

# Das MOTORRAD

Ganz groß:  
Serienmaschinen - Rennen  
in Hockenheim



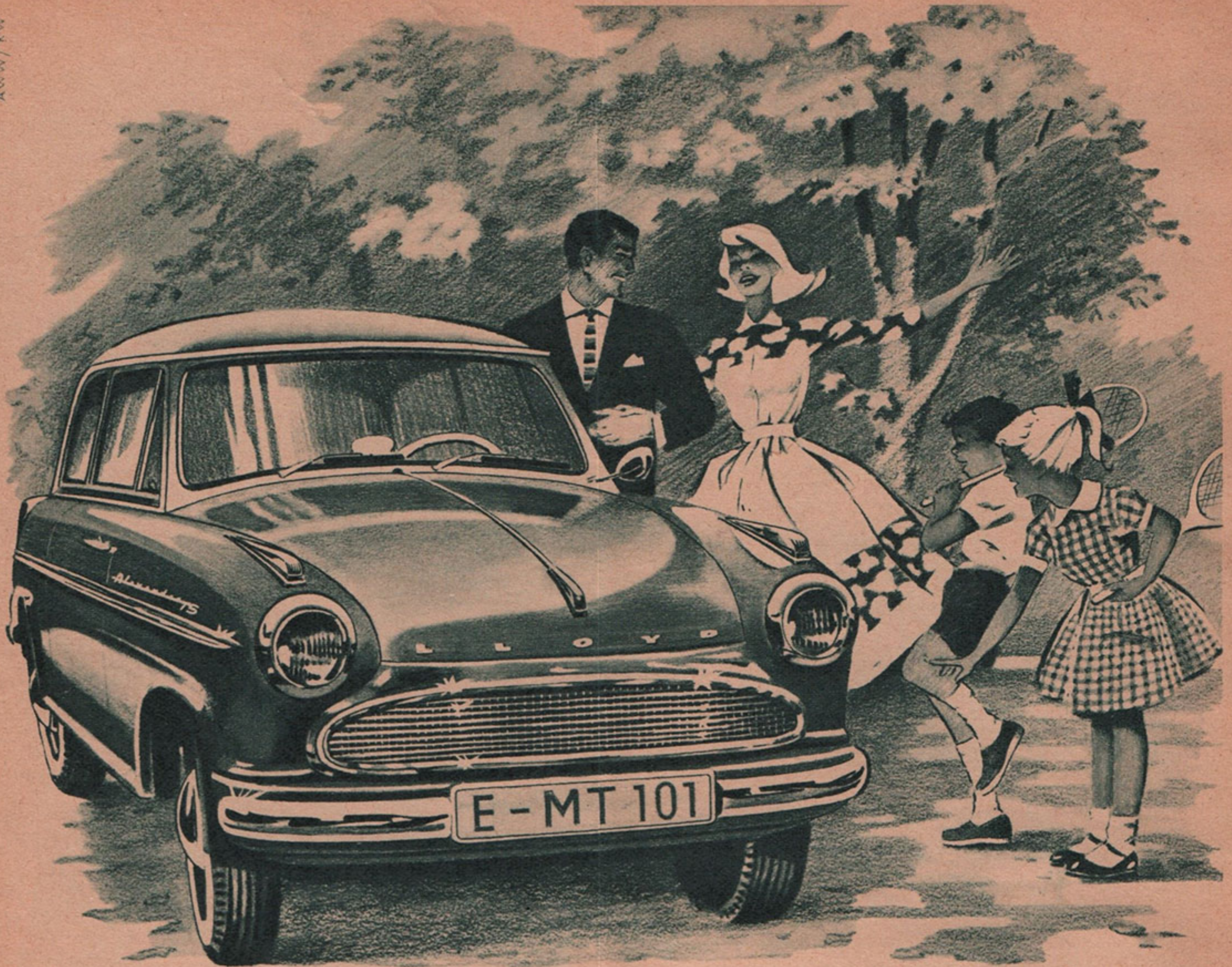
Nummer 10. JAHRGANG  
20. Sept. 1958  
**19** PREIS DM 1,—  
Postverlagsort Stuttgart

**Die Roten**  
**Die dritte Schlacht**

**Hercules**  
**K 100 Trial**



AVW/KW



# LLOYD *Alexander TS*

**NOCH MEHR KOMFORT • NOCH MEHR KRAFT • NOCH WIRTSCHAFTLICHER**

ALEXANDER TS: Spitzenkombination von Komfort, Eleganz, Temperament, Wirtschaftlichkeit • 25 PS Motor • Vergaser mit Beschleunigungspumpe • Spitzen- und Dauergeschwindigkeit 110 km/h • Noch bessere Straßenlage durch Kurbelachsen mit Schraubenfeder, Querstabilisator, verstärkte Stoßdämpfer • Neuer Sitzkomfort: behagliche Sessel vorn - bequeme hintere Sitzbank allein um 7 cm verbreitert - Kopffreiheit im Fond um 5 cm vergrößert • 12 neue modische Lackfarben ohne Mehrpreis • Reichhaltige Luxusausstattung wie Lichthupe, Scheibenwaschanlage, Parkleuchte, schwenkbare Sonnenblenden, gepolstertes Armaturenbrett u. a. m. • Eine Probefahrt wird auch Sie überzeugen.

## GUTSCHEIN

Senden Sie bitte kostenlos eine »ALEXANDER TS Mappe«

Name: \_\_\_\_\_

Wohnort: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_

Bitte senden Sie diesen Gutschein oder eine Postkarte an:

**LLOYD MOTOREN WERKE GMBH**  
Abt. AK, Bremen - Neustadt

LLOYD 600 Standard 3390,- DM • ALEXANDER 3980,- DM • ALEXANDER TS 4250,- DM • zuzüglich Heizung 78,- DM



**ALEXANDER TS — MEHR ALS EIN NEUES GESICHT**



# Das MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

## DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

Das Fachblatt für Motorradfahrer,  
Motorradhändler und Werkstatt

ZEHNTER JAHRGANG

HEFT **19** 1958

### INHALT

<b>Die Roten</b> (Serienmaschinenrennen in Hockenheim) . . . . .	S. 513
<b>Die 3. Schlacht der Junioren</b> (Hockenheim) . . . . .	S. 517
<b>Ohne Schnörkel und Tamtam</b> Sternfahrt der gelben Schals . . . . .	S. 519
<b>Das MOTORRAD fuhr:</b> Hercules K 100 Trial . . . . .	S. 520
<b>Das MOTORRAD baut am Motor:</b> NSU-Supermax (Schluß) . . . . .	S. 522
<b>Die letzte Seite Moto Cross</b> Endlauf der deutschen Meisterschaft . . . . .	S. 523
<b>DKW RT 125: Markstein</b> einer Motorenentwicklung . . . . .	S. 524
<b>Hinter den sieben Bergen</b> . . . . .	S. 526
<b>Der Kupferwurm:</b> Die Wechselstrom-Licht- maschinen . . . . .	S. 528
<b>Gewußt wo</b> . . . . .	S. 533
<b>Mach's doch selber:</b> Richtig wechlöten . . . . .	S. 534
<b>Ganz unter uns</b> . . . . .	S. 540

Herausgeber:

Paul Pietsch und Ernst Dietrich-Troeltsch †

Redaktion:

Carl Hertweck

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

(14a) Stuttgart, Postfach 1042

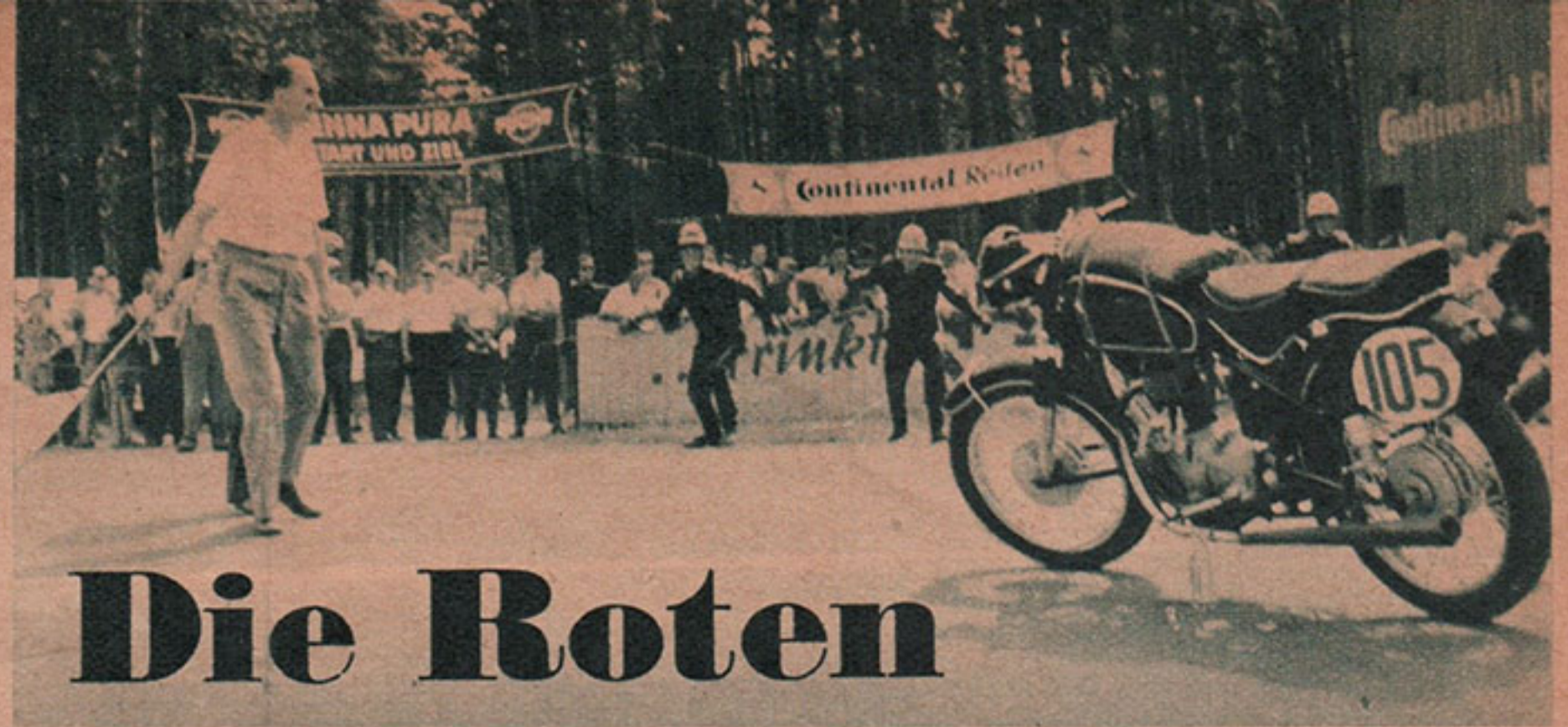
Kupfertiefdruck Chr. Belser, Stuttgart

das MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—



## Die Roten

Wäre ich ein tüchtiger Journalist, dann hätte ich irgend so etwas von Juniorenmeisterschaft und Hockenheim und so mit in dem Titel gebracht. Weil ich aber keiner bin, nehme ich das als Titel, was mir am meisten Eindruck gemacht hat. Also: Über die Junioren schreibt Klacks noch, der kennt die Leute und die Maschinen besser, und wenn einer besser kann, soll man den lassen. Mich interessieren mehr die Roten, und um zu erklären, wer oder was Rote sind, muß ich die Geschichte von ganz vorn erzählen.

Ganz vorn: Das muß so Anfang Juli gewesen sein, als bei uns in der Redaktion ein Anruf aus Hockenheim mit Voranmeldung eintrudelte. Hockenheim? Woher auf einmal der Glanz in unserer Hütte? Nun, am anderen Ende hing ein Mann mit Namen Christ, und was er — vorläufig selber noch ein bißchen ängstlich — zu sagen hatte, war so, daß wir uns auf die Maschine setzten und nach Hockenheim fuhren, das mußte Auge in Auge besprochen werden.

Die Hockenheimer hatten also auf jeden Fall ein Juniorenrennen vor — das stand fest und war gesichert. (Man höre: ADAC und DMV hatten sich zusammengetan, 10 000 Mark auf den Tisch gelegt und diesen Juniorenlauf damit „gemacht“. 1958 mußte es werden, bis die Bonzenkonkurrenz beiseite und wirklich etwas für den Sport getan wurde. Es geht ja doch, man muß nur wollen.) Aber da sproßte zwischen den Steinen noch ein Pflänzchen: Die Hockenheimer wollten noch wenigstens zwei Läufe für die ganz Unbedarften, die Unter-Nullpunkt-Fahrer, die Subjunioren einschieben. Weil sie sich ganz richtig sagten, daß die erste Stufe vom Alltagsfahrer, vom Dorfmatador zum „richtigen“ Ausweissfahrer doch beträchtlich hoch ist, so hoch, daß es schon entmutigend wirkt. Vor allem dann, wenn so ein Junge kein Knallkopp ist und nicht auf Bettel, sondern mit bezahlten Rechnungen diesen Sport betreiben möchte. (Schweigen wir mal ganz von den Fünfigern — es gibt ja noch genug „richtige“ Motorräder, deretwegen man ein absolutes Anfängerrennen auf die Beine stellen könnte.)

