg, Leonhardstraße 18. 35 047



... ganz winter uns

Hier ist Hilfe nötig!

Wer beim letzten Elefantentreffen war, hat vielleicht die Geschichte mitgekriegt, derentwegen sich jetzt das MOTORRAD an seine Freunde und Leser wendet. Aber nur kurz zuvor der Sachverhalt: Weihnachten 1962, an einem Abend, verunglückte ein alter Motorradfahrer mit seinem Elefantengespann ohne eigenes Verschulden in der Nähe von Aachen tödlich. Er hinterließ eine Frau und zwei kleine, entzückende Jungens, mit denen er jedes Jahr zum Elefantentreffen gekommen war, und mit denen er jedes Jahr eine große Reise und jedes Wochenende Fahrten in die Berge und Wälder der Eifel unternahm, damit seine Kinder nicht zwischen grauen Häusern aufwachsen. Seine nun völlig alleinstehende Frau schrieb nach seinem Tode einen Brief an uns, in dem sie nicht ein einziges nachteiliges Wort über das Motorradfahren verlor, sondern um Hilfe bat, daß das verunfallte KS-Gespann wieder zum Fahren gerichtet würde, denn sie selbst kenne keine Werkstatt. Ihr Mann hatte alles selbst gemacht. Sie wollte jetzt ihre Jungens in die Natur fahren, ihnen den Vater ersetzen und sie mit dem vertraut machen, was einer zum sicheren Motorradfahren nötig habe. Und dazu gehöre auch, daß ihre Kinder so weiterleben könnten und in der Welt weiter groß würden, wie es der Vater gewollt hätte. Und die KS-Reparatur zu bezahlen, bot sie zwei Maico-Maschinen an. (Geschenkt wollte sie nichts!!)

Beim Elefantentreffen baten wir die Anwesenden, uns eine Werkstatt zu nennen, wo die Maschine wieder gerichtet werden konnte. Es meldete sich spontan ein Werkstattmann, der die KS abholen und wieder herrichten wollte. Der Fall schien ausgestanden, und wir waren alle sehr froh.

Nun aber stellte sich in diesen Tagen heraus, daß die Werkstatt die Maschine nicht gerichtet hat.

Es kommt gar nicht in Frage, daß wir diese Frau sitzenlassen. Sie wollte nichts geschenkt, sie dachte nur an ihre Jungens — aber *doch* ist natürlich Hilfe nötig! Klaus Hartwich aus Aachen besuchte anläßlich des Treffens mit den englischen Motorradfreunden um Tiny Tanner herum die betroffene Familie.

Hier ist sein Brief:

„... zuerst einmal brauchen wir Geld! Je mehr, desto besser! Ich bin der Meinung, daß man nicht einem einzelnen die Arbeit aufhalsen kann, die KS wieder fit zu machen. Da verliert sich doch schnell der anfängliche Enthusiasmus, mit dem man an die Arbeit gegangen ist. Ich werde an alle Teilnehmer unserer gestrigen Zusammenkunft schreiben, dann nach England. Wir wollen doch mal sehen, ob über unsere „Brücke“ nicht ein paar Pfunde rollen. Einen größeren Kreis hoffe ich, über unsere Familienzeitschrift das MOTORRAD anzusprechen. Man mag auf mich schimpfen, aber ich bin der Meinung, daß das Geld einem in diesem Falle nicht mehr weh tun kann, wenn man sich mal davon getrennt hat. Ich sende jedem Spender, der einen blauen Schein mit einer 2 und einer 0 dran schickt, ein Foto von Frau Krusche mit ihren beiden Jungs, wenn sie zum erstenmal wieder auf ihrem grünen Elefantengespann sitzen. Das mag sich dann jeder ins Album kleben mit der Unterschrift „Das teuerste Foto meines Lebens“. Unter uns sollte es doch wohl soviel Zusammenhalt geben. So viele geben „aus Gesundheitsgründen“ ihren Dampfer gegen ein Dach in Zahlung — Männer, wohlgemerkt, und hier handelt es sich um eine Frau, die nicht aufgeben will, weil ihr die Schönheiten des Motorradfahrens, das ihr verstorbener Mann ihr und ihren beiden Jungens zeigte, ans Herz gewachsen sind!

