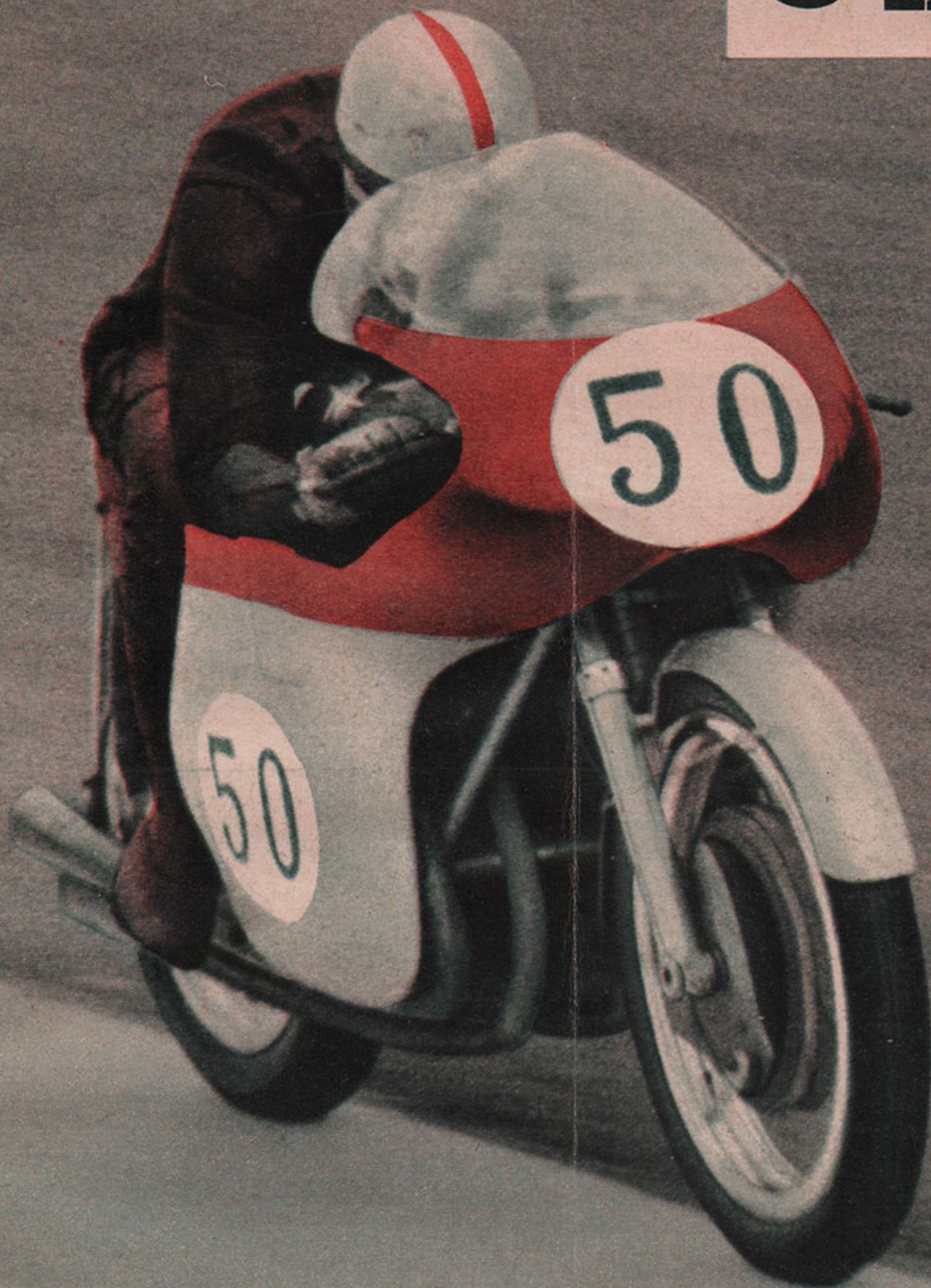


Das MOTORRAD

**3 Meisterschafts-
Entscheidungen**



Nummer 10. JAHRGANG

9. August 1958

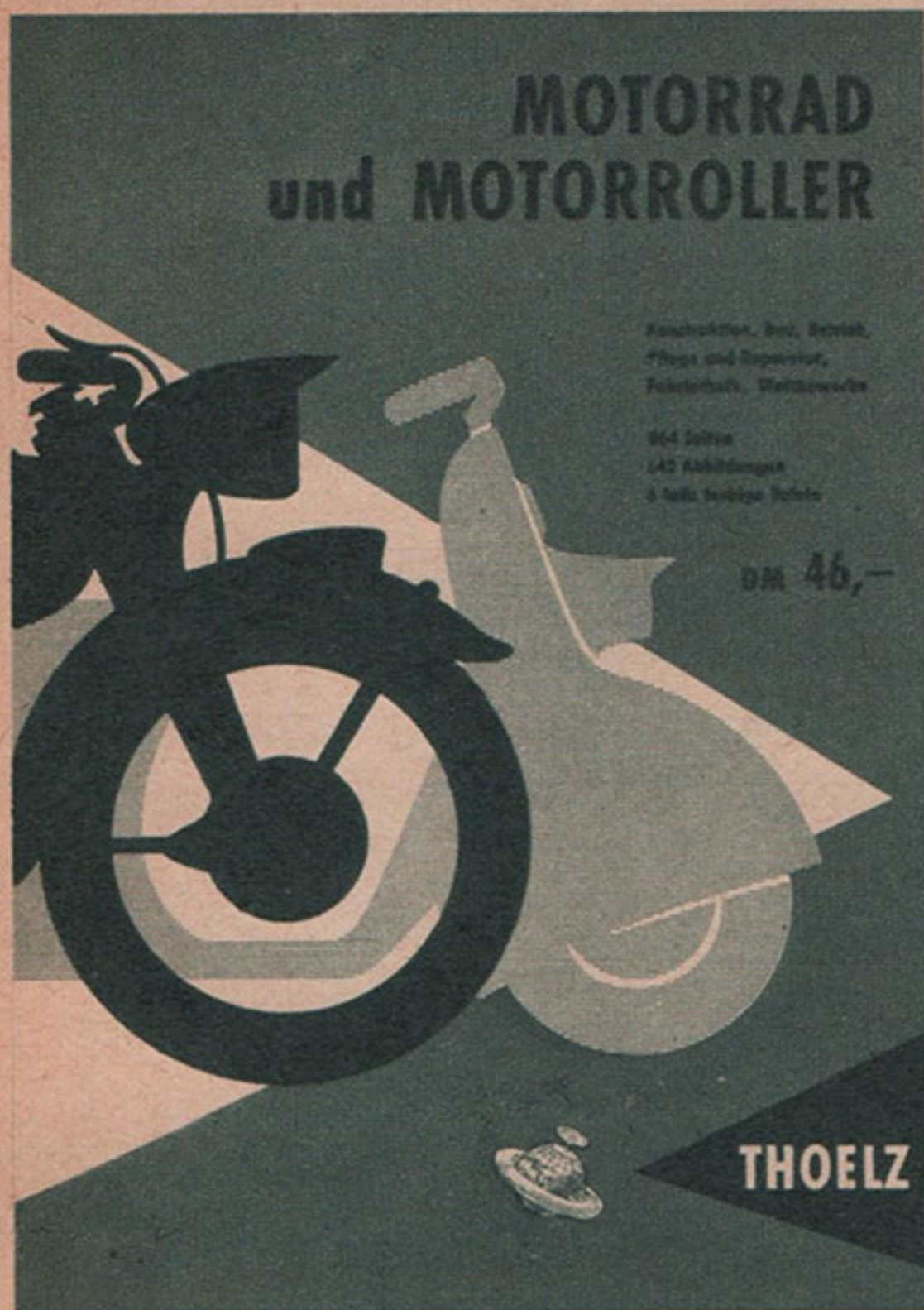
16

PREIS DM 1,—

Postverlagsort Stuttgart

**Das Märchen vom Drosselmotor.
Englands neuer Schlager: Ariel-LEADER**

Auf jede Frage eine Antwort!



Motorrad und Motorroller

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

643 Abbildungen - 864 Seiten
6 teils farbige Tafeln - DM 46.—

Lieferbar auch gegen 4 Monatsraten
à DM 12.—

Diesen Abschnitt unfrankiert einsenden!

An MOTOR-PRESSE-BUCH Stuttgart, Postf. 1042
Ich bestelle zur sofortigen portofreien Lieferung Exmpl. des Buches von Thozel

„MOTORRAD und MOTORROLLER“ (DM 46.—)

Gewünschte Zahlungsweise ist nachstehend angekreuzt und unterstrichen.

- Gesamtbetrag (DM 46.—) liegt als Scheck bei
- Liefern Sie per Nachnahme (spesen- und portofrei)
- Zahlung erfolgt nach Erhalt
- Ich zahle in 4 Monatsraten à DM 12.— und überweise die 1. Rate Anfang kommenden Monats.

Genauere Adresse:

Datum _____ Unterschrift _____ MR 16

INHALT

Der Motorradmotor

Hauptabmessungen des Motors
Hubraum und Verdichtungsverhältnis
Aufretende Drücke im Arbeitszylinder
Die Drehzahl
Die Kolbengeschwindigkeit
Der mittlere Nutzdruck und mechanischer Wirkungsgrad
Die Nutzleistung
Die Hubraumleistung
Was versteht man unter Drehmoment?
Der Normaldruck
Wärmebilanz eines Motorradmotors

Arbeits- und Einstellendiagramm der Viertakt- und Zweitaktmotoren

Allgemeine Bauteile des Motors
Das Kurbelgehäuse
Behandlung und Instandsetzung des Kurbelgehäuses
Der Entlüfter
Die Wellendichtung
Der Zylinder
Einzylindermotoren
Zweizylindermotoren
Vierzylindermotoren
Der Brennraum
Auslitern des Verdichtungsraumes
Betriebstemperaturen
Zylinderkopf
Behandlung und Instandsetzung
Zylinderaus- und -einbau

Der Kurbeltrieb

Die Ventilsteuerung bei den Viertaktmotoren

Allgemeines
Die Ventile
Ventilführungen
Ventilsitzringe
Behandlung und Instandsetzung der Ventile
Einstellen der Ventile
Ventilschmierung
Ventilfedern
Die Nockenwelle
Zahnräder
Einstellen der Zahnräder für die Ventilsteuerung
Ausgeführte Ventilführungen
Ein Einzylinder-Viertaktmotor mit sämtlichen Einzelteilen
Ein Zweizylinder-Viertaktmotor mit sämtlichen Einzelteilen

Zweitaktmotoren

Die Spülung der Zweitaktmotoren
Dreikanal-Zweitaktmotor
Einkolbenmotoren
Zweikolbenmotoren
Behandlung der Zweitaktmotoren
Der Kraftstoffverbrauch des Zweitaktmotors
Einzylinder-Zweitaktmotoren
Doppelkolben-Zweitaktmotoren

Die Schmierung des Motors

Die Kühlung des Motors

Die Auspuffanlage

Die Kraftstoffanlage
Der Kraftstoffbehälter
Behandlung des Kraftstoffbehälters
Instandsetzung
Kraftstoffleitung, -hahn und -filter
Pflege des Kraftstofffilters
Der Vergaser
Aufgaben des Vergasers
Behandlung und Einstellung der Vergaser
Vergaserstörungen
Das Luftfilter
Luftfilterpflege

Die Kraftübertragung

Die Kupplung

Das Getriebe

Kettenantrieb

Der Wellenantrieb

Kegelradantrieb
Behandlung des Wellenantriebes

Die elektrische Ausrüstung des Motorrades

Was man von der Elektrizität wissen muß

A. Die Batterie
B. Die Zünd- und Lichtanlagen im Motorrad
Zusammenfassung und Wirkungsweise von Zünd- und Lichtanlagen

I. Zündanlagen

Die Magnetzündanlage
Die Lichtmagnetzündanlage
Die Lichtbatteriezündanlage
Schwungradmagnet- und Schwungradlichtmagnetzündanlagen
Schwung-Lichtbatteriezündanlagen und Scheibendynamoanlage
Die Lichtanlasseranlage
Der Pendel-Lichtanlaßbatteriezünder
Störungsmöglichkeiten

II. Die Zündkerze

Das Gesicht der Zündkerze
Behandlung der Zündkerze
Prüfen der Zündkerze
Zündkerzen-Prüfvorrichtung
Zündkerzentafeln

III. Die Lichtmaschine

Grundsätzliches
Der Regler
Der Rückstromschalter
Der Reglerschalter
Der Schalter
Einheits-Schwung-Lichtmagnetzünder für Mopeds
Scheinwerfer
Pflege der Lichtanlage

Das Fahrgestell des Motorrades

Einzelteile des Fahrgestells
Der Rahmen
Die Karosserie
Rahmenüberwachung
Der Lenkkopf
Die Vordergabel
Stoßdämpfer, Federbeine und Lenkungsämpfer
Gabelüberwachung
Der Lenker
Die Hinterradgabel
Die Hinterradfederung
1. Schwingrad
2. Schwinggabel
Überwachung der Hinterradfederung
Sättel und Sitze
Sattel- und Sitzpflege
Kofflügen
Schmierung des Fahrgestells

Die Räder

Spannen der Speichen
Nabenlagerspiel
Aus-der-Spur-Laufen
Steckachsräder
Die Bremsen
Die Bereifung
Reifenabmessungen
Feinprofil
Reifen abnehmen und auflegen

Weitere Ausstattungsteile

Das Werkzeug
Geschwindigkeitsmesser
Kraftstoffvorratsanzeiger und weitere Instrumente
Radständer, Mittelständer und Seitenstützen
Koffer und Paktaschen
Die Kleidung des Motorradfahrers

Rund um den Roller

Der Seitenwagen

Eignung der verschiedenen Hubraumklassen
Minderleistung und Mehrverbrauch
Aufbau der Seitenwagen
Deutsche Seitenwagenhersteller
Ausrüstung und Zubehör

Seitenwagen-Sonderkonstruktion

Anbau des Seitenwagens
Rechts- oder Linksbeiwagen
Drei- oder Vierpunktanschluß
Der richtige Anbau des Seitenwagens
Fahrtechnik mit dem Gespann

Die Betriebsstoffe

Die leistungsfähige Sportmaschine (Das Schnellermachen)

Störungen am Motorrad und ihre Behebung

Störungen am Motor
Der Motor springt schlecht und schwer an
Vergebliche Startversuche
Stehenbleiben des Motors nach dem Start
Erleichterter Start
Sonstige Unannehmlichkeiten beim Start
Sonstige Fehler
Leistungsabfall und hoher Verbrauch
Unruhiger Lauf des Motors
Das Zurückschlagen in den Vergaser
Undichter Schwimmer
Der zu heiße Motor
Die Klopferscheinungen im Motor
Der Motor setzt aus

Die kranke elektrische Anlage

Aussetzen des Funkens
Die Lichtmaschine ladet nicht auf
Aufleuchten der Ladeanzeigeleuchte
Flackernde Ladeanzeigeleuchte
Störungen am Anker
Motorensicherungen brennen durch

Pannen auf der Landstraße

Bruch der Kraftstoff- oder Ölleitungen
Abreißen eines Kotflügelhalters (Schutzblechhalters)
Schwingungen
Reifenschäden
Speichenriß
Kettenschaden
Reißen eines Drahtzuges
Kolbenklemmer
Pannen in der elektrischen Anlage
Batteriezündung
Lichtanlage

Das Fahren

Einfahren und Starten
Fahrtechnik
Kurvenfahrtechnik
Fahren im öffentlichen Verkehr
Start bei Kälte
Das Fahren im Gelände
Vom Rollerfahren

Grundbegriffe der Mechanik

Die Bewegungswiderstände des Motors
Der Motorradmotor in Fahrbetrieb
Die Übersetzungen des Motorrades
1. Die unveränderlichen Übersetzungen
2. Die Getriebeübersetzungen
Das Motorrad während der Fahrt
1. Fahrt in der Geraden
2. Befahren einer nicht überhöhten Kurve
Der Motorrad-Test
Die technischen Angaben
Gewicht und Leistungsgewicht
Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigungszeit
Das Studium der Verbrauchskurve
Fahrgeschwindigkeit und Stoppzeit

Aus der Geschichte des Motorrades

Typentafeln deutscher Motorräder und Motorroller

Inhaltsverzeichnis der Typentafeln

Alphabetisches Sachregister

Die 4. Auflage des Buches „MOTORRAD und MOTORROLLER“ wurde vollständig neu bearbeitet von Joachim Fischer und Dipl.-Ing. Hütten unter Mitarbeit von Dipl.-Ing. Kümmel, A. H. Albrecht und Ing. Menges.

Bitte Postkarte verwenden, wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen

Wichtig für Zweitakt-Fahrer!



Esso

Mehr Sicherheit für Zweitakt-Fahrer!

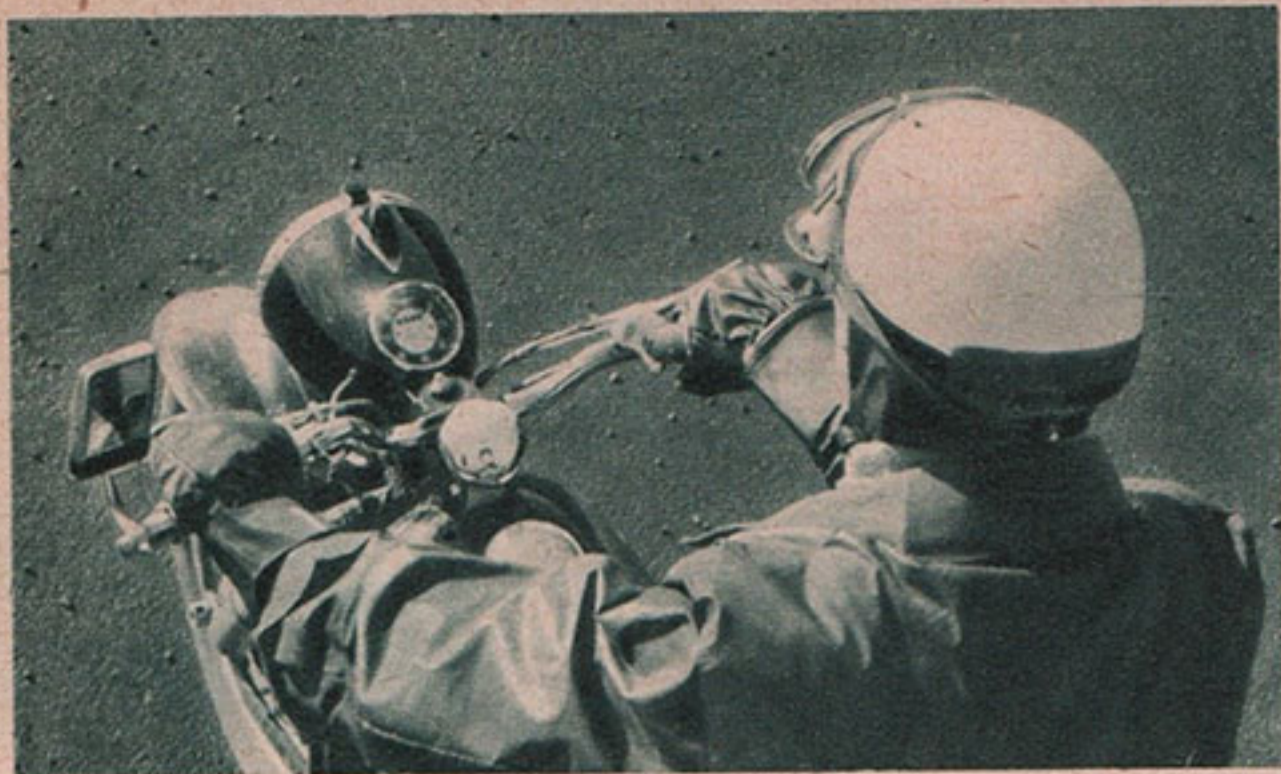


Der Zweitakter hat seine eigenen Gesetze. An das Motoröl zum Beispiel stellt er sehr spezielle Anforderungen: es muß nicht nur schmieren – es muß gegen Korrosion schützen – es muß den Motor innen sauberhalten, das freie Spiel der Kolbenringe sichern und für offene Auslaßschlitze sorgen.

Diese Forderungen erfüllt ESSO 2-T MOTOR OIL. Es hält Ihren Zweitakter länger jung und spart Reparaturen. Zudem mischt es sich selbsttätig mit dem Kraftstoff. Und der richtige Kraftstoff ist – nach dem Gesetz des Zweitakters – ESSO BENZIN. Es bietet volle Leistung und größte Wirtschaftlichkeit.

Die *perfekte* Zweitakt - Mischung

Die typische Rotfärbung macht ESSO 2-T MOTOR OIL auch in der Mischung gut erkennbar.




TEST·TEST·TEST·TEST·TEST·TEST·TEST

Wenn  testet

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

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

 testete für Sie:

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

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

Zahlreiche andere Testberichte sind vergriffen

Sie können sich auf diese Tests verlassen!

Bitte als Drucksache auf Postkarte oder im Umschlag einsenden

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

Der Betrag wurde eingezahlt auf Postscheckkonto 18499 Stuttgart
am _____ liegt in bar — in Scheck — bei — soll durch
Nachnahme (55 Pf. teurer!) erhoben werden.

Vor- und Zuname

Ort

Straße

MO 16 Sie sparen die hohen Nachnahmegebühren, wenn der Betrag im voraus überwiesen wird.



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 16

DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

Das Fachblatt für Motorradfahrer,
Motorradhändler und Werkstatt

ZEHNTER JAHRGANG

HEFT

16

1958

INHALT

	Seite
Das Wehwehchen	431
Meistertafel „Die Besten 1958“	433
Nürburgring Grand Prix	434
Neue Maschine: Ariel-Leader (Ein Adler flog nach Birmingham)	436
Endlauf der deutschen Gelände- meisterschaft, Nordd. Küstenfahrt	438
Meistertafel d. Geländemeister 1958	439
Das MOTORRAD baut am Motor NSU-Supermax	440
Straßen mit schönem Namen	442
Jagd auf Grubenhunde Das Märchen vom Drosselmotor	444
Der Kupferwurm: Von Reglern und Lichtmaschinen	447
Die Angeleitnen	450
Sportnotizen: Moto Cross Bielstein (Europa- meisterschaft), Großer Preis von Schweden, Englands Sechstage- Mannschaft u. a.	452
Das aktuelle MOTORRAD	453
Ganz unter uns	456

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.—

Das Wehwehchen

Es muß schon stimmen, denn ein Medizinprofessor hat es gesagt: Die bösen Bandscheibensachen kommen vom vielen Sitzen auf Motorrad- und Mopedstühlen. Da Professoren immer recht haben, werden wir es wohl hinnehmen müssen. Man kann sich das ja auch gut vorstellen, diese ewigen Erschütterungen, die müssen ja auch so ein Kreuz kaputt machen. Auch wenn man in der Geschichte nachsieht, was ist denn aus den ganzen Reitervölkern geworden, die da Asien und Europa wie die Heuschrecken durchschwärmten haben — elend gestorben, verdorben und im Dunkel der Geschichte versackt sind sie, schon nach wenigen Generationen. Nur wegen der Bandscheiben, wo doch ein Gaul nicht mal gefedert und erst recht nicht hydraulisch gedämpft ist.

Daß Sie und ich und noch so ein paar Stichelhaarige runde dreißig Jahre unseres Lebens auf Motorradsätteln zugebracht haben, und daß wir keine Bandscheibenschäden davongetragen haben, das besagt gar nichts — halt nein, da ist doch ein Fall: Das war damals mit der 350er-Resident, ärmliche 800 Kilometer, und dann saß es drin, im Kreuz. Am ersten Tag schon böse, kam nicht mehr hoch, und am zweiten Tag, also da tat es wirklich zum Weinen weh. Sogar der Herr Direktor meinte, das könnten nur Bandscheiben sein, so habe es bei ihm auch angefangen, und wenn das Aufstehen nicht so gemein weh getan hätte, wäre ich wirklich zum Doktor gegangen. So aber blieb ich einstweilen auf meinem Stühlchen hocken — nur merkwürdig, daß beim Fahren der Schmerz eigentlich auszuhalten war, nur beim Gehen war es so scheußlich. Nun, das ging so drei, vier Tage — und dann gab sich die Geschichte, löste sich in schlichten Muskelkater auf — der es immer gewesen war! Ein unmöglicher Sitz, damit Verkrampfung von ein paar bis dahin nicht gebrauchten Muskeln, das braucht nur lang genug zu dauern, dann ist der Muskelkater da. („Bestes“ Mittel gegen Ischias: Ein anderer — kein besserer, nur schlicht ein anderer — Schreibtischstuhl!)

Aber mal ganz ernsthaft: Wir werden öfter von Lesern gefragt, ob denn Motorradfahren wirklich so ein böses Ding sei. Da ist etwa der Mann mit der knapp ausgeheilten Tbc, oder Leute mit Erkältungsneigung, mit Rheuma und derlei, Leute mit Magen-, Leber- und Nierensachen, die alle von ihrem Arzt Fahrverbot haben, und die doch fahren. Weil sie es nicht lassen können. Wenn man diesen Dingen dreißig Jahre lang zugeht, sammelt sich natürlich etliche Erfahrung an, und aus dieser Erfahrung haben wir dann immer unsere Ratschläge gegeben.

Es gibt ja nun schlechterdings keine irgendwie geartete Tätigkeit, die ein Arzt nicht als gesundheitsschädlich bezeichnen müßte. Wenn man danach geht, hält man sich am besten im Bett auf — und selbst da kommen dann wieder welche, die auch am Im-Bett-Liegen durchaus ernstzunehmende Schädigungsmöglichkeiten entdeckt haben. Falls man sich angesichts dieser Kneifzange nicht lieber gleich aufhängen will, bleibt nur übrig, sich an die alte Grundregel zu halten, die für jegliche Verrichtung gilt, sei es Gehen, Stehen, Holzspalten, Löcherbohren, Wassertrinken oder sonst etwas, also für restlos alles:

Wenn man dafür bezahlen muß, ist es gesundheitsfördernd und ärztlich empfohlen.

Wenn man dafür bezahlt kriegt, ist es gesundheitsschädlich und eine Berufskrankheit.

Das ist keineswegs blasphemisch, sondern zunächst eine reine Quantitätsfrage — etwas, wofür man selber bezahlt, dauert nie so lang wie etwas, was man ums Geld macht. Und etwas, wofür man bezahlt, ist erstrebenswert, damit lustbetont und allein deswegen förderlich. Was man muß, wird aber Zwang, damit unlustbetont — und krankmachend. Das gilt ganz allgemein für jede Art Tätigkeit, auch für das Motorradfahren.

Kleines Beispiel: Als wir 1924 mit Faltbooten anfangen, hatten diese simple Segeltuchhäute, einfach weil die Gummihäute noch nicht erfunden waren. Deshalb hatte man im Boot stets einen gewissen „Wasserstand“, Bilgenwasser, das unvermeidlich durch die Leinwand sickerte. Und eine sehr wirksame Benetzungskühlung der Hosenböden ergab, die zuweilen in Tauchkühlung überging. Neckarwasser an Ostern ist aber ziemlich genauso kalt wie Isarwasser im Hochsommer, und nun fragen Sie einen Urologen, was er von solcher tagelanger Tauchkühlung hält. Und dann fragen Sie einen alten Faltbootler, was ihm das ausgemacht habe — von Kreislauf wußte man damals noch nichts, ich erinnere mich aber noch ganz sicher, daß es abends beim Abbau der vielen Zuschauer wegen nicht immer gelang, die nasse Sporthose noch auszuziehen — also zog man die Zivilhose eben über die nasse Sporthose und hatte so noch 3—4 Stunden Eisenbahnfahrt vor sich. Auch daraus machte man sich nichts. Wenn wir aber so unsere Altersgenossen betrachten, seien sie nun damals Fußballspieler oder Brillenknaben gewesen, die keinen so gesundheitsschädigenden Sport betrieben — ist daraus nicht die Generation der Bandscheibler und Kreisläufer geworden?

Noch 'n Beispiel: Man hat zwar Regenzeug an, aber Kragen noch offen, und es tröpfelt. Nicht viel. Blick zum Himmel: Da kann nicht viel dahinter sein. Keiner entschließt sich zum Anhalten, Kragen bleiben offen. Es steckt aber doch etwas dahinter — nach einer halben Stunde ist so viel Wasser in den Kragen gelaufen, daß das Hemd auf der Haut klebt und die Jacke durchgeweicht ist, Regen hat aber wieder aufgehört. Der Vordermann fängt mit dem linken Arm ein großes Gewürge an — der knöpft sich jetzt das Gummizeug auf! Blick zum Hintermann — der hat schon auf. Das sind eben alterfahrene Leute — „der Fahrtwind trocknet alles!“ Da fällt es keinem ein, das Gummizeug über den nassen Klamotten zuzulassen, die machen auf und lassen das Zeug wieder trocknen. Natürlich ist das lausig kalt, ist es doch eine äußerst wirksame Verdampfungskühlung, man darf sich auch nicht einfallen lassen, deswegen den Doktor zu fragen — aber wir tun das, seit wir eigentlich denken können.

Noch 'n Beispiel: Weizenfahrt, Roaring Forties, tagelang Kaltverpflegung, Tee und Kaffee nur ausnahmsweise. Wenn einer von der Laufbrücke hinunter an Deck muß, läuft

TITELBILD: John Surtees, Weltmeister der Klassen 350 und 500 ccm, auf der 350 ccm MV.

Foto: Wörner

RÜCKTITEL: Feierabend —!

Foto: Franck

ihm in der ersten halben Minute das Wasser in die Gummistiefel hinein. Und man lernt dabei Salzwasser zu hassen. Also zieht man erst den einen Stiefel aus, schüttet das Wasser heraus, zieht den Strumpf aus, wringt ihn aus, wischt den Stiefel damit aus, wringt ihn noch mal aus, zieht ihn wieder an, zieht den Stiefel wieder an — und fühlt sich gepflegt, noch bevor man den zweiten Stiefel auch trockengelegt hat. Daß von der triefenden Unterhose wieder Wasser in die Stiefel sickert, wird einfach nicht zur Kenntnis genommen. Das geht so vierzehn Tage oder drei Wochen. Wir hatten zwar keine Haut mehr in den Fingergelenken und waren übersät mit den zugehörigen Salzwassereizemen — aber krank — nein, krank war keiner. Wir waren ja alle Apprentices, es war Ehrensache, nicht krank zu sein. Das heilt ja alles wieder. Wären wir Gewerkschaftsseeleute gewesen — dann natürlich. (Durchschnittstemperatur übrigens um die zehn oder elf Grad.) Unser Reeder übrigens hatte das als Dach noch um einige Grade härter gehabt, damals gab es aber noch keine Gewerkschaft. (Totenschiff hin und her, halte ich auch für romantischen Mist, aber man erwirbt da doch — weil eben nicht mehr viel Haut drauf ist — ein ziemliches Fingerspitzengefühl für die Grenze zwischen Heldentum und Verheizerei.) Das ist es: Es geht nicht um die Tätigkeit und deren Strapaze, sondern um die Einstellung des Mannes. Der braucht gar nicht mal an der verrückten Tätigkeit den Spaß zu empfinden, den man im allgemeinen dem Sport zuschreibt. Der kann die Tätigkeit sogar ehrlich hassen — es genügt, wenn irgendein anderer Ehrgeiz in ihm wach ist. Den wir als Apprentices hatten, wir hatten ein eisernes Schiff und wollten keine hölzernen Seemänner sein. Solche Ehrgeize sind eigentümlich wirksam. Etwa in Form von Nationalehrgeizen. Wer das bei der Olympiade 1936 noch nicht an Japanern und Deutschen studieren konnte, der kann es seit 1948 bei den Sechstagesfahrten studieren — an den tschechischen Erfolgen und an der russischen Fahrweise.

Es kommt *alles* darauf an, wie das Individuum sich innerlich — aber ganz tief drin, da, wo er selber schon nicht mehr genau Bescheid weiß — zu seiner Tätigkeit stellt.

Ist das Individuum physisch gesund, wird ihm eine noch so blödsinnige Belastung nichts schaden, keine Unterkühlung, kein Hunger, keine Überanstrengung, keine noch so extreme Gewebsbelastung. Gewiß, da geht Haut ab, da knackt auch mal ein Knochen, da gibt es Muskelrisse mit breiten Blutergüssen — aber das ist erstens schon selten und zweitens heilt das alles ganz schnell und mit höchstens Slivovitz als Medizin, innerlich für die Seele und äußerlich für die Haut.

Hat das Individuum aber schon einen physischen Knacks, dann kommt es natürlich darauf an, welcher Art dieser Knacks ist — eine Blinddarmaht ist natürlich im Bett besser aufgehoben als auf einem Gespannsattel. (Solomaschine halte ich gar nicht für so schlimm — aufheben muß sie natürlich ein anderer, wenn sie mal umfällt.) Aber schon mit Nieren und Blase gibt es eine Grenze: Der Mann weiß ja, daß er sich warm anziehen muß und von welcher Zeitdauer ab Erschütterungen sich auswirken, er wird sich ganz von selber an seine Grenzen halten. Ihm das Fahren ganz zu verbieten hätte den einzigen Erfolg, daß er binnen Wochen im Bett als Schwerkranker stürbe, während er sonst ebensoviel Jahre lebend überstände, wenn man ihn fahren ließe.

Übrigens warm anziehen: Man kann das auch falsch machen. Indem man sich zu warm anzieht. Alle „Häusermenschen“ neigen dazu. Unterhemd, Wollhemd, Pullover, noch 'n Pullover, Duffeljacke, Gummijacke. Und dann Reifenwechsel. Im Regen, weil solch Würstchen dabei das Gummizeug

Zuverlässige Werkstätten

Unser Aufruf im letzten Heft wirkt, jeden Tag sind Adressen in unserer Post — bezeichnenderweise sind auch schon die ersten Adressen da, die mehrfach genannt wurden, also von mehreren Lesern, die die betreffende Werkstatt als zuverlässig kennen. Sogar zwei zuverlässige Elektro-Werkstätten wurden genannt.

Bezeichnend: Da melden sich Leute, die trotz jahrelangen Suchens keine gute Werkstatt gefunden haben, und die jetzt wissen wollen, auf welchem umliegenden Dorfe bei uns vielleicht eine Werkstatt genannt wird. Bitte Geduld — das ist ein es unserer Ziele, wir machen nachher eine Liste, aus der sich jeder selber aussuchen kann, was ihm paßt.

Natürlich geht die Aktion weiter, meldet uns bitte Werkstätten, die sich nach eigener gemachter Erfahrung als gut erwiesen haben, wir brauchen noch ein paar hundert. (Von etlichen Tausenden, die existieren!)

anbehält. Wenn der natürlich dauererkaltet ist, darf man sich nicht wundern. Ich mache das so: Gummimantel runter, Isländer oder Schaumzeugjacke runter und in den Gummimantel gewickelt, muß trocken bleiben. Ja, und dann ist bei mir eben nur noch ein Hemd da. Nur wenn es sehr kalt ist, behalte ich das an, weil mich da die Regentropfen auf der Haut zu sehr pieken, sonst versuche ich aber, auch das Hemd noch auszuziehen und so trocken zu halten. Wenn nicht, wenn also zu kalt, wird es wenigstens hinten aus der Hose gezogen, daß die nicht ganz so naß wird. Dann erst kommt das Werkzeug raus. Hinterradwechsel bei der KS dauert 15—20 Minuten und ist so, daß man das Pieken auf der Haut schnell nicht mehr spürt. Wenn dann alles wieder verstaubt ist, kommt das nasse Hemd schnell runter, trockene Jacke direkt auf die Haut, Mantel drüber, fertig. Nach einer Minute ist man nicht nur warm, man fängt an zu glühen. (Ersetzt vierzehn Tage Wörishofen — wenn ich so meine kreisläufigen, bandscheibenden Altersgenossen betrachte.)

Kaputte Knochen: Ganz klare Sache, die müssen natürlich erst mal zusammengewachsen sein. Aber schon mit Muskel- und Bänderrissen fängt es wieder an: Genau wie andere Leute immer auf den Kopf fallen, ist bei mir — wenn es mal wieder drauf und dran war — immer ein Knöchel kaputt. Mit der Schublehre gemessen ist der dann 20—30 mm dicker als der andere. Also elastische Binde, strammgezogen, und mit Methylalkohol ständig gut naß halten. Nachher geht zwar die Haut ab, aber die Schwellung geht schnell zurück. Und wenn es drei Tage lang so weh tut, daß man nicht laufen kann, dann fährt man halt. Und wenn das Mineralwasser in der Fußraste zu weh tut, hält man das Bein eben in der Luft — das bißchen Schalten ist ja nur ein kurzer Schmerz.

Rheuma: Mich hat der Arthur Westrup geheilt. Vom Kommiß habe ich es mitgebracht. Es war wirklich so, daß mir das Wasser aus den Augen lief. Und der Arthur schob mir 1948, als ich es mir selbst bei weitem noch nicht leisten konnte, eine ZDB untern Hintern. Und das Rheuma war weg. Von Stund an.

So, und jetzt hat jeder das Recht, das Ganze nur für angeberisches Geschwätz zu halten. Aber schließlich mußten ja ein paar Grenzbeispiele genannt werden — ich bin sicher, daß andere Leute ziemlich genau die gleichen Erfahrungen gemacht haben. Wenn man dafür bezahlt kriegt, ist es eben Berufskrankheit, und wenn man selber dafür bezahlt, ist es heilsam — egal was, paßt immer.

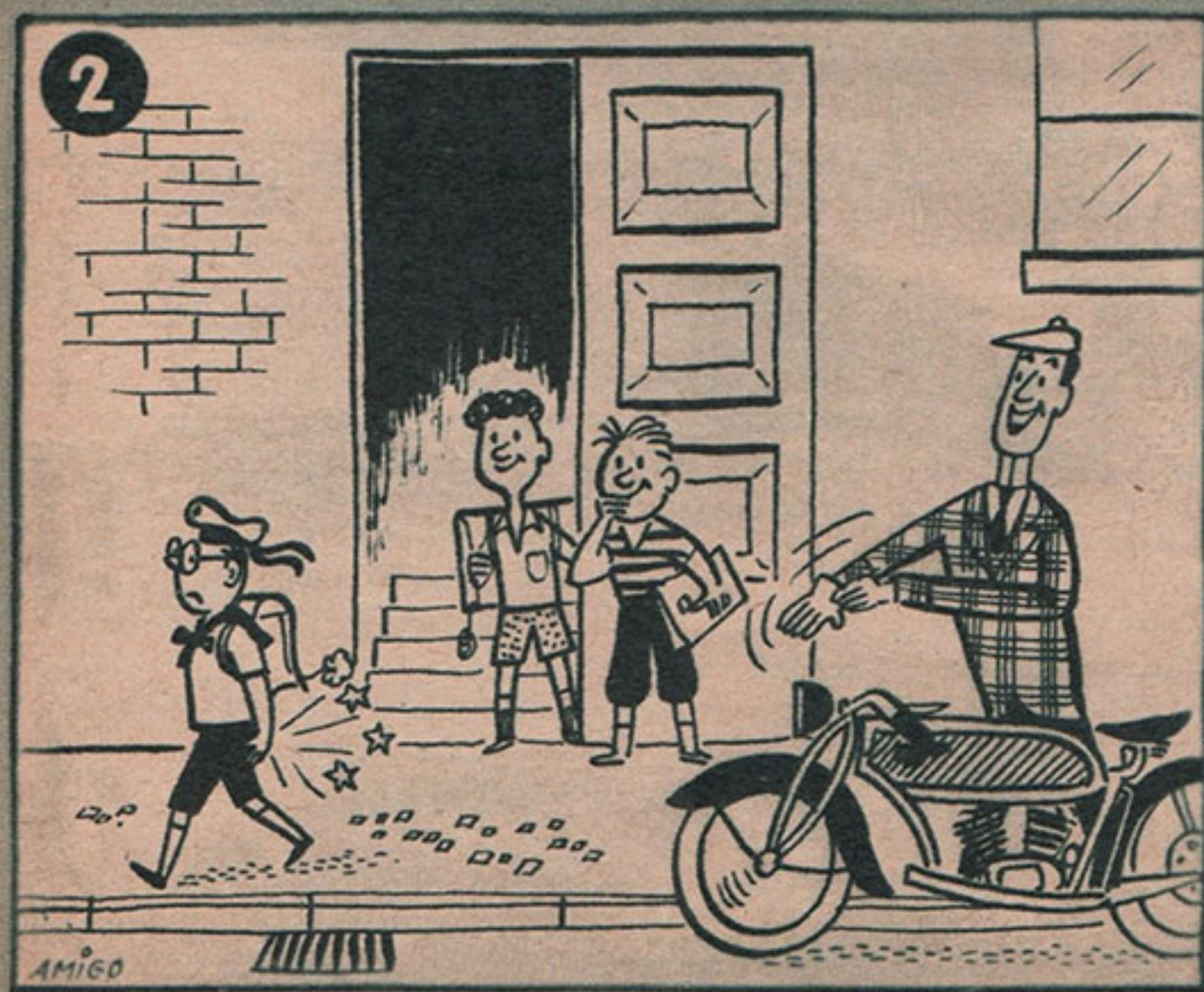
Man kann also in keinem Fall sagen, ob irgend etwas gut oder böse sei, dazu reicht auch keine noch so große ärztliche Autorität. Da kann so ein Doktor Bandscheiben, losgeschlackerte Nieren und Tbc-zernagte Lungen im Dutzend anbringen, deren Inhaber zufällig neben anderem Unfug auch das Motorradfahren betrieben — selbst wenn es in solchem Falle nicht der andere Unfug, sondern wirklich das Motorradfahren war, dann war es garantiert das Motorrad als Berufskrankheit. (Selbst wenn man von der Tatsache absieht, daß z. B. die meisten Bandscheibler gar nicht Motorrad fahren, ja nicht einmal Lkw, sondern ausgerechnet *die* Pkws mit den weichsten und tiefsten Sitzen.)

Wenn man nun noch berücksichtigt, daß seit 1950 mindestens eine Million Motorräder irrtümlich gekauft worden sind, weil die Käufer das für ein bürgerliches Verkehrsmittel hielten, und wenn man ferner bedenkt, daß wenigstens anderthalb Millionen Mopeds aus demselben Irrtum gekauft worden sind, dann fehlt es freilich nicht an Gesundheitsschäden — die meisten dieser glücklichen Motorenbesitzer werden sich selbst nie eingestehen, daß sie einfach nicht den Mumm und die Energie haben, mit diesen Dingen fertig zu werden, daß sie sich also beim Kauf geirrt haben. Sie brauchen — *sogar vor sich selbst* — eine gute, bündige Ausrede und welche wäre bündiger und zwingender als ein Gesundheitsschaden?

Ja, und nun sind wir wieder am Ausgangspunkt: Dieser sagenhafte Professor hatte sachlich völlig Recht! Die Leute, die zu ihm kamen, brauchten ja ihr Leiden, um sich in guter Form vom nicht adäquaten Fahrzeug lösen zu können, ihr Leiden rührte in der Tat vom Motorrad, wenn auch auf dem Umweg über die innerliche Abneigung. Denn die anderen Leute, die paar hunderttausend, die ihr Motorrad zum Gesundbleiben brauchen, die sieht er ja nicht, denen fehlt nichts, die kommen nicht zu ihm. (Reifenwechsel im strömenden Regen auf dem Kapela-Kamm als Ersatz für Wörishofen ist sowieso keine wissenschaftliche Argumentation, das funktioniert bloß ganz nebenbei.)

Und in der Sicht beschränkt wird ein Professor ja wohl noch sein dürfen, auch wenn er seine ach so weisen Erkenntnisse nicht gerade ausdrücklich mit „in der Sicht des Mediziners“ übertitelt. C. H.

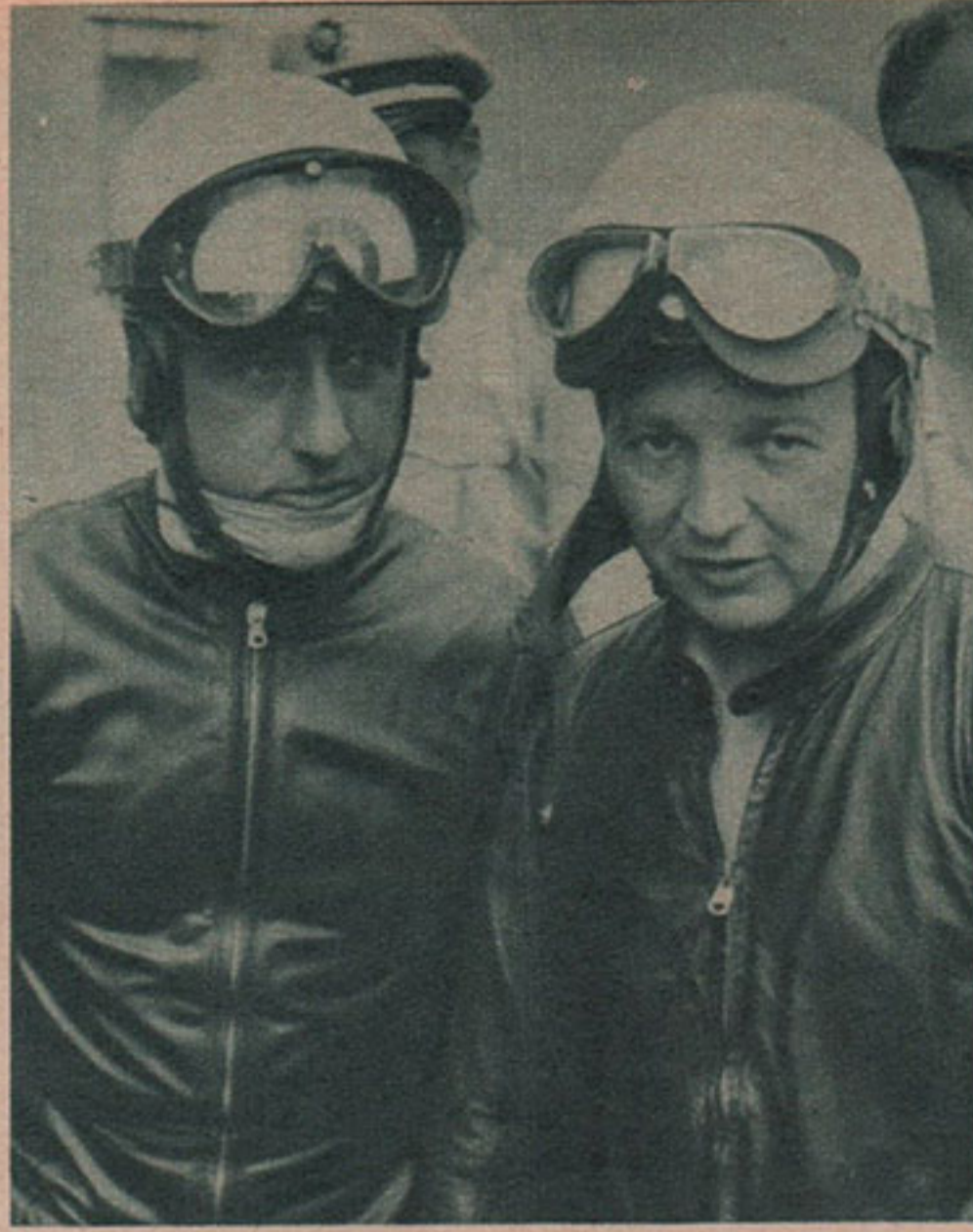
Weshalb hat Glossenschreiber WiLi etwas gegen Motorradfahrer?