Das war also die Idee. Aber wie macht und wie nennt man das? Die Hockenheimer Initiatoren — Christ und Fuchs — hatten bei den Tretradfahrern so etwas gesehen, es nannte sich dort offiziell „der erste Schritt“. Aber so konnten wir das noch Ungeborene ja nicht auch taufen. Also nannte man es zunächst mal „Serienmaschinenrennen“. Wobei ich wieder meine Bedenken hatte, denn dieser Titel ist für etwas belegt, wovon wieder die Hockenheimer nichts wissen konnten und was ich jetzt erst umständlich erklären muß:

Daß in der Lizenz-Fabriks-Rennerei ein ganz dicker Wurm ist, weiß man ja seit 1954. Was da in den Weltmeisterschaften rannte, hatte mit der Serienmaschine längst keinerlei Verwandtschaft mehr. NSU etwa gewann Weltmeisterschaften und die Serienmaschinen waren darüber — bitte, vom Generaldirektor öffentlich und freiwillig zugegeben — zu kurz gekommen, das waren an 1955 noch 1951er Böcke geblieben. (Steht übrigens schon in „Besser fahren auf NSU“, letzte Auflage von 1953.) Das war nun ein ganz allgemeiner Wurm, und wieder einmal tauchte der Gedanke auf, mit den Maschinen Rennen zu fahren, die in den Schaufenstern stehen. Aber: Wie stellt man bei der Abnahme fest, daß so ein Sägebock, der da vor den Abnahmetisch geschoben wird, noch den Zustand hat wie sein Zwillingbruder im Schaufenster? Es ist leicht, klug zu schwätzen, aber alle Weisheit hört spätestens dann auf, wenn man vor so einem Ding hockt und als Abnahmemann sagen soll, ob es serienmäßig oder unzulässig aufgepulvert ist. Trotz aller Schwierigkeiten — von denen sich der Nichttechniker keine Vorstellung macht — war man aber doch im Laufe der Jahre zu Ergebnissen gekommen. Insbesondere Bönsch hatte lückenlos gesammelt, worauf es bei der Abnahme „serienmäßiger“ Maschinen ankommt. (Weiß Gott nicht auf Lenkerbreite und Tankform!) In Bönschs Schublade lag alles, womit man die Abnahme eines untadeligen Serienmaschinenrennens hätte bewältigen können, da durften ein Dutzend Fabriken unter Aufbietung aller Raffinesse Schmuggelversuche machen, wie sie wollten, mit diesen Prüfungsrichtlinien wären nur chemisch reine Serienerzeugnisse an den Start gekommen. Weil ich aber wußte, was da alles geprüft werden mußte, stand von vornherein fest, daß das in Hockenheim nie funktionieren würde. Diese Abnahmebedingungen wären prima gewesen, wenn drei oder vier Fabriken mit je einem halben Dutzend Lizenzfahrern gekommen wären, denen hätte ich diese unter-die-Haut-Visitation zumuten können. Aber niemals den Leuten, die da zum Anfängerlauf kommen sollten. Ich stand nun vor der Lage, zwar eine ganz lückenlose HDV für Serienabnahme in Bönschs Schublade zu wissen, der sie mir obendrein auf Anhieb leihen würde, aber ebenso klar war, daß für einen noch nicht geborenen Säugling eine HDV kein Futter ist. Das, was hier geboren werden sollte, mußte erst mal schreien, erst mal nuckeln und erst mal die Windeln vollmachen. An dem, was in den Windeln war, würde man erst beurteilen können, was ins nächste Fläschchen mußte, eine Messerspitze Soxleth oder Milchzucker, je nachdem. (Das funktioniert sogar bei kleinen Hunden.) Man würde das Baby erst mal leben lassen müssen — HDV und Schulordnung sind da noch nicht so dringlich wie ein korrekt beschaffener Windelinhalt.

Das war die Lage, als wir im Juli zu vierten im „Badischen Hof“ hockten und beschlossen, einen Fünfiger- und 250er Anfängerlauf abrollen zu lassen. „Ich mache Euch die Abnahme“, hatte ich zwar stolz zugesichert, aber ich würde lügen, wenn ich sagte, ich hätte dabei ein gutes Gewissen gehabt. Manchmal muß man eben so tun, als wüßte man alles ganz genau. Warum nun die Fünfiger nicht laufen durften, ist eine andere Geschichte,

UNSER TITELBILD: Man sieht ihm doch an, daß er zum ersten Male da oben steht — so sieht diese Nachkriegsgeneration aus, die weder zum Rabauken noch zum Muttersöhnchen wurde, die nur schlicht etwas kann (Palme, Großsachsenheim). Daß es davon ganze Scharen gibt, das allerdings ließen sich die Gralshüter des Motorsports bisher nicht träumen. Bis auf ein paar Ganz-Alte.

RÜCKTITEL: Schloß Weitenburg a. N.

Fotos: Klacks





11.59 Uhr

die ein andermal erzählt wird. Am vergangenen Freitag saß ich jedenfalls Wilhelm Herz gegenüber und erkundigte mich bescheiden nach besonderen Abnahmebedingungen für die Serienmaschinen, die einer Ergänzung der Ausschreibung vorbehalten waren. Die Ergänzung gab es nicht. (Woher auch?) Dafür versuchte Wilhelm Herz mir zu erzählen, was er sich unter einer Serienmaschine vorstellte. Er wußte nichts von Bönschens Schublade und sagte deshalb viel über Sättel, Lenkerbreiten und derlei. Ich habe nie viel von meinem Verhandlungsgeschick gehalten und betrachte es als reines Wunder, daß ich mit Wilhelm Herz keinen Streit bekam und daß er nach vier oder fünf Sätzen bereit war, mich einfach wursteln zu lassen. Noch mehr: Bei der Abnahme saßen ein paar alte Füchse, routinierte Könner, die auch feste Vorstellungen hatten, wie eine Serienmaschine aussehen müsse. Auch diese Routiniers — Wunder über Wunder — ließen sich überzeugen. Das heißt natürlich, daß sie in keinster Weise überzeugt waren, sie prophezeiten mir jede Art Untergang, aber sie ließen durch, was ich ihnen als durchzulassen empfahl. Sie gingen als vernünftige Praktiker da rigoros vor, wo schlampige Schlosserei vorlag, sie entdeckten auch Dinge, die ich als ungeübter Abnehmer nie entdeckt hätte, und sie ließen wieder auf meine Empfehlung hin Dinge durch, die wie Mondraketen aussahen. Zum Beispiel: Kippständer ist zwar serienmäßig, aber im Rennen hinderlich — also baut man ihn ab. Zum le-Mans-Start kann man die Maschine ja auf ein Knüppelchen stützen, das der Helfer nachher wegnimmt. Auspuffdämpfer: Ich würde nie prüfen können, ob dessen Gedärm serienmäßig ist, also läßt man alles zu, auch gar keinen Dämpfer, es würde ja jeder merken, wie wenig ein offenes Rohr bringt. Vergaser: Hatte einer einen prächtigen Dellorto auf seiner Max, sah mindestens wie eine Vanguard aus. Die Abnehmer — zu ihrer Ehre sei es gesagt, die wollten mich nicht reinplumpsen lassen — warnten mich ausdrücklich, das sei erstens der gefürchtete Matador von Kleinkleckersbach und zweitens sei das höchstwahrscheinlich doch die Maschine, deret-



12.00 Uhr

wegen alle anderen die Lust verlören. Oben drauf thronte ein Alu-Renntank und auch sonst — igittigitt, verdammt, was machen wir nun? Bitte, schraubt doch mal den Lufttrichter ab! 28 mm freie Öffnung — mir wurde wieder besser.

Kurz und gut, auch der wildeste Apparat wurde durchgelassen, wenn keine gefährlichen Schlossereifehler dran waren.

Und ich saß da mit Bauchweh. Würde der Manfred Schiek mit seiner Moto-Cross im Straßenrahmen dem Feld auf und davon laufen? Würde dieser und jener Max-Motor eine der sagenhaften „scharfen“ Nockenwellen drin haben und auf und davon ziehen? Zehnmal konnte ich mir vorsagen, daß es den Wundermotor ja gar nicht gibt — aber wenn alle Welt doch den kaschierten Rennmotor fürchtet, ist das kein rechter Trost.

Mit den Trainingszeiten war auch nichts Rechtes anzufangen. Was würden wir machen, wenn da nun einer auch nur 5% schneller führe als der Zweite respektive die Spitzengruppe? Zwar hatte ich mir da einiges zurechtgelegt, was sich doch noch tun ließe, aber würde das hinhalten? Gut habe ich in der Nacht von Samstag auf Sonntag nicht geschlafen.

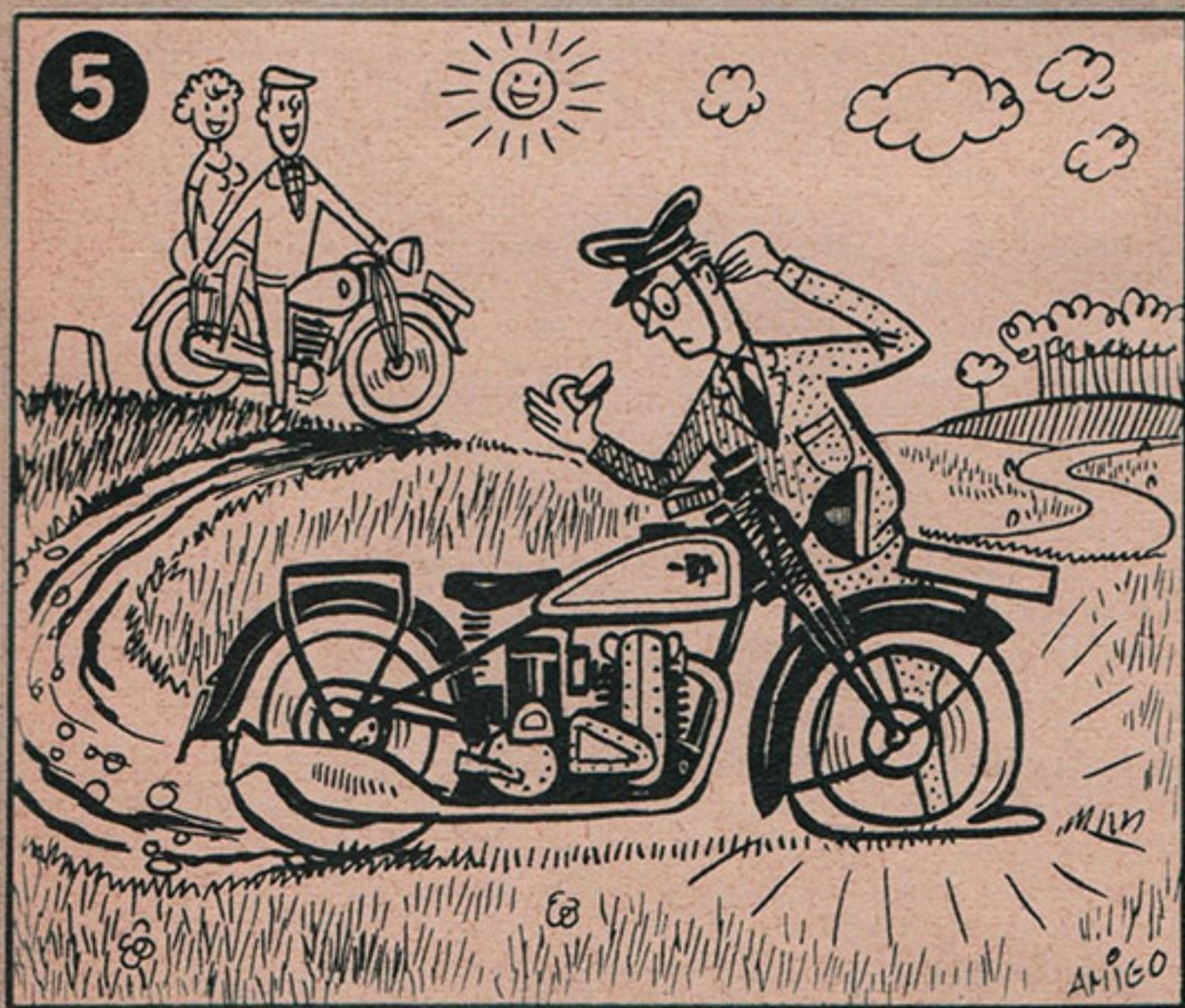
*(Siehste, haste davon, wieder mal voreilige Schnauze gehabt, was machste dir auch immer anderer Leute Sorgen, alter Trottel!)*

Es wurde Sonntag und zwölf Uhr, da standen runde 30 „Rote“ an der Strecke (rote Zahlen auf weißen Schildern, zur Unterscheidung von den schwarzen „richtigen“ Ausweislern) und gegenüber die dreißig Fahrer. Der le-Mans-Start war enorm — die Weltklasse hätte es auch nicht besser gemacht. Dahin sind sie — und mit dem Sekundenzeiger kreisen die Sorgen — wird doch ein Wundermotor vornewegziehen? Zwei Minuten, drei Minuten, zehn Sekunden, zwanzig — da tobt es wie der Weltuntergang von der Stadtkurve her — nein, das ist keine Wundermaschine, das ist ein dicht geschlossener Pulk von sechs — sieben — acht Motorrädern — noch einer — noch einer — noch ein tobender Pulk — und Schlenkerer fahren die, wie in besten Windschattenzeiten — wenn da bloß nicht — — ja, und dann dämmert es: Die Wundermaschine gibt es tatsächlich nicht. Hach — die Sorge wären wir los. Dafür ist eine neue da: Die Burschen raufen sich doch wie die Weltmeister. Reicht das bißchen Anfängerkönnen? Wenn da bloß keiner auf den Pinsel fällt! Dann zeigt alle Welt doch mit Fingern auf uns: Jugendverführer, „Mörder“ Motorrad, dann sind doch die Schlagzeilen da, jeder Tapergreis kann doch wieder straflos geifern.