Wir brauchen eine hundertprozentige Werkstatt, denn wenn da geschustert wird (und wir werden da verflucht aufpassen!), fällt uns Frau Krusche wohlmöglich noch auf die Nase, und dazu habe ich doch ein wenig Verantwortungsgefühl. Laßt uns hundertprozentige Arbeit leisten! —

Konto: „KS-Krusche“ Nr. 2360, Kreissparkasse Setterich, 5112 Setterich/Aachen, o d e r : Postanweisung an Klaus Hartwich, 5112 Setterich/Aachen, Selkantzstr. 2.

„Meine Schafe hören meine Stimme“

Nach einer kleinen Spazierfahrt durch das Allgäu stelle ich meine Maschine auf den Marktplatz der netten kleinen Kreisstadt Kaufbeuren, um einen Bummel zu unternehmen.

Aus der von einem Baugerüst umgebenen Pfarrkirche braust Orgelmusik — Bach-Choräle —. Flugs zum Kirchenportal durch ein Baugerüst hindurch. Die Lederklamotten, die du anhast, sind zwar nicht ganz das Richtige, aber es wird sowieso gebaut...! denke ich. Das ehrwürdige Dunkel des Kirchenschiffs nimmt mich auf. Still setze ich mich in die letzte Bank und lausche.

Eine halbe Stunde so was wird wohl dahingegangen sein. Der Organist klappt seine Notenbücher zusammen, geht. Ich beabsichtige dasselbe zu tun. Da kommt ein ergrauter Herr aus dem Seiteneingang auf mich zu. Ich grüße, bekomme jedoch als Antwort: „Halt! Stehenbleiben! Was machen Sie hier?“ Meine Antwort ignorierend, springt er behende von einem Opferstock zum anderen, rüttelt, klopft, untersucht die Schlösser, ein Auge auf mich gerichtet. Ich wage einen zaghaften Schritt. Ein Satz, er steht neben mir. „Waren Sie an den Opferstöcken?“ Gegenfrage: „Soll ich noch was hineintun?“ Schweigen — er umkreist mich wie ein Löwe. Für mich jedesmal „ein Satz Wendungen“.

Ich grüße nochmal und verlasse das Gotteshaus.

Um meine CB 72 hängt ein ganzer Schwarm Mopedfahrer. Viele Fragen, viele Antworten. Ich trete an und möchte wegfahren. Aber der Herr aus der Kirche kommt wieder, mit Windeseile umkreist er mich. „Aha, ein neues Motorrad! Habe ich mir gedacht! Und die Halbstarken gehören auch dazu?“ Ein Blitz durchzuckt mich (kein heiliger). Mit der linken Hand halte ich meinen rechten Arm fest. „Etwas unklar?“ frage ich. Der Herr läuft davon.

Zündschlüssel raus, ich marschiere zum evang. Pfarramt 2. Ein Summer öffnet die Tür. „Guten Abend, könnte ich bitte den Herrn Pfarrer sprechen?“ (Er war es selbst.) „Das würde Ihnen so passen, woanders können Sie auch nicht um 19.30 Uhr noch kommen!“ Schwupp! Die Tür war zu!

„Liebet, die euch hassen!“

Johannes

Motorrad-Museum, Berlin!

