

Das MOTORRAD

Die Meisterschaft der Tollen Vögel



Nummer 10. JAHRGANG

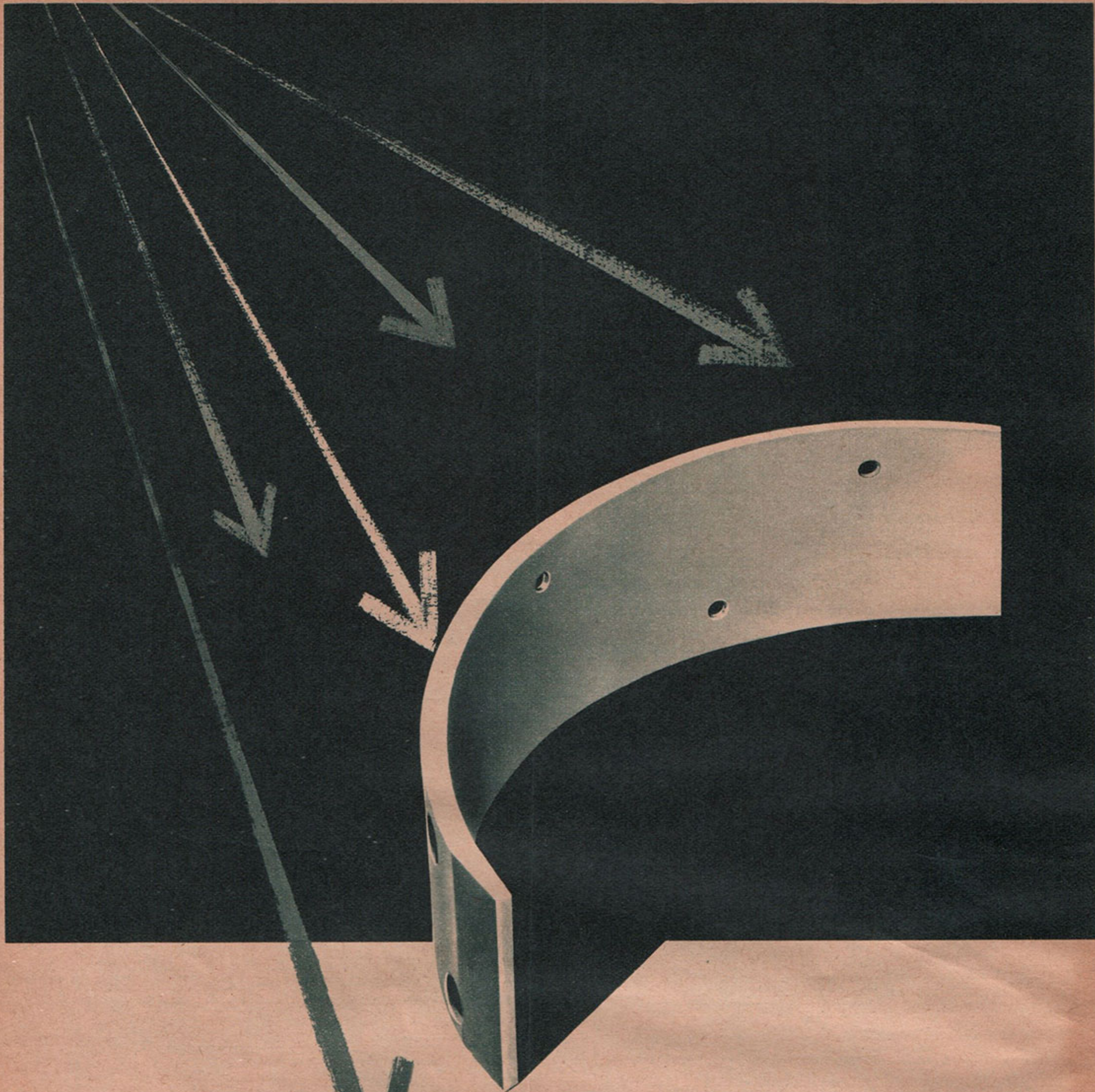
26. Juli 1958

15

PREIS DM 1,—

Postverlagsort Stuttgart

Vom richtigen Schleppen, Basteln und viel Sport
Der Nürnberger Auflösungs-Prozeß



JURID WERKE GMBH GLINDE BEI HAMBURG

Brems mit



... ein Begriff,
der sich durchgesetzt hat.
Jeder Fachmann kennt JURID,
jeder Kenner schätzt JURID.
Was durch Erfahrung bestätigt,
empfiehlt sich von selbst:
In jeder Bremse JURID –
für jede Bremse JURID!

DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

Das Fachblatt für Motorradfahrer,
Motorradhändler und Werkstatt

ZEHNTER JAHRGANG

HEFT **15** 1958

INHALT

Der erste Schritt	S. 401
Als der Chefkonstrukteur noch Rennen fuhr	S. 402
Der Nürnberger (Auflösungs-) Prozeß	S. 403
Neunkirchen: Meisterschaft der tollen Vögel	S. 404
Vom Dürfen und Nichtdürfen: Richtig schleppen	S. 406
Geländemeisterschaft: Bayerwaldfahrt	S. 409
Der Scott-Story anderer Teil . .	S. 410
Wir bauen an Motoren: NSU-Supermax	S. 412
Nebenan von Venedig	S. 414
Wenn das kein toller Vogel ist	S. 415
Der Kupferwurm: Von Reglern und Lichtmaschinen	S. 416
Das aktuelle MOTORRAD	S. 420
Briefe an uns	S. 423
Sportnotizen:	
Keith Campbell †	S. 425
Großer Preis von Belgien	S. 425
Schleizer Dreieckrennen	S. 425
Moto Cross Rottenburg	S. 427
Niederbergische Gelände- Zuverlässigkeitsfahrt	S. 427
Ganz unter uns	S. 428

Herausgeber:

Paul Pietsch und Ernst Dietrich-Troeltsch †

Redaktion:

Carl Hertweck

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

(14a) Stuttgart, Postfach 1042

Kupfertiefdruck Chr. Belser, Stuttgart

das MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—

Der erste Schritt

Diese Überschrift ist nicht von mir. Das haben die Hockenheimer erfunden.

Wer weiß noch, wie der Motorsport so um 1924 und 1925 begann? Als es weder Lizenzen noch sonstigen Papierkram gab, als Veranstalter und Wettbewerber mit dem Rucksack ankamen, in dem Werkzeug, Proviant und Reserveteile gleichermaßen Platz fanden?

Wer weiß noch, wie es 1947 wieder begann? Als im Rucksack Kartoffeln waren? Die Hockenheimer wissen noch, denn die fingen so wieder an. Es kam dann schnell anders. Als die Organisation kam. Zwar waren da noch ein paar Köhner aus der Zeit vor 1933, die man auch nach 1933 in keine Uniform hineinbrachte — die waren aber eminent selten, denn dieser Uniform vermochten sich nur wenige zu entziehen, gerade wenn und weil es Köhner waren. Jedenfalls waren es nach 1947 v i e l zu wenige, um mit denen einen Sport wieder aufbauen zu können. Das war die große Chance der zwielichtigen, ins Kriminelle schillernden Figuren, von denen jeder von uns ein Dutzend aufzuzählen vermag. Sie verschwanden so um 1950 herum. Teils nur in der Versenkung, teils in Zellen. An ihre Stelle traten andere — die Nullen mit den weißen Fragebogen. Man kannte sie. Denn sie waren während der kritischen Zeit in Positionen siebzehnter Größe gewesen, weil sie — sagen wir es schon — zu kümmerlich und zu farblos und zu unbedarft gewesen waren, um irgend jemandem aufsteigenswert und uniformwert zu erscheinen. Daher ja der weiße Fragebogen. Zu räuspern und zu spucken hatten sie ihren Herren aber abgesehen. Und das befähigte sie jetzt, sich in Posten wählen zu lassen, zu deren Übernahme noch eine Besatzer-genehmigung nötig war. M a n kannte sie — das heißt, daß die Leute vom Bau sie kannten. Denen aber — sit venia verbo — die Schnauze noch verbunden war. Die anderen kannten sie nicht. Diese anderen: die waren bei Kriegsausbruch Hajoten gewesen und an 1949 fehlten denen glatte zehn Jahre, die konnten also nicht wissen, w a s für Kandidaten diese neuen Sportführer waren. Und weil diese Sportführer selbst auch sehr genau wußten, daß mangels hervorragender Leistung in der bisherigen Lebensführung kein Mensch sie kannte, erfanden sie flugs die goldenen Armbinden. Wer sonst nichts aufzuweisen hat, braucht wirklich eine Armbinde. Tunlichst mit Gold. Schließlich hatte man ja tausend Jahre Zeit gehabt, die Wirkung goldener Armbinden zu studieren. Und jetzt waren eben mal die Farblosen mit goldenen Armbinden dran.

Und so nahmen die Dinge ihren Lauf. Wie er mit Figuren siebzehnter Größe eben unvermeidlich ist. Das ist nicht nur im Sport so. In der Wirtschaft ist es kein Haar anders. Nur nennt man es da Wirtschaftskrise, Rezession und Nürnberger Prozeß. Das, was vor 1933 reeller Sport und bis 1939 ein weniger erfreulicher, aber doch immerhin sehr gekonnter Staatssport gewesen war, verfiel ab 1950 rapid zur Schaustellerei. Zwar ist dies harte Wort meines Wissens auch nur hier gebraucht worden — aber war der Straßenrennsport denn noch Sport? Welcher sogenannte Privatfahrer — deren Sportgeist hier spesenbringend verramscht wurde — stimmt mir da nicht zu? Natürlich ist der Straßenrennsport nicht n u r an seinen modernen Sportführern gestorben, da gab es noch ein Dutzend weiterer Ursachen, aber es war doch eine der wichtigsten Ursachen — diese Geister siebzehnter Güte waren nicht fähig, das Schiffchen auf noch fahrbare Kurse zu steuern, das und nichts anderes ist ihre Schuld und ihr Versäumnis. Es war doch so, daß man sich unter Rennsport gar nichts mehr anderes vorzustellen vermochte als 150 000 schreiende Gaffer — Verzeihung, ich meinte natürlich Zuschauer —, die mit ihren primitiven Herdenreaktionen einige hundert Mann Polizei in Betrieb setzten, die wiederum einigen aufgeputzten Oberscheiden die richtige wichtige Folie gaben. Die Fahrer — na ja. Die waren natürlich auch da. Aber fragt sie ruhig selber, was die sich dabei dachten.

Ist es nicht symptomatisch, daß unter der Aegide eines einzigen Sportpräsidenten zwar der Sport einen unvorstellbaren Niedergang erleidet, daß aber derselbe Sportpräsident sich so ausgezeichnete Beziehungen zu einem motorsportlich mindestens indifferenten Bundesminister erfreut, daß ihm die Vermittlung illegaler Handelskonzessionen gegen Provision überhaupt angesonnen werden kann? (Spiegel 28/58).

Es ist doch heute so, daß man sich ein „Rennen“ nur mehr vorstellen kann als einen Riesenapparat mit zigdutzend Nutznießern und Spesenschindern. Bei dem nur die Leute leer auszugehen pflegen, die ihre Leistung schon gebracht und keine Faustpfänder mehr in der Hand haben — die Fahrer.

Ist es nicht grotesk, daß es bei solcher Lage nur an einem nicht mangelt — an Fahrern? Gerade das ist es ja, daß so harte Worte gefunden werden mußten — was am Motorradsport nicht lebensfähig ist, das sind nicht die Aktiven, sondern allein die Sportchefs, die selbstgewählten Nullen, deren Hirnleere sie nicht erkennen ließ, wo die Grundlagen des Sportes zu finden sind. Schreibt doch irgendein Ausweisrennen aus — fehlt es an Meldungen? Natürlich sind das keine Dukes und keine Zellers, die da fahren, natürlich sind es abenteuerliche Schlitten, die da am Start stehen, natürlich sind es keine hunderttausend Zuschauer — aber muß das denn sein? Muß denn jedes bißchen Tennispatscherei gleich nach Wimbledon führen? Ist es nicht ein großartiger Spaß, was die Ausweiser vorführen, wenn man sie endlich mal läßt? Behördenschikanen? Gewiß, leider, aber was will man von solchen Sportpräsidenten verlangen, die da mit Konzessionen Handel treiben, statt ihre guten Beziehungen Gott behüte mal zur Förderung des Sports auszunützen, wegen dessen sie schließlich in ihre Ämter gewählt wurden?

Noch gibt es aber Strecken, die Behördenschikanen relativ wenig ausgesetzt sind — zum Beispiel Hockenheim. Man freute sich der Initiative, die in diesem Frühjahr wenigstens auf dem Papier stand und derzufolge auf dem Hockenheimring der Ausweissport eine besondere Pflegestätte finden sollte. Aber man hatte seine Vorbehalte — die Namen, die dahinter standen, waren zwar untadelig, aber ob die Träger dieser Namen zäh genug waren, ihre idealistischen Absichten durchzuboxen, das blieb abzuwarten.

UNSER TITELBILD: Da hat Hans Franck den wilden Mann mit der Kamera in Hockenheim abgeschossen: Paddy Driver. Paddys Norton ist aber in Schuß, und der bärtige Wilde ist ein netter Kerl, der fahren kann.

RUCKTITEL: So, jetzt sind mal die anderen dran und man kann selber mal zusehen. Und eine Hitze ist das . . . !
(Foto: H. P. Feddersen)

Es scheint nun, als ob das doch glücken werde — am 7. September steigt in Hockenheim ein Ausweisrennen als simple, billige Nachmittagsveranstaltung, die sich selber zu tragen vermag. Schon mal gut. Dazu steigt aber noch etwas anderes: eben dieser „erste Schritt“. Da sollen in zwei Klassen Leute und Maschinen fahren, die noch an keinem Rennen teilgenommen haben. Das heißt also, daß da simple Alltags-Straßenmaschinen fahren dürfen! Bitte nochmal lesen, denn es ist wirklich an Straßenmaschinen gedacht. An Mäxe, an SGSsen, an R 26, was eben 250 hat und schnell ist. Aussehen und Trimm egal, mit und ohne Scheinwerfer, mit und ohne Auspuff, wie der Mann eben glaubt, schön schnell fahren zu können. Kotflügel muß er haben, äußerstens nach internationaler Vorschrift, wenn er meint, gerade damit den Vogel fangen zu können. Auch sonst darf er tun und lassen, was er will, Vergaser, Kerzen, Magnet — alles ist frei, was man in irgendeinem Laden frei kaufen kann. (Da wird man dann ja sehen, daß eine leise, gut getrimmte und ganz zivile Maschine meist noch schneller ist als eine Donnermühle.) Der Veranstalter behält sich vor, richtige Rennmaschinen, die im „ersten Schritt“ nassauern wollen, bei der Abnahme in die Ausweis-Kategorie zu verweisen, sonst darf aber grundsätzlich jeder basteln, was er will. Sofern die Maschine dadurch nicht fahrgefährlich wird. Darum kümmert sich die Abnahme speziell. Neue Reifen müssen auch sein — „noch vollkommen brauchbar“ wird nicht anerkannt, neu müssen die Dinger sein, man kann das nämlich messen.

Das ist ein großes Ding, was sich die Hockenheimer da vorgenommen haben — eine 50er-Klasse soll auch fahren, da ist auch alles frei, mit und ohne Fußrasten, mit und ohne Zulassungsnummer — es ist ja keine Kunst, mit Tretkurbeln und 8er-Vergaser als Moped anzukommen, das Rennen mit Fußrasten und einem 20er-Vergaser zu gewinnen, um danach mit dem 8er-Vergaser und dem Blumentopf wieder nach Hause zu fahren. Geht alles in den berühmten Rucksack.

Dieser „erste Schritt“ ist wohl das, worauf einige Dutzend Jungen gewartet haben — endlich mal dürfen, wenn da eine Uhr läuft und andere mithalten! Man will ja gar nicht den ganz großen Topp gewinnen, man will bloß Nachbars Fritze eins überbraten, und wenn man gleich bloß Siebzehnter ist — aber fahren will man, und Fritze muß Achtzehnter werden.

Wenn das in Hockenheim hinhaut, stünden wir vor einem neuen Sport — da unten sind drei Clubs, ein paar ganz alte Fachmänner von vor 1933 und alle zusammen sind dank einsichtiger Behördenleute der Meinung, das sehr billig und mithin häufig — zweimal im Jahr — machen zu können. Gäbe es eine bessere Ausnutzung für eine solche Bahn, als denen zu dienen, die

da selber Sport treiben wollen? Schließlich ist diese Art Sport ja keine Bolzerei — dahinter steht doch immer monatelange Bastelei, gewissenhafte Arbeit, endloses Rechnen, um die Mühle fit zu haben — die bei weitem keine Rennmaschine zu sein braucht. (Und wenn es doch eine wird, dann geht der Mann ja ganz von selber in die Ausweis-Kategorie, schon weil seine Kumpels mit ihren Noch-Straßenmaschinen ihn eines etwaigen Sieges nicht froh werden ließen.)

Es ist nicht auszudenken, wie viele Jungen dabei erst mal einen Begriff von sportlichem Fahren bekämen, ganz andere Wertungsmaßstäbe — in hundert Kilometer Umkreis um Hockenheim wäre es plötzlich unfein, vorm Kino anzugeben. Wohl aber ist daran gedacht, des öfteren auf dem Ring Übungsnachmittage abzuhalten, so in losem Trainingsmodus, wo ein Junge ankommt, Maschine umbaut und anwärmt, zum Zeitnehmer geht und schlicht sagt: „Ich fahre jetzt drei Runden hintereinander, nehmen Sie bitte meine Zeit!“ Und wo etwa in der Stadtkurve in einem Liegestuhl einer der alten Knochen sitzt, den man bitten kann, „sehen Sie doch bitte mal, wie ich da rumkomme und wieviel Sekunden ich von diesem Pflock bis zu jenem brauche“ — und nachher geht der mit dem Jungen zu Fuß die Kurve ab und sagt ihm, wo und wie er ansetzen muß, um drei Sekunden zu gewinnen. Das wäre eine Jugendarbeit — auch wenn nicht ein einziger der Jungen mal wirklicher Lizenzfahrer wird. Zum Teufel mit der ganzen fixen Aufstiegs-idee — das ist doch nur so eine Dritte-Reichs-Idee, von der sich die Nachkriegsgrößen mangels Gehirnschmalz nicht zu trennen vermochten, die meisten Jungen wollen doch gar keine Dukes werden, die wollen doch nur mit etlichen gleichgestellten Jungen sich einen ausstoßen und ihren Spaß dabei haben. Diese Möglichkeit muß man ihnen geben und ein bißchen Anlehnung dazu — weiter nichts. Ohne Spesen, ohne goldene Armbinden. Nur so.

Das ist nämlich Sport. Nur weiß das heute niemand mehr. Aber die Hockenheimer wissen noch. Weil sie schon jemand waren, als weder die Uniformen noch die Fragebogen erfunden waren.

Fangen wir eben noch mal an, wie wir 1924 schon mal angefangen haben, auf Staubstraßen mit Riemenantrieb. Und wie die Könner 1947 noch mal angefangen haben. Man kann immer wieder unten anfangen — und der Sport wird leben, auch wenn man die nicht mehr kennen wird, die gestern noch groß zu sein dachten.

Wer da mitfahren will: Schreibt an den Hockenheimer Club, aber gleich, der 7. September ist nicht mehr weit, das wird ein gewaltiges Fest werden.

C. Hertweck

Mars-Ersatzteile auch weiterhin lieferbar!

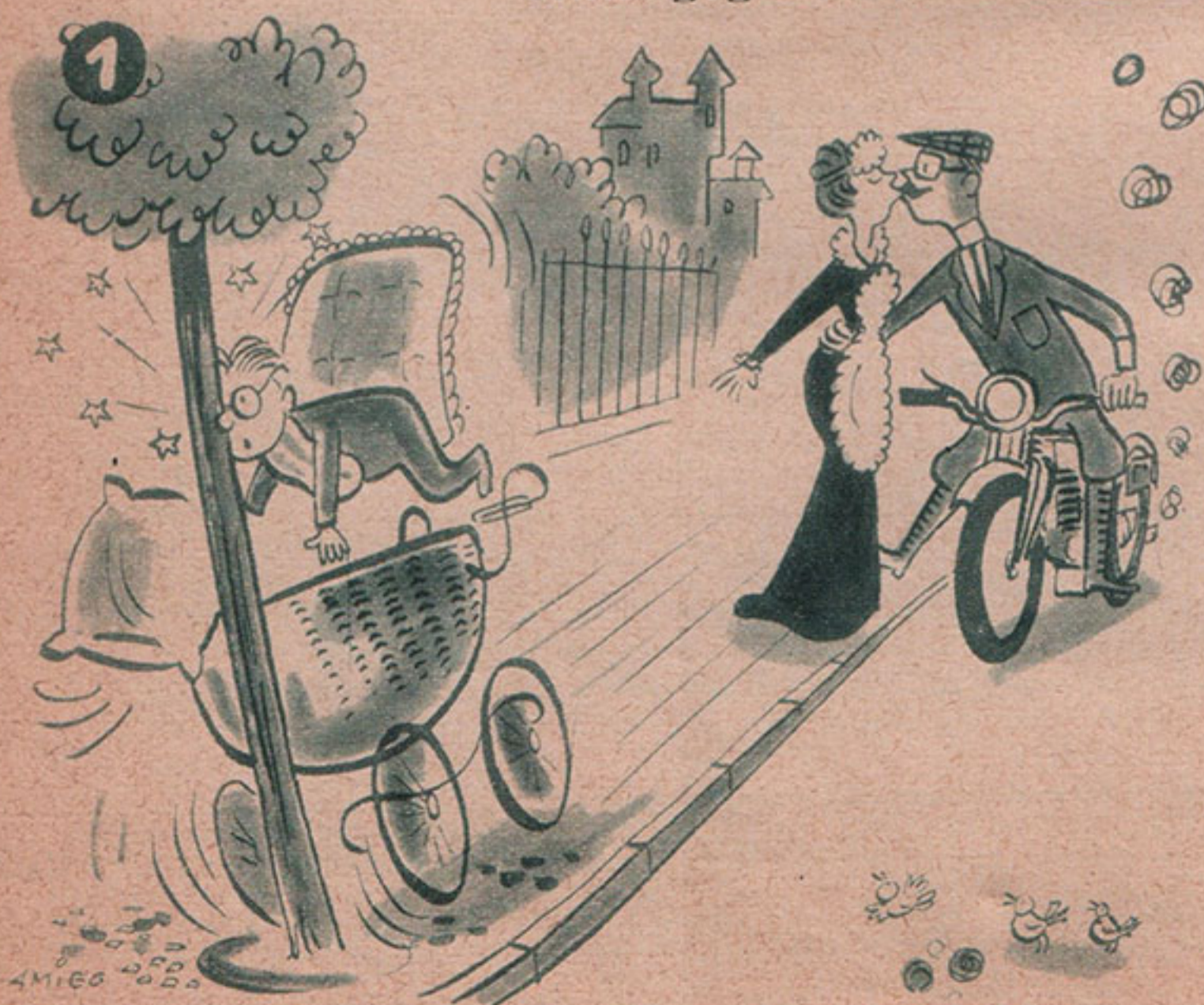
Wie wir zuverlässig erfahren, ist die Belieferung der Besitzer von Mars-Motorrädern und Mars-Mopeds mit Ersatzteilen gesichert. Die Firma

Kohl — Mars-Ersatzteile, Nürnberg-Doos, Siegmundstraße 40,

hat die vorhandenen, sehr reichlichen Lagerbestände übernommen und wird auch dafür sorgen, daß dort, wo erforderlich, eine Neuherstellung von Teilen erfolgt. Mars-Fahrer können sich also jederzeit an die obige Anschrift wenden.

Bezüglich einer Weiterfertigung der in kurzer Zeit so beliebt gewordenen Mars-Monza II laufen aussichtsreiche Verhandlungen mit namhaften deutschen Zweiradwerken, über deren Abschluß wir so bald wie möglich berichten werden.

Weshalb hat Glossenschreiber WiLi etwas gegen Motorradfahrer?



Etwa schlimme Kindheitserlebnisse?

Als der Chefkonstrukteur noch Rennen fuhr

In diesen Tagen dürfte es gerade etwa 10 Jahre her sein, daß irgendwo in Rußland, wohin man ihn mit einer Handvoll anderer „Spezialisten“ zum Aufbau einer sowjetischen Motorradproduktion geholt hatte, Hermann Weber starb. Heute wissen nur noch ganz wenige, wer das eigentlich war: zuletzt während langer Jahre der Chefkonstrukteur des Zschopauer DKW-Werkes, auf dessen Arbeit praktisch alle Motortypen zurückgehen, die jemals das Werk verlassen haben. Von der Blutblase über die lange Reihe der SB-Typen, als Krönung der Vorkriegsentwicklung dann die NZ-Modelle — und dazu noch all das andere, was den Begriff DKW in der Welt bekannt und den Zweitakter zum oft geschmähten, aber doch immer wieder gefürchteten Konkurrenten des Viertaktmotors gemacht hat. Und wenn die Sowjets in ihrem Leipziger Messepavillon ihre ISCH voll Stolz zeigen — nun, wer weiß, daß die NZ von Hermann Weber stammt, der weiß dann auch, wer der geistige Vater der ISCH war.

Weber hat sein ganzes Leben an Motorrädern gearbeitet. Er hat das Auf und Ab einer mehrmals (!) um ihre Existenz kämpfenden Zweiradindustrie erlebt — aber er lebte in einer Zeit, als man um das Zweirad eben kämpfte. Da war es den leitenden Leuten nicht gleich, ob sie Motorräder oder Nachttöpfe produzierten, und da fühlten sich diese Leute auch nicht deshalb als zweitrangig, weil sie „nur“ Motorräder machten, und sie sann nicht Tag und Nacht darüber nach, wie sie sich zum kleinen Wagen „verbessern“ könnten. Da war das Motorrad noch das Hobby der Käufer und der Leute, die es bauten.

Und ich werde nicht vergessen, wie ich eines Abends auf dem Anhalter Bahnhof in Berlin am Chemnitz Schnellzug ein paar Männer traf — den Sprung, den Winkler, den Friedrich — und unter ihnen einen langen, dünnen Kerl, mit Wickelgamaschen und Rucksack — den Chefkonstrukteur aus Zschopau. Wir sprachen ein paar Worte zusammen — ich weiß noch, daß mich damals die Frage interessierte, warum man eigentlich nicht den so erfolgreichen 175er Einzylinder zum 350er Twin ausbaute, und Weber sagte mir, daß der auf seinem Brett längst fertig sei, daß nur Rasmussen die Moneten noch nicht bewilligt habe — und dann sprachen wir noch ein bißchen von der Rennerei im allgemeinen. Wo sie herkämen? Nun, vom Kolberger Bäderrennen — sie hätten gerade ihre Maschinen vorn im Packwagen verstaut (ich glaube, die Worte Renndienstwagen und Rennmonteure gab es damals noch gar nicht, aber große Rucksäcke hatte man!). Was sie denn gemacht hätten, da oben an der Ostsee? Nun, recht schön, zu viert die ersten vier Plätze in ihrer Klasse für DKW. Und er selbst? „Nu, d'n ärschten“ — meinte der Chefkonstrukteur des nachmals größten Motorradwerkes der Welt in seinem gemütlichen Sächsisch.

Und dann fuhr der Zug ab.

Fu

Der Nürnberger Auflösungs-Prozeß

Was da im letzten Heft nur angedeutet werden konnte, hat inzwischen Kontur bekommen — teilweise. Fangen wir beim Z an, bei Zündapp: Am Tage der Veröffentlichung des Verkaufes hatte man zwar einige hundert (vervielfältigte!) Kündigungsschreiben als normale Briefe den Leuten der Werksbesetzung in den heimischen Briefkasten geworfen, aber noch keine Zeit für einen einwandfreien Verlautbarungstext gefunden, so daß die Zeitungsmeldungen von der Produktionseinstellung bis zur Überführung nach München lauteten — an welch' letztere der Sachkundige ohnedies niemals glaubte. Solcher Unglaube sieht sich heute bestätigt: Bis dato — rund 15.7. — ist noch keine Kündigung widerrufen oder durch neuen Zündapp-Vertrag abgelöst. Das heißt also Aufarbeitung und Ausverkauf der vorhandenen Ware ohne die Absicht, jemals wieder etwas mit mehr als 50 ccm zu produzieren! Denn die Leute, die das könnten, sind gerade dabei, mit anderen Werken abzuschließen. Von der anderen Seite her, also von der Putzfrau aufwärts, ist aber der Käufer Bosch dabei, die Leute zu engagieren, die für die neue Fertigung von (angeblich) Hausgeräten gebraucht werden. Noch 14 Tage, und von der alten Zündapp-Crew ist keiner mehr übrig. Soeben wird auch bekannt, daß der Zündapp-Sportladen, der in Zakopane mitfahren sollte, eben nicht mitfahren wird. Damit sind auch die Sechs Tage erneut offen — keine Nationalmannschaft mehr möglich, wenigstens keine aussichtsreiche. (Natürlich wäre sie möglich, aber zu einer solchen Aktion ist der ADAC unter seiner derzeitigen sportlichen Leitung auf keinen Fall fähig.)

Was aus Maico wird, ist noch nicht abzusehen — man braucht zu solchem Wissen aus dem Nachrichtenstapel erst gar keine speziellen Indizes heranzuziehen, als gesund und lebensfähig ist unter heutigen Umständen ein Zweirad(!)werk nun einmal erst dann zu betrachten, wenn Lieferantenrechnungen wieder voll bezahlt werden.

Hat man an Express gesehen — kaum als mögliches Mitglied der sagenhaften „Nürnberger Gruppe“ genannt, klappte schon der Schalter zu. Mit Kommentaren von einer Unglaubwürdigkeit versehen, daß die auch nur von der sogenannten Wirtschaftspresse gedruckt wurden. Putzigstes Ereignis: Am vergangenen Samstag, also so um den 10. herum, kursierte in den berühmten Bankkreisen, die natürlich über keinerlei spezielle Sachkunde verfügen und schon deshalb alles ganz genau wissen, die Meldung, Hercules habe seine Zahlungen eingestellt. Es stellte sich dann heraus, daß zwar der Werbechef von Hercules eine mit etwas Text aufgemachte simple Produktionsmeldung herausgegeben hatte — die war in der Begeisterung von den weniger Kundigen mit einem der üblichen optimistischen Geschäftsberichte verwechselt worden, die Vorstände von Zweiradwerken kurz vor dem Konkurs herauszugeben pflegen, und sie stellten hellhörig wie immer fest „aha, sogenannter guter Geschäftsgang, also nächste Woche pleite!“ Wirkliche Ursache für diese — höchst unangenehme — Tatarennachricht dürfte aber ein Versprechen beim Diktat oder am Telefon gewesen sein: Nichtfachleute verwechseln schon mal die Worte „Hercules“ und „Express“, weil sie so sehr ähnlich klingen, und wenn der Mann am anderen Ende der Leitung nicht sehr gewieft ist, dann schreibt er seelenruhig „Hercules“ auf den Block, statt nochmal zu fragen, ob das nicht vielleicht doch „Express“ heißen solle. (Das gibt's, um noch weit kleinerer Ursachen willen sind Leute sogar schon gehängt worden!) Muß ich es noch formell sagen? Hercules bezahlt seine Rechnungen!

Also „Nürnberger Gruppe“: Es klingt hart, aber wenn es diese Gruppe gäbe — es gibt sie noch nicht, noch ist man bei theoretischen Erwägungen —, dann würde diese Gruppe von den Kennern der Materie doch wohl so betrachtet werden müssen, wie ehemals ein Dutzend Pioniere eine „Einsatzkompanie“ zu betrachten pflegte, zwar an die hundert Karabiner (fast hätte ich Aktien gesagt), aber Volkssturm, Bäcker und Schreibstudenkrüppel. Wieviel von diesem Haufen alsbald überwalzt wird, muß sich erst noch erweisen. Auch in Einsatzkompanien hat es ja immer mal zufällig hineingeratene richtige Soldaten gegeben. Solange man die aber noch nicht herauskennt, ist es eben — na ja, eine Einsatzkompanie. Unter Null.

(Inzwischen zahlt Express wieder — da hatte also doch nur jemand vorübergehend die Nerven verloren. Dafür kursiert die Wendung, Horex interessiere sich für die Übernahme von Express. Wenn man dazu aber weiß, daß das einzige noch gut gängige Horex-Modell, das Moped, schon lange bei Victoria gemacht wird, erschiene die umgekehrte Version glaubhafter. Einsatzkompanie, da ist das eben so.)

Ich kann das hier nicht belegen, weil es viel zu umständlich wäre, aber unter Zusammenrechnung dessen, was man ernsthaft weiß, kommt es jetzt darauf an, daß zwei oder drei Motorradfabriken bis 1960/61 schlicht überleben — dann ist wieder ein solider Bedarf von 60 000—70 000 neuen Maschinen pro Jahr da, von denen zwei oder drei Fertigungsbetriebe leben können. Die sich dann gegenseitig nicht mal mehr als Konkurrenten betrachten. Einer davon wird Hercules sein. Der zweite wird — ich wage das niederzuschreiben — BMW sein. Und wenn ich den dritten nennen soll, tut mir schon die Wahl weh. Lassen wir es also, für einen dritten Betrieb ist jedenfalls Platz.

Natürlich kann der MOTORRAD-Leser jetzt fragen, was ihn das angehe — die Zündapp-Besitzer fragen wie die Besitzer einiger anderer, ehemals namhafter Marken schon nicht mehr, die wissen bereits, was sie das angeht. (Ob man wohl bei Zündapp-München weiß, welches moralische Kapital, gebildet ausgedrückt meinerwegen auch good will, für den Namen Zündapp ganz allgemein in den letzten vierzehn Tagen verschleudert worden ist?)

Über die Aktionsfähigkeit dessen, was sich Motorradhandel und -gewerbe nennt, brauchen wir keine Worte mehr zu verlieren, wer sich auf diesen Gewerbszweig verlassen muß, hat seine Erfahrungen gemacht. Wenn jetzt nacheinander noch die Herstellerfirmen aktionsunfähig werden, die bisher noch so ein bißchen auf die schlimmsten Schlampereien geachtet haben, dann ist es ganz aus, dann kann man eine Maschine, bei der auch nur ein Lagerring geplatzt ist, ebensogut gleich ganz wegschmeißen.

Noch existieren aber in jeder Stadt ein oder zwei Werkstätten, deren Besitzer keine Konjunkturgrößen, sondern auch nur Dumme sind, also Leute wie wir, die noch glauben, eine Arbeit richtig machen zu müssen. Es geht jetzt darum, eben diese Dummen zu kennen, auf daß die anderen Dummen, die immer noch Motorrad fahren, bei diesen Dummen ihre Maschinen in guten Händen wissen. So etwas geht nicht mit Organisation, das kann nur improvisiert werden, und wir haben uns das folgendermaßen gedacht:

Jeder von uns, der schon ein paar Motorradjahre auf dem Buckel hat, kennt eine Werkstatt, bei der er nach mancherlei Enttäuschungen hängenblieb und heute noch arbeiten läßt, weil seine Maschine da richtig behandelt wird.

Diese Werkstätten suchen wir!

Es kommt darauf an, wenigstens 500 Anschriften solcher ausgesprochen guter Werkstätten zusammenzubekommen. Die Zahl scheint lächerlich, gemessen an der Mitgliederzahl diesbezüglicher Berufsverbände — aber wir werden ja sehen, was da zusammenkommt.

Nennt uns also die Werkstätten, bei denen Ihr arbeiten laßt und deren Inhaber Vertrauen verdienen. Das kann ein großer Laden sein, es kann auch ein kapitalloser Einzelhandwerker sein, der nicht viel mehr als einen Schraubstock und einen Schweißapparat hat — wenn der Mann nur gut ist und sein Handwerk versteht. Simple Postkarte mit Adresse darauf genügt, wir sehen uns den Mann dann schon selber und ganz aus der Nähe an, aber erst müssen wir eben mal die Adresse haben. Sind diese Werkstätten gut, dann können wir denen ein Angebot machen, das der Mühe wert ist, über das nur eben heute noch nichts gesagt werden kann. Es geht einfach darum, daß die überlebenden Motorradfahrer zu wissen bekommen, wer ihnen noch helfen wird und vor allem sachgemäß helfen kann, wenn auch noch die viert- und fünftletzte Motorradfabrik den Laden dicht gemacht hat. Daß es der sogenannte Fachhandel nicht kann, ist erwiesen, also müssen wir uns eben selbst helfen.

Wer kennt eine gute, einwandfrei arbeitende Motorradwerkstätte?

Her mit der Adresse, Ihr werdet selbst den Nutzen davon haben.

C. Hertweck

Flickt nicht für andere

Kollege kommt mit R 25/3. Dritter und vierter Gang Vollgas gleich Stottern. Alter Trott: Kerzenabstand — gut, Unterbrecher — gut, Zündzeiten — gut, Kondensator ausgewechselt — ist es nicht, provisorisch Autozündspule dran — auch nicht. Laut Funkenkontrollstrecke ist es aber die Zündung, die das Stottern verursacht. Was soll ein alter, vor Ärger ergrauter, auspuffqualmgeschwärtzter, sich selbst verachtender „Zündungslaie“ jetzt machen? Sonnabendnachmittag war beim Basteln weg, und jetzt vom Sonntag ist auch bald der Vormittag rum. Am Nachmittag will der Herr Kollege in die Heide. Was tun? Ich fühle mich gedemütigt und mit ihm zum Sonntagsdienst einer Zündungsspezialwerkstatt hin. Einmannbetrieb am Sonntag, nur ein durch Schulungszeugnisse an der Wand von verschiedenen Werken ausgebildeter Meister. Eine Stunde, dann sind wir dran. Ich will ihm etwas von unserer Probiererei erzählen, aber er glaubt mir nicht, ich habe ja keine Ahnung. Er eine Funkenstrecke zwischen, Vollgas, stotternder Funke: „Das ist die Zündspule, werden wir gleich sehen.“ Ich sage gar nichts, denn ich bin ja dumm. Er baut aus, geht in Nebenraum, wo Prüfgeräte und Schild sind „Zutritt verboten“, denn ich bin neugierig. Er kommt wieder, schmeißt Spule runter und sagt „Spule kaputt“ und holt neue. Wie er die neue einbaut, sammle ich die alte auf und sage so zu meinem Kollegen: „Die nehmen wir mit.“ Er kommt hoch und sagt: „Die ist durchgeschlagen, können Sie doch hier sehen.“ Ja, kann ich sehen, daß er sie zum Überschlag gebracht hat, und zwar an der Stirnseite auf dem Pertinaxspulenkörper. Zwar schlägt eine Spule dort sonst nicht durch, sondern in der Wicklung, aber ich sage nichts. Denn mit solchen Leuten sich schlagen kann viel Geld kosten, zumal die Spule ja nicht mein Geld kostet. Neue Spule ist eingebaut. Probe, das gleiche wie vorher. „Ja, dann ist es der Kondensator.“ Er baut aus, prüft im Nebenraum, kommt wieder: „Nun, der ist es nicht.“ Er ist wohl schon vorsichtiger, weil er Lunte gerochen hat. „Ja, die Kontakte sehen ja aus wie neu, aber wir wollen doch mal austauschen.“ Und siehe da, Fortuna hatte wohl so lange geschlafen, die Karre lief wie in besten Zeiten. Rechnung, soweit ich mich noch entsinne: Spule 10,80 DM; 1 Satz Unterbrecher 1,60 DM; Lohn 6,— DM (ca. 40 Minuten). Ich finde, das war ein teurer Unterbrecher. Für mich wäre das ein Fressen, aber wie gesagt, sich für andere prügeln? Von mir geht kein Motorrad zur Werkstatt, und wenn ich zwei Tage und zwei Nächte brauche, um eine Kleinigkeit zu finden. Ich habe auch für mich originale oder wenigstens ähnliche Teile zum Probieren und Austauschen, aber soll man sich der Kollegen wegen für ... zig Mark verschiedene Teile kaufen, um Fehler zu finden, die mit dem Auge nicht zu sehen sind? Aber trotzdem, Motorradreparieren so nebenbei ist schön, interessant und immer neu. Ebenso wie Deine Berichte zu lesen.

H. D. in H.

Die Meisterschaft der Tollen Vögel

1. Lauf um den
Juniorenpokal
der OMK 1958

4. Neunkirchener
Dreieckrennen

In der Nähe des Städtchens Neunkirchen entdeckte ich beim Vorbeifahren gegenüber einer Seitenstraßeneinmündung vor einem Kilometerstein einen Strohhallen. Wo Strohhallen derart am Straßenrand herumliegen, muß ja irgend etwas Besonderes los sein. Und weil ich zu einem Straßenrennen in der Nähe von Neunkirchen unterwegs war, schloß ich, daß ich soeben die Rennstrecke befuhr. Da bummelten die Sonntagsfahrer gemütlich auf dieser Straße von Neunkirchen, Saarbrücken nach Homburg und ins Bundesgebiet, da spielten die Kinder mit Trittröllern und Bällen, da war weit und breit kein Böh-Böh zu sehen, irgendwo vor einer Wirtschaft hing verschämt ein kleines Pappschild mit der Aufschrift „Rennleitung“ und auf die Frage an einen Einheimischen, wo das Fahrerlager sei — die Rennleitung saß noch beim Frühstück daheim und hatte inzwischen ihr Büro dem Gesangverein Kohlhof überlassen —, erklärte man mir, ich solle nur der nächsten Rennmaschine nachfahren, die da um die Ecke käme, die würde mich schon hinführen. Da es aber gerade 11 Uhr vormittags war und wegen des Kirchganges keine Rennmotoren laut wurden, mußte ich ohne Schrittmacher das Fahrerlager finden. Kleinigkeit, denn man brauchte ja nur den Kurven nachzufahren, in denen ein paar Strohhallen lagen. Dann kam man über schmale, aalglatte Sträßchen (*Hier Gespanne nebeneinander mit 140 drauf? Liebe Leute, freut Euch, daß Ihr noch nicht den bundesdeutschen Sicherheits-Oberheini kennt!*) zu einer Stelle, wo neben der Straße am Waldrand der Shell-Renndienstwagen aufgebaut war, einige Zelte und Coca-Buden standen und Startnummern aus dem Waldesdunkel blitzten. Da war's richtig. Und schon sah man die ersten der altbekannten Gesichter hervorkommen. „Guten Tag, regnet's nachher?“ Und man hatte sich fast ein Jahr nicht gesehen. Ja, hier war es richtig. Kein Getue, kein Trara, keine blödsinnigen Zäune, keine Hast, keine Polizei, kaum Funktionäre — im nächsten Dorf schon nichts mehr vom kommenden Ereignis zu merken, und das alles drei Stunden vor Rennbeginn. Daß es so etwas noch gibt, schien dem Betrachter vieler, vieler Rennen in der Bundesrepublik während der letzten Jahre kaum faßbar. „Wieso brauchst du eine Armbinde zum Fotografieren? Dich kennen wir doch.“ Und ich konnte ohne Armbinde rumlaufen, wo ich wollte — selbst als das Rennen schon lief. So ungefähr eine Stunde vor Beginn der Geschichte sichtete ich den ersten Uniformträger. Er war aber kein Böh-Böh, sondern ein Motorradfahrer auf einer R 51/3 in Uniform. Durchs Fenster der Wirtschaft, in der ich mein Schnitzel verzehrte, rief er nach dem Mann, dem der Elefant vor der Tür gehöre, der solle doch so nett sein und sein Gespann zwei Meter wegschieben, damit ersichtlich wäre, daß die Rennstrecke für den Durchgangsverkehr nunmehr gesperrt sei. Dann dauerte es noch eine halbe Stunde und dann erschienen erst die weiteren Uniformen, die am Streckenrand aufpassen sollten, daß da keine Oma zum Nachmittagsklatsch auf die Straße liefe.