Nun, es ist keiner geflogen. Aber noch in der sechsten Runde, noch zwischen Stadtkurve und Ziel wurde um den Ersten gekämpft. Ich wüßte nicht, wo bis zuletzt ebenso jede Plazierung offen gewesen wäre. Wo in Lizenzrennen nur alle heiligen Zeiten einmal zwei gegeneinander kämpfen, da kämpften hier dicke Rudel von der ersten Runde bis ins Ziel und noch der zwanzigste schnappte fünf Meter vor dem Ziel den neunzehnten. Nachher bei den Ausweislern fiel es keinem Zuschauer ein, gar aufzustehen oder außer gelegentlichem Kopfschütteln und mildem Ha-no irgend eine Gemütsbewegung zu zeigen. Aber wenn die Roten von der Stadtkurve herauf tobten, dann hingen auch die ältesten Routiniers mit dem Bauch überm Zaun, jaulten und wedelten, wie sie es nicht bei Caratsch und Rosemeyer zusammen getan hatten.

Es waren 31 Mann, die da ein Rennen fuhren, wie es das wohl seit Urzeiten nicht mehr gegeben hatte. Der Spitzenpulk, aus dem keiner weichen wollte, aus dem keiner ausbrechen konnte und der das ganze Rennen über die sechs Runden (= 46 km) zusammengeklebt war, brachte den ersten Wirbel auf. Dahinter kam ein zweiter Pulk. Das tobte über die Bahn wie bei einer Kosaken-Attacke! Kein Mensch konnte sagen, wer Sieger würde. Reinhold Palme aus Großsachsenheim schoß dann im Endspurt mit einer älteren Max als erster über die Linie und wurde somit Sieger des ersten Rennens der Roten. Sein Durchschnitt: 127,3 km/h. Zweiter mit Radlänge Abstand war Fritz Geissinger aus Grünwettersbach auch mit einer Max. Sein Durchschnitt: 127,2 km/h. Mit Reifenabstand folgte Max Handermann aus Speyer auf einer weiteren Max mit einem Durchschnitt von 127,1 km/h und Helmut Morgenstern aus Speyer mit einer Max und 127,0 km/h. Der Trainingschnellste, Fred Oehm aus

### Weshalb hat Glossenschreiber WiLi etwas gegen Motorradfahrer?



Hat er etwa auch einmal eine „schwere englische Maschine“ besessen, mit der er nicht klar kam?





12.00 Uhr, 5 Sekunden . . .

Koblenz (BMW-R-26), der eine Runde mit 133,0 km/h gefahren haben soll (Meßfehler?) wurde im zweiten Pulk Achter. Den besten Start hatte Günther Niedzielski aus Dortmund, er wurde Fünfter. Von 31 Startern kamen 24 ins Ziel. Wegen Sturz schied keiner aus.

Wir sind jetzt um eine Erfahrung reicher: Es gibt wirklich keine Wundermaschine. Effektiv gefahren wurde trotz allem, was da an Präparatur geleistet worden war, zwischen 125 und 129 km/h — das, was die Herren Fabrikanten einmal in ihre Prospekte hineingedruckt hatten. Und ich möchte mich heute vermessen, bei der Abnahme auf Antrieb zu entscheiden, was eine von Bastlerhand hergerichtete Noch-Serienmaschine ist und was für eine echte Rennmaschine dagegen als Mischling unterschoben werden soll. (Bei den 250er Ausweislern fuhr der schnellste 157,6, der langsamste, dessen Motor noch einwandfrei ging, 144,7 km/h.)

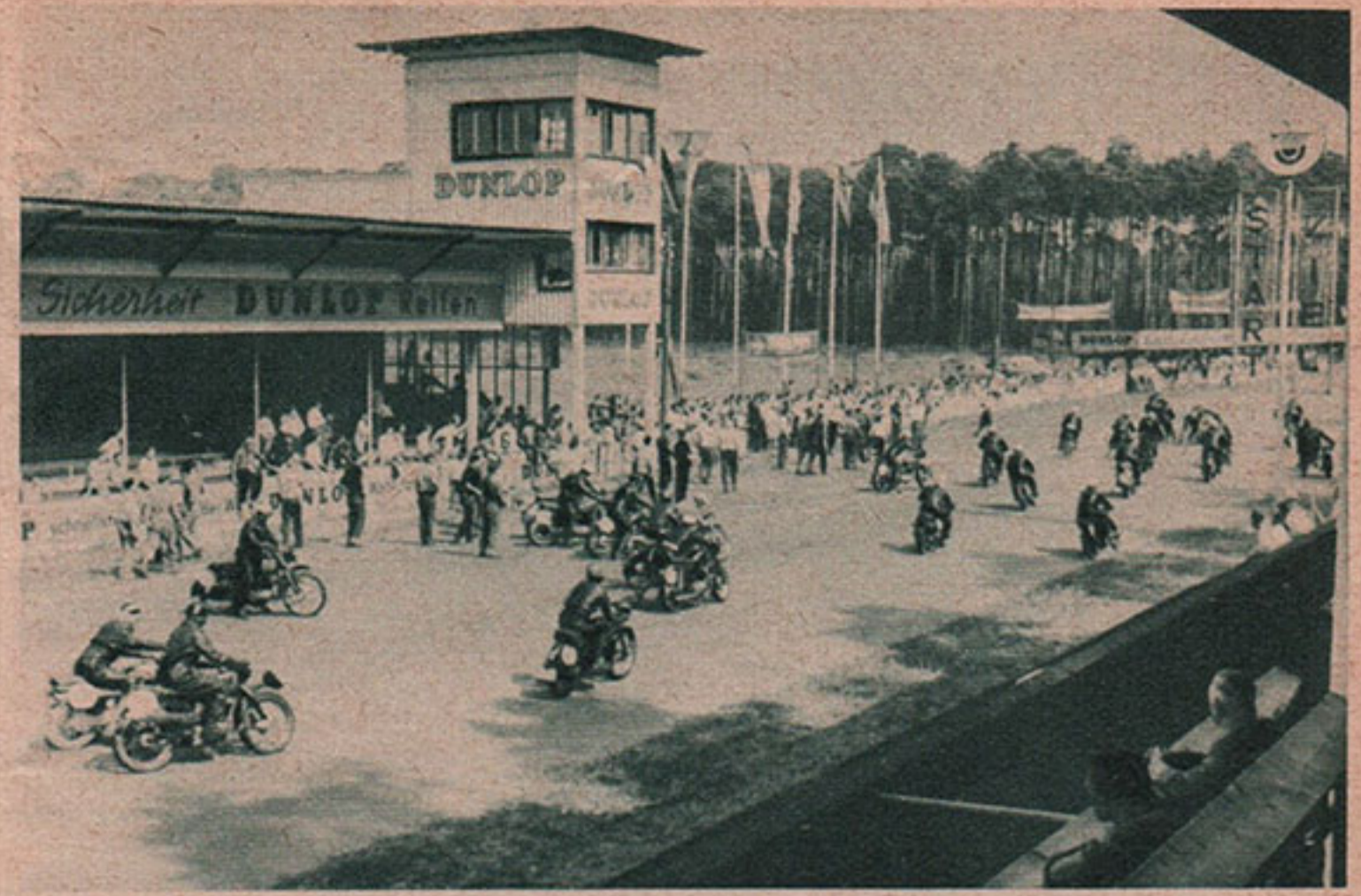
Nach dem, was in dieser Hockenheim Windel drin war, kann man schon sachte daran denken, aus Bönschens Schublade wenigstens ein paar leicht verdauliche Punkte anzuwenden, die dem Anfänger noch keine Schwierigkeiten machen, ihm selbst nicht die Lust nehmen, ihn aber vor der Konkurrenz von Renn-Mischlingen bewahren. Und dann werden wir hübsch abwarten, was im nächsten Jahr sich entwickelt.

Es waren eine ganze Anzahl Leute in Hockenheim, um zu sehen, wie das wohl ginge — es ist tatsächlich so, daß ein Rennen von „Roten“ gut zu organisieren ist, es gibt auch heute noch genug Strecken, auf denen man zwar kein richtiges, aber ein „rotes“ Rennen organisieren kann. Womit sich die Frage erhebt, ob es in einer Zeit, da der Ausweis- und Lizenzsport dank unfähiger Führung rapid dahinstirbt, überhaupt noch aussichtsreich erscheint, einen neuen Sport auf die Beine zu stellen.

Man muß sich dazu die Leute ansehen — was sind das denn für Burschen, diese Roten? Nun, wir wissen, Motor-Rennsport ist den Kosten nach eigentlich ein Sport für Söhne reicher Väter. Da aber die Söhne reicher Väter heutzutage nicht immer, aber sehr oft knieweiche, komplexbeladene Teddyboys sind, wird der richtige Motorsport — wie seit eh und je — von den Söhnen armer Väter gemacht. Mit den nichtgetrunkenen Bieren und den nichtgerauchten Zigaretten, die sich da in Kurbelwellen, Vergaser, Nockenansätze und Bremsen verwandeln. Gewiß, auch bei den Hockheimer Roten waren ein paar Figuren, für die „Dorfmatador“ keineswegs übertrieben wäre, wenn man sie so zum ersten Mal sieht. Sie waren es noch bis zum Samstag. Als am Sonntag aber das Rennen vorbei war, konnte man schon recht deutliche Spuren der Wirkung sehen, die wir uns erhofft hatten: Aus dem angeberischen Was-kostet-die-Welt-Matador war schon etwas geworden, was man mindestens auf den ersten Blick als gesammelten, überlegten Sportsmann zu bezeichnen geneigt war. Noch zwei oder drei rote Rennen, bei denen vielleicht auch der eine oder andere wieder abspringt, und aus den Matadoren sind richtige Sportsleute geworden! Man muß eben mal damit anfangen.

Die anderen: zum Teil harmlose, nette Jungen voller Ahnungslosigkeit, aber gutwillig bis zum Tezett, wenn man sie nicht wie Rekruten, sondern wie kleine Jungen behandelte, wenn man ihnen gut zuredete und sagte, was zu tun sei. Aber der überwiegende Teil war eine Sorte Jungen — schwer zu beschreiben, aber wenn ich einen Betrieb, eine Werkstatt oder so etwas hätte, die ich mal zwei Tage allein lassen muß, jedem dieser Jungen würde ich den Laden anvertrauen und wüßte sicher, daß da zwar kein Wunder geschähe, daß die Jungen aber nichts verdürben und dafür sorgten, daß nichts aus der Reihe käme, die hätten die Sorgfalt und den Verstand dazu. Da könnte der Schah von Persien kommen — den würde man mir unbeschädigt und mit Chlorkalk konserviert in einer Schachtel überreichen. Ich hätte viel darum gegeben, ein paar von den intellektuellen Schreibtischsitzern in Hockenheim zu haben, die mit ihrem ewigen Gequake über Jugendprobleme Papier bedrucken — was da im Hockheimer Fahrerlager rumquirlte, das war zwar unrasiert, dreckig, laut, sehr selbstbewußt — aber das waren Kerle, die hatten auch Anlaß zu sotanem Selbstbewußtsein. Denn sie konnten etwas und sie wendeten Eifer an Dinge, für die es kein Geld gibt und nur bekannt wenig Ruhm, weil ja immer nur einer vornewegfahren kann.

Da war doch in einem hachwiefeinen norddeutschen Beamtenstädtchen wieder mal ein Pennälerskandal — die ganze Primanerklassen besaß Pisto-



12.00 Uhr, 10 Sekunden . . .

len und ein solches Rübchen, dem ein anderer das Mädgel geklaut hatte, schoß diesen anderen gleich über den Haufen. Klau einem der Hockenheimer das Mädchen — der schießt nicht, haut dem Klauer aber die F... voll und jagt das Luder obendrein weg. Er ist eben kein feiner und erst recht kein wohlzogener Junge, er ist nur ein Benzinrabauke. Der Teddyboy schießt — und dreißig Dutzend Zeitungsschreiber schreiben mit Seelenproblemen die Seiten voll.

Was ein junger Kerl ist, der braucht nun einmal sein Quantum Thrill, und wer es nicht braucht, ist ein kümmerliches Krepierl, vor dem jeden Vater der Himmel bewahren möge. Wer diesen Thrill — genannt Mannsleutesport — nicht kriegt und nicht treiben darf, weil es ja so gefährlich und so unfein und so überhaupt ist, der geht eben an seelischem Vitaminmangel ein und wird Teddyboy, Pistolenschütze. Ein Junge, der nicht das Zeug zum Rabauken hat, müßte eigentlich in der Badewanne ersäuft werden, entweder geht er später doch unter oder wird er gar Seelenhebamme. Ob einer, der das Zeug dazu hat, aber nun *tatsächlich* ein Rabauke wird — das ist Sache der Alten. Im Fahrerlager wird er es bestimmt nicht. Da kommt er vielleicht als Rabauke hin, wenn er aber nicht ganz schnell umschaltet, ist er ebensoschnell wieder draußen.