Im Kreise einiger Motorradfreunde, die nicht nur Idealismus, sondern vor allem auch Sachkenntnis mitbringen und die bestimmt keine Freunde von einem Veteranen-„Zirkus“ sind, soll in Berlin nun das entstehen, was sich alte Hasen unter einem richtigen Motorradmuseum und unter echtem Veteranen-Sport vorstellen. Die Stadt Berlin stellt zunächst eine Werkstatt und einen Ausstellungsraum zur Verfügung. Einiges ist an alten Maschinen vorhanden, es muß aber noch mehr werden. Es werden Vorkriegsmaschinen (möglichst in einwandfreiem Zustand und serienmäßig!), Zubehör, alte Motoren, alte Prospekte, Abbildungen, Schriften, Bücher usw. gesucht. (Keine Fahrrad- oder Rollerteile, es wird ein Motorradmuseum!) Wer an der Veteranenpflege ohne Zirkus ernsthaft interessiert ist und mitmachen will (Instandsetzung der Maschinen usw.), der wende sich an Horst Bredow, Berlin-Steglitz, Schmidt-Ott-Straße 2 a, Telefon 72 89 20.

Gespann fahren müßte man können!

Ich habe heute ein Ding erlebt, das gibt es nicht alle Tage. Hat doch so ein Ganove versucht, meinen Ofen zu klauen; R 51/II-Gespann. Aber ich will der Reihe nach erzählen:

9.30 Uhr komme ich aus dem Dorf. Wo ich wohne, ist so ungefähr das Ende der Welt. Ich gehe ins Haus. Die Maschine stand auf der Tenne. Ich frühstücke, ziehe mich um; das dauert ungefähr 15 Minuten. Als ich wieder auf die Tenne komme, denke ich, mich laust der Affe, mein Gespann ist weg! Zuerst glaubte ich an einen Scherz, aber als die Maschine nirgendwo zu sehen war, halfen nur noch kurze Schaltwege. Meine Fox geschnappt und ins Gelände. Als ich mit Bekannten sprach, ob sie mein Gespann nicht gesehen hätten, sah ich, wie ein Mann sich ca. 100 m vor mir ins Getreide schlug. Das kam mir irgendwie verdächtig vor. Habe aber weiter nicht darauf geachtet. Als ich einen anderen Weg zurückfuhr, sah ich dann die Maschine kopfüber im Graben liegen. Ich hin, die Fox in die Ecke geschmissen, das Gespann aus dem Graben gewuchtet, drauf und ab zur Polizei! Erstmal den Lenkungsdämpfer angezogen, das Kamel hatte ihn ganz losgedreht!

Den Polizisten als Schmiermax ins Boot, erst noch den Peterwagen verständigt, und dann gefahren, kriminell durchs Gelände. Auf einmal lag da Kamerad Schnürschuh im Straßengraben. Da war für ihn natürlich Feierabend.

Das Schlimmste waren natürlich meine Papiere, die hatte der Lump einfach ins Gelände gefeuert. Zum Glück habe ich sie wiedergefunden.

Innerhalb einer knappen Stunde war alles erledigt. Gespann wieder da, Papiere auch, und der Kumpel saß in der Grünen Minna. Ich sage ja immer: Gespann fahren müßte man können!

Old Rosty

Zuschriften unserer Freunde und Leser

werden grundsätzlich nur dann bearbeitet oder gedruckt, wenn der Absender mit voller Anschrift gut lesbar ist. Anonyme Briefe — ob sie wichtig sind oder nicht, ob sie gut oder schlecht geschrieben sind, ob der Schreiber eine richtige oder falsche Meinung äußert — wandern ungelesen und unbeachtet sofort in den Papierkorb!

Red.