Hans Täubert aus Weinheim baute dieses Supermonstrum mit zwei obenliegenden Nockenwellen (250 ccm). Das Getriebe liegt über dem Kurbelhaus, die Schwinge ist supersteil angestellt. Hatte im Training Pech und konnte nicht mehr starten. Die Maschine war sehr sauber gearbeitet, sie sieht nur verwirrend aus.

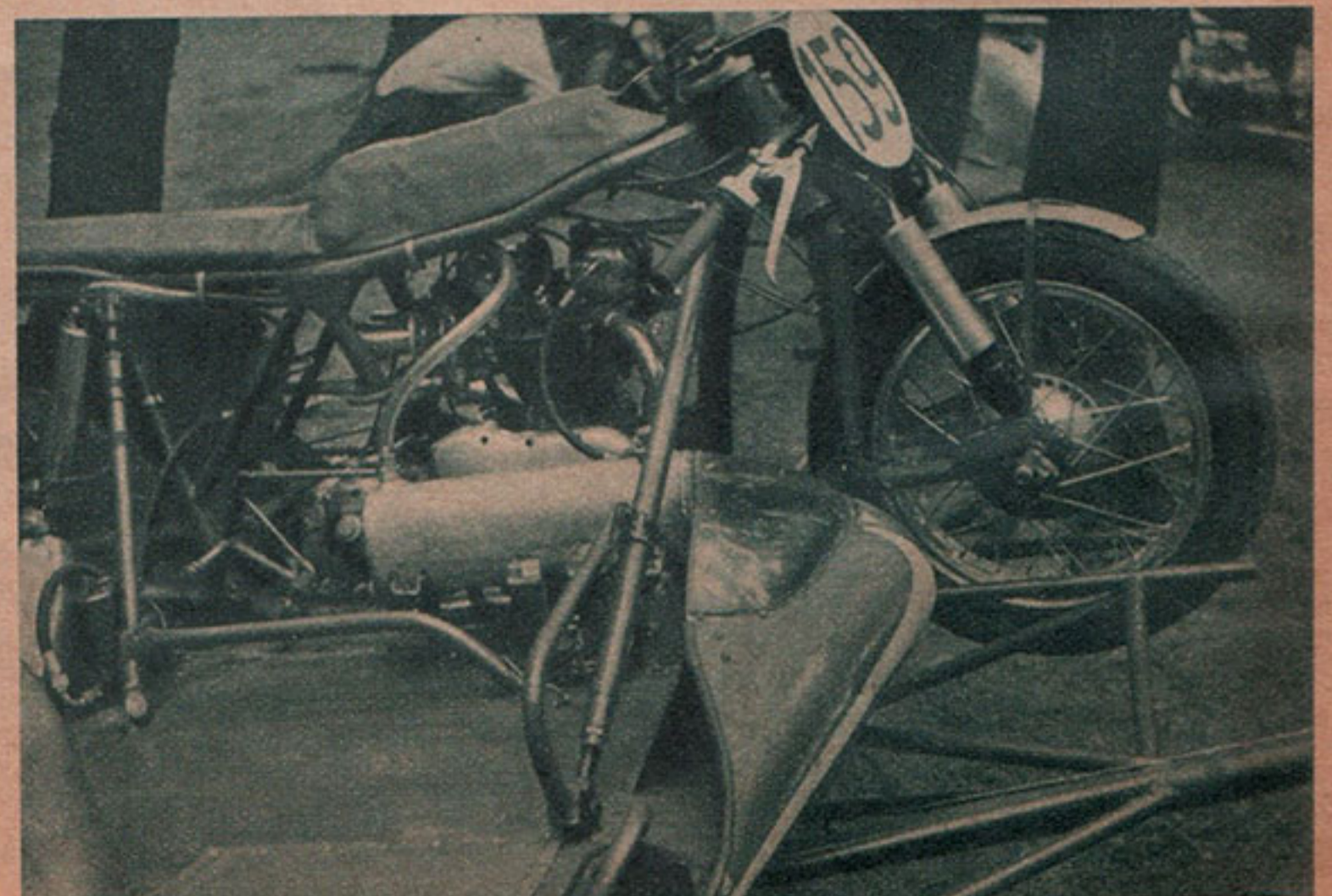
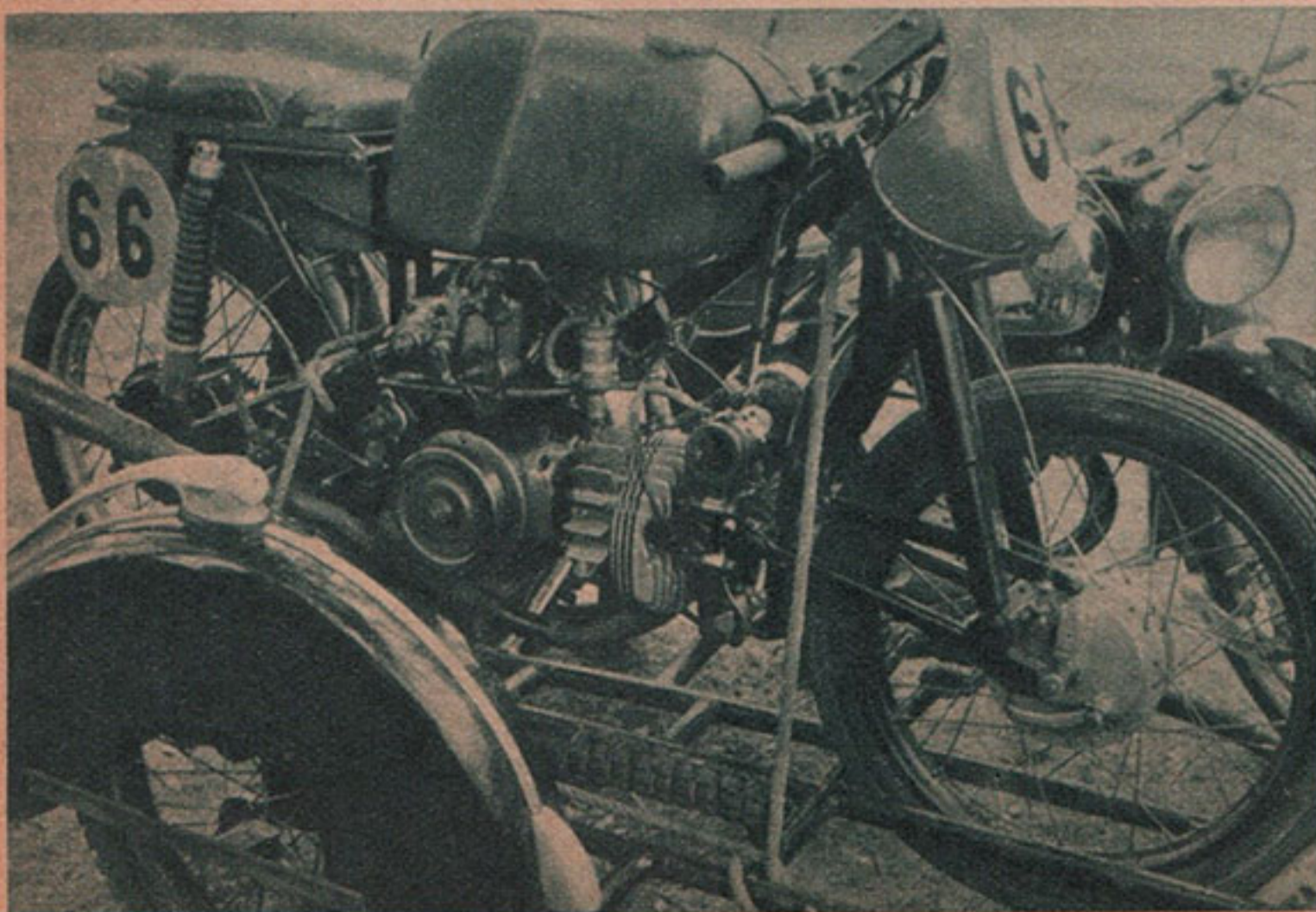
Es war etwa so, wie ich das mal irgendwo in einer Sage aus uralter Vorzeit gelesen habe: Ein paar Kerle kommen auf die Idee, auszuprobieren, welche ihrer Maschinen am besten laufen. Sie treffen sich Sonntagnachmittag irgendwo, sagen den Anwohnern Bescheid, daß sie eine halbe Stunde lang möglichst nicht auf die Straße laufen sollen, fahren ihr Rennen und verschwinden sang- und klanglos. Keiner regt sich darüber auf und sie haben den Spaß.

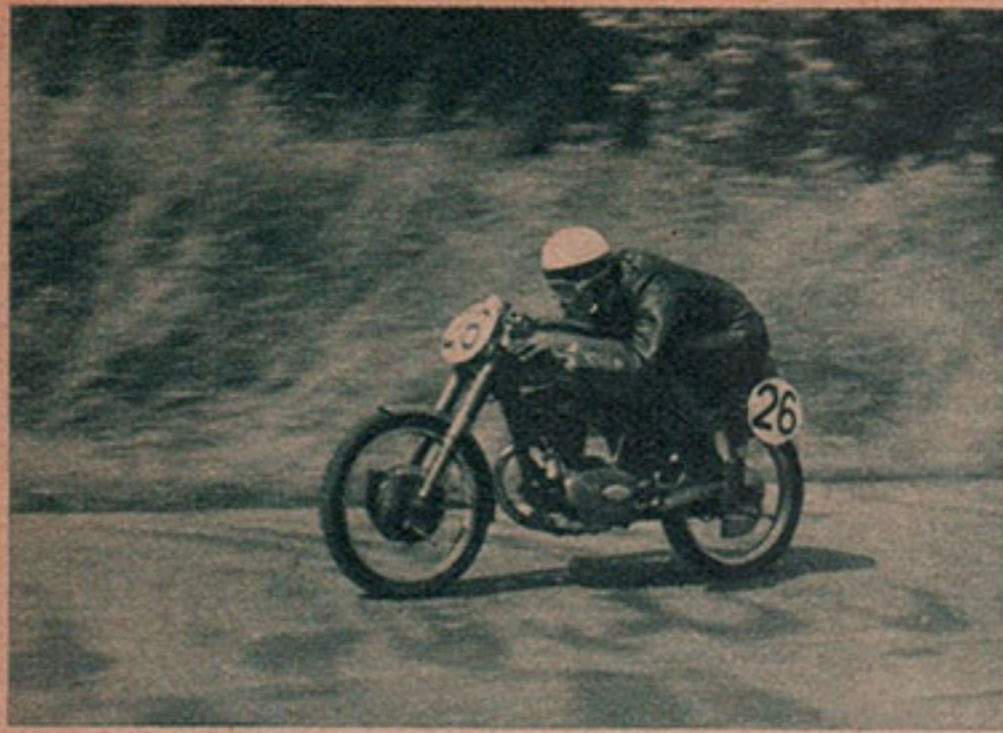
„Das ist so, wie der Sport anfang, das ist noch richtiger Sport, denn als der Sport anfang — zwanglos, fröhlich, nicht um der Reklame und nicht um der Technik willen, nur zum Spaß von ein paar lebenslustigen Kerlen — da war er nicht verzerrt und ausgeartet. Da kamen wir sonntags mit unseren Alltagsmühlen, drehten die Lenker nach unten, montierten einen anderen Vergaser oder sonst irgendwas Wildes, was schnellmachen und schnell aussehen sollte, und dann ging es los. Spesen gab's nicht, woher auch. Als Preis einen Kranz mit Schleife und vielleicht einen Becher und bestimmt viele hübsche Mädchen. Das waren noch Zeiten, und deswegen sehe ich mir am liebsten die Ausweisrennen an. Wenn das Äußere aber so ist wie hier, dann möchte man am liebsten seine R 67 nehmen und mitmachen.“ Sagte einer mit Falten in den Augenwinkeln und mindestens 60 Lenzen auf dem Buckel. Sicher haben die Neunkirchener ihre Sorgen und ihre Arbeit mit dem wohl letzten freien Straßenrennen gehabt, das wir in unserem Bereich noch besitzen. Man sah es dem Rennleiter schon an, daß er von Aufregungen gezeichnet war — das nahm aber kaum einer ernst, Rennleiter haben das Recht, manchmal aufgeregt und durcheinander zu sein — aber dem Ganzen haftete eben das Ungezwungene an, das war kein Krampf — das war nur improvisiert. Eine halbe Stunde vor Rennbeginn kam ein alter, etwas lädiertes kleiner Lieferwagen, stellte sich neben das Haus, wo die Ziellinie sein sollte, spuckte etzliche Meter Gummikabel und Lautsprecher aus und ruckzuck war die Streckenanlage fertig. Warum auch großes Theater? — Die Leute stellten ihre Stühle in die Vorgärten (die Strecke geht durchs Dorf), die ersten Zuschauer postierten sich entlang der Straße (kein Draht dazwischen!), die Rennleitung kam und damit konnte der Spaß losgehen. Ja, ihr lieben Sicherheitstanten, ihr werdet es euch nicht vorstellen können — aber es ging alles reibungslos!

Nahm es einer ernst, daß die Zeitnehmer in der 250er-Klasse bei der nur 2,5 km langen Dreieckstrecke und den fast 30 Startern dieser Klasse in dem entstandenen Gewirbel nicht mehr wußten, ob die Nummer 69 mit dem gelben MOTORRAD-Schal schon überrundet oder noch Zweiter geworden war? — Nicht doch, es klärte sich ja auf.

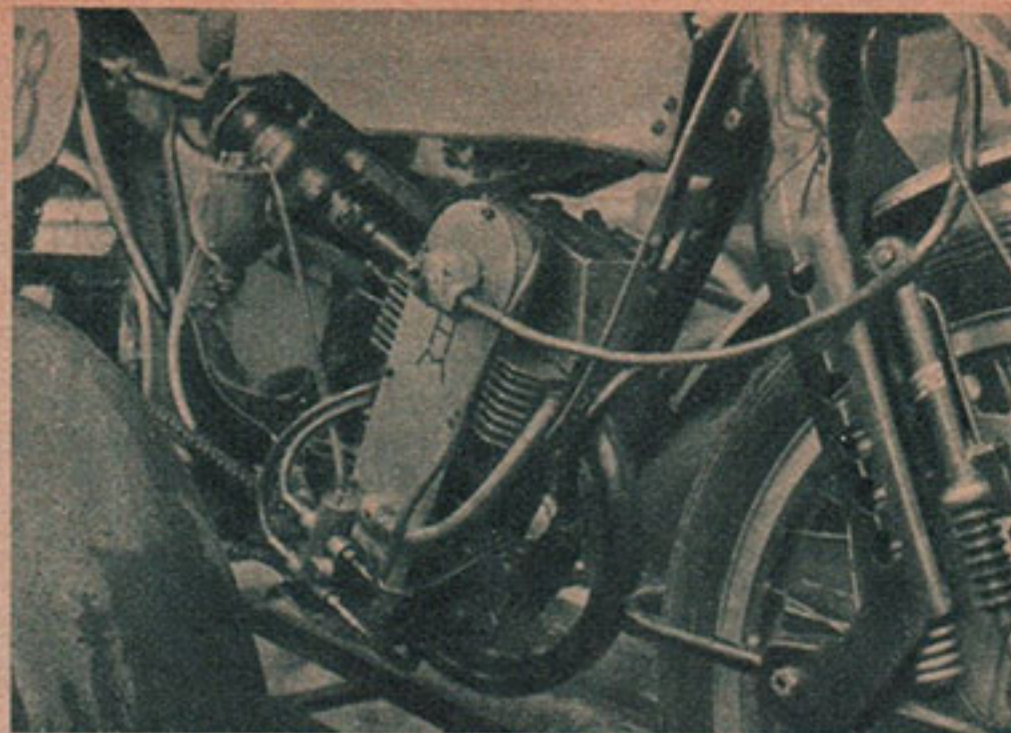
War vielleicht außer mir noch irgendein Presseonkel da, der über die fehlenden und nicht bekanntgegebenen Durchschnitte meuterte? Nicht doch. Zu solchen Rennen muß man eine Stoppuhr mitnehmen und viel Papier zum sauberen Aufschreiben der Durchläufe. Natürlich gab es auch

Das ist die umgebaute Triumph von Naumann/Achinger aus Augsburg. Möglichst niedrig, möglichst unnötiges Zeug von der Maschine runter und irgendwo in Höhe des Bodenbrettes. Rahmen selbstgemacht, kreuz und quer mit den nötigen Versteifungen versehen. Erfolg: Zweite hinter der superschnellen BMW von Deubel/Amfaldern.

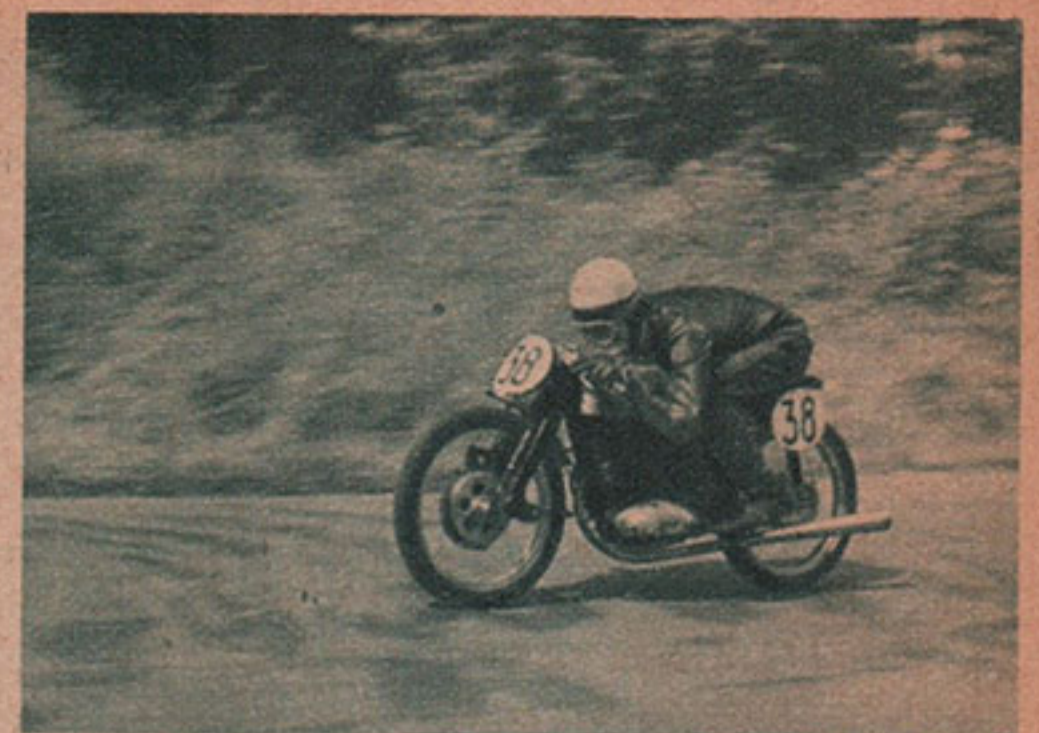




Karl Fluhrer, Mannheim, auf seiner Ducati. Sieger der Klasse bis 125 ccm. Beachtlich der Schnorchel für die Kühlluft der Hinterradbremse. Außerdem hat die Maschine eine im Luftstrom liegende zusätzliche Ölwanne – Ölkühlung ist wichtig.



So sieht Haerings Eigenbau-HM heute aus. Noch mehr Gewicht sparen, noch tieferen Schwerpunkt! Vom Kettenritzel sagte einer „Stecknadelkopf-Spezial“ – wieviel U/min mag das Ding machen?



Haering beim Endspurt. Diesmal langte es bloß zum vierten Platz. Wie klein sich doch ein langer Kerl machen kann! Seine Maschine entstand ähnlich wie die „Münch-Spezial“, die wir leider nicht im Fahrerlager fanden.

sonst keine Organisation, weder Telefon für die Presse noch überdachte Tribünen zur Empfangnahme von Mitteilungen, die man dann nur noch ein bißchen umzuschreiben braucht — aber wer brauchte das? Die Sorte „Presse“ war ja sowieso nicht da und die andere Sorte Presse hat Kamera und den sagenhaft gewordenen Kugelschreiber ohnedies in der Tasche.

Hier sollte es also um den Spaß gehen, hier wollten sie sehen, ob sie im Winter besser basteln konnten als die anderen, ob sie noch motorradfahren können und ob es vielleicht gar — wer wagt's, dran zu denken? — zu ein paar Punkten für den Juniorepokal langt. Dabei habe ich einige Kumpels schwer im Verdacht, daß sie gar nicht einmal so scharf auf diese Punkte sind. Denn das würde die Zwangslizenz bedeuten und diese Lizenz wäre das Ende dieser abenteuerlichen Jugendzeit (ja, Jugendzeit, wenn dem Jaeger Otte sein Schopf auch noch grauer wurde), das bedeutet entweder Aufgabe des Sportes oder aber die Investition nicht zu beschaffender Mittel, um unter Lizenzfahrern überhaupt mitmischen zu können. Nein, sie wollen doch nur irgendwie dabei sein können, nur so viel dransetzen, daß man eben als Ausweissfahrer noch bekannt ist und überall seine Startgenehmigung bekommt. Denn es sind viele, viele —! Und es ist eine böse Sache für einen Veranstalter, viele, viele Nennungen abzugeben zu müssen, weil es nicht reicht für Versicherung und sonstige Kosten und die Strecke nur 20 Mann zuläßt.

Was aber bleibt zum Fahren? Vier geplante Rennen in Westdeutschland, (von denen vielleicht noch eines wegen irgendwelcher Gründe den Bach runtergeht!) und wahrscheinlich hier und da ein Rennen in der DDR. Da ist eine Startgenehmigung wie ein Weihnachtsgeschenk. Sie wird auch so genommen. Für sie ist nichts erstrebenswerter als der Wettkampf mit der eigenen, selbst zurechtgemachten Maschine auf der Straße. Supergeschwindigkeiten erreichen diese gebastelten, tollsten aller tollen Vögel nicht, aber vom ersten bis zum letzten Fahrer im Feld gibt es Positionskämpfe, die sich sehen lassen können. Da ist nichts verkleidet und man kann sehen, wenn beim einen die Kupplung raucht und beim Eigenbau des Herter Hans der seitlich angesetzte Vergaser zu wackeln anfängt. Bei keinem Moto Cross, bei keiner Geländefahrt, bei keinem Trial habe ich derart spannende Ereignisse miterlebt wie gerade bei Ausweissrennen, bei den Rennen der echten tollen Vögel! (Seht euch den Terminkalender an, da sind noch drei Ausweissrennen aufgeführt! Wenn sie stattfinden, fahrt hin — ihr werdet auf eure Kosten kommen, in jeder Beziehung!) Und es geht nur um die Ehre des Sieges.

Die 125 ccm-Klasse mußte 25 Runden (= 55 km) fahren. An der Startlinie standen 20 Fahrer. Vom Start weg sauste Karl Fluhrer aus Mannheim auf einer Ducati (aus Kronmüllers Stall??) dem Feld davon. Dann gab es hinter ihm einen tollen Wirbel zwischen Hans Wiederhold aus Kassel auf MV Agusta, Peter Eser aus Augsburg auf MV Agusta, Dionys Schuster aus Haunstetten auf Puch und Günther Haering auf seinem Eigenbau. Die Ducati war unglaublich schnell und lief sehr sauber, sie war nicht zu schlagen. Zum Schluß kam Wiederhold zwar dicht an Fluhrer heran, aber bis zur Ziellinie langte es doch nicht mehr. Die Reihenfolge im Ziel: Fluhrer mit der schnellen Ducati (Durchschnitt 84,5 km/h),

Wiederhold auf der MV (84,2 km/h), Eser mit der zweiten MV (84,0 km/h) und Haering mit seinem sagenhaften tollen Vogel „HM“ (82,2 km/h). Über die Ducati und die MVs ist nicht viel zu sagen, aber über diesen Eigenbau von Haering, der inzwischen fast sämtliche Anzeichen irgendwelcher Serienteile verloren hat und derart geht, muß man staunen. Der Motor wird etwa 13 bis 14 PS hergeben, er hat unten viel drin, was man vor allem beim Beschleunigen an der Kriegerdenkmalskurve sehen konnte. Der Sprit wird von einem tiefer liegenden Tank durch eine Membranpumpe in einen kleinen „Bereitschaftstank“ unterm mittleren Rahmenrohr gepumpt, von wo aus er durch Gefälle zum Vergaser gelangt. Tiefer Schwerpunkt ist eben den Aufwand wert. Über das Ganze ist ein Alublech als Tankatrappe gelegt.

Die 250 ccm-Klasse wurde nach einem unheimlichen Wirrwarr der Positionskämpfe auf der kurzen Strecke von Max Raab aus München auf einer Max gewonnen. Durchschnitt: 93,8 km/h. Die Maschine hatte einen sehr gesunden Lauf, war sehr gut zurechtgemacht (allerdings ohne sensationelle Einzelheiten), und Raab fuhr trotz des Durcheinanders sehr ruhig und eine saubere Naht. Als Zweiter mit 92,7 km/h Durchschnitt wurde der Stuttgarter Robert Schaible ermittelt. Sieh mal an! Den kennen wir doch? (Seine Maschine — war die nicht Titelbild von Heft 8/58?) 18 Jahre alt und das erste Rennen, und dazu eine so fein hergerichtete Maschine — gibt es eine bessere Geschichte anderswo? Vielleicht in „WiLi's“ Jugendzeit? — Das war fein gemacht von dem Robert und seinen Helfern. Dritter wurde Jürgen Karrenberg aus Düsseldorf auf einer Adler, der er erst kurz vorher zwei Del'Ortos verpaßte, die er selber für Rennen umbaute (andere Gehäuseteile nötig!!!) und deren Einstelltücken er natürlich mit den neuen Vergasern noch nicht restlos beherrschte. Bis kurz vor dem Start hatte er mit den unermüdlichen Shell-Rennendienstleuten (die nun auch noch immer dabei sind — was ihnen ganz hoch angerechnet wird!) den Spritzlauf gerichtet.

Bis zur letzten Runde führte in der 350 ccm-Klasse der Hamburger Roland Vooth auf einer Schnell-Horex vor dem Münchener Martin Sicheneder, der eine abenteuerliche Zweizylinder-DKW an den Start brachte. Die beiden jagten sich Runde um Runde Rad an Rad — wollte Sicheneder die Horex tothetzen? In der viertletzten Runde kam Sicheneder als erster beim Kriegerdenkmal zum Vorschein, Vooth hatte irgendwo Bodenberührung gehabt, linke Fußraste weg, Gabel schief. Aber er ließ nicht nach. Wieder holte er auf und griff Sicheneder noch in der letzten Runde verzweifelt an. Aber es trennten zu viele kostbare Meter ihn von Sicheneder bei der Zieldurchfahrt. Das ganze übrige Feld war überrundet. Sicheneders Durchschnitt: 97,3 km/h, Vooths Durchschnitt: 96,2 km/h. Dritter wurde Werner Pech aus Lehrte auf einer AJS.

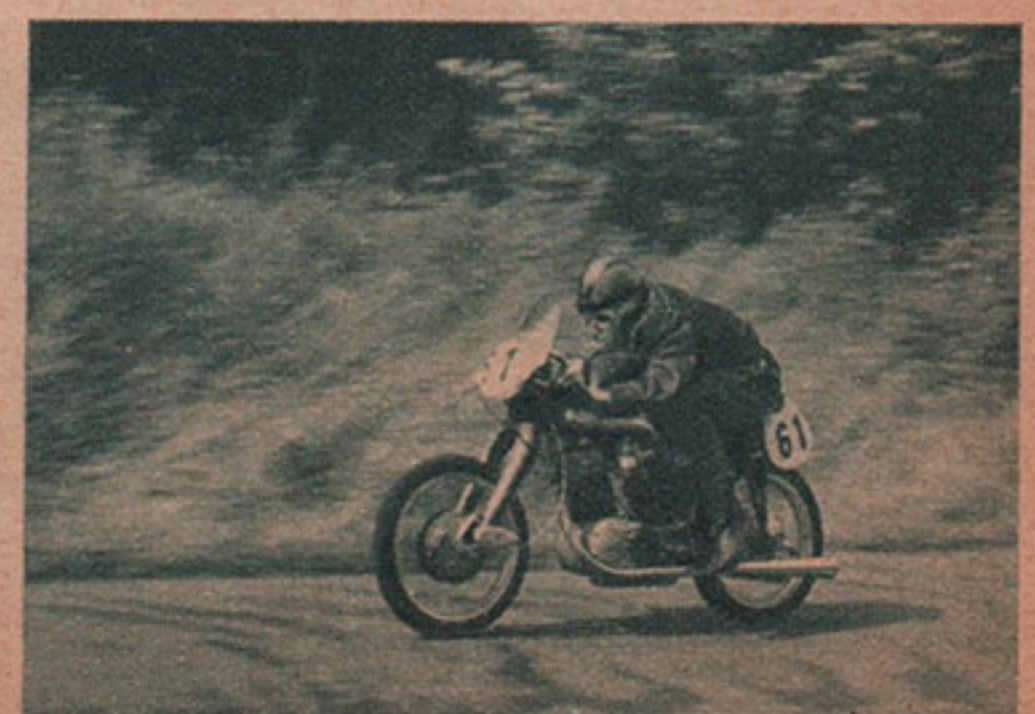
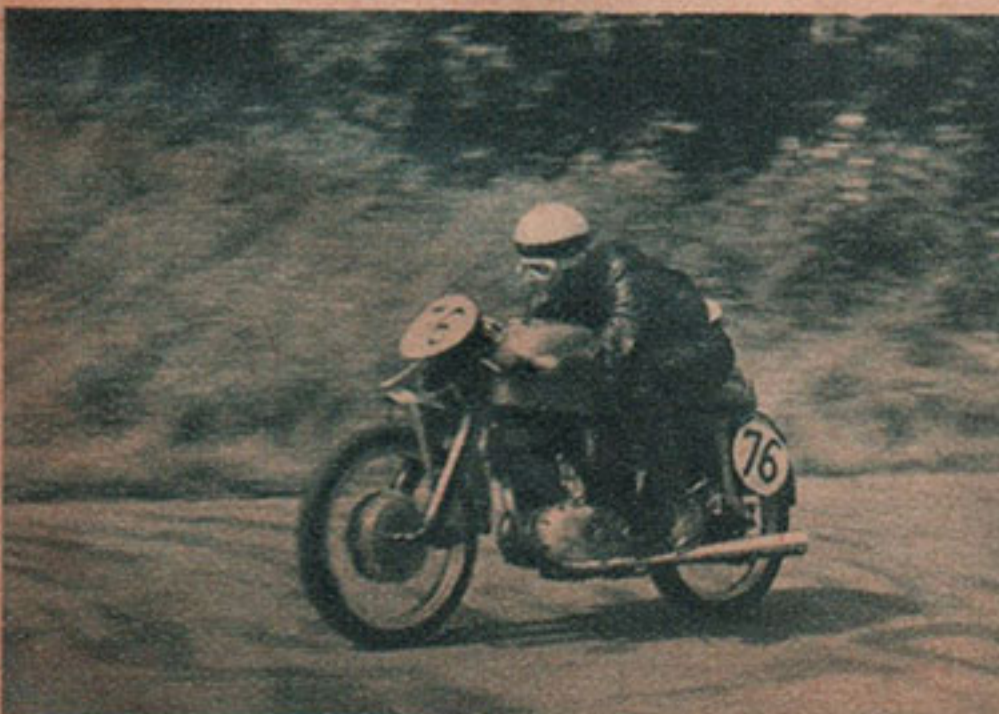
Der Sieger der 500er-Klasse des letzten Jahres, Lothar Luhr, mit einer sehr schönen Schnell-Horex kam nicht zum Zuge, nach einem Sturz langte es nur noch zum fünften Platz. Dafür holte sich Herbert Ochsenreiter mit seiner BMW den Sieg, nachdem hinter ihm Nachtmann (Ja, der Geländemann!) auf der Zellerschen Ausweis-BMW, uraltes, aber sauberes Mon-

Fortsetzung Seite 422

Max Raab auf seiner Max, Sieger der Klasse bis 250 ccm. Außerlich sah man nichts Besonderes an der Maschine. Aber der Mann war gut, kein Zappelphilipp wie mancher, der da in den Kurven fehlende PS und fehlendes Können durch Schaumätzchen demonstrierte.

Da wird gebaut und probiert, improvisiert und handfest geschlossert. Abenteuerlichste Reparaturen werden in Windeseile erledigt und die große Frage ist das Wundermittel der richtigen Einstellung und Übersetzung. Aber Ordnung muß sein — so wie hier.

Das ist der Robert Schaible aus Stuttgart mit seiner Max. Damals, als wir sie zum ersten Male sahen, fragte er, ob er damit wohl ein Rennen fahren könne. Er hat es gemacht. Übrigens besaß er mal ein wildes „Rennerle“-Moped, bis einer ihm den richtigen Weg zum Sport zeigte.



Richtig Schleppen

Es ist jetzt doch schon wieder an die fünf Jahre her, seit wir zuletzt etwas über Abschleppen gebracht haben. Wenn ich zudem noch daran denke, daß bei mir keine größere Fahrt vergeht, ohne daß ich irgend jemanden am Straßenrand aufpicke und auf den Haken nehmen muß, dann dürfte es sich schon lohnen, einmal wieder alles das zusammenzutragen, was beim Schleppen überhaupt nur wichtig sein könnte. Hinzu kommt noch, daß unterbeschäftigte Polizisten, die nicht wissen, wie sie ihre Dienststunden hinbringen sollen, oder auch solche, die im Hinblick auf baldige Beförderung ihr Anzeigensoll überzuerfüllen trachten, mit Vorliebe an Schleppzügen Anstoß nehmen. Das ist dann auch immer danach, diese Supereifrigen pflegen ja ihre Vorschriften am allerwenigsten zu kennen und selber hat man nachher die Sache auszubaden, wobei dann nur auch noch der Richter gesetzesunkundig zu sein braucht, damit ein ganz schöner und ziemlich teurerer Apparat fertig ist.

(Natürlich gibt es auch andere Polizisten, die beispielsweise an Kreuzungen den Querverkehr ein bißchen früher als sonst stoppen, wenn sie einen solchen Schleppzug ankommen sehen, die vielleicht auch den Längsverkehr noch nicht wieder stoppen und noch durchlassen, bis der langsame Schleppzug auch vollends durchgekrochen ist, nur damit er nicht anzuhalten und wieder anzufahren braucht. Leider gibt es von der Sorte nicht allzu viele, die meisten können sich ja gar keine Vorstellung davon machen, auf was es bei einem solchen Schleppzug tatsächlich ankommt.)

Die Vorschriften

Zunächst wichtig ist der § 5 der StVZO, wo in Ziffer 2 geschrieben steht:

Beim Abschleppen eines Kraftfahrzeugs genügt die Fahrerlaubnis für die Klasse des abschleppenden Fahrzeugs.

Mit diesem scheinbar so kurzen Satz ist sehr viel ausgedrückt und vorweggenommen: Hier steht nämlich ausdrücklich „genügt“. Das heißt zunächst, daß jemand mit dem Führerschein II oder III und dem zugehörigen Zugfahrzeug ohne weiteres ein Fahrzeug abschleppen kann, das etwa den Führerschein I braucht, also eine Solomaschine oder ein Gespann. Umgekehrt besagt diese Formulierung aber auch, daß man mit einem Motorrad beispielsweise ohne weiteres einen Pkw abschleppen kann, wenn das Motorrad nur genügend viel Zugkraft entwickelt. Nirgendwo in der gesamten StVO und StVZO ist verboten, mit einem kleineren Fahrzeug ein größeres abzuschleppen, es kommt also ausschließlich darauf an, ob der kleine Schlepper überhaupt in der Lage ist, den größeren Anhang wegzuziehen.

Es ist auch nirgendwo etwas darüber gesagt, welche Art Fahrerlaubnis der Mann haben muß, der die Bedienung des abgeschleppten Anhangs übernimmt. Dieser Bedienungsmann braucht also keineswegs einen Führerschein zu besitzen, und wenn er ihn besitzt, dann braucht er ihn nicht bei sich zu haben. Man kann also auf den Anhang irgend jemanden draufsetzen, von dem man mit *einiger Sicherheit* annehmen kann, daß er imstande sein wird, den Anhang zu lenken und zu bremsen. Hier liegt auch die einzige Einwirkungsmöglichkeit für einen eifrigen Polizisten: Man wird auf den Anhang also weder einen Zehnjährigen, noch einen Betrunknen, noch eine uralte Oma draufsetzen, der Bedienungsmann des Anhangs muß eben sicher damit umgehen können, ganz gleich, ob er einen Führerschein hat oder nicht.

Nächst wichtig ist § 18 StVZO, wo unter Ziffer 1 steht, daß betriebsunfähige Fahrzeuge, die abgeschleppt werden, keine Anhänger sind und mithin weder eine Betriebserlaubnis noch ein Kennzeichen brauchen. Ein

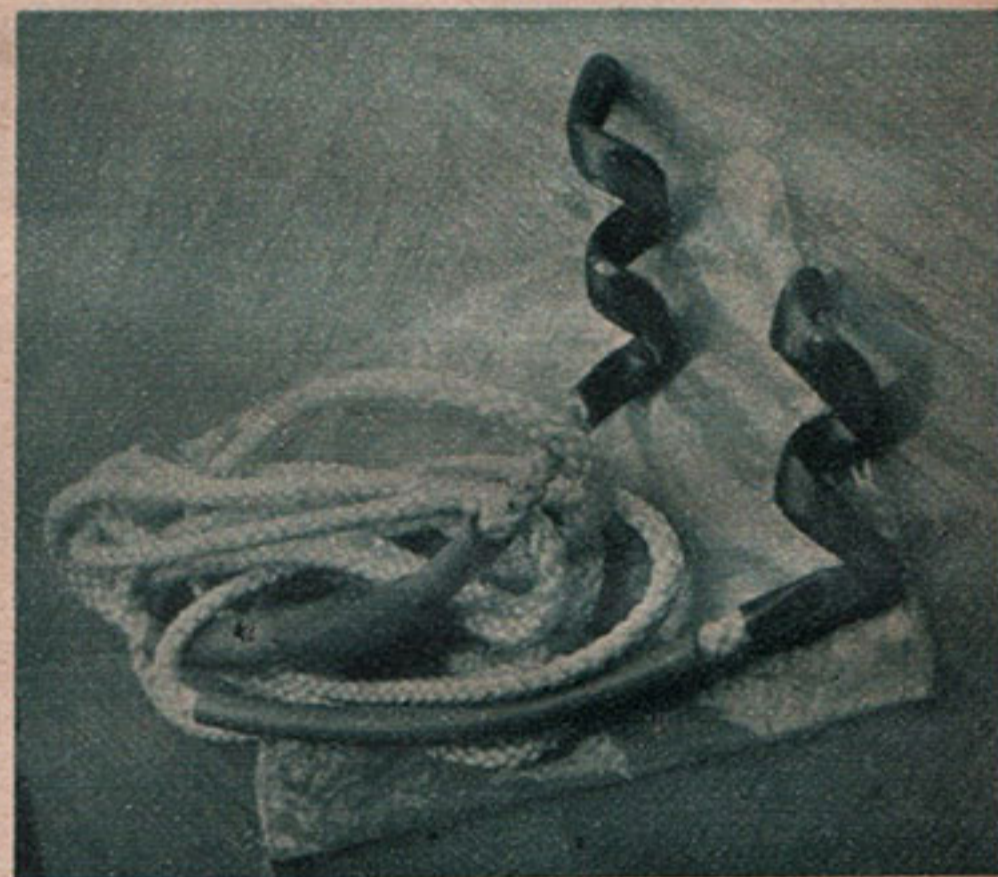
abgeschlepptes Fahrzeug — *sofern es nur betriebsunfähig ist* — brauchte also theoretisch weder versichert noch zugelassen zu sein. Immerhin würde ich aber doch empfehlen, es ausgerechnet darauf nicht ankommen zu lassen, der Transport einer nicht zugelassenen, nicht versteuerten und nicht versicherten Ruine läßt sich ja schließlich auch anderweit organisieren. Wichtig ist nur, daß betriebsunfähige Kraftfahrzeuge, die abgeschleppt werden, eben nicht als Anhänger gelten und deren Betriebsbedingungen nicht zu erfüllen brauchen. Das ist wichtiger als man zunächst denkt, denn dadurch fällt auch die Gewichtsvorschrift für Anhänger fort, die ja bekanntlich sehr eng gefaßt ist. Man kann demnach nicht nur ein gleich schweres Fahrzeug in aller Gemütsruhe abschleppen, der Anhang darf sogar schwerer sein als der Schlepper.

Die dritte ausdrücklich formulierte Vorschrift für das Abschleppen befindet sich in § 43 StVZO unter Ziffer 3, die folgendermaßen formuliert ist:

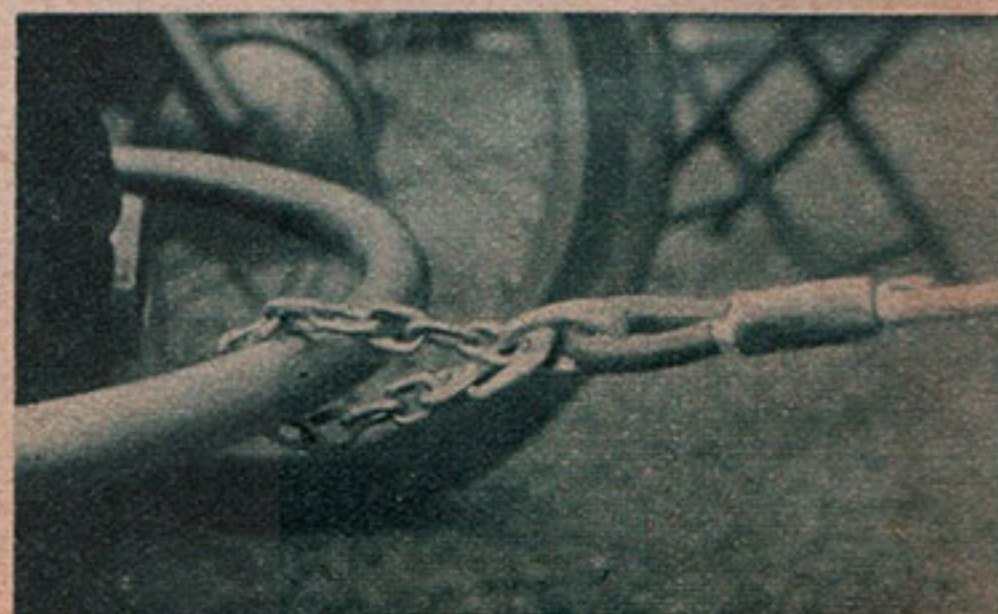
Bei Verwendung von Abschleppstangen oder Abschleppseilen darf der lichte Abstand vom ziehenden zum gezogenen Fahrzeug nicht mehr als 5 m betragen. Bei einem Abstand von mehr als 2,75 m sind Abschleppstangen und Abschleppseile ausreichend erkennbar zu machen, z.B. durch einen roten Lappen.