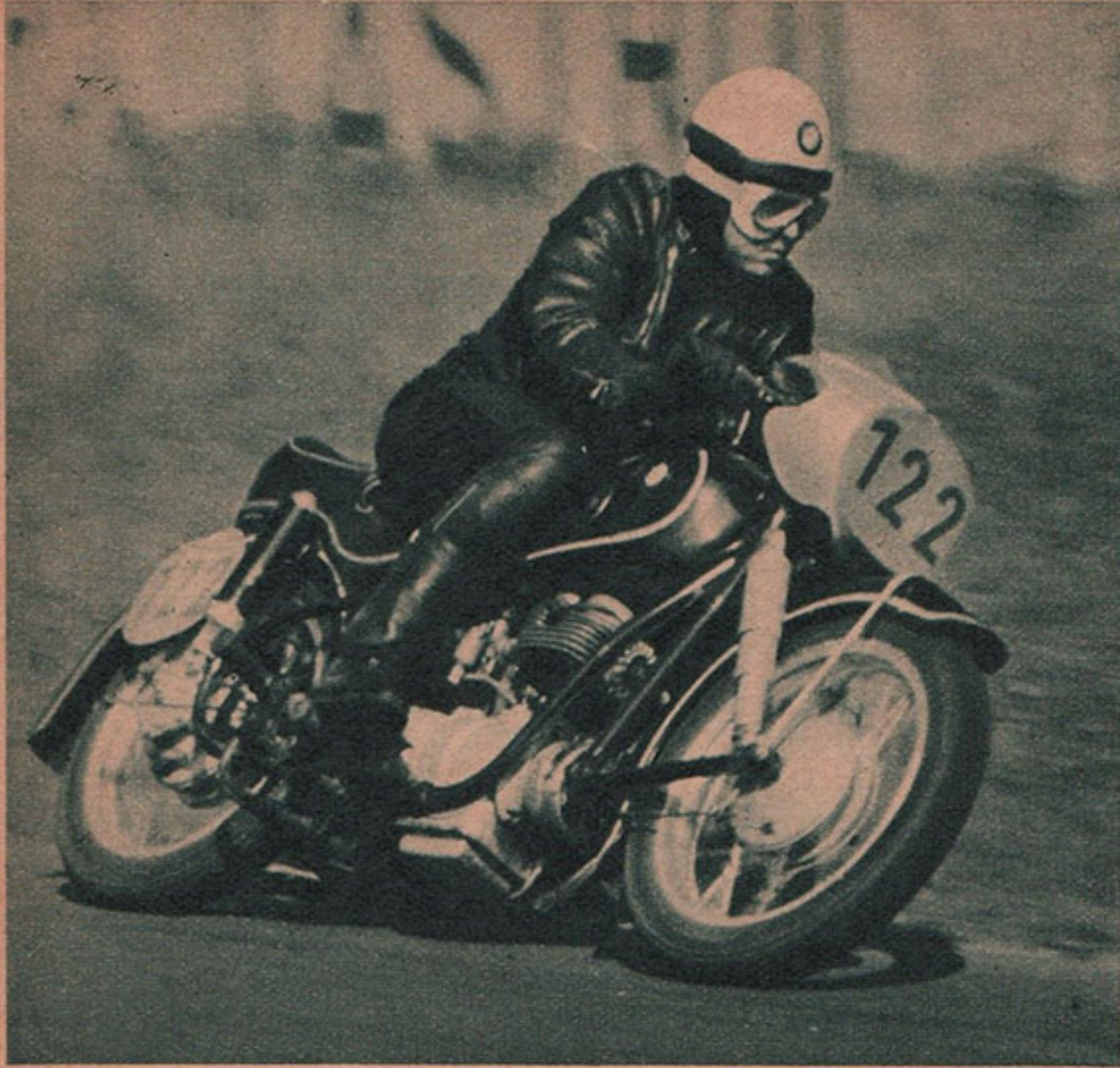
Und wenn er umschaltet — na ja, dann haben wir ihn ja da, wo er als mobiler, energischer Mensch hingehört. Am ersten Trainingstag lernt er schon, daß mit hoppla-jetzt-komm-ich nichts zu wollen ist, daß man da hart und viel und lang und schwer arbeiten muß, daß man da außerdem so viel Geld braucht, wie es nie aus Automaten zu leiern geht, sondern daß man da noch härter, noch mehr, noch länger und noch schwerer arbeiten muß, bis die nötigen Hundertmarkscheine zusammen sind, die zu verbauen man abermals wieder hart und oft enttäuschend arbeiten muß. Grob geschätzt kommen auf dreißig Minuten Fahrzeit im Rennen ungefähr hundert Arbeitsstunden in Werkstatt und Fahrerlager, ungeachtet der Zeit, in der das nötige Bargeld verdient wird. Für wirkliche Rabauken ist das kein Verhältnis, aber auch nicht für manikürte Bürgersöhnchen. Wenn ein Junge dieses Verhältnis auf sich nimmt, dann steckt etwas in ihm — von dem natürlich die Seelentante nichts ahnt, die da neulich meinte, man müsse den Altstadtschlawinern (natürlich alle aus ordentlichem bis sehr gutem Bürgerhause!) einen Lebensinhalt in Gestalt eines Bausparvertrages verschaffen. (Darauf kommt auch nur ein Schreibtischsitzer, als ob aufgeräumte Bürgerseligkeit schon mal einen aufgeweckten Jungen gereizt hätte.)

Andersrum: Wenn ein Junge mal als Roter anfängt, sich über die schwarze Ausweisklasse in die Zwangslizenz hinaufkämpft, dafür sechs oder acht Jahre „nutzlos vergeudet“ und gute 10 000 hinterdreinschmeißt, die er selber verdient hat — soll man ihn darum schelten? So mit Jahre-verloren, Geld-verplempert, keine Familie gegründet? Der Philister wird schelten, aber so viel ich in den letzten dreißig Jahren sehen konnte, ist aus allen diesen Leuten etwas geworden. Reich ist zwar kaum einer geworden, aber sie hatten alle ihr späteres Leben so in Trimm, wie sie als junge Kerle ihre Maschinen in Trimm hatten. Das hat

Das war der Spitzenpulk, der sich über sechs Runden um jede Reifenbreite rautte. Ein zweiter Pulk lag etwas dahinter — Einzelgänger gab es nicht. Wo zwei fuhren, war Kampf. Zum Beispiel zwischen Schiek und Holler im Mittelfeld.







J. Beckert auf BMW R 26.

der Maschinensport so an sich — er erzieht zur Sorgfalt und Genauigkeit, zu Bedacht und Planung auf lange Sicht, wie kein Sport sonst.

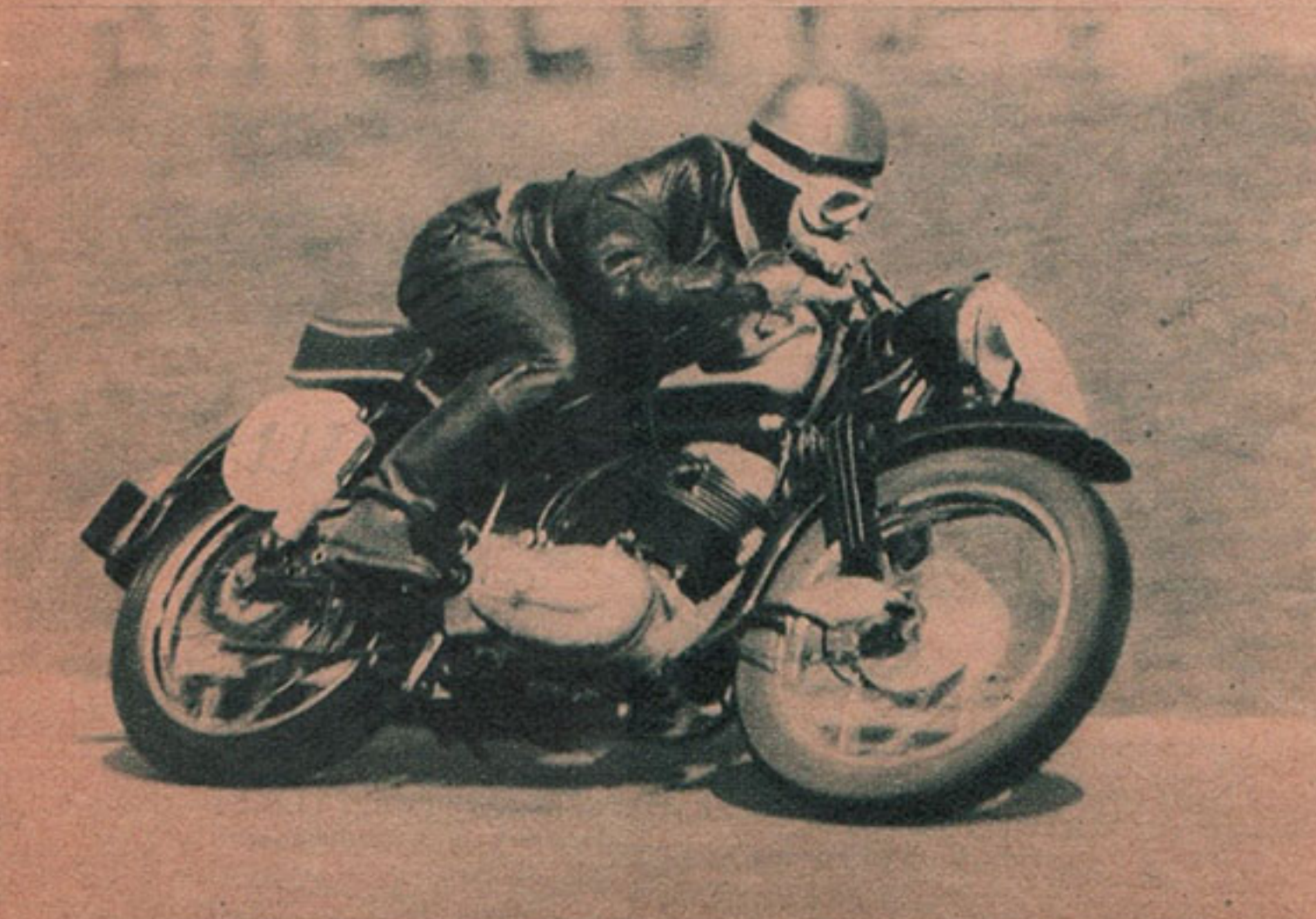
An sich gehört das zwar nicht in einen Sportbericht, aber es mußte gesagt werden. Denn es gehört zu dem, was unsere Herren Obersportgroßmuftis bisher nicht zu pflegen und nicht anzubringen wußten. Deretwegen sie den Sport im Schaustellerbetrieb verkommen ließen. Weil sie Beziehungshändler, Publizitätsjäger und Laufbühner wurden, wenn sie es nicht schon immer gewesen waren.

Hockenheim war so ein huschender Sonnenblitz durch dicke Wolken — gewiß hatten wir in vielem schnöden Dusel, diese Mißerfolgsangst möchte ich nicht gerne nochmal erleben, aber es hat sich doch gezeigt, daß es einen Motorsport gibt, der *nicht* Schaustellerei ist, der *nicht* Fabrikwerbung ist, der zwar der zahlenden Zuschauer auch nicht entraten kann, weil er sonst noch teurer wäre, der aber ein Sport der Aktiven, der Ausübenden ist und da Persönlichkeitswerte entwickelt und reifen läßt, die in jeder Weise der Härte und der Mühseligkeit dieses Sportes entsprechen. Nichts für komplexbeladene Zärtlinge, aber für Leute, aus denen Männer werden sollen.

Wenn etwas zu fördern ist, dann ist es dieser Sport der Roten — daß sie in hellen Scharen kommen, ist jetzt erwiesen. Und wenn es irgend einem publizitätssüchtigen Minister je Ernst wäre, dann möge er seine schirmherrliche Macht dazu verwenden, den Veranstaltern schikanöse Behördenlasten vom Halse zu schaffen. Ein Juniorenrennen mit vier oder fünf roten Läufen, ein Fünfstufiger-Derby dürfen nicht mehr Behördensgram auslösen als ein Turner-Gaufest.

Es ist auch ganz klar, daß die Roten eine Art Subminiaturklasse noch unterhalb der Ausweiser sind — jedenfalls ist die Maschine eines Roten eine zugelassene Maschine, mit der man jahrüber auf der Straße fährt und die nur drei oder vier mal im Jahr in einem roten Rennen mitfährt, für das sie jeweils hergerichtet und nach dem sie wieder in

H. Herrmann auf NSU-Max.



eine Verkehrsmaschine zurückverwandelt wird. Wir werden uns also nächstens Gedanken machen müssen, was wir mit den *Leuten* anfangen sollen, die ihren achten oder zehnten roten Lauf gefahren oder gar gewonnen haben. (Man beurteilt damit zwar die Heiratsaussichten eines Säuglings, aber kluge Leute schließen da doch die Aussteuerversicherung ab.) Über eines brauchen wir uns keine Gedanken zu machen: Über die Abnahmebedingungen für Serienmaschinen, wenn erst mal rote Rennen allgemein üblich sind und rigoros vorgegangen werden kann und auch muß. Das liegt alles in Bönschens berühmter Schublade. Aber noch ist die Aufgabe genau entgegengesetzt — jetzt ist es noch wichtig, auch die wildeste Bastelei zuzulassen und nur vereinzelte Wechselbälger individuell zu erkennen und abzuschließen.

Noch kommt es darauf an, möglichst viel rote Rennen zu haben. Welcher Veranstalter nun auch immer so etwas plant — es waren ja genug Beobachter in Hockenheim — möge uns ungeniert fragen, wenn es um die Ausschreibung, um Begriffsbestimmungen und um Abnahme geht. Noch ist das eine reine Fingerspitzensache, aber wir glauben jetzt zu wissen, auf was es ankommt, wo Gefahren sind und wo nicht. Wir sind immer dabei, wenn für Rote geratet und getatet werden soll, und haben wir erst mal den zehnten roten Lauf abgewickelt, dann sind wir sicher, auch eine rote HDV fixieren zu können. Dann ist der Säugling so gewachsen, daß ihm nicht mal mehr eine solche HDV etwas schaden kann. Für Rote hat man beim MOTORRAD immer Zeit.

Nach den gemachten Erfahrungen sind die Leute ja völlig ahnungslos, man muß ihnen noch restlos alles sagen — vom Umschlag, den man erst im Rennbüro holt, bis zur unerläßlichen Lederhose. Kommt bei uns im Winter dran — Rennpapierkrieg für Anfänger. Ganz verzweifelt wird es, wenn die Rote mit dem Vorabnahmestempel erst mal vor den Boxen steht: Was macht man eigentlich im Training? Fegt man da bloß wie der Gottseibeius um den Kurs? Oder was tut man sonst noch? Wozu ist eine Stoppuhr gut? Wie stellt man ein? (Bei Boschens wurden für ganz gewöhnliche rote Maschinen Vierhunderter-Kerzen verlangt.) Ich fürchte, da wird wieder ein Bandwurm draus werden, aber an uns soll es nicht liegen.