Verlag: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telefon Sammelnummer 62 01 43. Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart. Fernschreiber: Telex 07-22036 — Herausgeber: Paul Pietsch und Ernst Troeltsch †. — Redaktion: Obering. Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Leverkus. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patteich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belser, Stuttgart, Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonnabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, 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 Post oder den Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis in Deutschland: vierteljährlich DM 6.—, jährlich bei Vorauszahlung DM 21.—, Ausland DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonto: Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preis laut Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompromißlos): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Zwei Anzeigen mit 10%, drei mit 15% und sechs Anzeigen mit 20% Rabatt. — Im gleichen Verlag „der MOTOR-TEST“. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN GMBH. „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „MOTOR-REVUE + Europa Motor“, „FLUG-REVUE“, „LASTAUTO und OMNIBUS“, *mot* — die Zeitschrift für wirtschaftliches Fahren, „der MOTOR-TEST“



TAUSCH

Tausche M-Kabinenroller mit Cabriodach u. 2 Plexiglas-Hauben, Motor u. Getriebe nachweisbar neu, gegen Hercules K 101, 102, 103 usw., nur guter Zustand. Theo Schwarz, Lübeck, Bismarckstr. 25. 34 973

Tausche BMW-Bahngespinn mit R 51-Ersatzmotor, Ersatzrädern und Getriebe, gegen englische Maschine ab 500 ccm, auch ohne Schwinge. Verkäufe R 25 für DM 180.—, guter Zustand. Heinz Oestreich, 427 Dorsten 3, Tannenstr. 6. 34 957

Verkäufe oder tausche BMW R 51/3 mit TR 500 gegen einwandfreie Moto Cross 175 DKW oder Maico. Angeb. an Walter Poss, 7171 Westheim, Farbgasstr. 9. 34 895

PKW

NSU Sport-Prinz Bauj. Ende 1961, sehr gepflegt, Kompressorhupen u. viel Zubehör, Radio, mit neuem Motor 1/2 Jahr Garantie, erst 2000 km gelaufen, zusammen 38 000 km, für DM 4200.— auf kleinsten Raten abzugeben. Gesucht wird BMW R 50 oder 67, 68, 69 und Honda 125 ccm für Motorsportveranstaltungen, Bauj. ist gleichgültig. Bernd Rühl, Lippstadt, Am Weinberg 39. 34 921

Karmann-Ghia, Bauj. 58, für DM 3600.— zu verkaufen. Nehme NSU Sportmax oder Aermacchi in Zahlung. Anette Gerhartz, 53 Bonn-Endenich, Euskirchener Str. 18. 34 726

Opel-Caravan, 58, TÜV 65, guter Zustand, zum Transport von Go-Kart oder Rennmasch. geeignet, mit Anh.-Kupplung u. Radio verkauft A. Dröll, 607 Langen (Hessen), Heinrichstr. 19. 34 779

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbaren Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

RENNBRILLEN

Fospac-Rennbrillen Typ Francor L45, Preis ab Stuttgart 38.50 DM nur durch Fa. Techn. Zentralversand Stuttgart, Gänsheidstr. 19, Tel. 245707

STURZHELME

Engl. Sturzhelme

Gratis-Katalog „St“ anfordern beim Importeur: K. H. Meller, 2 Hamburg 22 Winterhuder Weg 58-62

Original italienische AGV-Sturzhelme auch Jet-Form Bitte Prospekte anfordern Techn. Zentralversand E. Bühler Stuttgart, Gänsheidstr. 19, Tel. 245707

Engl. Renn- und Straßensturzhelme, alle Ausführungen, liefert: Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 44 74 91. 35 023

ERSATZTEILE

Ersatzteile für alle englischen Maschinen liefern Importeure: Fr. & Wilh. Herrmann, Stuttgart O. Neckarstraße 1 B

Seit 1930

Motorrad-Verwertung Laubscher, Stuttgart W, Rosenbergstraße 84. Lieferung sämtlicher Motorrad- und Roller-Ersatzteile.

Schalldämpfer u. Felgen für BMW, NSU Max, Horex, Zündapp KS 601 etc. liefert: F. Fallier, Nürnberg, Munkerstraße 4/7. 35 001

ZUBEHÖR Katalog anfordern **Detlev Louis** Hamburg 13, Rentzelstr. 7 35 021

Jetzt täglich Versand!