Hatte er etwa einen „schlagkräftigen“ Lehrer, der Motorrad fuhr?



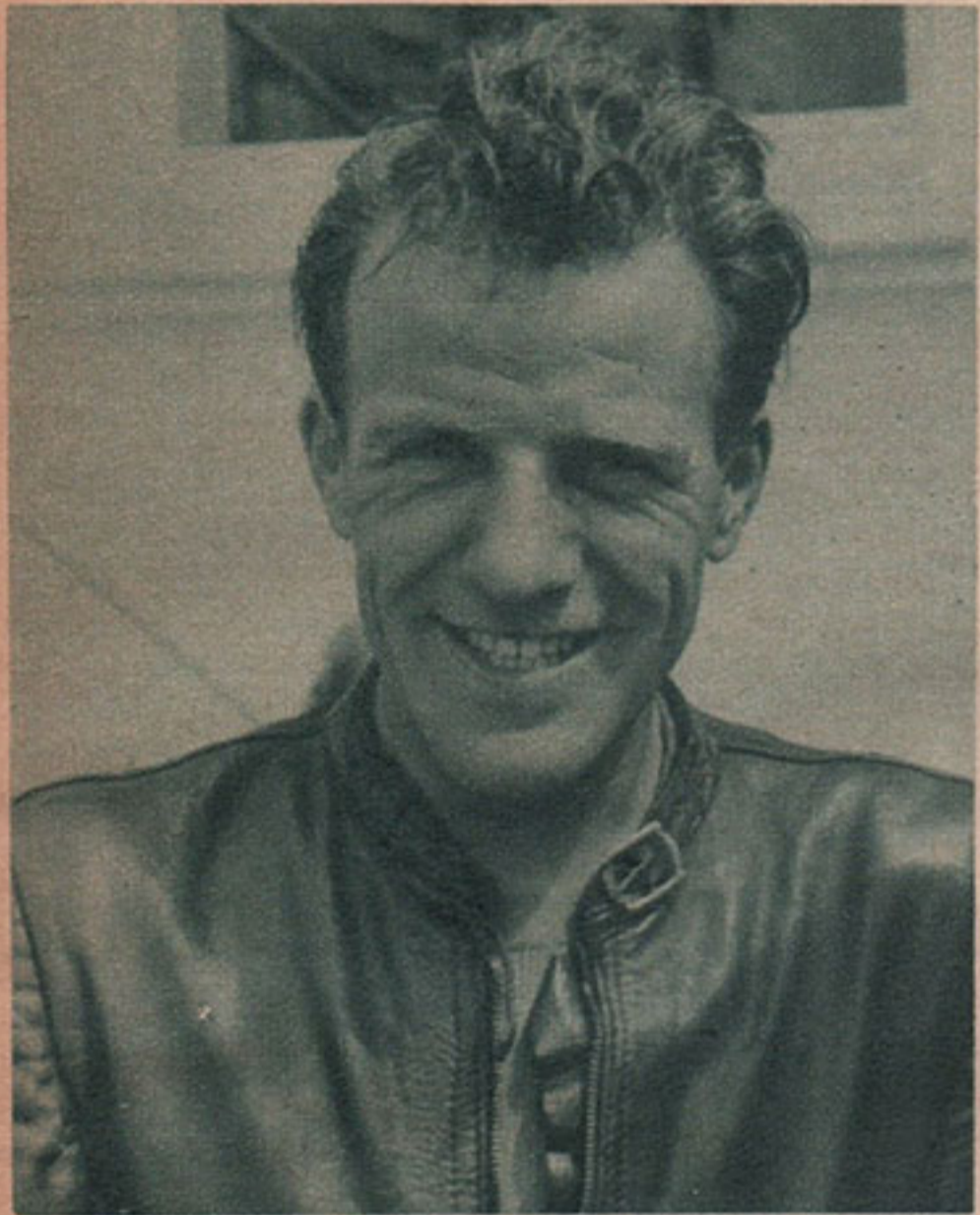
Carlo Ubbiali, Weltmeister der Klasse bis 125 ccm auf MV-Agusta, Italien.



Schneider/Strauß, Deutschland, Weltmeister und deutsche Meister in der Klasse der Dreiradfahrzeuge auf BMW.



John Surtees, England, Weltmeister der Klassen bis 350 ccm und 500 ccm auf MV-Agusta.



Hubert Luttenberger, Neu-Bamberg, Deutscher Meister der Klasse bis 125 ccm auf Mondial.

Die Besten 1958



Tarquino Provini, Italien, führt im Kampf um die Weltmeisterschaft der 250 ccm-Klasse auf MV-Agusta.

Ernst Hiller, Brackwede, Deutscher Meister der Klasse bis 500 ccm auf BMW



Dieter Falk, Freudenberg (Siegerland), Deutscher Meister der Klasse bis 250 ccm auf Adler.



Karl Hoppe, Diekholzen, Deutscher Meister der Klasse bis 350 ccm auf AJS.





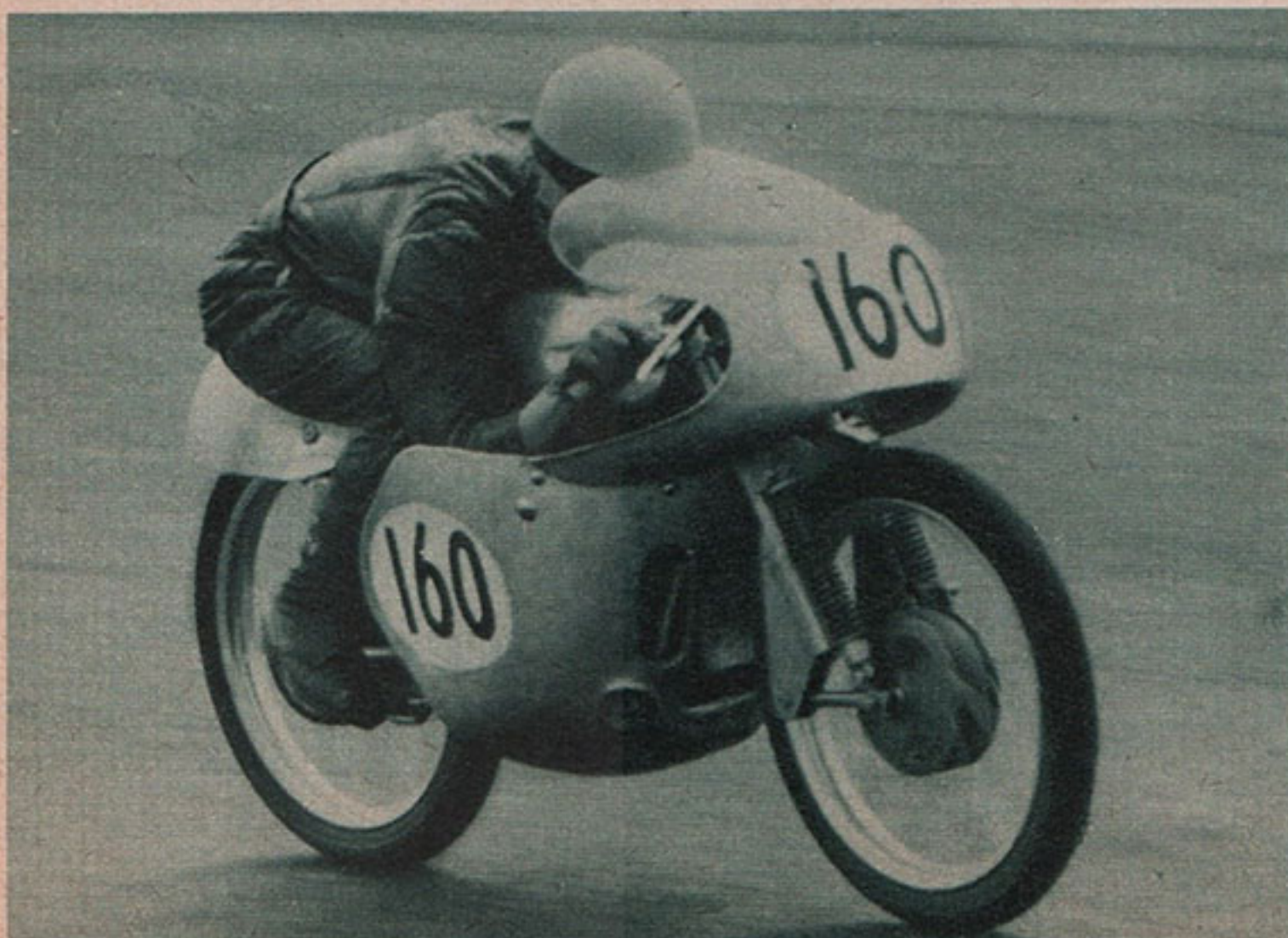
Nürburgring-Grand Prix

Woran es gelegen haben mag, daß bei vielen alten „Rennhasen“, die wir auf dem Nürburgring beim „Großen Preis von Deutschland“ trafen, diesmal einfach keine rechte Stimmung aufkommen wollte? Es war doch unzweifelhaft das bedeutendste Saisonereignis im deutschen Motorrad-Rennsport, denn es zählt ja als Weltmeisterschaftslauf und zugleich auch als Finale zur „Deutschen Straßenmeisterschaft 1958“. Die Starterlisten wiesen also eine wirkliche Elitebesetzung auf ...

Waren wir vielleicht zu sehr davon beeindruckt, daß die erste internationale Rennfahrergarnitur heute verdammt klein geworden ist? Wahrhaftig, wer vermag denn noch die Geschütze der beiden schweren Soloklassen sicher zu beherrschen? Ich glaube, es ist letztlich nur noch der 24jährige Londoner John Surtees, hinter dem mit schon deutlichem Abstand noch seine Landsleute Jack Brett, John Hartle und nicht zuletzt unser westfälischer BMW-Fahrer Ernst Hiller rangieren, wozu man schließlich auch den Rhodesier Gary Hocking als „kommenden Mann“ noch hinzurechnen kann. Doch damit ist diese Liste der Erstrangigen schon abgeschlossen. Sie sieht in den Klassen bis 250 und bis 125 ccm nicht viel erfreulicher aus. Hier haben doch auch nur noch die Italiener Ubbiali und Provini, der Schweizer Taveri und unser jetzt 21jähriger Freudenberger Adler-Fahrer Dieter Falk — in dem man offensichtlich einen zweiten Oskar Steinbach vor sich hat — Weltklasseformat. Vielleicht gehört auch der Zschopauer Degner noch in diese Spitzengruppe, denn wenn man weiß, daß er durch seine sportliche Leistung wettmachen muß, was die MZ noch zu wenig hergibt, sind seine neuerlichen Erfolge bewunderungswürdig. Und in der Gespannklasse: dort kenne ich heute nur noch zwei einander ebenbürtige Besetzungen: die Weidenauer Schneider/Strauß und die Schweizer Camathias/Cecco ...

Welche Gründe haben zu dieser Dezimierung der ehemaligen Vielzahl von Extraklassefahrern geführt? Nun, es ist einerseits der Rücktritt der „blutspendenden“ großen Werke vom Straßenrennsport. Er hat vor allem bei uns in Westdeutschland nun schon dazu geführt, daß Privatfahrer nicht einmal mehr für Geld wichtige Aggregate und Ersatzteile für ihre Maschinen bekommen können. Wie hieß es doch bei den Jahressportversammlungen des ADAC und DMV des vergangenen und vorletzten Jahres, als DKW, Gilera, Guzzi, Norton und NSU ihre Werkrennställe auflösten? „Wir brauchen die Industrie gar nicht, es geht ohne sie sogar viel besser, weil künftig der echte Sport ohne finanzielle Bindungen und Interessen wieder aufblühen wird!“ Daß das nur laienhaftes Gerede dilettantischer Nachkriegsgrößen war, die im gleichen Atemzug von sofort einsetzender Breitenarbeit und Nachwuchsförderung sprachen, hat sich inzwischen wohl klar genug herausgestellt. Maschinensport kostet nun einmal Geld, sehr viel Geld sogar, das der Privatmann nicht aufbringt. Denn die Leute, die so hartem Sport gewachsen sind, gehören gemeinhin nicht zu den Großverdienern — und umgekehrt.

Ernst Degener, Zschopau, auf der 125 ccm MZ.



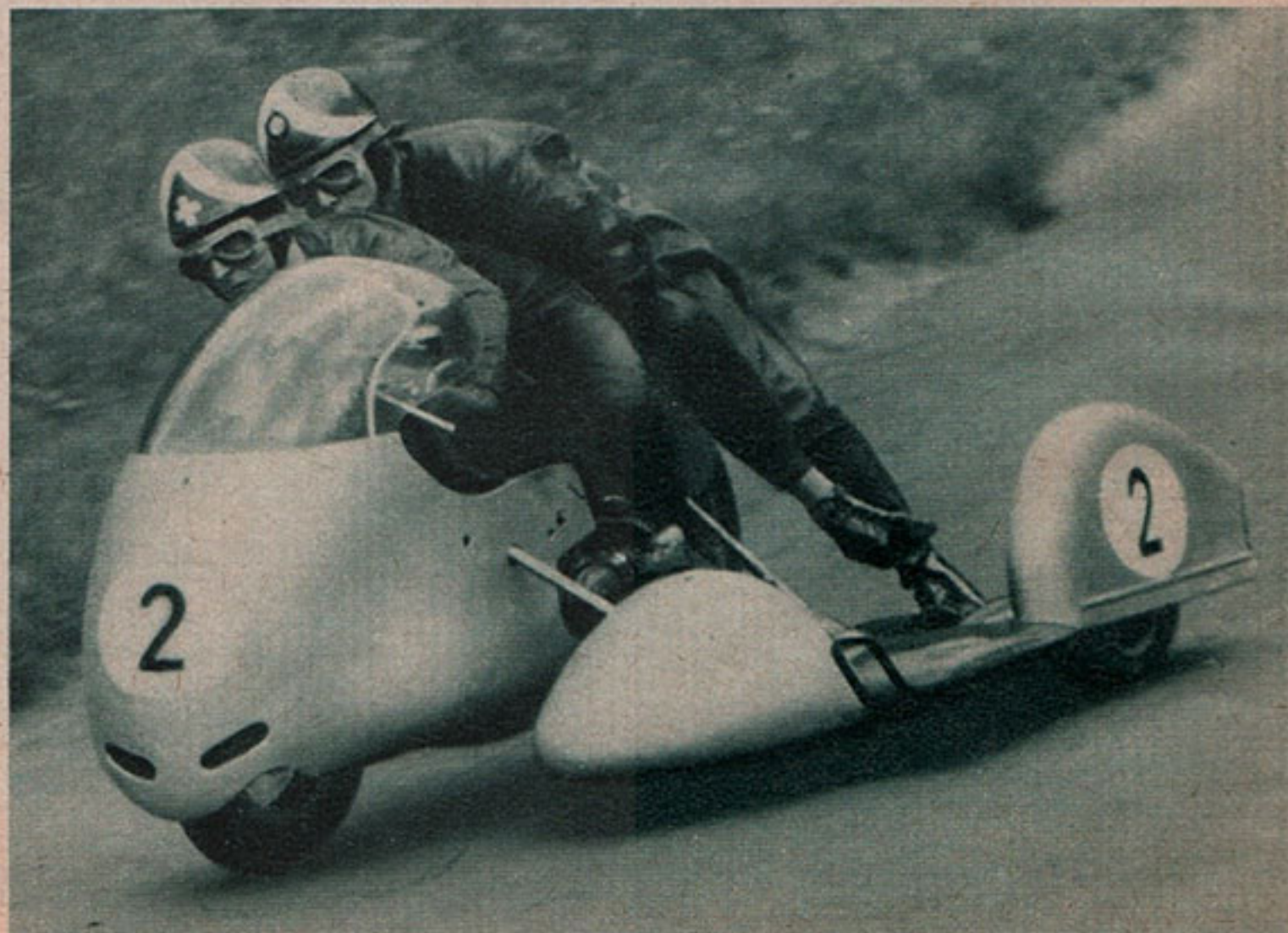
Start der Klasse bis 350 ccm. Nr. 50 Surtees, Nr. 51 Hartle, beide MV-Agusta.

Bei uns hat einzig BMW noch etwas für den Rennsport übrig gehabt, als es Geoff Duke und Walter Schneider Werkunterstützung gewährte. Der Siegerländer hat die Münchener nicht enttäuscht und BMW zur Deutschen Meisterschaft nun auf dem Nürburgring den fünften Weltmeistertitel erobert! Der jetzt 35jährige Engländer hingegen ist mit dem Boxermotor nicht warm geworden und hat ganz offenbar auch den Zenit seiner Laufbahn überschritten. Als Inhaber eines Motorradgeschäfts in bester Lage von West-Wickham mit der Generalvertretung für BSA, Greeves, James, Lambretta, Matchless, Norton, NSU und Triumph und — seit April dieses Jahres — auch als Besitzer des „Arragon“-Hotels auf der Isle of Man hat er seine finanzielle Zukunft gesichert. Wenn er also noch dieses Jahr — nach ein paar Starts auf Norton-Maschinen von Slazenger — sich ins Privatleben zurückzieht, so wird man für seinen Entschluß Verständnis haben. Dies auch im Hinblick darauf, daß der Rennfahrertod seines einstigen Freundes Fergus Anderson und seines mit seiner Schwester Geraldine verheirateten gewesenen großen Sportkameraden Keith Campbell nicht ohne nachhaltigen Eindruck an ihm vorübergegangen sind.

Den Briten gefällt es im übrigen gar nicht, daß die Nortonwerke ihren Werkfahrerstell aufgelöst haben. Was geschah? Die „Slazenger-LTD“, das wohl größte englische Sportartikel-Unternehmen, und der sehr vermögende Mister Reginald Dearden erwarben direkt aus Birmingham die allerneuesten Manx-Rennmodelle. Slazenger stellte im Frühjahr mit Jack Brett, Alan Trow und O'Rourke eine Art „britische Nationalrennmannschaft“ auf die Beine bzw. Räder, für die St. Lancefield als Fitmacher und A. Edwards als Chefmechaniker verpflichtet wurden. Und R. Dearden, der von Norton 28 schnelle 350er und 500er kaufte, betätigt sich als „Verleiher“, wobei auch Duke und der Südrhodesier Gary Hocking zu seinen Kunden gehören.

Das sind also die Aktivposten zur Erhaltung des Rennsports, wozu jedoch noch die wirklich großzügige Unterstützung der Fahrer durch die Mineralöl-, Reifen- und Zubehörfirmen kommt. Sie stellt erfreulicherweise speziell bei uns in Westdeutschland für die Überzahl unserer Privatfahrer gewissermaßen die letzte Möglichkeit zur Fortführung ihrer sportlichen Aktivität dar. Davon kann sich jedermann überzeugen, wenn er den Hochbetrieb in den modernst ausgerüsteten Werkstattwagen sieht, wie sie u. a. Aral, Esso und Shell unter Leitung von G. In der Elst, G. Jensen und H. Hütten mit einem Stab spezialisierter Mechaniker zu allen großen Veranstaltungen schicken, denn hier werden Rohrrahmen und Leichtmetalltanks ebenso fachmännisch geschweißt und gelötet, wie Ventile gedreht, Ventilsitze gefräst, Kolben poliert und was es sonst noch an ständigen Reparaturen gibt, die die mageren Börsen der Fahrer mit nicht bezahlbaren Kosten belasten würden ...

Camathias/Cecco, die schärfsten Konkurrenten von Schneider/Strauß.



Daß der Niedergang des Rennsports in Europa nicht nur durch das Aussteigen der Herstellerwerke gefördert wurde, sondern noch andere Ursachen hat, möchte ich hier — zugunsten des nachfolgenden Berichts über den Rennverlauf unseres diesjährigen „Großen Preises“ — nur sozusagen in Stichworten zusammenfassen: Da ist einmal die unverständliche Tatenlosigkeit der FIM. Seit es beim „kuperten“ Weltmeisterschaftslauf in Schotten 1953 — also vor fünf Jahren — einen regelrechten Fahrerstreik gab, ist der FIM bekannt, daß mit den damals schon zu schnell gewordenen Halblitermaschinen nicht mehr jeder Rennkurs befahren werden kann. Jahr für Jahr wurde der Ruf laut, die schwere Soloklasse zumindest aus dem Grand Prix-Sport zu eliminieren. Aber die Mahnungen der Rufer — unter denen Graf Lurani einer der lautesten war und immer noch ist — verhallen ebenso ungehört wie die Vorschläge, Rennklassen mit seriennahen Sportmaschinen einzuführen. Und wenn die Halblitermaschinen nun wirklich und endlich aus dem Rennsport verschwinden, dann sind wir genauso weit wie vor fünf Jahren, denn inzwischen sind die 350er mit der „Kompromiß“ — sprich: Halbverkleidung — schon schneller geworden als die damaligen 500er. (Denn Surtees überbot jetzt auf dem Nürburgring mit der 350er MV den 1955 von Duke auf der 500 ccm-Gilera erzielten Rundenrekord schon in der zweiten Rennrunde um $\frac{1}{10}$ Sekunde!) Also: Streichung auch der 350er so schnell wie möglich, und dafür zwei kleine Klassen, sagen wir bis 50 und bis 100 ccm!

Was unsere liebe Bundesrepublik schließlich angeht und unsere OMK keineswegs erschüttert: Wir haben heute glücklich noch ganze 5 Rundstrecken für Lizenzrennen, den Nürburg-, Hockenheim- und Noris-Ring, den Kurs von St. Wendel und die Solitude. Aber wir haben es in diesem Jahr auf nur 3 (drei) Lizenzfahrerrennen gebracht! Was übrigens schließlich der Initiative und dem Wagemut zweier Clubs und eines ADAC-Gaus zu danken ist. Das ist ein Armutszeugnis für unser „Wirtschaftswunderland“. Die „armen“ Volksgenossen in der DDR führen acht Straßenrennen durch und haben dazu — im Gegensatz zu uns — jede behördliche Unterstützung ohne übertriebene Sicherheitskomplexe. Die Engländer, die ja auf öffentlichen Straßen nicht „rennen“ dürfen, haben sich bis jetzt 16 Standardkurse zurechtgemacht, auf denen praktisch jeden Samstag und Sonntag etwas los ist, denn der britische Terminkalender umfaßt ein rundes Dutzend internationale und dazu 50 (!) nationale Straßenrennen. Frankreich, dem die FIM nicht einmal einen Weltmeisterschaftslauf gab, führt genau ein Dutzend internationaler Rundstreckenrennen durch (bei denen unsere Fahrer ebenso wie in der DDR jede Startmöglichkeit wahrnehmen, um überhaupt noch dabeibleiben zu können), und auf dieselbe Zahl kommt man in Italien, obwohl dort zahlreiche Strecken behördlichen Verboten zum Opfer fielen ...

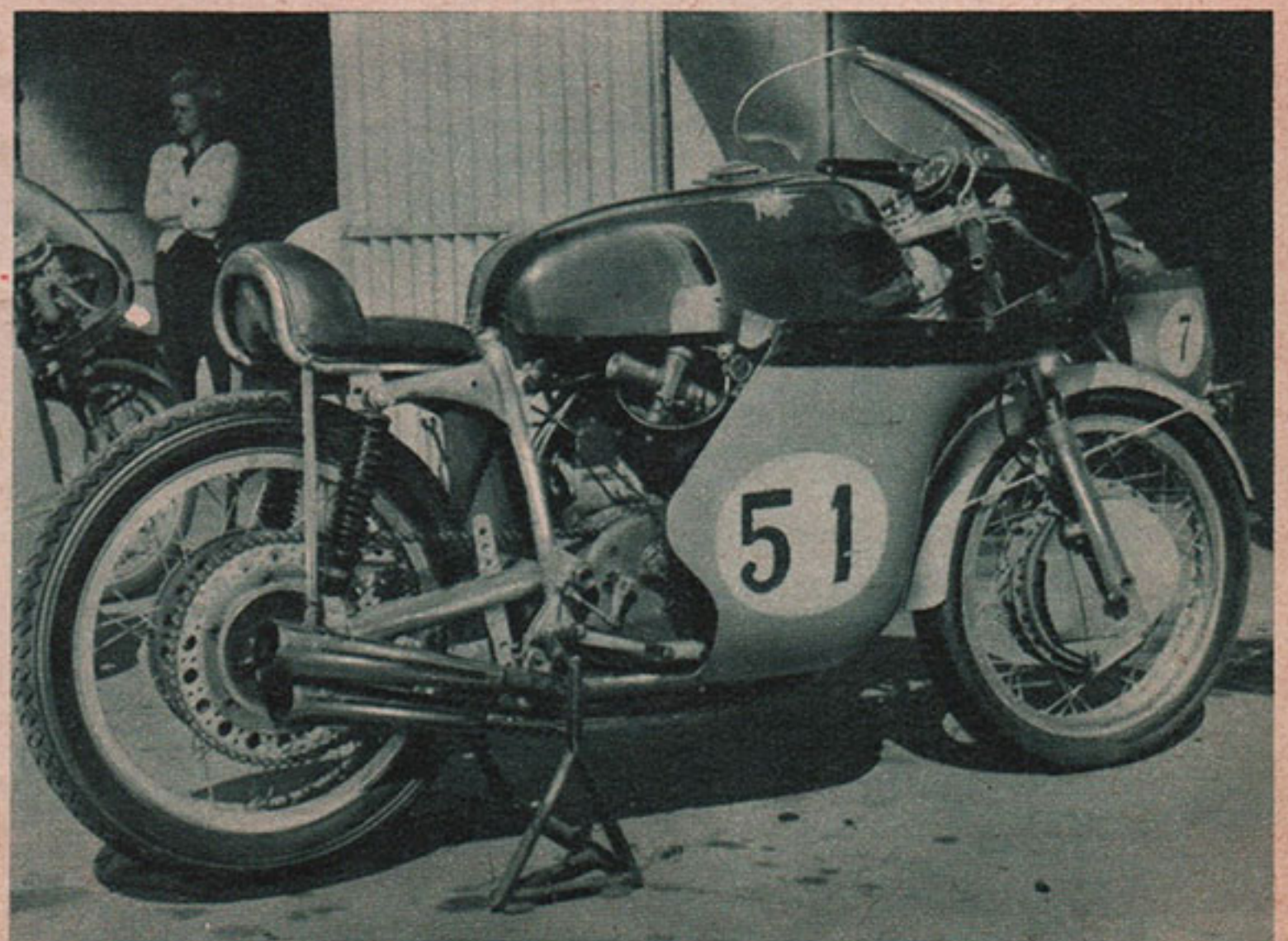
Ist unsere Situation also nicht zum Heulen??? Wie soll das 1959 weitergehen? (Ganz einfach: Weg mit den Provisionen für Tankstellenmanipulationen! C. H.) Ich kann es mir vorerst nicht denken, wenn seitens der OMK nichts Grundsätzliches geschieht. Wie wäre es denn, statt einer Straßenmeisterschaft für Einzelfahrer wieder einmal eine Clubmeisterschaft auf unseren Rennstrecken auszutragen, zu der jeder Club seine jeweils fünf besten Fahrer schickt, und die jener gewinnt, der mit seiner Clubmannschaft — egal in welcher Klasse — die besten Gesamtplacierungen in allen Wertungsläufen erzielt ... Oder wollen wir es nicht einmal wirklich mit Seriensportmaschinen oder ganz kleinen Hubraumklassen versuchen? Es muß eben künftig einfach mit geringeren Spesenetats für alle Beteiligten — Fahrer, Funktionäre, Presse — usw. und mit etwas weniger Aufwand an Repräsentation, Lautsprecheranlagen, Telefonen usw. gehen. Und es müssen wirklich alle fünf uns noch verbliebenen Rennkurse mindestens für ein Rennen in Anspruch genommen werden. Wenn es gar nicht anders geht, könnte man ja an wohlhabende Firmen der Tabak- oder Getränkebranche herantreten und mit deren finanzieller Rückendeckung z. B. einen „Großen Caca-Cola-Preis“ durchführen. Ich bin der Meinung: Geld und Reklame stinken nicht, wenn damit der Motorrennsport gerettet werden kann.

Doch nun endlich zum Rennverlauf unseres „Großen Preises“: Irgendwie scheint sich das „lange Wochenende“ doch günstig auf den Besuch der jüngsten Veranstaltungen ausgewirkt zu haben. Am Ring, wo der DMV beim letzten WML 1955 ganze 5000 zahlende Zuschauer verzeichnete, waren es diesmal knappe 60 000, d. h. der ADAC-Gau Nordrhein ist noch einmal davongekommen! Und der gebotene Sport ließ kaum einen Wunsch offen, denn einen John Surtees fahren zu sehen, der als einziger in der berüchtigten „Fuchsröhre“ auf seiner superschnellen MV das Gas stehenläßt, war schon die Fahrt in die Eifelberge wert. Allerdings hatte er im 37 Mann starken Feld der 350er-Klasse weder in seinem Stallkollegen John Hartle, noch einem der hervorragenden Norton-Männer mit Dave Chadwick und Mike Hailwood an der Spitze wirklich ernsthafte Gegner. Trotzdem schaffte er hier — auf noch trockener Strecke — den schon erwähnten neuen Solomaschinen-Rundenrekord mit nunmehr 10.23,2 = 131,7 km/h. Im Training hatte der Londoner, ohne sich ganz zu verausgaben, mit der 350er „nur“ 10.45,4 = 127,2 und mit dem Halbliter-Geschoß 10.19,8 = 132,5 km/h gefahren. Also wäre er im Schlußrennen bestimmt an die 10-Minuten-Grenze gekommen, wenn es nicht bei diesem Finale mit Kübeln geschüttet und abschnittsweise sogar gehagelt hätte! So blieb er allerdings mit einer schnellsten Runde von 120,9 und 112,5 Gesamtschnitt bei dieser Wasserpantomime unter den Schnitten, die Ubbiali mit 121,7 bzw. 123,2 km/h als Siegerbestzeiten in der 125 ccm-Klasse schaffen konnte, wobei Provini dichtauf den zweiten Platz belegte und 5 Zschopauer MZ-Fahrer die 3.—7. Stelle erreichten! Hier wurde Luttenberger-Neubamberg, der als zweitbesten deutscher Privatfahrer hinter dem Mannheimer Kronmüller (Ducati) als Neunter (!) ins Ziel kam, wodurch er mit dem — im Rennen ausgeschiedenen — Saarländer Scheidhauer punktgleich zog, Deut-

scher Meister. Im Rennen der Viertelliter-Maschinen standen den trainingschnellsten MV-Männern Provini und Ubbiali nur die Zschopauer MZ-Fahrer mit zahlreichen NSU- und Adler-Privatfahrern gegenüber, so daß die Italiener sich sofort vor Kaßner, Fügner und Falk in Führung setzten, bis der hier erstmals einsetzende Regen Ubbiali durch Sturz aus dem Rennen und Kaßner gleichfalls durch einen Rutscher zurückwarf, womit Dieter Falk — übrigens mit nur $\frac{3}{10}$ Sekunden Rückstand hinter Fügner — an dritter Stelle landete und sich die Meisterwürde mit einem Punkt Vorsprung vor H. Kaßner gesichert hatte. In der zuvor ausgefahrenen 350 ccm-Konkurrenz, in der von 37 Startern 15 ausschieden — darunter Jack Brett, der sich beim Sturz einen Unterarm brach — sah man auf den nächsten 7 Plätzen hinter Surtees und Taveri ausschließlich Norton-Fahrer. Erst an 10. Stelle kam als bester Deutscher der bereits 35jährige Karl Höpfe auf seiner betagten, aber liebevoll frisierten AJS ins Ziel und so zugleich zur Deutschen Meisterschaft vor dem Mindener H. Kauert und Altmeister Fritz Kläger. Wie hier, so trat auch in der Halbliterklasse Exweltmeister Geoff Duke überhaupt nicht in Erscheinung! Er lag mit seiner Norton bei den 350ern an 6. Stelle, als er mit Motorschaden aufgab, und auf seiner unrund laufenden BMW-RS kam er in der Halbliterklasse nach dem Start überhaupt nicht mehr auf der Zielgeraden vorbei, nachdem er schon im Training — an 9. Stelle für die Rundenbestzeit — enttäuscht hatte. Konnte er sich aber von BMW einen besseren Abgang verschaffen als damit, daß er seinen schnellen Werksmotor seinen deutschen Markenkollegen Schneider/Strauß für ihr Gespann überließ, nachdem die Weidenauer beim Training nur knapp an die Rundenbestzeiten ihrer Schweizer Konkurrenten Camathias/Cecco herangekommen waren? Sosehr als Duke wohl das Gros der Rennsportfans zuguterletzt enttäuscht haben mag, so begeistert verfolgten sie die Fahrt des Westfalen Ernst Hiller, der sich im peitschenden Regen beim 500er-Rennen nach der 5. der 9 zu fahrenden Runden und einem leichten Sturz seines britischen Markenkollegen Dickie Dale auf den 4. Platz vorarbeiten konnte, den er bis ins Ziel hielt, so daß er auch dieses Jahr die Deutsche Meisterschaft errang. Wenn ein Deutscher, dann verdient jedenfalls er es, daß BMW ihm weiterhin zumindest Werkunterstützung gewährt! Genauso sollten es die Münchner mit Walter Schneider halten, der mit dem schnellen Duke-Motor vor Camathias über die 114 km-Distanz schließlich 2,20 min Vorsprung herausfuhr, seinen eigenen Rundenrekord für Dreiradfahrzeuge außerdem von 118,7 auf 122,3 km/h schraubte, doch dann bei erneut einsetzendem Regen mit Köpfchen fuhr. Damit blieb sein Gesamtschnitt mit 112,8 zwar weit unter dem Streckenrekord, den die unvergessenen Hillebrand/Grunwald beim letztjährigen Eifelrennen herausgefahren hatten, aber er sicherte sich als „Ankommer“ zur Welt- auch die Deutsche Meisterschaft, weil bei den noch ausstehenden drei Läufen in Schweden, Irland und Italien keine Gespanne mehr laufen. Der ehrgeizige Ursenbacher Fath, sein BMW-Kollege Stachel-Bremerhaven und auch der britische Norton-Gespannfahrer Fox dagegen mißachteten die Streckennässe und bauten Stürze, wobei die englische Beifahrerin Heather Green einen Knöchelbruch, Faths Beifahrer Rudolf einen Unterschenkelbruch, er selbst leichte Kopfverletzungen und die Bremerhavener Prellungen davontrugen. Den schwersten Sturz tat übrigens der italienische Jockey Romolo Ferri mit der 125er Ducati schon in der 2. Runde des Rennens, in der auch seine Stallkollegen Taveri und Gandossi wie auf Kommando mit Motorschäden liegenblieben, so daß für die MV-Fahrer Ubbiali und Provini der Weg zum Sieg frei war: Der vielfache Weltrekordmann, der übrigens 1952 bei NSU als Ersatzfahrer fungierte, zog sich einen Unterschenkelbruch und Rippenbrüche mit inneren Verletzungen zu. Sie ließen erst das Schlimmste befürchten, doch ist Ferri inzwischen schon wieder so weit, daß er in 14 Tagen in seine Heimat entlassen werden kann. Das sollte doch auch als Positivum gewertet werden, daß weder dieser Weltmeisterschaftslauf auf dem wirklich schwierigen Gebirgskurs — bei 135 Startern — ebenso ohne Menschenverluste über die Bühne ging wie die beiden anderen internationalen Straßenrennen in St. Wendel und Hockenheim!

Alebü

John Hartles 350 ccm MV. Das sind Bremsen —!



Ein Adler flog nach Birmingham

Zweitaktmotoren haben im englischen Motorradbau niemals eine dominierende Rolle spielen können — jedenfalls nicht im entferntesten eine solche, wie sie dem „Motor mit nur drei bewegten Teilen“ über lange Perioden in Deutschland zukam (erinnern wir uns, daß bis zum Jahre 1939 bei uns die meistverkaufte 500er die SB 500 von DKW war und daß in der Hochkonjunktur der Jahre nach dem zweiten Weltkrieg der Zweitakter bis weit in die 350er Hubraumklasse hinein den Motorrad-Motorenbau beherrschte). An diesem Bild ändern grundsätzlich auch die einsame Aristokratenrolle der Scott nichts und ebensowenig die immerhin in beachtlichen Stückzahlen für die kleinen Klassen gebauten Villiers-Motoren — noch weniger ein paar Außenseiter, die vorübergehend mit Parallel-Zweizylindern in England auftauchten.

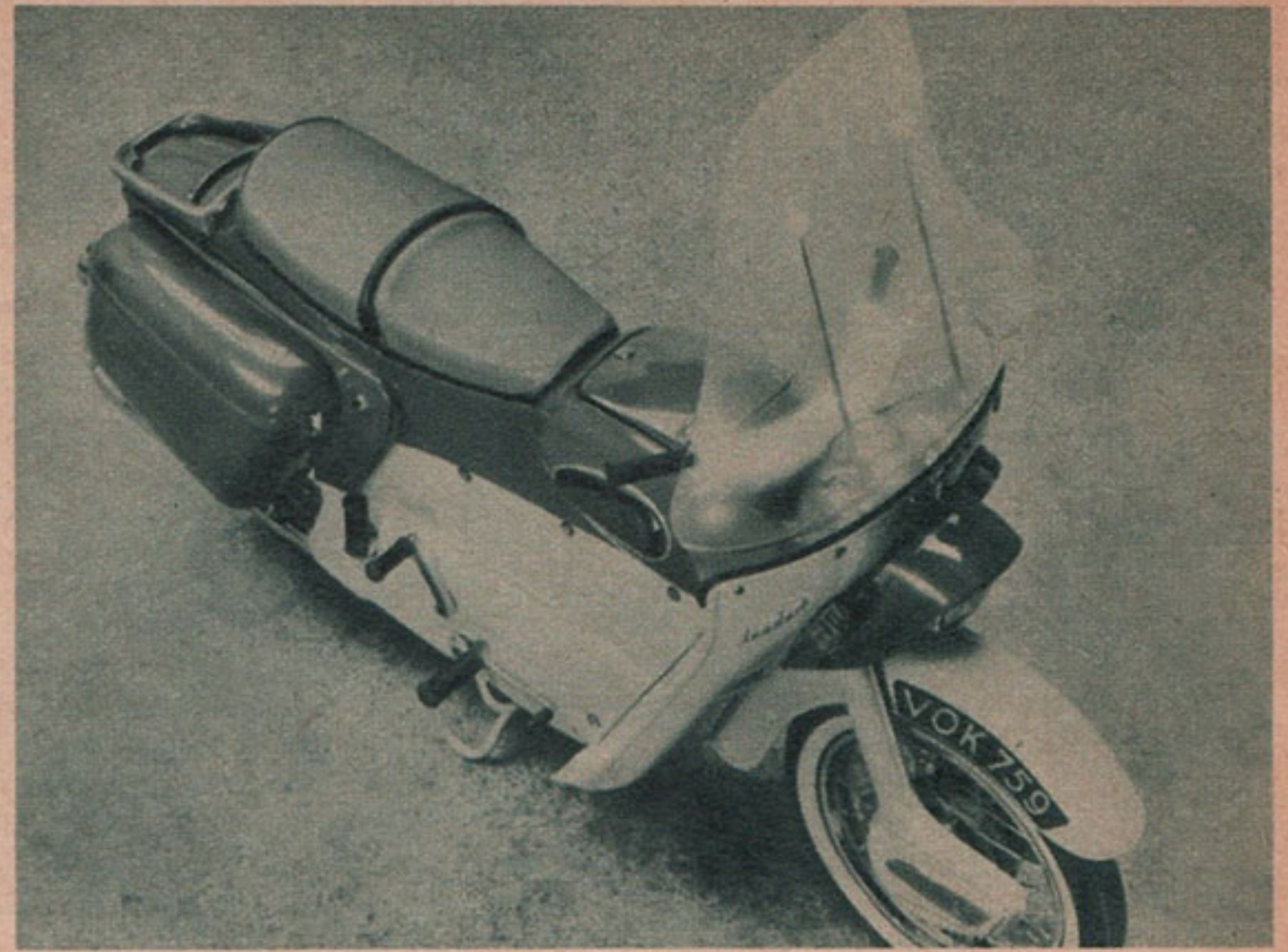
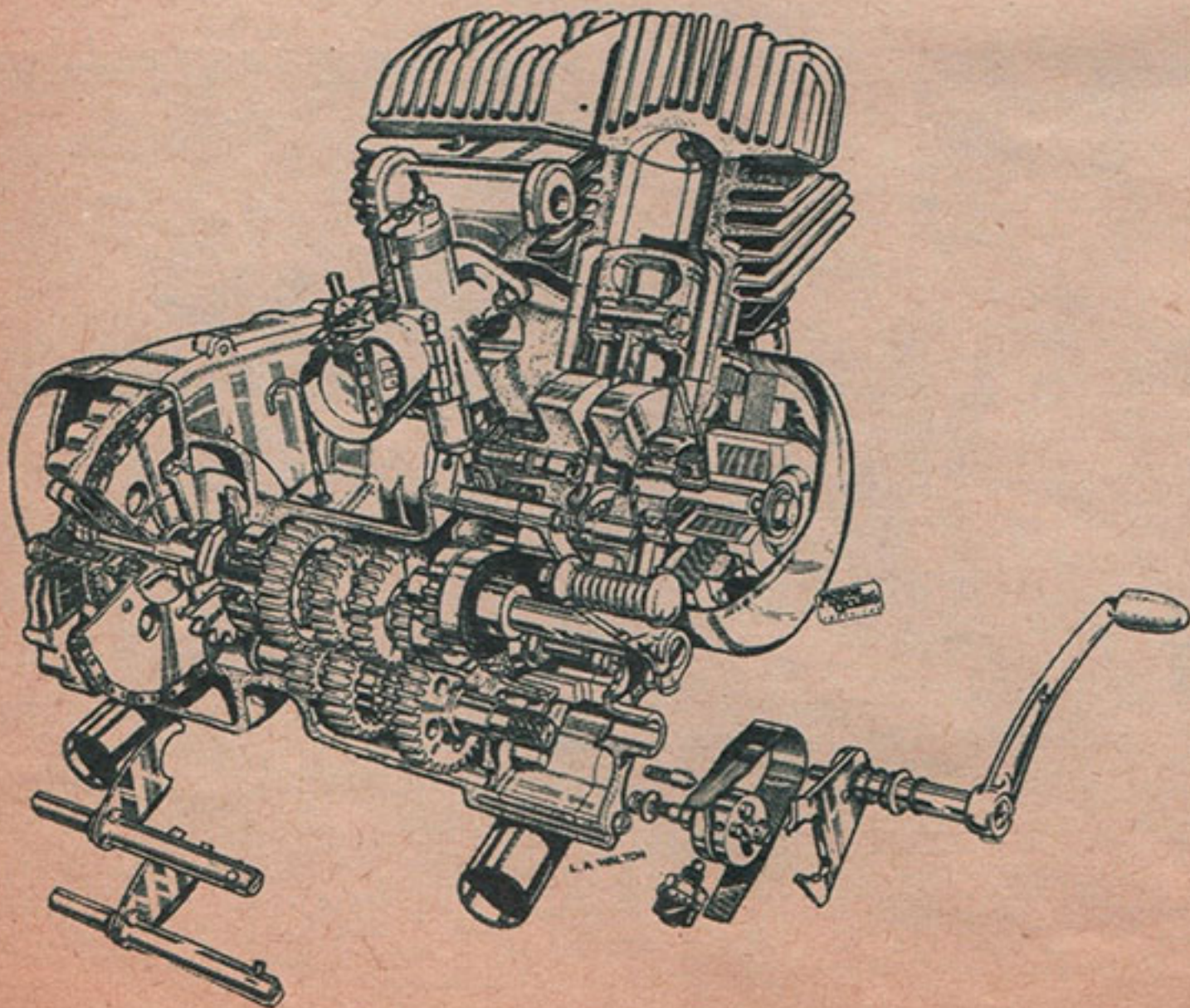
Auch wenn das Geschäft, das Royal Enfield und BSA mit der Erbmasse aus Zschopau machten, als sie sich an die RT 100 bzw. später die RT 125 anlehnten, sicherlich ganz lukrativ war — mit dem Begriff englischen Motorradbaues verbindet sich in aller Welt das Bild des bulligen Ein- und später Zweizylinder-Viertakters, und erst den Italienern gelang es, den Nimbus des britischen Motorradbaues leicht zu lädieren — Motoren und Fahrgestelle gleichermaßen betreffend.

Und nun kommt Ariel und bringt mit seiner LEADER eine „sensationelle“ Überraschung. Eigentlich eine zweifache: als erste die Maschine selbst vollverkleidet, d. h. bei näherem Hinsehen insoweit noch sensationeller, als es sich nicht nur um eine Verkleidung, sondern um eine „selbsttragende Karosserie“ handelt — und als zweite einen 250er Zweitakt-Twin als Antriebsmaschine, bei deren Entwurf zweifellos der Adler-Motor einen von dieser Konzeption besessenen, vorurteilsfreien Ingenieur befruchtete. Kaum jemand kann wohl mehr Verständnis dafür haben, als wir, wenn eben diese Konzeption heute schon überall dort, wo man Hochleistungszweitakter baut, als Stand der Technik angesehen wird — niemand würde sich mehr freuen als wir, wenn es mit diesem neuen Ariel-Motor gelänge, die in Frankfurt einst geleistete Pionierarbeit logisch fortzusetzen. Zahlreiche Details beweisen, daß hier alles andere getan wurde, als etwa einen bewährten Motor „abzukupfern“ — hier ist reelle Weiterentwicklung auf einer kerngesunden Basis geleistet worden, die leider andere — verschenken mußten.

Man muß wohl schon von der Richtigkeit der eingeschlagenen Entwicklungslinie voll eingenommen sein, wenn man in einer Zeit, die manchmal sehr nach Götterdämmerung des Zweitakters ausschaut, seine kaufmännische Direktion — und noch dazu in England — davon überzeugen kann, daß es sich für ein Werk mit einem so traditionsreichen Namen wie Ariel lohne, auf die Karte Zweitaktmotor zu setzen. Nebenbei gesagt — wir glauben nicht an die besagte Götterdämmerung — wird man wahrscheinlich gerade unter den Gesichtspunkten gemeinsamer Märkte und dementsprechend verflucht hart werdender Konkurrenz den Motor mit den drei bewegten Teilen noch sehr gut brauchen können!