Also: Was an Information zu leisten ist, wird im MOTORRAD diesen Winter noch abgspült. Wer als Veranstalter rote Läufe einbauen oder gar reine rote Rennen aufziehen will, kann von uns so viel technische(!) Eizes haben, wie wir nur immer wissen, er möge uns nur frühzeitig genug darum fragen. Wir sind bestrebt, das Baby liebevoll zu pöppeln, auf daß es eines Tages stark genug werde, um in das Korsett strenger Abnahmevorschriften zu passen.

Den Hockenheimern wollen wir — wir alle zusammen — dankbar dafür sein, daß sie den Mut hatten, mal etwas auszuprobieren, was ebensogut hätte schwer danebengehen können. Ich müße jetzt auch sagen, warum die Fünfstufiger nicht laufen durften — ich habe aber Fuchs—Christ—Herz versprochen, das vorderhand nicht auszuplaudern. Später mal. Wir haben ja Geduld gelernt, wenn es um Kreuzundquerrücksichten geht. Nur eine kurze Geschichte noch zum Schluß:

Da war einem die „Renn“-Maschine kaputtgegangen, auf der er doch noch nach Hause zu fahren gedacht hatte. (Das wird immer das Schicksal der Roten sein.) Er ließ durch den Streckenlautsprecher sagen, ob da nicht ein Gelber Schal sei, der ihn schleppen könne. Der Sprecher stockte dabei hörbar, sagte dann, er wisse zwar nicht, was das sei und könne sich nicht denken, wie man mit einem Schal schleppen könne, er sage eben das weiter, was man ihm aufgetragen habe. (Dem Sinne nach, wörtlich weiß ich's auch nicht mehr.) Er hatte aber noch nicht zu Ende gesprochen, da hatte der Mann seinen Schlepper. Das ist eben — — —

Ach ja, das ist vielleicht die Gelegenheit, etwas zu sagen, was schon lang hätte gesagt werden müssen: Ich möchte nicht, daß irgendwer in der Begeisterung mal von „Kameradschaft“ redet. Wir helfen einander und wir helfen jedem, der in Not ist, aber wir *reden nicht* davon. „Kameradschaft“ ist zu verschliffen und zu mißbraucht, als daß ein anständiger Mensch das Wort noch gebrauchen könnte. C. Hertweck

Auf der Strecke ist der Kampf vorbei. Jetzt wird diskutiert.







**Und nach  
den Roten  
kam:**

## Die dritte Schlacht der Junioren

Voraus ein Märchen:

*Es war einmal ein König, und der hatte eine wunderschöne Tochter. Viele Söhne der besten Ritter des Landes wollten sie zur Frau haben, und weil ihr die Entscheidung so schwer fiel, rief der König ein Turnier aus. Der Beste sollte seine Tochter zur Frau haben. Aber es sollte alles mit rechten Dingen zugehen, die Pferde sollten Eigentum der Ritter sein, die Waffen sollten die gleiche Oktanzahl und die Rüstungen das Prüfzeichen der OMK haben. Unter den Rittern war ein armer Teufel, der sich zum Mittagessen nur einen Hering leisten konnte, wenn er sein Pferd auch noch füttern wollte. Gerade dieser aber liebte die Königstochter am meisten. Es war auch noch ein anderer Bewerber da, der wieder so reich war, daß er sich kaufen konnte, was er nur wollte. Im ersten Kampf siegte der arme Ritter über den reichen, weil er viel, viel besser reiten und die Waffen führen konnte. In der Entscheidung aber kam der reiche Ritter mit einem neuen, weltberühmten Turnierpferd. Es hatte ihn sein halbes Land gekostet. Er hatte es nur gekauft und weder selbst gepflegt noch erzogen. Damit besiegte er ohne jede Umstände beim ersten Zusammentreffen den armen Ritter. Als das Volk unwillig wurde, sagte der König: „Das Pferd war sein Eigentum. So hatte ich es ausgerufen. Mein Versprechen muß ich halten. Er bekommt meine Tochter zur Frau“.*

Ich glaube kaum, daß jemand dies Märchen kannte, dem es in Hockenheim nicht gefiel, weil auf diesem Kurs nicht der Mann, sondern die Maschine die Entscheidung brachte, weil Junioren auf einmal mit Fahrzeugen am Start waren, die selbst unter den großen Rennfahrern einen bedeutenden Namen haben. Da war die Meisterschafts-Adler von Dieter Falk am Start, da fuhren Faths BMW-Gespann, Ritters BMW-Gespann, Hecks Sportmax, Klägers Horex, Kronmüllers Ducati, Lottes' DKW und andere weit überlegene Lizenzmaschinen den alten Juniorenmaschinen weit davon. Sprechen wir mal nicht von Ungerechtigkeit, denn so lange das Reglement es ermöglicht, daß sich jemand eine bessere Maschine verschafft, die ein anderer baute oder hintrimmte, ist da keine Ungerechtigkeit. Denn würdest du nicht auch zulangen, wenn dir für einen entscheidenden Meisterschaftslauf eine besonders schnelle und gute Maschine angeboten wird, du sie leihen kannst oder gar das Geld zum Kauf besitzt? — Mal ehrlich? Also!

Man sollte das anders sehen, denn haben sie es nicht alle so gewollt, die da mittun? Ist das denn nicht ihre große, von Abenteuern erfüllte Welt? Ist das kein Reiz, eine „Münch-Spezial“ zu erdenken, zu konstruieren, zu bauen und schließlich zu fahren, um vielleicht einmal, nur einmal eine Grand-Prix-Mühle damit zu jagen? Ist das nichts, sein ganzes Können

darin zu versuchen, den „reichen“ Rittern mit mehr Zähigkeit, mehr Können, mehr Arbeit einen Sieg abzurufen? — So muß man das sehen und verstehen. Habt ihr schon mal ein Motorrad selbst gebaut, vielleicht eine Rennmaschine? Und habt ihr vielleicht schon einmal den Triumph erlebt, wenn das Ding mit annehmbarem Durchschnitt ein schweres Rennen durchgehalten hat? — Also spricht nicht von Ungerechtigkeiten. Wir spielen kein Tennis und keinen Fußball, kein Hoppsassa und Fang-den-Hut! Oder — ja, oder gebt uns doch mal viertausend schöne blanke Taler, dann haben wir auch ein gutes Pferdchen und ihr euren Kampf mit gleichen Waffen, dann wollen wir schon sehen. Vielleicht kommt auch mal einer der Obermuftis auf die richtige Lösung. Dann kommt da vielleicht auch so etwas wie beim Rennen der Serienmaschinen raus. Ansonsten laßt uns weiter basteln und fahren mit der Hoffnung, eines Tages die Falksche Adler oder die Sportmax von Roland Heck abzusägen. Für uns ist ein Rennen auch noch interessant, wenn einer allein mit Superrakete vorneweg fährt. Der Wert seines Sieges auf einer reinen Maschinenstrecke ist damit zwar nicht so hoch bestimmt — um Reklame und Absatzmärkte fährt der aber auch nicht, der fährt genau wie wir um des Späßes willen. Es wäre schön, wenn ihr das begreifen könntet. Der Nürburgring wird ja dann zeigen, ob ein Mittelklassefahrer mit Superkanone besser trifft als ein alter Walddläufer mit krummem Schießsprügel.

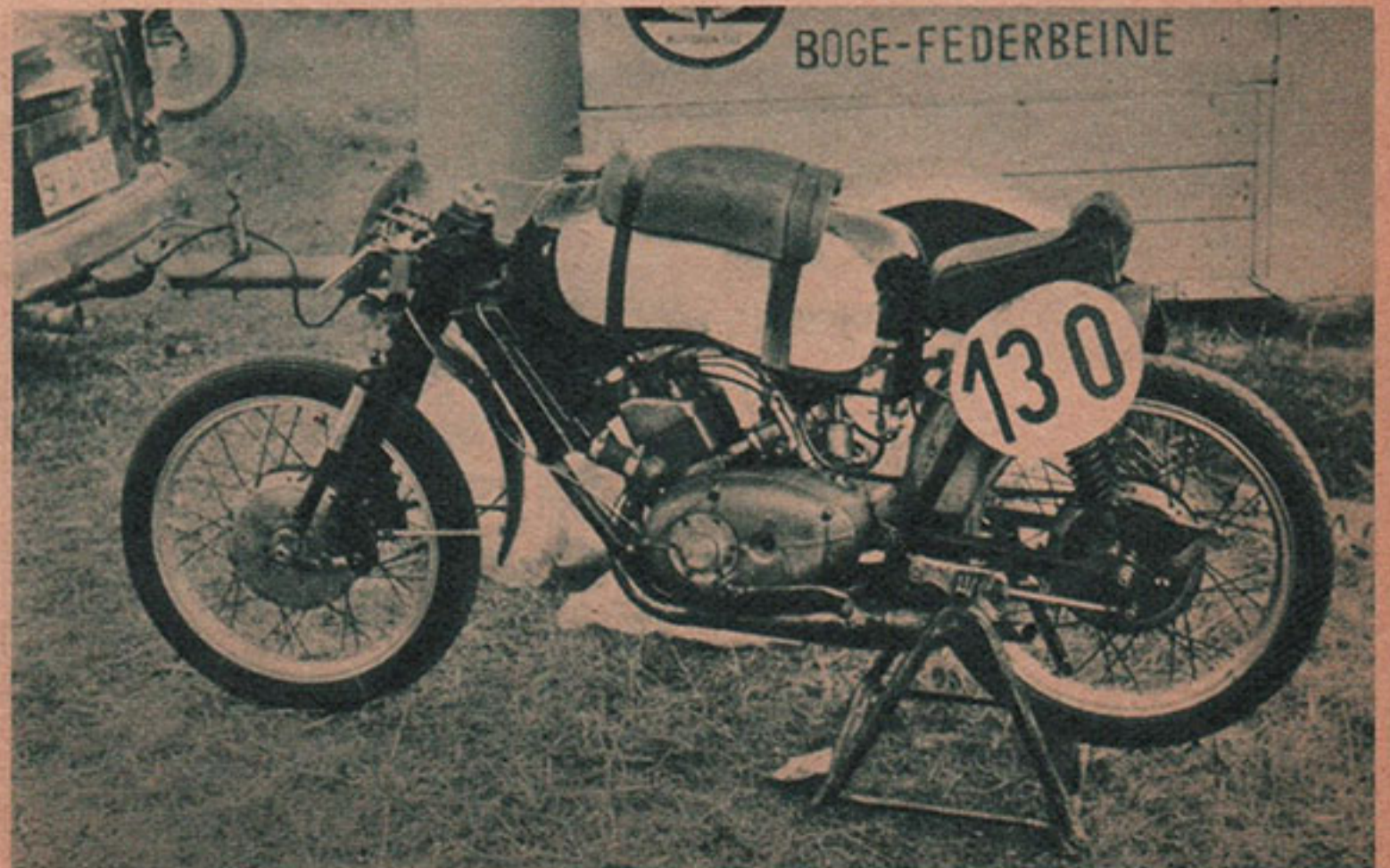
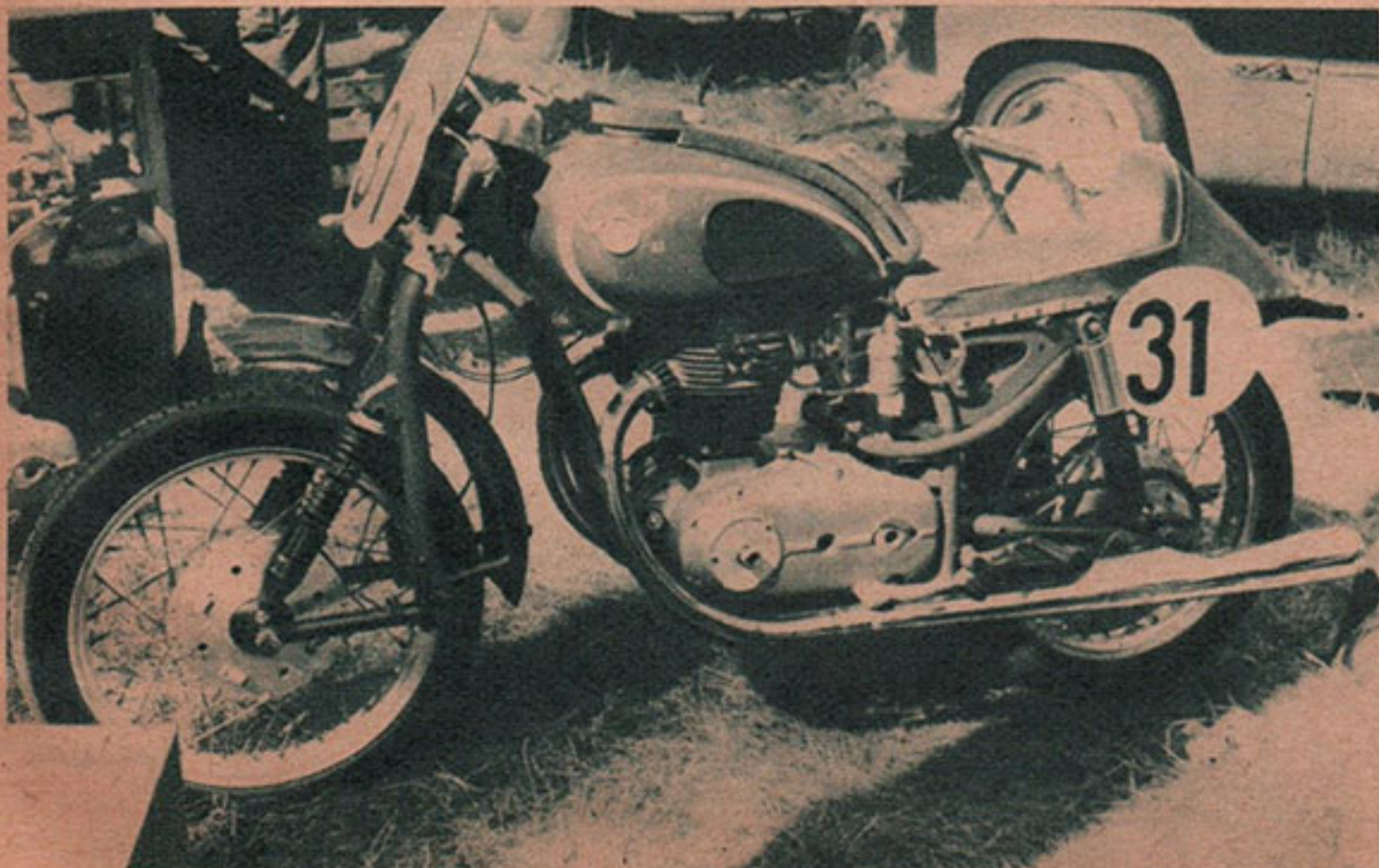
Wenn der junge Walter Haas aus Weil am Rhein (der Vincent-Stadt) mit seiner selbst hingetrimmten Sportmax hinter einer früheren Grand-Prix-Maschine noch den zweiten Platz im Rennen hält, dann ist diese Maschine für einen Junioren eine wahrhaft einmalige technische Leistung! Sie wiegt bei weitem den Geldbeutel oder die Beziehungen derjenigen auf, die in der Lage sind, sich weltbestes Maschinenmaterial zu kaufen. Gerade damit wiegt diese Leistung wenigstens für uns doppelt, wenn Haas im Rennen auch nur Zweiter war!