VERWORNER liefert sofort ab Lager BMW-, Zündapp-, Maico-Ersatzteile. Ferner erprobtes Zubehör, Ketten, Schalldämpfer, Reifen, Magura-Lenker und Armaturen. Englische Sturzhelme, Brillen, Sitzbänke, Verkleidungen, Rückleuchten u.a.m. immer preisgünstig! Klaus Verworner, Berlin 65 (Wedding), Müllerstr. 40 Riesenersatzteillager in Gebrauchteilen.

ALU-SCHUTZBLECHE

PELTZ, 8 München 8, Wörthstr. 23, liefert ALU-SCHUTZBLECHE, 75, 100, 125 und 150 mm breit, engl. SITZBÄNKE. Prospekt anfordern.

BATTERIEN

Nickel-Cadmium-Batterien GLZ wieder lieferbar. 162 mm hoch, 85 mm breit, 95 mm lang, Kapazität 6 V 8 Ah, fast wartungsfrei, nahezu unbegrenzte Lebensdauer, kann nicht überladen werden. Preis DM 39.50. Carl Meinel & Co., Stuttgart N, Rosensteinstraße 35-37.

VERKLEIDUNGEN



Sie gewinnen viel mit der bewährten

Heinrich-Verkleidung für die große BMW

KARL HEINRICH Verkleidungen von Fahrzeugen 7034 Maichingen bei Stuttgart Krautgartenstr. 4 · Tel. 82728 Böblg.

VERSCHIEDENES

Motorradfreunde! Besorge laufend billige Motoren und Teile, denn „Samstag wird geschlachtet!“ Fritz Alexander, 3057 Neustadt a. Rbge. Postfach 115

RADSPANNEREI - Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder - mit Reparatur für Auto - Motorrad - Moped - Räder. Sämtliche Speichen und Felgen auch BMW Gabler-Krause Berlin SW 68, Gitschiner Straße 64. Ruf 61 28 58

Achtung Bastler und Sportfahrer!

Wir reparieren: NSU „Max“, Ducati, Aermacchi, Kreidler, BMW, Kurbelwellen mit spez. Käfiglagerungen, in erstklassiger Qualität. Wir reparieren auch alle anderen Kurbelwellen, schleifen alle Zylinder, Reparatur von Zylinderköpfen, Alu-Schweißung, Motorüberholungen u. Motortuning für Straße und Rennen. Wir liefern: Kolben, Ventile, Führungen, Dichtsätze, Lager, Steuerketten, Vergaser etc.

Zylinderschleiferei und Motorrad-spezialwerkstatt: Alfons Mohr Hausen bei Mayen (Nettelal), Telefon Mayen 26 44

Wer verkauft einen gebrauchten Tankrucksack? EILT! Angeb. an E. Ellscheid, 3572 Stadt Allendorf, Postf. 421/17/III. 35 078

Barbour-Anzug, Jacke u. Hose, 100fach im int. Motorsport erprobt, liefert: Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 44 74 91. 35 022

Achtung!

Elefantenfahrer-Familie Gwizdalla, wo seid Ihr geblieben? Auf ein Lebenszeichen von Euch warten S. u. G. Ritter, 2 Hamburg 19, Heußweg 97. 34 992

Diplom-Ingenieur, Berliner, 37/170, ev., im Ruhrgebiet tätig, möchte motorradbegeistertes Mädel kennenlernen. Zuschriften unt. M 3905 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 34 940

1. Norton-Max-Rennmotor 500 ccm, einschließlich Vergaser, Magnet u. Getriebe, in gutem Zustand, wegen Beschädigung des Fahrwerkes zu verkaufen.

2. 1000 ccm V-2-Zylinder Tornax-Jap, mit Tigergabel, in fahrbereitem Zustand, nur an Liebhaber zu verkaufen.