Für unsere Zwecke kommen ja nun ausschließlich Abschleppseile in Frage und da zeigt die Erfahrung, daß die vorgeschriebenen Maße tatsächlich wichtig sind. Für eine schnelle Autobahnfahrt, wo man ja anstandslos mit 70—80 km/h schleppen kann, sind 5 m allerdings ein bißchen kurz, da muß der Schlepper schon sehr gleichmäßig fahren, darf also keinesfalls mit dem Gas spielen, ebenso muß der Geschleppte aufpassen wie ein Schießhund, darf also keineswegs pennen. 10 m Leine für so schnelles Schleppen wären schon besser, mindestens wegen der vergrößerten Elastizität der Leine, man muß es eben darauf ankommen lassen, daß etwa auftauchende Autobahnpolizei vernünftig ist und sich an den mehr als 5 m Leinenlänge nicht stört. In der Stadt sind wiederum 5 m ausgesprochen viel, man kann ruhig sagen oberste Grenze. Wenn irgend möglich, begnüge ich mich in der Stadt mit nur 3 m Leine, man braucht dann beim Abbiegen, etwa gar nach rechts, bei weitem keine so gewaltigen Admiralsbogen zu fahren und kann viel kürzer herumgehen, ohne daß man dem Geschleppten das Vorderrad wegzieht oder ihn gar umreißt. Wir werden später noch sehen, was es mit dieser Art Um-die-Ecke-Fahren auf sich hat.

Auch für Dumme, wird einfach umeinandergewurgelt, wenigstens ist aber noch ein Scheuerschutz da, Kunststoffschläuche, auf die Leine gezogen. Übrigens: Wenn der Motorradladen keine Perlonleinen mehr hat, dann hat Dillenbergl, Stuttgart-Vaihingen, Hauptstr. 106, bestimmt welche.



① So eine Fünfmeterleine aus Perlon geht klein zusammen, das kann man schon ständig mit dabei haben.



② Das ist für die ganz Dummen, die keine Knoten machen können — sollen die sich mit dem Kettenzeug abschleppen, wo die Perlonleine für sich allein so schön leicht wäre.

Die vollen 5 m Leinenlänge sind in der Stadt auch deshalb etwas kitschig, weil es unverhältnismäßig viel Fußgänger gibt, die durch intensive Verkehrserziehung hinreichend verdummt sind, um die Schleppleine überhaupt nicht zu sehen. Diese dummen Hühner drängeln sich dann ganz hart hinter dem Schleppfahrzeug vorbei in der Meinung, der lächerliche Solofahrer da hinten könne ja langsam fahren und sind maßlos erstaunt, wenn sie dann über die Schleppleine fallen. (Gerade dieses Nicht-ernst-Nehmen eines in 5 m Abstand mit eigener Kraft folgenden Solomotorrades hat eine ganze Menge Unfälle zur Folge, die alle dem „rücksichtslosen“ Motorradfahrer in die Schuhe geschoben werden, obwohl der dusselige Fußgänger daran schuld ist, dessen Dusseligkeit ja immer erst dann zutage kommt, wenn er über die Schleppleine fällt.) Die roten Lappen sind also keinesfalls unwichtig, so lästig sie auch sind, es lohnt sich schon, daran zu denken. Mindestens ist man damit bei einem Unfall aus der Verantwortung heraus, auch wenn die Lappen nichts genützt haben.

Viel wichtiger ist, daß der Schlepper die Augen aufmacht und ungeniert und wegen jedem Dreck schön lang auf die Hupe drückt. Lärm ist nun einmal geeignet, auch die ganz Doofen aufzuwecken, und im allgemeinen pflegt jemand, der sich gerade über die schöne Hupe geärgert hat, auch die nachfolgende Schleppleine zu bemerken. Auch der Geschleppte darf nicht pennen — leider kann er meist nicht die Zündung eingeschaltet lassen, damit das Horn benützbar bleibt, weil der gesteckte Zündschlüssel im Scheinwerfer die Schleppleine behindern würde, die dann nicht mehr frei nach rechts und links gleiten kann. Wenn man sich nicht traut, ein Stück Kabel von Batterie-Plus an die „heiße“ Hornklemme zu ziehen — wobei natürlich das vorher drinsteckende Kabel rausgenommen wird, weil sonst das rote Licht brennen und die Zündspule Strom verbrauchen würde —, dann muß der Fahrer des Anhangs bereit sein, ohne Verzug lautstark loszuschimpfen, wenn irgendeine Schlafmütze sich anschickt, über die Schleppleine zu stolpern.

Damit ist auch schon alles erschöpft, was an ausdrücklichen Vorschriften über das Abschleppen überhaupt aufzufinden ist. Manche Gerichte haben sich nun schon bemüht gesehen, nach dem Grundsatz „hat man keins, dann macht man eins“ für ihre Urteile Grundsätze aufzustellen, die es bis zu diesem Urteil noch nirgendwo gab und die nur um dieses Urteils willen zusammengebastelt wurden. Darauf kommen wir aber später noch zu sprechen, vorderhand können wir uns der

Praxis des Abschleppens

zuwenden. Genau wie man das Würstchen an den geflochtenen Achselstücken und am angeleimten Sturzhelm erkennt, so erkennt man den erfahrenen Mann daran, daß er irgendwo an oder in seinem Schlitten ein Trumm Schleppleine hat, tunlichst so 6—7 m lang. Ist die Schleppleine für einen selbst bestimmt, damit man sich also selbst abschleppen lassen kann, dann genügt eine ganz dünne Strippe, 5—6 mm Hanf reichen für eine Solomaschine schon vollkommen aus und beanspruchen zusammengelegt in der Tasche oder sonstwo nur sehr wenig Raum. Hanf ist auch das Mindeste, was man haben müßte, denn es kommt wirklich auf die Elastizität der Schleppleine an. Noch schöner ist natürlich Perlon, weil das ausgesprochen hochelastisch ist, mit einer doppelt genommenen, 6—7 mm starken Perlonleine kann man sogar einen VW abschleppen, wenn der Führer des Anhangs darauf achtet, daß die Leine immer möglichst straff bleibt und nicht in einer großen Bucht auf den Boden fällt. Wie man die Schleppleine am Zugfahrzeug befestigt, hängt von den Umständen ab, man wird also darauf achten, die Schleppleine nicht über die

scharfen Kanten von Stoßstangen und derlei zu kneten. Nun hat man ja sowieso auch immer ein oder zwei Putzlappen mit, die werden dann eben um die scharfkantige Stoßstange gewickelt und darüber wird die Schleppleine geknotet.

Käufliche Schleppleinen haben Ketten-Endstücke, wie Bild 2 das zeigt, nur sind die eben für wagenfahrende Nullen mit fünf Daumen an jeder Hand berechnet. Wir werden uns hüten, diese schweren Kettentrümmer mit herumzuschleppen, ein anständiger Mensch knotet seine Leine sachgemäß. Wie man den Knoten nicht macht, zeigt Bild 4, zwar sind das zwei an sich völlig einwandfreie „halbe Schläge“, nur zieht sich dieser Knoten im Laufe der Zeit so entsetzlich fest, daß man ihn kaum mehr aufbringt, ganz egal, ob das nun Hanf oder Perlon ist.

Genau dieselben zwei „halben Schläge“ zeigt Bild 5, nur mit dem Unterschied, daß um das Rohr oder um die Stoßstange oder was da immer vorhanden ist, ein sogenannter „Rundtörn“ genommen wird. Dieser Rundtörn verhindert, daß der Knoten sich allzusehr zusammenzieht, er ist immer wieder gut zu öffnen. Außerdem ist so ein Rundtörn hervorragend geeignet, einen etwa als Scheuerschutz herumgelegten Putzlappen absolut sicher festzuhalten.

Wenn man die Leine nicht an einem bestimmten Punkt festmachen muß, wo sie unverrückbar sitzen soll, wo sie im Gegenteil leicht beweglich sein soll, dann kann man auch einen „Palsteek“ machen, den Bild 6 zeigt. (Da hilft nun nichts: Suchen Sie sich ein Stück Strippe und versuchen Sie, genau nach Bild 6 diesen Palsteek zu legen, es ist weit einfacher, als es auf den ersten Blick hin aussieht. Wenn Sie es können, dürfen Sie furchtbar stolz darauf sein; in den Augen derer, die es wissen, verschafft einem so etwas ganz ungewöhnliche Achtung.) Zugezogen sieht dieser Palsteek aus wie in Bild 7 gezeigt, und auf einem solchen Palsteek kann auch wochenlang noch soviel Kraft gestanden haben, er kann unzählige Male naß und wieder trocken geworden sein, er läßt sich immer wieder leicht lösen, indem man die Knotenschlinge, wie in Bild 8 gezeigt, einfach mit dem Daumen aufschiebt.

Es ist, wie gesagt, nicht ganz gleichgültig, was für eine Art Leine man nimmt, am besten wäre schon eine Perlonleine, die es meines Wissens ausschließlich von vornherein schon geklöppelt gibt. Was eine geklöppelte Leine ist, zeigen unsere Bilder, sie hat, auch wenn sie aus Hanf ist, die angenehme Eigenschaft, bei Nässe nicht zu vertörnen. Bei geschlagenen (gedrehten) Leinen ist das entsetzlich lästig, die sind eigentlich immer vertörnt und man hat regelmäßig eine ganze Weile zu tütern, bis die längere Zeit verpackt gewesene Leine wieder gebrauchsfähig ist. Die teureren Abschleppleinen aus Perlon pflegen auch noch eine Art Schutzpanzer aus sogenanntem Perlondraht zu tragen, wie das Bild 9 zeigt. Dieser Perlondraht ist erheblich scheuersicher und sein Geld schon wert. Das nächste Problem ist, wie man die Leine am geschleppten Fahrzeug anbringt. Obwohl ich selbst noch keinerlei Schwierigkeiten gehabt habe, könnte ich mir doch vorstellen, daß es für den Geschleppten irgendwann einmal wichtig sein kann, die Schleppleine ganz schnell loszuwerfen, ohne dazu auf den Schlepper angewiesen zu sein. Man wird also die Schleppleine an einer geschleppten Solomaschine nicht fest anbinden, sondern immer so, daß der Geschleppte die Leine bloß loszulassen braucht, damit sie ausrauscht und das geschleppte Fahrzeug frei vom Schlepper wird. Es war natürlich ein TÜV-Beamter, der seine profunde Sachkenntnis dazu benutzte, eine Schleppanordnung nach Bild 10 zu empfehlen. Wie man sieht, ist das beinahe eine sogenannte „Hahnepot“, deren eines Ende fest am Lenker befestigt ist, nämlich da, wo die Handbremse bedienbar sein muß, und deren anderes Ende mit 2—3 Windungen um das linke Lenkerende



Das sind „zwei halbe Schläge“ — zieht sich unter Last sehr fest zusammen und ist nur schwer wieder zu öffnen.

④



Ein Rundtörn und dann zwei halbe Schläge — das ist korrekt und leicht wieder zu öffnen.

⑤



So wird ein Palsteek gemacht, da bleibt dann eine Schlaufe — Bucht — jeder gewünschten Größe, die man überall drüberhängen kann.

⑥

Der Knoten des Palsteeks kann beliebig hart festgezogen werden — — —

⑦



— — — so läßt er sich mit den Fingern doch immer wieder aufdrücken und lösen.

⑧



gelegt und dort festgehalten wird. Da kann man ruhig festhalten, weil ja die Kupplung nicht bedient zu werden braucht. Wenn man die linke Hand öffnet, rauscht das Ende aus, schlüpft durch den Ring und der Geschleppte ist wieder frei von der Schleppleine. Leider funktioniert das nur in der Theorie, denn so eine Hahnepot zwingt den Anhang geradezu, exakt hinter dem Schlepper dreinzulaufen, der Geschleppte kann also kaum nach links oder rechts ausscheren, um sich seinerseits einen Überblick über die Fahrbahn zu verschaffen oder sich etwa beim Kurvenfahren seinen eigenen Weg zu suchen. Dem Ring fällt es nämlich gar nicht ein, auf der Hahnepot zu rutschen! Und wenn er bei kräftigem Ausscheren doch einmal verrutscht ist, dann geht er beim Geradeausfahren nur sehr schwer wieder in die Normalstellung zurück.

So schön, wie diese Hahnepot auf dem Papier aussieht, ist sie in der Praxis bei weitem nicht, ich wage das deswegen zu behaupten, weil ich es mehrfach ausprobiert habe.

Viel besser ist es, wenn man die Schleppleine nach Bild 11 ganz oben um den Steuerkopf legt und sie einfach festhält. Leichte Fahrzeuge brauchen nicht viel Zugkraft und sind auf diese Weise ohne weiteres zu halten. Auch wenn dabei die Leine vom Scheinwerfer etwas nach oben gedrückt wird, hat das nicht allzuviel zu sagen, jedenfalls rutscht die Leine beim seitlichen Ausscheren über den glatten Scheinwerferrand viel leichter hin und her als etwa der Ring bei der Hahnepot. Meist genügt es, wenn der freie Tampen 2—3mal um den Lenkergriff genommen wird, wie dies Bild 11 zeigt, man kann das erstens ganz gut festhalten, ohne dabei auf die Dauer zu ermüden, zweitens rauscht ein solches Ende ohne weiteres aus. Man wird natürlich dafür sorgen, daß der freie Tampen ganz klar läuft und nicht von irgendeinem Lufthebel, Bremshebel oder Lichtschalter eingeklemmt werden kann. Viel Kraft fängt auch ein Rundtörn nach Bild 12 heraus, den man insbesondere dann anwenden wird, wenn man wegen irgendwelcher möglicher Einklemmerei den freien Tampen nicht um den Lenkergriff *wickeln*, sondern bloß festhalten will.

Fahren und Anhalten

Zuerst wird immer der Geschleppte fahrbereit gemacht, und solange der Schlepper seinen Motor antritt und in den Sattel steigt, schiebt der Geschleppte sein Fahrzeug mit dem Fuß zurück, bis die Schleppleine gespannt ist. *Es darf überhaupt nie anders als mit schon gespannter Schleppleine angefahren werden.* Wenn der Schlepper nicht sehr erfahren ist, wenn er also noch nicht gelernt hat, völlig stoßfrei und mit stark schleifender Kupplung hinaufzuschalten, so daß also Schaltstöße vermieden werden, muß der Geschleppte um so mehr aufpassen und muß ganz sanft anbremsen, wenn er zu bemerken glaubt, daß der Schlepper hochschalten will.

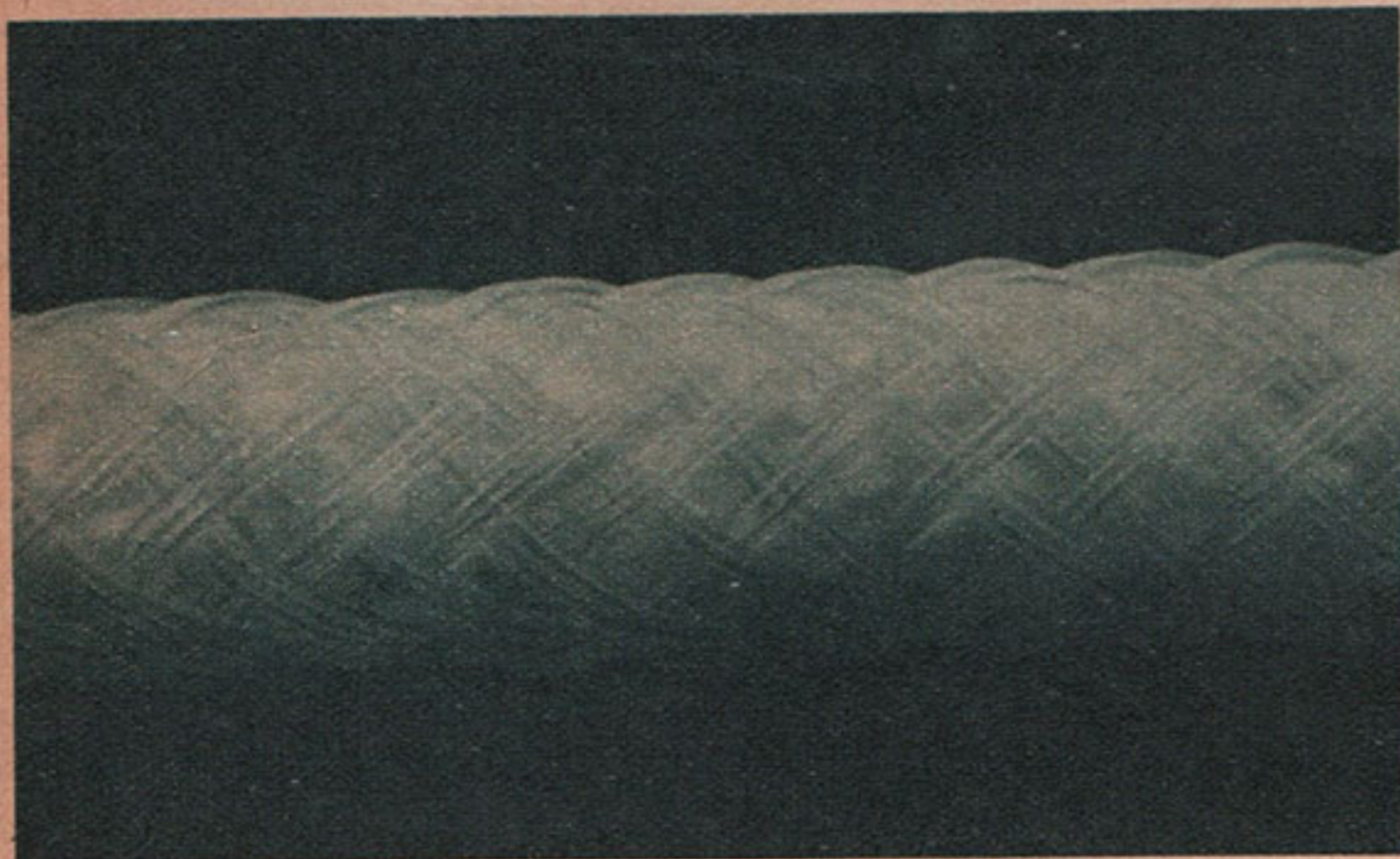
Wenn man sich selber von Leuten abschleppen lassen muß, die das noch nicht können, muß man da schwer aufpassen — die denken natürlich

nicht daran, wie wichtig es ist, ganz gleichmäßig Fahrt zu halten und nie abrupt Gas wegzunehmen. Natürlich ist es keine besondere Kunst, dabei nicht gerade auf den Schlepper aufzufahren, aber wenn der genauso dusselig wieder anfährt, wie er vorher Gas weggenommen hat, gibt das böse Rucke in die Leine, viel böser, als daß sie durch Federn oder Gummistrippen aufgefangen werden könnten.

Eine andere kritische Sache sind lange Gefälle — wie in jedem Gefälle muß sich da der Schlepper an die Bremse des Geschleppten hängen. Ich ziehe es deshalb vor, in langen Gefällen den Anhang für sich rollen zu lassen, ich fahre da lieber hinterdrein und nehme ihn unten im Auslauf wieder auf den Haken. Bei kurzen Gefällen macht man das so, daß der Schlepper ganz oben, aber jedenfalls schon eindeutig im Gefälle, *halbwegs schnell* das Gas wegnimmt — der einzige Fall, wobei er überhaupt Gas wegnehmen darf. Das läßt die Leine durchhängen und ist Signal für den Geschleppten, seinerseits in die Bremsen zu steigen. Der Schlepper merkt bei entsprechender Aufmerksamkeit, daß die Leine wieder steifkommt und rollt einfach weiter, ohne Gas und ohne Bremse. Natürlich darf man das nicht kommismäßig stur machen, schließlich muß der Schlepper eine Vorstellung davon haben, was die Bremsen des Anhangs noch können — man kann also einen VW, der eine RT 125 schleppt, in 10% Gefälle nicht an deren Bremsen hängen, umgekehrt kann eine geschleppte KS ein Goggomobil auch bei 60 und in 20% glatt halten. Auch der Geschleppte selbst kann da unvorstellbare Fehler machen: Ich hatte — selbst fuhr ich ein Goggomobil — so einem Heinerich eingeschärft, in allen Gefällen ganz sachte und abwechselnd die Bremsen zu benützen, nach 10 Kilometern gab es aber von hinten Notsignal. Hatte doch dieser Moppel die Hose so voller Angst gehabt, daß er unentwegt auf den Bremsen gestanden hatte, die in der Tat rauchten und stanken, alles Lagerfett war ausgeschmolzen und hineingelaufen. Schließlich sind wir hier aber eine Zeitung und keine Idiotenanstalt, so daß ich mich wohl auf den Hinweis beschränken darf, bei der ganzen Schlepperei sei Verstand wichtiger als fromme Regeln. Man muß immer damit rechnen, daß der andere ein Würstchen ist und muß sich eben entsprechend einrichten. Nur einen Trick will ich noch verraten:

Wenn es nicht gerade auf der Autobahn und nicht für sehr lange Strecken ist, dann binde ich als Schlepper die Leine nicht an meiner Maschine fest, sondern mache mit einem Palsteek eine weite Bucht, die ich mir um den Leib oder schräg über die Schulter lege. So spüre ich unmittelbar, was mit meinem Anhang los ist, jedes Losewerden der Leine und jedes noch so sanfte Anbremsen ist sofort zu spüren, es ist ziemlich die sicherste Art, ein Solofahrzeug abzuschleppen. Als Schlepper kann ich mir das schon leisten, mich zieht man ja nicht so ohne weiteres von der KS runter — Voraussetzung ist natürlich, daß der Geschleppte die Leine nicht fest belegt hat, sondern wirklich nur in der geschilderten Weise mit zwei oder

Fortsetzung Seite 422



Es macht gar nichts, wenn die Schleppleine auf den Scheinwerfer drückt, sie muß aber irgendwo in Steuerkopfnähe so herumgelegt werden, daß sie nirgendwo eingeklemmt wird und frei auslaufen kann.

11



9

Die ganz vornehmen Perlon-Leinen tragen als Scheuerschutz noch eine Umklöppelung aus Perlon-„draht“.

10

Das sieht zwar schön aus, ist aber unpraktisch, denn der Ring rutscht und dadurch muß man immer schön in Richtung des Leinenzuges fahren und kann nur schlecht seitwärts ausscheren.

12

Wo keine Mitte ist, macht man eben eine — so ein Rundtörn kneift sich auch ohne Knoten sehr fest, Jenkt nicht an Verrutschen, löst sich aber sehr leicht, wenn man den Tampen losläßt.





Wir wollen nicht gar so böse sein wie jener Zuschauer am Ziel der Bayerwaldrundfahrt in Passau, der bei Bekanntwerden der Ausfallquoten (44 von 78 Startern) trocken äußerte: „Es werden noch einige Ausweiser zur Komplettierung der Ausfall-Liste gesucht. Angebote bitte an den Veranstalter des nächsten Meisterschaftslaufs um die deutsche Geländemeisterschaft.“ Von den 25 gestarteten Ausweisern waren 20 ausgefallen. Beinahe könnte man fragen, was denn diese Kerlchen eigentlich immer noch auf den Meisterschaftsläufen zu suchen haben. Bei aller Anerkennung ihrer Begeisterung, aber sie geben doch ein gar zu arges Bild der gebotenen Schwierigkeiten — egal, ob sie aus Dummheit, aus mangelnder Fahrkunst oder aus ungenügender Maschinenvorbereitung aufhören müssen. Dabei haben sie längere Zeiten von Kontrolle zu Kontrolle zur Verfügung als die Lizenzfahrer. Aber sehen wir uns das Starterfeld von Passau ohne diese 25 tapferen Nachwuchsreiter einmal an: Es bleiben dann nur noch 53 Starter übrig. Der Kaufmann würde sagen, daß für diese 50 Männeken der Aufwand einer Organisation eines Meisterschaftslaufes unmöglich ist, wo doch die vielen Triptik-Gelder wegfallen. Lassen wir solche düsteren Polemiken, denn die Leute, die damit zum Nachdenken kommen sollen, denken nicht nach und die, zu deren besserer Zukunft im Sport so etwas gedacht und ausgesprochen werden soll, merken das alles erst, wenn der Ofen aus ist. Tuten wir also ins Horn „Gelobt sei, was da hart macht“!

In der Tonart wurde in Passau wieder glänzende Musik geboten. Das Wetter hatte mal wieder die Hand im Spiele (das Wetter, das Wetter — die urururaltre Ausrede) und verwandelte die Strecke östlich von Passau in den Waldbergen neben dem tiefen Einschnitt des Donautales in edelsten Sportmatsch des 1958er Wuchses. Sicher bemühte sich Fahrleiter Otto Sensburg um reibungslosen Ablauf, aber auch er ist nicht auf den Gedanken gekommen, daß Ausweiser — selbst mit den zahmsten Zeiten — auf einem Meisterschaftslauf nichts zu suchen haben. Vielleicht weiß er es inzwischen, denn er sagte selbst am Schluß der Bayerwaldfahrt, daß er sich über manche Fehler des Nachwuchses gewundert habe. Zu seiner Zeit habe man irgendwo probiert und trainiert, bis man eben „gekonnt“ hätte, bevor man sich an schwere Brocken machte. Richtig — aber dann macht den Jungens doch endlich Fahrten, auf denen sie probieren und trainieren, bis sie „können“! — Laßt sie erst mal lernen, die Beine auf den Rasten zu hal-

ten, komme was wolle (Trial nennen wir das), und zeigt ihnen, was alles an den Maschinen gemacht werden muß, um zu Ehren und Ruhm zu kommen. Gibt es denn wirklich keine alten Hasen mehr, die das begreifen? Was würden die Straßenfahrer sagen, wenn da plötzlich unter den Lizenzfahrern die Ausweiser herumjubeln — ist es im Moto Cross nicht auch schon so? Es ist und bleibt immer ein Unding, Fahrer zweier Güteklassen selbst mit unterschiedlicher Wertung durcheinander zu gleicher Zeit über eine gleiche Wertungsstrecke zu lassen.

Geländemeisterschaft ja, aber vernünftig. Wenn ich hier immer wieder Anstoß an den Fahrten der letzten Jahre nehmen mußte (was bestimmt keine schöne Aufgabe ist, falls da einer meint, es ginge uns so leicht über die Zunge wie eine Black-Shadow den Großglockner rauf!), dann war es doch nichts anderes als ein Appell an die Vernunft. Wie er angekommen ist, mag jeder selber beurteilen, der die Tatsachen kennt und miterlebt hat und heute sieht, daß ganze 50 Mann, die man als Lizenzfahrer ernst zu nehmen hat, beim „Volkssport“ der Geländefahrer auf einem Meisterschaftslauf am Start stehen.

Dies und noch andere Gedanken schossen einem durch den Kopf, als wir im trübnassen Wald und in den Schluchten des Bayerwaldes neben der Strecke standen, die Kontrollen und Wege suchten, die Maschine über die zerrissenen Pfade steil hinauf in ein neues Waldstück quälten und am Ende der Fahrt in Passau die Häupter der Lieben zählten, die wieder einmal angekommen waren. Da hatte es Männer wie Kämper, Graf, Schiek, Leistner, Aukthun, Hans Meier erwischt — nach langer Zeit zum Trainieren für die BMW-Werksmannschaft zur Sechstagesfahrt wieder dabei. (Hatte man in München vergessen, daß Wellnhof und Höring in diesem Jahre *p r i v a t* alle Meisterschaftsläufe und andere Fahrten mitgefahen haben und bereits im besten Training und in bester Kondition sind?) Von den 53 Lizenzfahrern waren 29 angekommen. 19 Goldmedaillen gab es, 7 Silbermedaillen, 4 Bronzene und 4 Erinnerungsplaketten. Fürwahr, ein echter Meisterschaftslauf! —

Die Meisterschaft in der Klasse bis 125 ccm, über 350 ccm und bei den Gespannen ist seit dem letzten Lauf in der Pfalz geklärt. Seit Passau sind nun wieder die Klassen bis 175, bis 250 und bis 350 offen. Kämper, Specht, Abt, Seitz werden um die Wurst in der Klasse 175 ccm fahren müssen, Hessler, Gehring, Manfred Sensburg sind die Rivalen der 250er Klasse, in der Graf durch seinen Ausfall in Passau kaum noch zum Zuge kommen kann, die Klasse bis 350 ccm wird zwischen Schmider und von Zitzewitz ausgemacht werden. So ist also noch Spannung in jeder Menge vorhanden und man kann wohl sagen, daß die diesjährige Geländemeisterschaft nicht arm an Aufregungen war. Was den reinen Gang der Handlung angeht und das ganze Drum und Dran, vor allem aber wieder einmal die Aussichten und Probleme dieser Geländefahrerei für die Zukunft. *Klacks*

Stand der deutschen Geländemeisterschaft 1958

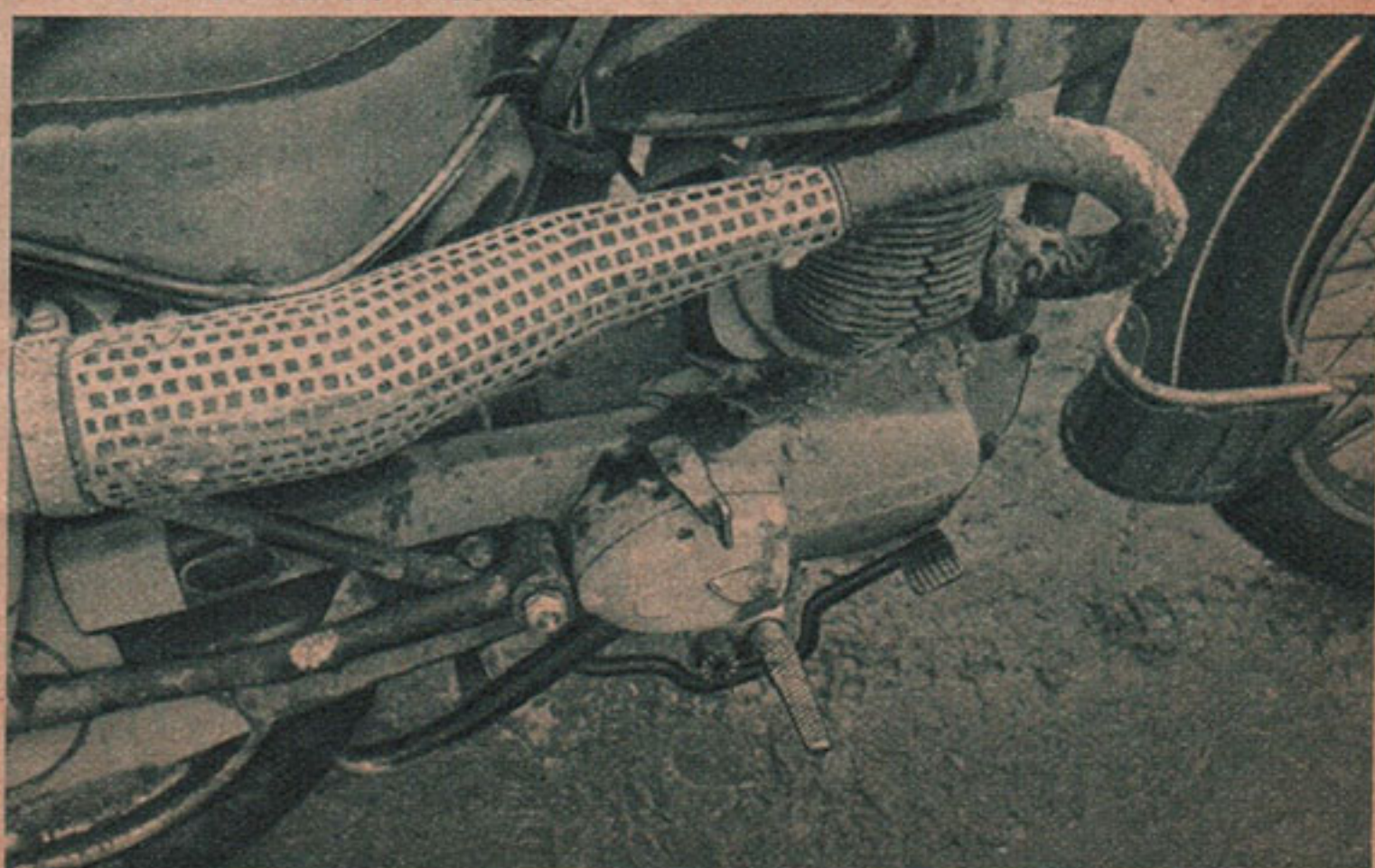
(Ohne Gewähr!)

1 = Schwere Schwäbische Gel.-Fahrt, 2 = Nordbayerische Zuverl.-Fahrt, 3 = Südwestfälische Zuverl.-Fahrt, 4 = Pfälzische Zuverl.-Fahrt, 5 = Bayerwaldfahrt (Passau), nur f. Solomaschinen. — Endlauf: 20. 7. Norddeutsche Küstenfahrt, Norden/Ostfriesland.

Klasse bis 125 ccm	1	2	3	4	5	Gesamt
1. H. Klingenschmidt, Ingolstadt (DKW)	370	A	370	370	370	1480
2. A. Reininger, Oberkirch (DKW)	—	—	—	369	—	369
3. L. Nickel, Ingolstadt (DKW)	—	—	—	368	A	368
Solomaschinen bis 175 ccm						
1. A. Seitz, Edelshausen (DKW)	369	368	369	370	370	1846
2. L. Specht, Ludwigsmoos (Zündapp)	367	369	366	369	369	1840
3. J. Abt, Ingolstadt (DKW)	265	367	367	366	368	1733
4. Kl. Kämper, Burscheid (Maico)	370	370	370	368	A	1478
Solomaschinen bis 250 ccm						
1. R. Hessler, Lauf (Zündapp)	370	367	369	368	369	1843
2. W. Gehring, Detmold (Zündapp)	168	366	366	366	368	1634
3. M. Sensburg, München (DKW)	A	369	370	369	370	1478
4. E. Graf, Ohringen (NSU)	269	370	368	370	A	1377
Solomaschinen bis 350 ccm						
1. E. Schmider, Wolfach (NSU)	270	369	370	369	369	1747
2. V. v. Zitzewitz, Karlshof (Maico)	69	368	369	367	368	1541
3. J. Wenz, Alsbach (NSU)	A	367	A	366	366	1099
Solomaschinen über 350 ccm						
1. K. Wellnhof, München (BMW)	o/W	370	A	370	370	1110
2. M. Höring, Kronach (BMW)	—	268	A	367	168	803
3. O. Hoermann, Worms (Horex)	—	269	A	368	—	637
Gespanne bis 250 ccm						
1. Kelle/Geiger, Oberheimbach (NSU)	270	370	370	370	—	1380
2. Lippke/Klump, Tübingen (Maico)	A	69	A	369	—	438
Gespanne bis 350 ccm						
1. Lang/Ruppert, Höchberg (Triumph)	—	270	369	370	—	1009
2. Polzer/Winter, Battenberg (Triumph)	—	—	370	369	—	739
Gespanne über 350 ccm						
1. Kritter/Kreuzer, Heilbronn (Zündapp)	370	369	370	370	—	1479
2. Schach/Lotzki, Worms (Zündapp)	269	370	368	369	—	1376

Fette Zahlen: Schnellste Zeit der Sonderprüfung; fette Namen: Bereits feststehende Meister.

Oben: Nach der Abnahme im geschlossenen Parkplatz. Unten: Hercules fuhr privat mit oder die Werksfahrer von Hercules starteten als Privatfahrer. Beides stimmt. Das Training zur Sechstagesfahrt soll ernst genommen werden. Die beiden Sachsomotoren mit dem Gruppengetriebe haben jetzt einen Fußschalthebel. Der Handhebel am Lenker erwies sich natürlich als hinderlich.



Der Scott-Story anderer Teil

Wir hatten schon in der Geschichte vom Scott-Dreizylindermotor erwähnt, daß dieses außergewöhnliche Exemplar die Sonderentwicklung jenes englischen Zweitaktwerkes gewesen war, das als eines der ersten überhaupt Zweitaktmotoren für Motorräder gebaut hatte. Die etwa 1907 gebrachte Konstruktion, charakteristisch nicht nur als Zweizylinder-Zweitakter mit Wasserkühlung, sondern vor allem auch dadurch, daß zwei seitliche Stirnkurbeln in ein zwischen den beiden Kurbelkammern liegendes Schwungrad eingesetzt waren, der Motor also Mittelabtrieb hatte, blieb in diesen Merkmalen grundsätzlich durch die nachfolgenden Jahrzehnte hindurch unverändert. Zwar wurde die Leistung gesteigert, die Kopfausführung geändert, ebenso die Schmierung, das Getriebe und vor allem natürlich das Fahrgestell der fortschreitenden Entwicklung im Motorradbau angepaßt — aber im wesentlichen blieb man bei der bewährten Grundkonzeption. Man hat sie übrigens auch nach dem Krieg, während dessen das Scott-Werk für Aufgaben der Luftwaffe arbeitete, wieder aufgegriffen — aber die Stückzahlen wurden immer kleiner, der an sich schon außergewöhnlich hohe Preis immer kritischer und damit der Kreis derer, die in England und in den Exportländern an dieser aus dem Rahmen fallenden Konstruktion interessiert gewesen wären, schließlich so klein, daß die Fertigung eingestellt werden mußte. Beinahe in jedem Jahr las man zwar in der englischen Fachpresse, daß irgendeine kleine Gruppe Werkzeuge und Bestände übernommen habe und nun die Scott in neuem, modernem Gewande wieder herausbringen wolle — aber über die Veröffentlichung eines Prototypbildes kam es kaum hinaus.

Trotzdem sollte jeder, der Zweitaktmotoren baut oder bauen will, sich den Scott-Motor und seine witzigen Einzelheiten besehen. Unsere Explosivdarstellung zeigt sie recht deutlich.

Ursprünglich wurde von Scott sowohl ein 500er- als auch ein 600er-Motor gebaut, die sich lediglich durch die Zylinderbohrung unterschieden; aber etwa ab 1938 ließ man dann die 500er-Ausführung gänzlich fallen.

Das Charakteristische des Motors ist die ungewöhnliche Anordnung der beiden Kurbelkammern: sie liegen so rechts und links von der zwischen beiden angeordneten, ungewöhnlich schweren Stahlschwungscheibe, daß in ihnen jeweils eine sehr kleine Stirnkurbel untergebracht ist. Außer dem geringen Volumen der Kurbelkammern ergibt das vor allem beachtliche Vorteile hinsichtlich der Kurbelwelle. Diese besteht aus der erwähnten Mittelschwungscheibe, in deren Nabe die konischen Wellenzapfen der beiden Stirnkurbeln hineingesteckt sind. Sie sind in der Schwungscheibennabe durch einen gemeinsamen Keil gegen Verdrehung fixiert, und das Ganze wird durch eine lange Schraube, die durch die hohlgebohrten Wellenzapfen gedeckt ist, zusammengehalten. Die Kurbelwelle kann so jederzeit auseinandergenommen und unbeschadet ihrer Zentrierung wieder zusammengesetzt werden. Zwei Kurbelwellenlager (je ein Rollenlager rechts und links der Schwungscheibe) genügen für die ganze Kurbelwellenlagerung, und trotzdem ergibt der Aufbau der Welle mit

dem schweren Mittelgewicht einen unvergleichlich ruhigen Lauf des Motors.

Die Stirnkurbeln würde keiner, der nicht weiß, wohin sie gehören, als aus einem 600er-Motor stammend ansehen — eher aus einem 60 ccm-Fahrradmotor! Auch die Pleuelfüße sind zwar im Durchmesser erheblich groß gehalten, aber so schmal, daß überquadratische Rollen für die Lagerung Verwendung finden. Der Pleuelschaft ist oval und an seiner stärksten Stelle kaum schmaler als der Pleuelfuß. Die Rollen laufen direkt, aber ohne Käfig, im gehärteten Pleuelauge, der gehärtete Innenring ist auf den Kurbelzapfen aufgeschoben. Gelochte Seitenscheiben übernehmen die Führung des Pleuellagers, durch eine Schraube im Kurbelzapfen, die bei den neueren Ausführungen gleich als Mitnehmer für den Ölpumpenantrieb ausgebildet ist, wird das Ganze zusammengehalten.

Die Anordnung der Kurbelkammern bringt den besonderen Vorteil, daß sich zwischen den beiden Kammern, in denen ja wechselweise Druck und Unterdruck herrscht, eine Kammer befindet, die stets atmosphärischen Druck hat, nämlich der Gehäuseraum, in dem die Schwungscheibe läuft. Damit gibt es in jedem Kurbelgehäuse nur eine Wellenabdichtstelle, und auch diese arbeitet unter günstigeren Voraussetzungen als die Mittel-lagerabdichtung normaler Zweizylinder-Zweitakter.

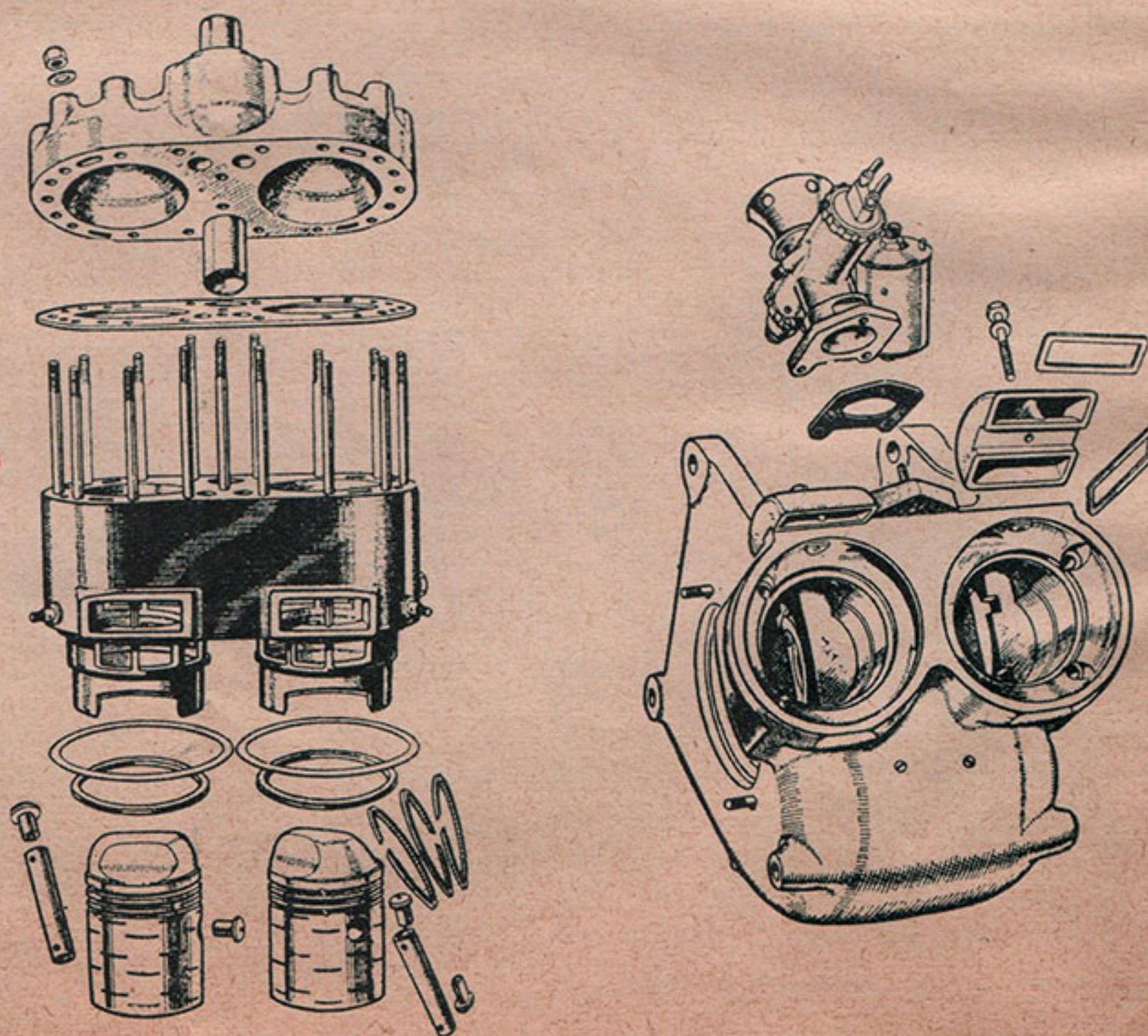
Dabei sind die Abdichtelemente wieder besonders raffinierte Bauteile. Die Kurbelwellen-Rollenlager laufen in gehärteten Stahlbüchsen, die in das Leichtmetallgehäuse eingeschrumpft sind. Gegen die seitliche Flanke der Büchse liegt unter Federdruck ein gehärtetes und geschliffenes Dichtelement an, welches durch eine vorgesehene Nase von der umlaufenden Kurbelwelle mitgenommen wird und die Abdichtung unabhängig von evtl. vorhandenem Axial- oder Radialspiel der Welle zuverlässig übernimmt. Diese Dichtelemente bekommen im übrigen das für die Motorschmierung bestimmte Öl aus erster Hand, denn sie dienen gleichzeitig durch vorgesehene Bohrungen in der Dichtfläche als Steuerschieber für den Zutritt des Drucköles, welches also zuerst die Dichtelemente schmiert, dann die Kurbelwellenhauptlager und von dort, wie unser Bild zeigt, unter Ausnutzung der Zentrifugalkraft in eine schwalbenschwanzförmig ausgebildete Ringnut am Umfang der Stirnkurbeln gelangt, um von dort das Pleuellager zu erreichen. Was da noch absprüht, dient zur Schmierung des Kolbenbolzens und der Zylinderlaufbahnen.