Ebenso mag dieser oder jener Lizenzfahrer aber auch verwundert die Augen gerieben haben, als die Kerlchen in Hockenheim auf den überlassenen Raketen so ziemlich die gleichen Zeiten hinlegten, wie sie die alten Hasen früher auch hielten. Der 7,7 km lange Ring hat nur zwei Kurven, wobei die Stadtkurve wohl die einzige wirklich schwere Streckenstelle ist, bei der sich fahrerische Unterschiede nur ganz wenig auswirken, weil jeder bis an die haftungsbedingte Grenzgeschwindigkeit heruntermuß. (Wer da runterfiel oder zauberte, muß noch fahren lernen!)

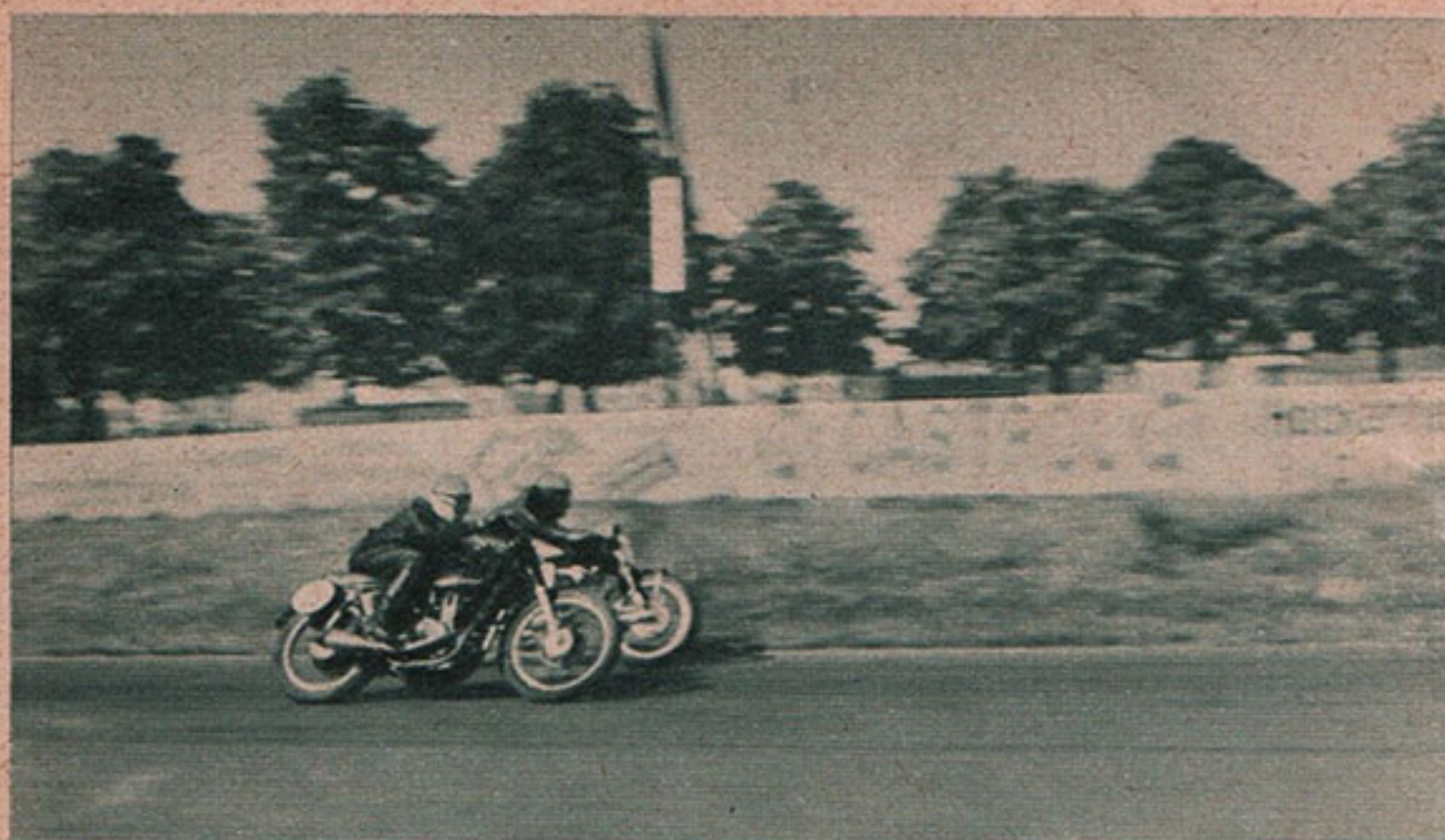
Wenn ich da also ein Supergeschütz habe, das mir der Vorbesitzer aus alter Erfahrung heraus auch noch genau passend für Strecke und Witterung einstellt, dann müßte es doch mit dem Teufel zugehen, wenn ich

Neben der alten Münch-Spezial, die neuerdings eine Schwinge besitzt, brachte der Friedel eine neue Münch-Spezial aus Niederflorstadt mit. Wieder ein sauber hergerichtetes Motorrad mit einem 50 PS-Imperatormotor, 450 ccm. Aus dem Kleinwagenmotor.

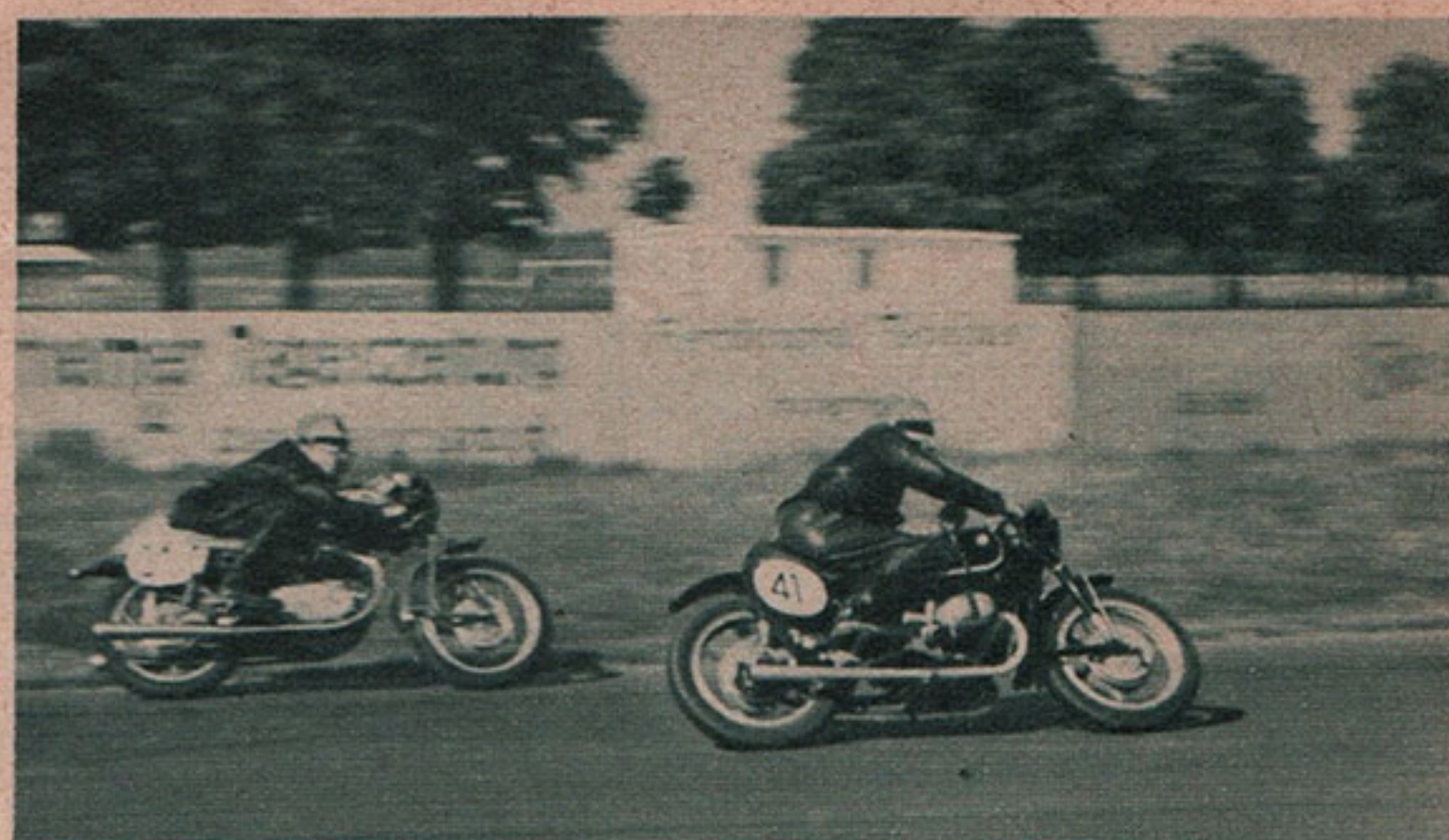
Die Superflinten — es ist dies die Adler des deutschen Meisters der 250 ccm-Klasse, Dieter Falk — brachten natürlich manchem Junior einen fast konkurrenzlosen Sieg auf der Hockheimer Maschinen-Strecke. Diese wurde vom Besitzer selbst und dem unermüdlichen kleinen „Willy“ betreut.







Karl Erich Waldmann aus Ennepetal-Voerde im Training neben einem Konkurrenten an der Stadtkurve von Hockenheim. Wie auch das Überschriftenbild zeigt, war das Kräfteverhältnis doch noch ziemlich gleich. Die OMK sollte aufpassen, daß bei den Junioren einsickernde Lizenzmaschinen nicht auch diesen Sport uninteressant machen.



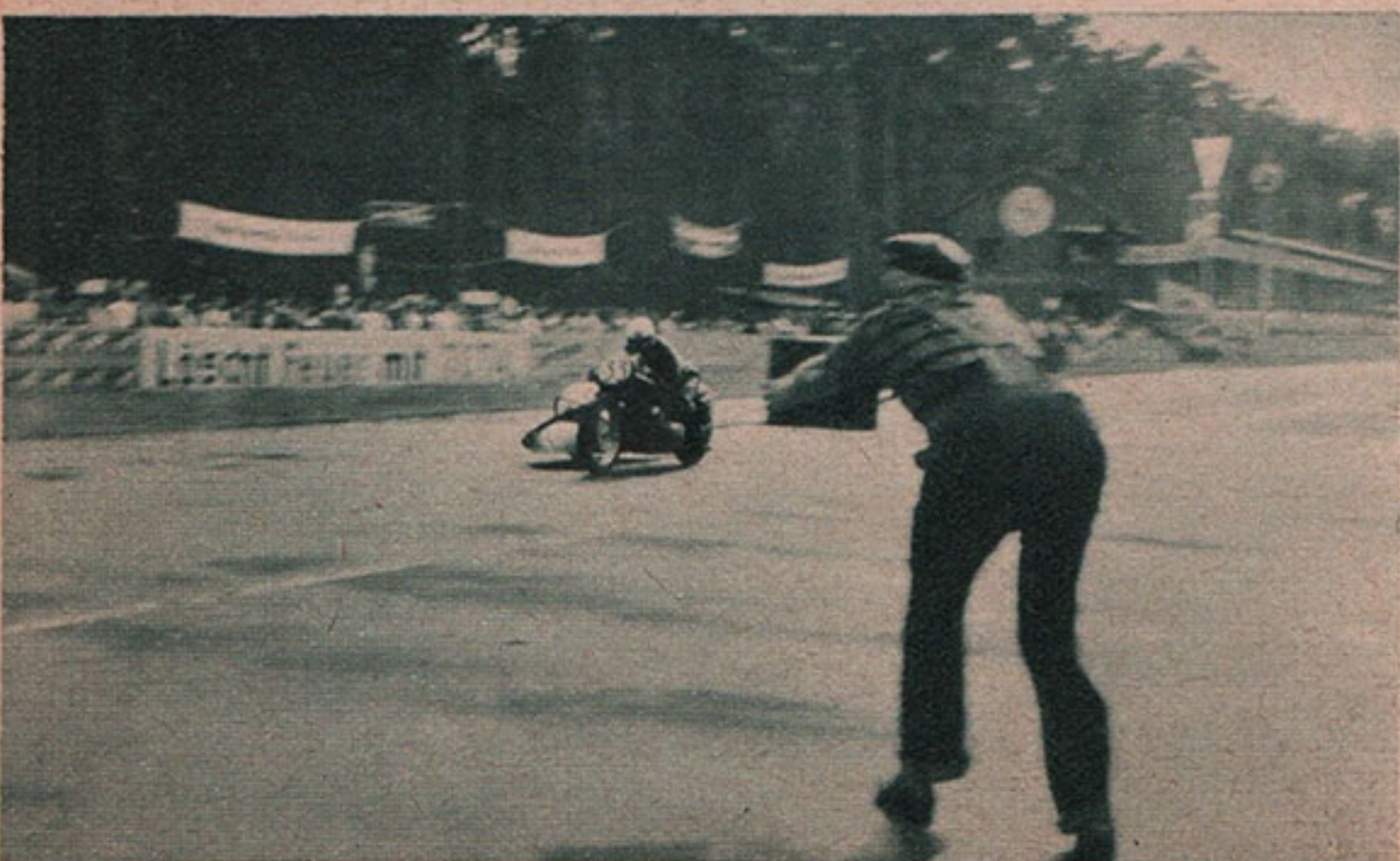
Georg Auerbacher (41) mit der BMW neben Volker Sachs (31) auf der Münch-Spezial im Training. Die Münch-Spezial fuhr eine Runde mit 162,2 km/h – wohl die schnellste Zeit der ganzen Veranstaltung. Im Rennen fiel sie leider ab. Da sie sehr sauber gearbeitet ist, möchte man nicht auf einen Motorschaden schließen.