3. 500 ccm-Grasbahn-Jap, sämtliche Lager im Motor neuwertig, fahrbereit u. ohne Defekt zu verkaufen. H. Büttner, 3071 Haßbergen, Krs. Nienburg/Weser, Telef. Rohrsen 245, Anrufe 11 bis 12.30 Uhr. 35 004

Vom 16. 8. bis 1. 9. 1963

geschlossen wegen Betriebsurlaub

Fritz Benzinger

307 Nienburg - Bahnhofstr. 3

Schweißtrafo - Selbstbau 220 V, Lichtnetz

Bis 120 A Schweißstrom. Bauplan per Nm. DM 9,80. Josef Bode, 502 Frechen, Immanuel-Kant-Straße 7

Suche Motorrad 1959, Heft 25, 26, 1958, Heft 1, 2, 3, 4, 10, 1957, Heft 2, 3, 4, 6, 9, 10, 11, 13, 16, 19, 21, 22, 23 und 26. W. Giesel, 415 Krefeld, St.-Töniser-Straße 173. 34 969

Für BMW R 51/2-3 neue Radiallager 6207 à DM 6.50. Für BMW R 25/2-3 neue Radiallager 6206 à DM 5.—. 1 Gabel R 25/2 DM 35.—, 1 kompl. Kardan DM 60.—, 1 Lichtmasch. DM 40.—. Für R 51/2 1 Kegel- u. Tellerrad 7/32 DM 35.—, Zylinder mit Kolben DM 30.—, Zylinderkopf mit Ventilen DM 40.—. Von Horex Regina 3: 1 Telegabel DM 65.—, 1 Motor o. Zylinder u. Kopf DM 25.—, 1 Zylinder m. Kolben DM 35.—, 1 Rahmen m. Brief DM 30.—. Naben à DM 8.—. 1 Rahmen mit Brief 25/2 DM 35.—. Suche Sport-Tüten, evtl. Tausch mögl. Klaus Urban, 41 Duisburg-Meiderich, Philippstr. 3. 34 947

Deutsches Handbuch

für AJS/MATCHLESS, NORTON, BSA à DM 5.— Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstraße 7 35 084

Suche: Zündapp GS 50-Rahmen komplett mit Schwinge, evtl. mit Telegabel. Verkäufe: Sachs-Moped (Goebel-Schwinge u. Tele), guter Zustand, 15 000 km. Angeb. an Frank Hueber, 8033 Planegg, Rich.-Wagner-Str. 81. 35 075

Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

Keine Klischeekosten, keine zusätzlichen Insertionskosten! Ihre Anzeige wird wirkungsvoller. Gutes Amateurfoto genügt.

Verkäufe neue Sichtscheibe für Rennverkleidung. Verkaufspreis DM 50.—. Erwin Eckbauer, 8399 Reith 14 1/2, Post Poigham. 35 061

Wegen Anschaffung eines zweiten Gesspannes muß Garage gesäubert werden. Daraus biete ich an:

1 Opel-Caravan, 1956, fahrbereit, sehr gut bereit TÜV März 1965, zuverlässig, guter Transportwagen, DM 800.—;

1 Hercules-Sachs-Moped, 1500 km, wie neu, DM 300.—;

1 Berneg-Rahmen, komplett mit Tank, Räder, Bereifung usw., ohne Motor, erstklassig (4000 km), für Bastler gut geeignet, DM 300.—;

1 Richter-Kabine für TR 500, DM 100.—. Zuschriften unter M 3911 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 35 085

Verkäufe H.- u. D.-Lederweste mit Reißverschuß, schlanke Gr., neuw., für DM 48.—. Broese, Bremen 20, Diétr.-Bonhoeffer-Str. 37. 34 447

Verkäufe: 1 Motor R 51/1 DM 100.—. 1 Motor R 51/2 (Kurbelwelle defekt) DM 50.—. 1 Getriebe R 51/3 DM 40.—. R 51/3-Rahmen mit Brief (leicht beschädigt) DM 20.—. Antrieb mit Kardanw. R 51/3 DM 40.—. Beide Räder kompl. DM 50.—, Gabel DM 50.—, 24 Ltr.-Meier-Tank (schmale Form) DM 50.—, beide Schutzbleche DM 10.—, Lampe mit Tacho DM 10.—, Sitzbank DM 25.—. Harald Fitch, 2226 Eddelak, Krs. Süderdithmarschen. 34 732