Zuerst also mal das Triebwerk, von dem Motor Cycle und Motor Cycling gleich bei der ersten Vorstellung ganz hervorragende Schnitt- und Detaildarstellungen brachten (wo eigentlich gibt's das sonst?), eine Auswahl

Der 250er Zweitakt-Twin in seinem inneren Aufbau (alle Zeichnungen sind Motor Cycle bzw. Motor Cycling entnommen). Besonders deutlich Lagerung, Abdichtung und Mittelverbindung der Kurbelwelle zu erkennen.



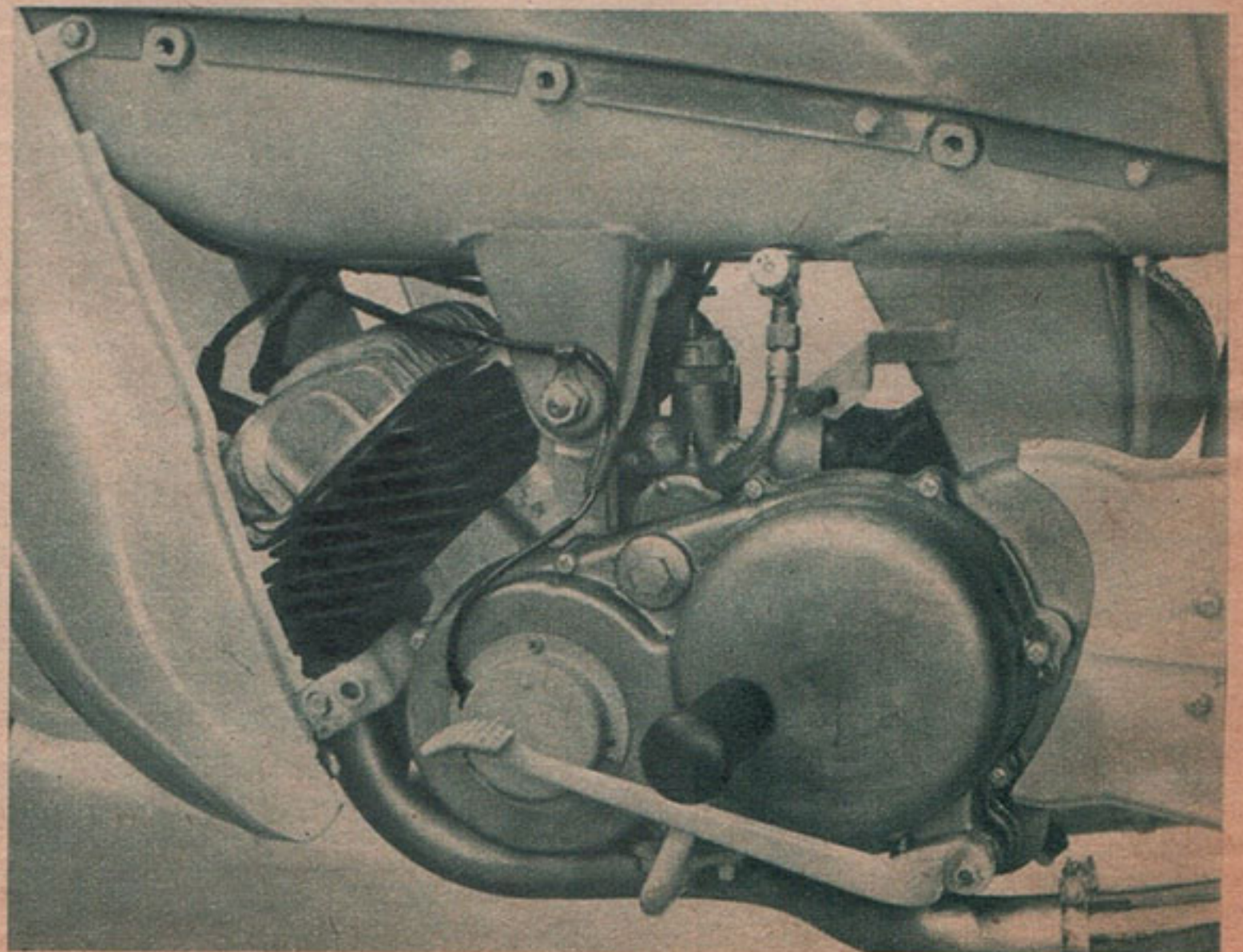
Die neue Ariel-LEADER; wieder ein Versuch, ein rollermäßig verkleidetes Motorrad zu bauen. Ein Kompromiß, wie alle vorhergehenden Versuche auch.

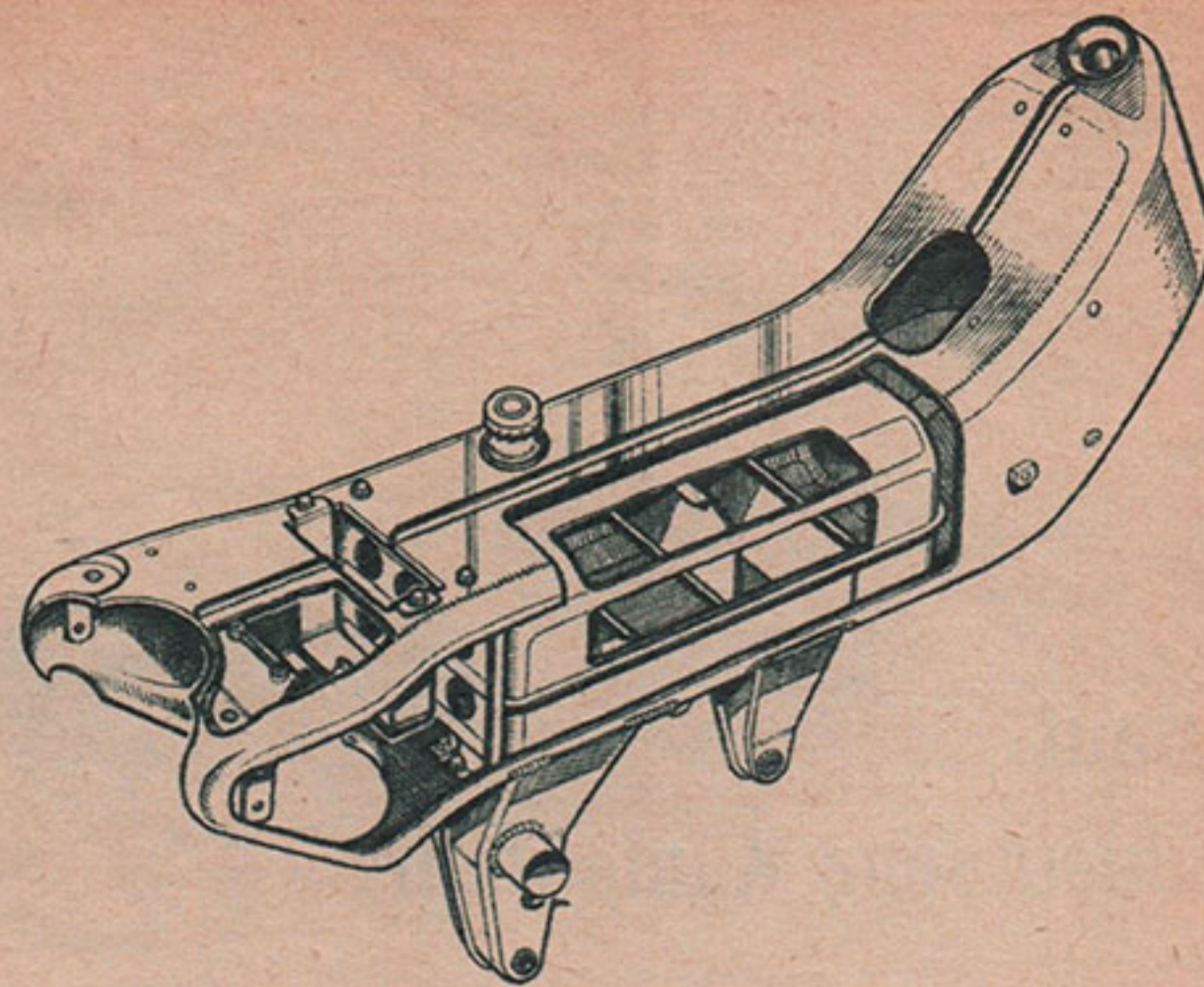
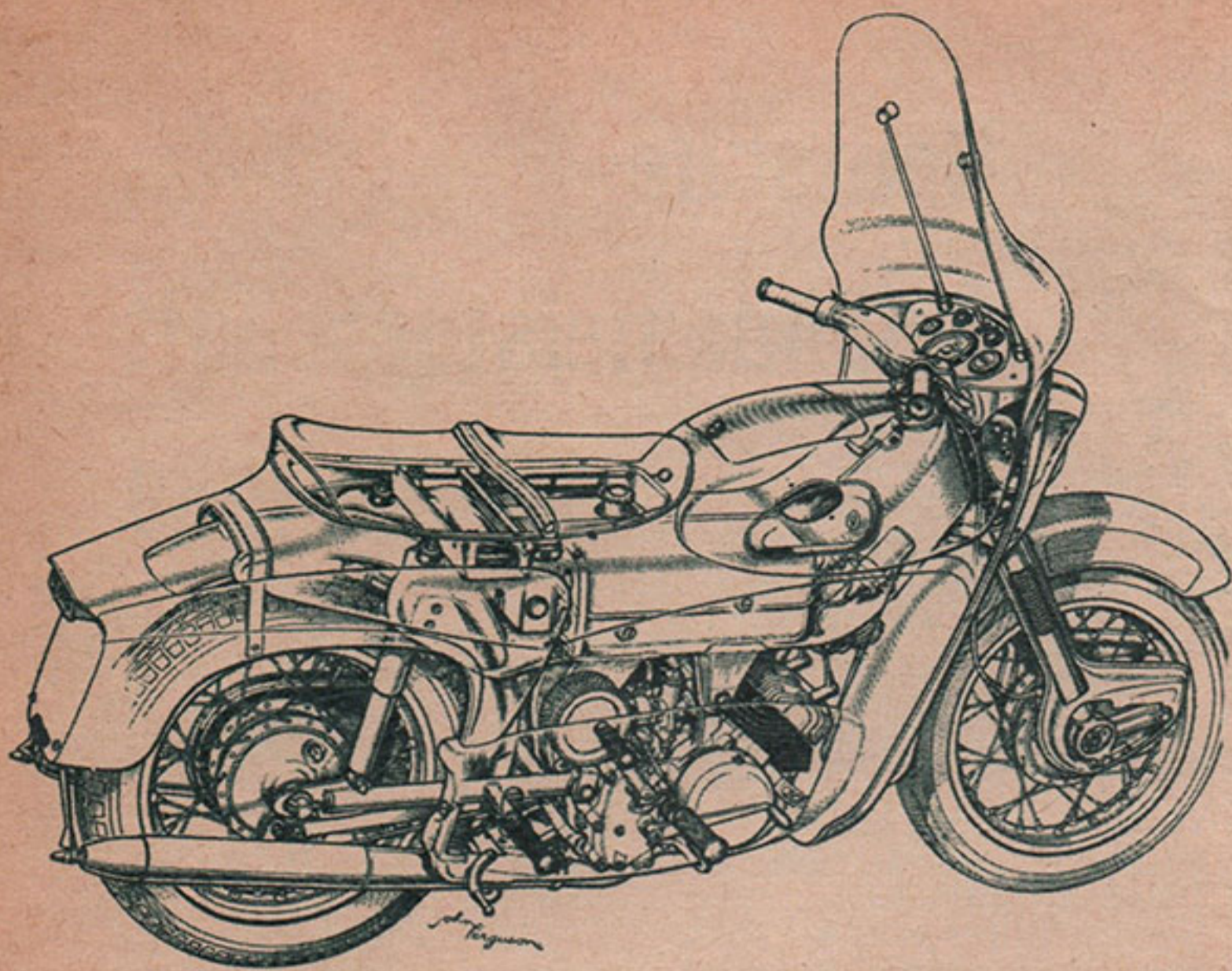
davon zeigen unsere Bilder. Auffallend ist zunächst das ungeteilte Gehäuse-Gußstück, sowohl für den Motor als auch das Getriebe als Tunnelgehäuse mit seitlichen Lagerdeckeln ausgebildet mit Dreipunktaufhängung am darüberliegenden Kastenrahmen. Eine Aufhängung vorn, oberhalb der Einlaßkanalführung, die beiden anderen hinten, an der Schwingenlagerung des Rahmens. Das Kurbelgehäuse ist verrippt und offensichtlich in der Mitte vom ziemlich weit abgesetzten Getriebegehäuse auch noch durch einen „Luftschacht“ getrennt.

Die beiden Einzelzylinder aus Spezial-Grauguß sind um 45° nach vorn geneigt, sie tragen unter 45° angesetzte Kühlrippen, die damit horizontal liegen, und sind zusammen mit den Leichtmetallköpfen durch je vier lange Stiftschrauben auf dem Gehäuse gehalten. Die Leichtmetallkolben tragen je zwei nur 1,5 mm breite Ringe, sind flach, aber leicht bombiert (normale Umkehrspülung), und der Verdichtungsraum im Kopf stellt eine symmetrische Kalotte dar, auf den bei den meisten deutschen Hochleistungszweitaktern (außer Adler) verwendeten „Quetschkopf“ ist also hier verzichtet. Zylinderbohrung und Hub 54 × 54 mm = 249 ccm Hubraum, Verdichtungsverhältnis 8,3. Die serienmäßige Höchstleistung von 16 PS wird bei 6400 U/min erreicht. Getrennte Abgasführung für jeden Zylinder und getrennte Auspufftöpfe mit Diffusor-Eingang, die hinten noch mal am Rahmenheck aufgehängt sind.

Besonders interessant ist die Kurbelwelle. Die — mit ihren Hubzapfen natürlich um 180° versetzten — beiden Kurbeltriebseinheiten sind im Mittelager mit Konussen verbunden, der Konus der linken Kurbeltrieb-Einheit wird in den Innenkonus der rechten mittels eines Gewindebolzens mit Innensechskant hereingezogen; für den Steckschlüssel zum Innensechskant ist der rechte äußere Kurbelwellen-Lagerzapfen zentrisch durchbohrt. Der rechte Wellenzapfen trägt den Läufer der Lucas-Wechselstrommaschine, auf dem linken Zapfen sitzt neben einer kleinen Außen-Schwungmasse das 22zählige Kettenritzel für den Primärtrieb.

So hängt der Triebwerksblock, der trotz der Verkleidung schon glattflächiger sein dürfte, am Zentralkastenrahmen. Die Lage der Kühlrippen ist ungewöhnlich.





Der tragende, aus Preßteilen elektrisch zusammengeschweißte Kastenrahmen, Tank gesondert eingesetzt.

Dieses Bild zeigt die Gesamtanordnung: oberhalb des Tanks der geräumige Gepäckraum (für den ganzen Kleinkram natürlich recht angenehm).

Der ganze Aufbau des Kurbeltriebes und die Trennung der beiden Zylinder ermöglicht tatsächlich die getrennte Demontage einer Motorseite, d. h. den Einzelausbau von Zylinder mit Kopf, Kolben und Kurbeltrieb-Einheit, eine zweifellos originelle, eigene Lösung der Ariel-Konstrukteure.

Das fußgeschaltete Vierganggetriebe zeigt normalen Aufbau. Die vier Gänge ergeben Gesamtübersetzungen von 5,9, 7,8, 11 und 19:1, also die typisch englische, für unsere kontinentalen Ansprüche zu knappe Spannweite 3,2. Mischungsschmierung 25:1 — interessanterweise schreibt man bei Benutzung von Selbstmischerölen 20:1 vor —, aber auch das ist noch weniger, als man gewohnheitsmäßig in England für Mischungsgeschmierte Zweitakter einsetzt. Das aber, was der neuen Maschine die eigene Note gibt, ist der Stahlblech-Kastenrahmen, der, aus mehreren Preßteilen zusammengeschweißte, gewissermaßen „zweistöckig“ ausgebildet ist. Vom eingeschweißten Steuerkopfrohr aus ist er zunächst nach unten und dann nach hinten geführt, um in seinem Mittelteil den 2½ Gallonen-Tank (nur 11 Liter), die Batterie und die beiden Zündspulen aufzunehmen, im hinteren Teil bildet er die Auflage für die beiden Fahrersitze und die obere Lagerung für die hinteren Federbeine. Das, was zunächst bei der Betrachtung der Konturen als Tank in den herkömmlichen Linien erscheinen könnte, ist ein als Tank-Attrappe ausgebildeter „Kofferraum“, die verschließbare Klappe gibt einen Gepäckraum von nicht unbeachtlichem Volumen frei, in dem auch die Lenkungsverriegelung und der Tank-Einfüllstutzen untergebracht sind.

Die Vordergabel besteht im wesentlichen ebenfalls aus zwei aus Preßteilen zusammengeschweißten, kastenförmigen Holmen, die in ihren Unterteilen die gezogenen Kurzschwinge aufnehmen, welche sich über Kurvenbahnen und Teleskopführungen auf den beiden, in den Holmen untergebrachten Druckfeder-Elementen abstützen und zusätzlich mit Dämpfern ausgerüstet sind.

An den Hauptrahmen angesetzt sind dann die (abnehmbaren) Seitenverkleidungen, die den ganzen Motorraum sowie einen Teil der Hinterpartie abdecken, außerdem gewölbte, bis in Lenkerhöhe hochgezogene Beinschutzschilder und eine besondere Scheinwerferverkleidung. Oben geht die Frontverkleidung in eine Windschutzscheibe über, die seitlich so weit herumgezogen ist, daß auch die Lenkergriffe mit abgedeckt werden.

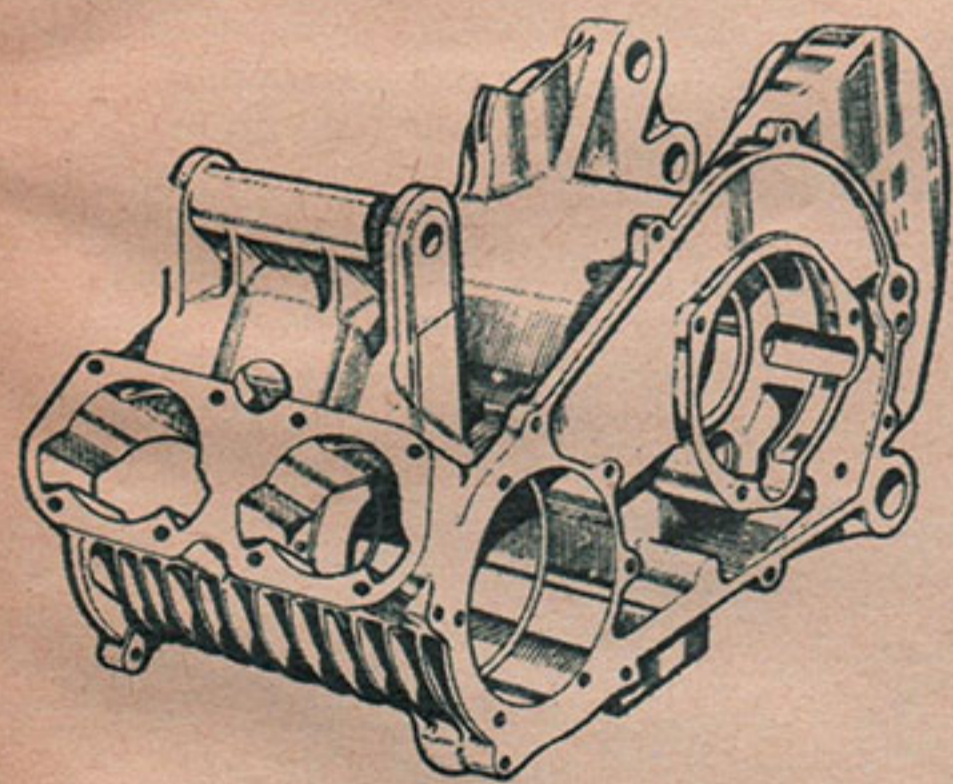
Die Hinterschwingen sind auf dem durchgehenden Bolzen für die Aufnahme des Triebwerksblocks in zwei Gummilagern wartungsfrei gelagert.

16-Zoll-Räder, 3,25 bereift, tragen vorn und hinten Vollnabenbremsen mit 6 Zoll Durchmesser und etwa 30 mm Bremsbelag-Breite.

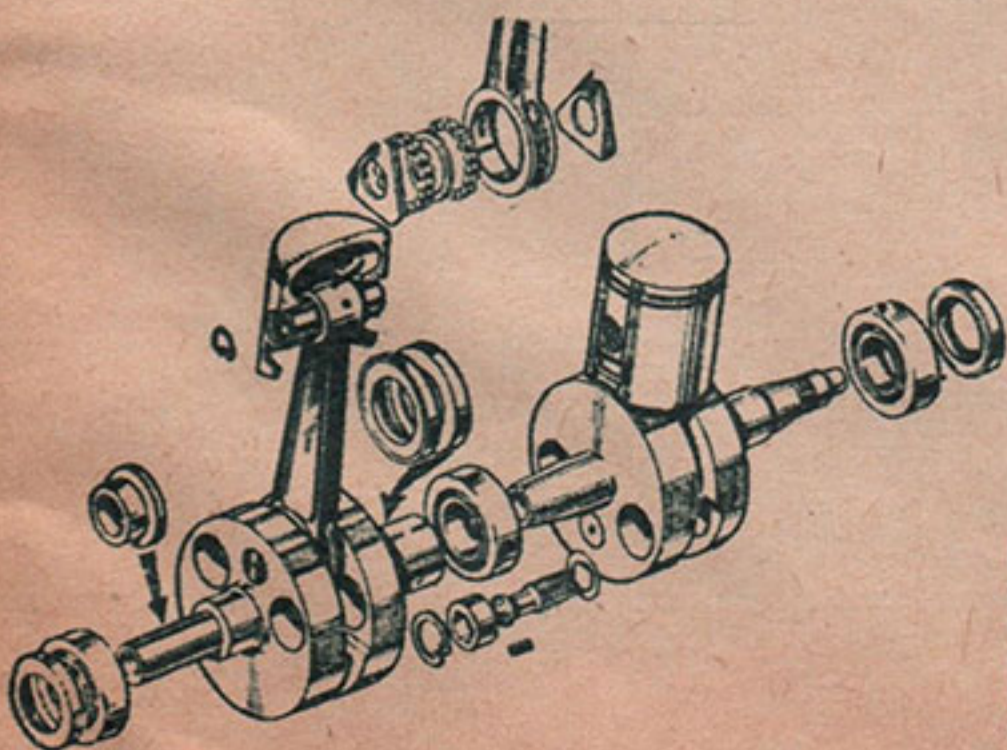
So mächtig nun die ganze Maschine aussieht — dem Hubraum ihres Motors nach ist sie ein „Lightweight“ — aber erstaunlicherweise auch ihrem Gesamtgewicht nach: dieses beträgt nach den Prospektangaben nur 300 lb, das sind also etwa 135 kg, und mit Recht sind die Ariel-Leute auf diese konstruktive Leistung bei einer so weit verkleideten Maschine sehr stolz. Wesentlich beteiligt an diesem erstaunlich niedrigen Gewicht ist der tragende Kastenrahmen, der nicht mehr als 13 lb, also knapp 6 kg, wiegen soll.

Zweifellos stellt die Ariel LEADER auf dem englischen Motorradmarkt eine Sensation dar — wie wir schon sagten, sowohl wegen des Motors, als vor allem wegen ihrer Totalverkleidung. Und ebenso zweifellos hat man sich bemüht, damit etwas wirklich Modernes, vom Orthodoxen Abweichendes, zu schaffen. An sich ist diese Idee nicht neu — andere haben schon vorher versucht, ein Zweirad zu bauen, das die Vorteile des Rollers bezüglich Schmutzschutz mit den Fahreigenschaften des Motorrads vereinigte, und wir kennen Lösungen, die, soweit das Kompromisse überhaupt sein können, als gelungen bezeichnet werden mußten. Aber — wo sind sie geblieben? Sie verschwanden — teilweise, weil konstruktive und fertigungsmäßige Unzulänglichkeiten sie nicht über die Anlaufserie hinauskommen ließen — zum andern Teil aber wohl aus prinzipiellen Gründen: weil Roller- und Motorradfahrer zwei getrennte Kategorien bilden, die weniger Gemeinsames haben, als manche glauben. — Ob die Ariel-Leute andere Erfahrungen machen werden? Um des Motors willen möchten wir es ihnen wünschen.

Fumus

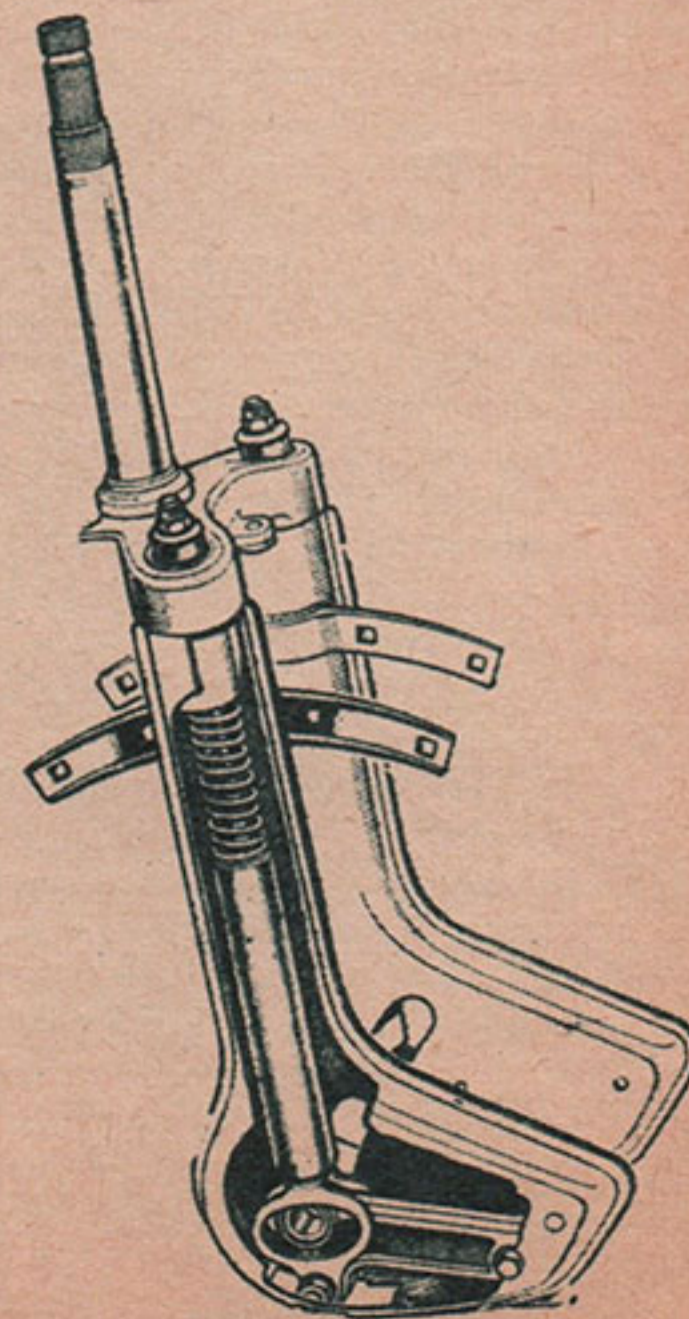


Kurbel- und Getriebegehäuse bilden ein Gußstück in Tunnelausführung. Kurbelgehäuse stark verrippt, hinten Anschluß für hinteren Kettenkasten.



Die Kurbelwelle wird aus zwei annähernd gleichen, vormontierten Einheiten mittels eines zentralen Bolzens im Gehäuse zusammengesetzt.

Das Vorderrad hängt in gezogenen Kurzschwinge, die in wartungsfreien Lagern vorn angelenkt sind und sich hinten über Kurvenbahnen gegen die Federelemente in den Gabelholmen abstützen. Die zusätzlichen Reibungsdämpfer sind im Bild nicht zu erkennen. Die Anordnung der Vorderradaufhängung wird (verständlich) von den Ariel-Leuten als besonders wichtig für die festgestellte gute Straßenlage bezeichnet.



Deutsche Geländemeisterschaft

1958

Endlauf

Norddeutsche Küstenfahrt



Den norddeutschen Motorradsportfreunden ist jede Veranstaltung zu gönnen, die eine besondere Bedeutung hat. Sei dies nun ein Lauf um die Europameisterschaft der Sandbahnfahrer auf dem Eichenring in Scheessel oder die Norddeutsche Küstenfahrt, der Endlauf der diesjährigen deutschen Geländemeisterschaft. Es gibt da oben außer den örtlichen Bahnrennen und kleineren Zuverlässigkeitsfahrten nichts mehr — der Hamburger Stadtpark und der Eilenriedepark in Hannover sind beinahe schon als Austragungsorte berühmter Rennen vergessen. Wenn auch eine Geländezuverlässigkeitsfahrt niemals eine Publikumsveranstaltung war, so hat die Küstenfahrt doch ihre Bedeutung für den norddeutschen Raum. Nur die Teilnehmer der diesjährigen Geländemeisterschaft waren nicht alle sonderlich erbaut von diesem Wettbewerb, denn allein die Anreise kostete für viele Fahrer aus Süddeutschland schon so viel wie sonst drei Wettbewerbe zusammen. Wir dürfen ja nicht vergessen, daß die Zeiten vorbei sind, in denen die Fabrikfahrer sich um solchen Aufwand nicht zu kümmern brauchten. Heute regiert der Privatfahrer, und der rechnet mit dem Pfennig. Daß auch norddeutsche Fahrer weite Strecken zu Wettbewerben in Süddeutschland zurücklegen, vergessen die Betrachter dieser Situation. Nicht die abseitige Lage der Küstenfahrt allein ist da zu kritisieren, sondern die Art der Austragung der deutschen Geländemeisterschaft überhaupt. Warum ist noch niemand auf die Idee gekommen, bezirksweise Anwärter auf einen gemeinsamen Ausscheidungslauf zu ermitteln? So wie das in anderen Sportarten schon lange geschieht. Dann würden bis zum Endlauf jede unnötigen Kilometer für Anreisen wegfallen, und erst der letzte Lauf machte für die Teilnehmer der „Schlußrunde“ eventuell eine längere Reise nötig.

Die Strecke der diesjährigen Küstenfahrt ging nicht mehr bis nach Emden hinunter, sondern blieb im Landkreis Norden (Ostfriesland). Sie war 123 km lang und mußte zweimal durchfahren werden. Man hat an der Küste zur Ausrichtung eines Geländezuverlässigkeitswettbewerbes praktisch nur zwei Möglichkeiten, da ja Berge, Schluchten, Geröll und Wildwasser fortfallen: Auf den endlosen Feld- und Moorwegen bei Regen einen unergründlichen und zähen Schlamm oder aber bei Sonnenschein Staub und schrecklich zerlöchernde und harte Abschnitte. Das erstere kann derart an den Kräften zerren, daß etwas Ähnliches dabei herauskommt wie in Künzelsau und bei der Südwestfälischen. (Die erste Küstenfahrt 1955 versank buchstäblich im Schlamm.) Bei der zweiten Möglichkeit gibt es Brüche in jeder Menge: Rahmen, Gabeln, Tankrisse, und da die Zeiten entsprechend kürzer sind, fällt auch manchmal einer in einen Torfgraben. Trotzdem überleben natürlich bei Sonnenschein mehr Fahrer — auch wenn man die Zeiten noch so sehr anzieht.

50 Lizenz- und 28 Ausweissfahrer standen am Start in Norden. Abseits der Stadt auf einem vor kurzem noch überschwemmten Sportplatz. Es war herrliches Sonnenwetter, die Strecke war trocken, und beim ersten Durchgang über die Sonderprüfungsstrecke von Arle nach Nesse sah man sogar Maschinen, bei denen die Lackierung noch im Sonnenlicht blinkte. Die Fahrtleitung hatte natürlich dem Wetter entsprechend kurze Zeiten angesetzt, trotzdem gab es nur sieben Ausfälle, 54 Goldmedaillen, 8 Silberplaketten und zwei Bronzemedailles. So fiel die Entscheidung *nur* auf der Sonderprüfungsstrecke. Der schnellste Mann des Tages war hier der neue deutsche Meister der Klasse bis 175 ccm, Albert Seitz. Seine Zeit 4:51:1 = etwa 62 km/h. (Länge der Sonderprüfung: Zweimal 2,5 km = 5 km.) Sein schärfster Rivale Klaus Kämper aus Burscheid schaffte mit der Maico 4:56:1 = etwa 60,8 km/h Durchschnitt. Damit wurde Kämper Zweiter in der Meisterschaftswertung. Lorenz Specht aus Ludwigsmoos mit der Zündapp holte in dieser Klasse die drittbeste Zeit und den dritten Platz der Meisterschaft. Als Kämper beim zweiten Durchgang die scharfe Rechtskurve hinter einem Waldstück hinter sich hatte, tauchte vor ihm ein Heuwagen auf der Strecke auf. Er kam gut vorbei. Ob er so behindert wurde, daß dadurch seine Meisterschaft flöten ging, vermag man natürlich nicht zu sagen — aber von einer Beschwerde Kämpers im Ziel hörte man nichts, obwohl es bei allem doch nur um einen Punkt gegangen ist. (Was aber tut ein Heuwagen während des Wettbewerbes auf einer *Sonderprüfungsstrecke*, auf der die Fahrer nicht selten die ganze Wegbreite brauchen, um den tanzenden Esel zu halten?)

Daß Klingenschmidt die 125-ccm-Meisterschaft schon lange in der Tasche hatte, wurde schon berichtet, in Norden ereignete sich nichts, was diese

Tatsache noch geändert hätte. Auch die 500-ccm-Klasse, die kleinen und die großen Gespanne hatten ihre Meister schon ermittelt. Wellnhofer ist Meister der 500er Klasse. Aukthun nahm ihm auf Louis' AJS zwar jetzt fast eine halbe Minute bei der Sonderprüfung ab — aber *der* Einsatz war ja nun verspätet. Kelle/Geiger, die Meister der Gespannklasse bis 250 ccm waren nicht mehr nach Norden gekommen, auch Kritter/Kreuzer, deutsche Meister der schweren Gespannklasse, nicht. Denn da war nichts mehr zu machen. So fuhren Ibscher/Popp und Schach/Lotzki bei den schweren Brocken unter sich einen aus. Ibschers R 69 blieb dabei die schnellere Maschine vor dem Elefanten von Schach. Bei der 350er-Gespannklasse mußten Lang/Ruppert noch einmal antreten, denn eine Goldmedaille von Polzer/Winter hätte die Meisterschaft gekostet. Beim Stechen aber blieb Lang mit seiner Boss das bessere Gespann und sicherte sich doch noch den Meistertitel.

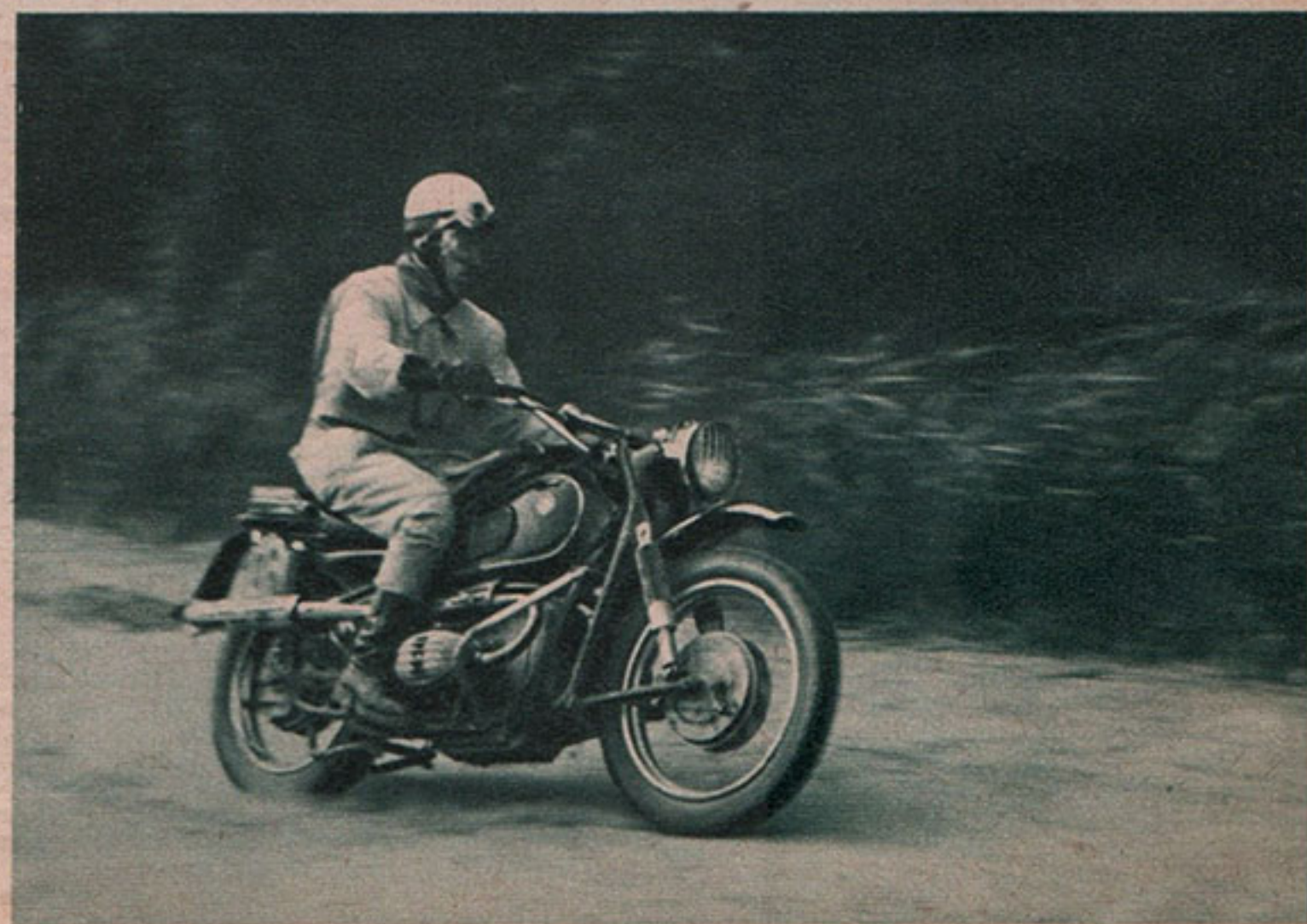
Einen ähnlichen Kampf um die Wurst wie in der 175-ccm-Klasse gab es in der Viertelliterklasse. Heßler/Gehring/Sensburg hießen die drei Rivalen. Zwar fuhr der Allgäuer Schek mit seiner Puch eine enorme Zeit, aber in der Meisterschaftswertung machte das nichts. Hier war Sensburg der beste Fahrer unter den drei Anwärtern, mit drei Punkten Rückstand wurde Heßler Zweiter und schließlich Gehring Dritter. Nach dem Ausfall bei der Schwere Schwäbischen Geländefahrt hatte sich Manfred Sensburg mächtig ins Zeug gelegt. Da durfte keine Fahrt mehr verloren gehen, wenn noch irgendeine Chance auf die Meisterschaft bestehen bleiben sollte. So fuhr er schließlich mit 2 Klassensiegen und drei zweiten Plätzen den Titel heraus. Ähnlich ging es in der 350-ccm-Klasse. Meister wurde Erwin Schmider aus Wolfach, der sich diesen Titel wirklich ehrlich verdiente. Gernot Leistner war in dieser Klasse bei der Küstenfahrt zwar der schnellere, konnte aber in der Gesamtwertung nichts mehr ausrichten. Volker von Zitzewitz schaffte einen guten zweiten Platz in der Wertung, seine Fahrweise ist inzwischen noch sicherer und noch viel ruhiger als früher geworden, dabei blieb seine Schnelligkeit unbedingt erhalten.

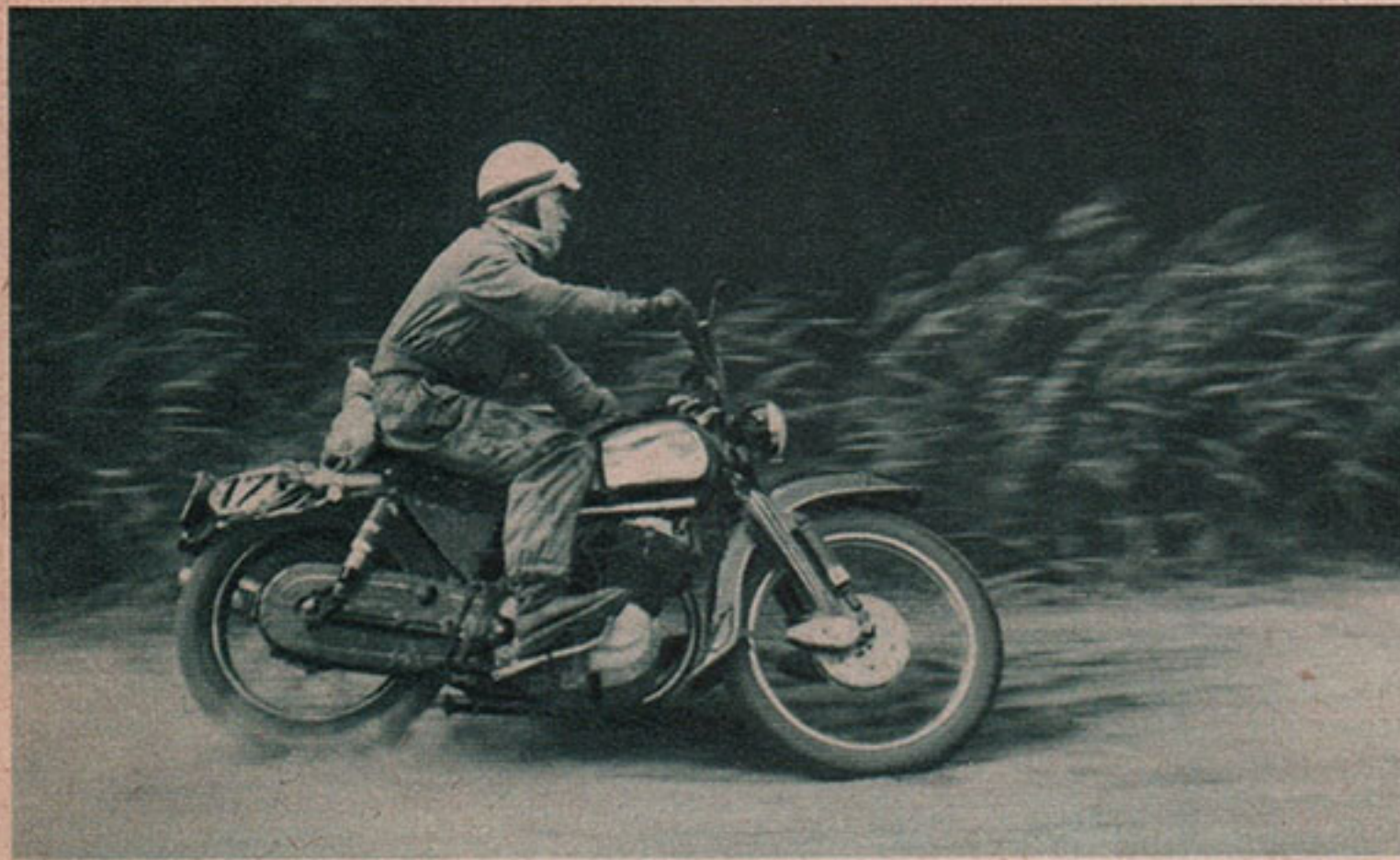
Irgendwann ist ja nun jedes Fest beendet. Wenn wir in späteren Jahren auf die Geländemeisterschaft 1958 zurückblicken, werden wir vielleicht sagen, daß diese Meisterschaft die Gemüter bis heute wohl am meisten beschäftigt hat. Wir wollen alles, was in den sechs Läufen geschah, nicht gänzlich verwerfen, aber über das Geländefahren noch oft reden, denn wenn der Motorsport *ohne Zirkus und ohne Schau*, ohne Spezialmaschinen und Artisten eine Heimstätte finden kann, dann im Gelände. Und um die Art, wie das geschehen kann, soll es gehen.

Klacks

Bild oben: Schek aus Wangen fuhr auf der Sonderprüfungsstrecke in Norden mit seiner Super-SGS eine enorme Zeit heraus. Leider hat es ihm während aller Läufe nie recht gelangt, ernsthaft in die Meisterschaft einzugreifen. Vielleicht ist das ein Mann für das nächste Jahr.

In der 500er Soloklasse kam Konrad Wellnhofer aus München mit der BMW R 50 zur deutschen Geländemeisterschaft.





Linke Spalte von oben nach unten:

Mit seiner Spezial-DKW strengte sich Manfred Sensburg (München) mächtig an. Erfolg: Die Geländemeisterschaft der 250 ccm-Klasse.

Auf der aufgebohrten Max ist der Erwin Schmider aus Wolfach gar nicht schüchtern. Die Meisterschaft der 350 ccm-Klasse ist ihm wirklich zu gönnen.

Vor die Meisterschaft sind viele Schweißtropfen gesetzt. Hier schiebt Kelle (Oberheimbach) sein Max-Gespann durch den Dreck. Sein Schmiermaxe Geiger drückt am Seitenwagen in fast horizontaler Lage. Die beiden gewannen die Gespannklasse bis 250 ccm.

Und nicht immer tat das gute Stück das, was es sollte. Dann hieß es, blitzschnell den Schaden finden. Nicht nur Fahrer muß man sein, gute Schlosserfähigkeiten und technisches Wissen gehören mit dazu. So wurden Lang/Ruppert aus Höchberg auf der alten Boß Meister der 350 ccm Gespannklasse.

Rechte Spalte von oben nach unten:

Albert Seitz aus Edelshausen brachte zur Küstenfahrt eine superschnelle DKW. Damit wurde er Geländemeister der Klasse bis 175 ccm mit einem Punkt Vorsprung vor Kämper, Burscheid. Vater Sensburg steht beim Start und überlegt, ob der Motor es schafft.

Heinz Klingenschmidt aus Ingolstadt fuhr unangefochten die nötigen Punkte für die Meisterschaft der 125 ccm-Klasse auf seiner DKW zusammen. Es war bedauerlich, daß es in dieser Klasse keine ernsthaften Positionskämpfe gab.

Kritter/Kreuzer aus Heilbronn schafften das dritte Mal die Geländemeisterschaft der schweren Gespannklasse auf der Zündapp KS 601 S.