Den seitlichen Verschluss der Kurbelkammern, die im übrigen mit weit hinaufgezogenem Hals zur Aufnahme des Zylinderschaftes ein gemeinsames, gießtechnisch interessantes Gußstück bilden, stellen Leichtmetalldeckel dar, die durch einfache Haltebügel angedrückt werden und die bei den Modellen der letzten Baujahre je eine Ölpumpe tragen, da jeder Zylinder samt seiner Triebwerkseite bei diesen neuen Modellen getrennt mit Öl versorgt wurde, während früher eine gemeinsame Ölpumpe vorgesehen war, die in Verlängerung der Magnetwelle angetrieben wurde.

Die Nabe der Mittelschwungscheibe trägt beiderseitig Kettenritzel; das

Zylinderblock und Kurbelgehäuse des 600er Scott-Motors, Baujahr nach 1933, also schon mit abnehmbarem Leichtmetallkopf. Die kleinen Nuten in den Kolbenhemden sollten einer besseren Ölhaltung dienen. Außen neben den Überströmschlitz-Anschlußstutzen für zusätzliche Frischölzufuhr zu den Zylinderlaufbahnen (Hauptzufuhr direkt zu den Kurbelwellenlagern durch die Abdichtelemente).

Der Vergaser, mit leicht fallendem Ansaugweg angesetzt, beliefert beide Zylinder infolge symmetrischer Gaswege genau gleichmäßig, er mündet in den Ringraum bzw. den Kranz niedriger Einlaßschlitze in den Zylinderhälsen. Die Überströmdeckel sind lediglich durch eine Schraube gehalten und deshalb ebenso einfach zu bearbeiten wie schnell zwecks Reinigung und Innenkontrolle abzunehmen.



eine überträgt die Kraft des Motors auf das hinsichtlich seiner Kettenlinien natürlich entsprechend ausgebildete Dreigang-Getriebe, das andere dient zum Antrieb des Zündapparates, der oberhalb der hinteren Motorbefestigung im Rahmen saß. Noch bis gegen Ende der 20er Jahre wurde auch ein ganz leichtes Modell, aber mit dem gleichen Motor, gebaut, bei dem lediglich ein Zweigang-Getriebe verwendet wurde, und dabei stellten dann die rechts und links von der Schwungscheibe liegenden Ketten gleich die Getriebeketten dar, zwei Spreizringkupplungen auf der Vorgelegewelle besorgten, fußgeschaltet, die wahlweise Einschaltung der beiden Gänge, und von der Vorgelegewelle aus erfolgte dann auch der Antrieb des Magneten. Übrigens war auch dieses Zweigang-Getriebe ein Muster technischer Überlegenheit, und es hat kaum je irgendwelche Störungen mit ihm gegeben.

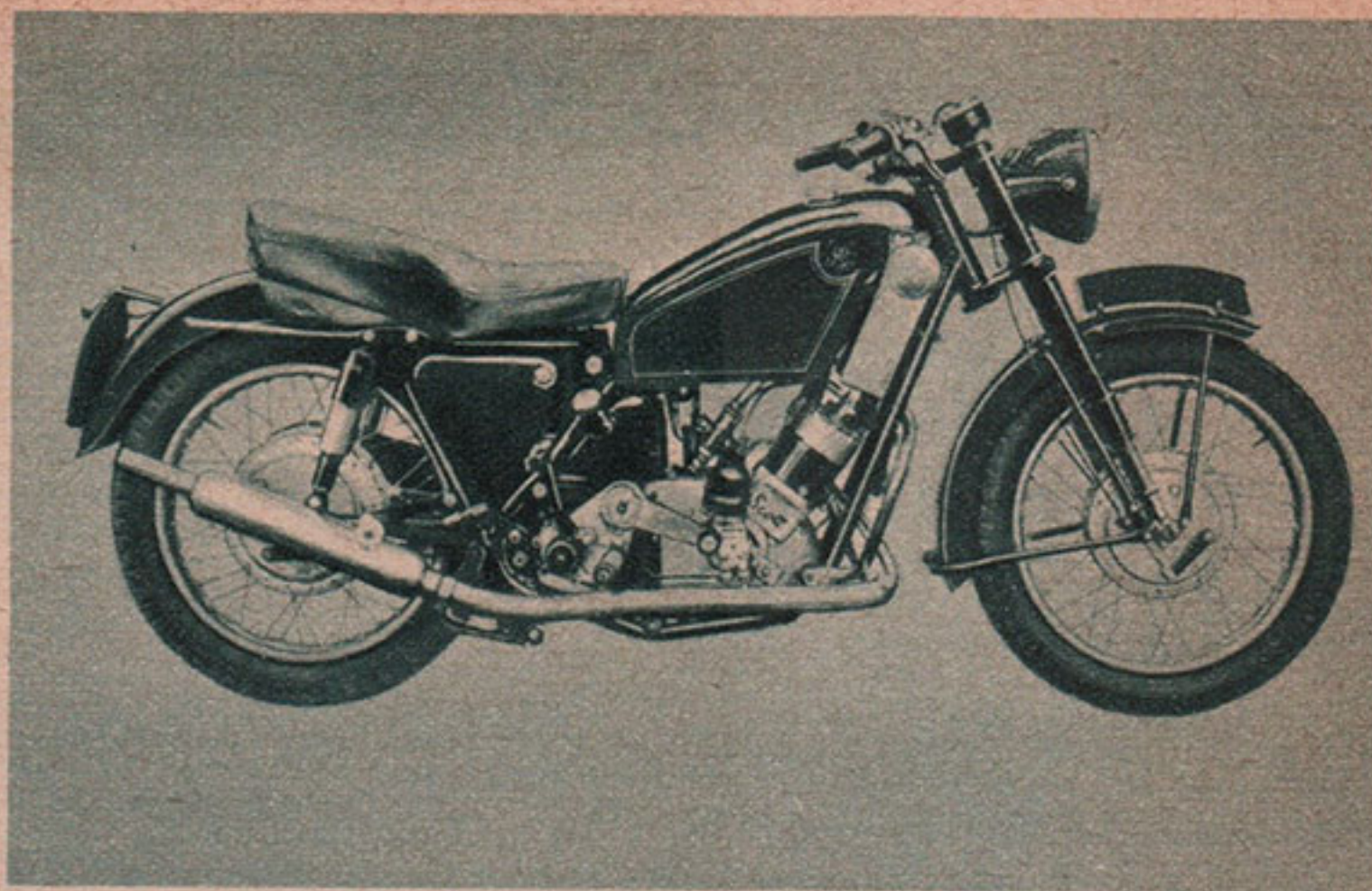
Der Zylinderblock sitzt mit seinen Halsen tief im Kurbelgehäuse. Nur vier Bolzen, die von unten her eingeschraubt werden, genügen, um ihn auf der Flanschfläche des Gehäuses zu halten. Die Zylinderhülse und Hohlräume im Kurbelgehäuseoberteil bilden, durch eine Korkdichtung gegen die Kurbelkammern abgeschlossen, für jeden Zylinder einen Ansaug-Ringkanal. Dort, wo diese beiden Kanäle zusammenlaufen, ist der gemeinsame Vergaser angeflanscht. In die Ringkanäle münden die fast um den ganzen Zylinderumfang angeordneten und deshalb sehr niedrigen Einlaßschlitze. Diese Anordnung ergibt bestmögliche Füllung bei niedrigen Drehzahlen ebenso wie bei hohen, und das ist wohl einer der Gründe für die gleichzeitig ebenso hervorragende Elastizität wie erstaunliche Spitzenleistung.

Der Wassermantel reicht infolge dieser Anordnung bis auf das Kurbelgehäuse herunter, und damit ergeben sich die glatten Außenflächen, die man zumindest damals im Motorradbau sonst recht sehr vermißte.

Überström- und Auslaßschlitze liegen sich, da der Motor ja Nasenkolben besitzt, also mit Querspülung arbeitet, genau gegenüber. Die Überströmkanäle werden durch große, mit einer Schraube gehaltene und deshalb leicht abnehmbare Leichtmetalldeckel gebildet. Zwei zunächst getrennte Auspuffrohre vereinigen sich in erheblicher Entfernung von den Auslaßschlitzen (um gegenseitige strömungsmäßige und thermische Beeinflussungen zu vermeiden) zu einem gemeinsamen Rohr. Sämtliche Querschlitze im Zylinder sind von außen so zugänglich, daß sie nach Lehren maschinell bearbeitet werden können. Wir hatten hierauf schon beim Dreizylinder hingewiesen, aber gerade dieser Punkt erscheint uns so wichtig, daß wir ihn nochmals erwähnen möchten.

Die Leichtmetallkolben tragen Nasen, die so ausgeführt sind, daß ihr Gewicht nahezu symmetrisch zur Kolbenlängsachse liegt, wodurch die Kippneigung und damit die Geräuschbildung erheblich vermindert wird. Drei außergewöhnlich schmale Ringe übernehmen auch hier die Abdichtung, der schwimmende, im Pleuelkopf in einer BronzBuchse gelagerte Kolbenbolzen ist seitlich durch eingekietete Leichtmetallpilze gesichert. Beachtlich die Ausbildung des Pleuelkopfes, um die Schmierung des Kolbenbolzens unter allen Umständen sicherzustellen.

Die Wasserräume sind sehr reichlich bemessen, zumal der Mittenabstand der Zylinder größer als sonst üblich ist. Die Zylinderköpfe waren bis etwa zum Jahre 1933 nicht abnehmbar, eine abnehmbare Leichtmetallwasserhaube deckte lediglich oben den Block ab, wodurch es natürlich auch keine Schwierigkeiten mit einer Zylinderkopfdichtung geben konnte. Später entschloß man sich dann aber doch zu einem abnehmbaren Leichtmetallkopf, zu dessen Befestigung nicht weniger als 16 Stehbolzen vor-



So sieht die Scott aus, die in Liebhaber-Stückzahlen heute noch in England gefertigt wird - moderner, aber nicht grundsätzlich anders als die von 1908!!

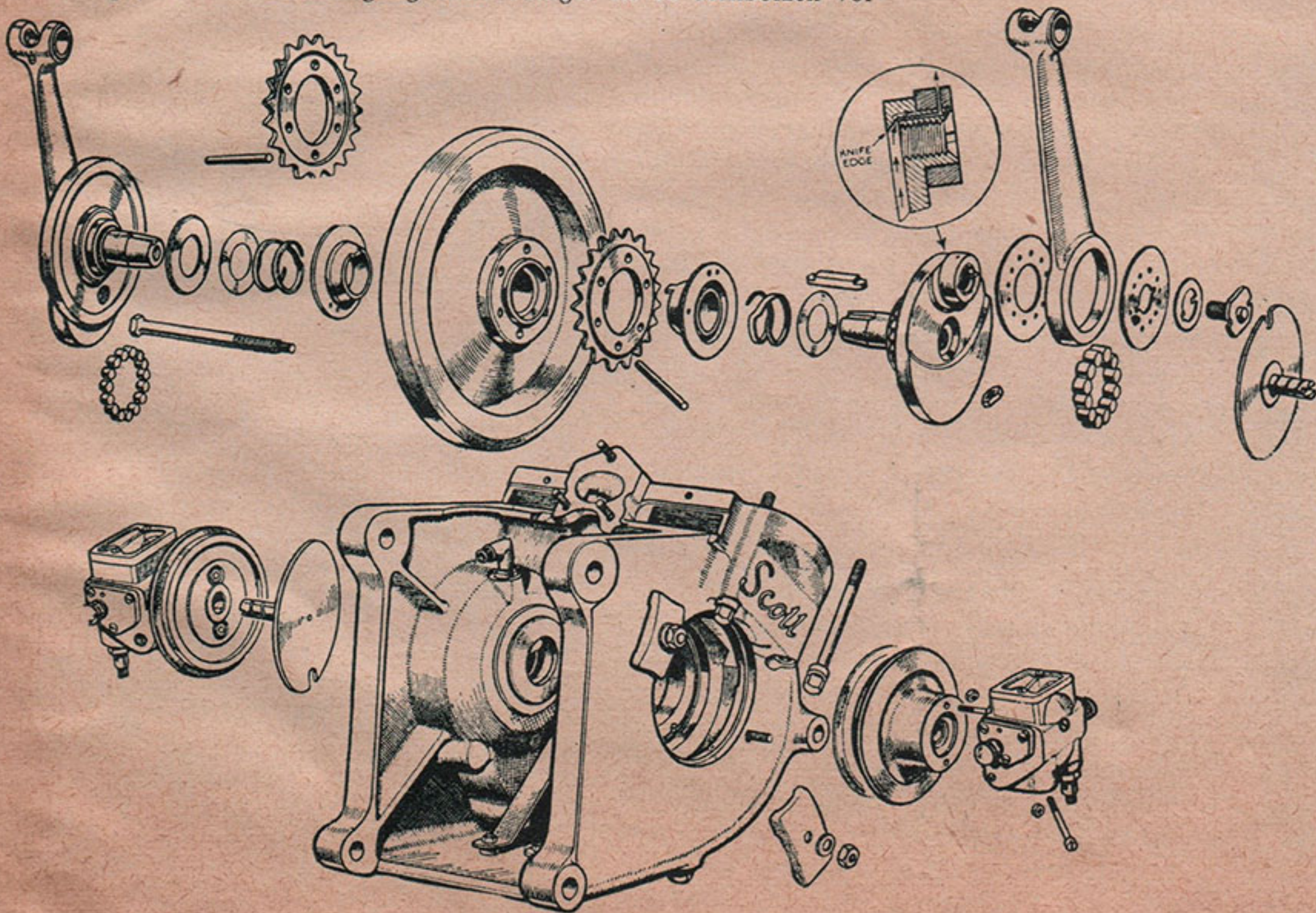
gesehen wurden. Wasser-Zu- und Abfluß befinden sich im Kopf, der Zufluß ist durch ein eingesetztes Rohr nach unten bis in die Nähe der Auslaßpartie verlängert. In der Mitte der halbkugelförmigen Köpfe sitzen die 18 mm-Kerzen.

Ebenso ungewöhnlich wie interessant waren auch die Dekompressionsventile. Diese saßen nicht im Kopf, sondern etwa auf halber Hublänge in der vorderen Zylinderwand. Dadurch werden die kleinen Ventile der direkt auftreffenden Verbrennungswärme entzogen und halten unbegrenzt dicht. Die Druckminderung im Zylinder bei ihrer Öffnung genügt zum Antreten des Motors, die Gasableitung erfolgt direkt und somit geräuschlos in die Auslaßkanäle.

Die Leistung dieser ganz einfachen Dreikanalmotoren war erstaunlich. Schon der normale 600er brachte etwa 26 PS, ausgesuchte, aber keinesfalls frisierte Motoren über 32 PS. Und das, immer zu berücksichtigen, mit Nasenkolben und zu einer Zeit, als der normale Zweitakter noch kaum die halbe Literleistung aufwies.

Übrigens kann dieser Motor sich rühmen, wenigstens der ideelle Stammvater aller DKW-Zweizylindermotoren gewesen zu sein: es mag etwa 1925 gewesen sein, als Pätzold (Köln), der zu seiner Zeit recht bekannte deutsche Rennfahrer, erstmals mit einer 600er Scott in der 750er Rennklasse im Marienberger Dreiecksrennen antrat. Das damals noch völlig unbekanntes Geräusch eines fehlerfrei hochsingenden Zweizylinder-Zweitakters war die Sensation für die Zehntausende, die den Marienberger Ring umsäumten - und nach dem Rennen rollte die Scott, die Rasmussen vom Fleck weg gekauft hatte, in den Zschopauer Fabrikhof. Man hat dort dann zwar den Motor nicht kopiert, aber er war zweifellos der letzte Anstoß, nun auch den als Einzylinder schon sehr verbreiteten DKW-Motor zum Zweizylinder auszubauen und damit den Grundstein für einen Kleinwagen zu legen, der jahrelang marktbeherrschend und schließlich von sich aus wieder Vorbild vieler anderer Schöpfungen war.

Fumus



In die Nabe der schweren Mittelschwungscheibe sind die Stirnkurbeln eingesetzt, das Ganze wird mittels einer langen durchgehenden Schraube mit Gegenmutter zusammengehalten. Jederzeit auseinanderzunehmen und wieder zu montieren - ohne Spezialwerkzeug (was man übrigens am ganzen Motor nicht braucht) und ohne die Notwendigkeit, wieder nachzuzentrieren. Neben den Dichtelementen sieht man die Anpreßfedern, bei den Elementen selbst die Öl-Steuerbohrungen und die Nase, mit der die Elemente von der Keilnut in der Schwungscheibennabe mitgenommen werden. Durch den Winkelstützen auf der Gehäusenabe erfolgt die Ölzufuhr von der Duplex-Pumpe an jeder Motorseite. Zylinderblock nur mit vier Schraubbolzen auf dem Gehäuse gehalten.

Fortsetzung aus Heft 14/1958

29. Handgriff (Bild 73 bis Bild 81)

Das nächste Rad können wir ohne weiteres von der Vorgelegewelle herunternehmen (Bild 73). So können wir anschließend die Vorgelegewelle herausnehmen (Bild 74). Dabei bleibt das Schieberad in der Schaltgabel hängen. Wir nehmen es erst aus der Gabel heraus, wenn die Vorgelegewelle ganz entfernt wurde (Bild 75). Nun kommt etwas, was schon einige Maxfahrer irritierte: Die „Getriebeöl-Ablafschaube“, die keine ist. Es handelt sich dabei nämlich um die Halteschraube für den Arretierbolzen, der zur Festlegung der Gänge bestimmt ist. Diese Schraube drehen wir vorsichtig los (Bild 76) und passen dabei sehr scharf auf, denn gleich kommt da ein kleines Vögelchen in Form einer schnell wegspringenden Arretierfeder und des Arretierbolzens herausgeflogen (Bild 77). Und such mal einer so einen Krimskrums! Viel Spaß dabei! Jetzt können wir die Schaltwalze mit den Schaltgabeln herausnehmen und die komplette Getriebewelle aus dem Gehäuse holen (Bild 78). Im Gehäuse bleibt unten nun noch das Startrad mit zwei Anlaufscheiben und der Startklinke. Die Anlaufscheiben verdecken die Klinke (Bild 79, Startrad mit Scheiben auf die Getriebewelle geschoben). Sie sitzt im Startrad und ist mit einer winzigen Druckfeder (Aufpassen, die saust sehr schnell unfindbar in die Gegend! Größe: Stecknadelkopf!) gegen die Zähne der Welle gerichtet (Bild 80). Zuletzt entfernen wir die Schaltwelle mit dem Schaltgestänge aus dem Gehäuse (Bild 81, ganz links) und legen uns die Teile genau geordnet sauber weg, um beim Zusammenbau die Anordnung wieder zu finden (Bild 81).

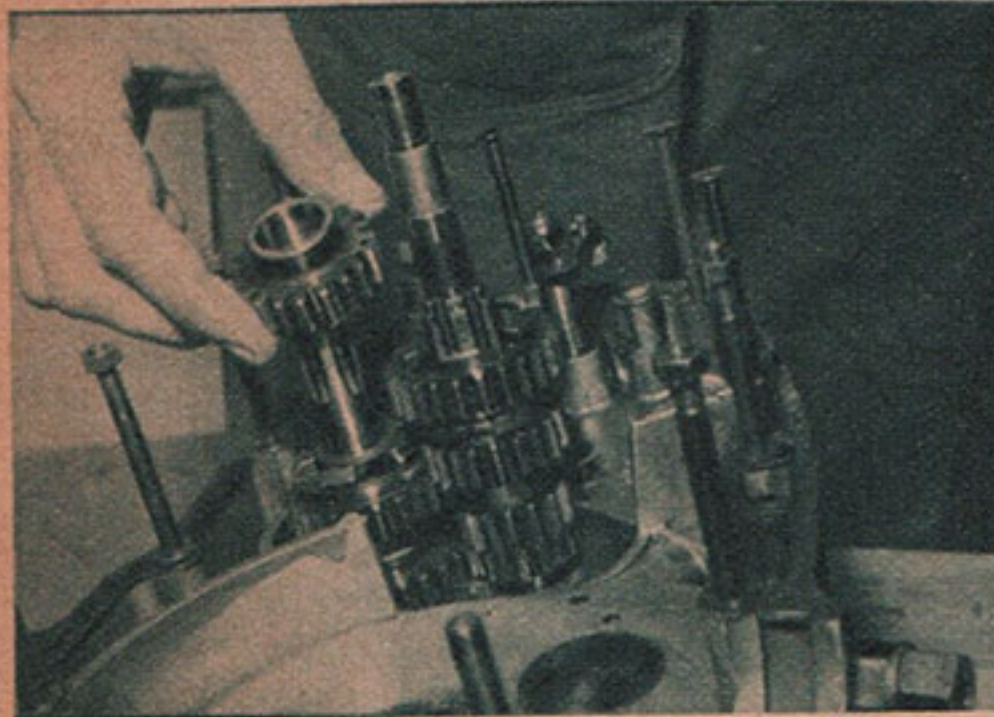
30. Handgriff (Bild 82 bis Bild 84)

Die leere linke Gehäusehälfte legen wir weg. Die Schleiffeder für die Arretierung der Schaltwalze können wir im Gehäuse belassen (Bild 82). Wenn man an der rechten Gehäusehälfte die Mutter am Exzenterbolzen herausdreht, kann man den Bolzen mit der Ausklinkplatte und dem Schaltsegment samt Klinkengehäuse herausnehmen. Die drei Muttern (Bild 83) halten den Lagerbock für die Schaltwelle. Die Mutter des Exzenterbolzens liegt darunter. Wenn wir die Gehäusehälfte herumdrehen, sehen wir die Anordnung dieser Teile (Bild 84).

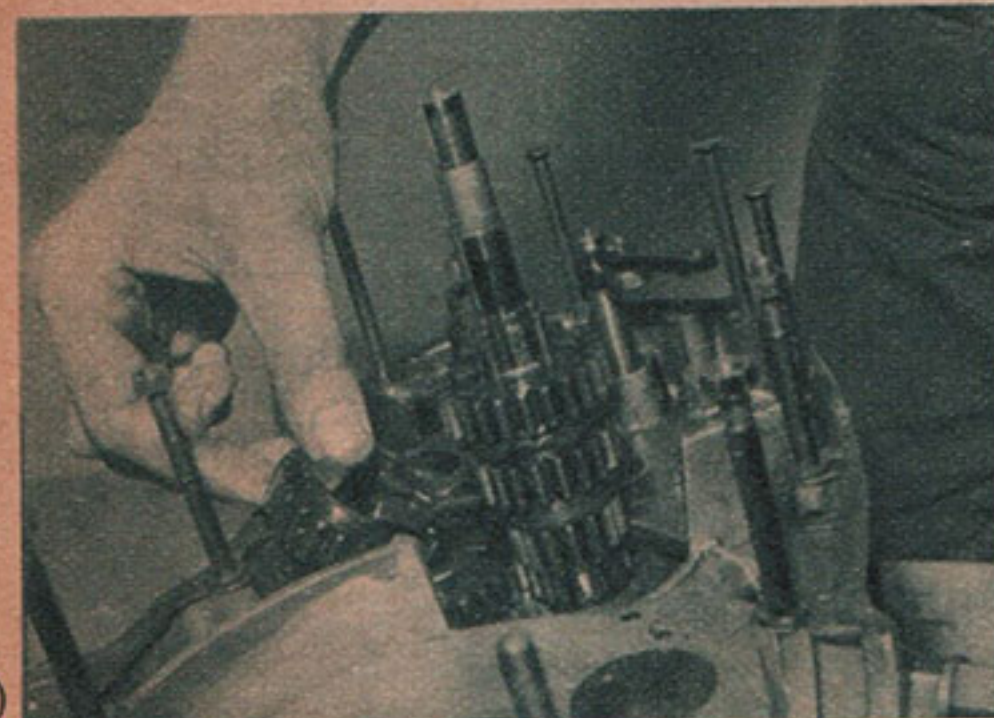
Hier endet nun der leichteste Teil der ganzen Aufgabe. Was übrigbleibt, wird eine Doktorarbeit für den, der es das erste Mal macht: Der Zusammenbau.

31. Handgriff (Bild 85 bis Bild 93)

Die sorgfältig behandelte Dichtung (möglichst neue nehmen!) der linken Gehäusehälfte legen wir erst einmal mit Fett fest. Dann legen wir die Schleiffeder für die Arretierung (falls wir sie doch herausgenommen haben) so mit Scheiben fest, daß sie sich nicht mehr abbiegen läßt. Das ist nötig, um sich die Scheiben zu merken. Aber man muß das machen, selbst wenn man die Feder zur weiteren Montage der Teile nun wieder ab-



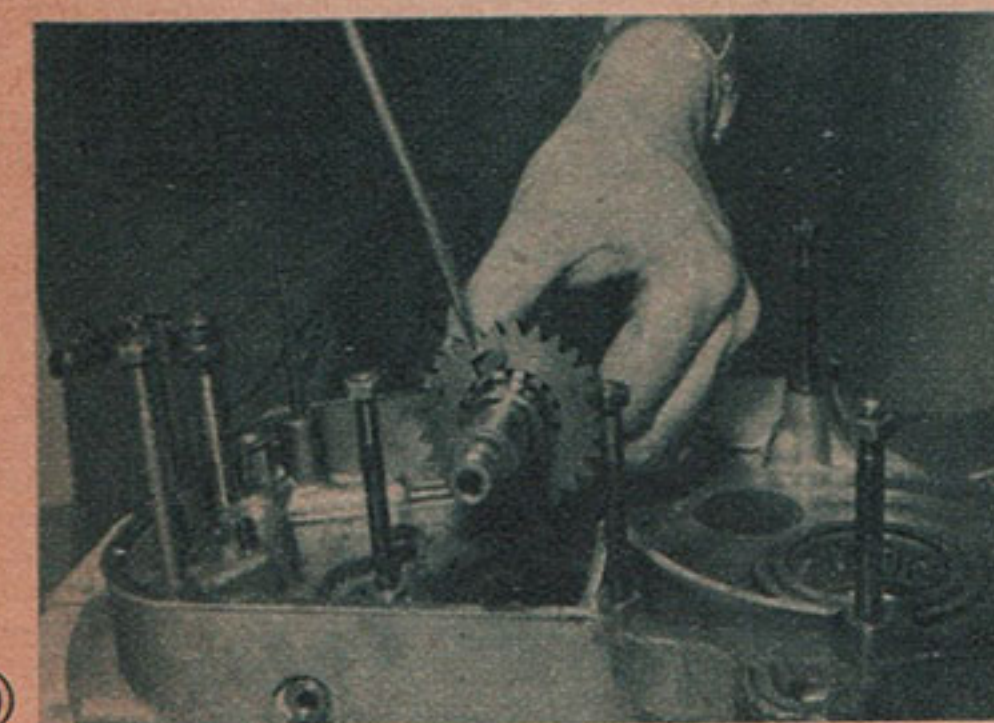
73



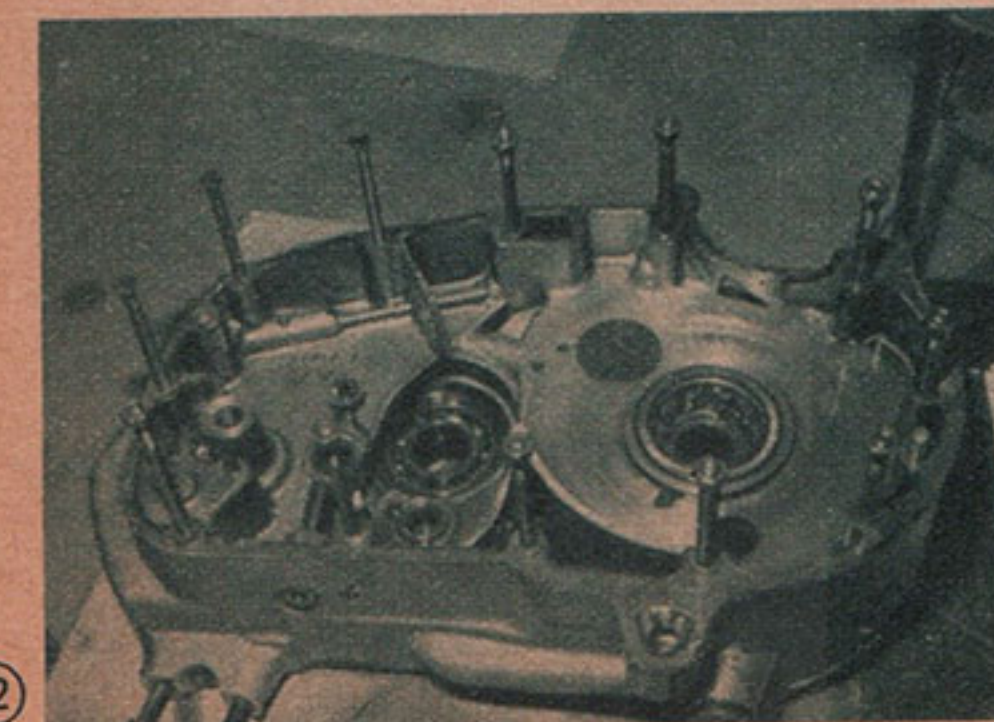
75



78



80



82

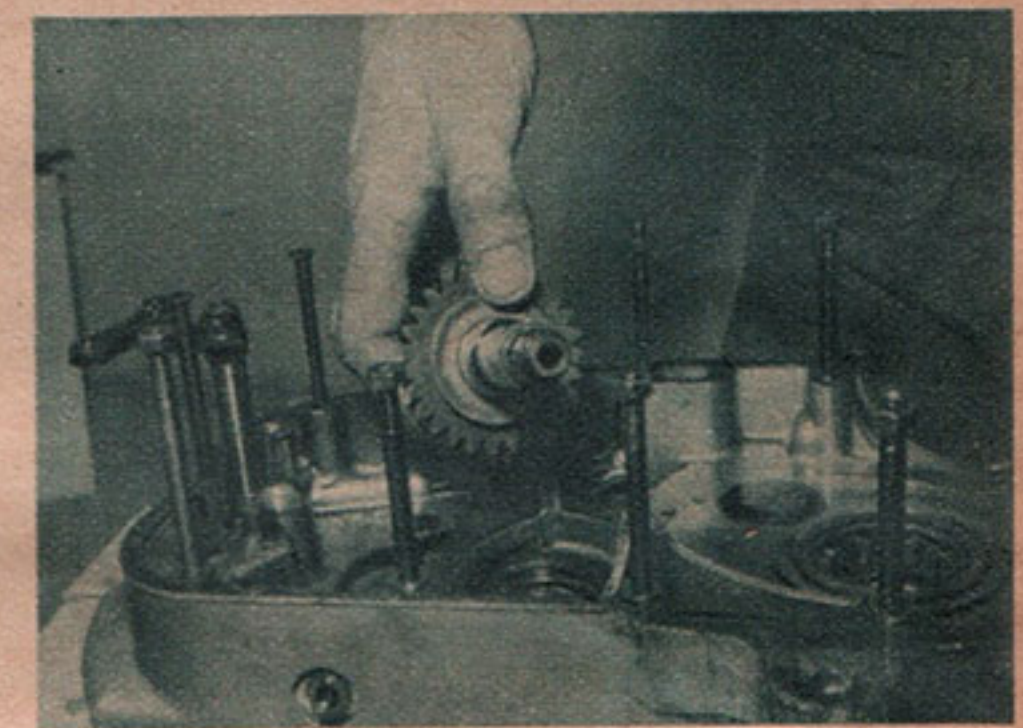


74



76

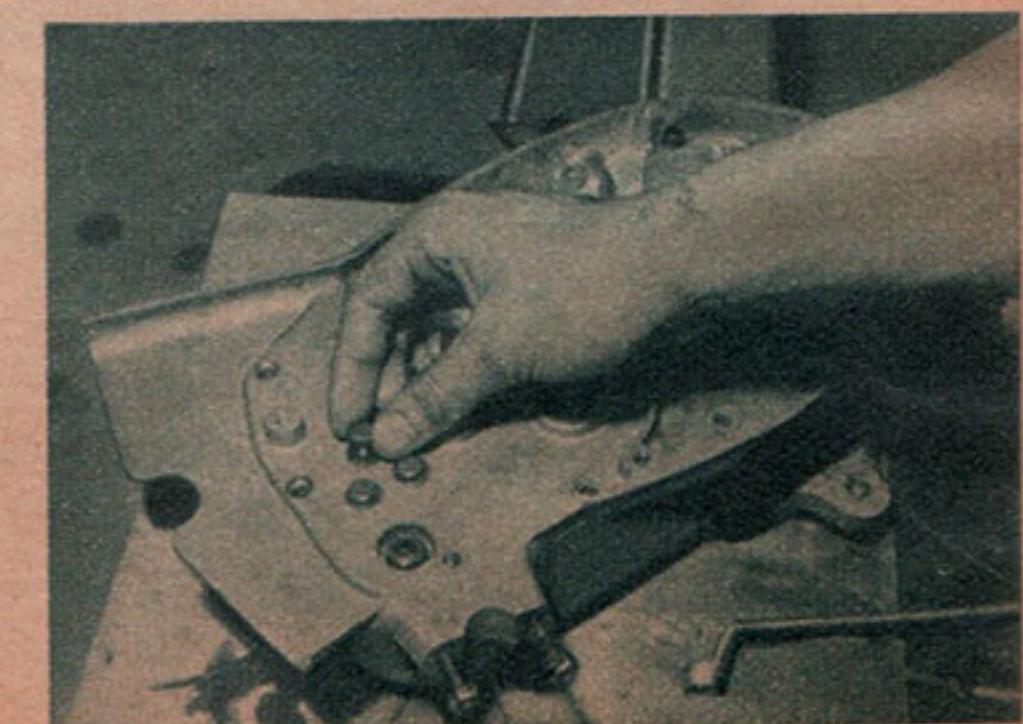
77



79

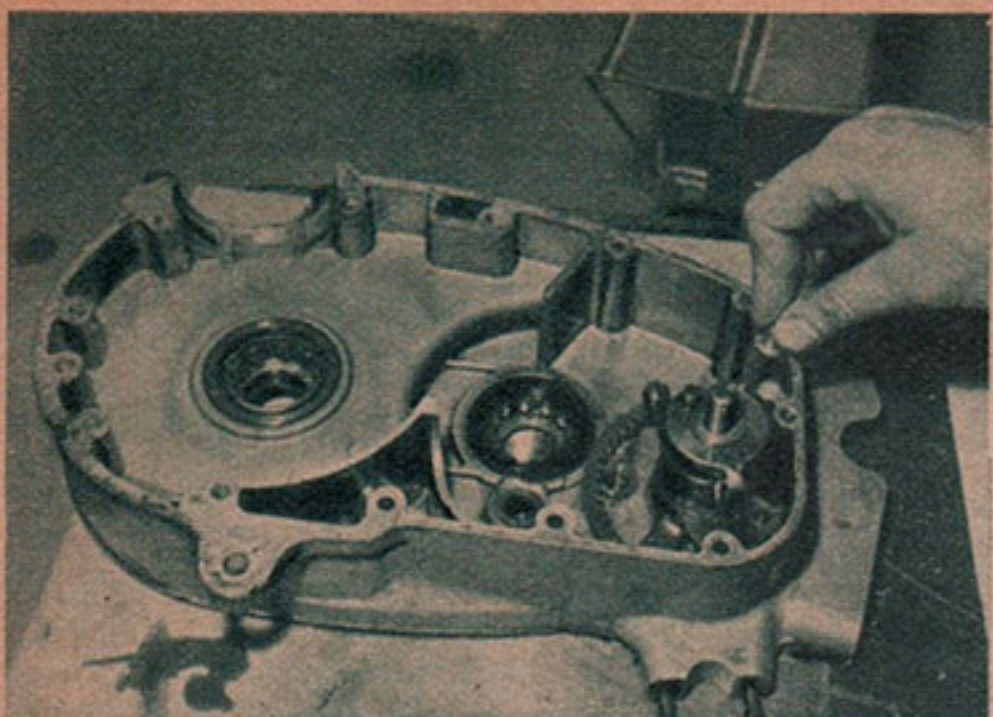


81

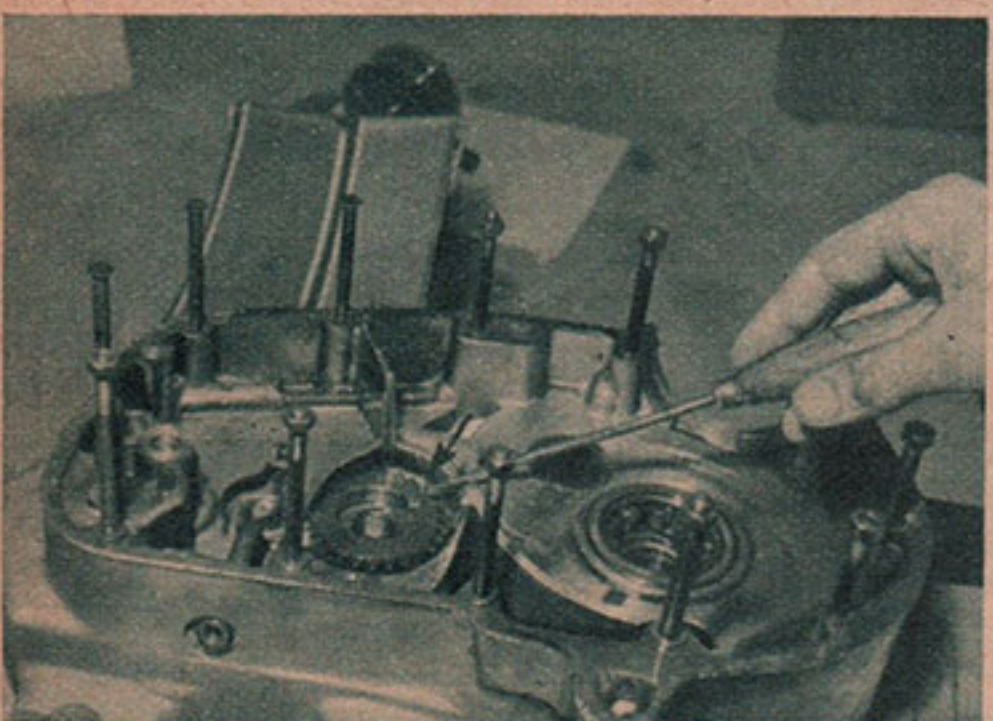


83

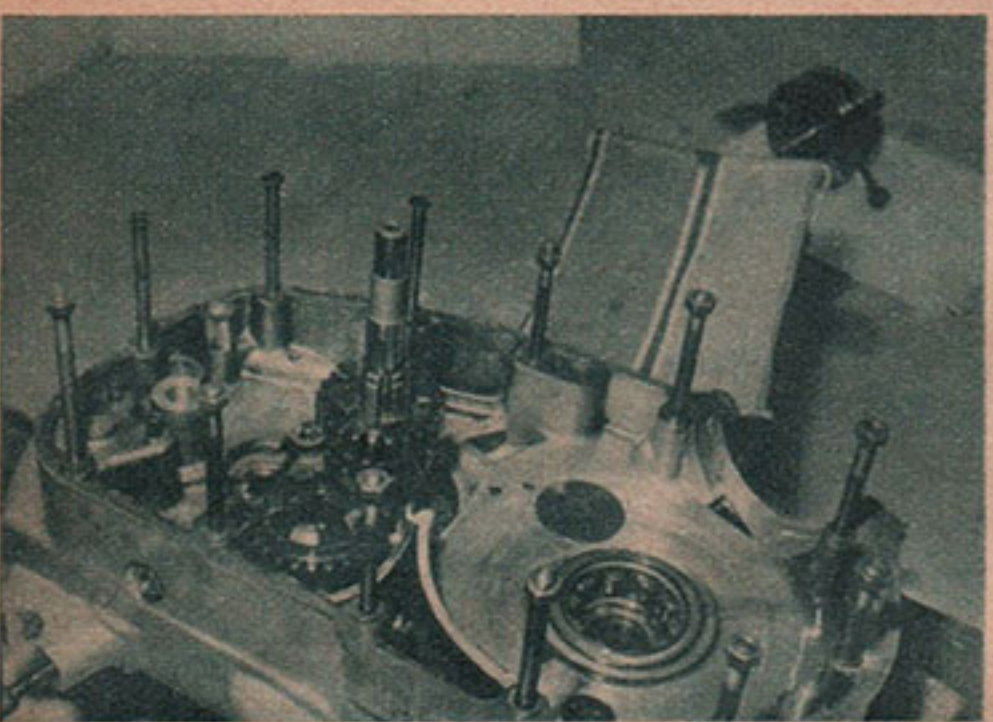
84



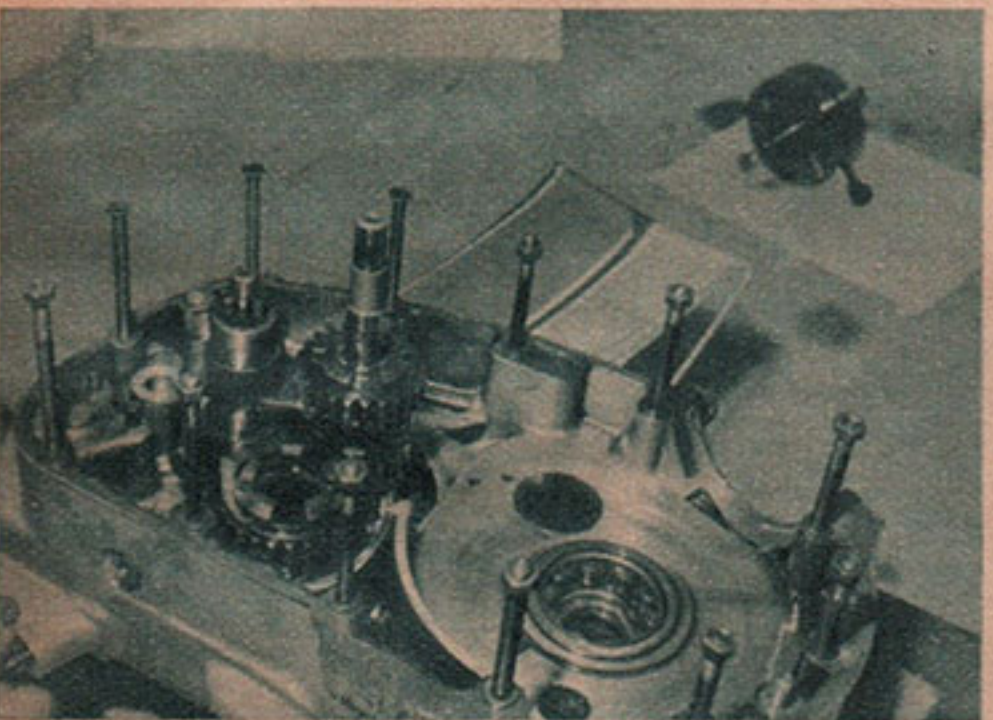
86



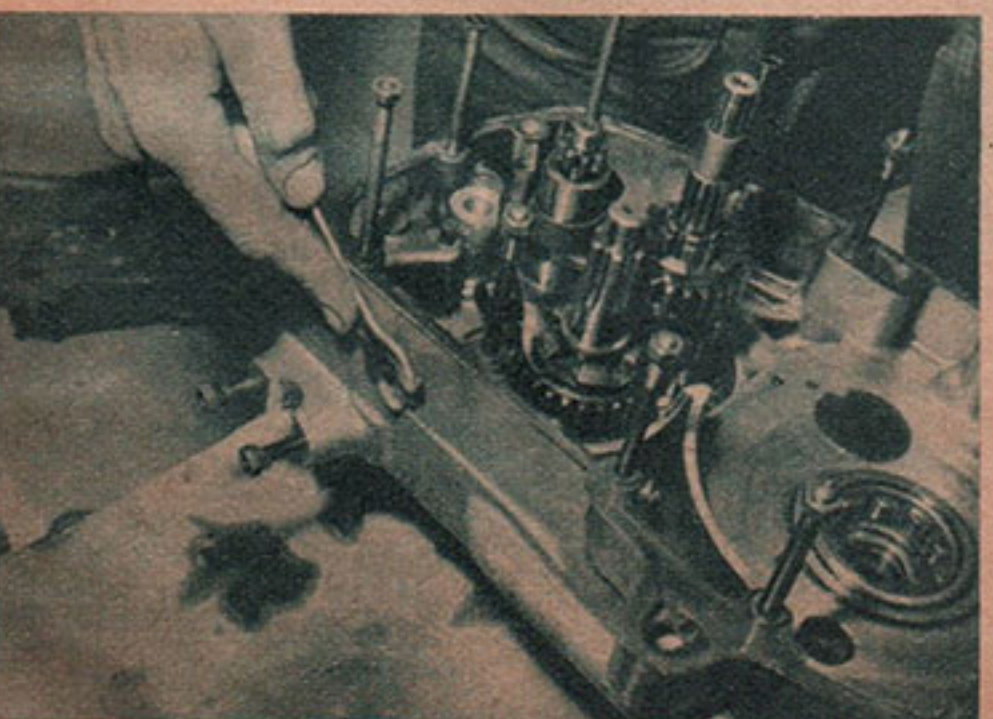
88



90



92



nehmen muß. Über das Lager der Getriebewelle legen wir eine Anlaufscheibe des Startrades, dann das Startrad, und dann setzen wir vorsichtig die kleine Druckfeder mit der Klinke wieder ein (Bild 85). Es gibt eine mordsmäßige Puhlerlei, wenn man nicht den Trick zum Festlegen der Klinke beim Einsetzen der Getriebewelle kennt. Ich habe mir mit einem dünnen Blumen draht geholfen, der zwischen Klinke und Rad geklemmt wurde, so daß die Klinke nicht vorstehen kann (Bild 86). So kann man die Welle einsetzen und den Draht nach dem Einbau abziehen. Vergessen soll man nicht die obere Anlaufscheibe für das Startrad, die beim Einsetzen der Welle bis zum ersten Zahnrad geschoben und dort festgehalten wird (Bild 85, Pfeil). Vom Startrad muß die glatte Seite zum Lager hin zeigen! Nach dem Einsetzen prüfen, ob das Startrad mitgenommen wird, wenn man die Welle nach links dreht (Bild 87).