Verkäufe Zündapp KS 601, komplett mit Sporttank (leicht defekt), sowie noch einen Reservemotor, Rahmen, Gabel, Räder (gerade) u. and. Teile, gegen Gebot. 1 NSU-Supermax-Gespinn, fahrbereit, mit vielen Ersatzteilen. Margit Funke, 5812 Herbede-Kämpen, Bruchstr. 25 a. 34 775

Motorsporthaus HERBST

Berlin W 30, Bülowstr. 90, Tel. 132061

Motorrad- und Roller-Zubehör Leder- und Wetterbekleidung Schalldämpfer, Sporttanks Sitzbänke, Sturzbügel Drehzahlmesser und div. Sportzubehör (Bitte Gratzkatalog anfordern)

Der bewährte englische BELSTAFF- TRIALMASTER- GELÄNDEANZUG

jetzt auch in der Bundesrepublik lieferbar.

Bitte Prospekt anfordern! Import: Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstraße 3

VORRATSLAGER

Kettenräder für Moped und Motorräder „IWIS“-Ketten-Programm

MAGURA-Programm

Sportlenker und Bedienungshebel Winter-Brillen

KETTEN THEISS KG

5 Köln-Sülz · Luxemburger Straße 148 · Ruf 41 61 72

Motorrad Ersatzteile neu und gebraucht für alle deutschen Motorräder: Austauschmotoren, Kurbelwellen, Zylinder, Rahmen, Gabeln, Tanks, Räder. Über 3000 komplette Motoren, gebraucht, Export auch nach Übersee.

Motorradverwertung Nettlesheim Flensburg, Husumer Straße 75 - Tel. 20 44

Suche 125 ccm Zweit-Rennmotor u. 1 P. Adler-Naben, kompl. Verkäufe: 150 ccm-Sachs-Motor DM 20.—, 1 Sitzb. DM 10.—, 1 Reifen 3,25 x 16 (90%) DM 5.—. H. Scherer, 5104 Eilendorf, Lindenstr. 61. 35 057

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule Gerhard Klein

Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger Gütersloh i. W., Moltkestr. 22, Ruf 2370

Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklass. Referenzen u. beste Erfolgsmachweise bei modernstem Lehrmaterial.

STELLENANGEBOTE

Gesucht in die Zentral-Schweiz

tüchtigen und selbständigen

MOTORRAD- AUTO-MECHANIKER


in gut eingerichtete Garage mit BMW- u. DKW-Vertretung. Offerten mit Lohnanspruch sind zu richten an: F. Jordi, Moto-Auto-Garagen, Brittnau (AG.). 34 953

Mitarbeiter und Nachfolger gesucht

Ich suche für mein bekanntes und gut eingeführtes, ausbaufähiges Versand- und Ladengeschäft einen tüchtigen Mitarbeiter, der mich in allen Arbeiten unterstützen und selbständig vertreten kann. Voraussetzung sind Arbeitsfreude, Geschäftsinteresse, Zuverlässigkeit und kaufmännische Erfahrung. Da ich mich in absehbarer Zeit aus Alters- und Gesundheitsgründen vom Geschäft zurückziehen will, kommt auch eine Geschäftsübernahme in Frage, sofern die entsprechenden Voraussetzungen gegeben sind.

Interessenten wenden sich unter ausführlicher Darlegung ihrer Verhältnisse schriftlich und unmittelbar an

Walter Dillenberg

 -Spezialgeschäft für Motorrad-Zubehör und Schutzkleidung 7 Stuttgart-Vaihingen, Postfach 79

DAS MOTORRAD

AILLEMENT
FIGIEL

GUIN