da nicht unter den ersten fünf mitmischte. (Natürlich Stadtkurve fein trainieren und etwas vom Langmachen verstehen.) Hockenheim ist noch lange keine Prüfung wie der Nürburgring mit der besonders schweren Südschleife, wo der Endlauf des Juniorenpokales stattfinden soll. Der Ring bietet noch für manchen Mann mit schwächerer Maschine gute Chancen. Zwar fielen in Hockenheim in der großen Soloklasse und in der Gespannklasse bereits zwei Entscheidungen, aber für den Nürburgring sind die anderen Klassen noch offen, wobei es in der 350 ccm-Klasse sowohl zwei Erste mit gleicher Punktzahl und zwei Zweite mit gleicher Punktzahl gibt.

Der Ablauf der Rennen ging flott hintereinander weg. Kaum war Reinhold Palme, der Sieger der 250er Serienmaschinen, vom Podium geklettert, stand die 125er Rennklasse startbereit. Peter Eser aus Augsburg lag nach dem Fischereihafenrennen hier in Punktführung vor Karl Fluhrer aus Mannheim, der eine sehr schnelle Ducati von Karl Kronmüller auf seiner Hausstrecke zur Verfügung hatte. Weitere Fahrer drohten im Hintergrund, Leute, die nicht nur gut fahren können, sondern auch annehmbares Maschinenmaterial besitzen. Paulat mit einer Eigenbau, Wiederhold auf der MV-Agusta, Haering mit seiner sagenhaft leichten HM und andere. Neben Eser stand Fluhrer schon mit der besten Trainingszeit und der junge Krumpholz aus Zschopau (DDR) mit der väterlichen MZ. Nach der ersten Runde führte Karl Fluhrer vor Krumpholz das Feld an. Haering, Eser und der Marburger Eichelbeck mit der früheren Lottes-DKW raufte sich um den dritten Platz. In der fünften Runde schied Eser aus und Eichelbeck kämpfte langsam und zäh den kleinen Krumpholz nieder. Mit einem Durchschnitt von 126,6 km/h ging Fluhrer über die Ziellinie, Eichelbeck folgte mit 126,1 km/h und Krumpholz wurde mit 125,2 km/h nach den sieben Runden (= 54 km) Dritter. Haering wurde Vierter. Damit führt Karl Fluhrer mit 20 Punkten vor Peter Eser (16 Punkte) und Haering (11 Punkte).

In der 250er Rennklasse gab es einen einsamen Spitzenreiter: Bodo Knipp aus Grissenbach auf der wassergekühlten Adler-RS von Dieter Falk. Knipp war in der Wertung des Juniorenpokals nach Bremerhaven mit Max Raab (NSU-Max), Heiner Butz (NSU-Max) punktgleich. Der junge Stuttgarter Robert Schaible und Walter Haas aus Weil folgten an zweiter Stelle mit je 8 Punkten. Da trat Knipp mit der Adler an – im Programm stand er noch als NSU-Fahrer – womit dieses Rennen entschieden war, vielleicht auch der Juniorenpokal, falls Knipp die Maschine auch auf dem Ring fährt und dort mit ihr klarkommt. Sein Durchschnitt in Hockenheim: 154,4 km/h über acht Runden (= 62 km). Der Zweite, Walter Haas aus Weil, fuhr 146,3, der dritte Mann 142,9 km/h. Es war Erich

Görtz/Grabowski aus Bremerhaven fuhren mit einer BMW, die sehr nach Stachel aussah. Sie kamen damit auf den fünften Platz.



Pindris aus Ladenburg auf einer NSU-Max. Raabs NSU wollte wohl nicht so ganz laufen, er wurde hinter Conrad Scharf aus Hagen (NSU-Max) (142,5 km/h) noch Fünfter. Robert Schaible mußte ausscheiden, auch Butz kam nicht zum Zuge. Damit hat Knipp einen Vorsprung mit 20 Punkten vor Raab und Haas mit je 14 Punkten, an dritter Stelle liegen Jürgen Karrenberg (Düsseldorf, Adler, 6. im Rennen) und Conrad Scharf. Dieses Rennen war durch den großen Unterschied der Maschinenleistungen eigentlich uninteressant. Die nächste Klasse bis 350 ccm sollte dafür aber die Zuschauer entschädigen.

Es waren neun Runden (= 70 km) zu fahren, wobei das letzte Dritte des Weges in ziemlichem Regen gefahren werden mußte. So wurde die schnellste Runde der 250er (Knipp mit 157,2 km/h) nicht unterboten, Bleile schaffte „nur“ 153,6 km/h und als Sieger des Rennens 149,5 km/h. Von Bleile hatte man bisher im Juniorenpokal nichts gehört, Martin Sicheneder (DKW) und Walter Bour (Norton) hielten die Spitze mit je 10 Punkten, dahinter folgten Aufderhaar (Horex) und Vooth (Horex) mit je 8 Punkten. Da aber stand plötzlich im Training die Kläger-Horex an dritter Stelle und beim Start zum Rennen in der ersten Reihe. Der Mann darauf hieß Alfred Bleile, Freiburg. Sogar eine Nachmeldung. Siehste, da würde es wohl etwas geben! – Es gab auch etwas: Zwischen den erstaunten Matadoren Vooth, Hamburg, Hoeschele, Leonberg (Sportmax von Roland Heck) und Klein, Hechtsheim (Norton), fuhr der Bleile in der Führungsgruppe herum. Es gab einen erbitterten Kampf um die Spitze. Nach der dritten Runde mußte Hoeschele mit Motorschaden aufgeben, nach der fünften Runde fiel Klein zurück und Bleile hatte sich einen sehr schönen Vorsprung gesichert. Da kam aus dem Hintergrund Hollerith aus Rosenheim auf einer AJS langsam nach vorn – jetzt begann es noch zu regnen! Vooth mußte mit Hollerith um den zweiten Platz kämpfen, aber Vooth konnte seinen zweiten Platz noch retten. Vierter wurde Hans Föhr aus Trier. Der Sieg hatte Bleile 10 Punkte gebracht und in der Pokalwertung den zweiten Platz neben Sicheneder aus München. Vooth und Bour führen jetzt in der Punktwertung jeder mit 16 Punkten. Wenn es Bleile auf dem Nürburgring gelingt, noch einmal nach vorn zu stoßen und wenigstens einen zweiten Platz zu schaffen, dann ist ihm der Pokal sicher. Diese Klasse wird also im Endlauf besonders interessant werden.

Interessanter als die Gespannklasse, die jetzt durch einen weiteren Sieg von Deubel/Amfaldern auf der Fathschen BMW entschieden wurde. Die beiden holten vor Luthringshauser/Hörner (mit der Ritterschen BMW) einen Vorsprung von einer knappen Minute(!) in acht Runden

Fortsetzung Seite 532

Vor jedem Rennen versammelte Wilhelm Herz seine Junioren um sich und ermahnte sie zum sauberen und fairen Fahren. „Ein Sturz ist eine Schande!“





# Ohne Schnörkel und Tamtam

## Die Sternfahrt der gelben Schals

Es wird einige unter uns geben, die völlig verständnislos den Kopf schütteln, wenn sie hören, was sich Ende August in dem kleinen Kuhdorf Buttenhausen auf der Schwäbischen Alb zutrug.

Da in der Gegend ist ein Orgelbauer beheimatet, der nicht nur die letzten handgearbeiteten Orgeln herstellt, sondern auch noch eine R 50 besitzt, und der auf den Gedanken kam, für seine Freunde mit dem gelben Schal einmal eine richtige Langstreckenfahrt aus Spaß an der Freud zu organisieren. Was heißt hier organisieren — sagen wir lieber improvisieren. Er hatte eine kurze Ausschreibung verschickt, aus der hervorging, daß man nach einem Punktsystem (die schwächere Maschine natürlich pro km mehr Punkte) in 20 Stunden möglichst viele Kilometer zu machen hatte, wollte man einen Blumentopf gewinnen. Was sollte es da schon groß zu organisieren geben? — Der Orgelmann und seine Freunde, die ihm halfen, hatten schon viel von den großen Vincents schwärmen gehört und meinten deshalb, daß man aus den Buchstaben des Wortes „Vincent“ (V-I-N-C-E-N-T) die Zwischenkontrollen für diese Fahrt bilden könnte. Ein verstorbener Freund und Vincent-Fahrer mit einem gelben Schal aus der Schweiz, der noch kurz vor der Fahrt seine Ideen beigesteuert hatte, sollte durch dies Treffen besonders geehrt werden, und man nannte das Ganze die „Erich-Zanoni-Gedächtnisfahrt der gelben Schals“.

Ich habe schon viele Sternfahrten und Zusammenkünfte miterlebt, aber eine derartige Atmosphäre noch nicht — vielleicht beim Elefantentreffen, doch war da ja keine Wertung vorgesehen gewesen, und die Männer mit den eisernen ... waren nur bedingt vorhanden. Die Zanoni-Fahrt gewann — beinahe hätte man gesagt, daß es wohl nichts Neues wäre — Herbert Jonas aus Untertürkheim, genannt „Icke“, auf seinem „Super-Spezial-Long-Stroke“ Kreidler-Florett. Er legte in 18½ Stunden 1245 km zurück und hatte seine Strecke so raffiniert ausgeklügelt, daß er dafür 1241 bewertete Luftkilometer und Punkte erhielt.

Der zweite Mann war der Christian Seltmann aus Stuttgart, der mit einem Elefantengespann 1011 km fuhr, aber durch die vielen Serpentin in den Bergen der Alpen nur 808 Punkte für Luftkilometer und 600er-Gespann 'rausholte. Icke war in Varel in Oldenburg gestartet (lange, schnurgerade Straßen!), und der Christian in Venedig. Dritter wurde Heinz Baumann aus Magstatt und Vierter Klaus Becker aus Berlin. Teilgenommen hatten 65 Maschinen.