Alle Zahnräder wollen wir noch nicht auf die Getriebehauptwelle schieben. Das sparen wir uns für den gemeinsamen Zusammenbau mit der Schaltwalze und der Vorgelegewelle auf. Dafür nehmen wir jetzt die Anlaufscheibe der Vorgelegewelle, legen sie auf die zugehörige Buchse im Gehäuse und setzen das große Zahnrad der Vorgelegewelle auf (Bild 81, linke Zahnradwelle, großes Rad, 28 Zähne, 1. Gang). Die Stollen müssen nach oben zeigen (Bild 88).

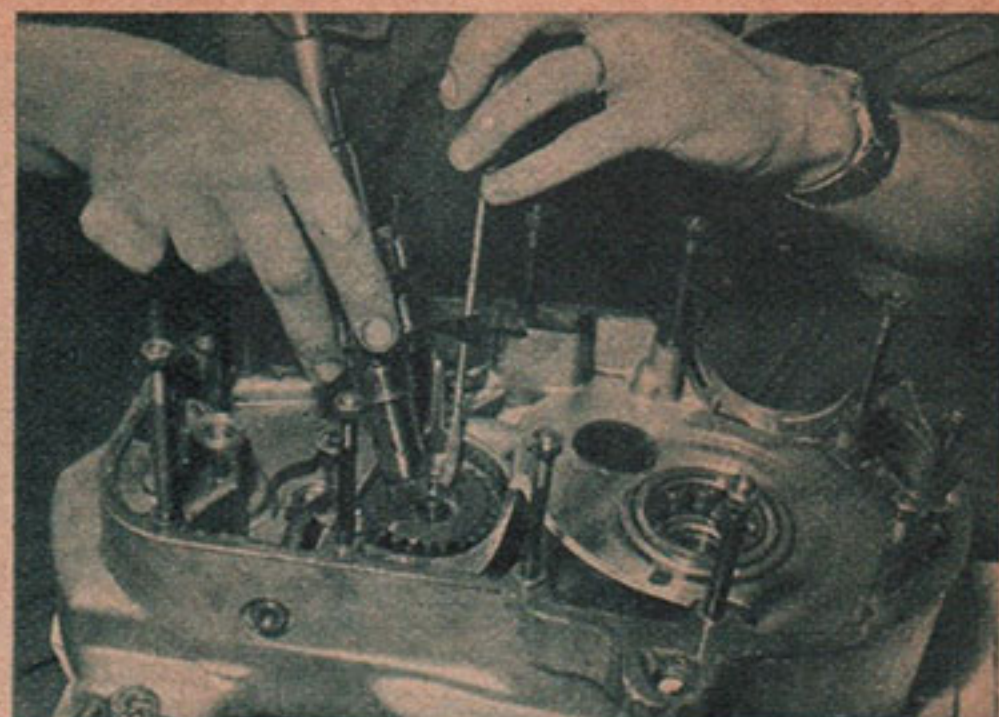
Auf die Schaltwalze setzen wir die Schleiffeder auf. Die Federöse muß über der einzelstehenden Raste liegen (Bild 89). In die untere Schaltgabel wird das Schieberad der Vorgelegewelle (24 Zähne) so eingeführt, daß die angeschrägten Stollen nach oben zeigen. In die obere Schaltgabel führen wir das Schieberad der Getriebehauptwelle ein, deren schräge Stollen nach unten zeigen müssen. Dieses Gebilde setzen wir jetzt so ein, daß das Schieberad der Getriebewelle über die Welle und die Schaltwalze in die Gehäusebuchse und die Schleiffeder paßt (Bild 90). Das Schieberad der Vorgelegewelle hängt dabei frei in der unteren Schaltgabel. Da setzen wir jetzt die Vorgelegewelle ein (Bild 91). – Pause, tiefes Aufatmen!

Besonders aufpassen muß man beim Einsetzen der Scheiben für die Schleiffeder, dabei darf man den Anlaufsring für die Vorgelegewelle nicht verschieben, weil das Ganze dann nicht zusammenpaßt.

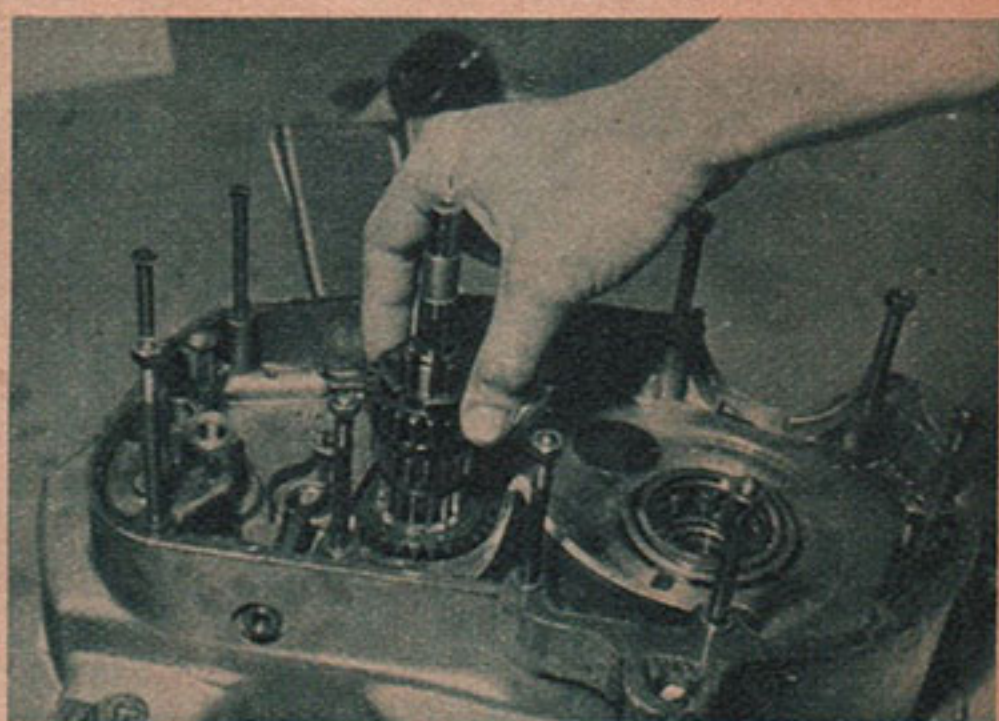
Die Sicherungsschraube des Arretierbolzens wird nach Einführen von Feder und Bolzen gut festgezogen (Bild 92). Die Schaltwalze ist so zu drehen (nach rechts), daß die einzelstehende Raste nach oben zur Schleiffederöse zeigt (Bild 89). Jetzt setzen wir die noch fehlenden Räder in der Anordnung (Bild 81), wie wir sie weggelegt haben, sauber ein.

Das kleinste Rad der Vorgelegewelle muß mit dem Bund nach unten zeigen. Drauf kommt eine Scheibe. Auf die Getriebewelle legen wir die Messingscheibe, schieben die beiden kleinen Nadellager auf (Bild 93). Die Schaltwelle mit der angesplinteten Schaltstange muß man so stellen, daß die Bohrung der Schaltstange mit dem Stift im Gehäuserand und der Bohrung für die innere Schaltwelle in einer Linie liegt (Bild 93, Linie). (Wird fortgesetzt)

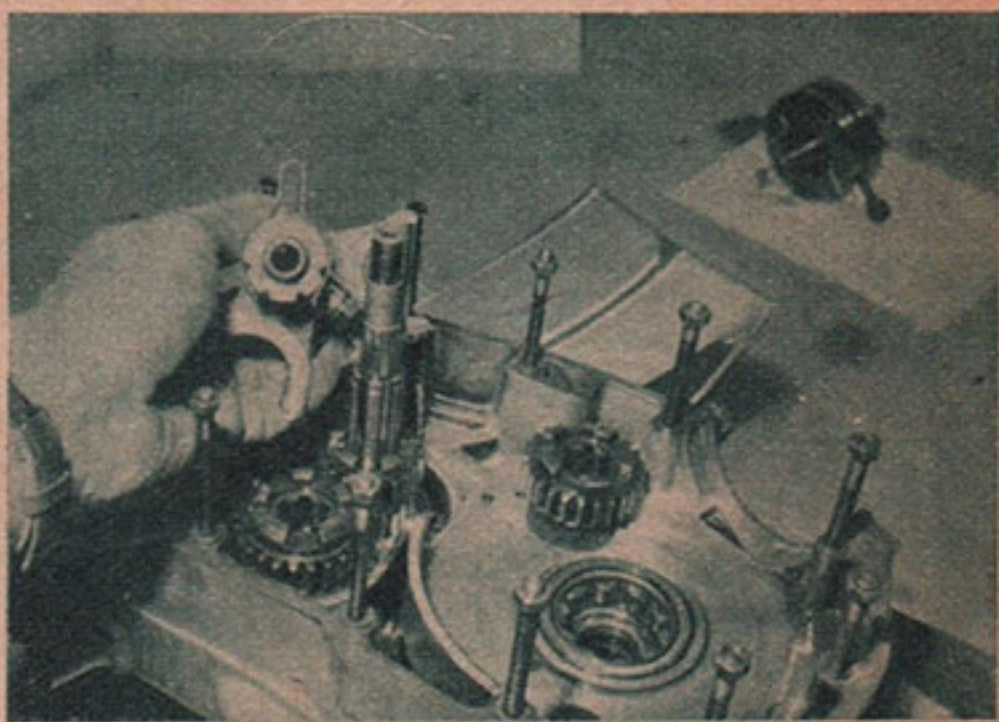
85



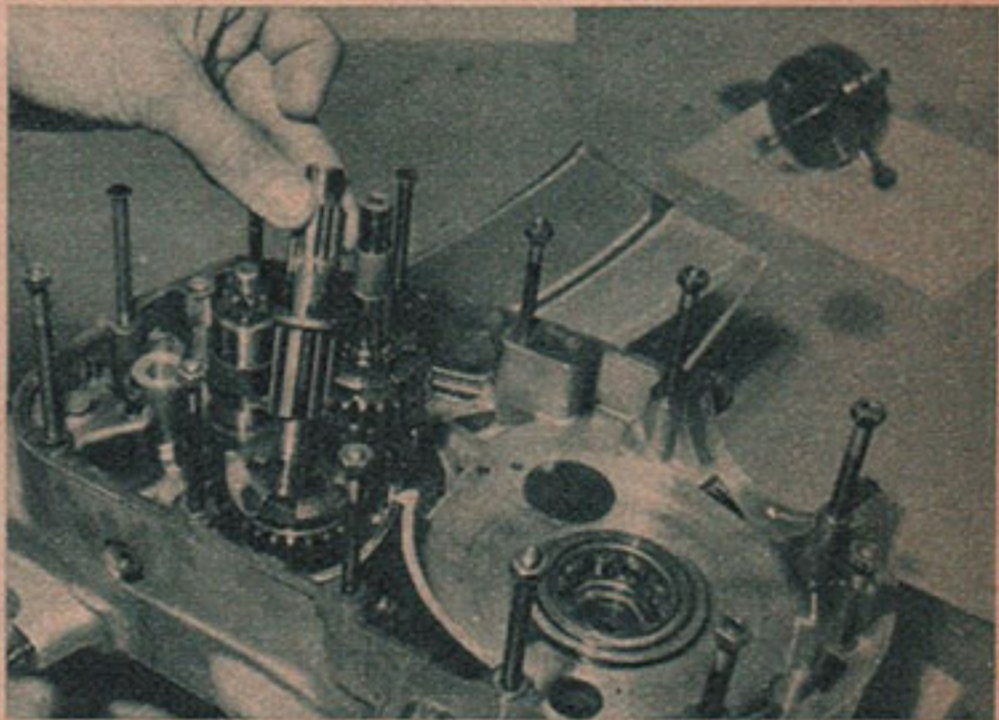
87



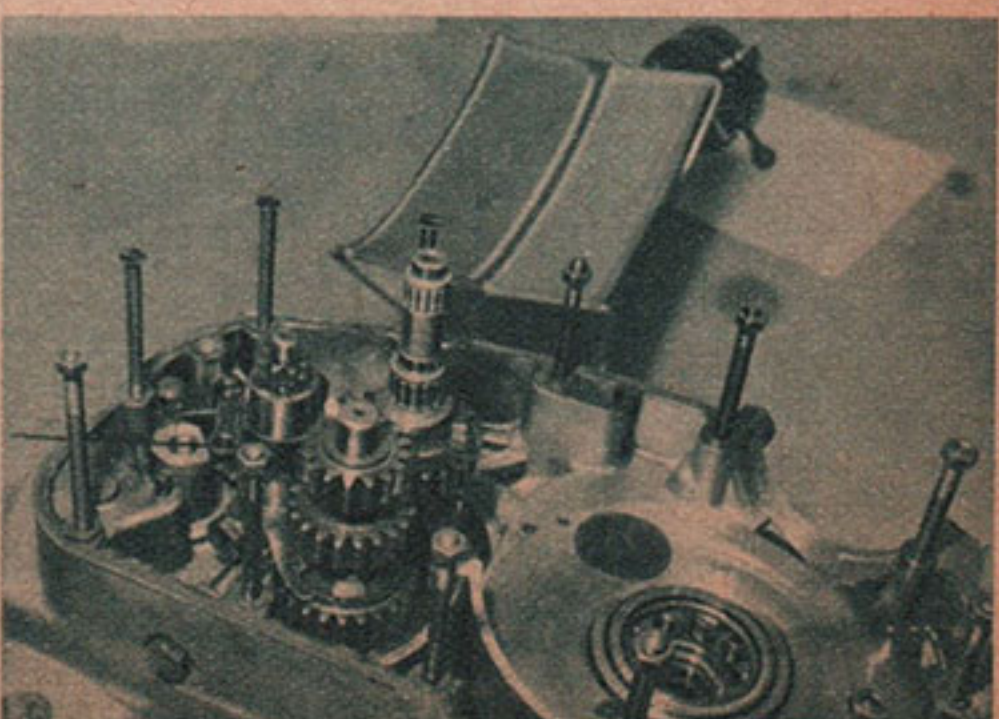
89



91



93



Nebenan von Venedig

Nach den optischen Gesetzen des Fremdenverkehrs ist eine Gegend um so stiller, je näher sie bei einer sehr berühmten liegt — wie ja auch rings um einen Sonnenfleck der Schatten am dunkelsten aussieht. Solch ein Sonnenfleck des Fremdenverkehrs ist Venedig; auf dem Markusplatz drängen sich die Pärchen aus aller Welt — weiblicherseits mit einer Tüte Mais, männlicherseits mit einer Kamera bewaffnet, und auf der Piazzale Roma drängen sich die Fahrzeuge aller Kennzeichen — von Österreich bis zur Südafrikanischen Union. Ihre Besitzer fahren, nachdem sie das Taubenfüttern erledigt haben, mit einer Gondola durch die malerischen Wassergassen oder mit dem bescheidenen Straßenbahn-Schiffchen zum Lido, je nach Geldbeutel und je nach Bedarf an Romantik.

Der Lido sieht aus wie Wiesbaden an der Ostsee, und man kann ihn sich schenken. Die Gondelfahrt ist auch nicht so schön, wie im Schlager behauptet wird; die trübe Brühe der Kanäle riecht ein bißchen, und die Luft zwischen den alten Palästen ist stickig. Abends beim Mondschein müßte man das machen — aber heute abend will man schon in Rimini sein oder gar in Rom. Nur sehr wenige Fremde, die am Anleger der Vaporetto ihren Fahrchein lösen, achten darauf, daß diese billige Wassertram nicht nur zum Lido fährt, sondern Venedigs Hauptinsel auch mit den anderen kleinen Inseln der Lagune verbindet. Torcello — Burano? nie gehört. Murano kennt man vielleicht, weil dort die bunten Glaswaren hergestellt werden, die es auch bei uns zu kaufen gibt; aber die anderen Namen werden selbst von dicken Reisehandbüchern unterschlagen.

Dabei sah es zunächst so aus, als sollte Torcello „Venedig“ werden. Die Bewohner von Aquileia und Altino, die sich in der Zeit der Völkerwanderung kurz entschlossen aus ihren bedrohten Städten fortmachten, gründeten ja auf den Inselchen der Lagune eine ganze Reihe von Orten, und es war Torcello, wo im Jahre 639 der große, neue Bischofsdom erbaut wurde. Torcello war eine reiche Handelstadt wie das benachbarte Rialto, als es durch veränderte Strömungen in der Lagune unbewohnbar wurde. Die ganze Stadt wurde zum Steinbruch und das kam der Rivalin Rialto zugute, deren Bewohner ihr Baumaterial nun nicht mehr mühselig vom Festland zu holen brauchten. Aus Rialto wurde Venedig, und Torcello wurde — nachdem der letzte Stein des letzten zusammengestürzten Hauses abtransportiert war — zur menschenleeren Einöde. Eine flache Watteninsel, an deren Rändern Wasser und Land ohne feste Grenze ineinander übergehen — aber inmitten dieser Trostlosigkeit stand unverseht der Dom, daneben die zweite Kirche der Insel und ein Stückchen weiter das Haus des Rates.

So stehen sie noch heute. Außer diesen drei alten Gebäuden gibt es noch ein paar bescheidene Häuser auf der Insel, ein paar bescheidene Äcker und ein paar bescheidene Bäume.

Vormittags kommen mit dem Vaporetto ein paar Fremde, benutzen die zwanzig Minuten, die das Schiff dort liegenbleibt, um schnell die beiden Kirchen anzusehen, und fahren dann weiter. Nachmittags geht es noch einmal so. In den übrigen vierzehnhundert Minuten des Tages ist die Insel so leer und still, als wäre der Fremdenverkehr noch nicht erfunden.

Wenn euch also der Betrieb in Venedig so recht zuwider ist, dann kauft euch Brot und Wein (oder was ihr sonst an Proviant für einen halben Tag benötigt) und schiffet euch am Markusplatz nach Torcello ein. Wartet mit der Besichtigung, bis die anderen Leute wieder weg sind, und vergeßt nicht jene Körpergegenden zu bedecken, an denen man hierzulande Anstoß nimmt. Man hat sich in Italien zwar an Shorts gewöhnt, aber es ist doch immer noch ein grober Verstoß gegen die guten Sitten, mit nackten Beinen eine Kirche zu betreten. Und wenn die schlechten Manieren eines einzelnen vielleicht beim Gedränge in berühmten Großstadtkirchen nicht auffallen — hier auf der stillen Insel ist das anders. Das gilt natürlich auch für die Sozia, und die sollte außerdem ihre Arme, zumindest ihre Schultern und unbedingt ihr Haupt bedecken.

Der Dom wurde in einer Zeit erbaut, als Ravenna die Hauptstadt des ost-

römischen Reiches war, und wie ihr Vorbild in Ravenna ist sie mit wunderbaren byzantinischen Mosaiken geschmückt, den ältesten erhaltenen Kunstwerken „Groß-Venedigs“. Die Kirche S. Fosca ist nicht so reich an Kunstschätzen, aber sie ist sehr eindrucksvoll in ihrer byzantinischen Form.

Auf der Wiese hinter der Kirche ist eine Art kleiner Zelle zu sehen, die in der krausen Geschichte der Stadt Venedig eine gewisse Rolle gespielt hat. Wer je durch die berühmte Markuskirche geführt worden ist, weiß, daß dort der Apostel begraben liegt, den zwei venezianische Seeleute ihrer Vaterstadt als Mitbringsel beschert hatten. Nun, einer dieser Männer war aus Torcello, der zweite aus Malamocco, der anderen mit Rialto rivalisierenden Inselstadt. Sie hatten die Gebeine des Heiligen im Orient ganz schlicht geklaut, und sie brachten ihr Diebsgut zunächst einmal in jenen kleinen Raum hinter der Kirche. Daß der Heilige den Vaterstädten der beiden Diebe kein Glück brachte, könnte man als gerechte Strafe auslegen; wenn man aber bedenkt, daß er dem Hehler Venedig noch heute den Stadtsäckel füllt, dann verzichtet man doch lieber auf solche Spekulationen.

Nicht weit von Torcello liegt die Insel Burano. Dort braucht man nichts zu besichtigen, und da trifft man noch weniger Fremde als auf Torcello. Burano ist ein Fischerdorf, eigentlich ein Fischerstädtchen mit schmalen bunten Häusern und schmalen Straßen, von denen die meisten an Kanälen entlangführen. Auf dem Wasser schaukeln Kähne mit gelbroten Segeln, von allen Seiten strömen Licht und Luft in die Stadt, und weil das zarte Farbtöne und weiche Konturen ergibt, ist Burano bei den Malern sehr beliebt (oder war es doch, als die Maler noch Landschaften malten).

Wenn man den Buranern in die offene Haustüre schaut, die immer gleich in die Stube führt, dann sieht man dahinter die Hausfrau samt Töchtern, Schwieger- und Großmüttern an Nähmaschine und Bügelbrett beschäftigt. In Burano waren es immer die Frauen, die das tägliche Brot verdienten. Früher waren ihre Klöppelspitzen bei den feinen Damen in aller Welt sehr begehrt; seitdem wir Nylon und Perlon tragen, finden die Spitzen keinen Absatz mehr, und Burano hat seine Einnahmequelle verloren. Jetzt bekommen die Frauen meist Heimarbeit von Textilfabriken, aber hier und da sieht man doch noch eine Klöpplerin unter der Haustüre sitzen. Was ihr da langsam unter flinken Fingern entstehen seht, könnt ihr in Venedig in den eleganten Geschäften hinterm Markusplatz — nein, nicht kaufen, nur bestaunen, denn die Preise sind phantastisch. Was dann mit dem Wort „Handarbeit“ erklärt wird.

Wenn ihr Venedig schon kennt und nicht gerade zu den Leuten gehört, die in jedem Urlaub einmal auf dem Markusplatz stehen müssen, dann könnt ihr euch auch von der andern Seite an die Laguneninseln heranspirschen. So wie wir es jetzt gemacht haben, als wir auf dem NSU-Lido zu Besuch waren. (Selbst wenn ihr nach Venedig wollt, ist dies ein angenehmer Zugang. Ihr könnt die Maschine in Punta Sabbioni abstellen und von da für siebzig Pfennig bis zum Markusplatz fahren.)

Vom NSU-Lido hört man alle Jahre wieder Wunderdinge berichten; wer selbst schon dort war, darf den nächsten Abschnitt überspringen (nur wer da etwa ins Gedränge des Hochsommers geraten ist, sollte zunächst noch erfahren, daß der Platz heuer fast doppelt so groß sein wird wie im Vorjahr!).

Da ist also erst mal ein Strand — fünfzig Meter breit und mehr als ein Kilometer lang. Zum Sandkuchen-Backen hat man also Platz genug — mehr als in den Reservaten der feinen Hotels im benachbarten Badeort. Dahinter liegt, durch einen niederen Deich geschützt, das Campinggelände: 200 000 Quadratmeter Grasland, von Pappelreihen durchzogen und unterteilt. Es soll vorkommen, daß da fünftausend Leute zelten, und das ist sicher nicht jedermanns Geschmack. Es gibt aber ein sehr einfaches Mittel, dem Massenbetrieb zu entgehen und trotzdem der besonderen Genüsse teilhaftig zu werden, die dieser Superplatz bietet: man legt den Urlaub in den September. Dann sind alle Kinder wieder in der Schule und die meisten Badegäste abgereist. Nach den Versicherungen des „Istituto Talassografico“ in Triest hat das Wasser aber im September noch eine mittlere Temperatur von 21,2 Grad Celsius, und das sollte eigentlich genügen. (Juni 20,6 Grad, Juli und August 23,2 Grad.)

Was die besonderen Genüsse betrifft, so sind das zuerst und vor allen Dingen 16 Süßwasserduschen, die im Gelände verteilt sind, so daß man sich vorm Sonnenstich immer noch rechtzeitig ins kühle Geriesel retten kann. Kaltes Wasser gibt es immer genug, denn die Pumpanlage holt pro Minute über 1000 Liter aus dreihundert Meter Tiefe. Außerdem gibt es weitere Duschen in sieben „sanitären Gebäuden“ und in den Waschräumen kaltes und warmes Wasser, ein Luxus, den ihr nicht einmal in jedem Hotel findet. Im übrigen ist alles da, was zu einem vorbildlichen Ferienplatz gehört; man kann alles kaufen — vom Sommerkleid bis zur Schall-Postkarte, wer nicht zelten mag, kann in Bungalows wohnen, wer sich langweilt, kann Minigolf spielen oder auf dem „Wagenwaschplatz“ die Maschine putzen.

Es gibt selbstverständlich ein Restaurant, in dem man schlichte Gerichte zu schlichten Preisen bekommt und beim Essen den Blick auf Strand und Meer genießen kann, und es gibt eine Einrichtung, die ich bis jetzt auf keinem Campingplatz angetroffen habe: ein Arzt kommt jeden Abend, um eventuelle Sonnenstiche, Bauchschmerzen, Beinbrüche und ähnliche Ärgernisse zu behandeln. Vor allem aber gibt es eine Krankenstube.

Zelten ist eine feine Sache, solange man gesund ist. Mit Fieber schläft man auf der Luftmatratze schon nicht mehr so gut, und in einem Zwei-

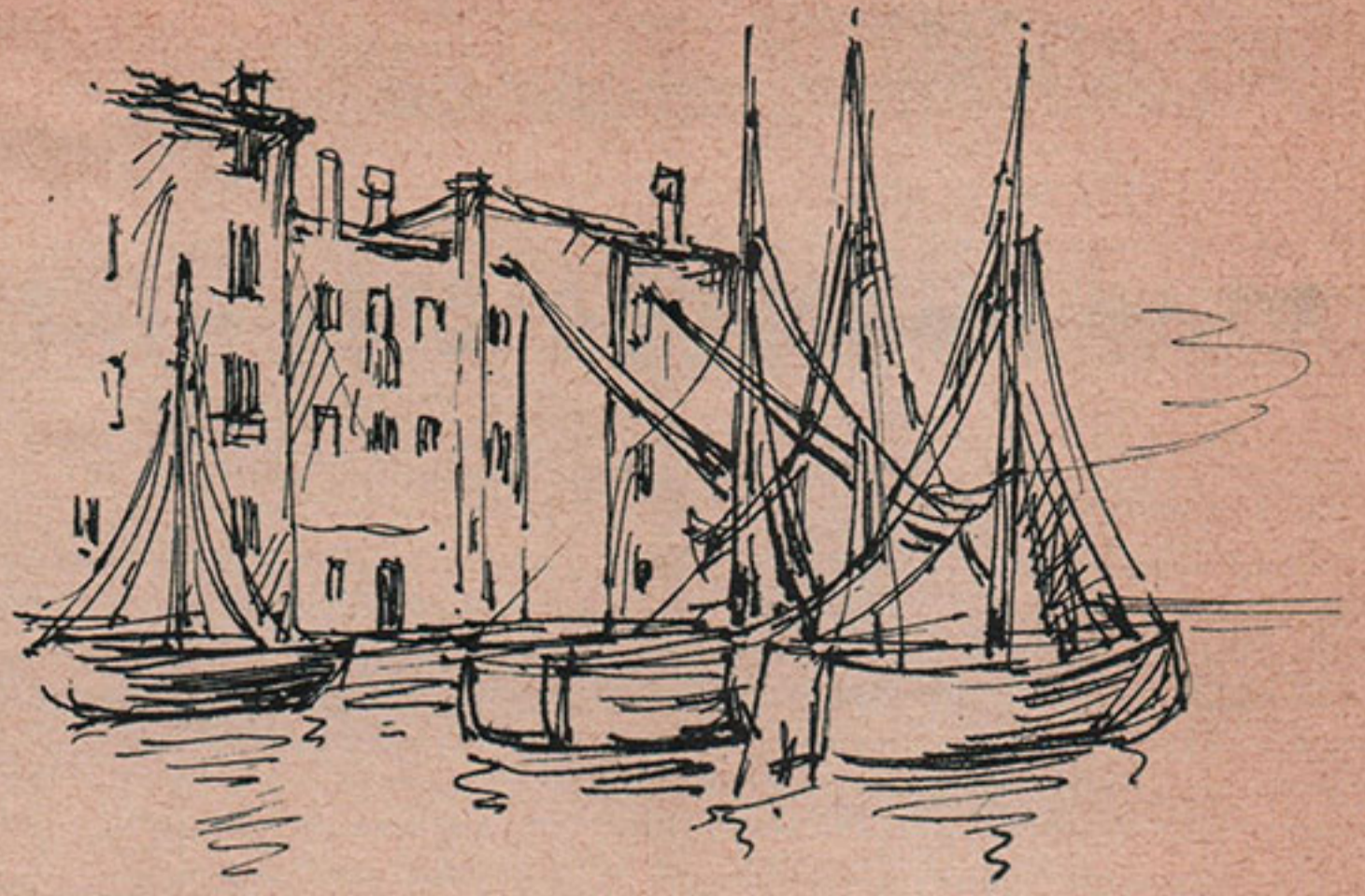


mannzelt bei Regenwetter warme Halswickel zu machen, ist nicht ganz einfach. Natürlich rechnet niemand damit, ausgerechnet im Urlaub krank zu werden, aber wer garantiert denn dafür, daß es einen nicht doch mal erwischt? Irgend jemand meinte da angesichts der Krankenstation auch: „Wenn meine Frau krank wird, dann fahre ich sie ins nächste Krankenhaus.“ Gut — wenn man ein Auto hat und die Erste Klasse bezahlen kann. Wer mit dem Motorrad unterwegs ist und seine Groschen zusammenhalten muß, wird sich das überlegen. Mir hat jedenfalls diese Vorsorge den NSU-Lido besonders sympathisch gemacht — zumal dies ja eine Einrichtung ist, die dem Besitzer nichts einbringt, denn die Krankenstube ist gratis.

Die Gebühren sind ortsüblich; Besitzer von NSU-Fahrzeugen (wohl dem, der eine Quickly hat) zahlen die Hälfte und fürs Fahrzeug gar nichts. Der Platz liegt übrigens nicht, wie im Volksmund allgemein behauptet wird, bei Jé solo, sondern bei Cavallino. Das ist ein kleiner, netter Ort, der heute noch so bescheiden ist, wie es Jé solo vor ein paar Jahren noch war. Wer Lust auf mondänes Badeleben hat, kann aber schnell nach Jé solo hinüberfahren. Da sind in den letzten drei Jahren die Hotels wie Pilze aus dem Boden geschossen, acht Kilometer weit reiht sich eins ans andere, und in den Bars und Dancings ist tief in die Nacht hinein Betrieb. (Um zwei Uhr stand auf der einzigen Straßenkreuzung sogar noch ein Verkehrsschutzmännchen, womit Jé solo sämtliche Großstädte Europas in den Schatten stellen dürfte).

Noch jünger als Jé solo ist Caorle, weiter östlich an der Küste gelegen und eben erst im Begriff, ein richtiger Badeort zu werden. Alt und vornehm ist dagegen Grado mit luxuriösen Hotels, die nicht in einer Vorsaison hingebaut worden sind. Es lohnt einen Tagesausflug, denn Grado ist nebenbei auch noch eine sehr malerische alte Hafenstadt. Die Altstadt — ganz venezianisch mit ihren niedrigen, schmalen Häusern und den vielen kleinen Plätzen — drängt sich um den Dom und um den Hafen. Beides müßt ihr euch ansehen. Auf dem Wege nach Grado kommt man durch mehrere Orte, die zur Römerzeit reiche Städte waren, und wer da archäologische Steckenpferde reitet, kommt bestimmt auf seine Kosten. Da wird an mehreren Orten ausgegraben, und überall gibt's ein kleines Freilichtmuseum mit antiken Resten. (Portogruaro hat ein interessantes Museum, im zwei Kilometer entfernten Concordia Sagittaria wurden um den Dom herum frühchristliche Grabstätten ausgegraben, und Aquileia, die „Mutterstadt“ Venedigs, sieht man sich schon um der Tochter willen an.)

Wenn man noch weiter nach Osten fährt, rücken die Berge mächtig näher,



und wer Jugoslawien noch nicht kennt, bekommt den ersten Eindruck vom Karst, der grau und nackt vorm dunkelblauen Himmel steht. Das ist eine völlig andere Landschaft, und sie entspricht mit ihren harten Kontrasten viel mehr dem Bild, das man sich vom „Süden“ macht, als die feuchte Landschaft der Lagunen. Ob die Gegend da herum eigentlich schön ist, wage ich nicht zu entscheiden. Sie ist flach und grün, von langen Pappelreihen durchzogen, von Flüssen und Kanälen durchschnitten. Das wäre wahrscheinlich langweilig ohne das Meer, dessen Nähe man hier viel stärker spürt als in irgendeiner anderen Gegend Italiens.

Aber ob ihr nun die Landschaft schön oder langweilig findet, ob euch die byzantinischen Mosaiken interessieren oder gleichgültig sind, eine schönere Badeküste findet ihr nicht so leicht! Der Strand ist weiß und feinsandig, und er fällt so sacht ab, daß auch die Kinder ohne Gefahr in den Wellen plantschen können. Das Meer ist hübsch launisch — einmal knallblau wie auf den Ansichtskarten, dann wieder dunkelgrau mit mächtigen Schaumkronen und donnernden Brandungswellen und meist pastellfarbene zartgetönte wie auf den alten Bildern der Lagunenstädte. Und ganz nebenbei ist dies unter den nahegelegenen Badegenden eine der billigsten.

Wenn das kein Toller Vogel ist — — —

Daß das heutige Versicherungs- und Steuerwesen für Krafträder einer Änderung bedarf, ist schon wiederholt betont worden. Besonders die alten schweren Brocken kommen bei den zur Zeit gültigen Bestimmungen sehr schlecht weg, da ja nicht nach PS, sondern nach Hubraum versteuert und versichert wird. Daß es die PS machen und nicht die cm³, ist scheinbar immer noch nicht bis in die höchsten Stellen durchgedrungen.

So wird so mancher brave Elefant verschrottet, weil dem Besitzer die Unterhaltungskosten zu hoch sind.

Um meinem Elefanten den Verschrottungstod zu ersparen und mir ein liebes Fahrzeug zu erhalten, sann ich nach einem Ausweg. Die einzige Möglichkeit fand ich in einem Austausch des Motors gegen einen mit kleinem Hubraum. Da ein Ilo M 200 billig greifbar war, versuchte ich damit den Umbau.

Eine Gegenüberstellung ergab folgendes Bild:

BMW	740 cm ³	18 PS	Steuer 180.— DM	Haftpfl. 189.— DM
ILO	200 cm ³	11 PS	Steuer 29.— DM	Haftpfl. 92.40 DM

PS-Verlust 7 Steuerersparnis 79.— DM Haftpfl.ersparnis 96.60 DM

Ersparnis insgesamt 175.60 DM pro Jahr.

Der Verlust von 7 PS erschien mir tragbar, da die Maschine in der Hauptsache zu Familienfahrten benutzt wird und sie mit 65—70 km/h noch schnell genug blieb. Der finanzielle Gewinn von 175.60 DM = 220 l Gemisch = 5500 km Fahrtstrecke ist aber erheblich.

So machte ich mich getrost an den Umbau. Nach einer Fahrtstrecke von 2000 km kann ich sagen, daß der Umbau gelungen ist, denn es haben sich keinerlei Mängel gezeigt.

Die Maschine läuft ruhig und schwingungsfrei, beschleunigt sehr gut und kommt im großen Gang auf 70 km/h mit Beiwagen und 3 Personen. Steigungen sind für sie kein Problem, da zwei Getriebe hintereinander geschaltet sind und ein weites, fein abgestuftes Herunterschalten möglich ist. Von den 16 möglichen Gängen werden lediglich nur die letzten 8 benutzt, die folgende Drehzahlen und Drehmomente am Hinterrad ergeben:

129 Umdr. 61 m/kg	290 Umdr. 27 m/kg	Vergleich: 1. Gang 230 Umdr. 56 m/kg
177 Umdr. 44 m/kg	378 Umdr. 21 m/kg	BMW R 12 2. Gang 358 Umdr. 36 m/kg
200 Umdr. 39 m/kg	396 Umdr. 20 m/kg	3. Gang 520 Umdr. 24 m/kg
274 Umdr. 28 m/kg	520 Umdr. 15 m/kg	4. Gang 676 Umdr. 19 m/kg

Die normale Fahrweise erfordert aber keine 8 Gänge, geht vielmehr wie folgt: Ilo 4. Gang, BMW 1—2—3—4.

Geschaltet wird das Ilo-Getriebe mit dem linken Fuß, das BMW-Getriebe mit der rechten Hand.

Ein- und ausgekuppelt wird mit der Kupplung des Ilo-Motors.

Bauliche Veränderungen waren weder am Ilo-Motor noch am BMW-Getriebe erforderlich, so daß jederzeit — bei einer vernünftigeren Steuer- und Versicherungsprämienfestlegung — der BMW-Motor wieder eingebaut werden kann.

Die Fotos zeigen sehr deutlich den von mir durchgeführten Umbau. A.