Die Meisterschaft kostet Schweiß

(Punktabelle siehe Sportnotizen, Seite 452)



Fortsetzung aus Heft 15/1958

32. Handgriff (Bild 94 und Bild 95).

Jetzt nehmen wir uns die rechte Gehäusehälfte vor. Die Abtriebswelle mit aufgepaßtem Lager (Bild 94, „Zahnrad“) wird in die Lagerbuchse eingesetzt und vorsichtig mit dem Gummihammer festgeklopft. Wenn wir das Schaltsegment (nach innen verzahnter Zahnkranz) mit dem Schaltarm verschraubt haben (falls es auseinander genommen wurde), setzen wir das Klinkengehäuse mit zwei Federn, Klinken und Federbolzen in den Schaltarm ein und setzen das Ganze dann auf die Lagerung für die Schaltwalze. Die Schaltklinken werden so eingestellt, daß die links von der mittleren und oberen Bohrung liegende Klinke auf der Scheibe für den inneren Schalthebel in die oberste Raste innen im Schaltarm greift. (Alles nur für den Fall erklärt, wo jemand diese Teile zerlegt hat!) Ausklinkplatte, Exzenterbolzen für die Feineinstellung der Schaltung einführen, Fiberscheibe, Unterlagscheibe und Federscheibe einlegen. Dann die Mutter leicht anziehen. Dann legt man die Scheibe für den inneren Schalthebel auf das Klinkengehäuse und setzt die innere Schaltwelle ein.

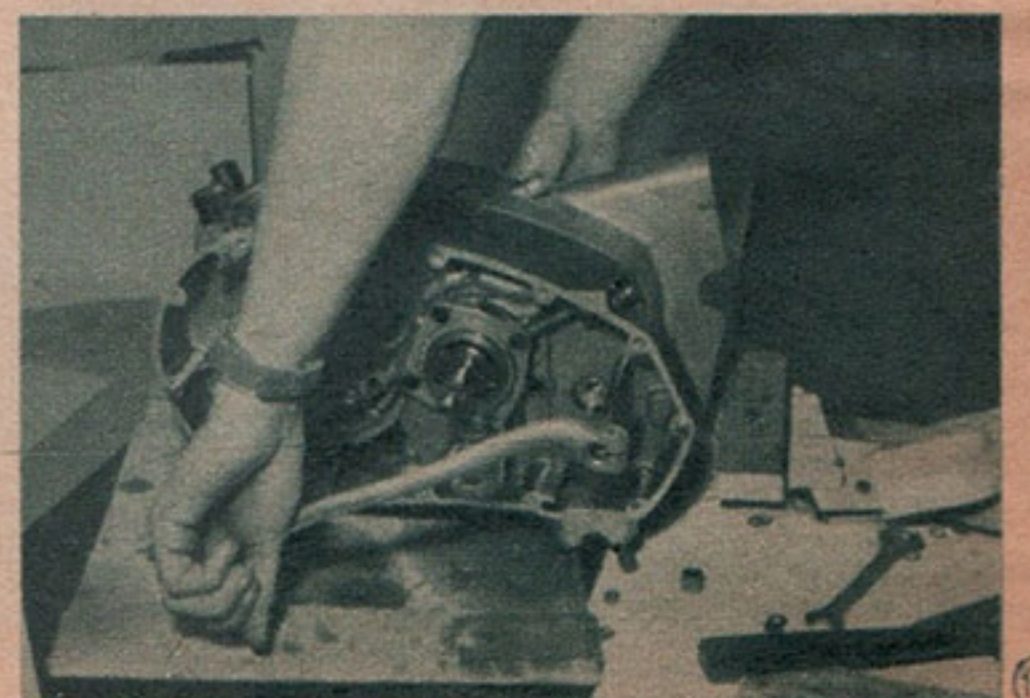
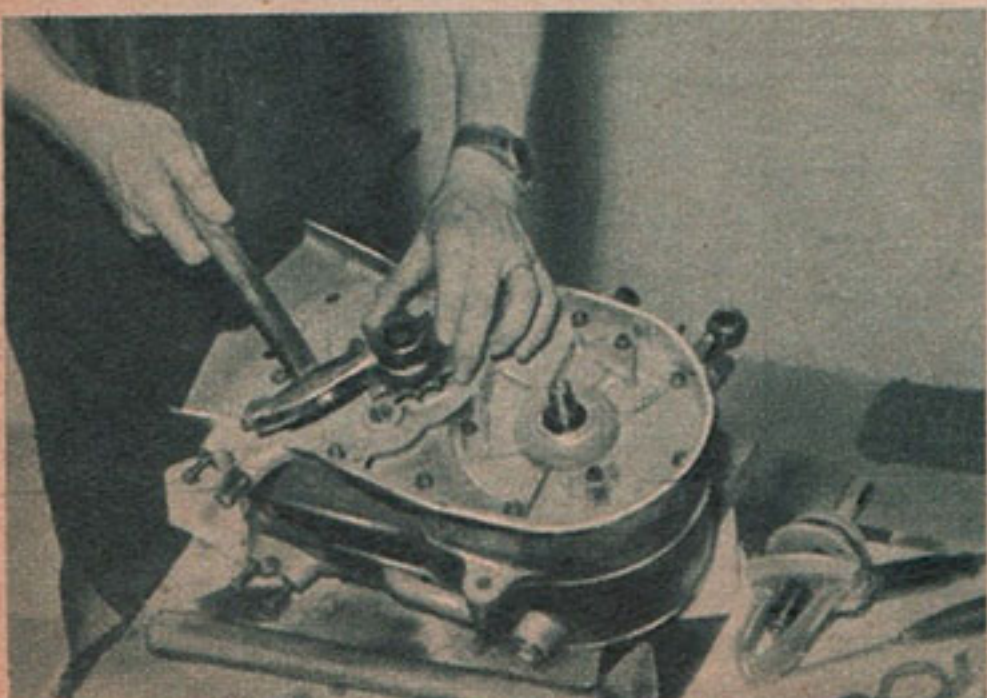
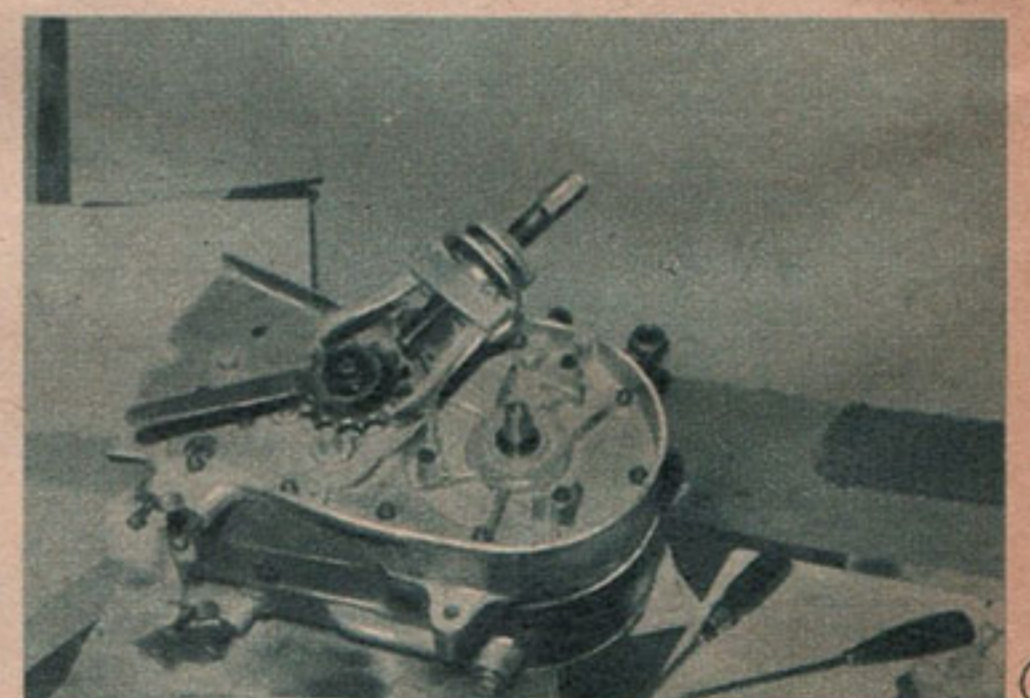
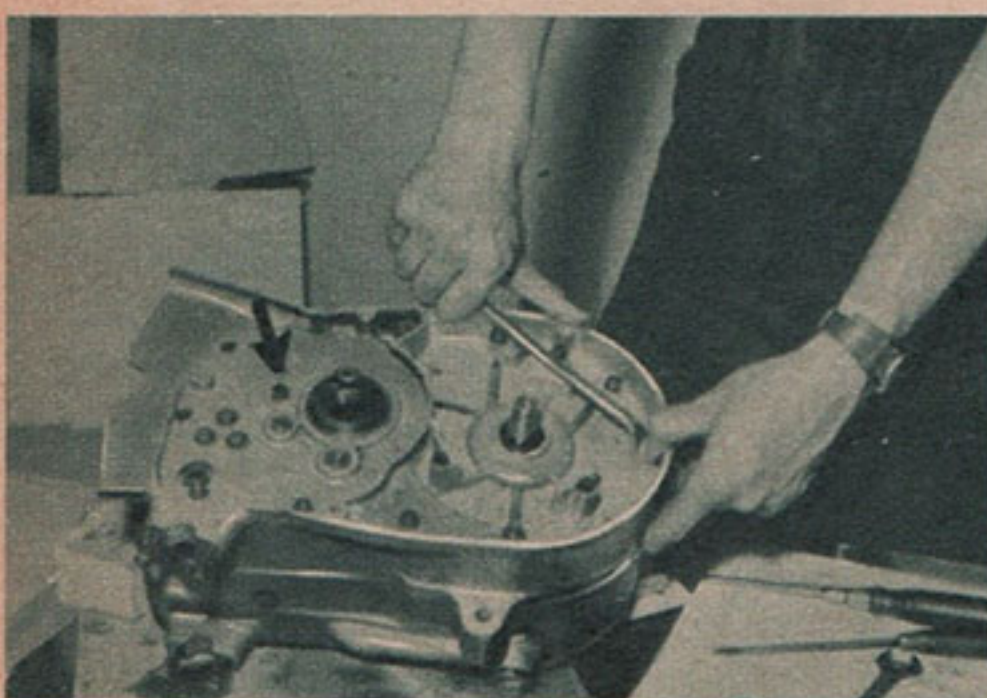
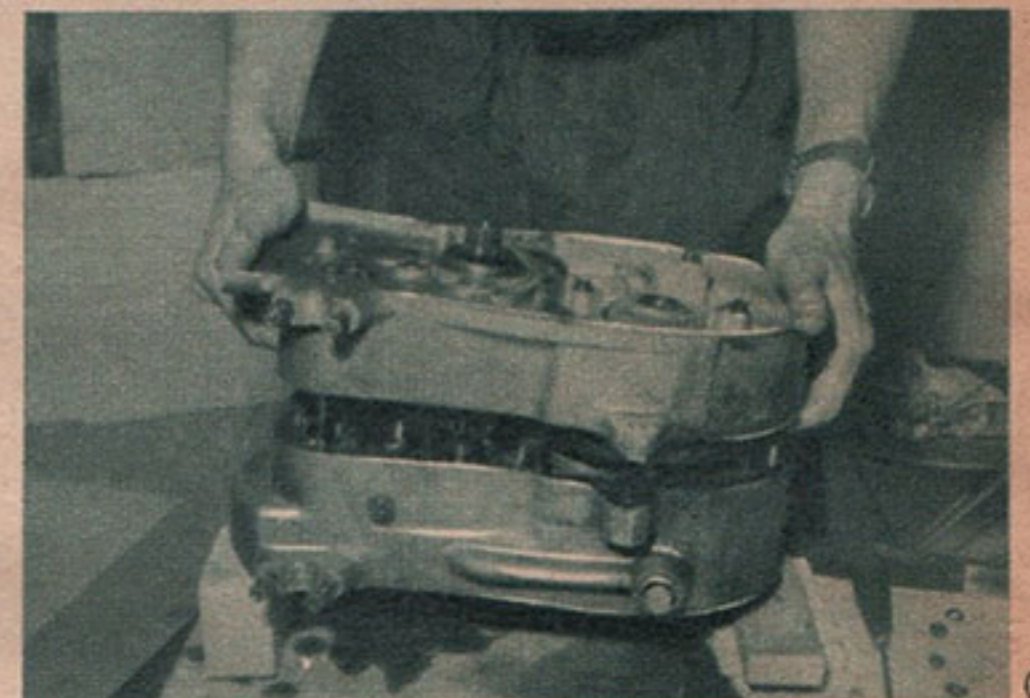
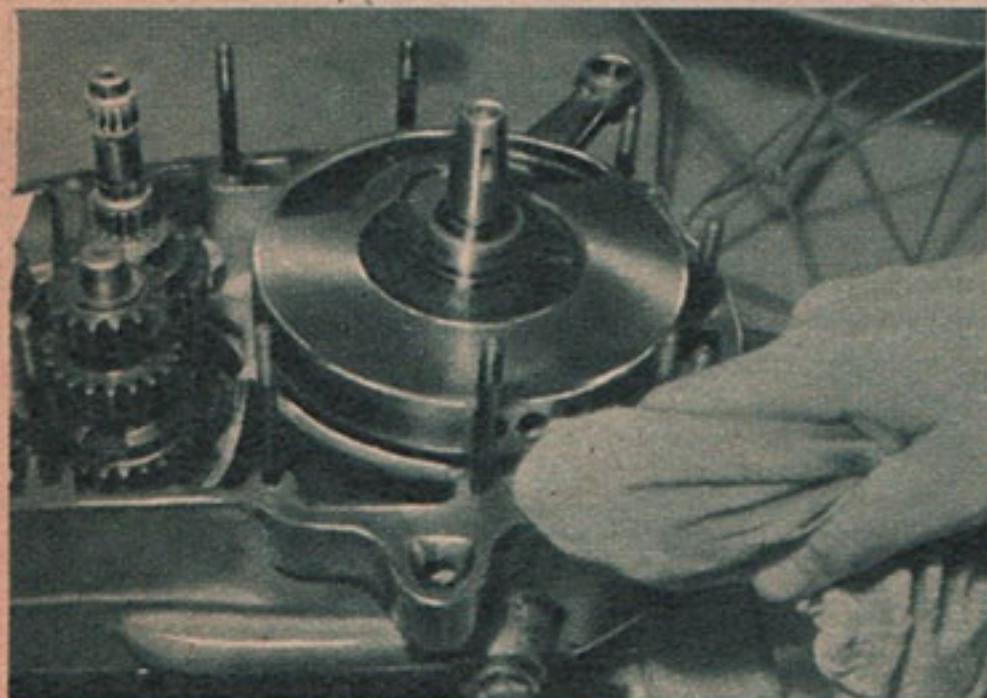
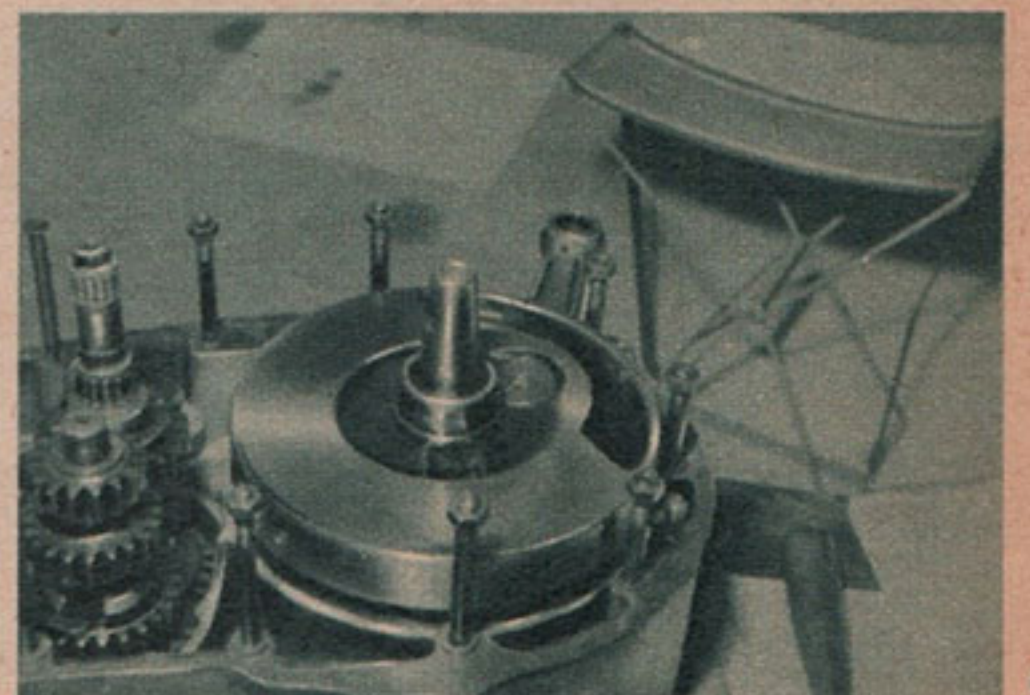
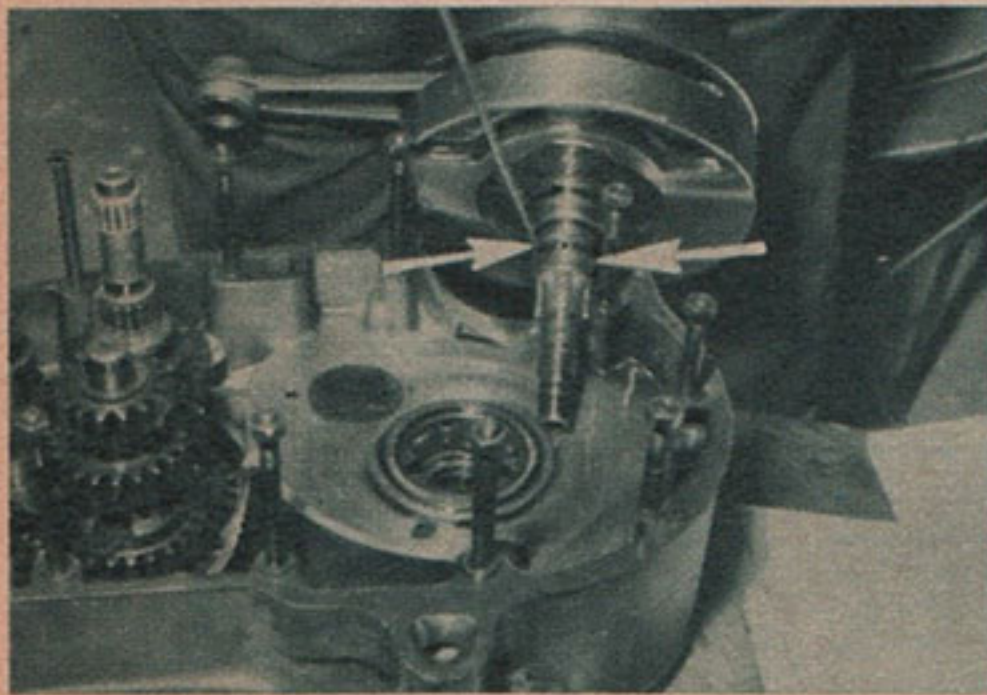
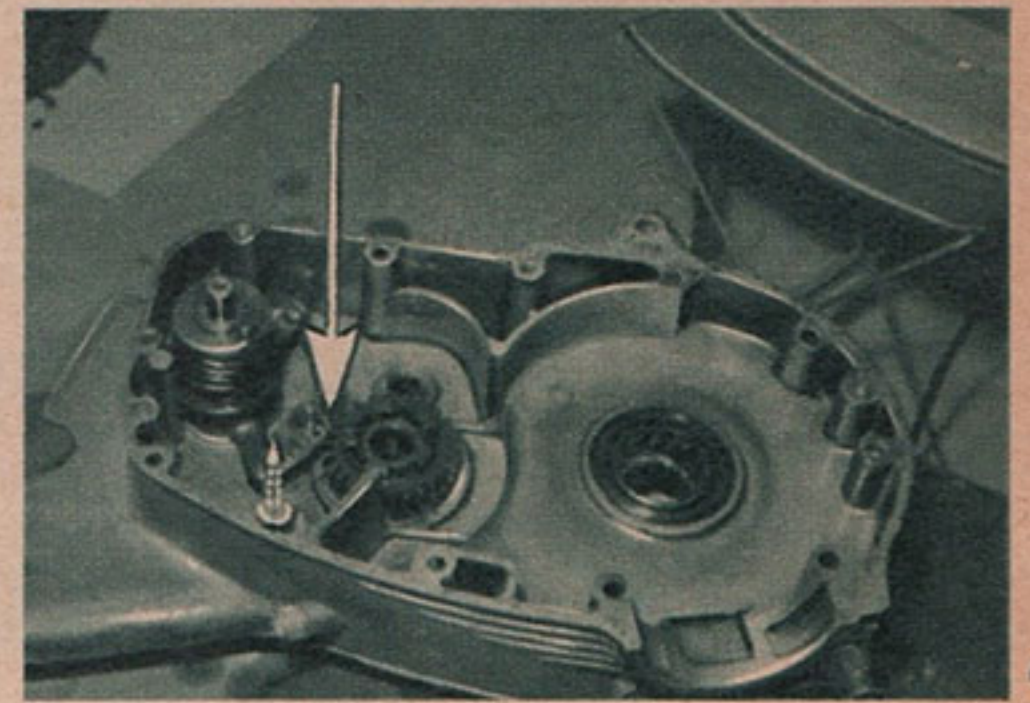
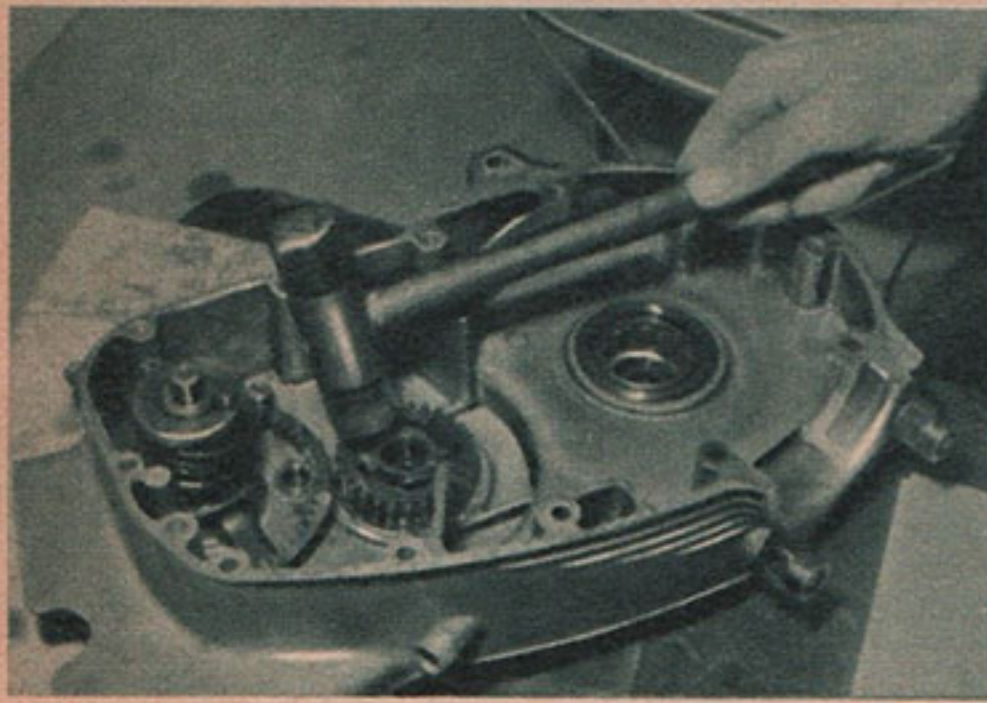
Da ich diese Teile nicht demontierte – wer das nicht nötig hat, soll auch aus Neugier die Finger davon lassen – habe ich beim Zusammenbau die ganze Schaltung geschlossen wieder in die rechte Gehäusehälfte eingesetzt (Bild 94 und 95). Dabei muß die auf dem Schaltsegment aufgestanzte „0“ genau auf die Mitte der Buchse für die Schaltwalze zeigen. (Bild 81, 2. Welle von links mit den Schaltgabeln Heft 15/1958.) Die Enden der Rückholfeder für die Schaltung müssen am inneren Schalthebel liegen und beim Schieben über die innere Schaltwelle müssen sie dann am Exzenterbolzen abgestützt werden. Mit einem leichten Druck auf den inneren Schalthebel, Ausklinken und einer Drehung nach rechts bringen wir den inneren Schalthebel auf die Leerlaufstellung. Zumindest ist dies eine Kontrollmöglichkeit. Ist der Motor jedoch ohne Zerlegen der Schaltung demontiert worden, muß die Leerlaufstellung vorhanden sein, wenn das auf dem Schaltsegment eingestanzte „0“ auf die Mitte der Schaltwalzenbuchse im Gehäusedeckel zeigt (Bild 95, Pfeil). Mit einer Schraube M 6 (ca. 35 mm lang) können wir zum Zusammenbau der Schaltung das Schaltsegment fixieren. Dazu muß die vorhandene Schraube zunächst entfernt werden (Bild 100, Pfeil). An deren Stelle wird die längere mit Spitze versehene M 6-Schraube eingedreht (Bild 95, angedeutet). Nach Beendigung des Zusammenbaus werden beide Schrauben wieder ausgetauscht.

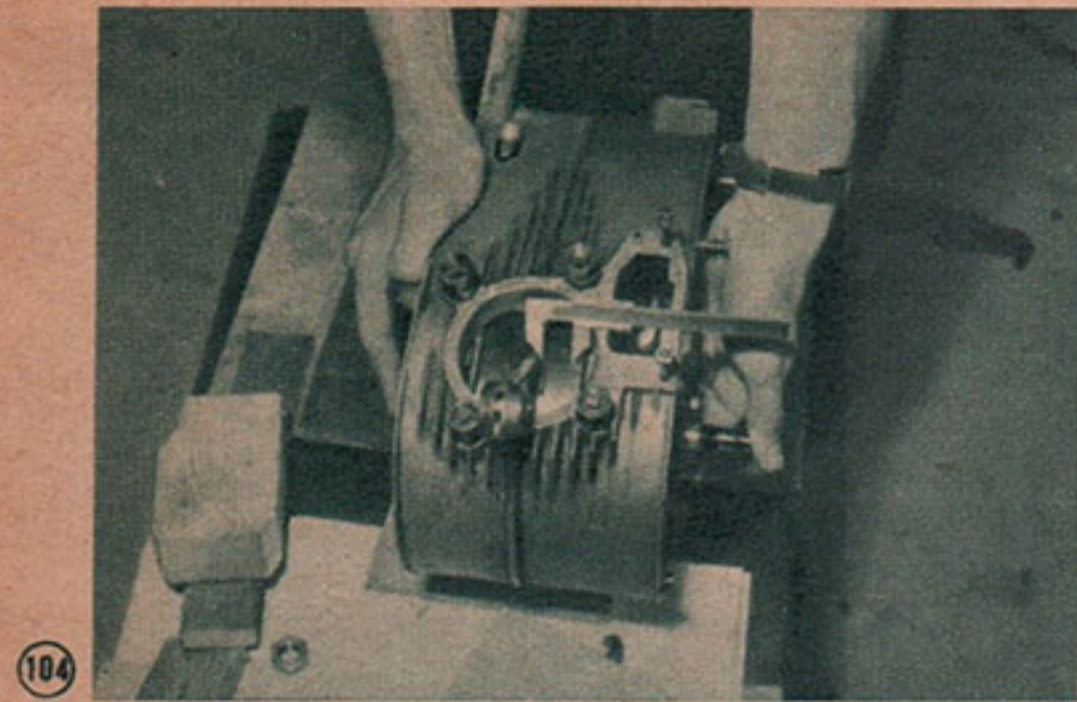
33. Handgriff (Bild 96 und 97).

In die linke Gehäusehälfte wollen wir jetzt den Kurbeltrieb einsetzen. Aber Vorsicht! Bei der Supermax befinden sich auf der Kurbelachse zwei Federringe in dafür vorgesehenen Nuten (Bild 96, Pfeile) (sehen aus wie zwei Miniaturkolbenringe), die eine zusätzliche Abdichtung darstellen. Beim Einsetzen der Achse aufpassen, daß die Ringe nicht abgestoßen werden, sondern sauber in die Nuten rutschen. Nicht mit Gewalt drauflos hämmern! Der Kurbeltrieb muß natürlich leicht hineinrutschen. Bevor wir die rechte Gehäusehälfte aufsetzen, sehen wir nach, ob Schaltwalze, Getriebewelle, Vorgelegewelle noch ordentlich an ihren Plätzen sind und nicht inzwischen irgendeine unbefugte Hand interessehalber ein großes Durcheinander angestellt hat (Bild 97).

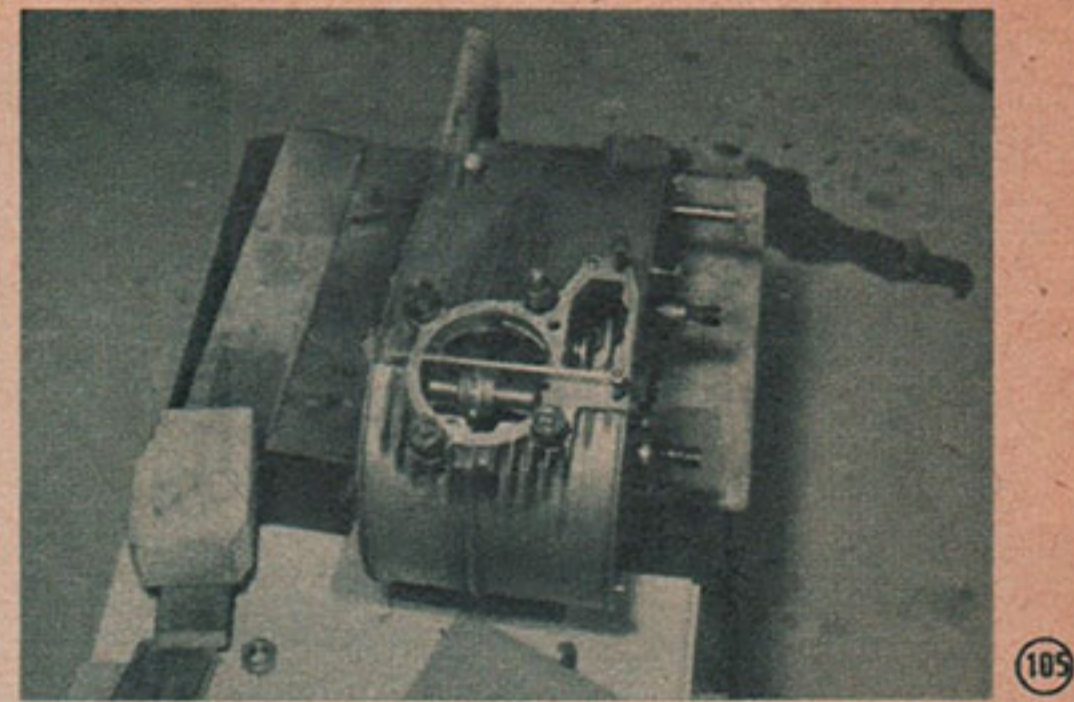
34. Handgriff (Bild 98 bis 103).

Beim Demontieren haben wir insofern Glück gehabt, als die Dichtung zwischen den beiden Gehäusehälften nicht zerstört worden ist, sondern an der linken Gehäusehälfte sitzenblieb. Wir wischen die Dichtfläche schön mit einem sauberen Lappen ab und tragen dann etwas Fett auf (Bild 98). Dann nehmen wir die rechte Gehäusehälfte und setzen sie von oben auf (Bild 99). Jetzt müssen wir zuerst darauf achten, daß der Mitnehmerzapfen an der inneren Schaltwelle genau in die dafür vorgesehene Bohrung der Schaltstange faßt. Sind die Gehäusehälften noch eine Daumenbreite auseinander, kann man durch





die noch offene Ritze sehen und die Schaltwelle von unten nach oben führen, bis der Zapfen in die Bohrung eingeführt wird. Die Gehäusehälfte wird dann weiter nach unten gedrückt, wobei wir die Schaltwelle mit der anderen Hand ausrichten. Bis zum endgültigen Aufliegen der rechten Hälfte können wir das Kettenritzel bewegen, falls sich noch ein Widerstand zeigt, wenn einige Zähne aufeinanderliegen. Nun drehen wir einige Gehäusemuttern lose fest, damit uns beim Überprüfen der Schaltung die Gehäusehälften nicht wieder auseinanderfallen (Bild 100). Das Kettenritzel setzen wir wieder auf, legen die Sicherungsscheibe unter und ziehen die Mutter fest. Die Sicherungsscheibe wird dann wieder abgelenkt und festgehämmert (Bild 101 und 102). Den Fußschalthebel setzen wir lose auf und versuchen nun das Getriebe in allen Gängen zu schalten, wobei wir am Kettenritzel drehen (Bild 103).



35. Handgriff (Bild 104 bis 106)

Der Kurbeltrieb muß ein Axialspiel zwischen 0,3 und 0,6 mm haben. Mit einem Tiefenmaß oder einer einfachen Schublehre kann man dieses Spiel ausmessen. Wenn der Kurbeltrieb nach links gedrückt wird (Bild 104), mißt man den Abstand vom Ende der rechten Achshälfte bis zum Gehäuse. Danach wird erneut gemessen, wenn das Ganze nach rechts gedrückt wird. Der Unterschied ergibt das Axialspiel. Ist das Spiel größer als 0,6 mm, haben wir Pech gehabt, denn nun müssen die Hälften wieder getrennt werden und unter den Innenring des Lagers der linken Achshälfte müssen Ausgleichscheiben eingelegt werden, bis das Spiel stimmt. (Wenn man bei der Demontage alle Teile genau in Reihenfolge sauber weggelegt hat, dürfte man eine Verbesserung nicht nötig haben). In das Pleuelauge schieben wir den Pleuelbolzen, drehen das Pleuel bis zum unteren Totpunkt und legen über die Zylinderöffnung unsere Schublehre. Auf diese Weise können wir grob nachprüfen, ob unser Pleuel nicht schief ist, wenn wir sehen, ob Pleuelbolzen und Schublehre parallel liegen (Bild 105). Danach werden alle Schrauben und Muttern festgezogen (Bild 106).

36. Handgriff (Bild 107 bis 108)

Der Kurbeltrieb wird nun auf den oberen Totpunkt gestellt, damit man das Ritzel des Kurbeltriebes aufsetzen kann. Der Einstellpunkt über der Nute des Ritzels (der sich rechts davon befindende Einstell-Punkt gilt für das Zwischenrad) muß genau über dem Stollen auf der Kurbelachse liegen, so daß diese Nute nach oben zeigt (Bild 107). Mittels des Zündkerzenschlüssels und des Gummihammers wird das Ritzel auf die Kurbelachse gebracht, wobei die Achse auf der anderen Gehäuseseite abgestützt wird. (**Holzklötzchen unterlegen!**) (Bild 108). Anschließend können wir den Kurbeltrieb am Ritzel ausgleichen, indem wir den Abstand von Ritzel zum Kurbelgehäuse messen, nachdem der Kurbeltrieb nach links gedrückt wird. Zu dem gemessenen Abstand zählen wir die Hälfte des Axialspieles und erhalten so die Stärke der Ausgleichscheiben, die wir später unterlegen müssen. (Da ich aber denselben Kurbeltrieb, dieselben Gehäuseteile und dasselbe Ritzel wieder verwendete, brauchte ich später nur die Ausgleichscheiben ohne nachzumessen unterlegen, die ich bei der Demontage gut weggelegt hatte.)

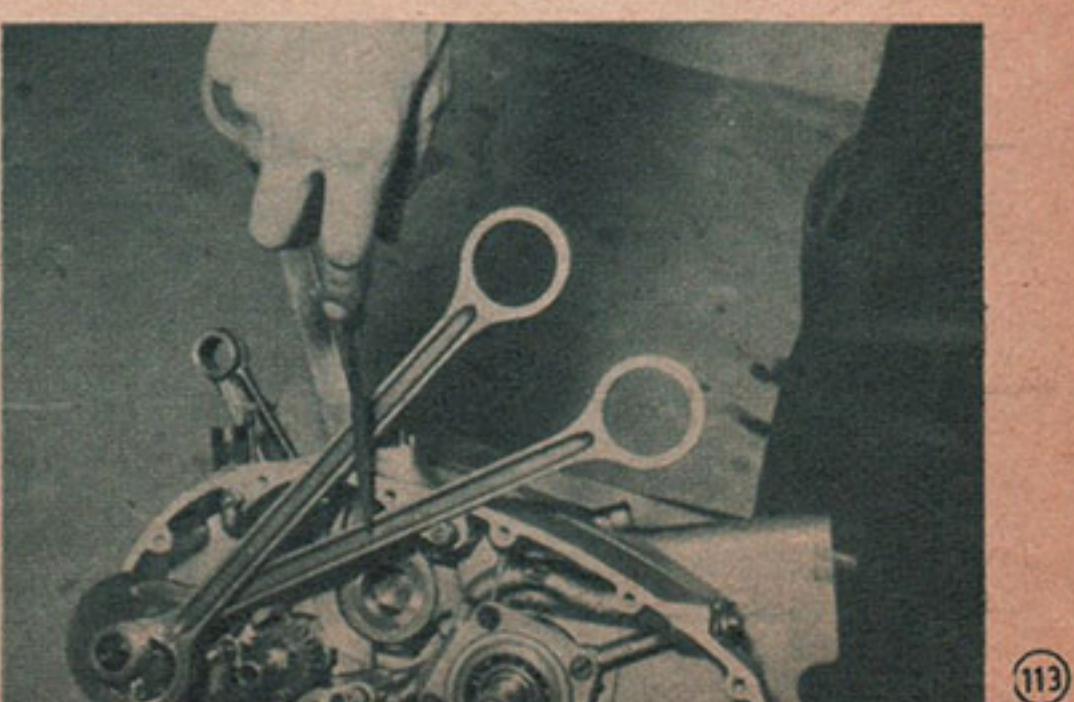
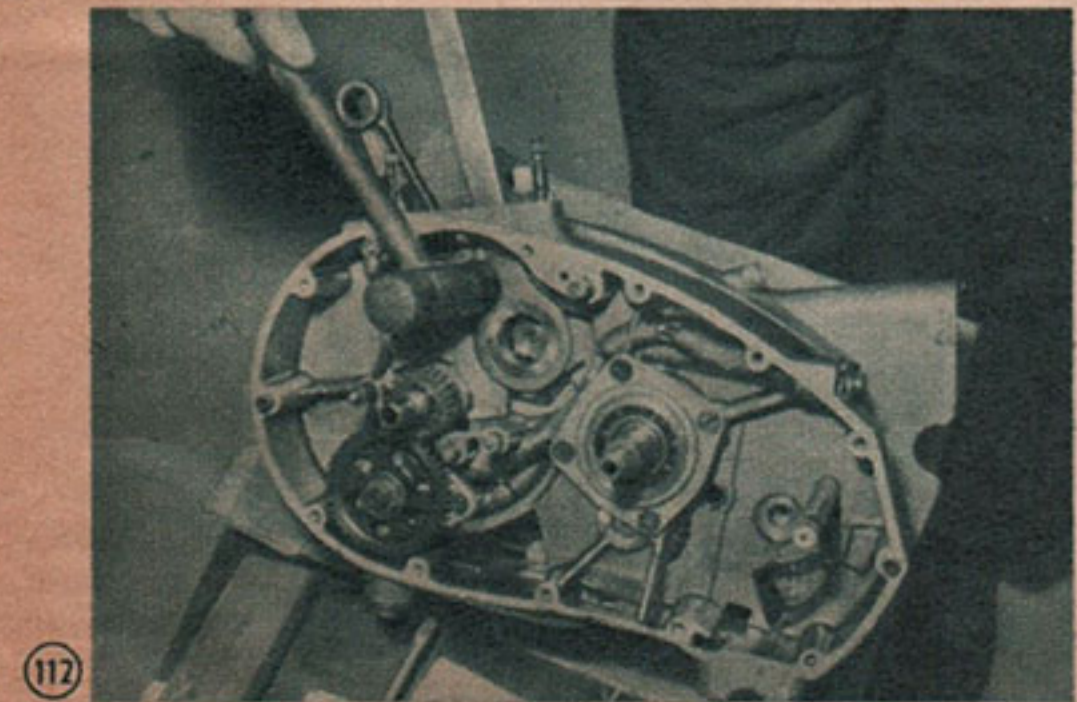
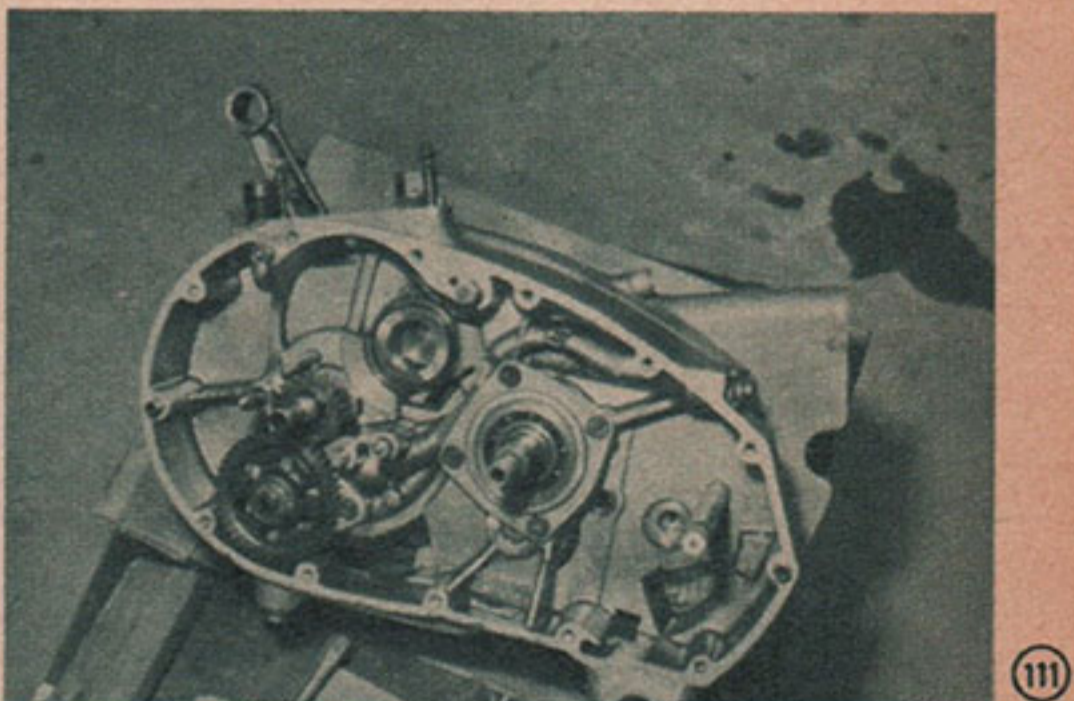
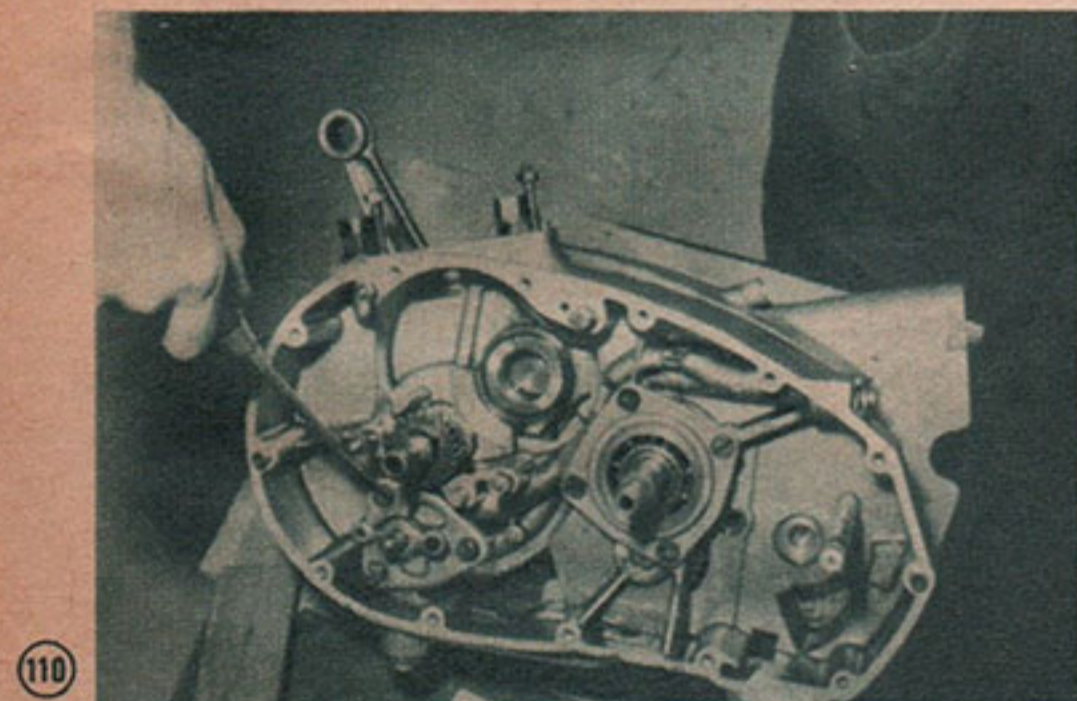
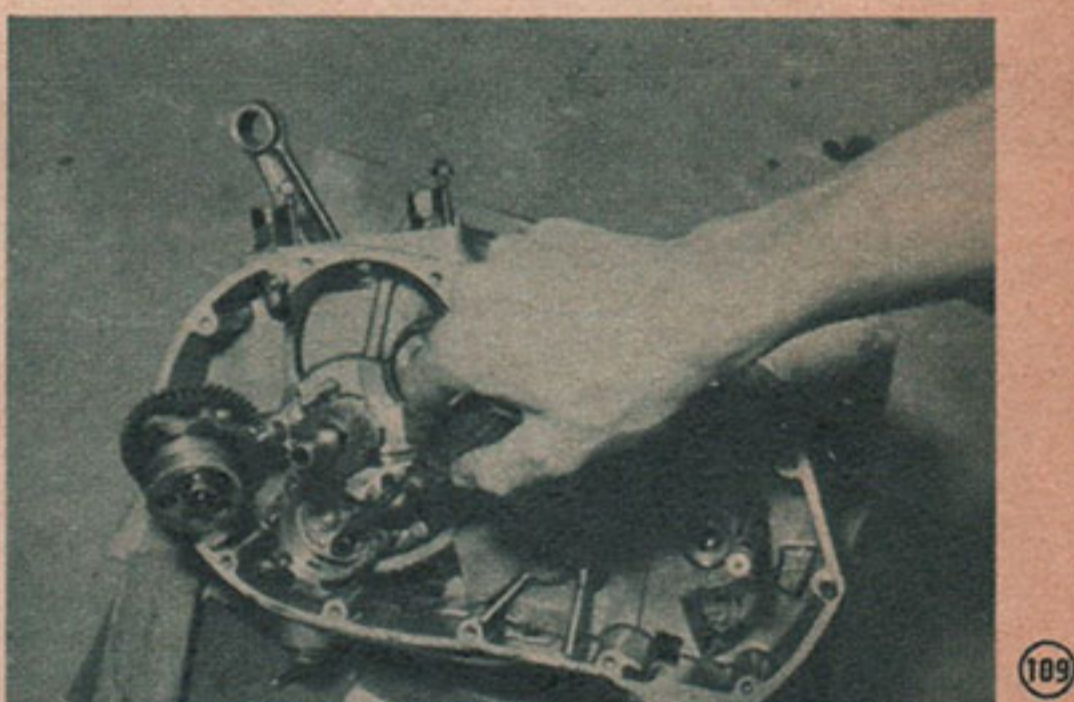
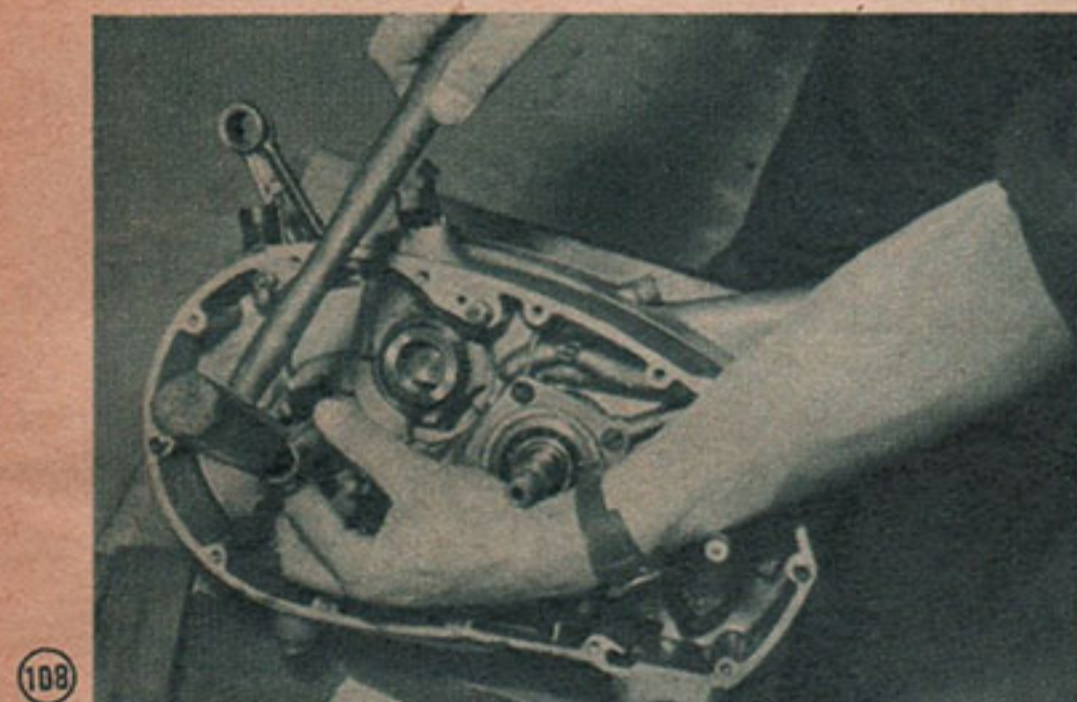
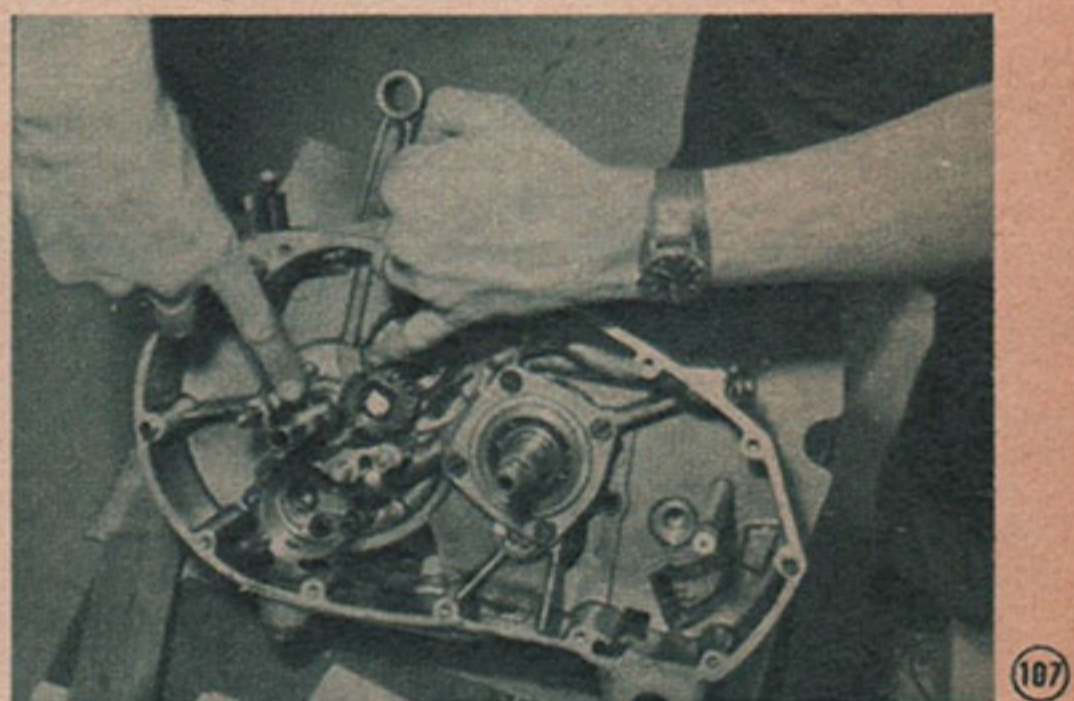
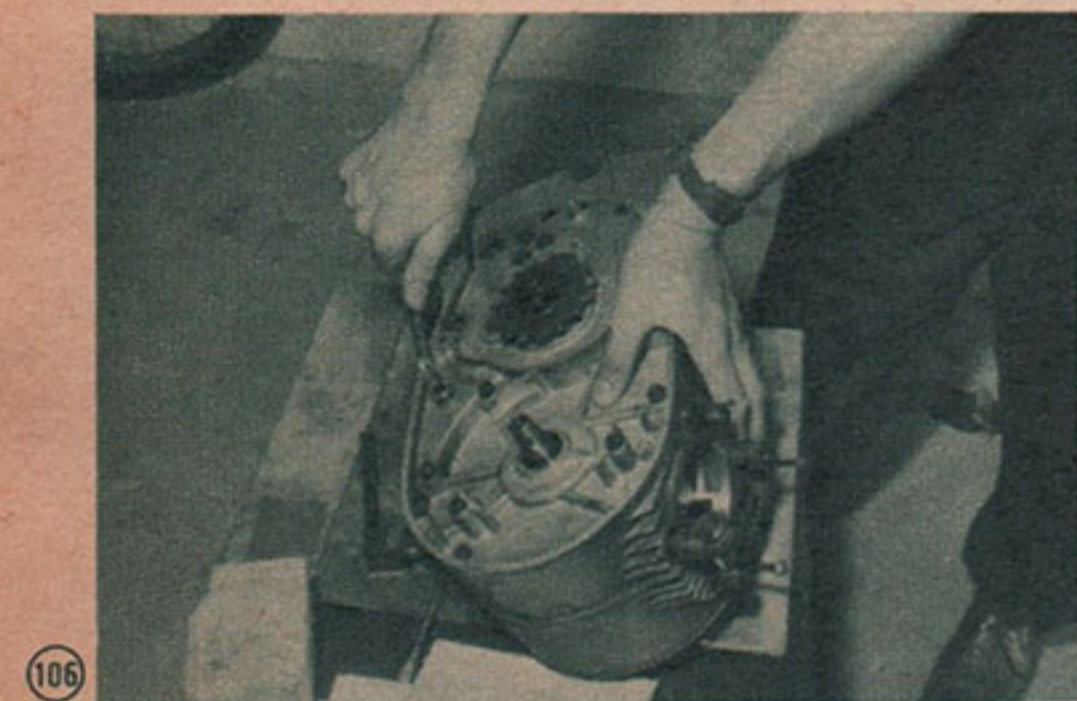
37. Handgriff (Bild 109 bis 111)