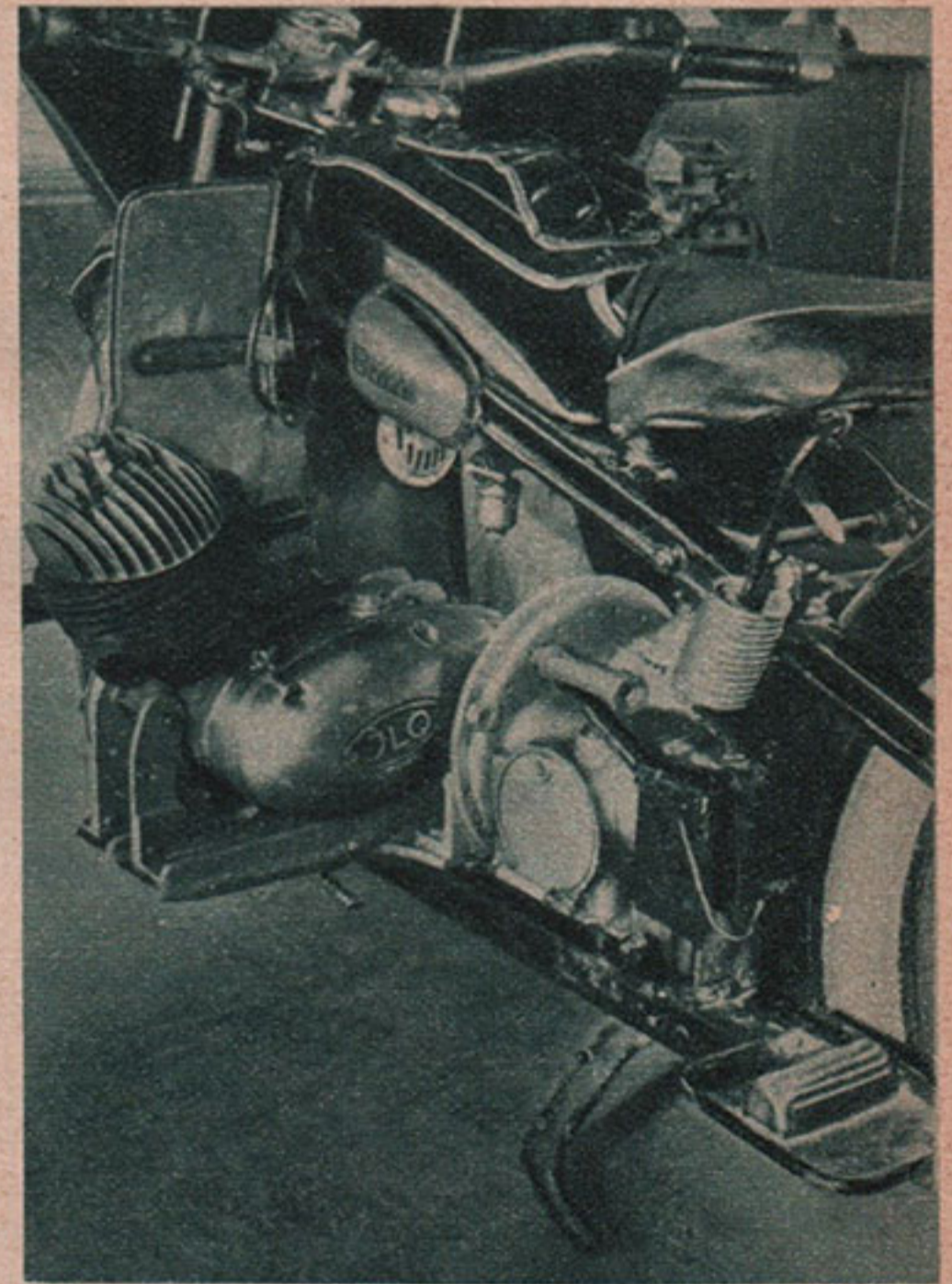


Bild 1: Umbau von hinten gesehen.

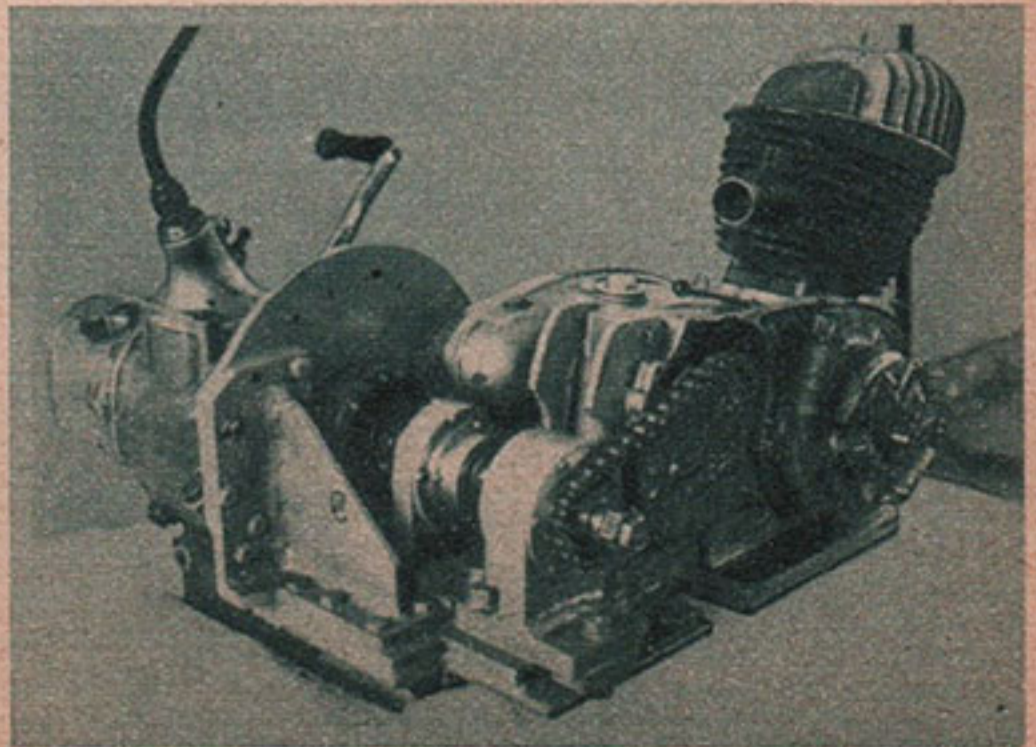


Bild 2: Konsole mit in Langlöchern verstellbarem Motorbock, Lagerböcken mit Verbindungswelle sowie Anschlußflansch. Alle Befestigungspunkte der Konsole stimmen mit denen des BMW-Motors überein, so daß der Einbau im Rahmen in den alten Befestigungslöchern erfolgt.

Von Reglern und Lichtmaschinen

Der Knickregler

Die „nachgiebige“ Spannungsregelung, wie wir sie bisher kennengelernt haben, versucht eine Lichtmaschinenüberlastung dadurch zu verhindern, daß die bei niedriger Last hohe Netzspannung mit steigender Last immer weiter heruntergeregelt wird. Wenn die Regelung genügend steil erfolgt, gibt das zwar einen wirksamen Schutz für die Lichtmaschine, die man anstandslos auch auf eine völlig entladene Batterie schalten darf. Hat man aber bei 50—60 Watt Leistungsbedarf eine Batterie von nur 7—8 Ah zur Verfügung, dann befindet man sich in einer Zwickmühle:

Bei einer mittleren Einstellung des Reglers wird bei langen bzw. ausschließlichen Tagfahrten im Sommer die Batterie totgekocht, gleichwohl wird die Batterie im Winter unzureichend geladen und verhungert, wenn auf langsamen Strecken vorwiegend in der Nacht gefahren werden muß.

Dem kann man zwar abhelfen, indem man etwa mit Beginn der vorwiegenden Nachtfahrten auf eine hohe „Winter“-Einstellung geht, als welche — ohne Belastung gemessen — 7,8 bis 8,0 Volt zu bezeichnen wären, die dann so ab Mitte Februar, wenn die abendliche Heimfahrt kein Licht mehr braucht, bereits reichlich hoch sind, aber infolge Kälte noch keinen Schaden anrichten. Spätestens im April muß aber auf die „Sommer“-Einstellung umgeregelt werden, wobei eine — wieder ohne Belastung gemessene — Netzspannung von 7,2 bis 7,4 Volt die Batterie mit Sicherheit vor dem Totkochen bewahrt.

Ist der Regler leicht zugänglich und steht ein genaues Meßinstrument zur Verfügung, dann ist das wirklich die einfachste Methode, mit dem Problem fertig zu werden — verglichen mit dem allerdings, was sein könnte und technisch ohne weiteres möglich ist, erscheint die Methode der Sommer- und Wintereinstellung ärmlich und primitiv.

Besinnen wir uns, was wir brauchen: Bei einer Netzspannung von 7,2 bis allerhöchstens 7,6 Volt, durchschnittlich aber 7,4 Volt, bekäme auch bei voller Lichtlast eine Batterie hinreichend viel Ladestrom, um wirklich voll geladen zu werden, andererseits ist bei höchstens 7,6 Volt und Sommerwärme der Ladestrom in die volle Batterie noch klein genug, um diese nicht totzukochen. (Rückschalten auf „Batterie besser gewußt“ in Nr. 25/57: Es ist nicht so sehr der Wasserverlust durch zu hohen Ladestrom in die schon volle Batterie, der sich ja leicht ersetzen ließe, sondern die Auflockerung und Zerstörung der Plattenmasse. Im Sommer bilden sich die Schlammflocken, die im Winter Zellenschlüsse geben.) Wir bräuchten eigentlich nur einen Regler, der von Zündlast bis zu voller Licht- und Ladestrom unentwegt dieselbe Spannung gibt, also sagen wir mal 7,4 Volt. In einer solchen Anlage dürfte die Batterie ruhig halb entladen sein, sie dürfte sogar reichlich groß sein, sie dürfte sogar sommerlich warm sein — die Batterie nähme dann zwar einen ziemlich hohen Ladestrom auf, aber eben nur zu Anfang und gar nicht lang — dieses bißchen Überlast hielte die Lichtmaschine wohl aus. Würde man aber eine tief entladene Batterie — selbst bei 0° Celsius — bei 7,4 Volt anschalten, dann nähme diese Batterie 30—40 Ampere Ladestrom auf (wenn es eine 14 Ah-Batterie ist), zwar nur für die ersten 4—5 Minuten, aber eine 60-W-Lichtmaschine nimmt das übel. Sie liefert zwar nicht 30 A, denn Nebenschlußgeneratoren gehen bei Überlastung ganz von selbst auf niedrigere Spannung, unabhängig von einem etwa vorhandenen Regler, es fließen also höchstens nur 15—20 A. Sie heizt sich dabei aber so hoch auf, daß der Kollektor auszulöten beginnt. Nach den gefährlichen ersten fünf Minuten sinkt der Ladestrom weiter, es fließen dann nur noch rund 10—12 A, für die schon heiße Lichtmaschine genügt das aber, um einen vielleicht noch nicht ausgelöteten Kollektor nun definitiv doch noch auszulöten. Schaltet dazu noch jemand — in Unkenntnis des Ladezustandes der Batterie — Licht ein, ist der Bart vollends ab.

Vielleicht fragt man, wann denn ein solcher Zustand gegeben ist: Aus irgend

einem Grunde ist die Batterie leer, Zündung blieb versehentlich eingeschaltet, Lausejungen haben daran gespielt, sie ist eben leer. Deswegen verzweifelt der feine Mann aber nicht, er schiebt an, vielleicht mit überbrücktem Regler ohne Batterie, um nach dem Anspringen auf Batterie zu schalten. Das Motorrad läuft wieder — aber jetzt wird eben die klapperleere Batterie mit gewaltigem Strom geladen, wenn kein Überstromschutz da ist. Wir können uns wieder mal eine Grundregel merken:

Nur weil immer mal eine völlig leere Batterie auf die Lichtmaschine geschaltet wird, womöglich zusammen mit Lichtlast, genügt für die Lichtmaschine keine Spannungsregelung allein, es muß auch noch ein Überstromschutz da sein.

Also machen wir eben einen solchen Überstromschutz. Wie das geht, zeigt Bild 25: Da ist wieder der altbekannte Spannungsregler Sp, der als Einkontaktregler die Spannung konstant hält. Natürlich könnte das auch ein Zweikontaktregler sein, wie in Bild 17 (Nr. 12/58) gezeigt, darauf kommt es nicht an. Jedenfalls zeichnet sich dieser Spannungsregler aber dadurch aus, daß er wirklich nur eine Spannungsspule hat — dadurch wird verbürgt, daß der Regler von der Last Null bis Höchstlast immer die gleiche Spannung herstellt. Hinter diesem Spannungsregler liegt aber jetzt der Stromregler St mit dem Kontaktpaar R', der so gewickelt und eingestellt ist, daß der Kontakt bei Überschreiten des zulässigen Höchststromes öffnet. Dieser Stromregler spricht also erst von einer gefährlichen Stromstärke ab an, setzt damit aber den Spannungsregler außer Funktion, so daß die Lichtmaschinen-Spannung scharf abbricht. Erst wenn der Strom von den gefährlichen — sagen wir einmal 15 A — auf 11 A zurückgegangen ist, schließt R' wieder und der Spannungsregler arbeitet wieder — ist der Stromsäufer dann noch im Netz, schießt der Strom wieder auf 15 A und der Stromregler spricht wieder an.

Die Funktion des Stromreglers ist tatsächlich so exakt, wie dies Bild 26 zeigt. Bei 7,8 Volt eingeregelter Spannung ist bei 11,5 A Strom die Nennlast von 90 Watt erreicht und der Stromregler sorgt dafür, daß die Spannung alsbald steil herunterbricht. Bei völlig leerer Batterie und unter Lichtlast werden gegebenenfalls 6,0 oder 6,2 Volt eingeregelt, eben so wenig, daß in alle Verbraucher einschließlich des Stromsäufers nicht mehr als die Nennlast von 90 Watt geliefert wird. (Wie die Verbraucher das unter sich aufteilen, ist durchaus deren eigene Sorge — die Batterie holt sich schon ihr Teil, die Lampen brennen dann eben etwas dunkler.)

Dieser Knickregler ist genau das, was wir brauchen, er gibt die mittelhohe Netzspannung, die bei Nachtfahrt und Kälte die Batterie hinreichend volllädt und die dennoch bei langen Tagfahrten in der Wärme gering genug ist, um kein Totkochen zu geben. Er schützt die Lichtmaschine auch vor Überlastung durch eine zufällig total entladene Batterie und sorgt dafür, daß diese Batterie dennoch mit genau dem Strom geladen wird, den die Lichtmaschine hergeben kann, ohne Schaden zu nehmen.

Gerade letztere Feststellung ist wichtig: Bei Tage, ohne Lichtlast, wird eine tiefentladene Batterie mit Knickregler schneller aufgeladen als mit nachgiebigem Regler.

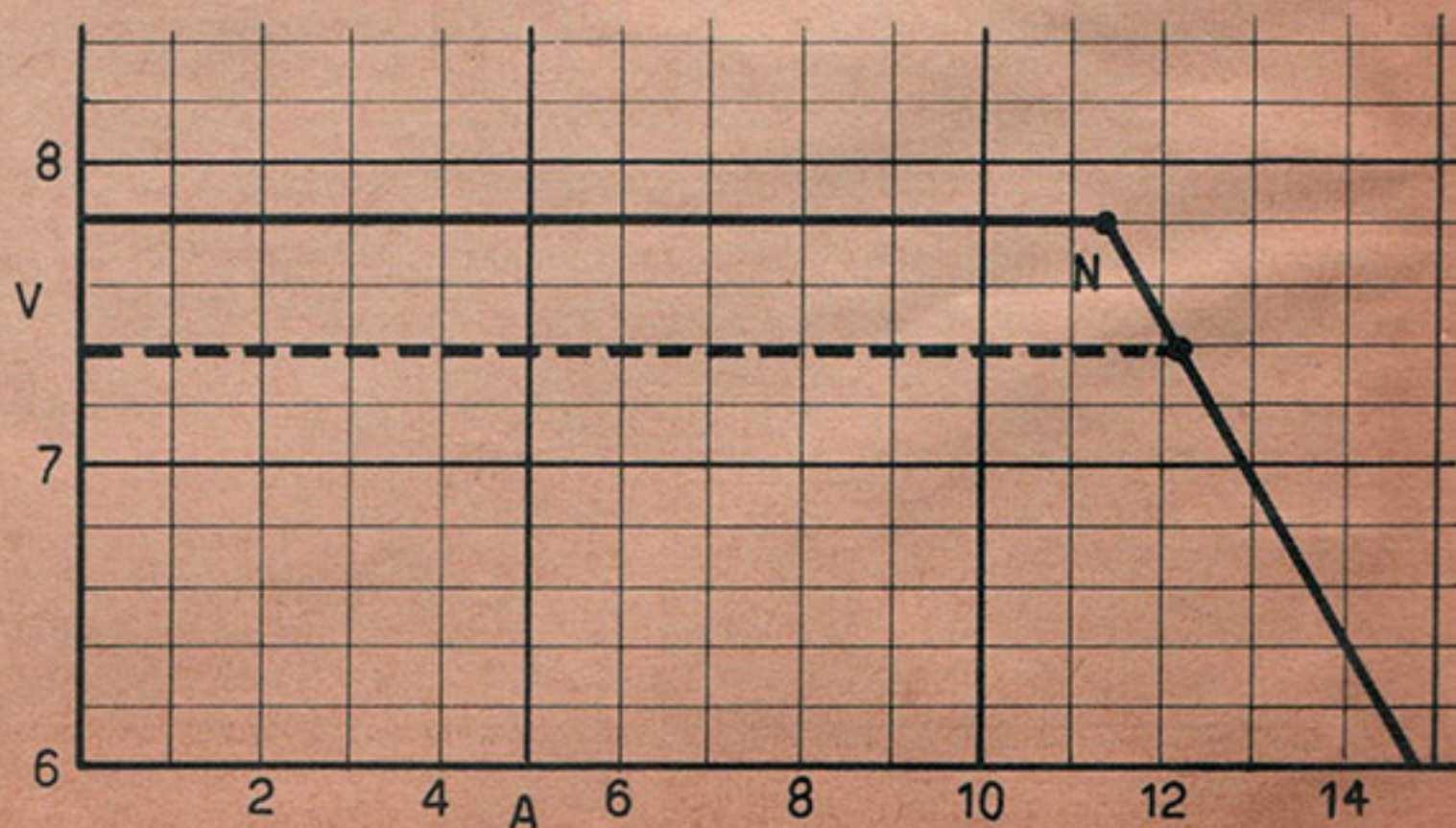
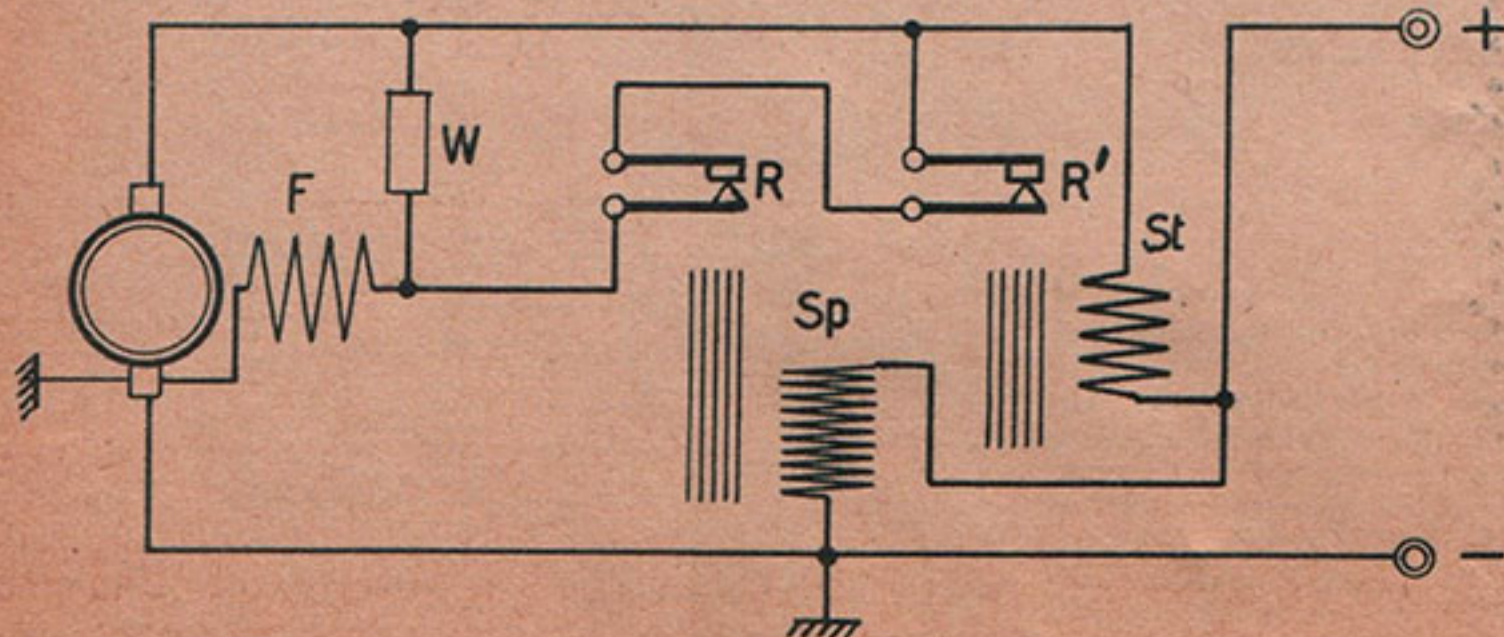
Warum verwendet nun aber nicht alle Welt diesen sagenhaft schönen, idealen Knickregler, wo der doch soooo schön ist?

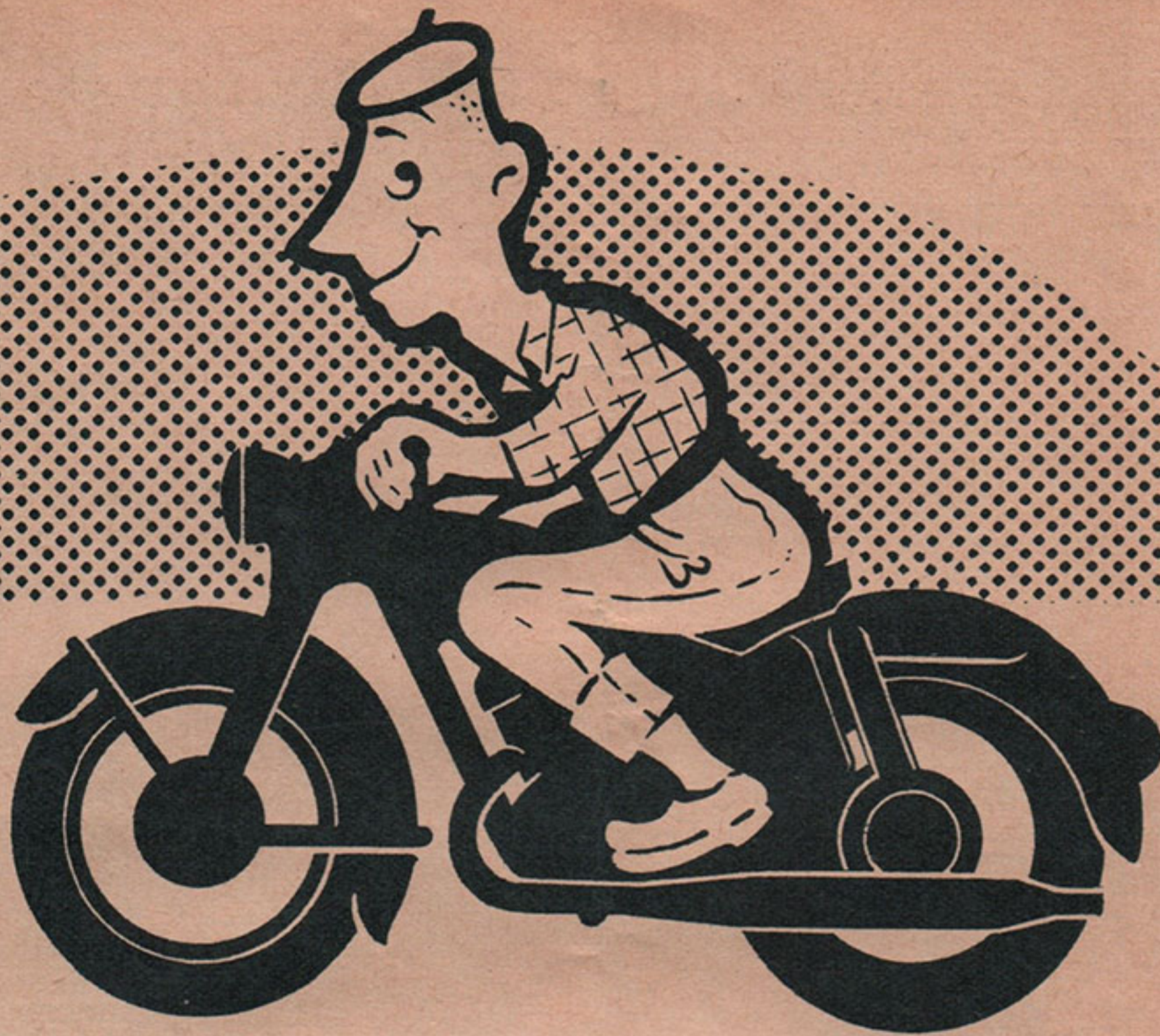
Gewiß nicht aus elektrischen Gründen, da ist der Knickregler wirklich der ideale Regler, die Gründe liegen woanders:

In Bild 25 ist der reine Regler gezeigt, der ersichtlich schon zwei getrennte Magnetsysteme braucht. Mit dem Regler allein fängt man aber nichts an, wir haben schon gesehen, daß man auf jeden Fall auch einen Rückstrom-

So regelt ein Knickregler — die Spannung bleibt von Null bis zur Höchstlast konstant, um von da an steil abzufallen, wodurch Überlastung der Lichtmaschine vermieden wird.

Grundsatzschaltung eines Knickreglers, bei dem der Stromregler St mit dem Kontakt R erst zu arbeiten beginnt, wenn eine vorbestimmte Stromstärke überschritten wird.





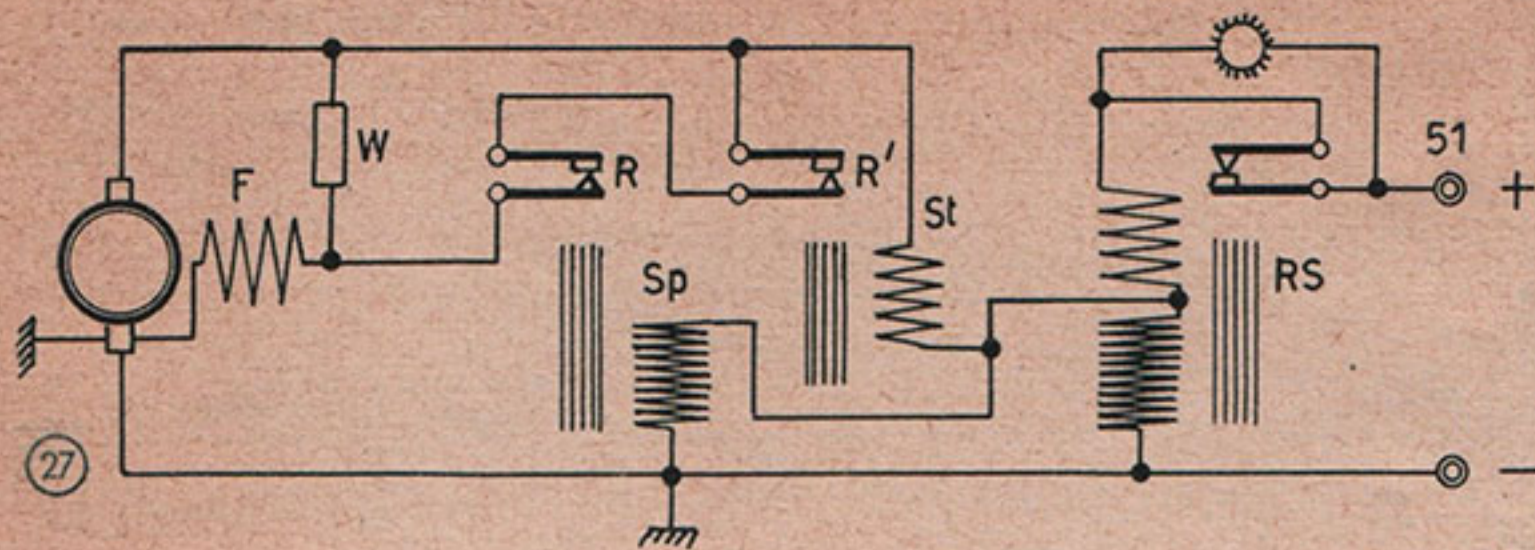
für Zweitakter

Shell 2 T Motoroel

ist der richtige Schmierstoff
für den anspruchsvollen Zweitakter.
Mit seinen Wirkstoffen
sichert Shell 2 T Motoroel
das freie Ringspiel
und einwandfreie Lagerschmierung.
Betriebsgefährdende Rückstände
in Verbrennungsraum und Auslaßkanälen
werden verhindert.
Ob auf zwei, drei oder vier Rädern:

Sie fahren gut mit

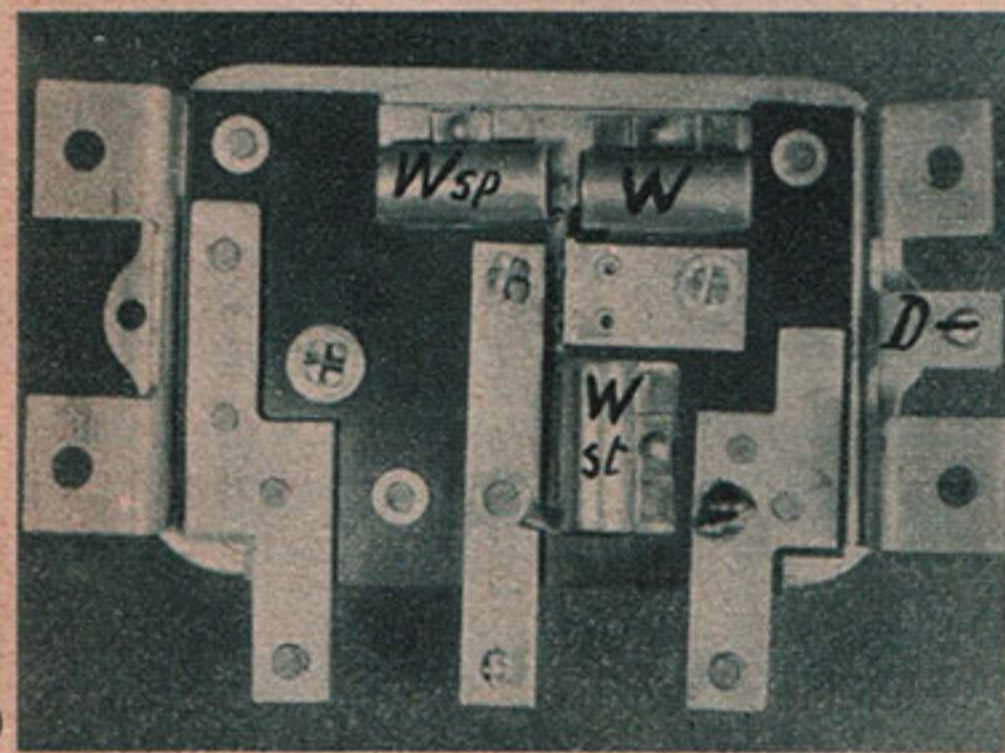




Die um den Rückstromschalter erweiterte und praktisch verwendbar gemachte Schaltung von Bild 25.

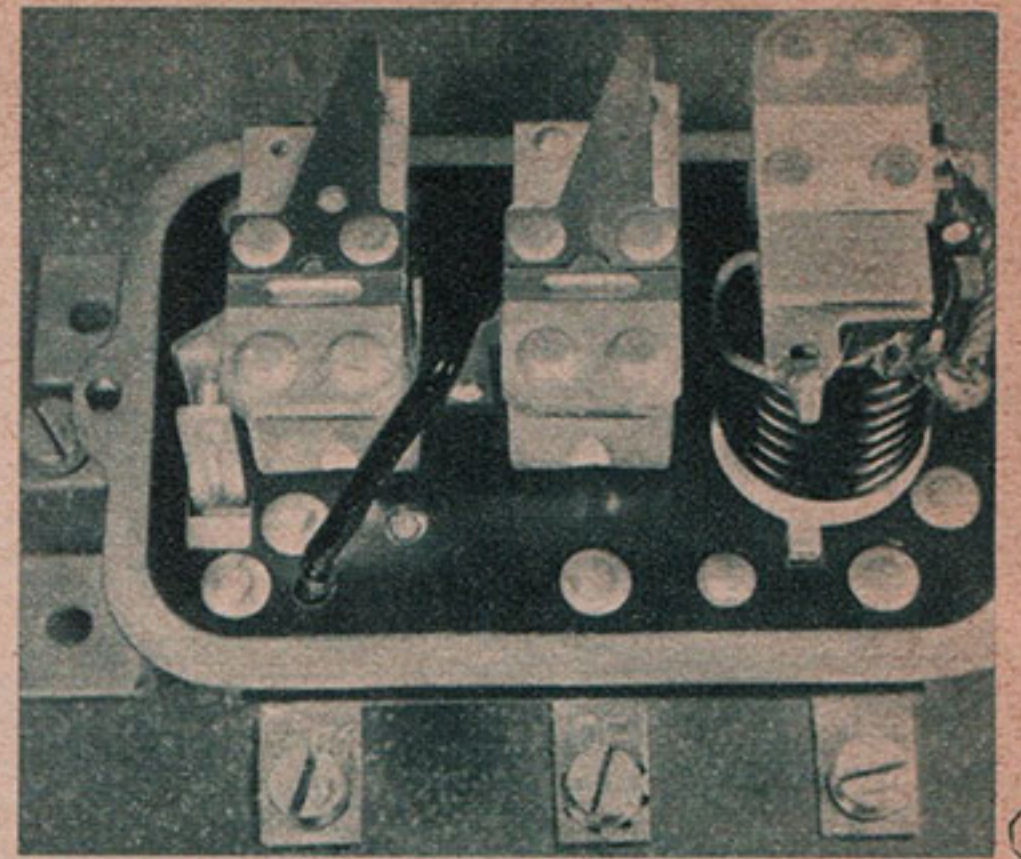
schalter braucht, siehe Nr. 11/58, der dafür sorgt, daß die zu langsam drehende Lichtmaschine vom Bordnetz getrennt wird, damit sie nicht zum Stromsäufer statt Stromlieferanten wird. In Bild 27 ist nun gezeigt, wie ein solcher Rückstromschalter mit Spannungsregler und Stromregler zusammenschaltet werden kann. Da sind also drei Magnetsysteme mit drei Ankern, von denen jeder hübsch für sich eingestellt werden muß. Das ist räumlich schon ein ziemlich großer Apparat und man kann verstehen, daß Bosch-Noris nicht wagten, so eine Schachtel den Motorradmachern anzubieten — ist fast dreimal so groß wie ein F-Regler. Die Motorradmacher selbst verstanden nichts von Elektrik und kümmerten sich erst recht nicht darum. Heute ist das aber anders: Man hat inzwischen gemerkt, daß der gute alte F-Regler seine Mucken hat. Man hat auch gemerkt, daß es falsch war, einen Regler mit der heißen Lichtmaschine zusammen auf ein heißes Motorengewölbe zu setzen — die Motorradmacher, die noch nicht des Todes verblieben sind, gingen seit kurzem dazu über, den Regler für sich und in ein besonderes Kästchen herauszubauen. Jetzt hätte man auf einmal auch bei Motorrädern Platz, einen Knickregler mit drei Elementen unterzubringen. Blicke noch der Preis — wenn der F-Regler auf dem Ladentisch 28 Mark kostet, dann schätzt man einen Knickregler über den Daumen auf 60—70 Mark. Habe ich auch getan, und weil ich so einen Knickregler fotografieren wollte, habe ich mit dem Chef des Bosch-Verkaufshauses in Feuerbach mit Engelszungen geredet, er solle mir gegen Geldhinterlegung doch so ein Ding zum Knipsen geben und es danach wieder zurücknehmen — nach dem Preis habe ich gar nicht zu fragen gewagt. Das Geschäft ging in Ordnung, mich traf aber fast der Schlag, als ich auf meinen Hunderter noch Geld herausbekam — der Knickregler kostet ganze 33 Mark! Und dieser alberne, notige, ratternde F-Regler kostet 28!

Die Bilder 28—33 zeigen also den sierenmäßigen Knickregler, der bei Bosch unter der allgemeinen Typenbezeichnung RS/U... läuft. (Hinter U kommen dann die Bezeichnungen für die einzelnen Bauarten, Leistungen und Spannungen.) Natürlich habe ich meinen Knickregler nicht zurückgetragen, sondern umgebaut für 90 Watt Leistung — serienmäßig gibt es nämlich als kleinsten Knickregler nur einen für 6 Volt 200 Watt zu kaufen, einer für 90 Watt steht nur im Katalog, ist aber nicht mal in Feuerbach im Regal greifbar.

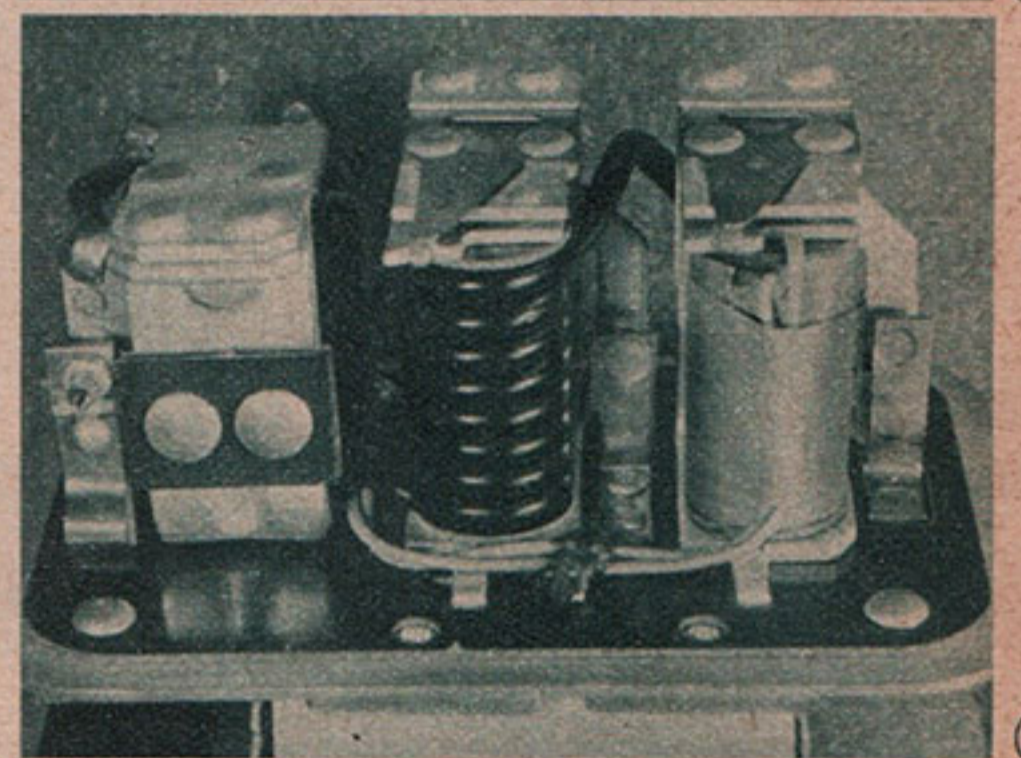


Unterseite des Knickreglers, unter den kleinen Deckelchen sitzen die Widerstände, die in der Schaltung Bild 34 eingezeichnet sind.

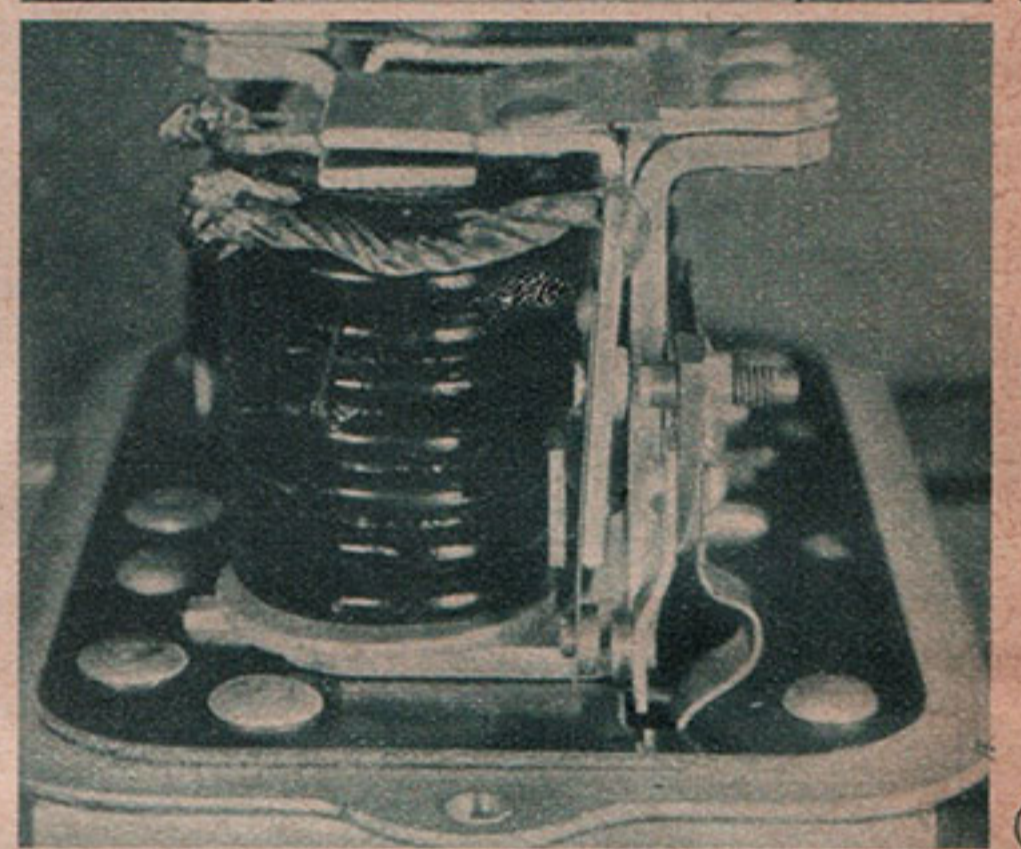
Bosch-Knickregler, es sind drei Magnetsysteme da, ganz rechts sitzt der Rückstromschalter, in der Mitte der Stromregler.



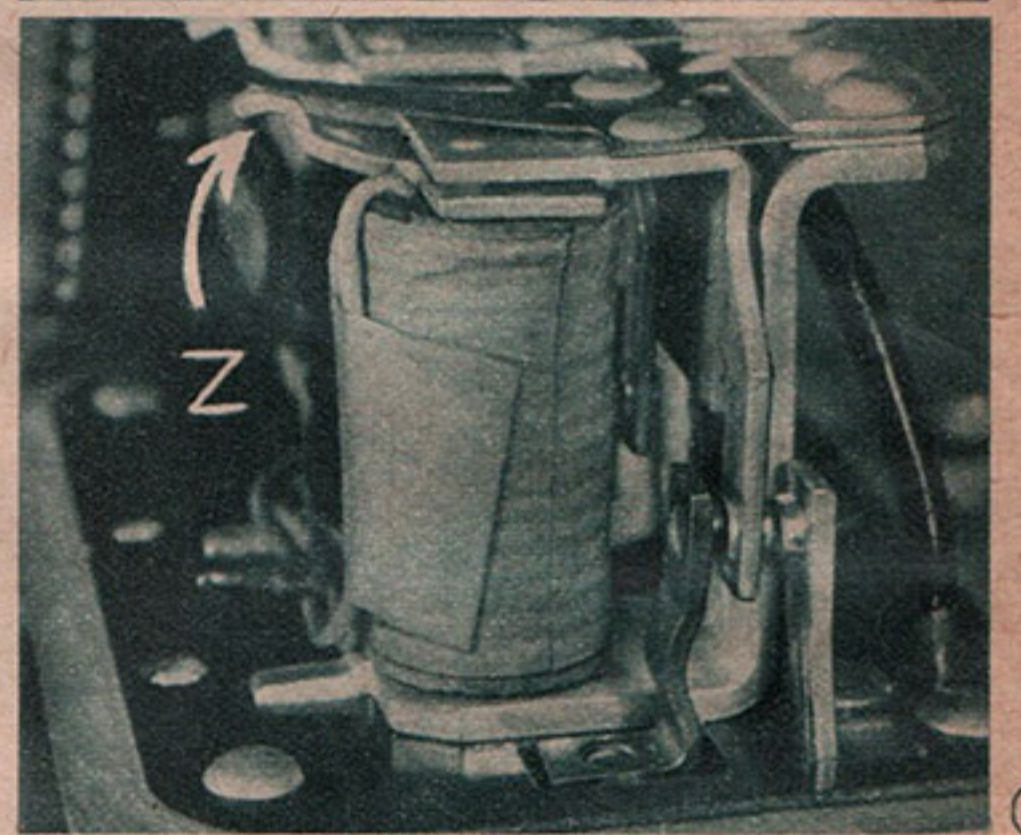
Knickregler-Rückseite, in der Mitte der Stromregler — für 200 Watt, deshalb der dicke Draht — und ganz rechts der Spannungsregler.



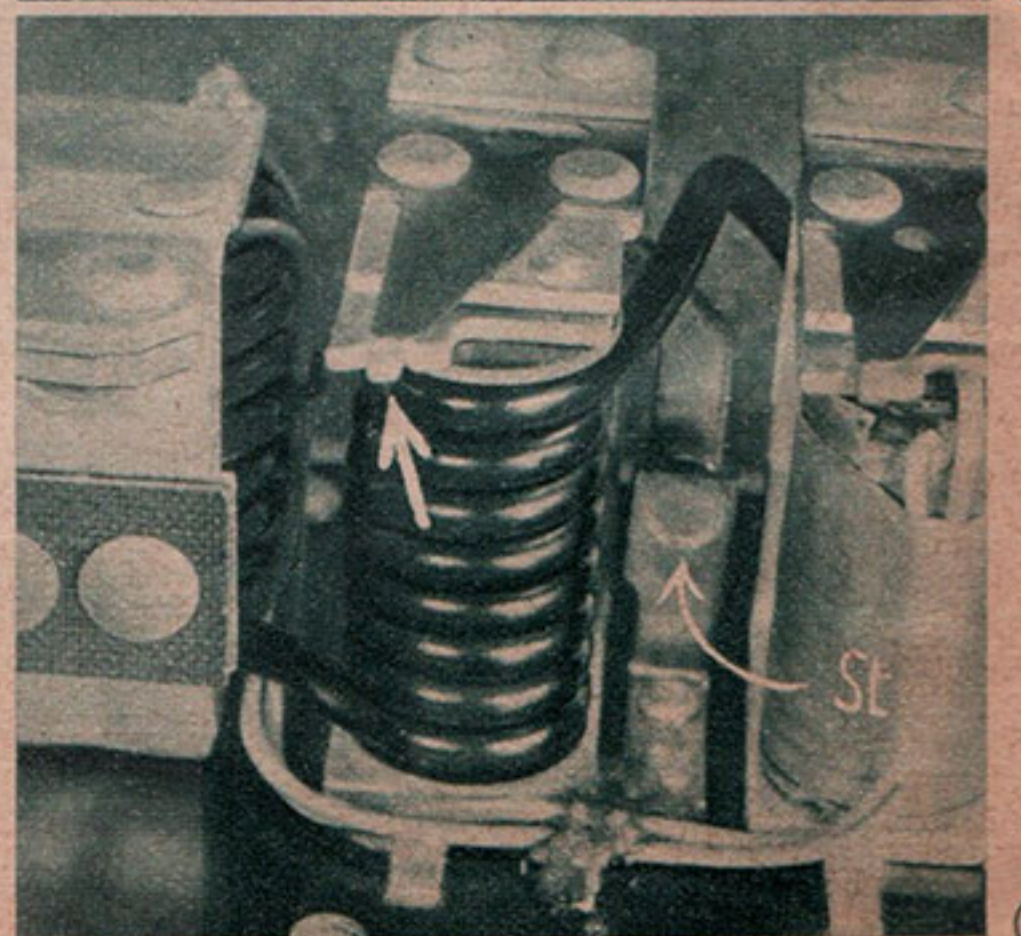
Der Rückstromschalter — die Stellschraube hat mit der Regelung nichts zu tun, sie sorgt dafür, daß die Kontakte schön plan aufeinanderliegen und bei starkem Strom nicht aufspreizen — da sollen immerhin 30 A über die Kontakte!



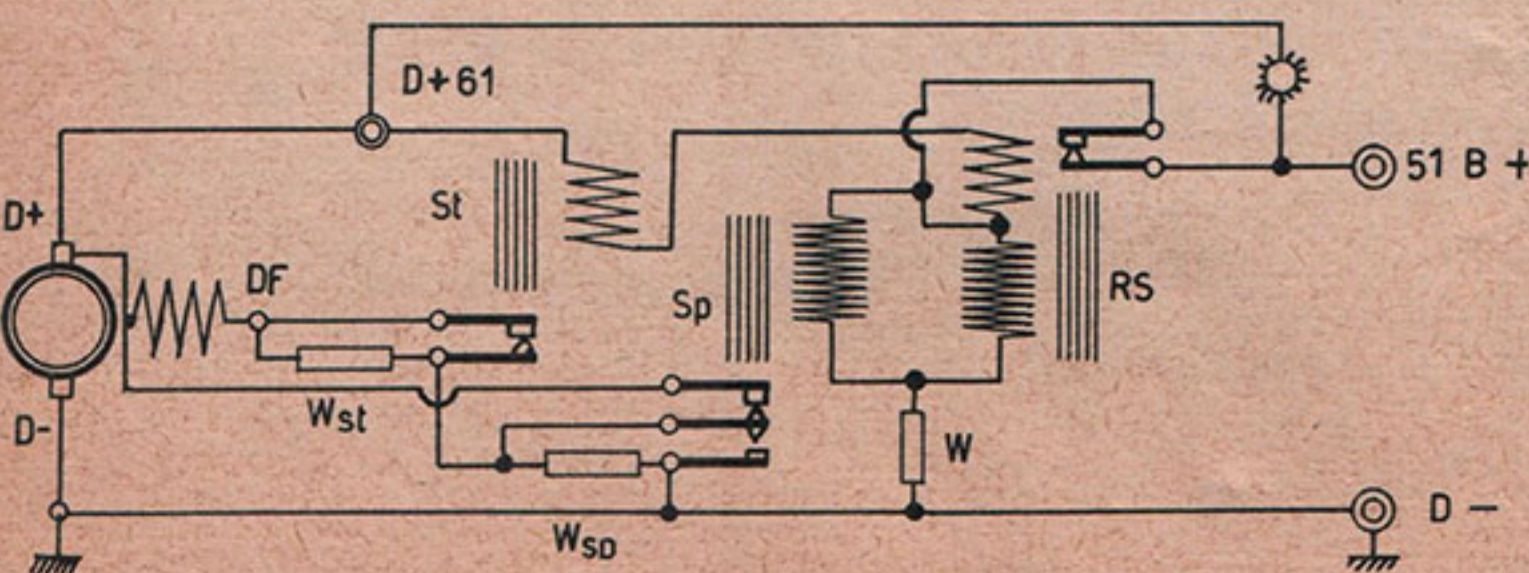
Der Spannungsregler — Zweikontaktsystem, wie beim F-Regler, die abgegebene Spannung wird genau durch Verbiegen der Zunge Z eingestellt.



Die Kontakte St gehören zum Stromregler, die Stromstärke, bei der die Regelung beginnen soll, wird wieder durch Verbiegen der Zunge Z eingestellt.



Die tatsächliche Schaltung des Bosch-Knickreglers, der Widerstand W wird nur gebraucht, um die Spannungspulen auf richtigen Widerstand zu bringen (ähnlich wie bei Voltmetern), die Widerstände Wst und Wsp sind dagegen Regelwiderstände, deren Größe von der Art der Lichtmaschine abhängt.



Irgendwo am Straßen- rand . . .



Irgendwo am Straßenrand: Benzingetaufte, ein Gespann und – ein gelber Schal. Mit dem wird gewinkt, weil was klemmt . . . Jedem kann das passieren. Und wer das Pech hat, der sollte an den gelben Schal denken, denn der ist ja nicht nur das Erkennungszeichen der echten Motorradfahrer, sondern auch ihr auffallendes Notsignal.

Wie kommen Sie zum gelben Schal?

Sicher haben Sie Freunde, die „das MOTORRAD“ kennen, aber noch nicht ständig beziehen. Vermitteln Sie uns Bekannte als Abonnenten (Gutschein und Bestellschein ausfüllen). Sie erhalten den gelben Schal kostenlos, sobald der neue Leser die erste vierteljährliche Rate von DM 6.— oder den Jahresbezugspreis von DM 24.— überwiesen hat.

Selbstverständlich können Sie sich nicht selbst werben!

Aber Sie können den Schal auch zum Ausnahmepreis von DM 5.90 gegen Vorauszahlung auf unser Postscheckkonto Motor-Presse-Verlag, Stuttgart 18499 erwerben. Vergessen Sie aber nicht, auf dem Postabschnitt das Stichwort „Motorrad-Schal“ zu vermerken, damit Sie prompt beliefert werden.

Bitte diesen Abschnitt verwenden

An
MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH
Stuttgart, Postfach 1042

GUTSCHEIN

Liefere Sie gegen diesen Gutschein einen

MOTORRAD Schal kostenlos und portofrei

an

Vollständige Anschrift

Anbei Jahresabonnement

BESTELLSCHEIN

Ich wünsche ab

ein Jahresabonnement **MOTORRAD**
der Fachzeitschrift

zum Preise von DM 24.—
zahlbar in vier Raten zu je DM 6.—

Betrag ist eingezahlt
auf Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG 18499 *

Stuttgart am liegt in bar * – in Scheck * – bei

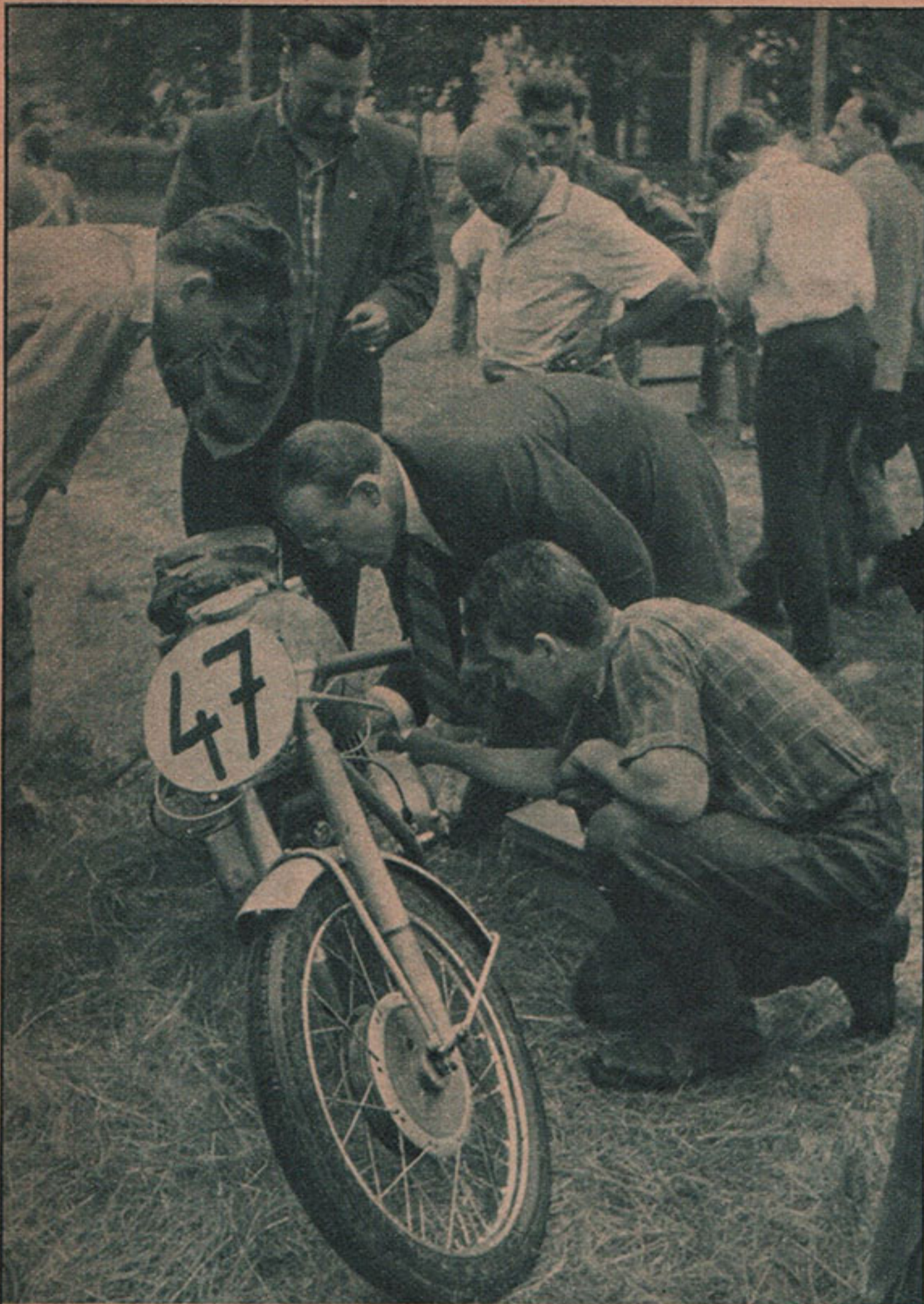
Name Vorname

Wohnort Straße

Unterschrift

* Nichtzutreffendes bitte streichen

MO 15



WIR STELLEN VOR:

Renningenieur Helmut Hütten

Diese Aufnahme wurde am 13. Juli in Neunkirchen (Saar) beim 1. Meisterschaftslauf (Straßenrennen) um den deutschen Juniorenpokal 1958 gemacht. Helmut Hütten (mit Krawatte) ist Renningenieur und Mitglied der Technischen Kommission im Internationalen Motorradsport-Verband, ein Mann, der selbst mehr als 30 Motorräder besessen und als Lizenzfahrer der 500-ccm-Klasse auf dem Nürburgring bereits sechs Klassensiege erzielt hat. Als Verfasser der Motor-Bibel „Schnelle Motoren – seziert und frisiert“ ist er weit und breit bekannt. Wenn Sie dieses Buch noch nicht besitzen, dann sollten Sie es umgehend bestellen. Vor kurzem erschien die erweiterte Auflage dieses Lexikons, das jedem sportbegeisterten Fahrer 1000 Tips und 1000 Anregungen vermittelt.

Helmut Hütten „Schnelle Motoren – seziert und frisiert“: 476 Seiten, 6 Ausschlagtafeln, 349 Abbildungen, Ganzleinen geb. DM 17.50.

An MOTOR-PRESSE-BUCH Stuttgart. Postfach 1042

Ich bestelle Exemplar(e) der erweiterten Neuauflage des Buches

Hütten, **Schnelle Motoren – seziert und frisiert**

Ganzleinen – 476 Seiten – DM 17.50 + 70 Pf Versandkosten

Zahlung nach Erhalt*

Lieferung per Nachnahme*

Vor- und Zuname:

Ort:

Straße:

*Gewünschtes ist angekreuzt

Mo 15

Das aktuelle

Die Kraftfahrzeugsteuerkarte

soll in Bayern abgeschafft werden — schon für das Rechnungsjahr 1959. Es ist zu hoffen, daß die übrigen Bundesländer diesem Beispiel folgen werden.

Rund 500 Millionen DM

möchte das Bundesfinanzministerium wohl doch noch zusätzlich aus den Kraftfahrern herausquetschen. Nach einer Meldung der Süddeutschen Zeitung denkt man im Finanzministerium nach wie vor an eine Erhöhung der Benzinsteuern um einen Pfennig pro Liter und der Dieselölsteuer um vier Pfennige pro Liter. Die Mineralölwirtschaft hat es abgelehnt, diese Steuer im Kraftstoffpreis aufzufangen, also muß wieder einmal der Verbraucher heranziehen. Es ist zu hoffen, daß das Tauziehen um neue Belastungen nun endlich einmal ein Ende nimmt.

Die unmittelbaren Unfallursachen 1957

Nach Ermittlungen der Polizei verteilen sich die Unfallursachen so: 65 % der Unfallursachen lagen beim Fahrer. 8,9 % aller Unfallursachen entfielen auf Nichtbeachten der Vorfahrt, 5,4 % auf falsches Einbiegen oder Wenden, 14,8 % auf Fehler bei Überholen, Vorbeifahren oder Begegnungsverkehr, 9,8 % auf zu hohe Geschwindigkeit (unter Berücksichtigung der Umstände), 3,6 % auf Alkoholeinfluß. Bei den nicht beim Kraftfahrzeugführer liegenden Ursachen ergaben sich 5,7 % für Mopedfahrer, 5,7 % für Radfahrer, 7,1 % für Fußgänger. 1,9 % der Unfälle wurden auf den Zustand des Kraftfahrzeugs zurückgeführt, 9,3 % auf die Straßenverhältnisse, 1,5 % auf Witterungseinflüsse.

In diesem Zusammenhang ist interessant, daß die Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes künftig nicht mehr allein auf Auswertung der polizeilichen Unfallmeldungen beruhen soll. Das Bundesverkehrsministerium hat die vom Fachausschuß „Handels- und Verkehrswirtschaft“ beim Statistischen Bundesamt geforderte Überprüfung der polizeilichen Ursachen-Angaben in allen Fällen, die später noch Gegenstand gerichtlicher Klärung wurden, angeordnet.

Eine seltsame Anweisung der Verkehrsrichter

wird aus München gemeldet. Angeblich soll dort die Polizei auf Anweisung der Verkehrsrichter allen Kraftfahrern, die die Geschwindigkeitsbegrenzung überschreiten, sofort den Führerschein abnehmen. Eine derartige Überwertung eines einzelnen Verstoßes gegen eine — noch dazu umstrittene — Verordnung wird weder durch die Unfallstatistik (siehe die vorhergehende Notiz) noch durch die Alltagspraxis gerechtfertigt. Die üblichen Strafen sind ohnehin hoch genug, und die Verkehrsrichter sollten sich überlegen, was sie mit der von ihnen empfohlenen groben Beschränkung der Bewegungsfreiheit des einzelnen auch in wirtschaftlicher Hinsicht anrichten können. Wir hoffen, daß die Polizeibeamten einsichtig genug sind, der richterlichen Empfehlung nur in Fällen grober Verstöße zu entsprechen.

Im übrigen ist die Angelegenheit ein neuer Beweis dafür, daß die Entwicklung bei uns mit großen Schritten auf den Obrigkeitsstaat zugeht. Vorsicht — und wehrt Euch!

Hercules

meldet für das erste Halbjahr 1958 eine Erhöhung des Fahrradverkaufs 83,7 %, des Mopedverkaufs um 35 %, der Exportanteil stieg von 35 auf 40 % der Produktion. Die Motorradausfuhr erhöhte sich dabei um 68,7 %, die Mopedausfuhr um 32 %. Das Werk ist für Monate voll ausgelastet.

Der weiße Stock

als Kennzeichen für Blinde — in anderen Ländern schon längst üblich — soll nun auch in Deutschland eingeführt werden. Die weniger gut sichtbare Armbinde mit den drei Punkten wird weiterhin von Körperbehinderten getragen.

Der TÜV

hat seinen Jahresbericht für 1957 veröffentlicht. Für uns interessant: Bei den technischen Überprüfungen nach § 29 StVZO erwiesen sich als mangelfrei 48 % der Krafträder, 47,6 % der Personenwagen, 29,9 % der Kastenwagen und Omnibusse, 53,2 % der Zugmaschinen, 30,5 % der Anhänger. Als verkehrsunfähig erwiesen sich 2,2 % der Krafträder, 1,5 % der Personenwagen, 3,9 % der Lastwagen und Omnibusse, 1,2 % der Zugmaschinen, 4,7 % der Anhänger. Bei den 600 374 überprüften Kraftträdern standen an der Spitze der Mängel die Bremsen — 215 767 Mängelrügen —, danach die Beleuchtungsanlage — 182 555 Mängelrügen.

MOTORRAD

Weil sie auf der Landstraße rechts gegangen waren

wurden zwei Fußgänger in Waldshut/Bayern zu Geldstrafen von 500 und 200 DM verurteilt. Sie waren in der Dunkelheit von einem Motorrad gestreift worden, das daraufhin stürzte, wobei der Fahrer tödlich verletzt wurde.

In Berlin

werde kein Polizist nach der Zahl der von ihm erstatteten gebührenpflichtigen Verwarnungen und Anzeigen beurteilt, stellte der Regierende Bürgermeister von Berlin, Willy Brandt, in der Antwort auf eine SPD-Anfrage im Stadtparlament fest. Er mußte allerdings zugeben, daß ein Oberwachtmeister, der eine Zeitlang keine gebührenpflichtige Verwarnungen ausgesprochen hatte, vorübergehend als „Torposten“ eingesetzt wurde. — Für Berlin ist damit eine offizielle Äußerung erfolgt, während man für sehr viele andere Städte nur schwarz sehen kann: Da sind in den Stadt-Etat-Voranschlägen zum Teil sehr erheblich höhere Summen aus Strafeinnahmen eingesetzt als im vorhergehenden Jahr. Mag auch kein direkter Druck auf die Polizei ausgeübt werden, so genügt erfahrungsgemäß doch ein leichter Wink mit dem Zaunpfahl, um Beamte zu größerem „Eifer“ anzuspornen.

Für Fahrten nach England

genügt jetzt der normale deutsche Führerschein.

Die Zahl der auf Autobahnen gefahrenen Kilometer

hat sich seit 1953 um über 90% erhöht. Gleichzeitig ging die Zahl der Unfälle auf 1 Mill. gefahrene Autobahnkilometer um 23% zurück. Dieser Sachverhalt genügt offenbar nicht, um das allgemeine Geschrei über „Todesautobahnen“ verstummen zu lassen, das sich vor allem auch an der Strecke Mannheim—Heidelberg der Autobahn Frankfurt—München entzündet. Während Dr. Seebohm nichts besseres einfällt, als Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h und Überholverbot für Lkw zu fordern — beides sinnwidrig —, wird vernünftigerweise von den zuständigen Gremien in erster Linie die Frage diskutiert, wie man den Lokalverkehr von der Autobahn wegbringen könnte. Außerdem wird — noch lange nicht mit genügend Nachdruck — das simple Rezept empfohlen: Fahrt rechts, laßt die Schnelleren überholen!

Wir lassen das so stehen, wie wir es geschrieben hatten, als dann doch die Nachricht kam, daß — man kann es kaum glauben — für die gesamte schnurgerade Autobahnstrecke Frankfurt—Mannheim (ca. 80 km) eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h verordnet wurde. Das bedeutet bei üblichen Tacho-Voreilungen, daß die Überholbahn mit 90 km/h vermauert wird, es bedeutet polizeiliche Sünderjagd, es bedeutet einen Sieg der Fahrer, die nicht begriffen haben, um was es auf der Autobahn geht. Und nicht etwa nur eine Niederlage der schnellen Fahrer, denen die Zeitungen nun wieder einmal hämische Kommentare anhängen, sondern auch eine Niederlage der Beamten, die sich für organische Maßnahmen einsetzten. Wann wird man uns endlich einen anderen Bundesverkehrsminister bescheren?

Eine Verkehrsprüfung für Mopedfahrer

wird von etwa 90% der Polizeidienststellen in der Bundesrepublik empfohlen. Wie gemeldet wird, hat der StVZO-Ausschuß des Bundesverkehrsministeriums eine Prüfungsordnung für Mopedfahrer in Arbeit. — Auch hierzu empfehlen wir das Studium der Unfallstatistik. Muß man in Prüfungsordnungen und immer neuen Verordnungen ersticken?

Fahrerflucht

begehen — wie Professor Wagner, Mainz, Präsident der deutschen Gesellschaft für Verkehrsmedizin feststellt — nicht so sehr asoziale oder kriminelle Elemente, sondern vielfach durchaus verantwortungsbewußte, charakterlich einwandfreie Persönlichkeiten, deren Nerven und Selbstkontrolle unter dem unmittelbaren Unfallschock versagen. — Die Ursache sollte klar sein: Solange Verkehrsdelikte mit Beiworten wie „kriminell, Mord, Verantwortungslosigkeit“ abgestempelt werden, fördert man Kurzschlufhandlungen, vor dem Unfall wie danach.

Zum Verkehrsunterricht

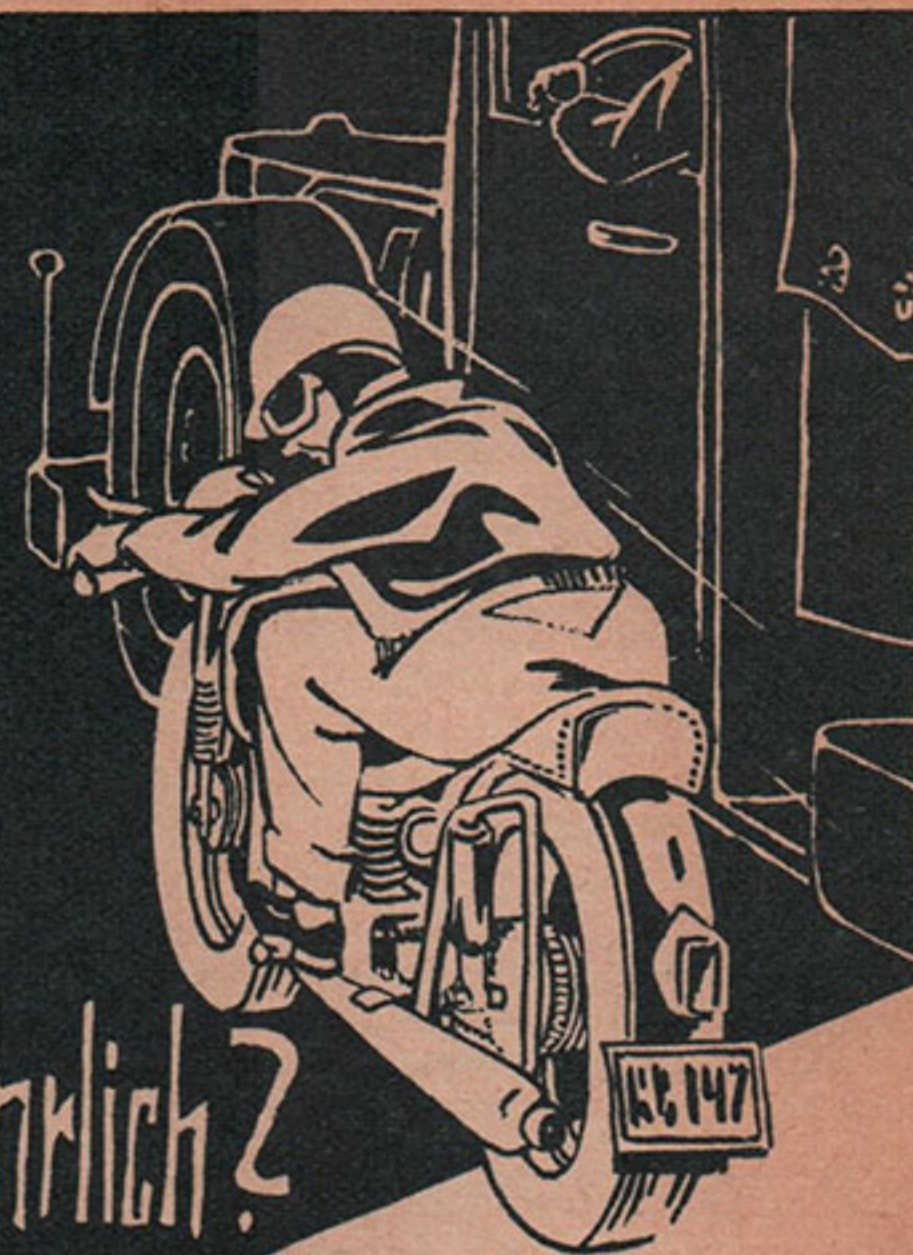
vorzuladen, ist die Polizei gesetzlich berechtigt, wie aus einem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts hervorgeht.

Bundesfinanzminister Etzel

wünscht eine Kürzung von 5% für alle Bundesausgaben, die nicht auf Gesetz oder Vertrag beruhen. Es ist zu hoffen, daß diese begrüßenswerte Anregung sich nicht auf den — in dieser Formulierung mitbetroffenen — Straßenbauetat erstreckt.

B.U.

Überholen
lebensgefährlich?



Nun ja, ganz so schlimm ist es wohl nicht. Denn wer mit Verstand und Überlegung fährt, dem wird beim Überholen nichts passieren, — vorausgesetzt, daß er sich auf seine Maschine verlassen kann.

Aber denken Sie daran: Durch den Beschleunigungsvorgang beim Überholen wird die Motorradkette besonders großen Zugkräften ausgesetzt. Deshalb kommt es in diesem Fall auf die Sicherheitsreserve an, die eine Kette gegenüber extremen Belastungen aufzuweisen hat.

Kenner wählen darum WIPPERMANN-Ketten, weil sie durch ein doppeltes Härteverfahren und durch die Verwendung hochlegierter Stähle **unübertroffen verschleißfest und elastisch sind!**

WIPPERMANN-Ketten zeichnen sich durch hohe Zuverlässigkeit und Genauigkeit aus. Ihre Zerreißfestigkeit ist bei dem gegenwärtigen Stand der Technik **nicht zu übertreffen!**

Z. B. liegt die Bruchlast der 1/2" WIPPERMANN-Motorradkette mit 2300 kg um **500 kg höher** als nach den Deutschen Normvorschriften verlangt wird. Das bedeutet für den Motorradfahrer:

27,7% mehr Sicherheit und erhöhte Dauerfestigkeit!

Auf WIPPERMANN-Ketten können Sie sich verlassen!

WIPPERMANN



WIPPERMANN JR. GMBH · HAGEN-DELSTERN i. W.

Meisterschaft der Tollen Vögel Fortsetzung von Seite 405

strum) den zweiten Platz vor Walter Kausch (Norton) auf Nummer Sicher geholt hatte, weil er ruhig auf den Ausfall seiner vor ihm liegenden Konkurrenz wartete. Die Seitenwagenklasse wurde ein glatter Sieg von Deubel/Amfaldern aus Bielstein mit einer wunderbaren BMW (welcher Lizenzträger hat die hergegeben?) vor Naumann/Achinger aus Augsburg mit einer sagenhaften Eigenbau-Triumph. Diese Maschine hatte nur dem Äußeren nach noch den Triumph-Twin — aber Rahmen, Tanks und Benzinzuführung, Federung, Bremsen und Getriebe waren genial durchdacht und selbstgemacht. Allein das System der Benzin- und Ölleitungen ist eine Doktorarbeit, die vordere Schwinge mit Horex-Federbeinen arbeitet ausgezeichnet, das Ding war niedrig und enorm schnell. Eine nähere Betrachtung wird sich lohnen, jedenfalls werde ich dem Apparat einmal ins Innere schauen, sobald ich ihn wieder am Horizont sichte.

Übrigens — da wird mancher sagen, daß das alles Jungens mit väterlicher Werkstatt, Motorrad-Vertretung im Hintergrund und vielen gelernten Schlosserhandgriffen seien. Das stimmt nicht ganz, denn da gibt es eine Anzahl, die nicht aus der Branche stammen, da sind Tischler, Bäcker und Büroarbeiter dabei, deren Freizeit nur diesem Hobby gehört, auf einem selbstgebauten Motorrad schnell fahren zu können. Neunkirchen mag vielleicht diesem oder jenem verwöhnten Aktiven oder Zuschauer durch die Improvisation nicht gefallen haben, aber laßt euch alle gesagt sein, wir haben Auftrieb bekommen, weil da noch der echte Motorsport existiert — der ganz echte, den wir nun wieder einmal gefunden haben. Wie freue ich mich auf Hockenheim und vielleicht (man mag's nicht glauben) auf den Nürburgring! (Und da werden dann diese tollsten aller tollen Vögel einmal für unsere Bastler in Wort und Bild zerlegt.) Fahrt schon vor, wir kommen gleich nach! *Klacks*

Nächste Läufe um den Juniorenpokal:

20. 7. Bremerhavener Fischereihafen-Rennen; 7. 9. Hockenheimring;
8. 9. Nürburgring (Südschleife).

Richtig Schleppen Fortsetzung von Seite 408

drei Rundtörns festhält. Sobald er aus irgendeinem Grunde fliegt, läßt er ja ganz von selber los und die Leine ist frei, so daß mir die umgefallene Maschine nicht noch an der Schulter hängt.

Bleibe noch die Frage aller Fragen: Wie schnell? Gott sei Dank gibt es dafür nicht auch noch Vorschriften, so daß man sich da nach Bedarf einrichten kann. Es kommt eben ganz auf die Beteiligten an — ein Motorrad mit einem guten Mann drauf kann man auf der Autobahn schon mit 80 schleppen, ein Roller — vor allem noch mit Sozia — hört schon bei 40 die Engel singen. Man muß sich als Schlepper da eben seine Kundschaft

ansehen, was das für Heilige sind — notfalls hält man nach einem Kilometer nochmal an und fragt, wie es da hinten geht. Hat der Geschleppte eine Sozia mit, dann läßt man die nur da hinten auf dem Anhang, wenn es gar nicht anders geht, eigentlich gehört sie auf den Schlepper. Muß man umgekehrt selber einen fremden Schlepper in Anspruch nehmen, den man nicht kennt, dann darf man sich jeden Unheils versehen — eine solche Schleppfahrt wird einem lebenslang in Erinnerung bleiben, dabei lernt man nämlich blitzschnell in jeder Abstufung zu bremsen, wenn man es bis dahin noch nicht konnte.

Zum vorläufigen Abschluß noch ein guter Rat: Ganz gleich, aus welchem Grunde ein Fahrzeug geschleppt werden muß, es muß „betriebsunfähig“ sein! *Meine Anhänge sind also grundsätzlich immer betriebsunfähig*, um dem Gesetz Genüge zu tun. (Wenn das jemand nicht begreift, kann ich ihm nicht helfen.) In manchen Polizistengehirnen spukt aber noch etwas von abschleppen „nur bis zur nächsten Werkstatt“: Tut mir leid, davon steht in keiner Vorschrift etwas. Abgeschleppt wird eben so weit, bis eine Instandsetzung möglich ist — die Entscheidung, welcher Werkstatt meine Maschine anvertraut werden soll, liegt letztlich bei mir und nicht bei einem Polizisten, und wenn ich beispielsweise im Salzburgerischen anfangen zu schleppen und einen so gutmütigen Schlepper gefunden habe, daß der mich bis Stuttgart schleppt, dann lasse ich die Maschine nicht in München, nur weil dort auch eine Werkstatt ist, an der ein Kundendienstschild meiner Marke hängt. Es geht also niemanden etwas an, wie weit eine betriebsunfähige Maschine geschleppt werden muß.

Nun gäbe es noch ein paar weitere Fragen juristischer Art, beispielsweise auch beim Transport auf der Stoßstange eines Wagens aufgesattelter Sportmaschinen — dazu ist aber ein besonderer Artikel nötig, der nächstens einmal kommt. *C. H.*

Ganz groß

sind zwei Reparaturanweisungen für BMW-Motorräder, einmal R 26 und einmal R 50/60/69, nicht nur viersprachig, sondern genau, so wie Klacks das gerade mit der Max macht, da steht also wirklich alles drin und obendrein bebildert. Natürlich auf Werkstattbedarf abgestellt, wo es mit Spezialwerkzeug schnell gehen muß. Wer nicht auf den Kopf gefallen ist, der sieht aber, auf was es ankommt, und schafft es mit Normalwerkzeug und etwas mehr Zeit — aber richtig. Diese Anweisungen werden an jeden abgegeben, der die paar Mark dafür bezahlt. (Sind dicke Bücher, nicht das sonst übliche kümmerliche Gefummel.) Siehste — man muß eben wollen, dann geht's. Wetten, daß BMW die nächsten 2 Jahre überleben wird?

Bücher

für begeisterte Motorradfahrer

Noch eine Runde von Klaus Hansen

MotorradSPORT von allen Seiten — 256 Seiten, zahlreiche Bilder — Restbestand leicht beschädigter Exemplare: statt DM 9.80 nur noch DM 3.90!

Achtung — Startplatz räumen! von E. Rosemann

Auf Motorrädern zu Sieg und Weltrekord
200 Seiten, 54 Bilder, DM 8.50

Besser fahren auf NSU von Carl Hertweck

298 Seiten, 172 Bilder, Restbestand leicht beschädigter Exemplare
statt DM 10.80 nur noch DM 6.50

Besser fahren mit dem Motorrad von WABU

224 Seiten, 208 Bilder, DM 9.80

ABC des Motorrad- und Rollerfahrens von H. B. Döhl

113 Seiten, 58 Bilder, DM 3.95

Werkstatthandbuch für Zweitaktmotoren von S. Rauch

144 Seiten, 77 Bilder, DM 3.90

Zweirad-Elektrik von E. Hartz

184 Seiten, 257 Bilder, DM 8.70

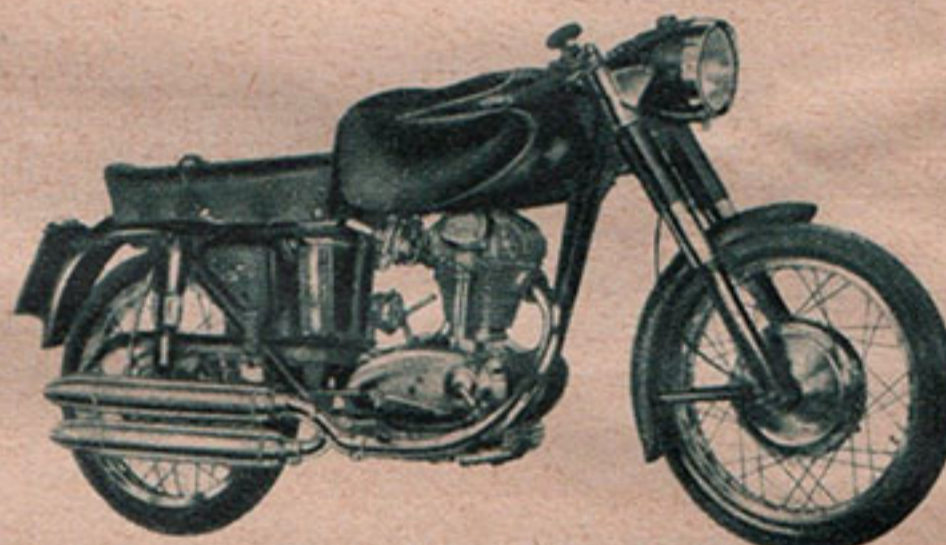
Postkarte genügt — wir liefern sofort

MOTOR-PRESSE-BUCH
Stuttgart, Postfach 1042

DUCATI 175
Supersport
Spitze 138

**Königswellen-
motor**

DUCATI 125
Supersport
Spitze ca. 120



Generalvertretung für das Bundesgebiet

Techn. Zentralversand E. BÜHLER, Stuttgart

Postfach 1306 - Telefon 21707

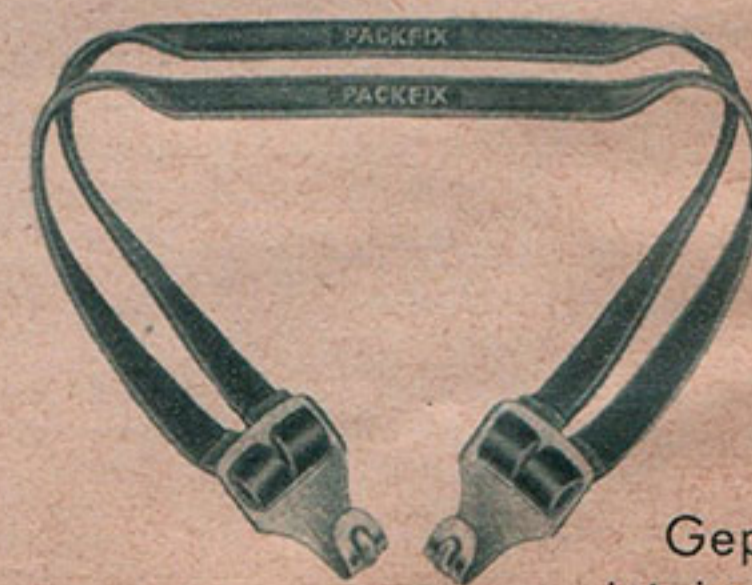
Bezirksvertretungen zu vergeben!

Alle ital. Rennmaschinen jederzeit lieferbar!

WEGU

PACKFIX II

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



Ihr
Gepäck
ist immer
gut aufgehoben

WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL



Briefe an uns

Ein Brief aus Dänemark

Wir haben wie immer das MOTORRAD mit großer Freude empfangen, diesmal der Heft von 28. Juni 1958. Laut diese Heft, Seite 364 „Das aktuelle MOTORRAD“ erste Satz: „Die Zündapp-Super-Sabre“, teilen wir Ihnen höflich mit, daß der englische Triumph speziell die 500 und 650 ccm Modellen jetzt auf 10 Jahre in die Vereinigten Staaten in ein Quantität von 6000 Stück verkauft wird (pro Jahr)!

Sind der Totalen Produktion Super-Sabre-Zündapp am Zündapp-Werke, Nürnberg, in Jahr 1957 (sowie 1956) mehr? Und sind jede Stück denn nach USA gegangen? Von Zahlen auf Papier können man nicht leben, es ist für Fabrikanten (Hersteller) nötig, zu produzieren, sowie ein Gewinn zu haben. Zündapp-Werke hat sicher nichts diese nicht ganz korrekte publicity nötig?

C. Reinhard, Leading Danish Motor Cycle Traders, Gl. Kongevej 11 C, Copenhagen V Denmark.

Dazu schreibt uns der Pressechef der Firma Zündapp, Nürnberg: Wie mir der Exportleiter unseres Hauses sagte, hat auch er diese Meldung aus der hiesigen Presse entnommen und glaubt mit Sicherheit sagen zu können, daß die ursprüngliche Meldung, welche durch die amerikanische Presse gegangen ist, auf die Initiative unseres amerikanischen Generalvertreters, Firma J. Berliner, Motor Corporation, 2432, Grand Concourse, N.Y. 58, N.Y./U.S.A. erfolgte.

Wir können werksseitig zu dieser Meldung keinen Kommentar geben, da die Firma Berliner auch auf dem Sektor Publicity völlig selbständig arbeitet, so daß wir Sie bitten müssen, eine eventuelle Stellungnahme zu dieser Meldung von dort anzufordern.

Er muß es ja wissen

Nebenbei gesagt bin ich einer aus der Werkstatt. Und zwar Motorrad-elektriker bei der Firma Rob. Bosch GmbH. in Berlin. Leider stimmt es sehr oft, was Ihr über die Werkstätten schreibt. Ich hatte neulich einen Kunden, dem hat eine große Werkstatt den Regler seiner Max 11,3 V eingestellt. Kommentar überflüssig. H. St. in B.

Regina-Kurbelwellen

Ich lese das MOTORRAD seit 1951 und finde, daß es immer besser wird. Ich hatte viel Streit mit meinem Vater wegen der Zeitschrift, und zwar

aus dem einfachen Grunde, wer sie zuerst lesen durfte. Jetzt machen wir es so: Eine Woche vor Erscheinen wird geknobelt und wer gewonnen hat, darf sie zuerst lesen. Ich fahre seit 1948 Motorrad, alte und neue Maschinen, bis jetzt zehn Stück und ich höre auch nicht auf, Motorrad zu fahren, weil es einfach kein schöneres Fahrzeug gibt. 1954 hatte ich mir eine Regina 400 zugelegt, natürlich neu, und habe sie dann auch nach C. H.-Methode eingefahren. Nach 30 000 km mußte ich sie leider verkaufen. Neulich traf ich den jetzigen Besitzer wieder und jetzt kann ich Ihnen auch den Erfolg der C. H.-Methode sagen: Nach fast 80 000 km läuft der Schlitten noch besser als ein Uhrwerk und hat außer Reifen und ein paar Kleinigkeiten noch keinen Pfennig Reparaturen gekostet, obwohl an der Kiste damals keine Inspektion gemacht worden ist, und mein Garantieanspruch war auch im Eimer, denn als die Werkstattleute dahinterkamen, wie ich die Regina eingefahren habe, ist es denen schlecht geworden und sie haben mich rausgeschmissen.