Über die Rohre an der Ölpumpe (Bild 109) legt man zwei neue Gummiringe. Die komplette Ölpumpe wird dann ins Gehäuse eingeführt und mit drei Schrauben befestigt (Bild 110). Anschließend wird das Ölpumpenantriebsrad aufgesetzt und durch die Mitnehmerscheibe und eine Mutter mit zwei Federscheiben befestigt (Bild 111).

38. Handgriff (Bild 112)

Nun sind wir wieder beim Nockenwellenantrieb gelandet. Zuerst setzen wir das Abstandspleuel wieder ein (Bild 112), und zwar die abgeschrägte Seite der Bohrung zum Kurbeltrieb hin. Mit dem Gummihammer klopfen wir ganz leicht beim Aufsetzen nach. Sodann holen wir uns den unteren Exzenter mit beiden Pleuelstangen aus der Kiste und drehen das ganze Gebilde geschlossen so, daß die Aufschrift „INNEN“ auf den Pleuelstangen zum Gehäuse hin zeigt. (Wo die Aufschrift zu finden ist, zeigt Bild 113. Hier sehen wir auch das Nadellager, das natürlich auch zum Gehäuse hin liegen muß, weil es in die Lagerbüchse des Exzenters gehört.)

(Wird fortgesetzt)



RUTH MERTEN

Straßen

mit schönem

Namen

Das ist die Landschaft der berühmten Bergstraße am Odenwald.



Wenn man eine Straßenkarte von Deutschland ausbreitet und reiseplanend mit dem Finger darauf spazierenfährt, dann stößt man hin und wieder auf Straßenzüge, die stolze Namen tragen. „Romantische Straße“ heißt es da etwa, „Bodenseestraße“ oder „Alte Salzstraße“. Mehr als ein Dutzend solcher Bezeichnungen gibt es jetzt, ältere Karten kennen nur drei oder vier; im Esso-Atlas findet man zwölf, aber auch hier fehlen noch die neuesten Erfindungen der Fremdenverkehrs-Leute.

Damit wären wir bei der Entstehung dieser „Reisestraßen“. Sie lassen sich in drei Gruppen unterteilen. Gruppe Eins sind die historischen. Es sind das Straßen, auf denen schon unsere Vorfahren gereist sind, wenn sie wirtschaftlichen oder politischen Geschäften nachgingen. Straßen dieser Art sind die Alte Salzstraße, auf der das Lüneburger Salz zu den Speichern an der Trave befördert wurde, die Bergstraße, auf der die römischen Legionäre marschierten, und die Nibelungenstraße (wobei man allerdings die Grenze zwischen Sage und Geschichte nicht allzu eng ziehen darf).

Gruppe Zwei sind die Aussichtsstraßen — das, was die Italiener „strada panoramica“ nennen und meist mit riesigen Ankündigungstafeln versehen. Bei uns gibt es zumindest ein paar Wegweiser, damit auch faule Zeitgenossen, die ohne Karte reisen, mit der Nase draufgestoßen werden. Solche Panorama-Straßen sind die „deutsche Queralpenstraße“ und die „Schwarzwalddorferstraße“ — um nur die beiden schönsten zu nennen. Diese Gruppe ist besonders zahlreich — kein Wunder, Deutschland ist ja ein schönes Land — und ihre Möglichkeiten sind noch längst nicht ausgeschöpft. Wir können also damit rechnen, daß in den nächsten Jahren noch mehr wohlklingende Namen auf den Straßenkarten erscheinen werden.

Gruppe Drei sind die Besichtigungsstraßen. Sie entstehen auf folgende Weise: da sitzen irgendwo ein paar Fremdenverkehrsgewaltige über ihrer „Generalstabkarte“, auf der statt Panzern und Infanterie die belegten Betten und gegessenen Frühstücke markiert sind. „Hier“, sagt einer, „um Xdorf herum ist nichts los. Die Leute fahren alle nach Süden aus unserem Gebiet heraus, wir müßten sie dazu bewegen, einen Umweg nach Osten zu machen.“ Und dann stecken sie überall dort, wo eine Burg steht, ein rotes Fähnchen auf die Karte, verbinden diese Punkte mit dem Rotstift und nennen das Ganze „Burgenstraße“.

So ähnlich entstanden die „Romantische Straße“, die „Bocksbeutelstraße“ und das Jüngste dieser Gruppe, die „Residenzenstraße“.

Man sieht also, daß der Umgang mit benamten Reisestraßen gar nicht so einfach ist. Man darf zum Beispiel von einer „Besichtigungsstraße“ nicht verlangen, daß sie durch lauter schöne Gegend führt. Und umgekehrt. Es wär aber auch schade, auf einer „Panoramastraße“ achtlos an einem Kirchlein vorüberzufahren, hinter dessen bescheidenem Äußeren sich ein berühmter Schnitzaltar verbirgt. Vorausgesetzt natürlich, daß man sich für berühmte Schnitzaltäre interessiert.

Damit nun jeder weiß, woran er ist, und niemand etwas versäumt, sind hier alle benamten Reisestraßen zusammengestellt und aufgeschlüsselt.

Die Alte Salzstraße

Gruppe: Historisch: War zur Hansezeit ein wichtiger Handelsweg. Das Salz der Lüneburger Saline wurde hauptsächlich nach Nord- und Osteuropa ausgeführt. Man brachte es auf dem Landweg nach Lübeck, stapelte es dort in hohen Speichern, die heute noch dastehen, und verlud es auf Schiffe, die über die Ostsee nach Kopenhagen, Visby oder Reval fuhren (falls sie nicht unterwegs von Seeräubern in den Grund gebohrt wurden).

Endpunkte: Lüneburg und Lübeck-Travemünde.

Länge: 100 km.

Teil der Route: Hannover—Grossenbrode oder Hannover—Ostseebäder.

Differenz gegenüber der Hauptverbindung: ± 0 (nach Fertigstellung der Autobahn Hannover—Hamburg wird diese Verbindung etwas kürzer).

Streckenführung: Lüneburg — Artlenburg — Lauenburg — Lüttau — Schwarzenbek — Mölln — Ratzeburg — Lübeck.

Wann lohnt sich's?

Auf dem Weg nach Norden immer, da die Salzstraße ja nicht länger, aber landschaftlich schöner ist als die Hauptverbindung, und da man so der Großstadt Hamburg ausweichen kann. Außerdem sollte jeder mal hinfahren, der da meint, schöne alte Städte gäbe es nur in Süddeutschland.

Ist das ein Feriengziel? Ja. Man läßt sich dann in der Gegend von Mölln oder Ratzeburg nieder, wo es allerhand freundliche Sommerfrischen in Wäldern und an Seeufern gibt.

Schöne Gegend: Die Elbe bei Lauenburg — auf der Nordseite Steilufer mit „gebirgigen“ Spazierwegen, Südufer flaches Marschland mit alten Bauernhöfen hinterm Deich; dann das Gebiet von Mölln — hügelig, sehr walddreich mit vielen großen und kleinen Seen; der Ratzeburger See — besonders der südliche Teil, in dem die Inselstadt Ratzeburg liegt; schließlich die Untertrave bei Lübeck (Zufahrt durch den Vorort Kücknitz, Naturschutzgebiet mit imposantem Steilufer, eine eigenartige Gegend, die unbedingt einen Abstecher lohnt!).

Alte Salzstraße, die romantische Strecke durch Norddeutschland.



Zu besichtigen: In Lüneburg das Rathaus (besonders die Innenräume), alte Bürgerhäuser am „Sande“ und in der Hl.-Geist-Straße, Johannes- und Nikolaikirche; in Mölln die nette Altstadt und der Grabstein Till Eulenspiegels an der Kirche; in Lübeck: das Rathaus, mindestens eine der vielen schönen Kirchen, die beiden Tore, das Heiligen-Geist-Hospital (Altersheim aus dem Mittelalter), die „Schiffergesellschaft“ und die alten Häuser in der Mengstraße.

Abseits der Straße: Elbeabwärts kommt man nach den „Vierlanden“, einer Gegend mit alten Bauern- und neuen Gewächshäusern, die Hamburg mit Gemüse versorgt; westlich von Schwarzenbek steht der Sachsenwald, großer Forst mit Schloß Friedrichsruh und Mausoleum Bismarcks; östlich von Mölln liegt der Schaalsee, zweigeteilt durch die Zonengrenze, sehr einsam und schön.

Wo kann man baden? In der Elbe (westlich von Lauenburg gibt es bei Geesthacht sogar ausgesprochenen Strandbetrieb), in fast allen Seen und Teichen um Mölln und Ratzeburg, nicht in der Untertrave, aber um so besser in der Ostsee bei Travemünde.

Wo kann man zelten? Bei Lüneburg, an der Elbe bei Tesperhude, bei Mölln am Lüttauer See (und an einigen kleineren Seen östlich von Mölln), bei Ratzeburg, Lübeck und Travemünde.

Die deutsche Queralpenstraße

Gruppe: Panoramastraße. Wenn man das Wort Straße wörtlich nimmt, so zählen hier nur die bisher fertiggestellten Teilstrecken. Dazwischen kann man zum Teil sogenannte Forststraßen benutzen, befestigte Wege, die meist ziemlich schmal sind und oft Einbahnverkehr haben, oder man weicht auf normalen Straßen ins Alpenvorland aus.

Endpunkte: Lindau und Berchtesgaden. Fertige Teilstrecken der Alpenstraße: Schlachters—Immenstadt, Spitzingsee—Sudelfeld, Reit im Winkl—Berchtesgaden.

Länge: gesamt 414 km.

Differenz gegenüber der Hauptverbindung (über München): + 80 km.

Streckenführung: Lindau — Schlachters — Oberstaufen — Immenstadt — Rettenberg — Wertach — Oy — Nesselwang — Füssen — Steingaden — Saulgrub — Oberammergau — Ettal — Oberau — Garmisch-Partenkirchen — Krün — (Forststraße über Fall nach Lenggries oder Forststraße über Jachenau nach Lenggries oder neue Kesselbergstraße — Bichl — Bad Tölz) — Lenggries — Bad Tölz — Gmund — Schliersee — Bayrischzell — Tatzelwurm — Brannenburg — Autobahn bis Abfahrt Bernau — Marquartstein — Reit im Winkl — Ruhpolding — Inzell — Schneizlreuth — Berchtesgaden.

Wann lohnt sich's? Nur, wenn man Zeit genug hat, oftmals anzuhalten oder wenn man eine kleine Privat-Rallye fahren möchte. Die Verbindung über Kempten — Landsberg — München — Rosenheim ist sehr viel schneller.

Ist das ein Ferienziel? Unbedingt. Am besten zerlegt man die Route in drei oder vier Etappen und schaltet jeweils ein paar Tage für Ausflüge ein. Als Standort besonders geeignet: die Gegend um Sonthofen, Walchensee, Reit im Winkl, Berchtesgaden.

Schöne Gegend: Überall. Ein bißchen langweilig ist es, wenn man im Allgäu auf ein paar Teilstrecken die Berge nur noch im Rückspiegel genießen kann, auch um Bad Tölz herum ist nicht viel los, sonst lauter landschaftliche Leckerbissen.

Zu besichtigen: Lindau — nette Altstadt auf Insel im Bodensee; Füssen — auch eine malerische Altstadt und der Kalvarienberg, die Schlösser Hohenschwangau und Neuschwanstein, die alte Kirche in Steingaden, die Wieskirche, Kloster Ettal, die Geigenmacher von Mittenwald, das Walchensee-Kraftwerk, St. Bartholomä.

Abseits der Straße: Die Allgäuer Alpen um Oberstdorf, Hindelang, das Kleinwalsertal, Jungholz, Hopfen- und Forggensee, Eibsee, Schloß Linderhof (vom Oberammergau aus zu erreichen), der Tegernsee, Valepp, Bäckeralm (über Forststraßen), Sachrang, der Chiemsee mit Schloß- und Klosterinsel, der Waginger See (einer der letzten, die noch nicht überlaufen sind), Bad Reichenhall — und ein paar schnell erreichte Ziele für Absteher nach Österreich: von Hindelang nach Weissenbach, von Füssen nach Reutte und zum Heiterwanger See, von Tegernsee über den Achenpass zum Achensee, von Bayrischzell über den Ursprungspäß zum Thiersee, von Oberaudorf (oder über Sachrang—Wildbichl) zum Walchsee, nach Salzburg.

Wo kann man baden? Im Bodensee (Badeanstalt bei Lindau), im Alpsee, im Bannwaldsee, Walchensee, Tegernsee, Schliersee, Chiemsee und Königssee. Der Bodensee ist am wärmsten, dann kommen Bannwaldsee und Chiemsee; die kleineren Alpenseen sind bis Ende Juni mit Vorsicht zu genießen.

Wo kann man zelten? Campingplätze gibt es an dieser Route in Hülle und Fülle: Lindau-Zech hat einen riesigen Platz mit Massenbetrieb, verschiedene größere und kleinere Zeltplätze gibt es am Alpsee, am Hopfensee, Bannwaldsee, bei Garmisch und Mittenwald (hauptsächlich Durchgangsverkehr) am Walchensee (schöner großer Platz), am Tegernsee und am Schliersee (etwas beengt bei der Badeanstalt, aber hübsche Gegend), am Chiemsee, bei Berchtesgaden (viel Betrieb). Einen sympathischen Platz hat Reit im Winkl, und im Kleinwalsertal gibt es einige Privatplätze.



Die Alpenstraße. Sie hat nicht nur den schönen Namen, sondern ist wohl die schönste deutsche Straße überhaupt.

Die Bergstraße

Gruppe: Historisch. Geht auf die alten Römer zurück. Später nannte man die ganze Gegend so, und das sollte man korrekterweise auch heute noch tun. Die Bergstraße ist also eigentlich keine Straße, sondern der Landstrich am Abhang des Odenwaldes bis hinunter in die Rheinebene — soweit eben der „Bergsträßer“ Obstbau reicht. Die Straße selbst heißt schlicht B 3.

Endpunkte: Darmstadt und Heidelberg.

Teil der Route: Stuttgart — Mannheim — Frankfurt und so weiter — also gut in eine Autobahnreise einzubauen.

Länge: 54 km.

Differenz gegenüber der Hauptverbindung: + 7 km.

Streckenführung: Heidelberg — Dossenheim — Schriesheim — Weinheim — Heppenheim — Bensheim — Jugenheim — Seeheim — Eberstadt — Darmstadt.

Wann lohnt sich's? Im Frühling immer; sonst lohnt es sich, wenn man der unangenehmen Autobahnstrecke Mannheim—Frankfurt ausweichen möchte. Viel Verkehr trifft man auf der „Bergstraße“ selten, aber die Ortsdurchfahrten kosten Zeit.

Ist das ein Ferienziel? Zur Zeit der Obstblüte ja; sonst nur in Verbindung mit dem Odenwald.

Schöne Gegend: Beim Durchfahren sieht sie eigentlich ein bißchen langweilig aus. Schön ist aber der Blick von den Randbergen des Odenwaldes oder von den Burgen und Ruinen über das Obstgebiet und die Rheinebene.

Zu besichtigen: Heidelberg. Da steht das Schloß, das jeder Amerikaner einmal gesehen haben muß; besondere Attraktion: das große Faß. Außerdem: die Universität mit Aula und Karzer, die alte Brücke, das kurpfälzische Schloß, die Heiligeist-Kirche und die alten Weinstuben mit Alt Heidelberger Romantik. Weiterhin etliche Burgen, zum Teil mit Gastwirtschaft, in Weinheim und Auerbach Parks mit Zedern und subtropischen Gewächsen, Dom und Rathaus in Heppenheim, in Darmstadt Schloß und Hochzeitsturm.

Abseits der Straße: Der Odenwald; da lohnen alle Straßen, die in die Wälder hinaufführen — viele nette Dörfer mit plätschernden Brunnen und Fachwerkhäusern. Außerdem: Speyer mit Kaiserdom und hübscher Altstadt, Worms mit noch berühmterem Dom und eindrucksvollen Resten der Stadtmauer, Lorsch mit karolingischer Königshalle, die Rheinebene mit romantischen Resten des alten Flußlaufs.

Wo kann man baden? Schönes Schwimmbad in Jugenheim, weitere in Bensheim, Heppenheim und in Weinheim. Der Neckar ist zu schmutzig!

Wo kann man zelten? Bei Seeheim gibt es einen schön gelegenen Campingplatz, der aber von Jahr zu Jahr voller wird, und auf dem viele Leute ihre Zelte die Woche über stehenlassen, um sie nur am Wochenende zu benutzen. Ein weiterer Zeltplatz bei Mörlenbach im Odenwald. Bei Heidelberg ein offizieller Platz, der ungünstig liegt — mehrere kleinere Plätze gegenüber bei Ziegelhausen (aber für Zeltferien sucht man sich ohnehin lieber eine wasserreichere Gegend!).

Das Märchen vom Drosselmotor

Lassen Sie sich nicht abschrecken, wenn Sie auf diesen Seiten nur so verdammige Kurven und kein einziges richtiges Bild sehen. Das ist alles nicht so wild und ganz gut zu verstehen — da wird aber einem ganzen Rudel von Grubenhunden der Garaus gemacht. Es lohnt sich schon, dem nachzugehen, man sieht dann vieles mit anderen Augen an und schluckt manchen Prospekttext nicht mehr so glatt herunter wie bisher. Auch so mancher fromme Satz in manchem frommen Test sieht dann ganz anders aus. Glück und Segen über den Generaldirektor, der da meinte, es ließe sich leichter schwimmen, wenn drei Viertel der Konkurrenz ertrunken seien — auch die sogenannte Pressefreiheit hat dadurch entschieden gewonnen, jedenfalls kann man hier erstmals Dinge mit nüchternen Worten sagen, die zwar vor einem Jahr genauso richtig waren wie heute, deretwegen aber jeder Journalist noch vor eben diesem Jahr glatt abgeschossen worden wäre. Als Schädling einer notleidenden Industrie.

Unter Motorradfahrern ist das Märchen vom Drosselmotor ziemlich außer Kurs — obwohl es am frühen Tod beispielsweise von Triumph mitschuldig gewesen ist. Man begegnet ihm nur noch vereinzelt. So glaubt man z. B. bei der englischen Wehrmacht noch steif und fest daran, und auch sonst ganz vernünftige Leute, die von früher her noch eine dicke SV mit 500 oder 600 ccm und runden 16—17 PS besitzen, wissen viel davon zu erzählen.

Ncu im Schwange ist das Drossel-Märchen aber wieder bei den Mobilien. Da findet man Motoren mit $\frac{2}{3}$, wenn nicht gar nur $\frac{1}{2}$ der Leistung, die für einen gleichgroßen Motorradmotor selbstverständlich wäre. Mit gutem Grund — niedrige Belastung und damit hohe Lebensdauer aller Teile. Aber natürlich elend lahm, hinten und vorne nichts drin. Und da fängt das Geschwafel an: „Ja natürlich hat der Motor weniger Spitzen-PS als ein Motorradmotor, das ist ja auch ein Drosselmotor, der hat dafür unten etwas drin, der hat ein Drehmoment, das auf der Zunge zergeht!“

Das ist das Märchen — ein Märchen, an das seltsamerweise alle glauben, die es kolportieren, die Werbemänner einer diesbezüglichen Industrie so gut wie auch selbst meine Herren engeren Fachkollegen, zu schweigen von den sogenannten Motorjournalisten. Ich selbst bin auch nicht frei von Schuld und Fehl — als ich noch jünger war an Jahren und meine höchste Achtung andere Leute hatten, schrieb ich auch zuweilen, Motoren mit hoher Spitzenleistung hätten „unten nichts drin“. Ich schrieb es zwar von Autoritäten ab, aber es war vor zwanzig Jahren — da stand es zuletzt in „Außenborder-Seitenborder“ — so falsch wie heute. Das stimmt ganz einfach nicht, das quasselt immer nur einer dem anderen nach, der auch nichts davon weiß.

Ein Motor ist im ganzen schwach oder im ganzen stark.

Ein Motor mit hoher Leistung bei Höchstdrehzahl hat auch hohe Leistung bei $\frac{1}{2}$ dieser Drehzahl.

Ein Motor mit niedriger Leistung bei Höchstdrehzahl hat auch niedrige Leistung bei $\frac{1}{2}$ dieser Drehzahl.

Der Motor, der bei Höchstdrehzahl eine relativ niedrige Leistung hat, aber bei $\frac{1}{2}$ der Höchstdrehzahl dafür ein nur wenig niedrigere bzw. die sagenhafte „hohe“ Leistung hätte — der muß noch erfunden werden.

Natürlich erregen diese Sätze heftigen Widerspruch — weiß doch jeder einen alten Schlorren anzuführen, mit dem man „auch heute noch“ zwar nicht sehr schnell fahren kann, mehr als 80 oder 85 sind da billigerweise nicht drin, mit dem man aber von Sindelfingen quer durch Stuttgart nach Marbach fahren kann, ohne einmal den Schalthebel anzufassen — „ich bitte Sie, ist das nichts? Das ist doch der Beweis, daß der alte Drosselmotor unten unheimlich viel drin haben muß, sonst zöge er doch nicht restlos alles im großen Gang! Nicht mal mit einer R 50 mit ihren 25 PS kann man das, die ist doch viel zu aufgeregt dazu!“

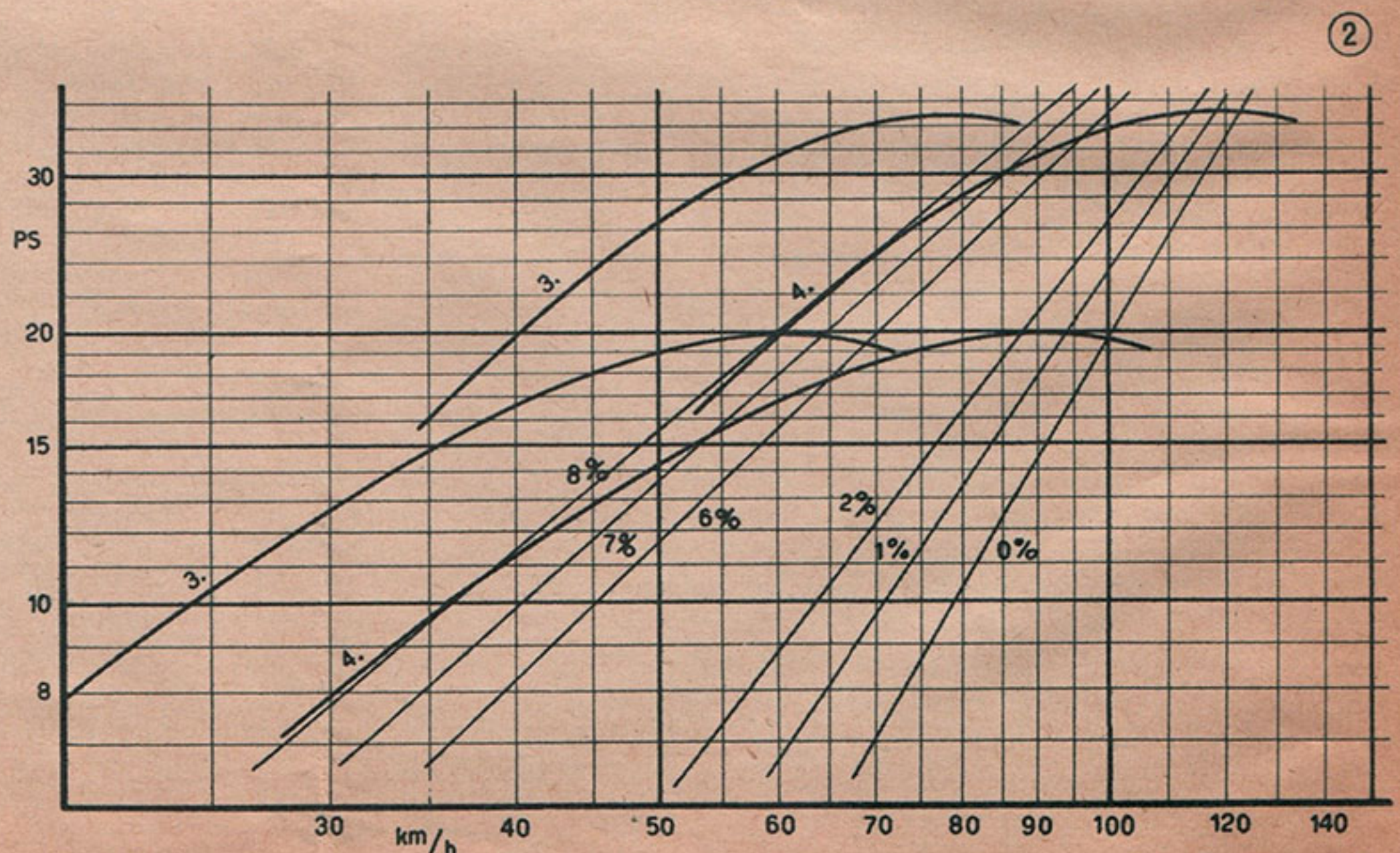
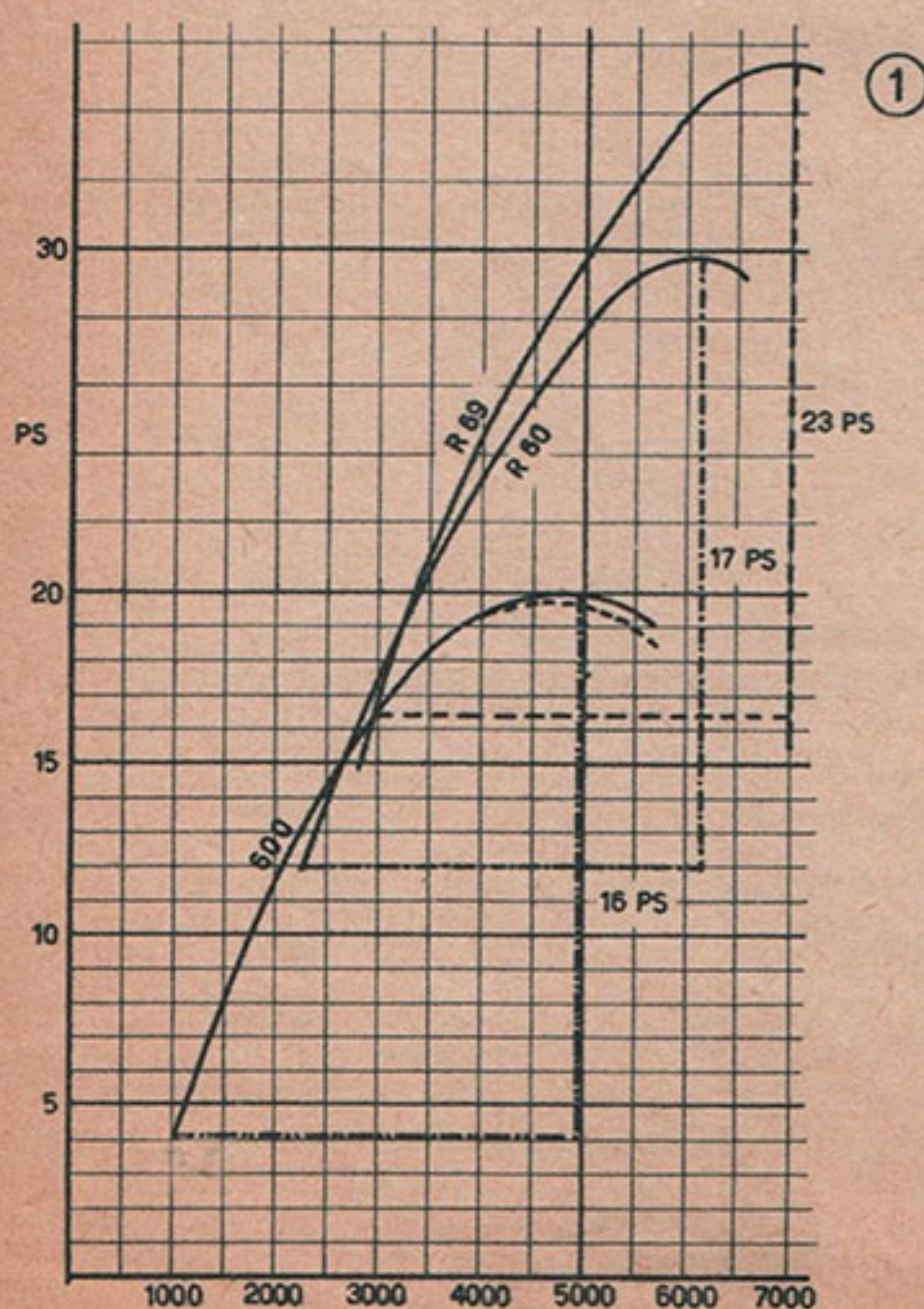
Das scheint zwar zu stimmen, ist aber nicht einmal ganz richtig beobachtet — und auf jeden Fall falsch gedacht, nicht zu Ende überlegt. Weil nun eben die meisten Leute, die über Motoren schreiben, vor Diagrammen und Rechnungen Furcht empfinden, können sie gar nicht zu Ende denken, und nur aus diesem Grunde konnte sich das Märchen vom Drosselmotor mit „unten was drin“ so lange halten — nur wegen dieser Falschbeobachtung und Denkschlamperie. Gehen wir es also an:

Da sind in Bild 1 die drei Leistungskurven von R 69, R 60 und des Mobilmotors von BMW gezeichnet — letzterer gilt ja als Muster eines Drosselmotors und hat im übrigen ziemlich punktgleich dieselbe Kurve wie der Prinz-Motor. (Wir werden später wieder darauf stoßen: Das ist gar nicht verwunderlich, gute, zu Ende entwickelte Motoren müssen gleiche Leistungen zeigen, denn die Ursachen für diese Leistung sind heute überall dieselben.)

Dieser 600-Motor ist ungemein gutmütig, er verträgt bei nur 1000 U/min schon Vollgas und dreht bis auf 5000 hinauf. (Wir wollen den Leuten mal den Gefallen tun und glauben, was im Prospekt gedruckt steht. Die NSU-Leute lassen ihren Prinz-Motor ja auch bei 1500 beginnen, warum sollen wir also päpstlicher sein als der Papst, es kommt da unten ja eh nicht darauf an.) Das ist ein nutzbarer Drehbereich von 4000 U/min.

Gehen wir zur R 60: Die ist schon beinahe das, was unser SV-Liebhaber als „aufgeregt“ zu bezeichnen pflegt, da ist unter 2500 nicht viel zu wollen, sie geht aber etwas über 6000 hinaus und das sind — bitteschön! — wieder ziemlich 4000 U/min nutzbarer Bereich.

Aber die R 69 ist doch ganz wild? Bitte — von 3000 reicht sie bis 7000, also wieder 4000 U/min ausnützbar.



Bei Vollgas!

Wenn man nämlich bei R 60 oder R 69 ein bißchen Gas wegnimmt, dann reichen die auch bis auf 4 PS herunter wie der 600-Motor, und dann hat der R-69-Motor einen nutzbaren Drehbereich von vollen 6000 U/min. In der Tat kann man auch einen R-69-Motor im großen Gang aus 30 km/h heraus nur mit dem Gas lochfrei hochbeschleunigen und kommt auf eine noch bessere Zeit, als hätte man den 600-Drosselmotor hochbeschleunigt. Nur ist der 600 — in einem Motorrad — bei rund 115 am Ende, während der R-69-Motor für etliche Sekunden weiterbeschleunigt, bis er jenseits 150 auch aufhört. Das ist weiter keine große Kunst, man muß bei der R 69 lediglich bis etwa 80 km/h mit dem Gas vorsichtig sein, nicht mehr als Halbgas, hinter 80 darf man dann getrost voll aufreißen.

Das ist aber kein Motorcharakteristikum, sondern eine pure Vergasereigenschaft: So ein alter SV-Single mit 500 ccm hat einen 20er, bestenfalls 22er Vergaser, den man ruhig aufreißen darf — da genügt die Gasgeschwindigkeit immer für ein brennfähiges Gemisch, der Motor verschluckt sich nicht und nimmt brav Gas an, und wenn es hoch kommt, stoßen da 3 mkg an der Kurbelwelle. Wenn einer die R 50 aufreißt, dann werden da aber nicht 3,8 cm² geöffnet, sondern wenigstens 9 cm² — wen wundert es, wenn der Motor dann „kotzt“? Und wenn er dennoch Gas annimmt, dann würgen an der Kurbelwelle nicht 3, sondern runde 4,5 mkg. Würde man der R 60 Anschlagsschrauben in die Mischkammerdeckel setzen, die nur eine Schieberöffnung von ungefähr $\frac{1}{4}$ erlauben, dann würde sie so treu und brav hochziehen und „nur im Vierten“ zu fahren sein wie die SV — aber gerade dann würde Fritzchen Salzknabe am lautesten schreien, das sei doch eine lahme Krücke, dazu brauche man doch keinen modernen Motorenbau.

(Mit den alten 6,3-Objektiven gab es ja auch keine Tiefenschärfe-Probleme wie mit 2,4 und 2,0 — nur führt man darüber keine „Fach“-Diskussionen mehr wie über Drosselmotoren.)

Wer da also bei einem braven alten SV so feinprächtige Eigenschaften entdeckt zu haben glaubt, braucht nur eine gleichgroße moderne Maschine auf gleiche Drosselöffnung zu bringen und schon benimmt sich die „aufgeregte“ neue Maschine ebenso zahm. Natürlich kann man mit der SV im großen Gang durch die Stadt juckeln — aber auch das ist eine grobe Selbsttäuschung insofern, als man unbewußt Konzessionen macht. Man hält es für selbstverständlich, daß man mit dieser Oma auch eine Bierkutsche nicht mehr überholen kann, weil das atemberaubend lange dauern würde. Man setze sich aber auf eine zu gleicher Leistung gedrosselte R 50, die sich genauso „brav“ und „hochelastisch“ benimmt, und man wird nach drei Minuten die Anschlagsschrauben herauswerfen. Genau dieselbe Erscheinung, über die Leute bei der alten SV stundenlang gelehrt reden, gilt bei der neuen Maschine als völlig witzlos und untragbar — wer hielte es nicht für entwaffnend dumm, in einen R-50-Motor solche Drosselschrauben einzusetzen? Nun, ebenso entwaffnend absurd ist es, über diese „Zugkraft“ eines „alten, dicken Drosselmotors“ zu sprechen. (Wir reden hier bewußt nicht davon, daß eine 500er SV mit 16 PS und heutigen (!) Werkstoffen ungefähr drei- bis viermal länger hielte als eine moderne 250er mit 16 PS. Die alten SVs halten nämlich auch nicht mehr Kilometer als heutige Schnellläufer!)

Es geht aber nicht nur um das Beschleunigen, auch beim Klettern sind die gelobten Drosselmotoren entfernt nicht besser als Hochleistungsmotoren. Da fiel uns vor Monaten in einem BMW-Prospekt der Satz auf, der neue 600 schaffe eine 8% Steigung im Vierten — das roch so ein bißchen, aber wirklich nur ein kleines bißchen, nach den 52%, die vorher andere Leute einem anderen Mobil zugeschrieben hatten. Eigentlich war das der Anlaß gewesen, die Bilder 1 und 2 zu zeichnen. Bild 2 zeigt also die Leistungslinien des 600-Motors und des R-69-Motors, jeweils im Dritten und im Vierten, aber nicht über der Drehzahl, sondern

mit der jeweils richtigen Übersetzung über der Geschwindigkeit. Man sieht:

Geradezu gelogen hat der Prospekt nicht, die 8% sind drin. Das gute Stück sackt zwar herunter auf 37—38 km/h, aber es wurgelt doch weiter. Ist man aber an solcher Wurgelei interessiert? Wenn man in den Dritten geht, fährt man nicht mehr 37, sondern 60, dazu braucht man nicht einmal Vollgas, sondern kann etwas zurückgehen, und selbst der Kilometerverbrauch wird nur ganz wenig höher sein.

Nach der herkömmlichen Drosselmeinung ist nun diese brave Wurgelei in 8% nur dem „Drossel“-Motor zuzuschreiben, der Hochleistungsmotor müßte nach herrschender Meinung in 8% doch längst geschaltet werden? Denkste. Siehe Bild 2, die oberen beiden Kurven zeigen den R-69-Motor. Und was tut der? Sind da die 8% nicht genauso drin? Nur daß der nicht mit 37—38 kriecht, sondern mit 60—70 fährt und heruntergeschaltet absolut sicher bis 80 reicht, ohne Vollgas zu brauchen und ohne zu überdrehen.