Jetzt bin ich Besitzer einer Regina 350, Baujahr 1953. Der Apparat gefällt mir gar nicht. Ich habe jetzt 28 000 damit gefahren und bis jetzt ist schon die vierte Kurbelwelle drin. Alle 5000 bis 6000 km ist das Pleuellager fertig. Die letzte Kurbelwelle ist jetzt 7000 drin, aber das Pleuellager klappert schon wieder. Dabei ist sie vorschriftsmäßig von einer Fachwerkstatt eingebaut worden und hat 248.— DM gekostet. Die nächste will ich selbst einbauen. Vielleicht können Sie mir ein paar Tips geben über Einbau einer Kurbelwelle und warum ewig das Pleuellager fertig ist. Wieviel Seitenspiel darf die Kurbelwelle haben? Jetzt möchte ich Sie noch um Rat wegen folgender Geschichte fragen: Die dritte Kurbelwelle hat es nur auf den Rekord von 1000 km gebracht. Die Werkstattbullen hatten nämlich das Entlüfterventil vergessen einzubauen. Außerdem einen kaputten Simmerring vor das Kurbelwellenlager geschoben und die Kurbelwelle hatte über 3 mm Seitenspiel. Das ganze Motoröl floß sozusagen aus der Entlüftungsschraube im Getriebe auf die Straße. Das Getriebeöl war auch schwarz. Bin ein paarmal bei der Werkstatt gewesen, sie sollten den Schaden beheben. Aber sie hatten nie Zeit und ich sollte später wieder kommen. Muß ich noch diese Zerrepatur bezahlen? Ich habe mich bisher geweigert. Aber der Kerl will mit mir zum Gericht, er verlangt 165.— DM Reparatur (diese Werkstatt ist nicht dieselbe, die mir die vierte Kurbelwelle eingebaut hat). Wenn Sie mal Zeit haben, schreiben Sie mir doch bitte, damit ich Bescheid weiß.

Ich hatte bisher wenig Zeit, meine Reparaturen selbst zu machen, da ich viel auf Montage fahre. Aber in Zukunft mache ich alles selbst, denn es ist viel billiger und besser, auch wenn man sich dafür eine Woche Urlaub nimmt. Ich bringe meinen Schlitten nicht mehr unter die Vorhämmer dieser Pfuscher. Wenn ich mal wieder Zeit habe, schreibe ich Ihnen etwas über Werkstattfreuden, ich glaube, Ihnen werden die Augen übergehen. B. V. in E.

Die ersten 80 000 haben weniger mit dem Einfahren und sehr viel mit Glück zu tun. „Verpflichtet“ ist ein Regina-Pleuellager bei sehr scharfem Fahren zu ca. 40 000. Wenn ein Lager aber weniger als 10 000 hält, kann daran nur und ganz ausschließlich Pfuscharbeit schuld sein. 1000 km, 3 mm Seitenspiel und ein vergessenes Entlüfterventil sind eine Schande, wir würden nicht nur nichts bezahlen, sondern noch Schadenersatz verlangen — so etwas ist grobe Fahrlässigkeit.

WEGU SCHUTZHELME

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

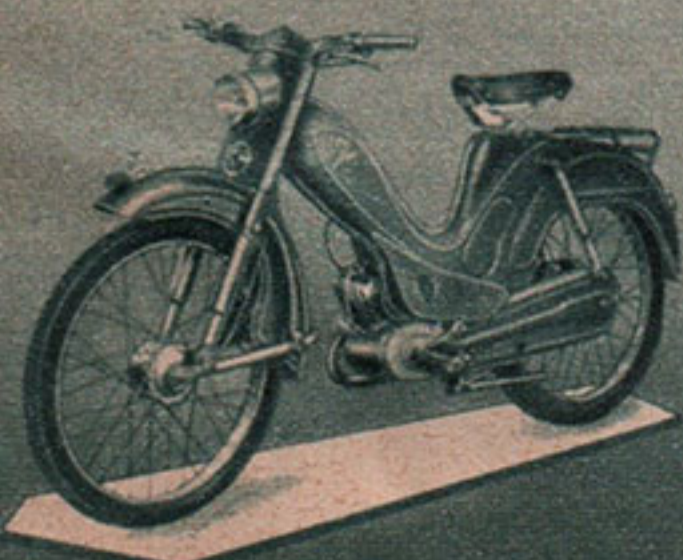


auch mit abknöpfbarem Nackenschutz lieferbar.

WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL

UT-MOPEDS



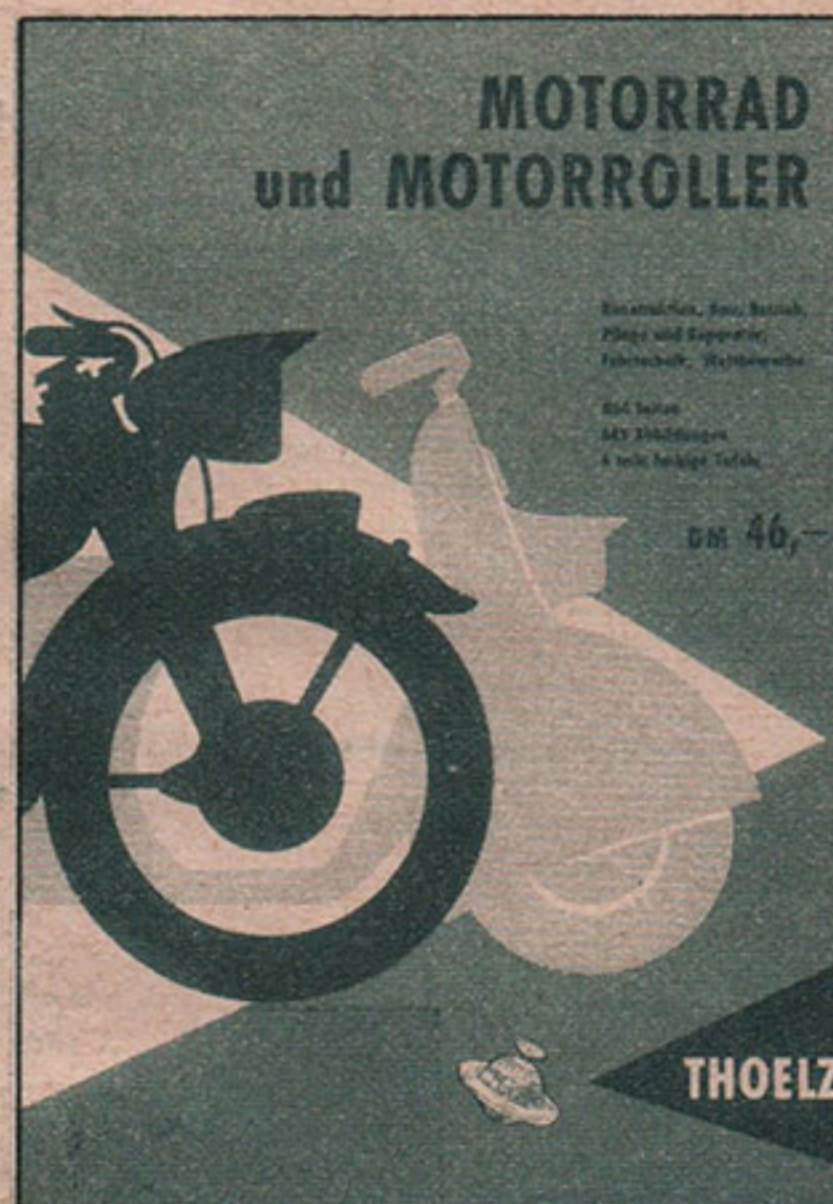
VOLLSCHWINGENGEFEDERT

IN UNÜBERTROFFENER AUSFÜHRUNG

... und Motorräder 100 bis 250 ccm in bekannter Qualität



UT - MOTORRADFABRIK · SCHWENK & SCHNÜRLE · STUTTART-MÖHRINGEN



Ein Buch für Sie!

Ein Hand- und Reparaturreparaturbuch für Motorradfahrer, Ingenieure, Kraftfahrzeug-Handwerker, Gelände- und Rennfahrer sowie Motorsportvereine.

4. Auflage!!

Vollständig neu bearbeitet von Joachim Fischer u. Dipl.-Ing. Hütten unter Mitarbeit von Dipl.-Ing. Kümmel, A.H. Albrecht und Ing. Menges.

„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 dem Buch

Motorrad und Motorroller

alles, was er überhaupt aus einem Buch herauslesen kann. Ja, wir möchten sogar die Behauptung wagen, daß, würde dieses Buch in jeder Motorradwerkstätte stehen, studiert und in kritischen Fällen zu Rate gezogen, wir allesamt in den Genuß eines besseren Kundendienstes kämen. Ein besseres Urteil über ein Fachbuch kann man wohl nicht fällen.“

Das schreibt die Fachpresse über das vollständig neubearbeitete (4. Auflage!) Standardwerk, das auf 864 Seiten mit 643 Bildern zum Preis von DM 46,— lieferbar ist. Wir senden es Ihnen auch gegen 4 Monatsraten à DM 12,—. Postkarte genügt; wir liefern sofort.

MOTOR-PRESSE-BUCH Stuttgart Postfach 1042

SPORTNOTIZEN

Weltmeister Keith Campbell †

Beim internationalen Motorradrennen in Toulouse verlor der Motorsport einen der großen Fahrer, die sich in die Reihen der absoluten Weltklasse hinaufgearbeitet haben. Keith Campbell, Weltmeister der 350 ccm-Klasse im Jahre 1957 auf Moto-Guzzi, stürzte mit seiner Norton so schwer, daß er sofort tot war. Der Australier hatte noch kurz vorher beim Großen Preis von Belgien in einem phantastischen Rennen der 350 ccm-Klasse hinter Surtees (MV Agusta) und Hartle (MV Agusta) den dritten Platz belegt und war in der Klasse bis 500 ccm auf einer Norton Zweiter hinter Surtees (MV Agusta) geworden.

Beim Großen Preis von Belgien

siegte der Italiener Gandossi in der 125 ccm-Klasse auf Ducati. Sein Durchschnitt betrug 158 km/h, die schnellste Runde seines Rennens war 159 km/h. Romolo Ferri brachte die nächste Ducati auf den zweiten Platz. Dritter wurde Provini auf MV Agusta, dann lief Chadwick mit der dritten Ducati durchs Ziel, gefolgt von Carlo Ubbiali (MV). Die 350-Klasse gewann Surtees (MV-Agusta) vor Hartle (MV-Agusta) und Campbell (Norton). Sein Durchschnitt betrug 177 km/h. Seinen zweiten Sieg an diesem Tage holte sich Surtees bei der 500er-Klasse mit einem Durchschnitt von ca. 184 km/h. Zweiter wurde Campbell auf Norton vor John Hartle und Duke. Mit 120,25 mph (= ca. 192 km/h) fuhr Surtees in diesem Rennen die schnellste Runde. Die Gespannklasse wurde eine Beute von Schneider/Strauß vor ihren Erzrivalen Camathias/Cecco. An dritter Stelle liefen Fath/Rudolph durchs Ziel.

Internationales 25. Schleizer Dreieckrennen

Zum Auftakt die 125-ccm-Klasse mit 22 Fahrern aus vier Nationen. Nicht am Start die beiden Zschopauer Werkspiloten Ernst Degner und Horst Fügner, die zur gleichen Zeit in Belgien fuhren. Degners Vorjahresrekorde mit 113,16 bzw. 115,33 km/h für Strecke und Runde blieben denn auch weiterhin bestehen. Das rundenlange Duell an der Spitze entschied der Leunaer Walter Brehme mit 111,09 km/h nur um drei Zehntelsekunden für sich. Mit Rundenrückstand wurde Karl Kronmüller Fünfter, der zweite CZ-Fahrer Zipek Sechster und der Franzose Barone auf MV-Agusta Siebter.

29 Fahrer aus 10 Nationen nahmen die 15-Runden-Reise (114,4 km) in der 350-ccm-Klasse in Angriff. Vorjahressieger Hellmut Hallmeier verpaßte beinahe den Start, kam spät weg und mußte sich durchs ganze Feld nach vorn kämpfen. In der 3. Runde war er aber bereits Vierter hinter den Hinton-Brüdern und dem Neuseeländer Pawson.

Ab Runde 8 übernahm der Nürnberger endgültig die Spitze und vergrößerte seinen Vorsprung vor dem Neuseeländer zuletzt auf eine volle Minute, während Harry Hinton nach glimpflich verlaufenem Sturz aufgeben mußte. Bitterböses allerdings erwischte es den Neuseeländer Frank Higgins, der in der Seng aus einer Kurve getragen wurde und wenig später im Krankenhaus seinen Verletzungen erlag. Rundenlange prächtige Positionskämpfe lieferten sich der Tscheche Srna (Jawa), der Australier Burt (Norton), Hoppe-Dieckholzen und Hoetzer-Burscheid (AJS), die schließlich in dieser Reihenfolge hinter Hallmeier und Pawson ins Ziel rollten. Der Nürnberger NSU-Mann konnte mit 120,1 bzw. 125,0 km/h für Strecke und Runde seine Vorjahreszeiten nicht ganz erreichen. In der Viertelliter-Klasse setzte Dieter Falk auf der Adler-RS seine immerhin erstaunliche Siegesserie fort. Er führte auch in Schleiz unentwegt vom Start bis ins Ziel der 15 Runden das 29 Mann starke Feld an und stellte mit 121,5 km/h einen neuen Klassenrekord auf. Mit seinen 123,026 km/h für die schnellste Runde blieb er allerdings ganz minimal unter den 123,03 von Fritz Kläger noch aus dem Jahre 1955. Ab Rund 4 übernahm Hellmut Hallmeier den zweiten Platz vor Eric Hinton. Ihr Abstand gegenüber Falk vergrößerte sich allerdings ständig, betrug zuletzt 1:23 bzw. 1:55 min. — Die CZ unter Malina hatte lange den vierten Platz inne, ließ dann jedoch erheblich in der Leistung nach, so daß noch in der vorletzten Runde der Augsburger Schneider, der Frankfurter Beer und Weber-Suhl auf einer Simson-Werksmaschine vorüberziehen konnten.

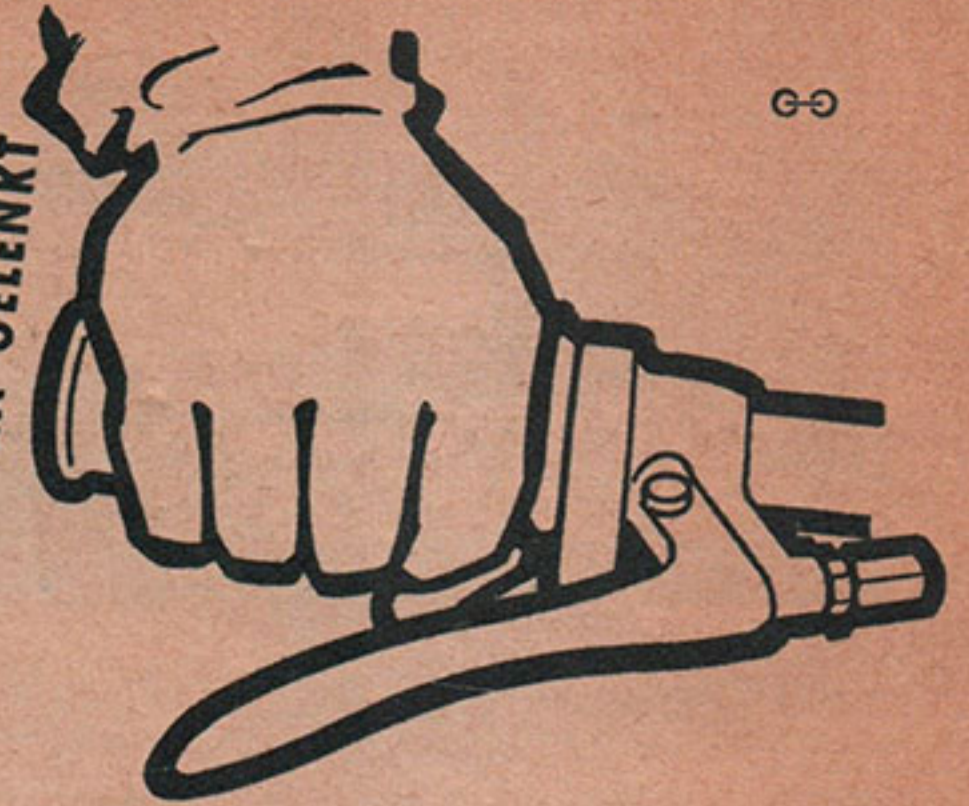
Erstmals in Schleiz startete Gerold Klinger. Er führte das Feld der Halblitermaschinen über die Gesamtdistanz von 114,4 km kaum einmal ernstlich bedrängt an. Mit seinem Gesamtschnitt von 123,1 km/h blieb er allerdings unter den 125,14, die Ernst Hiller im Vorjahre herausgefahren hatte. Auch die absolute Rekordrunde Roger Barkers von 130,69 km/h wurde nicht übertroffen. Harry Hinton landete auf dem zweiten Platz vor Bruder Eric, der in der 8. Runde den Traunsteiner Alois Huber überholt hatte. Mit Jack Forrest kam ein weiterer prominenter Australier auf den fünften Platz.

Ritter-Blauth, Richter-Klim, Scheidegger-Burkhardt und Kölle-Kamm machten als dicht zusammenliegende Spitzengruppe das Rennen der Dreiradfahrzeuge interessant. In dieser Reihenfolge rollten sie schließlich ins Ziel, wobei Ritter-Blauth mit 114,6 einen neuen Strecken- und Scheidegger-Burkhardt mit 116,5 km/h einen neuen Rundenrekord aufstellten.

Fortsetzung Seite 427

IMMER EINEN SCHRITT VORAUSS

FÄHRT MAGURA-GELENKT



G-O



GRIFFSICHER,
ELEGANT + PREISWERT

MAGURA -
WER AN SICHERHEIT DENKT -

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



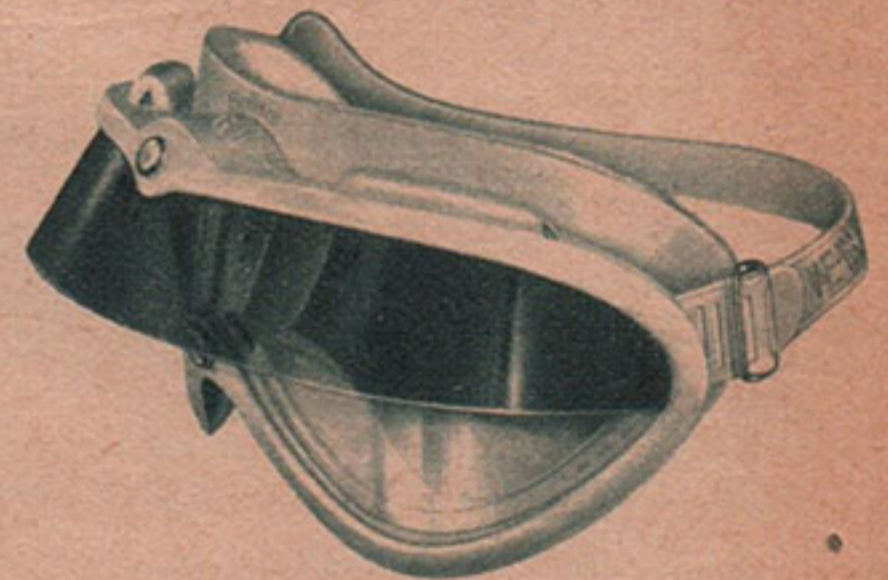
GUSTAV MAGENWIRTH KG
URACH / WÜRTEMBERG

WEGU

„Brillant“-Brille

Die SPITZENBRILLE
für den Motorsport

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



WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL



Accumulatorenwerk Hoppecke Carl Zoellner + Sohn

Eine Batterie, die mehr hält als verspricht!

Eine HOPPECKE »Meister« sollten Sie einmal probieren, wenn Ihre Maschine eine neue Batterie braucht. Beobachten Sie dann genau die Leistung, die Zuverlässigkeit und Lebensdauer dieser hochwertigen Kraft- und Lichtquelle und Sie werden sicher um eine angenehme Erfahrung reicher werden!

HOPPECKE

1. Niederbergische Gelände-Zuverlässigkeitsfahrt

(Homberg bei Ratingen)

Man ist inzwischen mißtrauisch geworden, denn zu viele Engelszungen haben von Nachwuchsförderung gesprochen und diese löblichen Vorsätze sofort vergessen, wenn ein Meisterschaftslauf winkte und damit der Schritt in die oberen Regionen. Es gibt selten Veranstalter, die auf die Dauer die Förderung des Nachwuchses durchhalten, (siehe MSC-Mauer bei Heidelberg z. B.), denn das kostet nichts als Opfer, bringt keine Publizität, kein Geld, keinen Ruhm und keine Ehren ein. Nur Arbeit und Sorgen, Ärger und Mühen. Deswegen schaut man kritisch, wenn einer sich den Nachwuchs und dessen Schulung nach außen betont auf die Fahnen geschrieben hat. Nun schreibt der MC-Homberg aus Homberg bei Ratingen, Poststelle, daß er sich für seine am 24. 8. 1958 stattfindende Fahrt nicht nur Ausweisfahrer wünscht, sondern auch Lizenzfahrer, die den nachwachsenden Jungen etwas zeigen können. Mal sehen, was draus wird. Ob überhaupt ein Lizenzler kommt und wenn einer kommt, ob der dann nicht leichten Ruhm einheimen will, sondern im Feld der Nachwuchsfahrer mitfahrend Lehren erteilt. Es wäre wirklich schön, wenn da mal ein Club seine ganze Tatkraft für die Dauer dem Nachwuchs widmet und nicht den Verlockungen einer Meisterschafts- oder sonst großen Veranstaltung erliegt, denen er dann nicht gewachsen ist. Redereien „— wir haben uns immer besonders für den Nachwuchs eingesetzt —“ nimmt ja bald niemand mehr ernst. Aber bezeichnenderweise ist in diesem Brief des MC-Homberg davon nicht die Rede. Und deswegen steht das jetzt hier.

Moto Cross Rottenburg

6. Lauf zur Deutschen Moto Cross-Meisterschaft 1958

Ein gnadenloser Regen, der vom Samstagnachmittag bis Sonntagmittag vom Himmel fiel, hatte genügt, um die noch am frühen Samstag sowohl streckenführungsmäßig, als auch fahrbahnmäßig ideal anzusehende Strecke in den Zustand zu versetzen, der alten Rußlandfahrern nur allzubekannt ist. Bei einer Fahrerbesprechung nach dem Pflichttraining, wurde dann auf Anregung der Fahrer ein Streckenstück, das bei trockenem Wetter eine Delikatesse gewesen wäre, vom Veranstalter herausgenommen, da nur Spitzenfahrer mit einigem Glück diese Schwierigkeit bewältigt hätten. Nicht ganz verständlich war es, daß man die schwere Klasse das Rennen eröffnen ließ, wenn man dies auch damit motivierte, daß man einem Fahrer Zeit zur Reparatur seiner im Training beschädigten Maschine geben wollte. Haben es schon die schweren Brocken auf gutem Untergrund nicht leicht, über einen mit derartigen Hindernissen gespickten Kurs zu kommen, um wieviel schwerer war es bei dieser restlos verschlammten Piste, zumal die Aussicht bestand — wie es die nachfolgenden Rennen bestätigten — daß die Strecke im Laufe des Nachmittags soweit abtrocknete, daß sie gut befahrbar wurde. So glich das Rennen der Klasse über 350 ccm eher einer Schlittenfahrt, als einem Motorradrennen. Kein Fahrer, der nicht zu Boden ging. Daß von den 11 Gestarteten 6 über die 17 Runden (der Letzte mit 10 Runden Rückstand) kamen, ist ein Wunder gleichzusetzen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit, die mit 29,0 genommen wurde, sagt genügend aus von dem, was sich hier abspielte. Souverän siegte in der Klasse bis 125 ccm der Heidenheimer Herbert Ott. Nicht ganz so leicht gelang ihm der Sieg in der Klasse bis 175 ccm, wo er lange Zeit von Otto Walz bedrängt wurde. Die Klassen bis 250 ccm und 350 ccm wurde ebenfalls von den Favoriten Oesterle und Betzelbacher nach Hause gefahren. In der Klasse über 500 ccm gab es insofern eine Überraschung, als der Mannheimer Karl-Heinz Matthes sich dem jungen Leichlinger Willi Braun beugen mußte, der nach seinem Sturz in Belgien viel von seiner stürmischen Fahrweise verloren hat und dafür in den letzten Rennen der Deutschen Meisterschaft mit wesentlich mehr Köpfchen fährt. Allgemein mußte wiederum die Beobachtung gemacht werden, daß der junge Nachwuchs seine Form hervorragend verbessert hat und daß er es insbesondere mehr und mehr versteht, die Maschinenübersetzungen den jeweiligen Gegebenheiten anzupassen.

Rialo

Ergebnisse:

Klasse bis 125 ccm: 1. Ott, Herbert, Heidenheim (DKW), 30.13,8 Min. (36,5 km/h); 2. Holder, Kurt, Köngen (DKW), 30.22,9 Min. (36,3 km/h); 3. Hauger, George, Villingen (DKW), 2 Rd. zur.; 4. Waizenhöfer, Otto, Onolzheim (DKW), 2 Rd. zur.; 5. Bastian, Karlheinz, Rüsselsheim (Maico), 2 Rd. zur.

Klasse bis 175 ccm: 1. Ott, Herbert, Heidenheim (DKW), 26.31,7 Min. (41,7 km/h); 2. Walz, Otto, Pfäffingen (Maico) 26.50,8 Min. (41,2 km/h); 3. Oesterle, Willi, Rudersberg (Maico), 27.59,7 Min. (39,5 km/h); 4. Braun, Willi, Leichlingen (Maico), 1 Rd. zur.; 5. Hauger, George, Villingen (DKW), 1 Rd. zur.

Klasse bis 250 ccm: 1. Oesterle, Willi, Rudersberg (Maico), 24.09,5 Min. (45,7 km/h); 2. Betzelbacher, Fritz, Neu-Isenburg (Maico), 24.20,1 Min. (45,3 km/h); 3. Stauch, Gerhard, Sielmingen (Maico), 24.24,4 Min. (45,2 km/h); 4. Fischer, Günther, Tübingen (Maico), 1 Rd. zur.; 5. Hülsmann, Alfred, Düsseldorf (DKW), 1 Rd. zur.

Klasse bis 350 ccm: 1. Betzelbacher, Fritz, Neu-Isenburg (Maico), 24.20,3 Min. (45,3 km/h); 2. Müller, Rolf, Entringen (Maico), 25.01,4 (44,1 km/h); 3. Holder, Kurt, Köngen 25.11,9 Min. (43,8 km/h); 4. Specht, Ch., Radevormwalde (Maico), 25.33,9 Min. (43,2 km/h); 5. Hülsmann, Alfred, Düsseldorf (Maico), 1 Rd. zur.

Klasse über 350 ccm: 1. Braun, Willi, Leichlingen (BSA), 38.02,3 Min. (29,0 km/h); 2. Matthes, Karlheinz, Mannheim (Matchless), 38.34,9 Min. (28,6 km/h); 3. Braun, Alfred, Reutlingen (Matchless), 2 Rd. zur.; 4. Hartmann, Willi, Rüsselsheim (Matchless), 2 Rd. zur.; 5. Hinnen, Erich, Aalen (NSU), 3 Rd. zur.



Sch M 32



Sch M 34

SCHMUTZFÄNGER für Motorräder u. -roller

Gummipreßartikel

formschön, farbecht zweckmäßig

Ein WEGU - Artikel, der Ihnen Freude macht!

WEGU

WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL

Original ital. Rennvergaser

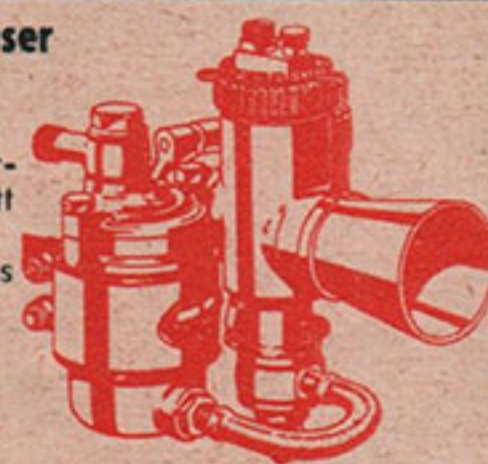
DELORTO

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

Technischer Zentralversand

E. Bühler

Stuttgart, Postfach 1306
Telefon 21707



Wichtiger Hinweis für unsere Postbezieher

Wenn Sie „das Motorrad“ unregelmäßig oder mit Verspätung erhalten, dann reklamieren Sie bitte zuerst bei Ihrem Postamt.



Keine Fahrt ohne Kamera!

Den sachlichen Ratgeber beim Kauf einer Photo- oder Kinokamera erhalten Sie kostenlos. Auf 225 Seiten finden Sie außerdem Angebote über Projektoren, Feldstecher und alles notwendige Zubehör, eine Kamerakunde und Tips für einfache Ratenzahlung.

Postkarte mit Anshr. an

PHOTO SCHAJA

Abt. 22 München 22



GROSSTE SICHERHEIT

VULKANISIERT OHNE GERÄT!

Erhältlich beim Fachhandel

Hersteller: STAHLGRUBER

München 8, Rosenheimer Straße 17

Schutz und Sicht

mit

Wirbelwind

Wetterschutz
und zugfreies Fahren
bei voller Sicht

Das Dach für
den Zweirad-Fahrer!

WINTER

PHILIPP M. WINTER · FÜRTH/BAY.

Vertretung für Postleitgebiete 21a, 21b u. 22a durch Umstellung frei geworden. Eilangebote mit üblichen Unterlagen erbeten.



... ganz winter uns

Ob er's nicht gewußt hat?

Beim nachträglichen Durchblättern der Nachrichten, die MOTOR CYCLING wie alljährlich so auch diesmal vor der TT brachte, um seine Leser mit zu erwartenden technischen „Delikatessen“ zu erfreuen, fanden wir einen Hinweis auf die „einzige in England hergestellte Zweitakt-Maschine der TT“. Es handelt sich um die 125er E.M.C., Produkt der Ehrlich Motorcycle Co. Herr Ehrlich tauchte mit seinen E.M.C.-Maschinen kurz nach dem Krieg in England auf; wenn man sich seine Motoren näher besah, war man nicht im unklaren, wo er und sie herstammten — sie gehörten zu der weltweiten Hinterlassenschaft des ehemaligen Zschopauer Geistesgutes —. Scheinbar hat sich aber der gute Ehrlich mit seinem „in England hergestellten“ Zweitakter auch heute noch nicht recht von der Stammwürze lösen können. Der besagte 125er Rennmotor wird nämlich in MOTOR CYCLING wie folgt beschrieben: „Der liegende Einzylinder-Motor hat nur 118 ccm Hubraum. Das Kurbelgehäuse (an das ein DKW-Original Fünfganggetriebe von Hurth angeblockt ist) ist ungewöhnlich ausgebildet. Es enthält in der Mitte das eigentliche Kurbelgehäuse. An beiden Seiten daneben noch je eine weitere Kammer, die mit Öl gefüllt sind, welches zur Kühlung der Hauptkammer und zur Schmierung der Kurbelwellenlager dient. In diesen beiden „Ölbädern“ befinden sich zusätzliche Kurbelwellen-Hubscheiben, um Schwingungen weitgehend zu vermeiden.“ Ist doch ulkig, daß Herr Ehrlich mit seinem „einzigen in England hergestellten TT-Zweitakter“ genau auf die gleiche Idee gekommen ist, wie die Ingolstädter, die eines Tages beim Durchmessen der einzelnen Zylinder ihres Dreizylinder-Rennmotors merkten, daß der mittlere allein eine recht anständige Leistung abgab — und die dann während einer Rennsaison diesen Einzylinder (Dreizylindergehäuse, die beiden seitlichen Kurbelkammern durch Deckel verschlossen, Dreizylinderwelle ohne die Seitenpleuel) laufen ließen. Fu

Wir haben sie entdeckt!

War nicht einmal die Rede von der idealen 250er mit Max-Motor im R 26 Fahrwerk? — Sicher, und ich weiß, daß es eine Reihe von uns gibt, die eifrigst nach einem solchen tollen Vogel Ausschau gehalten haben. Aber jetzt erst haben wir sie entdeckt, die Max mit dem R 26 Fahrwerk. Im Fahrerlager von Neunkirchen, der besten Sammlung toller Rennvögel, stand auch dieses Dings. Beinahe könnte einer sagen „Na, und — ? Wenn sie da nicht aufgetaucht wäre — !“ Ganz so original ist das Fahrwerk nicht mehr, aber daß neben das NSU-Zeichen noch der BMW-Ring an den Tank gehörte, meinten fast alle, die sich die wirklich sauber gemachte Maschine besahen. Und ihr Besitzer und Fahrer, Heinrich Sprenger aus Bad Wiessee, verschwiegen nicht, daß es ihm doch allerhand Kopfzerbrechen bereitet hätte,

den Motor unter den Tank in den Rahmen zu bekommen. Da sind Arbeitsstunden und Arbeiten dran, die man von außen garnicht sieht. Eines nur freut uns besonders: Der Gedanke stammt von ihm selbst, daß da mal etwas von im MOTORRAD stand (vor Jahren), wußte er nicht. Klades

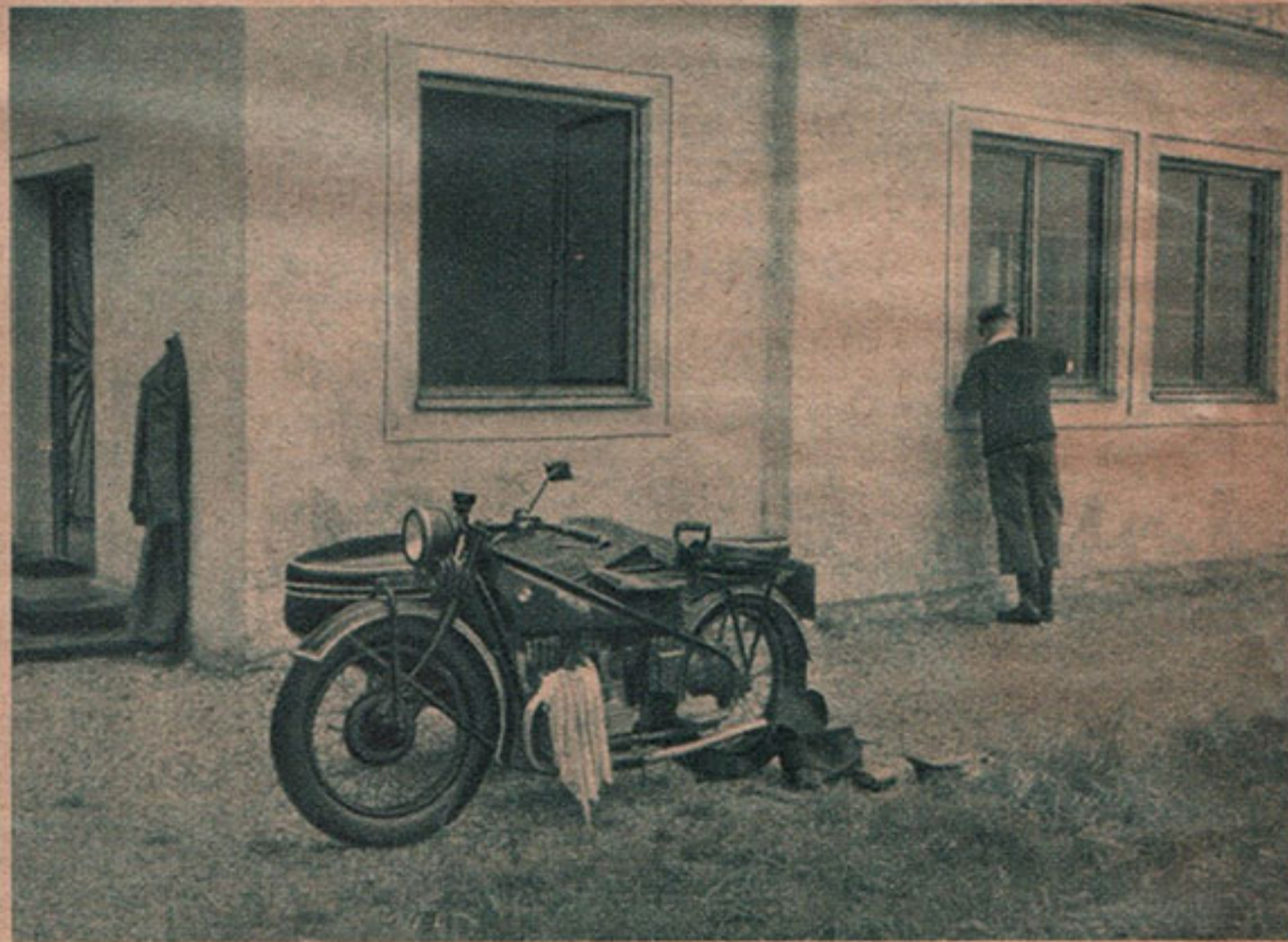
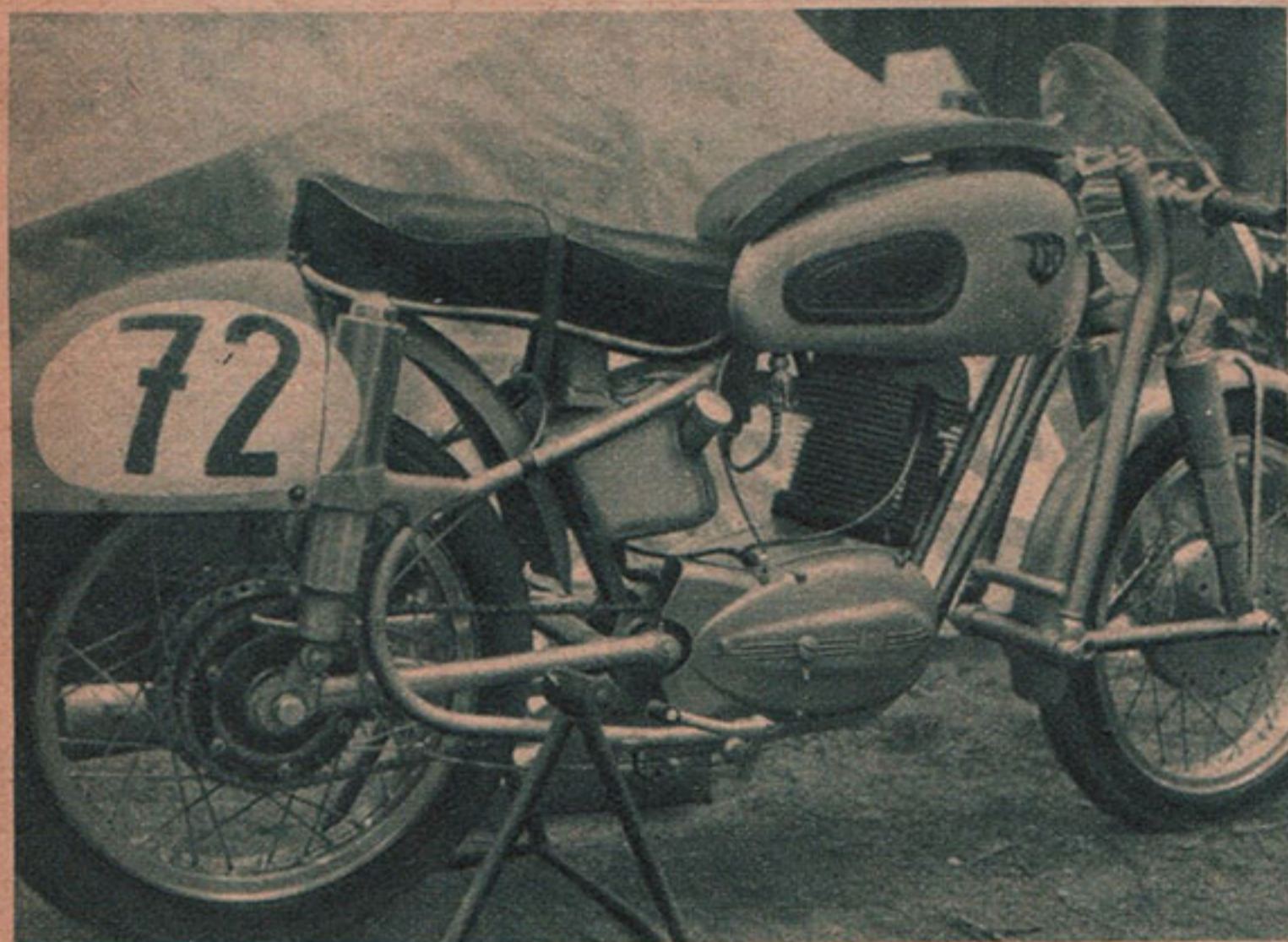
Zu Wasser und zu Lande ein mehr als doller Vogel



Nicht das Gespann, das ist höchst normal — aber der Fahrer. Der hat da nämlich zwei Wildwasser-Einer draufgepackt. Solche Leute gibt es noch! Wenn man noch weiß, daß der Mann im flachsten Norddeutschland wohnt, dann kann man einigermaßen abschätzen, was es mit Wildwasser auf sich hat — der hat sich das Gespann nur gekauft, um seine beiden Einer transportieren zu können. Und jetzt dürfen Sie raten, was der Mann von Beruf ist — Polizist! Das gibt's! Er überlegt gerade, ob er nicht auf eine neue R 60 sparen soll oder ob es eine gebrauchte KS tut. Können Sie sich vorstellen, wie so ein Mann seinen Dienst auf der Straße versieht? Schade, daß es von dieser Sorte so wenige gibt. C. H.

Opa macht das schon . . .

Sehen wir doch dieser Tage in der Nähe von Passau ein betagtes BMW-Gespann am Rande stehen. Strömender Regen — und deshalb hatte er vorsorglich den Lappen über den linken Zylinder gehängt, dessen Kopf er demontiert hatte. Er — das war Opa, der gerade die Dichtfläche des Kopfes fein peinlich säuberte, alldieweil ihm die Kopfdichtung durchgehaut war. Der Blick sagte alles, der einem KS-Fahrer gewidmet, welcher anhilt, um zu sehen, was es gab: „Na, Opa — was hat's — muß ich helfen?“ Alles lag drin in diesem Blick, der da sagte: „Du junger Spund — wie lange sitzt Du wohl schon auf Deinem hochmodernen Hobel? Zu der Zeit sicherlich noch nicht, als es noch selbstverständlich war, daß man solch eine Kinderei, wie eine durchgebrannte Kopfdichtung, selbst reparierte!“ Fu



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



Das **MOTORRAD**