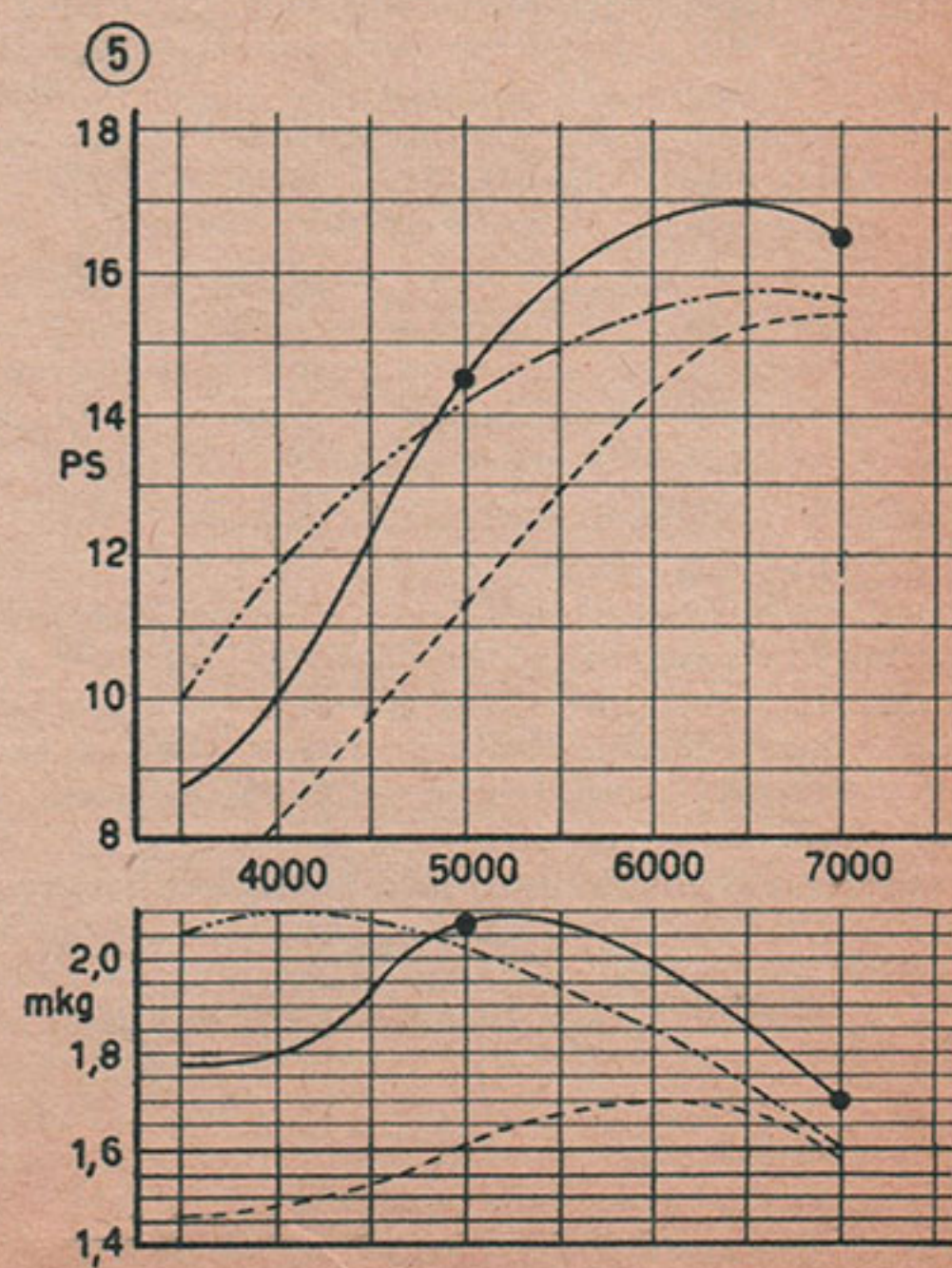
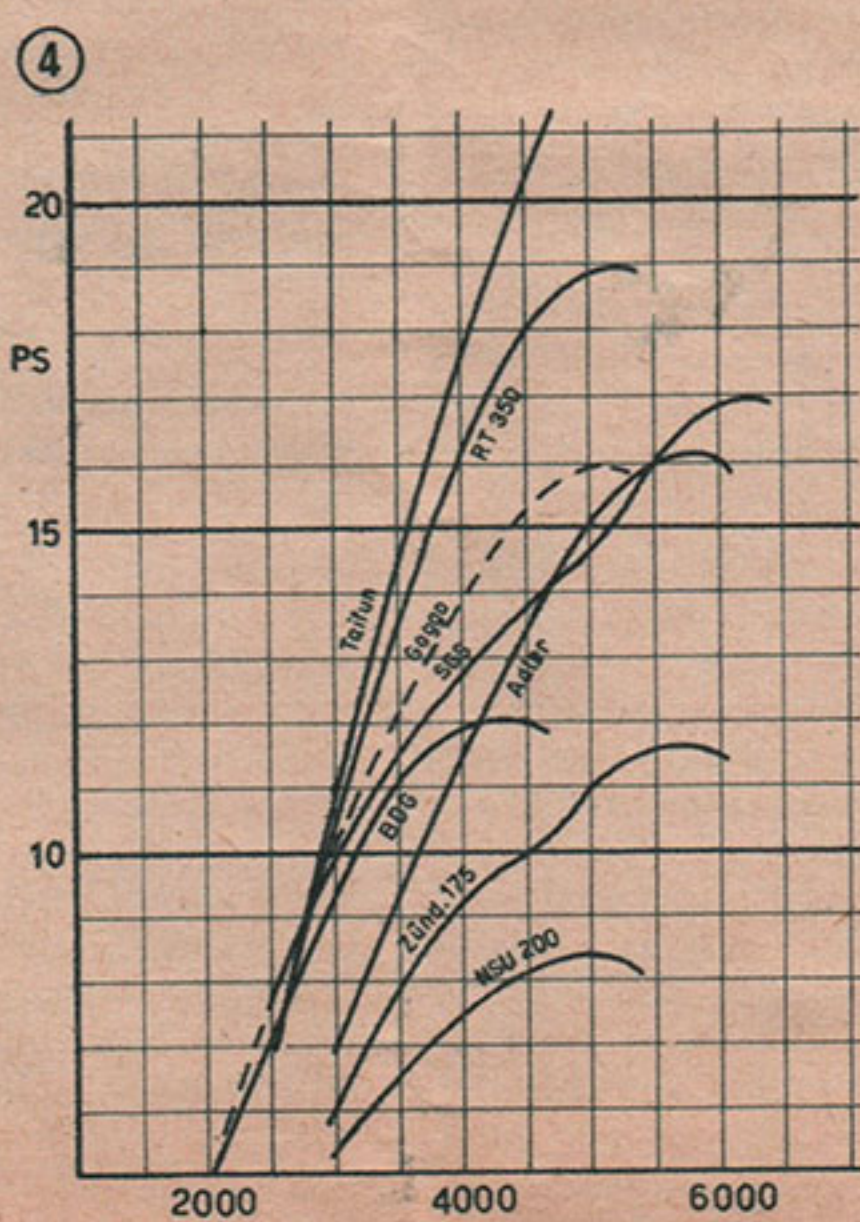
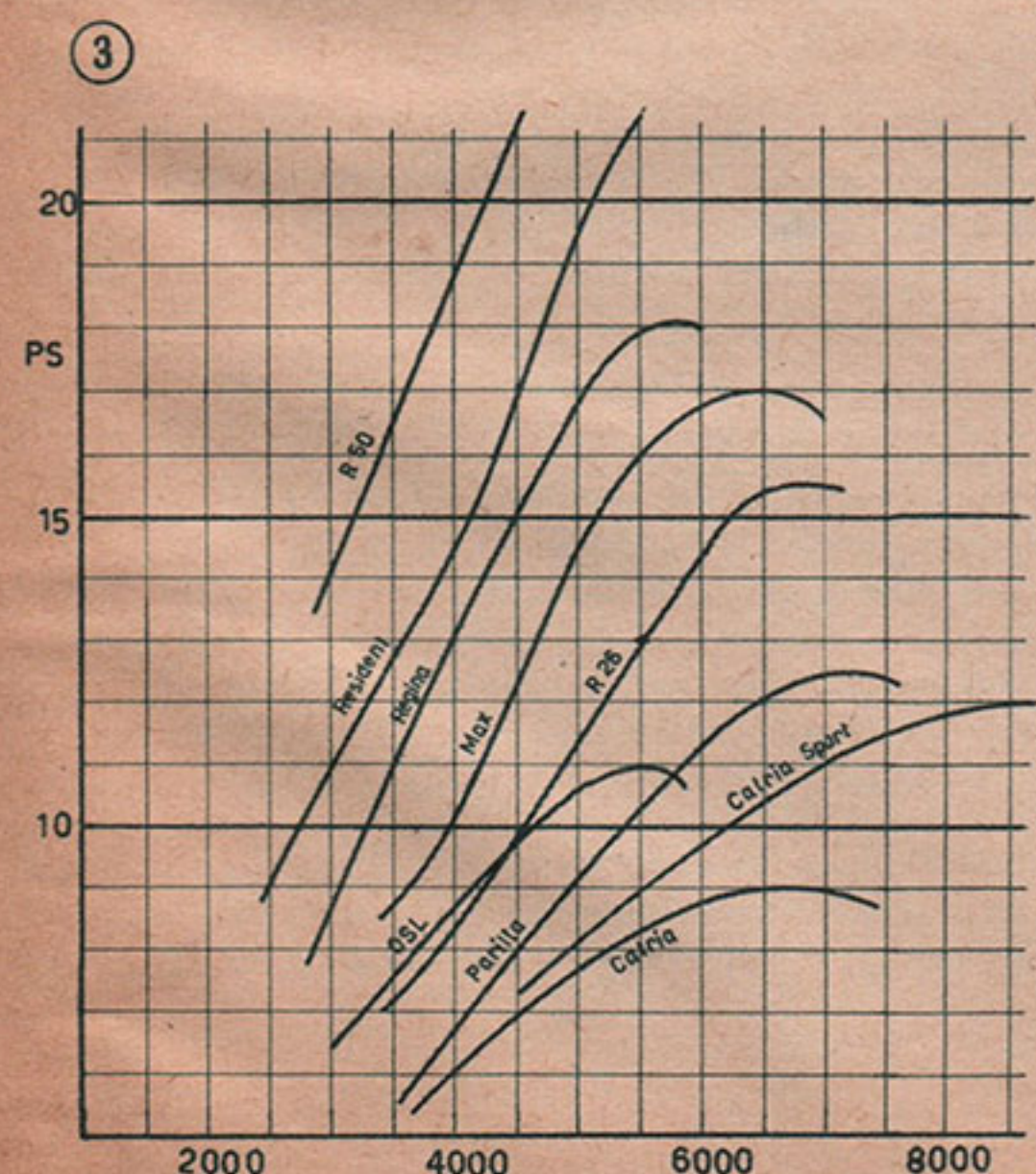
Wo bleibt da die angebliche Zugkraft des Drosselmotors?

Es ist eben doch so: Ein Drosselmotor ist und bleibt kein guter Motor, es ist rundrum ein schlechter Motor, oben und unten. Ein richtig gemachter Hochleistungsmotor ist genauso rundrum ein guter Motor, er ist im ganzen Drehbereich dem Drosselmotor überlegen.

Und warum bauen die Leute Drosselmotoren? Das kriegen wir später, vorläufig sehen wir uns mal Bild 3 an, da sind lauter gangbare Viertakter drauf:

Da ist die brave, alte, zahme OSL und darüber die R 26. Wer da glaubt, man sähe hier ja gerade, wie die OSL unterhalb von 4500 U/min „mehr drin“ habe, sei ergebenst darauf hingewiesen, daß zu diesen 0,3 PS Unterschied weniger als 50 Gramm Gewichtsunterschied auf der rund 1,4 kg anzeigenden Momentenwaage gehören, eben runde 3%. Daß die R 26 statt 11 PS aber 15,5 hergibt, fällt doch wohl mehr ins Gewicht — das ist der Fortschritt der Motorentechnik. Wenn man mehr riskiert, wie das die NSU-Leute getan haben, kann man auch noch mehr in den Motor hineinpumpen. Dieses Mehr zeigt sich aber keineswegs nur in der Spitze — es ist auch in niedriger Drehzahl genauso da. Und wenn man ein größeres Volumen nimmt, dann zeigt sich, daß die Regina-Kurve von unten bis oben gleichmäßig höher liegt, entsprechend dem höheren Volumen, und selbst die Resident als „getriebene“ 350er ist von unten bis oben besser als die Regina. Wenn man einen wirklich ausgefallenen Motor sucht, dann findet man den ganz unten: Da ist die Parilla, die brav in den Kurvenfächer paßt, nur die beiden Catria-Linien sehen so eigentümlich flach aus. Rechnen wir nach: Catria-Sport und Parilla haben so wenig verschiedene Spitzenleistung, daß man sie für gleiche Spitze übersetzen kann, sagen wir mal auf 100 km/h für einen schweren Mann. Dabei dreht die Catria 8500, die Parilla 7000. Die Catria dreht bei 53 noch brauchbar mit Vollgas, die Parilla reicht bis 50 herunter — kein Unterschied, den ein Fahrer zu bemerken vermöchte. Die Catria hat aber bei 53 noch gute 7 PS, die Parilla 5,5 PS — und das ist ein Bauernschuh, das merkt der Fahrer, nicht nur zwischen Bergwerk und Karussell. Haben Sie auch etwas gemerkt? Das ist doch gerade eine „aufgeregte“ Hochleistungsmaschine, eine Nervensäge, die auf wahnwitzige 8500 hinaufdreht, und die unten einen ganzen Sack voll mehr drin hat als die zahmere Parilla! Wo bleibt die alte Sage vom zahmen Motor mit „unten was drin“?

Hier steckt ein Stück von dem hochkarätigen technischen Fortschritt, wie er nur alle paar Jahre mal gelingt, dieses Catria-Motörchen ist mindestens so ein Wurf, wie es vor sechs Jahren der Max-Motor war. Daß sich die Benelli-Männer vor den 8500 nicht fürchten, ist zwar deren ganz selbständige Privatangelegenheit, immerhin ist aber zu betonen, daß Klacks den Motor auch mit über 9000 nicht kleingekriegt hat. Darum



geht es aber hier nicht. Es geht darum, daß man einen Viertakter so grundsollide pumpen lassen kann, daß er trotz verrückter Spitzendrehzahl bei niedriger Drehzahl immer noch 30—40% mehr drin hat als die vergleichbare langsam laufende Konkurrenz — gerade das galt ja bislang als nicht realisierbar.

Und nun nochmal die zurückgestellte Frage, warum man denn immer noch Drosselmotoren vom Schlage des BMW 600 und des Prinz-Motors macht: Bei Motorradmotoren sind 40 000 km für eine Kurbelwelle schon beträchtlich, bei einem Wagenmotor aber untragbar wenig. Das ist alles. Nur wegen der Lagerlaufzeiten traut man sich vorerst nicht an die Literleistungen von Motorradmotoren heran. Warten wir ruhig ab, was die 25-PS-Lloyds ihren Besitzern für Freude machen. Andere Gründe für einen Langsamläufer gibt es nicht, weder Verbrauch noch Wärmeführung noch sonst etwas spielt eine Rolle, es ist eine reine Lebensdauerfrage bei den Lagern — nicht mal bei den Zylinderlaufbahnen.

Nun, überlassen wir die Motobis ihren eigenen Problemen — für uns wichtig ist die Erkenntnis, daß von den übrigen Motorenmachern jeder gleichviel kann. Die Kennlinien haben alle die gleiche Neigung, die Motoren verhalten sich alle gleich, jeder hat unten gleichviel Prozent weniger als sein Konkurrent.

Und noch eine Erkenntnis nehmen wir mit:

Der Motor ist sichtlich der bessere, dessen Kennlinie flacher verläuft.

Nehmen wir diese Erkenntnis wieder mit nach Bild 4 — das sind lauter Zweitakter. Igit, denkt man auf den ersten Blick, sind die aber alle steil! Sogar die flachste Kurve von allen, die der 175er Zündapp, ist noch merklich steiler als eine Viertakterkurve. Das ist eine typische Zweitakter-Eigenschaft! Wer hätte bisher zu sagen gewagt, daß ein Zweitakter spürbar schlechtere Übergänge zwischen den Getriebestufen hat als ein Viertakter? Er hat sie aber. Zwar hat ein Zweitakter seine Spitze durchschnittlich um 1000 U/min tiefer als der vergleichbare Viertakter, das mag auch hinsichtlich Lagerbelastung und Kolbengeschwindigkeit ganz bestimmt nicht zu unterschätzen sein, aber er hat eben die steilere Kennlinie. (Und bräuchte fast fünf Gänge, wo der Viertakter vier braucht, so viel macht das aus.) Man studiere Bild 4 in aller Ruhe durch — da ist noch so manches Ei drin. Gestrichelt z. B. die Kennlinie des Goggo-300-Mobilmotors. Und quer durch die schönen Blumen die Puch SGS. Fast viertaktermäßig flach. Das ist es, was der Doppelköhler gegenüber der Einkolbenmaschine bringt. Wenn man ihn richtig macht. Daruntergezeichnet ist nämlich die Triumph-BDG. Wie sie an 1952 war. Und wie sie den Triumph-Leuten gut genug erschien. Seit 1951 gab es aber schon die TFS mit SGS-ähnlicher Leistung, wenn auch noch mit zwei Vergasern, und 1953 stand die SGS im Laden. Warum hätte man da noch eine BDG kaufen sollen? So etwas ist versäumter Fortschritt, und man hatte in der Fürther Straße so lang Eile mit Weile, bis man von Grundig aufgekauft wurde. Die Wirtschaftsgelahrten übersehen so leicht, daß es ja letzten Endes doch die Ware ist, mit der man wirtschaftet. Wenn die Ware nicht stimmt, nützt auch keine Konjunkturwissenschaft mehr (sie hat sehr oft nicht gestimmt).

Eigentlich mehr zum Spaß ist in Bild 4 noch eine alte 200er von 1951 gezeichnet, ich glaube, das war die erste Lux — es ist nicht unbeträchtlich, was da inzwischen zugerlernt wurde. Auch das ist Fortschritt, denn weniger dauerhaft sind die modernen Motoren ja keineswegs.

(Siehe die böse Bemerkung vorhin über die SV-Lebensdauern.)

Was aber nicht wegzudiskutieren ist, das ist die Tatsache, daß auch bei den Zweitaktern mit Ausnahme der SGS alles grundsätzlich ähnlich aussieht. Unten hat alles gleich viel drin, nur die Hochleistungsmotoren schießen nach oben heraus. Daß eine Taifun gegenüber einer RT 350 und erst recht gegenüber einer SGS eigentlich noch einen sechsten Gang bräuchte, wo Zweitakter sowieso schon gegenüber Viertaktern einen fünften Gang haben müßten, tut ja heute niemandem mehr weh, die Vierhunderter sind ja alle desselbigen Prämentodes gestorben, sonst wäre zur Abwechslung mal eine Maico von einer Horex in der Steigung stehen gelassen worden.

Da wir so schön dabei sind, können wir noch einen letzten Grubenhund töten: Da liest man zuweilen in mild-freundlichen sogenannten Kritiken neuer Motoren — was soll man auch immer zu einer simplen Linie sagen, die sich von der Konkurrenz doch nicht unterscheidet —, der Konstrukteur habe das Drehmoment da oder dort „hingelegt“. Klingt hervorragend.

Die Wirklichkeit ist anders. Die geht so:

Ein Mann, der schon ein oder zwei Motoren auseinandermontiert und genau nachgemessen hat, kratzt alles das zusammen, was er so von Hausmittelchen weiß, die dafür bekannt sind, Leistung zu bringen. Weil alle diese Hausmittelchen aber ausnahmslos die Krätze haben — große Ventile hauen auf den Kolben, steile Nocken zerschlagen den Ventiltrieb, hohe Schlitze geben Spülverluste, lange Rohre drosseln oben, und was der Bosheiten mehr sind — wendet er sie mit gebührender Vorsicht an. Viel lieber kauft er noch zwei oder drei andere Motoren dazu und sieht nach, wie weit deren Konstrukteure zu gehen wagten. (Kennen Sie die schöne Geschichte vom Rex? Der war von einem englischen Vorbild abgekupfert und lief nicht. Die Italiener hielten den Rex aber für gut, er war ja deutsche Werkmannsarbeit, und kupferten den Rex ab. Und die Sertum lief!) Und dann baut er das, was er voll schlechten Gewissens gerade noch zu zeichnen wagte. (Leute mit elastischerem Gewissen zeichnen natürlich großzügiger, dabei kommen dann Sachen wie Opti, Hoffmann-Gouverneur, Backer v. Pölling und so heraus.) Das

Gebaute befestigt er eines Tages auf der Bremse, verflucht noch einmal den Tag seiner Geburt und gibt Strom auf die E-Maschine. Er spielt mit dem Gas auf und ab, dreht den Lastwiderstand vor und zurück, und wenn er sehr mutig ist, guckt er bei Vollgas sogar mal ganz verstohlen auf die Drehmomentwaage. Wenn die dann nicht mehr als 20% unter dem erhofften Wert anzeigt, ist er glücklich wie Rigo, wenn er Schokolade sieht. Die noch fehlenden 20% kriegt er schon noch zusammen, da ist ja am Vergaser und an der Zündung noch etwas zu machen, Auspufflänge stimmt noch nicht, Ansauglänge muß probiert werden — man kriegt schon noch das raus, was die Konkurrenz auch kann. (Sonst könnte die es nicht.) Dann aber beginnt die meist glücklose Arbeit, durch systematische Änderung überhaupt etwas über die Norm hinaus zu erlangen. Kein Mensch kann aber sagen, was jede solche Änderung bringt. Wenn da in einer Drehmomentkurve irgendwo ein Loch ist, dann muß man froh sein, dieses Loch auch nur zumachen zu können und nicht unter der Konkurrenz zu bleiben. In eine Drehmomentkurve eine Beule nach oben zu machen, ist aber eine Aufgabe, die nur alle heilige Zeiten einmal gelingt — wie etwa bei der Catria oder der SGS oder der Max. Es soll ja keiner kommen und sagen, er habe in eine Drehmomentkurve da oder dort eine Beule nach oben gemacht, etwa so, wie man ein Stück Holz irgendwo anschraubt.

Das geht ganz anders: Von vielen möglichen Änderungen bringt eine wenigstens etwas. Darüber ist man sehr glücklich und probiert flugs in gleicher Richtung weiter. Zuweilen kriegt man dann noch mehr. Lange bevor man nun weiß, wieviel bei weiterem Probieren noch zu gewinnen wäre, muß der Motor aber in die Serie. Er ist ja irgendwo im Drehmoment schon um hundert Gramm besser als die Konkurrenz — also in die Serie damit, wir müssen verkaufen, um für die langweiligen Probierer Gehalt zahlen zu können. Ja, und nach einem halben Jahr ist dieser Motor wieder klammheimlich abgekupfertes Vorbild eines Konkurrenzmotors und nach fünf Jahren ist die Reihe durchgezählt und irgendwer hat die Maico-Supersport doch noch auf 15 PS gebracht. In solchen kleinsten Schritten.

Überhaupt dieses Drehmoment, von dem da so gelehrt geredet wird. Man liest es an der Bremse auf einer Art großer Metzgerwaage ab, die Kilogramme anzeigt, die wiederum durch geeignete Hebeleier direkt als Meterkilogramme abzulesen sind. Leider ist aber ein Motor nicht so gutmütig wie ein Pfund Geselchtes, das hübsch ruhig liegt. Wenn so eine Drehmomentwaage etwa bei 2 kg steht, dann tanzt der Zeiger unweigerlich zwischen 1950 und 2050 Gramm und man muß glücklich sein, wenn er erstens nicht noch weiter und zweitens nicht überhaupt mit periodisch veränderlichem Mittelwert tanzt. Man kann ein Drehmoment gewöhnlich nicht genauer als auf $\pm 2,5\%$ also, wenn man will, auch nur 5% genau angeben. (Es gibt aber Firmen, die sich nicht scheuen, allen Ernstes ein angeblich um 5% höheres Drehmoment als Werbeargument zu benutzen!) Aus diesem Drehmoment wird nun durch einfache Multiplikation die Leistung errechnet. So:

$$\frac{\text{Drehmoment (mgk)} \times \text{Drehzahl (U/min)}}{716,5}$$

(Wenn ich schon rechnen muß, stelle ich den Schieber auf 716 oder gar 720, darauf kommt es gar nicht mehr an.)

Das ist in Bild 5 gemacht. Ausgezogen ist da die Drehmomentlinie des Max-Motors — man rechne nach der Formel die zwei dick gemalten Punkte nach! Vielleicht wird dann klar, was es mit dem Drehmomentgeschwätz auf sich hat: Wenn eine Drehmomentkurve überhaupt Beulen hat, fallen die kaum ins Gewicht. Das sieht zwar gewaltig aus, weil man im Kurvendiagramm runde 20% des Ordinatenmaßstabes heimlich unterdrückt. Bis man es aber ausmultipliziert, werden aus 10% Unterschied im Drehmoment auch nur 10% Leistungsunterschied. Die der Fahrer, wenn er sie überhaupt spürt, als 5% Unterschied der Fahrleistung zu spüren bekommt.

Spaßeshalber ist auch die Kurve der R 26 gezeichnet, gestrichelt. Man sieht, die BMW-Leute haben ihrem Motor einfach nicht so viel Drehmoment aufgepackt, sie taten nicht so viel Füllung hinein. Der Unterschied der Drehmomente scheint beträchtlich, bedingt aber nur gleich viel Prozent Leistungsunterschied.

Es gibt eben nichts, was man an einer Drehmomentkurve sehen und an einer Leistungskurve nicht sehen könnte!

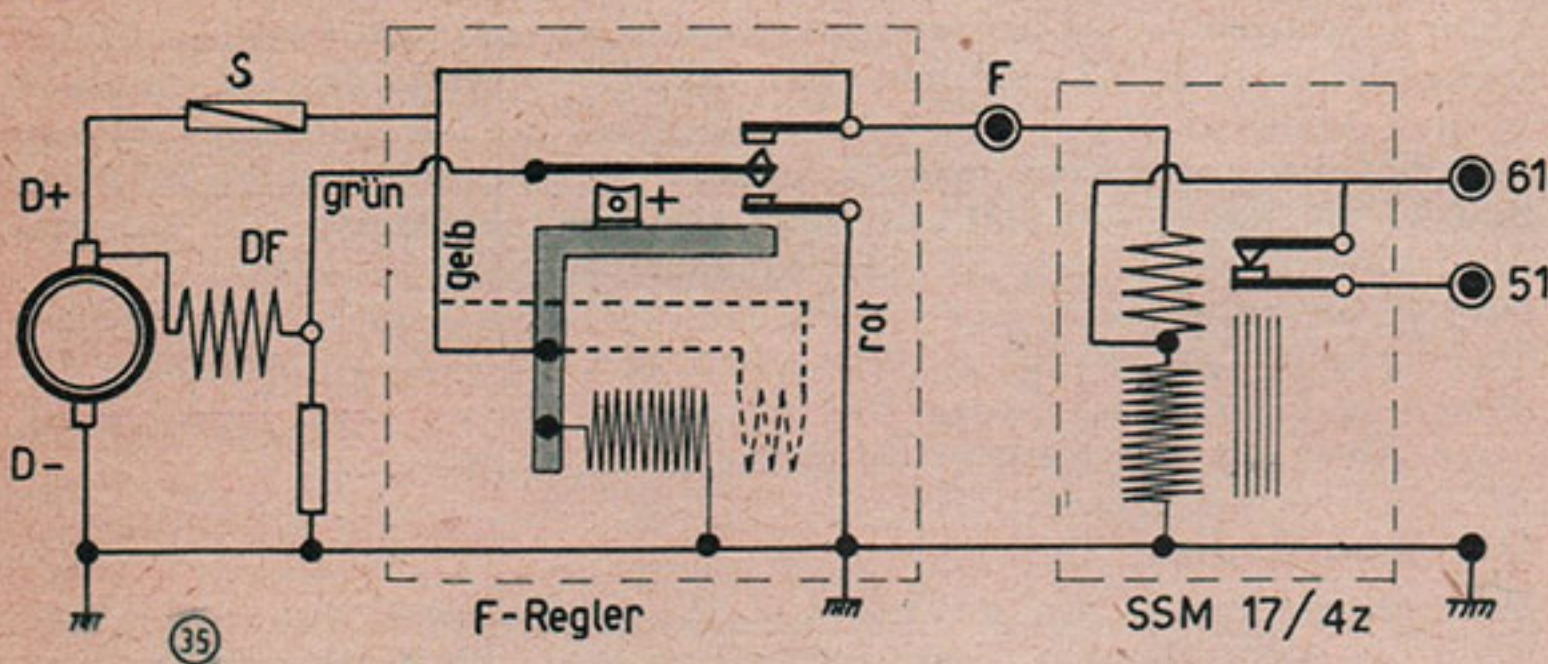
Wenn also in einer Diskussion jemand sagt „ja, aber wenn man den Drehmomentverlauf betrachtet —“, dann können Sie Gift darauf nehmen, daß der Mann in diesem Augenblick schwafelt. Eine Momentenkurve zeigt nichts anderes, als was an der Leistungskurve auch zu sehen ist — nur ist es dort deutlicher und der tatsächlichen Bedeutung angemessener zu sehen als in der Momentenkurve.

Dann ist da aber noch die strichpunktierte Kurve: So möchte man die Momentenkurve eines Viertakters gerne haben — aber genau das ist bis jetzt noch keinem sterblichen Konstrukteur gelungen. Das wäre nämlich der Motor, von dem wir gleich zu Anfang gesagt haben, daß er noch erfunden werden müßte. Und wie wenig das in der Leistung bringt, sieht man ja oben.

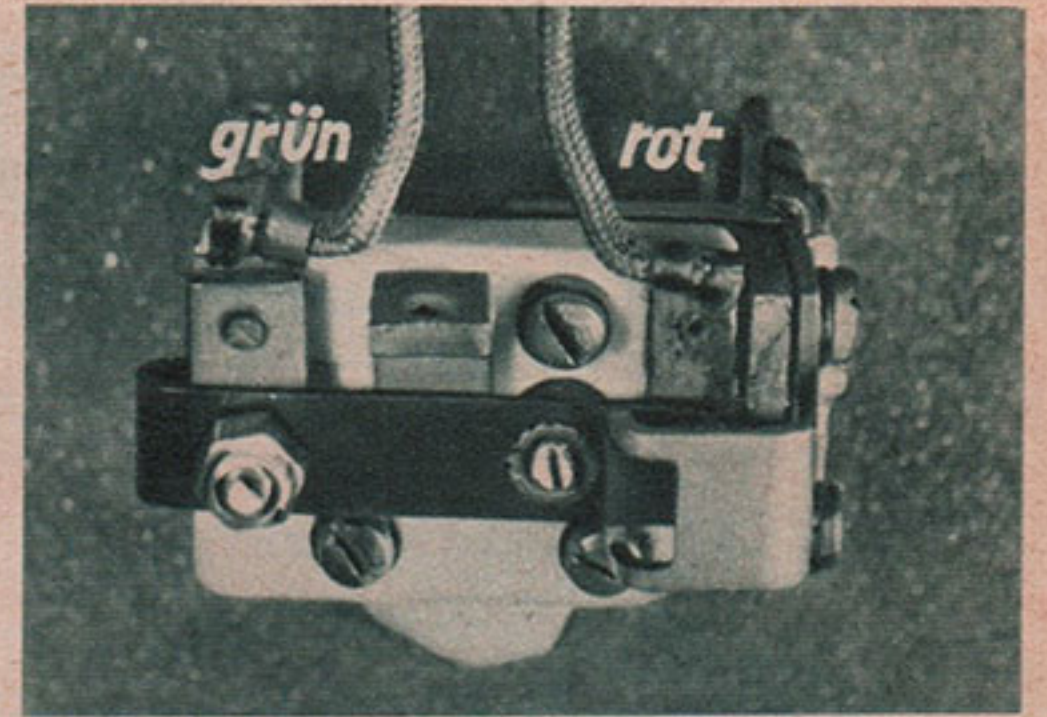
In die Nähe gekommen ist dem allerdings schon jemand — die Catria-Macher. In die Nähe. Um den Preis höchster Spitzendrehzahl. Aber eben doch.

So, das war die Geschichte vom sagenhaften Drehmoment. Lesen Sie ruhig nochmal, ist keine Schande.

Von Reglern und Lichtmaschinen



Ein F-Regler mit herausoperierter Stromspule und stillgelegtem Schalter. Die Sicherung S ist wichtig als Überlastschutz, da der Regler unentwegt auf Höchstspannung regelt. Nachgeschaltet ist ein serienmäßiger Rückstromschalter, die Klemmenbezeichnungen finden sich am Schalter, die Klemme F sitzt unter der Grundplatte, diese selbst muß Masseverbindung haben.



F-Regler mit besonderem Rückstromschalter

In Nr. 14/58 haben wir schon gesehen, wie man einen F-Regler auf wesentlich flachere Regelung bringen kann, indem man eine oder zwei Stromwindungen abwickelt.

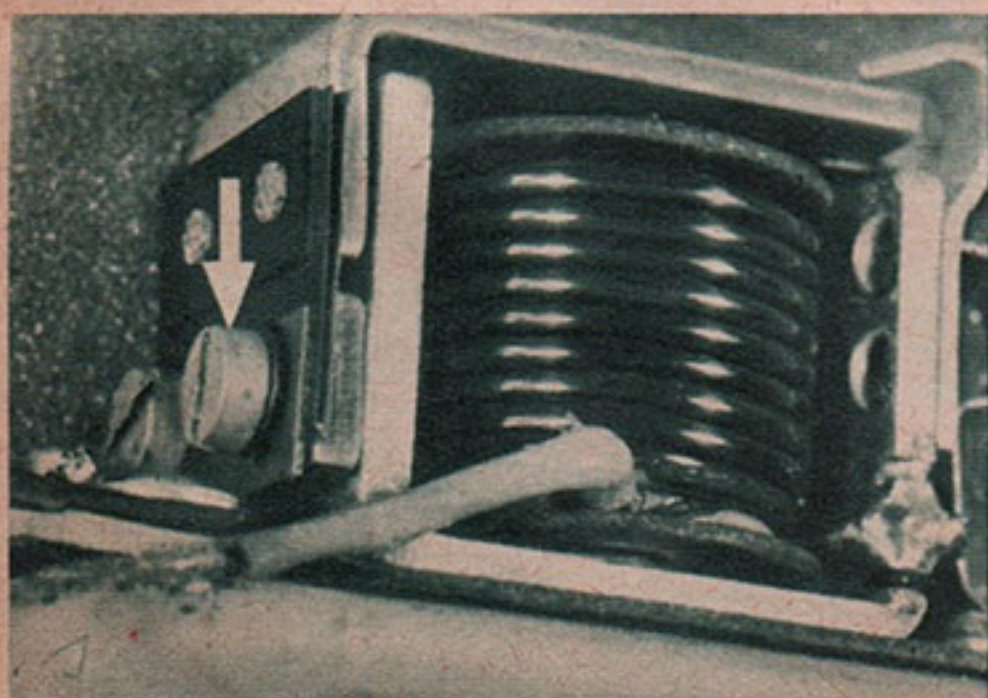
Mehr abzuwickeln, um sehr flache Regelung zu bekommen, darf man aber nicht wagen, weil da der Rückstromschalter wieder zu spät abschaltet. Wenn man nun den Rückstromschalter im F-Regler totlegen und einen besonderen Rückstromschalter verwenden würde? Dann könnte man alle Stromwindungen vom F-Regler herunternehmen, bekäme eine völlig horizontale Spannungsregelung, die Rückstromschalterei täte dennoch zuverlässig, und als Überlastschutz täte es vielleicht eine simple Schmelzsicherung?

In der Tat, das geht, denn bei Boschens gibt es einen selbständigen Rückstromschalter unter der Bezeichnung SSM 17/4Z, der ganze acht Märker über den Ladentisch kostet. Man kann den Regler sitzen lassen, wo er sitzt, der Rückstromschalter wird da angeschraubt, wo gerade Platz ist, und wo kein Dreckwasser hinlaufen kann. Geschaltet wird nach Bild 35 und man kann in Ruhe auf eine Netzspannung von 7,4 Volt einstellen. Damit ist man wie beim schönsten Knickregler den ganzen Sommer-Winter-Kummer los und plötzlich reicht auch wieder eine 7-8 Ah-Batterie, wo vorher ein 14-Ah-Ding nur notdürftig reichte. Nur darf eben die Sicherung nicht vergessen werden, die man folgendermaßen berechnet: Eine 60-Watt-Maschine ist im Winter bis 70 Watt überlastbar, das macht bei 7,4 Volt Netzspannung $70:7,4 = 9,5$ A. Nehmen wir also eine „träge“ 10-A-Sicherung, die es mindestens im Elektroladen als „Wickmann-Feinsicherung“ gibt, falls der Kfz-Heinerich behauptet, das habe er nicht. Für eine 90-Watt-Maschine würde eine 15-A-Sicherung gut und wenn man der Sache nicht ganz traut, kann man es ja zunächst mit einer „flinken“ Sicherung versuchen.

Diese Sicherung knallt natürlich bei klapperleerer Batterie immer weg, man muß also die Batterie abklemmen und so fahren, daß der Motor nicht stirbt, weil er ja nur aus der Lichtmaschine Zündstrom bekommt. Nachgeladen wird die Batterie dann stationär. Wenn man es weiß, macht es einem nichts aus, schließlich kriegt man auch ohne Batterie anstandslos die längste Nachtfahrt hinter sich.

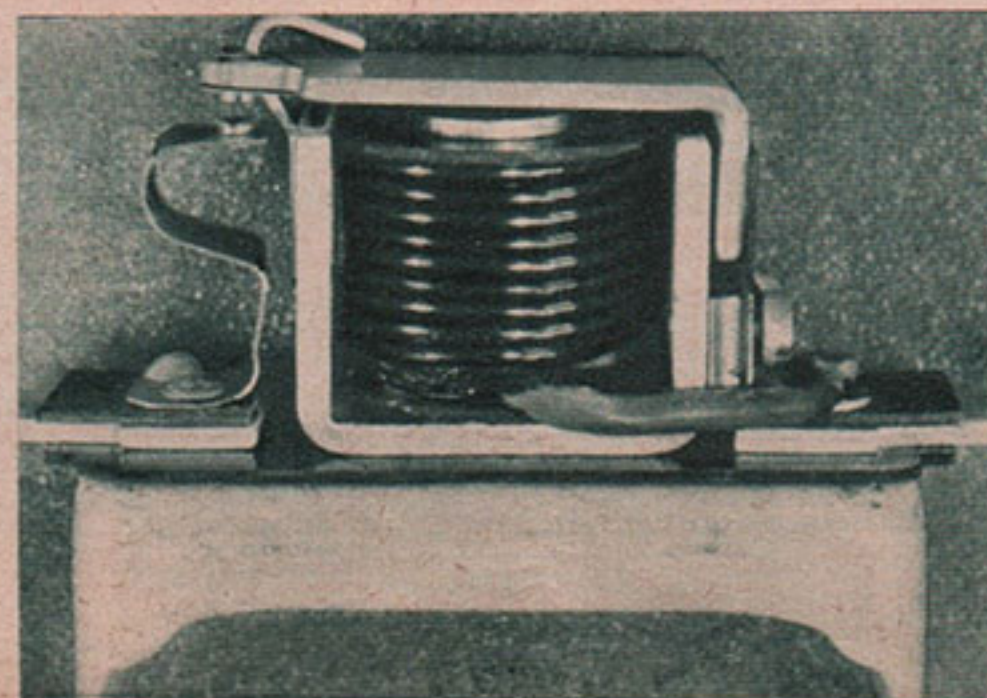
Die Einstellung des SSM 17/4Z ist „ladenfrisch“ gewöhnlich so, daß bei 6,3-6,5 Volt Maschinenspannung geschaltet wird, bei 3-4 A Rückstrom fällt der Anker sicher ab. Nachprüfung der Einschaltspannung beim ersten Einbau empfiehlt sich auf jeden Fall — der Rückstrom stimmt dann ganz von selber. Man kann die Einschaltspannung ändern, wenn man die beiden mit Pfeil bezeichneten Schrauben in Bild 36 lockert und den Luftspalt zwischen Anker und Kern ändert — weniger Abstand gibt niedrigere Einschaltspannung. Mit dem Hakenbügel H in Bild 37 wird fein nachgestellt. Bei einem solchen getrennten Rückstromschalter hat man es in der Hand,

Der normale, billige Rückstromschalter, mit den beiden Zylinderkopfschrauben läßt sich der Luftspalt einstellen, Druckblech und Blattfeder haben Langlöcher.



36

Seitenansicht des Rückstromschalters, die F-Klemme sitzt unterhalb der Grundplatte verborgen, Pfeil, auf der Seite von Klemme 61.



37

Damit es gar keine Zweifel geben kann, was beim F-Regler rote und grüne Strippe ist. Die gelbe Strippe führte zur Stromspule, die ja weggeschnitten wurde, die Leitung von der Sicherung bzw. von der Plusbürste führt jetzt direkt an den Punkt, wo früher das andere Ende der Stromspule an den Reglerwinkel gelötet war. Der Winkel beim F-Regler ist „heiß“, muß also gegen Masse gut isoliert bleiben.

erst bei ziemlich hoher Spannung, etwa bei 6,8 Volt, einschalten zu lassen. Dann geht die rote Lampe spät aus und kommt sehr früh, man ist also im Bilde, daß man ehestens wieder Drehzahl zulegen muß und nicht weiter bummeln darf.

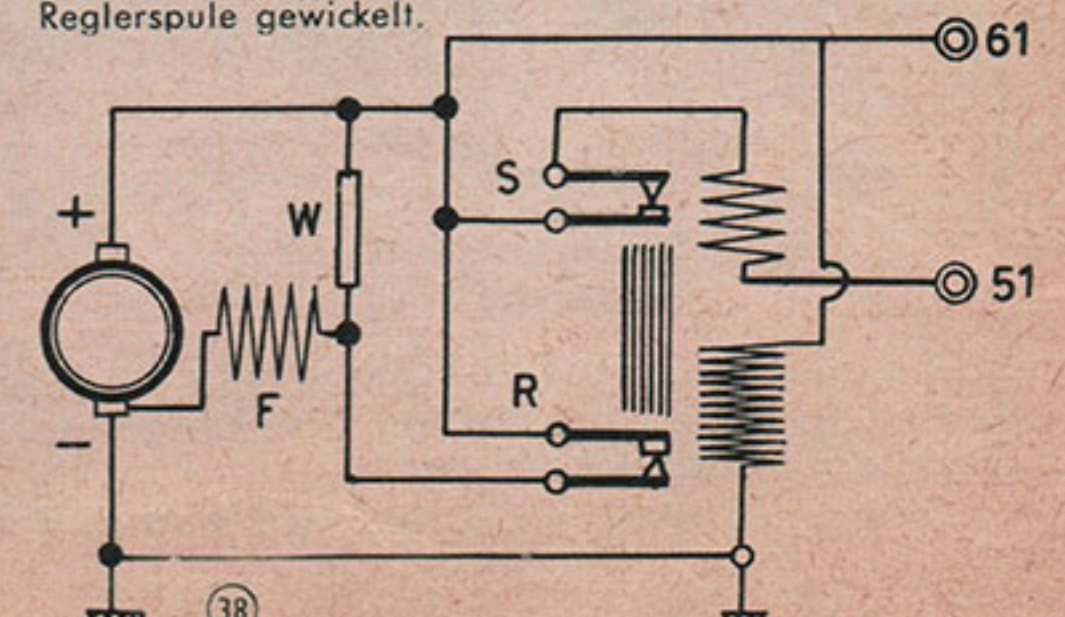
So genial anfänglich der F-Regler in seiner kompakten Kleinheit war, so konnten doch seine Mucken nicht verborgen bleiben, obwohl diese Mucken — das sei gerne zugegeben — nur in Sonderfällen zutage treten. Also speziell dann, wenn eine Lichtmaschine, deren Nennleistung durch die vorhandenen Dauerverbraucher nahezu voll beansprucht ist, mit einer kleinen Batterie zusammen arbeiten soll. Die Grenze liegt bei ungefähr 1,2 Ah Batteriekapazität pro 10 Watt Dauerverbrauch, ab 3 Ah Batteriekapazität pro 10 Watt Dauerlast merkt man keine Übelstände mehr, da wird sogar schon Batteriebelastung durch Startstrom vertragen, wenn der Motor halbwegs sicher angeht. Sicherer Startbetrieb ist möglich ab 7 Ah pro 10 Watt.

Es hat auch nicht an Versuchen gefehlt, diese Mucken zu verringern, womit wir zur Besprechung von Sonderbauarten kommen.

Seltener vorkommende Regler

Ein besonderer Kniff beim F-Regler ist ja der Zusammenbau von Rückstromschalter und Regler, die vom gleichen Anker betätigt werden und wobei es so kitzlig auf die Stellschraube St in Bild 18 und Bild 24 ankommt. Um diese Kitzligkeit zu umgehen, hat man bei anderen Reglermachern als gerade Bosch-Noris schon immer dem Rückstromschalter und dem Regler besondere Anker gegeben, um sie getrennt einstellen zu können — obwohl beide Anker vom gleichen Magnetfeld betätigt werden. Den normalen Siba-Regler der DKWs haben wir zusammen mit dem MZ-Regler schon in Bild 11 und 12 (Nr. 10/58) gezeigt, dazu ist nichts mehr weiter zu sagen. Dort ist auch geschildert, wie man den Einschaltpunkt einstellt. Wohl aber müssen wir jetzt den Milles-Regler noch kurz besprechen, dem man in Original-Puchs — also nicht den in Freilassung mit Bosch-Lichtmaschinen ausgelieferten Deutschland-Puchs — begegnet. Allerdings wurden auch in Österreich immer mal Puchs mit Bosch-Maschinen und F-Regler geliefert — da muß man also schon genau hinsehen. Der Witz beim Milles-Regler, den man auf den ersten Blick unmöglich sehen kann, sind zwei übereinanderliegende Plattenanker. In Bild 39 erkennt man gut die obere Ankerplatte und ein Kontaktpaar — das gehört aber nicht zu dieser oberen Ankerplatte, sondern das in Bild 39 halb verdeckte hintere Kontaktpaar: Das ist der Rückstromschalter, der

Die Grundsatzschaltung des Milles-Reglers — ist für Bosch-Maschinen nicht geeignet, umgekehrt kann eine für den Milles bestimmte Puch-Maschine nicht mit einem Bosch-Regler versehen werden, Feldspule und Widerstand ist anders geschaltet. Wenn man mit Bild 34 und 35 vergleicht, findet man den Unterschied und kann notfalls in der Lichtmaschine die Feldspule umklemmen. Beim Milles-Regler ist der Widerstand W mit auf die Reglerspule gewickelt.



Ihr bester Helfer

bei der Zweiradpflege ist der

Caramba-Druckzerstäuber



Caramba bewirkt:

Rostlösung · Rostschutz ·
Schmierung · Beseitigung
von Quietschgeräuschen

Im Fachhandel erhältlich

Rütgerswerke A.-G. Abt. Autochemie · Duisburg

WEGU SCHUTZHELME

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



auch mit
abknöpfbarem
Nackenschutz
lieferbar.

WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL

Federbein-Anbausätze NSU



Zum Selbsteinbau -
tausendfach bewährt

Max
Lux
Fox
(auch Super)

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

G. GEHRING, MÜNCHEN 12, POSTFACH 59

Anker wird vom U-Schenkel des Magneten gezogen, auf dem hier die Zahl 7250 zu lesen ist. Der Regleranker liegt unter dem Schalteranker und ist nur in seiner halben Dicke sichtbar, weil er in einer U-Schiene aus Messing verborgen ist. Hier kommt es auch auf ein paar Maße an:

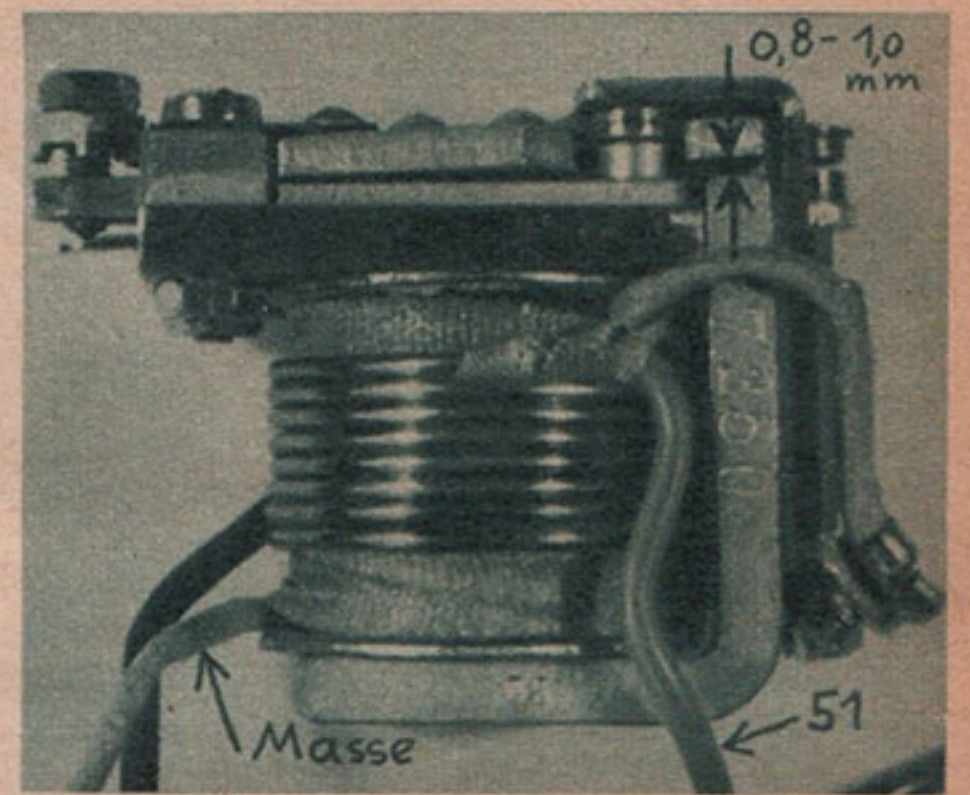
Der Regleranker soll sich beim Öffnen des Reglerkontaktes um 0,3 mm bis zum Anschlag bewegen können und wenn der Schalterkontakt gerade geschlossen ist — zuvor soll er 0,2—0,3 mm offen gewesen sein —, dann soll die Ankerplatte vom U-Schenkel des Magneten noch 0,6—0,7 mm Abstand haben, darf also nicht anliegen. Wenn der Regleranker noch nicht angezogen ist, also die Reglerkontakte noch zu sind, aber der Schalteranker schon angezogen ist, so daß dessen Kontakte zu sind, soll zwischen beiden Ankerplatten noch 0,2—0,3 mm Luft sein. Das sieht zwar verzwickt aus, ist aber weiter nicht gefährlich, die Ankerplatte des Schalters läßt sich von oben her dirigieren, wenn man die schmale Messingzunge nachbiegt, die in Bild 43 auf das S von MILLES zeigt, der Kontaktabstand läßt sich mit der breiten Messingzunge über der Kontaktfeder noch beschränkt vertrimmen. (Überhaupt kann man sagen, daß bei allen Reglern irgendwelche Messingzungen immer nur als verbiegbare bzw. verstellbare Anschläge für Anker und Kontakte dienen, bei Ankern dienen sie sogar immer dazu, deren Abstände vom Kern in der Ruhelage zu begrenzen.)

Der Siba-Regler

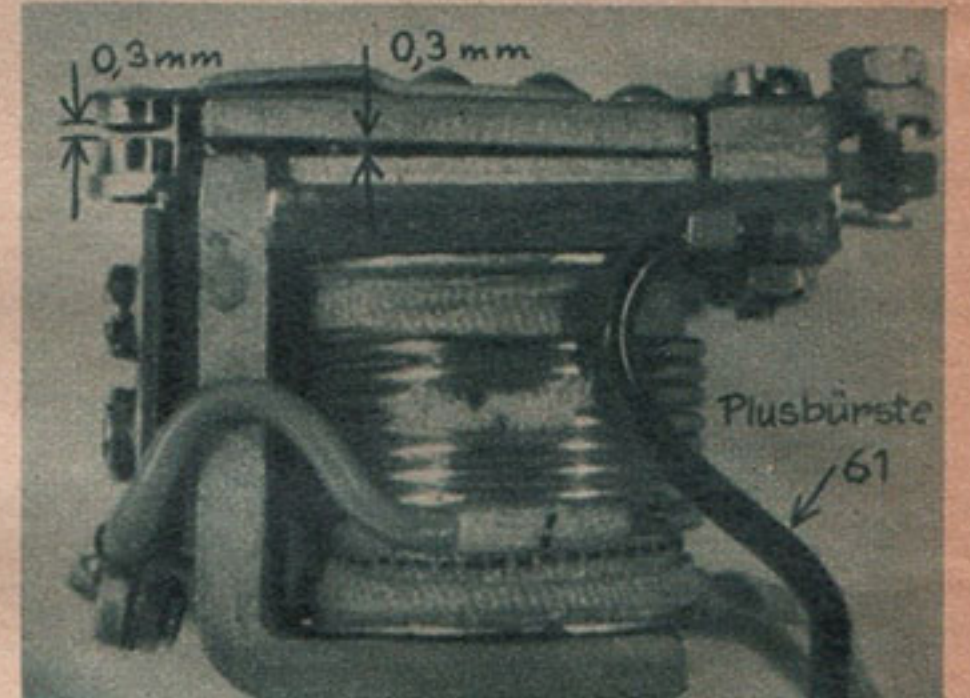
Man findet ihn in den meisten Rollern mit Elektro-Starter, vor allem, wenn da Sachs-Motoren drin sind. (Aber auch bei Goggomobilern und Messerschmitts.) Kennlich ist er am rechteckigen, blanken Alu-Gehäuse mit aufgesetztem Unterbrecher-Kondensator, Bild 44.

Das Element ganz links in Bild 45 ist das Starterschütz, kenntlich an den dicken Kupferklötzen, die als Kontakte dienen. (Übrigens: Man würde es

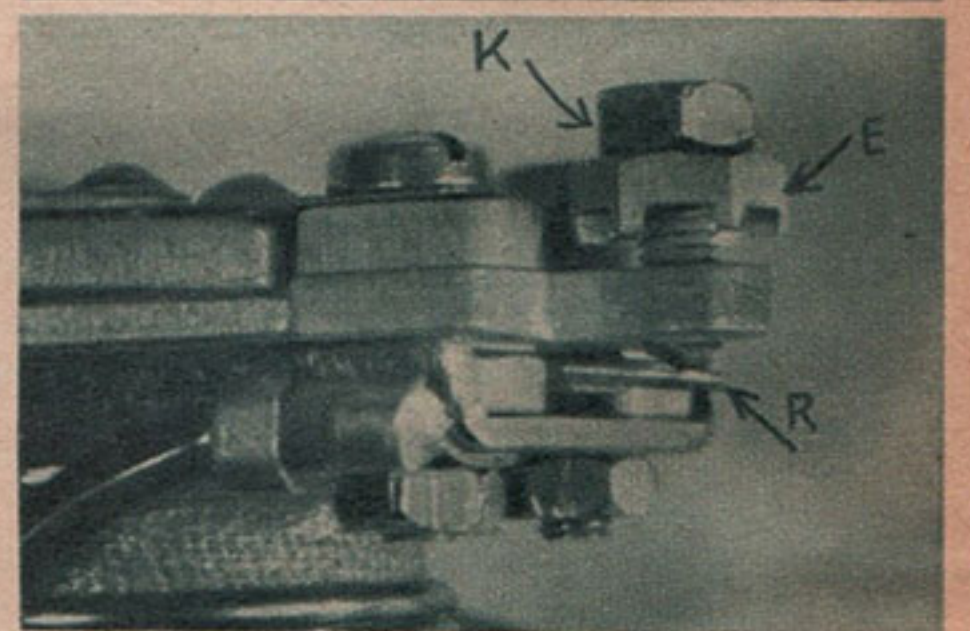
Reglerseite bei Milles — die untere Platte ist der Regleranker, die obere der Schalteranker, der für die Reglerkontakte ausgeschnitten ist, die helle Litze muß an Masse gelegt werden, ist das „kalte“ Ende der Spannungsspule. (Das heiße Ende liegt am Magnetkern). Die dicke Strippe geht nach Klemme 51.



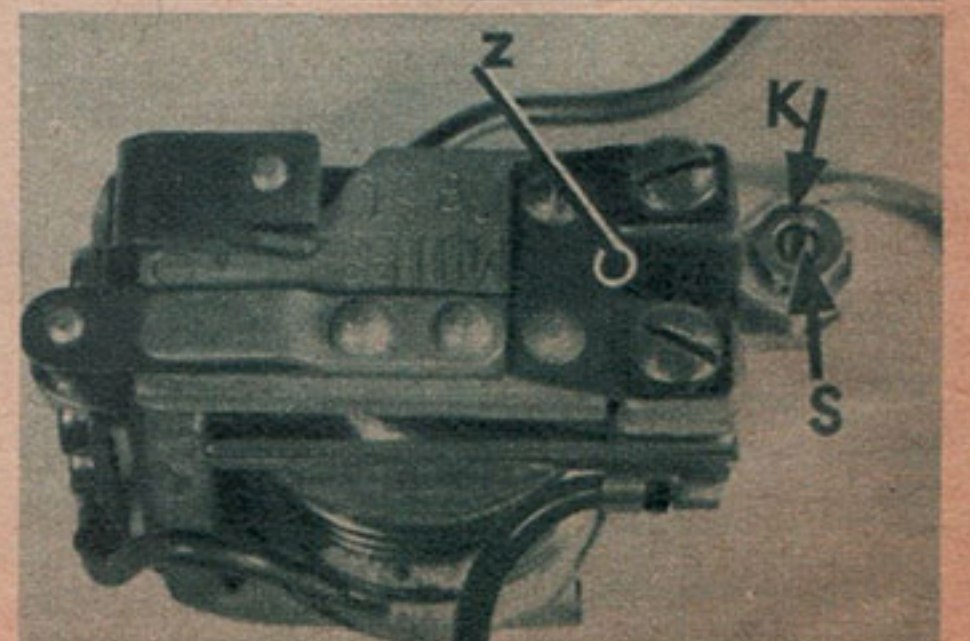
Die Schalterseite — auf die eingezeichneten Abstände kommt es ziemlich genau an, die dicke dunkle Strippe muß an die Plusbürste der Lichtmaschine und an Klemme 61.



Das Ding mit Pfiff beim Milles-Regler: Durch Verdrehen der Schraube wird die Reglerfeder R verspannt und die eingeregelt Spannung verändert, dazu muß aber erst die Kontermutter K gelöst werden. Die Einschaltspannung läßt sich durch Verstellen der Zackenmutter E ändern.



Zum Ändern der Einschaltspannung wird die Kontermutter gelöst, die Schlitzschraube S muß aber festgehalten werden oder muß man sich deren Stellung merken. Dann wird die Zunge Z niedergedrückt, bis sich die Zackenmutter drehen läßt. Dabei darf natürlich die Schlitzschraube nicht versehentlich mitgedreht werden, ebenso muß sie zum Wiederanziehen der Kontermutter gut festgehalten werden.



SYMBOL DES SIEGES



WEITERE WICHTIGE VEEDOL-ERFOLGE

Großer Moto-Cross-Preis von Oesterreich, 20. 4. 1958

1. Platz: R. Müller auf Maico 250

Int. Rupert-Hollaus-Gedächtnisrennen, 1. 5. 1958

1. Platz: E. Hiller auf BMW RS 500

Int. DMV-Rheinpokal-Rennen Hockenheim, 11. 5. 1958

1. Platz: H. Kassner auf NSU 250

2. Platz: E. Hiller auf BMW RS 500

Int. Langstreckenfahrt Lüttich-Monaco-Lüttich, 11. - 15. 5. 1958

Klassensieger: A. Holler auf NSU-Max m. Swg.

Rundstreckenrennen von Chimay/Belgien, 25. 5. 1958

1. Platz: H. Kassner auf NSU 250

1. Platz: E. Hiller auf BMW RS 500

Rundstreckenrennen von Tubbergen/Holland, 26. 5. 1958

1. Platz: H. Kassner auf NSU 250

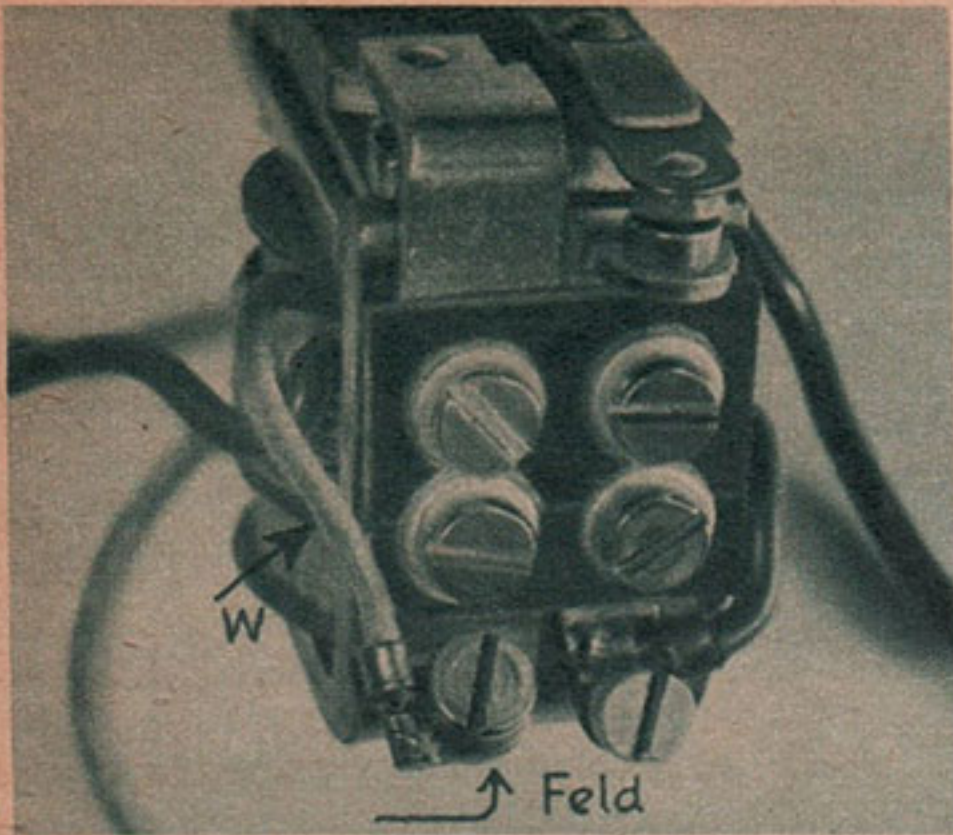
VEEDOL

ERZEUGNISSE

VON

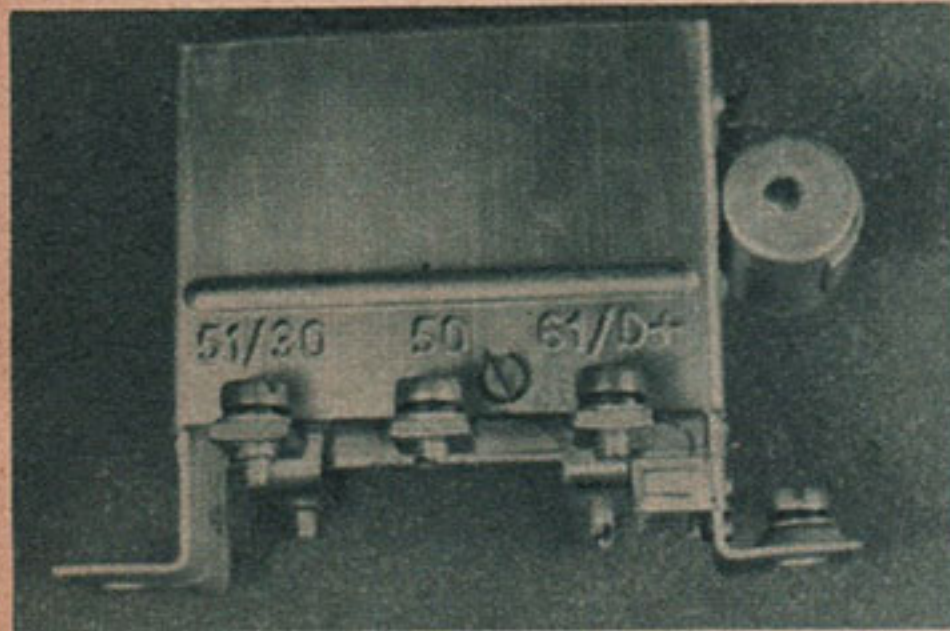
WELTKLASSE

VEEDOL GMBH HAMBURG NIEDERLASSUNG DER TIDEWATER OIL COMPANY NEW YORK



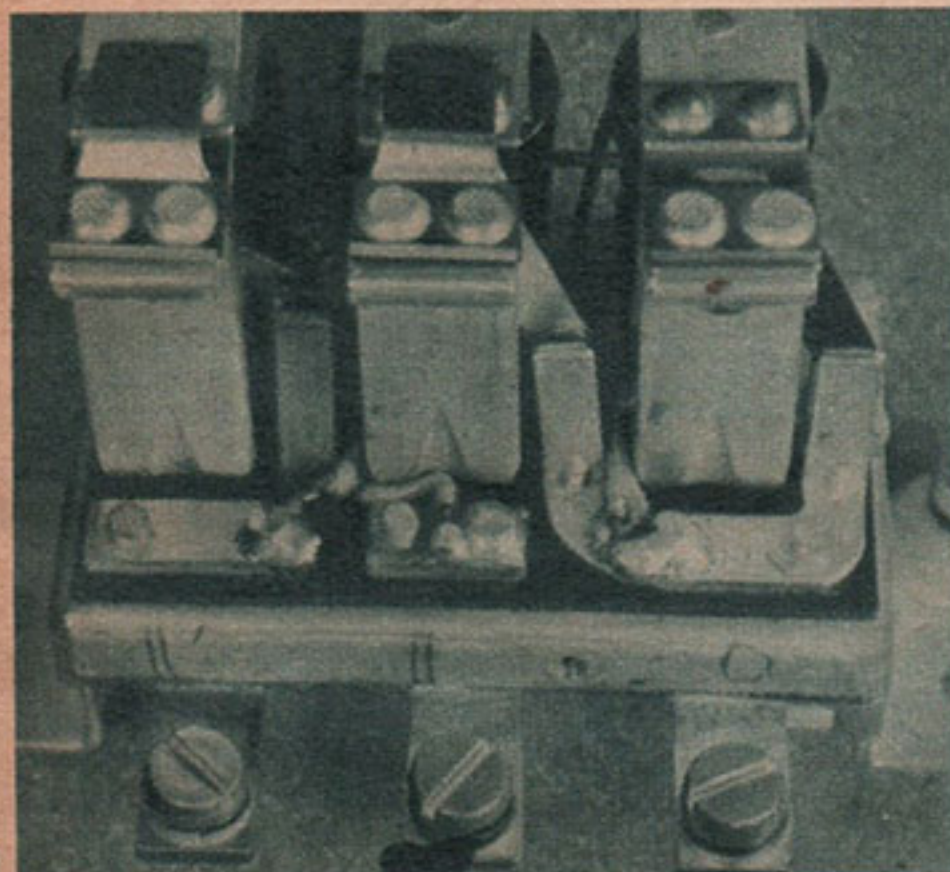
41

Die schräge Klemme muß mit dem freien Ende der Feldspule der Lichtmaschine verbunden werden, die helle Strippe W ist der Widerstand W aus Bild 38.



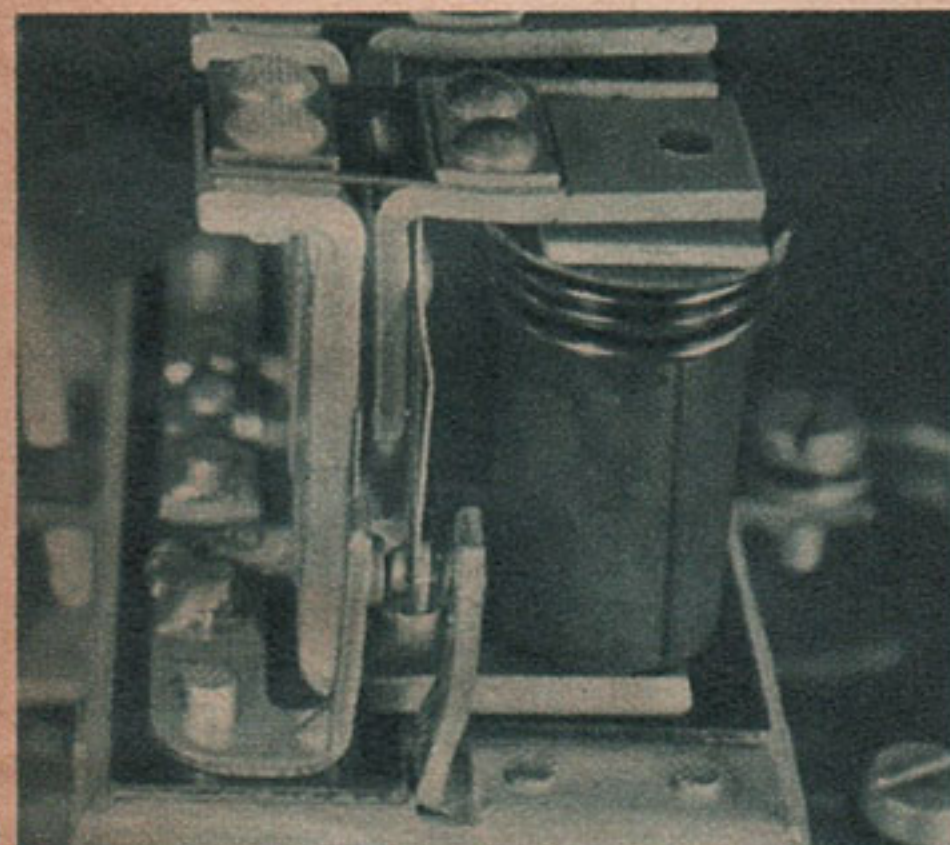
44

Der Siba-Regler hat den Unterbrecherkondensator gleich am Schutzkasten angebaut.



45

Die Startstromklemme ist kupferfarben, das ganze Schaltelement links hat mit dem Regler eigentlich gar nichts zu tun.



46

Der Spannungsregler ist wieder ein Zweikontaktregler, die Außenkontakt liegen auf verbiegbaren Böcken, mit denen sich eine saubere, parallele Kontaktauflage buchstäblich hin „biegen“ läßt.

sonst Relais nennen, sobald aber sehr starke Ströme geschaltet werden, nennt man es feierlich „Schütz“. Die Elektriker sagen eben so.) Da gibt es einfach infolge Simplizität keinerlei Anstände. Das in der Mitte ist der vielberühmte Rückstromschalter und ganz rechts sitzt der Regler, ein ganz braver Zweikontaktregler, Bild 46.

(Wird fortgesetzt!)

Die Angeleimten

Ein Mann aus dem Rheinland hat uns auf den „exklusiven Sport“ in Heft 12 hin einen Brief geschrieben:

Ich lese soeben von den Salzkneblein mit den Lederwesten, aber die sind nicht ausgestorben, siehe Rheinlandfahrt und Westfälische Zuverlässigkeitsfahrt, und wir wollen ja keine Wasserfahrten sonntags mit Sozia vorführen. Ich fahre auch im strömenden Regen, wenn ich es eilig habe, im Lederzeug.

Nichts gegen Lederzeug — weniger, weil ich einen Geschäftsschädigungsprozeß des interkonfessionellen Interessenverbandes der Lederwestenmacher fürchtete, als man aus dem ganz einfachen Grunde, weil Lederzeug sehr wohl einen praktischen Sinn hat. Wenn man nämlich so scharf heranzugehen gedenkt (sonntags mit Sozia?), daß auch mal ein Rutscher „drin“ ist, dann ist Lederzeug wirklich das einzig Richtige. Also bei einem richtigen, ehrlichen Rennen. (Reden wir nicht über Moto Cross-Schlammmoden — oder ist da jemand, der das ernst nimmt?) Meinetwegen Lederzeug auch noch bei einer eintägigen Geländefahrt, selbst wenn es dabei gießt — da kann man ja immer noch sagen, die Klamotten hätten die Woche über Zeit, richtig durchzutrocknen. Man zeige mir aber den Mann, der etwa bei einer Alpenfahrt sein Lederzeug vollregnen läßt, um es am zweiten und dritten Tage naß wieder anzuziehen. Eigentlich brauchen wir darüber ja gar nicht zu reden, im schweren, ernsthaften Sport, wo es wirklich um die Wurst geht, ist das längst entschieden und keine Frage mehr — im Rennen nur maßgearbeitetes Lederzeug, im Gelände nur allerbestes Öl- oder Gummizeug, allenfalls über dem Leder. Und wer sein Lederzeug vollregnen läßt, ohne — wie im Rennen — dazu gezwungen zu sein, über den brauchen wir auch nichts mehr zu sagen.

Aber: Wenn hier von Lederzeug die Rede war, dann war damit das Zeug gemeint, das man sich zum ganz bestimmten Zweck machen läßt. Etwa die hautenge, taschenlose Kombi des Rennfahrers. Oder die Generationen überdauernde Hirschlederne. Also nicht das Zeug, das sich die besagten Salzkneblein quer über den Ladentisch kaufen, um damit anzugeben, mit den gelben Biesen, den roten Reißverschlüssen, den geflochtenen Achselstücken, den dicken Steppereien darauf (durch jedes Nadelloch läuft bekanntlich Wasser), den zu kurzen Ärmeln und dem zu kurzen Kreuz. Eben die Halbstarkeuniform. Wer sich mit so etwas antut, darf sich freilich nicht wundern, wenn er dann auch für einen Halbstarke genommen wird — das ist nun einmal nicht anders als beim braven Soldaten Schwejk, als der sich die Russenuniform anzog. (Eine vermutlich auch typische Erscheinung: Draußen auf der Straße sind die Halbstarkeuniformen in der Überzahl, ganz entschieden. Von den vielen Leuten aber, die uns in der Redaktion besuchen und natürlich in genau der Kriegsbemalung aufkreuzen, mit der sie eben auf der Reise sind, hat noch nicht jeder zwanzigste eine Affenjacke an — zwar Leder in den tollsten Verzugs- und Erhaltungszuständen, wie das alten Fahrensleuten an den Leib und ans Herz gewachsen ist, nur eben keine Affenjacke. Das macht sichtlich die Vorauslese — wer zu uns kommt, gehört schon der Schicht an, die — unabhängig vom Lebensalter — über den Halbstarkezustand hinaus ist. Auch wenn die Jungen ihren Führerschein I erst seit vier Wochen in der Tasche haben, dieweilen sie erst vor vier Wochen 18 waren).



Wer kennt sie nicht, die gesteppten, geflochtenen, gebiesten Jünglinge? Wer stuft sie nicht als das ein, was sie sind? Nur lassen wir uns mit solchen Salzkneblen nicht in einen Topf werfen!

Der neue elegante

JDEAL

SPORTHELM

leicht + luftig

EICHENWALD-NEUSS / RH.

DM **17.⁷⁵**
BEST.-NR. 7000 S

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

DUCATI 175
Supersport
Spitze 138

Königswellenmotor

DUCATI 125
Supersport
Spitze ca. 120

Generalvertretung für das Bundesgebiet
Techn. Zentralversand E. BÜHLER, Stuttgart
Postfach 1306 - Telefon 21707

Generalvertretung für Oberfranken: Motor-Rauscher, WEISSENBURG / Bay., Wildbadstraße 28

„STEINMANN“
die Präzisionskette
mit
10 000 km
schriftlicher
Garantie

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

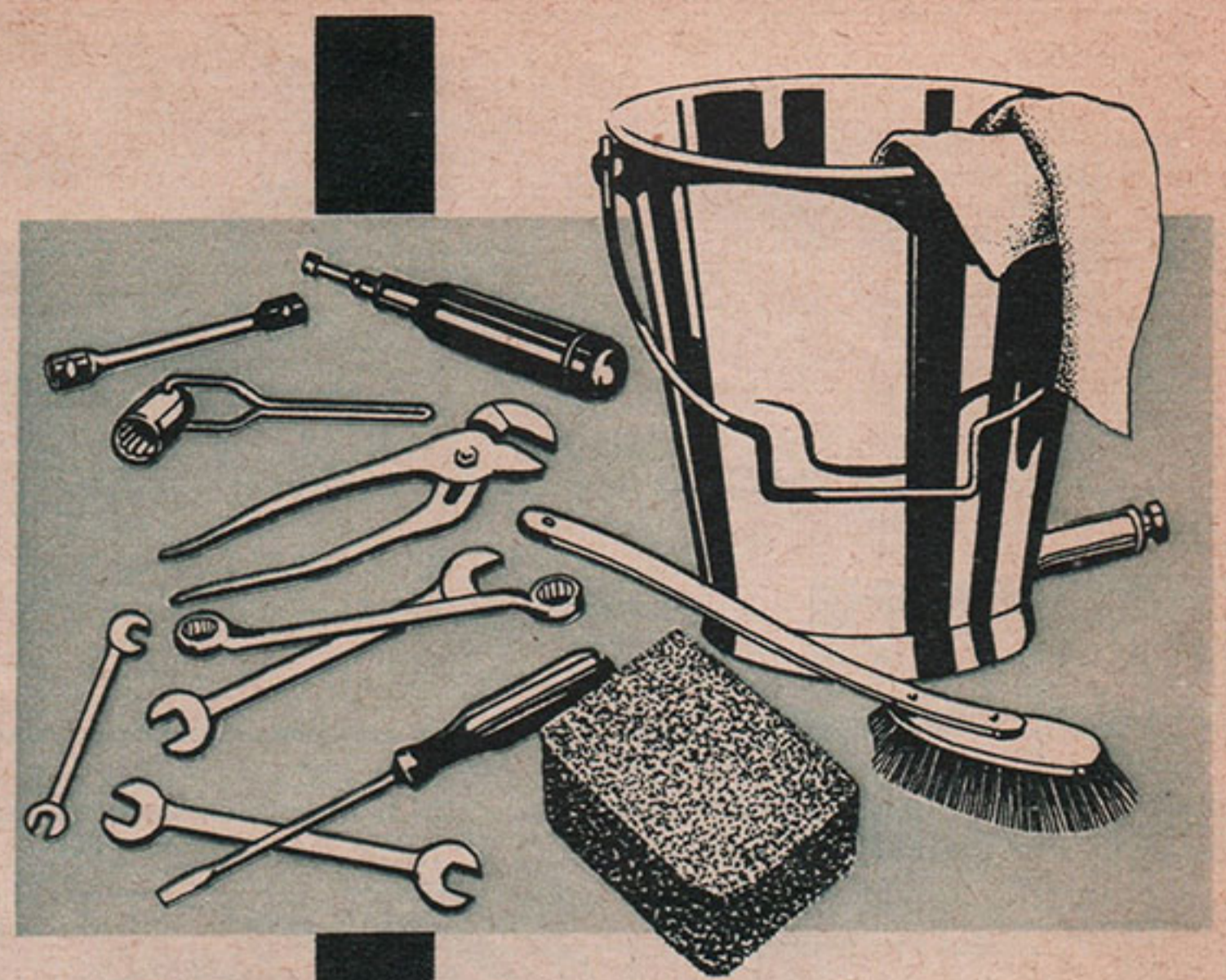
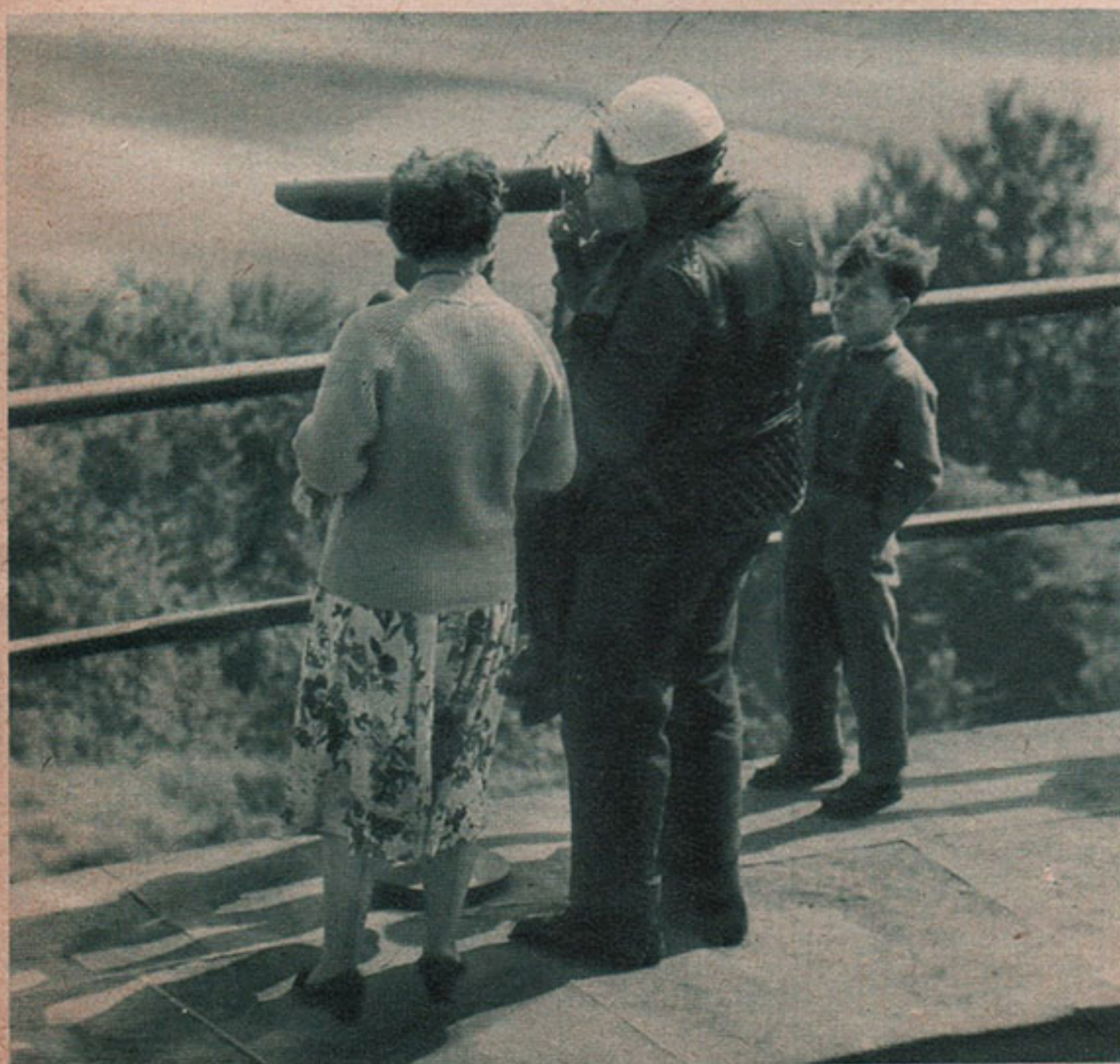


Ein Landser war um jede Minute froh, in der er den Blechhut absetzen konnte — und der war weit nicht so lästig wie ein Krachhut. Wenn einer den Krachhut aufläßt, wo er nicht muß — nun ja, dann ist er selber schuld. Könnte man sagen. Aber so, wie sie hier hocken, fahren diese Blümchen nachher auch — man kann nur beten, daß der liebe Gott sie einem aus dem Kurs heraushält.

Nicht anders als mit den Affenjacken geht es auch mit den Sturzhelmen — da scheint es einen geistigen Primitivzustand zu geben, der die Leute dazu zwingt, den Krachkübel bei all und jeder Gelegenheit auf der Rübe sitzen zu lassen, als sei er angeleimt. Nichts gegen Sturzhelme — es gibt genug Leute, die an seine Wirkung glauben —, aber es gibt viel mehr Leute, die damit ihre persönliche Qualifikation ausdrücken, von der Jahrmarktschießbude bis zur Schloßbesichtigung. Wer an einen Sturzhelm glaubt und ihn zum Fahren aufsetzt, mag das immerhin tun, es ist mindestens von seinem Standpunkt aus sinnvoll. Wenn sich aber jemand weiter als zwei Meter von seiner Maschine entfernt und wenn er dabei noch den Kübel aufläßt, darf er sich auch nicht wundern, für einen Halbstarcken, mindestens für einen Primitiven genommen zu werden. Ausreden gelten nicht — etwa die, man wisse nicht, wo das Zeug an einer Solomaschine unterzubringen sei. Wessen Intelligenz nicht ausreicht, eine Giseniahose, eine Krachkniepe und einen Regenmantel so zu verpacken und an der Maschine so unterzubringen, daß das Zeug für drei Stunden Jahrmarkt oder für eine Kaffeestunde sicher ist — nun ja, dem geschieht ganz recht, wenn er als das genommen wird, was er ist — eine primitive Tüte.

Ja, und nun kommt eigentlich die Hauptfrage: Warum wird das hier gedruckt? Unseren alten Leserkreis geht das ja im Grunde gar nichts an, die Alten haben das noch gar nie anders gemacht — wenn Sport, dann Sport, und wenn kein Sport, dann schnellstens Zivil. Bei den Lesern allerdings, die noch nicht lang dabei sind, wird das manchem schwer in die Nase stechen, vor allem, wenn er sich erst vorige Woche eine Affenjacke gekauft hat, weil seine bisherigen Freunde auch damit herumliefen — das ist aber nicht zu ändern. Die anderen, die mit den Affenjacken und den angeleimten Kübeln, die es eigentlich angeht, die lesen ja aber das MOTORRAD gar nicht — für die wurde dieser Artikel auch nicht geschrieben. Dieser Fall ist sowieso hoffnungslos. Eigentlich hätte dieser Artikel also gar nicht geschrieben zu werden brauchen? Wenn man nur geradeaus denkt. Wenn man aber um die Ecke denkt, sieht es anders aus: Kennen Sie nicht auch so einen oder zwei, dem Sie diesen Artikel mal so ganz sachte unter die Weste schieben möchten? Siehste, das isse, also schieben Sie. Und wenn Ihr Heft dabei draufgeht, schicken Sie uns eine Karte, Sie kriegen dann umgehend und umsonst Ersatz. Das soll es uns wert sein, d a r u m haben wir diesen Artikel gedruckt. C. H.

Die Mammi und die Göhren sind ganz normal — aber der Alte: Fehlt es dem nicht doch wo? Zwar ist das sichtlich einer von den harmlosen Spezies, der tut bestimmt niemandem was zuleide, aber die Gedankenkurze ist doch so sichtbar, daß man um ihn zu fürchten beginnt. Ist das nicht auch die Gedankenkurze, deren es bedarf, um Verkehropfer zu werden? Man kann das, was unter der Schädelkapsel fehlt, nicht durch eine außen draufgestülpte Schale ersetzen.

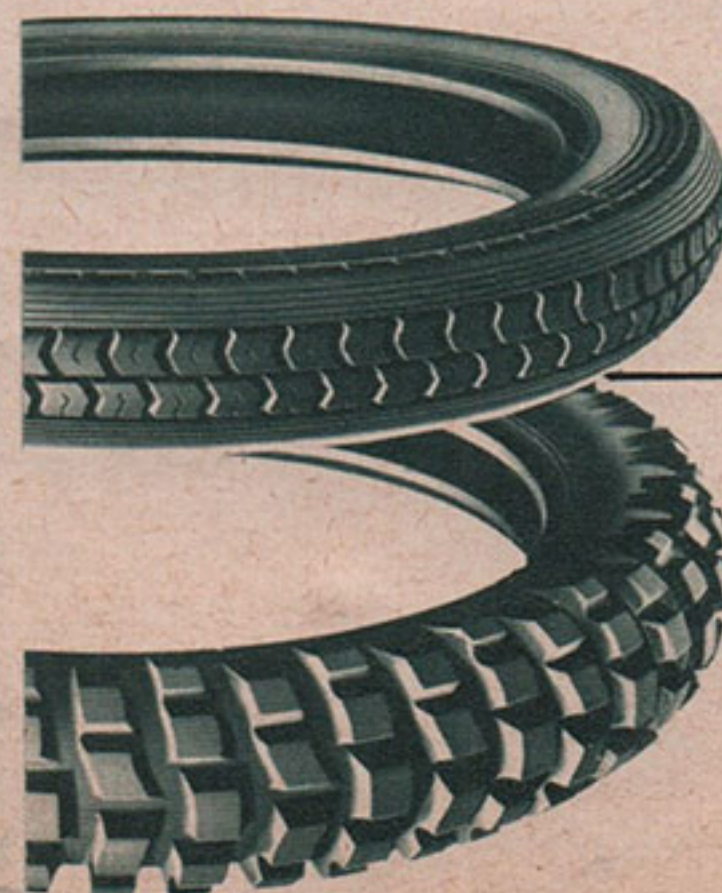


Schon wieder Wäsche?

Die meisten Motorradfahrer behandeln ihre Maschinen wie wertvolles Silber. Sie putzen und fetten, halten Chrom und Lack fast ständig auf Hochglanz. Aber diese Arbeit macht sich bezahlt und kluge Fahrer wissen das — genauso wie sie wissen, daß selbst die gepflegteste Maschine nur „in Schuß“ ist, wenn zuverlässige Reifen zum sicheren Fahren beitragen. Denken Sie beim nächsten Reifenkauf daran: Continental Reifen sind zuverlässig bei jedem Wetter, rutschfest und halten die Spur! Verlangen Sie deshalb zu Ihrem eigenen Vorteil

Continental Reifen

laufen leicht - leben lange



LB

für Straßenfahrten



GS6

für unwegsames Gelände

SPORTNOTIZEN

Endstand der deutschen Geländemeisterschaft 1958

(Ohne Gewähr!)

1 = Schw. Schwäbische Gel.-Fahrt (Künzelsau), 2 = Nordbayerische Zuverl.-Fahrt (Nürnberg), 3 = Südwestfälische Zuverl.-Fahrt (Siegen), 4 = Pfälzische Zuverl.-Fahrt (Landau), 5 = Bayerwaldfahrt (Passau, nur für Solomaschinen), 6 = Endlauf Norddeutsche Küstenfahrt (Norden/Ostfriesland).

	Gewert.	Pkte.	1	2	3	4	5	6	Ges.P.
Klasse bis 125 ccm (Fette Zahlen: Gewertete Fahrten; fette Namen: Die Meister)									
1. H. Klingenschmidt, Ingotstadt, DKW	1849	370	A	370	370	370	370	369	1849
2. H.-H. Sasse, Frankenfeld, DKW	370	—	—	—	—	—	—	370	370
3. A. Reininger, Oberkirch, DKW	369	—	—	—	369	—	—	—	369
Klasse bis 175 ccm									
1. A. Seitz, Edelshausen, DKW	1848	369	368	369	370	370	370	370	2216
2. Kl. Kämper, Burscheid, Maico	1847	370	370	370	368	A	369	1847	1847
3. L. Specht, Ludwigsmoos, Zündapp	1842	367	369	366	369	369	368	368	2208
Klasse bis 250 ccm									
1. M. Sensburg, München, DKW	1847	A	369	370	369	370	369	1847	1847
2. R. Heßler, Lauf, Zündapp	1844	370	367	369	368	369	368	2211	2211
3. W. Gehring, Detmold, Zündapp	1832	168	366	366	366	368	366	2000	2000
Klasse bis 350 ccm									
1. E. Schmider, Wolfach, NSU	1846	270	369	370	369	369	369	2116	2116
2. V. v. Zitzewitz, Karlshof, Maico	1840	69	368	369	367	368	368	1909	1909
3. J. Wenz, Alsbach, NSU	1468	A	367	A	366	366	367	1468	1468
Klasse bis 500 ccm									
1. K. Wellenhofer, München, BMW	1479	o/W	370	A	370	370	369	1479	1479
2. M. Höring, Kronach, BMW	803	—	268	A	367	168	—	803	803
3. W. Aukthun, Hamburg, AJS	759	—	A	—	369	A	370	759	759
Gespanne bis 250 ccm									
1. Kelle/Geiger, Oberheimbach, NSU	1380	270	370	370	370	—	—	1380	1380
2. Lippke/Klump, Tübingen, Maico	438	A	69	A	369	—	—	438	438
Gespanne bis 350 ccm									
1. Lang/Ruppert, Höchberg, Triumph	1379	—	270	369	370	—	370	1379	1379
2. Polzer/Winter, Battenberg, Triumph	1108	—	—	370	369	—	369	1108	1108
Gespanne über 350 ccm									
1. Ritter/Kreuzer, Heilbronn, Zündapp	1479	370	369	370	370	—	—	1479	1479
2. Schach/Lotzki, Worms, Zündapp	1476	269	370	368	369	—	369	1745	1745

Wertungsmodus: Siehe MOTORRAD Nr. 4/1958, Seite 87, Goldmedaille = 300, Silbermedaille = 200, Bronzemedaille = 100. Schnellste Zeit der Sonderprüfung = 70, zweit schnellste Zeit = 69 usf. Bei Solomaschinen werden die 5 besten Fahrten, bei Gespannen die 4 besten Fahrten gewertet. Sonderprüfung: Pro Fahrt 5 Kilometer lang.

Moto Cross-Europameisterschaft

Offizielles Ergebnis des 6. Laufes zur Moto-Cross-Europameisterschaft (Bielstein)

Sieger 1. Vorlauf 250 ccm (10 Runden) = 18,2 km: 1. Tibblin, Rolf, Schweden (Husqvarna); 2. Müller, Rolf, Deutschland (Maico); 3. Betzlbacher, Fritz, Deutschland (Maico); 4. Walz, Otto, Deutschland (Maico); 5. Hamrsmid, Oldrich, CSR (Jawa).

Sieger 2. Vorlauf 250 ccm (10 Runden) = 18,2 km: 1. Rickardson Stig, Schweden (Husqvarna); 2. Oesterle, Willi, Deutschland (Maico); 3. Cizek, Jaromir, CSR (Jawa); 4. Kämper, Klaus, Deutschland (Maico); 5. Ott, Herbert, Deutschland (DKW).

Sieger Internationaler Lauf 500 ccm (22 Runden) = 40,04 km: 1. Tibblin, Rolf, Schweden (BSA), 51:15,1 Min.; 2. Lundell, Ove, Schweden (Monark), 51:52; 3. Radermacher, Udo, Deutschland (BSA), 53:10; 4. Wolter, Manfred, Deutschland (Matchless), 53:11; 5. Hubler, Rene, Schweiz (AJS), 1 Runde zurück.

Sieger Finale Klasse 250 ccm (22 Runden) = 40,04 km: 1. Tibblin, Rolf, Schweden (Husqvarna), 50:53 Min.; 2. Kämper, Klaus, Deutschland (Maico), 50:55; 3. Müller, Rolf, Deutschland (Maico), 51:8; 4. Ott, Herbert, Deutschland (DKW), 51:57; 5. Walz, Otto, Deutschland (Maico), 51:58.

Großer Preis von Schweden

Hier gab es Sensationen: Duke startete in der 500er Klasse nicht mehr auf BMW! Mit einer Norton holte er sich den Sieg der 500-ccm-Klasse knapp vor Dale (BMW). Es grassieren die wildesten Gerüchte, seitdem der Motor von Dukes BMW auf dem Nürburgring in die Maschine von Walter Schneider eingebaut wurde. Gab Duke den Motor wirklich freiwillig her, wie erzählt und gedruckt wird? Und jetzt der Start auf Norton; hat er nun den Münchnern den Rest vor die Füße geworfen? — Wir wollen keines der Gerüchte bestätigen, etwas unparteiisch Offizielles wird man wahrscheinlich sowieso vorläufig nicht erfahren können. Es ist auch gar nicht gesagt, ob er mit der Einzylinder-Norton gegen die Vierzylinder-MV und Surtees etwas ausgerichtet hätte. Außerdem war die Weltmeisterschaft seit dem Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring entschieden und weitere kostspielige Anstrengungen nutzlos — es sei denn, ein Duke auf BMW hätte für die blauweißen Farben eine gewisse Werbewirkung in den skandinavischen Ländern gehabt, falls man in München auf eine solche Wirkung noch erpicht gewesen wäre.

Dukes schnellste Runde: 167,2 km/h (neuer Rekord). Die nächste Sensation war der wohl bisher größte MZ-Erfolg: Fügner gewann auf seiner MZ-Zweitaktzweizylinder mit Drehschieber die 250er Klasse, nachdem Ubbiali (MV-Agusta) 2 Runden vor Schluß und Provini (MV-Agusta) in der 12. Runde (von 18 zu fahrenden) mit Motorschäden aufgeben mußten. Fügners Durchschnitt: 152 km/h für die 131 km-Distanz. (Schnellste Runde Provini: 158 km/h). Die 125-ccm-Klasse gewann Gandossi auf Ducati mit 147 km/h Durchschnitt und die 350-ccm-Klasse holte sich wiederum Duke auf Norton mit 156 km/h Durchschnitt.

Motorradfahrende Funkamateure

werden von Werner Renkewitz, Orgelbauer, Nehren b. Tübingen, Steinstraße 7 und Horst Briel, Mülheim-Ruhr, Mergelstraße 42, gesucht.

Beilagenhinweis

Einer Teilaufgabe liegt ein Prospekt des Deutschen Heimat-Verlags, Ernst und Werner Giesecking, Bielefeld-Bethel, bei, den wir der Aufmerksamkeit unserer Leser empfehlen.



Sch M 32



Sch M 34

SCHMUTZFÄNGER für Motorräder u. -roller

Gummipreßartikel
formschön, farbecht zweckmäßig

WEGU
Ein WEGU-Artikel, der Ihnen Freude macht!

WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL

Barbour Motorradanzug

97% aller Teilnehmer der internationalen schottischen 6-Tage-Fahrt waren mit diesem Anzug ausgerüstet. Prospekt + Preisliste + Maßtabelle
Auch für Sie die richtige Motorradbekleidung.

DETLEV LOUIS
Hamburg 13 Grindelallee 41

Kostenlos

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

PHOTO SCHAJA
Abt. 22 MÜNCHEN 22

Postkarte genügt!

einmalig und zweckmäßig

Achtung, Motorrad-, Moped- und Radfahrer!

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

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

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

Bücher

für begeisterte Motorradfahrer

Noch eine Runde von Klaus Hansen
Motorradspport 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

Für den Juniorenpokal der OMK 1958

sind noch zwei Läufe zu fahren. Am 7. 9. auf dem Hockenheimring, wo u. a. dann auch das große Fest „Der erste Schritt“ ablaufen soll (siehe MOTORRAD Nr. 15/1958, Leitartikel) und am 28. 9. der Endlauf auf der Südschleife des Nürburgringes. (Und nicht am 8. 9.) Der zweite Lauf war das Bremerhavener Fischereihafenrennen am 20. 7., über dessen Ausgang nach dem Erscheinen der offiziellen OMK-Punktliste berichtet wird.

Die Engländer haben ihre Mannschaft aufgestellt

Für die Internationale Sechstagesfahrt 1958 (22.—27. 9.) haben die Engländer jetzt ihre Mannschaft aufgestellt. Aus 30 bekannten Geländekanonen suchten sie sich während einer Prüfungsfahrt über drei Tage (soll die Geländemeisterschaft so eine Veranstaltung bei uns etwa ersetzen?) — die besten Leute heraus. Darunter verstehen sie allerdings nicht allein Fahrkunst, sondern vor allem handwerkliche Fähigkeiten! —

Nationalmannschaft: J. V. Brittain (350 ccm Royal-Enfield); S. B. Manns (350 ccm AJS); D. G. Curtis (500 ccm Matchless); B. W. Martin (500 ccm BSA); J. R. Giles (650 ccm Triumph); K. Heanes (750 ccm Triumph).

Silbervase A: S. R. Wicken (350 ccm Matchless); A. T. Gibbes (500 ccm Ariel); B. Deplow (500 ccm Triumph); R. J. Langston (500 ccm Ariel).

Silbervase B: J. M. Simpson (250 ccm Greeves); B. G. Stonebridge (250 ccm Greeves); P. T. Stirland (350 ccm Royal Enfield); J. Sheehan (500 ccm Velocette).

Ersatzfahrer: T. Cheshire (250 cm Royal Enfield), T. Sharp (250 ccm), Francis-Barnett, P. Fletcher (500 ccm Royal Enfield).

Das aktuelle MOTORRAD

Kein Anzeigensoll

sei den Stuttgarter Verkehrs-Polizeibeamten vorgeschrieben, erklärte Polizeipräsident Rau. Die Beförderung von Beamten hinge keinesfalls von der Zahl der von ihm erteilten Anzeigen ab. Solche Erklärungen mehren sich, leider aber mehren sich auch die Anzeigen...

Vergleichstermin für Maico

Am 19. Juli ist das Vergleichsverfahren zur Abwendung des Konkurses über das Vermögen der Firma Maico-Werk GmbH, Pfäffingen, eröffnet worden. Vergleichstermin ist der 13. August. Auf die Bürgschaft der Inhaber der Schuldnerfirma, Otto und Wilhelm Maisch, der OHG O. & W. Maisch, Pfäffingen, und der Maico-Fahrzeugfabrik GmbH, Herrenberg, soll nicht verzichtet werden — der Gläubigerbeirat hatte seinerzeit, wie wir meldeten, zu dieser Bürgschaftsleistung in Höhe der gesetzlichen Quote von 35% aufgefordert.

Wie weiter gemeldet wird, sei eine Stagnation im Kontakt zur Händlerschaft eingetreten. Es komme für den Verlauf des Vergleichsverfahrens darauf an, den Anschluß an die Händler wiederzufinden...

Fußgänger müssen schnell genug gehen

Das Schöffengericht in Ahrensburg bei Hamburg hat einen 75 Jahre alten Rentner zu 30 DM Geldstrafe verurteilt, weil er den Sturz eines Motorradfahrers dadurch verursacht hatte, daß er 100 Meter vor der heranahenden Maschine langsamgehend (etwa 2 km/h) die Straße überquerte. Das Gericht sagte dazu: „Man muß heute vom Fußgänger verlangen, daß er sich dem modernen Verkehr anpaßt.“

Ein sehr wichtiges Urteil, trotz des geringen Strafmaßes! Leider ist — vor allem durch die Tageszeitungen — bei vielen Fußgängern die Auffassung gefördert worden, es ginge niemanden etwas an, wie schnell oder wie langsam sie die Straße überquerten; die Kraftfahrzeuge hätten sich dem anzupassen. Einige Gerichtsentscheidungen in der Art des Ahrensburger Urteils würden ihre Wirkung da gewiß nicht verfehlen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen

für Bundeswehrfahrzeuge haben die Standortkommandanten in Nordhessen eingeführt. Motorräder und Jeeps dürfen auf Autobahnen nur noch 80 km/h, auf Bundesstraßen nur 70 km/h, auf Landstraßen nur 60 km/h fahren. Andere Fahrzeugtypen wurden noch stärker beschränkt.

Uns könnte es eigentlich egal sein, wir möchten aber doch darauf aufmerksam machen, daß man mit 60 und 70 km/h auf Landstraßen und Bundesstraßen erheblich stören kann, vor allem aber, daß ein Fahrer, der ständig nur 60—70 km/h fährt, nicht richtig fahren lernt und schlecht in Übung bleibt. Wenn er soweit ist, sollte er allerdings auch wirklich nicht schneller fahren, so daß die Bestimmung also doch des tiefen Sinnes nicht entbehrt.

Der Benzinpreis


wird nach Mitteilung der deutschen Mineralölgesellschaften trotz der Verwicklungen im Nahen Osten voraussichtlich nicht steigen. Der Irak ist nur unbedeutend an der westdeutschen Mineralölversorgung beteiligt, und erst eine längere Unterbrechung der Verschiffungen könnte sich auf den Preis auswirken.

Gelbe Schals treffen sich

Am 30./31. August 1958 findet auf der Schwäbischen Alb ein Treffen gelber Schals statt. Sternfahrt-Einladungen durch Werner Renkewitz, Nehren bei Tübingen.

Jederzeit hab zur Hand

Hansaplast
Wundschnellverband



ORIGINAL-BEIERSDORF-PFLASTER

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



LUWEFA PLASTIK-GARAGEN
1 Jahr Garantie

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

Sie sind besonders preisgünstig, da Ab-Werk-Lieferung. - Preise z. B. für **PERLIPLAST-GARAGEN**

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

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

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

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

Schutz und Sicht
mit *Wirbelwind*



Wetterschutz und zugfreies Fahren bei voller Sicht

Das Dach für den Zweirad-Fahrer!

WINTER PHILIPP M. WINTER · FURTH/BAY.

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

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

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

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

Das MOTORRAD

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

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

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

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

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

Hier ausschneiden!

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

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

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

Name:

Ort: Datum:

Straße: Nr.

Mo 16

MOTORRAD-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)

Bei Zuschriften auf

Kennzifferanzeigen

bei Zuschriften auf

Chiffreanzeigen

bei Bewerbungen auf

Stellenangebote

bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen

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

unbedingt anzugeben!

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

ADLER

M 125 Geländesport in einwandfreiem Zustand verkauft R. Wicker, Lindenholzhausen, Frankfurter Str. 45. 12 658/1634

Verkaufe M 200 53, 43 000 km, leicht rep.-bedürftig, für DM 350.—, bei sofortiger Abnahme billiger. Angebote unter M 2076 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 724/1639

AJS

AJS-Motorräder, Modelle 1958, Sport-, Touren- u. Rennmaschinen, gebrauchte AJS-Maschinen 350, 500 ccm, Ein- u. Zweizylinder, Ersatzteile, Renold-Ketten, engl. Kolben. Importeure Fr. & Wilh. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Neckarstraße 1.

Motorräder AJS v. 250 bis 600 ccm u. Ersatzteile lief. D. Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41. 12 656/1634

18 CS/1958, Moto Cross/Geländesport, wenig gebr., preiswert zu verk. Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41, Telefon 44 74 91. 12 655/1634

Verkaufe schnelle, generalüberholte Federbett-AJS, 500 ccm, mit Alu-Zylinder, DM 1500.— bar, wegen Ansch. eines Wagens, anbei Lederkleidung v. Kopf b. Fuß. Harald Jasse, Gundelfingen, Vörstetter Str. 10 a. 12 707/1638

ARIEL

Ariel, 4 Zyl., 1000 ccm, 42 PS, Spitze 180 km, 15 500 km gel., gut. Zust., DM 1890.—. Anfr. u. M 2073 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042. 12 710/1638

BMW

Ersatzteile

für ältere BMW-Typen ab Lager

A. Fischer,

München 13, Hess-Str. 4 Telefon 207 09

R 26 gegen bar zu kaufen gesucht. Bitte genaue Angaben an Gawlik, Bad Driburg/Westf., Eichendorffstr. 14. 12 660/1634

Suche 600er Sport ab Bauj. 54, Ia Zustand, fahrbereit, verst. u. zugelassen, 100% spurtreu. Genaue Angaben mit Preis an Joseph Hölscher, Paderborn, Heideweg 25. 12 661/1634

Höchstpreise bei Barzahlg. für BMW R 12, R 25, R 51. Blaimer, München 58, Bayuwarenstr. 17. Tel. 44 13 58. 12 669/1635

Orig.-Ersatzteile f. BMW-Motorräder, gutsort. Lager f. ält. Mod. E. Kathrein, Lorsbach (Taun.). 12 662/1634

R 68/54, 33 000 km, 28-Ltr.-Hoske-Tank, Sportlenker m. lang. Hebeln u. Sport-Gasgriff, Bereifg. 90%/, Doppelfanfare, Sturzbügel, div. Extras, erstklassig gepflegter Zust., DM 1950.—, Norddeutschd. Anfr. u. M 2068 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042. 12 663/1634

Schalldämpfer f. R 51/3, R 25/2, auch Umbausätze kompl. Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 6/7. 12 664/1634

R 60, 21 000 km, neu bereift, unfallfrei, Ia Zustand, m. Baudisch-Einradanhänger (Kasten), für DM 2500.— zu verkaufen. Finanzierung möglich. Gert Axmacher, Solingen, Hauptstraße 234. 12 668/1635

IDEAL
Moto-Clipper
Die elegante windschnittige Scheibe für Motorräder

G. EICHENWALD-NEUSS-HAFEN

Wichtigste Urlaubsvorbereitung

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

DBGM **REIFENHOBEL** Preis nur **DM 8.—**

dazu 1 Satz techn. Spezial-Klingen extra stark DM 1.—
Leichteste Handhabung. Genaue Gebrauchsanweisung. Enorme Wirkung. Sofort lieferbar. Wo noch nicht erhältlich, direkter Nachnahmever sand durch

H. GILSTER, Oyle über Nienburg/Weser



Bütow-Tankrucksack

über 50 000fach bewährt! Sport- und Tourenmodell. Einzigartige elast. Befestigung. Schreiben Sie direkt an:

P. Bütow
Unterpfaffenhofen
bei München

Bildprospekt frei!

seit 1923

SÜDMOTOR
Jos. Lasser
MÜNCHEN 15
Schwanthalerstraße 5

Ersatzteile und Zubehör für Motorräder, Roller und Moped.

Spez.: Vergaser Bing · Dellorto · Pallas

DICO - FAHRHANDSCHUHE aus Mustangleder

Das Richtige für die warme Jahreszeit, mit feiner Perforation auf dem Handrücken, mit kräftigem Perlon-Faden genäht, mit verstärktem Daumen und Zeigefinger, mit kurzer Stulpe, außerordentlich haltbar.

Lieferbar als Fünffinger-Handschuh, nur in schwarz, in den Größen 9, 10 und 11. Preis pro Paar ungefüllt DM 18.—

W. DILLENBERG, Stuttgart-Vaihingen
Haupt-Straße 106, Telefon 787884

Neuartige Schutzhose,

strapazierfähige Plasticfolie, Gleitverschluß, hochfrequent geschweißt, Gewicht ca. 600 g. Preis DM 27.50 Brutto. Bezugsquellennachweis durch Hersteller

U. Bieberbach,

München 8, Hofangerstraße 44





Hochwertige Werkzeuge für alle Berufe
BELZER-WERK-WUPPERTAL
 Verkauf durch den Fachhandel

BMW

Suche R 69, gebe 350er Resident (erstklassig) in Zahlg. Differenz in bar. Angebote unter M 2074 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 711/1638

Kaufe alle BMW-Motorräder, auch Unfall-Abholung überall! Typ- u. Preisangabe! Cikrit, Schwalbach (Ts.) über Frankfurt a. M. 12 712/1638

Suche R 67/2-3, R 50 oder R 60. Anzahlung DM 80.—, Rest monatlich DM 80.—. Angebote unter M 2075 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042. 12 723/1639

Verk. R 69, DM 2480.—, Teilz. möglich, Ang. u. M 2053 an „das MOTORRAD“, Stuttg., Postf. 1042. 12 565/1627

Suche bei monatl. Abz. v. DM 100.—, rep.-bed. R 51/3 oder R 50 oder R 60 oder R 69, auch Unfallm., Angeb. m. Preis, Bauj. u., wenn mögl., Foto unter M 2055 an „das MOTORRAD“, Stuttg., Postfach 1042. 12 575/1627

BSA

350 u. 500 ccm, fabrikneu, günstig zu verkaufen. Fr. & W. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Neckarstraße 1.

Verkaufe 2 Stück BSA 500 ccm: 1) Gold-Star, Bj. 54, (Schwinge), zugelassen; 2) Star-Twin, Bj. 52 (Tele), n. zugel.; 1 Steib S, Bj. 53, Anschlüsse f. BSA Schwinge-Modelle; beide Mot. ca. 1000 km n. Überholg. gel. Angebote, mögl. bar, unter M 2072 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 708/1638

Verk. billigst ausgez. Federbett-A 7, Bj. 55, 29 PS, Max, R 26, RT 250 S in Zahlg. gen., Angeb. u. M 2054 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042. 12 566/1627

DKW

RT 250, Bauj. 52, bis Sept. zugel., 80% bereift, einwandfr. Zustand, für DM 400.— zu verk. Wolfhard Krüger, Weseloh 17, Bez. Bremen. 12 670/1635

Verkaufe RT 250 H, 20 000 km gel., sehr guter Zustand, zugelassen bis 8. 8. 58, für DM 700.—, sowie Steib-Seitenwagen LS 200, Bauj. 53, gut erhalten, für DM 200.—. D. Schwebel an BV-Tankstelle Gießen-Süd, Frankfurter Straße 147. 12 671/1635

RT 250, Bauj. 1952, in gutem Zustand, billig zu verkaufen. Kolben u. Pleuellwelle neu. W. Ritter, Stgt.-Bad Cannstatt, Zuckerbergstraße 125, I. 12 719/1639

RT 200 S, Bj. 56, vers. u. verst., 14 000 km, in bestem Zust. zu verk. od. geg. R 50 zu tauschen. Wertausgl. E. Krinke, Pforzheim, Östliche Straße 56. 12 722/1639

Welcher Motorsportfreund schenkt einem Schwerst- kriegsbeschädigten (100%) gebrauchten DKW RT 125-Motor (Bauj. 1944) und dazugehörige Teleskopgabel für sein Krankenfahrzeug? Angebote unter M 2056 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 583/1628

DÜRKOPP

Dürkopp 200 ccm, fahrbereit, vers. u. verst., für DM 150.— zu verkaufen. Angebote unter M 2057 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 588/1628

HARLEY-DAVIDSON

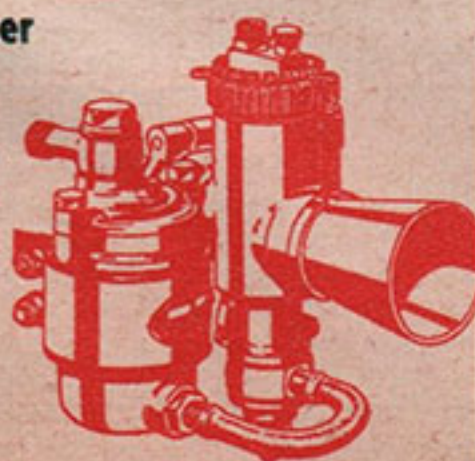
Suck, Hamburg, Hagenbeckstr. 1-5, liefert die neuesten Modelle und Ersatzteile. 12 677/1635

Original ital. Rennvergaser

DELIORIO

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

Technischer Zentralversand
E. Bühler
 Stuttgart, Postfach 1306
 Telefon 21707



HERCULES

K 100 gegen bar zu kaufen gesucht; verkaufe Zündapp-Moped „Combinette S“, 5800 km gel., sehr gepflegt. Artur Bader, Hagen-Boele, Turmstr. 22. 12 676/1635

HOREX

250, 350, 400 ccm, fabrikneue Regina günst. auf Ratenzahlung zu verkaufen. Fr. & Wilh. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Neckarstraße 1.

Schalldämpfer für Regina, Resident, Imperator liefert: Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstraße 6/7. 12 665/1634

Verkaufe Imperator m. Steib S 501, Olddruckbremse, 20 000 km gel., erstkl. Zustand. L. Heine, Owingen/Überlingen, Ortsstraße 55. 12 678/1635

Regina 400 m. Sw. (Olddruckbremse), Bauj. 1954, 5000 km nach Generalüberh., Liebhaberstück, viel Zubeh., DM 1000.—. Anfragen unter M 2069 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 674/1635

Wegen Aufgabe d. Geländesports verkaufe ich Horex-Regina-Geländegespann mit allen Teilen zum serienmäßigen Umbau und doppelten Rädern mit neuer Bereifung (GS 6), Bilder auf Wunsch. Horst Schatz, Weilburg (Lahn), Wilhelmstraße 3. 12 672/1635

Imperator, 2 Verg., 28 PS, 16 000 km, guter Zustand, für DM 1200.— zu verkaufen (Vollschwinge). G. Konradt, Gelsenkirchen, Im Bühl 3. 12 673/1635

Regina 400 mit Seitenwagen Steib SL 500 mit Schwinge, 20 000 km gel., Baujahr 54; zu verkaufen. Preis DM 1200.—. Angebote erbittet Manfred Schütte/Ennigloh, P. Bünde i. W., Ober-Ennigloh Nr. 8. 12 713/1638

Regina 400, wie neu, Alu-Felgen, Sitzb., um DM 600.— zu verk. H. Hoffmann, Düsseldorf, Industriestr. 38. 12 714/1638

JAP

Jap-Motoren und Ersatzteile liefern Importeure Fr. & W. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Neckarstraße 1.

JAWA

Jawa 175 ccm, Bj. 57, gel. 9000 km, Ersth., Schwinge u. Tele vollautom. Kupplung, preisw. abzugeben. Angebote 2160 Annoncen-Seeliger, Krefeld. 12 679/1635

KREIDLER

Kaufe Kreidler Florett geg. bar. Bauerfeind, St. Georgen (Schwarzw.), Türkeistraße 18. 12 726/1639

MAICO

Moto Cross 250 ccm, Bauj. 57, Werksmaschine von Kämper, bester Zustand, verkauft für DM 1600.—. Hartung, Solingen-O, Düsseldorfer Str. 47. 12 680/1636

M 100 m. H.-Schwinge GS 2, ber., Motor überh., für Trials best. geeignet, umständeh. f. DM 290.— zu verk. Angebote unter M 2058 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 599/1629

MATCHLESS

Motorräder u. Ersatzteile liefert: Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41. 12 681/1636

Super Clubman, 500 ccm, 35 PS, versichert, versteuert, neu bereift, guter Zustand, preisgünstig zu verkaufen. Evers, Mülheim/R., Geibelstraße 14 a. 12 718/1639

NORTON

350, 500 u. 600 ccm Modell 58, 500 ccm Ein- u. Zweizylinder, neuwertig, und eine Manx 350 ccm Kurzhub-Rennmaschine, Ersatzteile für alle Norton-Modelle zu verkaufen. Importeure: Fr. & Wilh. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Neckarstraße 1.

NSU

Besser fahren auf NSU. So heißt das von C. H. geschriebene Handbuch, das zum Preis von DM 10.80 zuzüglich 70 Pf Porto lieferbar ist. Sollen wir es Ihnen gleich liefern? MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Geländemax, 250 ccm, letzte Werksausführung, hinterer Rohrrahmen, Sportnocken, 3 Übersetzungen, gepflegter, startfertiger Zustand, bar DM 1600.—, oder Höchstgeb. Kurt Rech, Düsseldorf, Oberbilker Allee 306. 12 709/1638

Verkaufe Max, Bauj. 1955, 21 PS, Sportlenker, Sitzbank usw., sehr guter Zustand, für DM 950.— bar. G. Steenbock, Eschborn (Taunus), Sossenheimer Str. 18. 12 684/1636



Die bewährte
VOLLSICHTBRILLE
 mit Schaumpolster



BESTELL-
 NR. 2101
 PREIS DM
3.—

Die vielseitige
WETTERBRILLE
 mit dem beliebten Vordach



BESTELL-
 NR. 3501
 PREIS DM
4.50

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



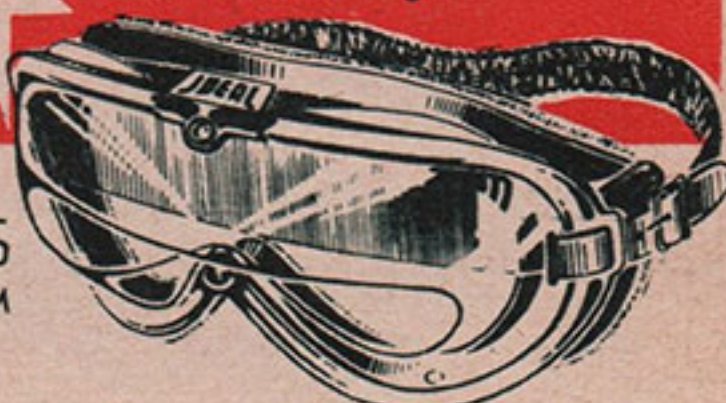
BESTELL-
 NR. 3520
 PREIS DM
5.50

Die überragende
REGENBRILLE
 oft kopiert, nie erreicht



BESTELL-
 NR. 230
 PREIS DM
7.10

Die zweckgerechte
REGENBRILLE
 für Brillenträger



BESTELL-
 NR. 240
 PREIS DM
7.30

Alleinhersteller der Marke »JDEAL«

EICHENWALD

NEUSS AM RHEIN

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



... ganz unter uns



Da haben aber zwei geguckt

Nordwestfälische Zuverlässigkeitsfahrt auf dem Nürburgring. Morgens um sieben bei der Zwischenkontrolle am Eingang zum Nürburgringgelände. Da kommen zwei zum Stempeln, haben die halbe Nacht gefahren und sind in entsprechender Verfassung. Plötzlich schaut der eine den anderen ganz dumm an — nanu? Das gibt's doch nicht, wieso hat der meine Startnummer? — Nachher klärte sich auf, daß einer die falsche Nummer aufgemalt oder vom Veranstalter genannt bekommen hatte. Es war nur gut, daß bis zu dieser Kontrollstelle keine weiteren Notizen für die Wertung gemacht wurden. Wer weiß, wo Startnummer 104 sonst überall gewesen sein könnte.

Neunkirchner Dreieckrennen

(Heft 15/1958, Seite 422)

Wenn man 500 m von der Ziellinie weg ist, weil gerade die Kurve zur Zielgeraden so interessant ist, dann kann man natürlich mal verpassen, wenn einer einen anderen unmittelbar vor der Ziellinie noch abfängt. Zumal wenn eine Strecke nur 2,5 km lang ist und da ein unvorstellbarer Wirbel von überrundeten und noch nicht überrundeten Fahrern herrscht. So verpaßte ich den Dritten in der 500er-Klasse, H. Rosenbusch aus Mannheim auf einer Triumph. Dafür muß Walter Kausch aus Hamburg nun im Bericht den vierten Platz nehmen.

Klacks

Was der Heinrich nicht glaubte —

daß nämlich seine BMW-Verkleidung auch auf die Zündapp paßt, ist hier demonstriert. Walter Scholl aus Marbach versah seine KS mit einer Heinrich-Verkleidung. Geht prima — also bitte keine Hemmungen, wenn einer den Wind um die Nase nicht liebt und Elefanten-Fahrer ist. Bald kommt ja der Herbst wieder —!



Es kommt ans Licht

Im Heft 15 vom Motorrad habe ich eine tolle Entdeckung gemacht. Der Klacks schreibt auf Seite 428 ... ganz unter uns — im Artikel „Wir haben sie entdeckt“, daß er in Neunkirchen den abgebildeten tollen Vogel gesehen habe. Stimmt! — Ich schaue mir die Maschine an und denke: Die kennst du doch; das muß dem Scherzl Peter seine Max sein. Ich also heute früh raus nach Schliersee, und siehe da, sie war's. Nun folgendes: Der Sprenger aus Wiessee hat die Maschine nur zum Fahren unentgeltlich bekommen. Von Motoren und so versteht der überhaupt nichts. Er ist von Beruf Schreiner und hat bei Euch nur angegeben.

Zur Maschine: Gebaut hat sie Peter Scherzl mit seinen Jungens im vergangenen Winter. Rahmen, vordere Schwinge und hintere Federbeine sind original BMW. Die hintere Schwinge mit Anlenkung und so sind Eigenbau. Der Motor: Sportmax mit selbstgemachten Kolben, Räder 18", selbst eingespeicht.

Da haben die Jungens im Landkreis Miesbach nun einen Mann, der ihnen immer und überall mit seinem Wissen und Können zur Hand ist. Seine Maschinen ohne einen Pfennig ihnen leiht, sich freut, wenn sie Erfolg haben und kein Wort darüber verliert, wenn einer mal eine Maschine zum Teufel fährt. Die wird wieder hergerichtet, und wenn's schnell gehen muß, dann darf sogar seine Kundschaft warten. Geld bezahlt dabei niemand, außer dem Peter, der ja den Mechaniker bezahlen muß. Ich habe Sorge, daß der Peter auf diesen Fall hin nichts mehr unternimmt. Wenn Sie einmal Zeit haben, dann fahren Sie doch nach Schliersee und schauen da rein, da gibt es ganz interessante Dinge zu sehen.

Übrigens lief die Max im Fischereihafen-Rennen unter der Startnummer 85 und fiel meines Wissens durch Sturz aus. (Fahrer Sprenger). Ich glaube, daß Sprenger kaum mehr eine Maschine bekommen wird. Wenn diese Max wieder eingesetzt werden sollte, dann wahrscheinlich unter Don Adolpho.

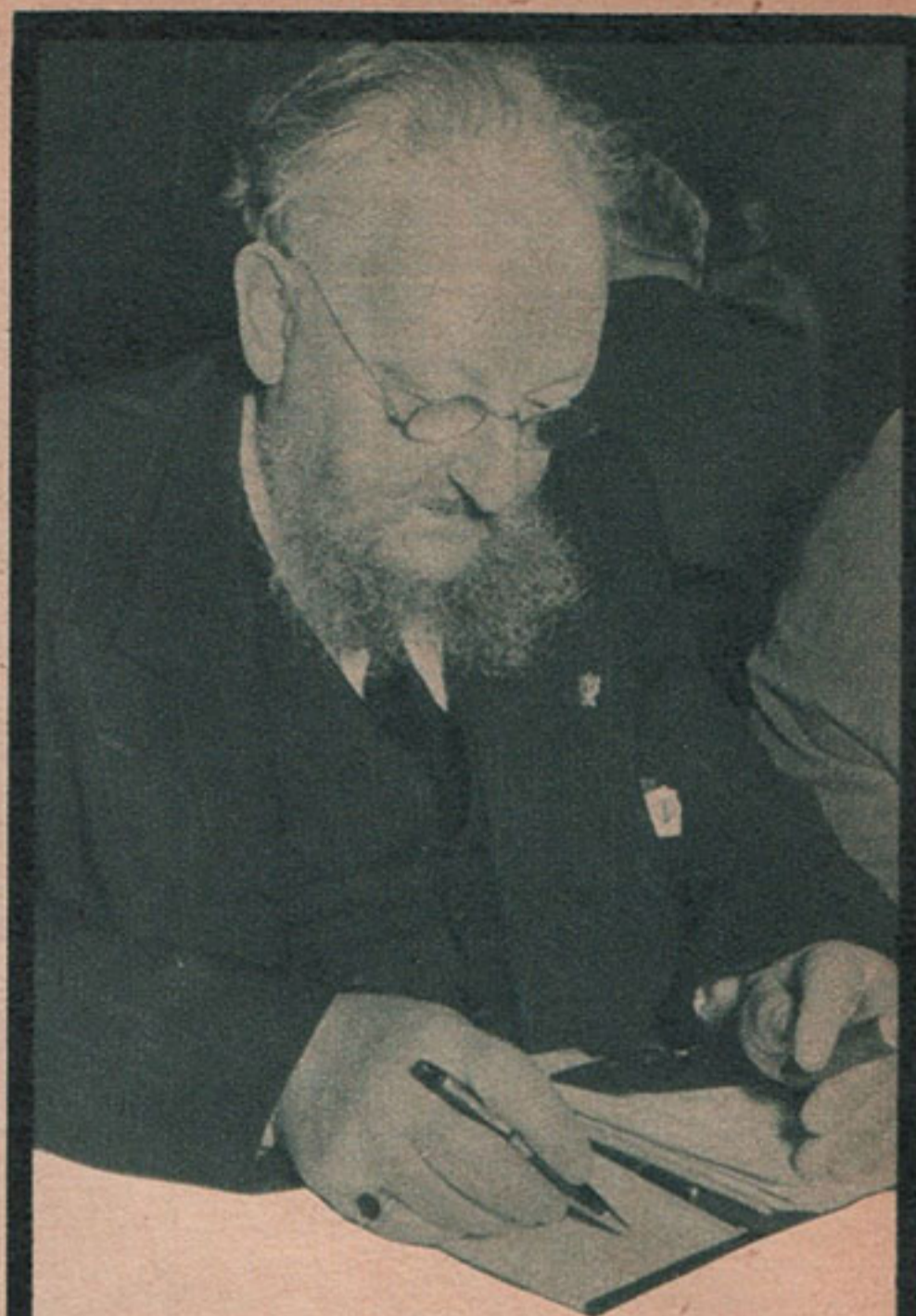
Ich will Ihnen noch die Adresse auch für Ihre Kartei geben: Peter Scherzl, Schliersee Obb., Miesbacher Straße 10a.

Mit Grüßen

H. Sch. in M.

Gummizelle gesucht!

Besonders einem möchte ich eine Gummizelle besorgen: Nagelneue R 26, wird jeden Tag geputzt. Auf der Rückfahrt vom Nürburgring konnte er sich gar nicht beruhigen, daß sein Schlitten nicht schneller war als ein Heinkel solo mit einem halben Zentner Gepäck hinten drauf. Als vor Bonn der Schwimmer klemmte, der Saft oben rauslief und das ganze zu brennen anfing, zu brennen, war es mit seiner Schönheit zu Ende. Der hatte übrigens auch mal das MOTORRAD abonniert. Stand aber nichts drin für „ihn“ und kostete außerdem ein paar Kinokarten. Na, ja, er baut eben seine Bremse nach dem Handbuch aus. Ich bestelle die Zeitschrift jedenfalls, auch wenn ich noch nicht zur Zunft gehöre. Jojo



Wa O †

Walter Ostwald verstarb am 12. Juli in einer Freiburger Klinik — so stand es überall, mit einem mehr oder weniger langen Lebenslauf, je nach verfügbarer Zeilenzahl. Für die meisten unserer Leser war Wa. O. wohl kaum das, was man einen „Begriff“ nennt — für sie sei hier nur kurz erwähnt, daß Wa. O. einer der Leute — wenn nicht überhaupt der Mann — war, die aus dem lästigen, kaum abzusetzenden Kokerei-Nebenprodukt Benzol, das lauter motorisch unangenehme Eigenschaften hatte, den sozusagen vornehmsten Kraftstoff machte, der zum Schluß nur noch wie Rum — im Verschnitt — zu kaufen war. Wa. O. war nicht nur Chemiker, er konnte auch schreiben und er schrieb sogar viel — nicht alle Leute, die viel können, verfügen auch über die Gabe des Schreibens. Und das ist der Grund, aus dem ich Wa. O. diesen höchstpersönlichen, sozusagen privaten Nachruf widmen muß: Jedermann hat bekanntlich für sein gesamtes Tun Vorbilder, bewußt und noch mehr unbewußt, an die er sich sein Leben lang hält — Wa. O. war für mich ein solches Vorbild. In zwei Richtungen: Man soll erstens nur über Dinge schreiben, deren Stoffgebiet man unbedingt und in jeder Beziehung beherrscht, bloße Information genügt nicht, man muß den Stoff wirklich beherrschen. (Wer in der Journalisterei tut das schon?) Und zweitens: Wenn man einen Stoff wirklich beherrscht, dann gelingt es auch, so anspruchslos zu schreiben, daß auch der Laienleser glatt mitkommt, sofern er nur ein bißchen denkgewohnt ist, ohne daß bei solchem Schreiben die sachliche Genauigkeit auch nur im geringsten litte. Dafür war Wa. O. nun einmal schlechthin vorbildlich. Und wenn ich nicht sehr irre, dann muß es ein Ostwald-Onkel — es war eine ganze Wissenschaftler-Familie — gewesen sein, dessen Lehrbuch der Elektrotechnik mich als Dreizehnjährigen sogar berufsbestimmend beeindruckte. So also ist das. Ich habe Wa. O. verehrt — — —

C. Hertweck

Verlag: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansbau), 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 Palleich 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 Lieferungs-pflicht. 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 (kompreß): Preis DM 1.50. Stellensuche 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.



NSU

Fox 4-Takt, 4-Gg., zugel., ausgeschl., neu gespritzt, rot-hell-dunkel, neu: Kurbelwelle, Nockenw., 1 Reifen, Ventile, Federn, Lager, Zahnkr., Ritzel, Kette u.v.a., umständeh. für nur ca. DM 470.— zu verk. J. Brunner, (13 b) Pfaffenberg, Brühlstraße 28. 12 683/1636

Verkaufe Super-Fox, blau, m. Sitzb., Bauj. 1956, 21 000 km gel., neuer Motor, 7000 km gel., Ia Zustand, für DM 600.— od. gegen NSU-Super-Max zu tauschen, Bauj. nicht unter 1957, zahle bar zu. Hermann Möhring, Schüttorf Krs. Bentheim, Gartenstr. 10. 12 685/1636

Konsul-Sport, 500 ccm, Spitze Solo 145 km/h, m. Seitenwagen (Olddruckbremse); 350 ccm-Motor, div. Mot.-Bekldg., vers. u. versteuert (Okt.), Preis DM 900.—, verkauft Albert Dettmar, Darmstadt, Kattreinstr. 7. 12 715/1638

Gelände-Max m. Langschw. u. viel Ersatz., Bestzust., zu verk. DM 800.— bar. Angebote unter M 2059 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 603/1630

Geländemax, in best. Verfassung, Hinterrahmen-Rohr, vorne 21er-Rad, mit vielen Ersatzteilen, krankheitsh. abzugeben, Barpreis DM 960.—. Anfragen unter M 2065 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042. 12 642/1633

PUCH

Schalldämpfer TF, Einsätze, Geländesp.-Auspuffanlagen, Chromfelgen für SL, SV, SGS etc. liefert Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstraße 6/7. 12 666/1634

Puch-Ersatzteile für alle Typen sof. lieferbar. A. Waldmann, Stuttgart, Schloßstraße 69. 12 687/1636

125 SL, 2 Vergaser, Burgeßanlage, Sitzbank, in gutem, fahrbereitem Zustand für ca. DM 400.— zu verkaufen. TÜV-überprüft, zugelassen bis Febr. 1959, Raum Bonn. Anfragen unter M 2070 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 686/1636

Suche gut erh. Puch SGS, bis 20 000 km. Angebote an Josef Mehner, Mühlried 37, Post Schrobenhausen/Obb. 12 716/1638

Motor 175 SVS, kompl. m. Burgeß-Anl., zu verkaufen. Peschken, (22 a) Moers, Meerstraße. 12 721/1639

RABENEICK

250 ccm fabrikneue Luxusmodelle günstig auf Abzahlung zu verkaufen. Fr. & Wilh. Herrmann GmbH., Stuttgart, Neckarstraße 1.

ROLETTA

Röhr Roller 200 ccm, mit Anl., fabrikneu, günstig zu verkaufen u. auf 18 Monatsraten. Fr. & Wilh. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Neckarstr. 1.

RUDGE

Ersatzteile für alle alten Modelle. Fr. & W. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Neckarstraße 1. 12 688/1636

STROLCH

Roller 175 ccm, fabrikneu, gegen günstige Teilzahlungsbedingungen. Fr. & Wilh. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Neckarstraße 1.

TORNAX

Ersatzteile f. sämtl. Tornax-Modelle, Generalrep., Orig.-Tank- u. Rahmenemallierg., Austauschmotoren, Zyl. m. Kolb. u. Kurbelwellen, wie immer: Tornax-Werk, Wuppertal-Langerfeld, Schwelmer Str. 100—108. 12 692/1637

TRIUMPH

Triumph-Boß, 350 ccm, mit Steib 200, Bauj. 1954, 21 000 km, guter Zustand, Preis nach Vereinbarung. Angebote an Otto Ueberall, Griesbach (Rottal). 12 693/1637

VELOCETTE

200 ccm LE neu u. gebraucht, 350 u. 500 ccm Touren- und Sportmaschinen sowie Moto Cross-Maschinen zu verkaufen. Importeure: Fr. & Wilh. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Neckarstraße 1.

VICTORIA

Verkaufe Bergmeister m. Sw., Bauj. 54, generalüberh., in erstklassig. Zustand, für DM 1250.—, **suche** K 5 od. BMW 500—600 ccm ab Bauj. 54, mögl. m. Sw. H. Lattuch, Lilienthal/Bremen, Klosterstr. 15. 12 725/1639

ZÜNDAPP

Verkaufe KS 601-Gespann, 22 000 km gelaufen, Bauj. 1954, mit Steib 500 SL, in bestem Zustand, wegen Auswanderung für DM 1200.—, versichert u. versteuert bis April 1959. Anfragen unt. M 2071 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 703/1637

Zahle Höchstpreise für KS 750 u. Ersatzteile. Blaimer, München 58, Bayuwarenstraße 17. 12 699/1637

Verkaufe Zündapp-Komfort, 196 ccm, Bauj. 53, 28 000 km, bis Dez. 58 versich., DM 350.—. Pultermann (21 a) Enger i. W. Krs. Herford, Besenkamp 196. 12 704/1637

KS 601 preiswert zu verkaufen, Baujahr 1952. Günther Gasteier, Biebrich b. Diez, Vorderstr. 36. 12 705/1638

KS 601, mit od. ohne Seitenwagen, mögl. Raum Stuttgart. Heinrich Bender, Reichenbach/Fils, Schillerstr. 34. 12 717/1638

KS 601/Tr 500, zugel., f. DM 1100.—. Heinz Kühlwein, Nürnberg, Laufamholzstraße 49. 12 720/1639

SEITENWAGEN

Steib 350, kompl. für DM 100.— (Selbstabh.) verkauft L. Schelter, Nürnberg, Adam-Klein-Str. 51. 12 690/1636

Verkaufe gut erhaltenen Seitenwagen S 350. Fritz Kreuzer, Gefrees/Obfr., Karl-Marx-Str. 13. 12 691/1636

VERSCHIEDENE

Suche Rahmen, Telegabel u. Sitzbank für Bergmeister. Harro Sauerbier, Olef/Eifel 10. 12 694/1637

Miele m. Kickstarter, 2-Gang-Sachs, 6000 km, NSU-Quick-Drehgriffschaltung, billig zu verk. R. Wicker, Lindenholzhausen, Frankfurter Str. 45. 12 659/1634

Spezial-Moto Cross, 500 ccm, erstkl. Zustand, verk. Kurt Wüstenhagen, Hückeswagen/Rhld., Peterstraße 42. 12 696/1637

KETTENRÄDER

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

ERSATZTEILE

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

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

MOTOREN

DKW RT 125, F. u. S. 150, F. u. S. 175-Messerschmidt, Heinkel 175 für Roller u. Kabine, Vikt.-Bergmeister. Mot.-Verw. Laubscher, Stuttgart, Rosenbergstr. 84.

Suche Max-Motor, Barzahlung. A. Kaiser, Bietingen (Hegau), Hauptstraße 62. 12 682/1636

Suche Horex-Motor, auch ohne Zylinder, sofern noch nicht generalüberholt, am liebsten kompl. Motor. E. Scheerer, Lauterach Krs. Ehingen. 12 675/1635

Resident-Motor 350 ccm, 10 000 km, gegen gleichwert. 250 ccm zu tauschen gesucht. Angeb. unter M 2066 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 644/1633

ALU-SCHUTZBLECHE

Für Trial und tolle Vögel Alu-Schutzbleche, hochglanzpoliert, superleicht, 115 mm breit, für 18—19"-Räder, ab Lager lieferbar. Peltz, München 8, Wörthstr. 23. 12 702/1637

VERSCHIEDENES

MOTORRADSCHLACHTHOF BODE

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

Was immer über die Hochstraßen Österreichs, Italiens, Frankreichs und der Schweiz zu sagen ist, steht in dem Buch „Die Hochstraßen der Alpen“. 5. Auflage! 520 Seiten, 303 Bilder, 74 Kartenskizzen, Ganzleinen DM 22.—. Lieferbar durch MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042. (Postkarte genügt!)

Alles für das Motorrad
W. Tasche, Hamburg 13, Grindelallee 153

Sie haben mehr Freude an Ihrem Urlaub im In- oder Ausland, wenn Sie mit „Baedekers Autoreiseführern“ planen und reisen. Einen ausführlichen Prospekt senden wir Ihnen gern postwendend zu. Postkarte an: MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart, Postfach 1042.

Motorradfelgen, 36 Loch, verchromt od. roh, 16 × 2 1/2, 18 × 2 1/2, 19 × 2 1/2, 21 × 2 1/2". Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstraße 6/7. 12 667/1635

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

Zu kaufen gesucht 1 kompl. Satz BMW-Spezial-Werkzeuge inkl. Wende-Montagebock. Offerten sind zu richten an Fred Bracher, Motorfahrzeuge, Hindelbank/Bern, Schweiz. 12 697/1637

„das MOTORRAD“, Jahrg. 1952—57, billigst zu verk. W. Strohschein, Hamburg-Alt., Alsenstr. 29. 12 695/1637

Vertretung in Windschutzscheiben u. Motorradbrillen für Postleitgebiete 21 a, 21 b und 22 a. Eilangebote mit üblichen Unterlagen erbeten an Philipp M. Winter, Fürth (Bayern). 12 700/1637

Suche dringend Handbuch für 250er OSL, Bauj. 1950, zu kaufen od. leihweise. Kornelius Esser, Birgelen/Geilenkirchen, Bahnhofstraße 7. 12 701/1637

STELLENANGEBOTE

Guter Motorradmechaniker bei bester Bezahlung für Saargebiet gesucht. J. Petry & Söhne, Dillingen (Saar), Lotteriestraße 5. 12 706/1638

LIEBESPFEILE (MOT)

Westberliner, 25/1.68, und seine BSA erwarten Bild-zuschriften einer netten Sozia an Joachim Dobbbruntz, Berlin N 65, Türkenstraße 15. 12 698/1637

Motorradsporthler mit schwerer Maschine, 27/1.80, sucht für gemeins. Fahrten Sozia im Raum München. Zuschr. erbeten unter M 2064 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 632/1632

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

22 Jahre **Führerscheinferienkurse**
Fahrschulpraxis **seit 1973**
verbürgen beste **FAHRLEHRERAUSBILDUNG**
Fahrschule **Bode, Seesen/Harz.**

Fahrlehrer-Fachschule *Leweke*

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

Niedersächsische Fahrlehrerfachschule Seela, Braunschweig

Vorbildliche Ausbildung.
Prospekte kostenlos.

DAS AUSLAND SUCHT

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag nur bei Beifügung von DM 0,40 für Rückporto; für Weiterleitung von Angeboten ins Ausland bitte Briefe mit ausreichendem Auslandsporto freimachen!

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

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

E/617. **Malaya.** Mopeds und Ersatzteile. Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)

E/618. **Chile.** Gebogene Windschutzscheiben für Motorfahrzeuge. Korrespondenz spanisch.

E/619. **Persischer Golf.** Mopeds. Korrespondenz englisch.

E/620. **Pakistan.** Motorräder und Zubehör. Korrespondenz englisch.

E/621. **Iran.** Mopeds, Motorräder. Korresp. englisch.

E/622. **Peru.** Motorräder, Mopeds, einschl. sämtliches Zubehör. Korrespondenz spanisch.

VERTRETUNGEN

E/623. **Brit. Guayana.** Motorräder. Korresp. englisch.

E/624. **Brit. Westindien.** Mopeds (ähnlich NSU). Korrespondenz englisch.

It's **MOTORRAD**

LUCAS

SERVICE

95

95