Als die Sternfahrer in Buttenhausen eintrafen, wehte über dem Ort vom Berge herunter ein zwölf Meter langer gelber Schal von einem Fahnenmast an der Spitze eines Baumes. Die Jungens der anwesenden Familienväter kriegten ein paar Winkerkellen in die Hand gedrückt und ruck, zuck war der Verkehr geregelt! Der Quartiermeister drückte jedem einen Zettel in die Hand — du im Heu bei Bauer Soundso, du im Zimmer 16 der Trinkerheilstalt, du mit deinem Zelt auf die Wiese nach daundda, die Maschinen bleiben hier im Hof, um 20.00 Uhr ist Preisverteilung. Diese Preisverteilung wäre in den Augen der üblichen Vereins-Funktionäre eine greulich enge, nüchterne und farblose Sache gewesen. Die Anwesenden wurden nur kurz begrüßt. So nach dem Motto: Gut, daß ihr alle mal wieder da seid, hat jemand noch eine Frage? — Nein, diese Kerle da hatten keine Fragen. Kurzer Namensaufruf der einzelnen Fahrt-Teilnehmer, die eine besondere Leistung vollbracht hatten. Icke kriegt den Bardahl-Pokal, Seltmann einen anderen Topf — der Rest irgendeine Kleinigkeit zur Erinnerung. Anschließend Bekanntgabe, daß am Sonntag morgen eine Extra-Gaudi auf dem Berg über dem Ort stattfinden würde. Damit war der offizielle Teil beendet. Man muß nun aber wissen, daß da Windgesichter aus Schleswig-Holstein, aus Hamburg, Bremen, Ruhrgebiet, Passau, Saargebiet, Schweiz und allen anderen Gegenden Deutschlands zusammensaßen. Meistens dicke Brocken, viele graue Haare, kein einziges Elvis-Presley-Gesicht. Jeder von diesen aber hätte sich wohl angewidert aus

dem Raum hinweg begeben, wenn da vorn unter Girlanden und Fahnen ein dicker Mann im schwarzen Anzug auf einem Rednerpult von Kameradschaft und männlichem Geist geredet hätte. Wohlmöglich noch mit Worten wie „... ich als alter Motorradfahrer und ehemaliger Besitzer einer schweren englischen Maschine kann es euch nachfühlen, meine Kameraden, welche unglaublichen Leistungen ihr heute wieder vollbracht habt. Der größte Kraftfahrer-Club ist stolz auf euch...“ usw. usf., was man so üblicher Weise bei derartigen Reden zu hören bekommt. Nein, die Windgesichter in Buttenhausen sahen nur ihresgleichen ringsherum — da war keiner da, der nicht ein Motorrad besaß, nicht mit einem Motorrad gekommen war und den sie nicht schon seit Jahren in ihrer eigenen Zunft als Motorradfahrer kannten. Leistungen von Icke und Seltmann wurden beklatscht aber nicht belobhudelt, und Icke wurde aufgefordert, das nächste Mal auch mal seine „richtige“ Maschine, seine R 69, an den Start zu bringen. „Wozu haben wir denn unsere Schleifer?“ Undenkbar, daß ihnen ein Mann ohne Motorrad und ohne 100 000 Motorradkilometer imponiert. „Wir erkennen nur Leute aus unserer Welt an.“

Ich will verraten, daß ich da einige mir sehr bekannte Gesichter wieder entdeckte, die neulich mal in einer Art Großeinsatz mitten in einer regenschweren und nebligen Nacht eine Hilfsaktion ohne Beispiel gestartet hatten, daß da die Mehrzahl unauffällige und bescheidene Jungens waren, die wenig von sich sprechen, aber viel von ihren Maschinen. (Die Dorfschönen gingen in Buttenhausen alle leer aus!) Mich wunderte, daß man nicht Einzelheiten von verschiedenen gemeinsamen Fahrten vernahm, die in diesem Sommer der Unterstützung und Hilfeleistung anderer Windgesichter gedient hatten, und von denen ich viel wußte. Auch lief da keiner mit dicken Ehrennadeln und Titeln herum — darauf kam es denen nicht an. Am nächsten Morgen erlebte ich dann eine weitere Überraschung, die alles, was unsere Organisatoren bisher als unumgänglichen Aufwand für nötig hielten, für null und nichtig erklärte.

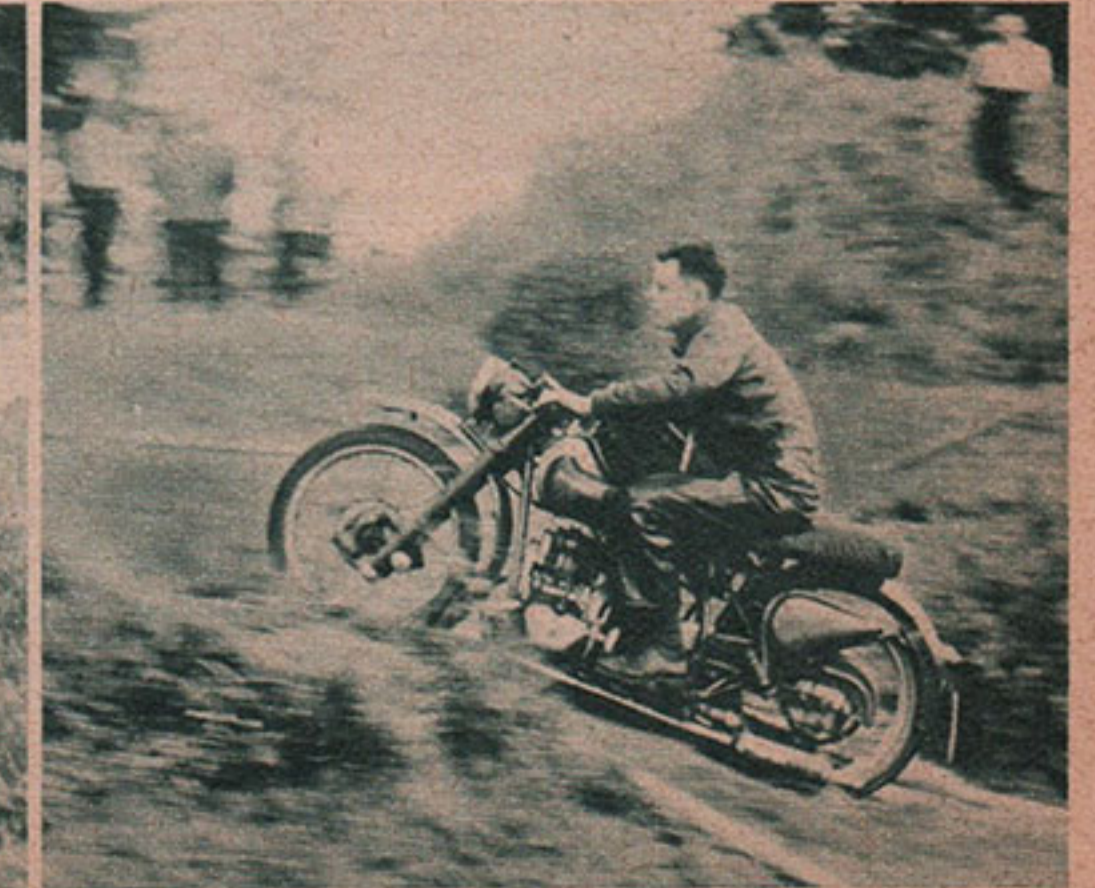
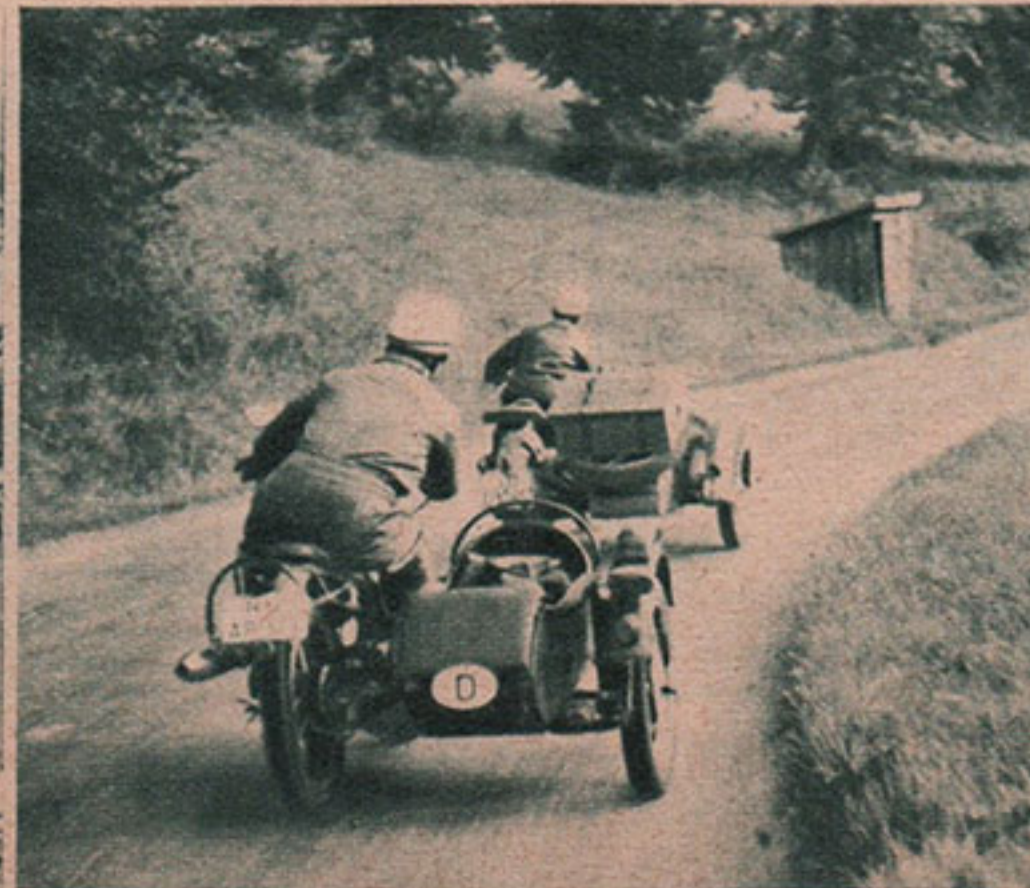
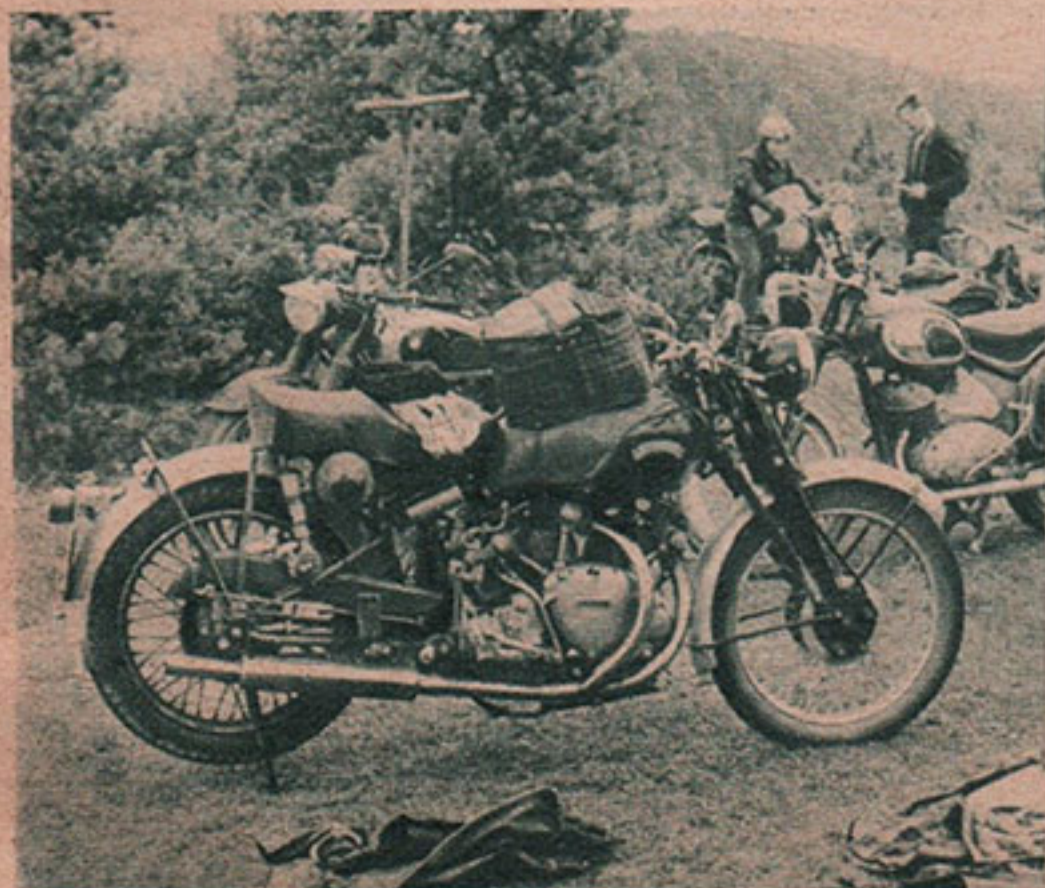
Um 7.30 Uhr trafen sich drei dieser Lederjacken und fuhren auf den Berg oberhalb von Buttenhausen. Um 9.30 kamen zwei wieder runter und meldeten, daß eine Trial-Strecke abgesteckt und ausgesucht sei. Um 10.00 Uhr setzte sich der ganze Haufen — es waren an 150 Menschen und etwa 100 Maschinen da — zwanglos einer hinter dem anderen zum Berg hin in Bewegung. Die Jungens machten Wegweiser und hatten dabei den größten Spaß. Um 10.10 Uhr startete der erste Fahrer zum Trial.

Inzwischen waren die Punktrichter bestimmt worden — übrigens kannte jeder die Trial-Regeln — der Streckenwart funktionierte und auf ging's! Wozu eine schriftliche „Ausschreibung“ noch? Zwanglose Reihenfolge, wer Lust hatte, konnte mitmachen. Erster war Rudi Mundlos mit seinem Max-Gespann und Schmiermaxen. 5 Punkte. Sagte Klaus Becker, Berlin: „Wat denn, wat denn — will ick euch mal zeigen, wie man in Berlin Motorrad fährt.“ Nahm seine R 60 mit normalem Tourenwagen und aufgesetzter Kabine ohne Passagier mit Straßenreifen — 0 Punkte! Dann verschwand er grinsend in Richtung Berlin. „Tschüß!“ — In dem nun einsetzenden laufenden Kampf um die Punkte mußte am Ende zwischen drei Leuten gestochen werden. Nach dreimaligem Stechen blieben zwei punktfrei und waren damit die besten. Damit war es 11.30 Uhr geworden. Um 11.45 Uhr waren alle Bohnenstangen zur Markierung der Strecke wieder sauber am Berg aufgeschichtet und die Spuren des Trials beseitigt. Man fuhr ins Dorf hinunter und schüttelte sich die Hände. „Wiedersehn am Nürburgring! Beim Juniorenrennen ist noch was los. Oder komm doch mal in Hamburg vorbei — zum Wochenende. Sind doch nur 800 km.“ Aus. — Halt, beinahe hätte man es vergessen. In aller Ruhe hatten sie noch schnell ihre Gemeinschaft zu einem Bund zusammengefaßt, der sich „der gelbe Schal“ nennt. So nebenbei — ich glaube, es hat mancher gar nicht gemerkt. Ohne Schnörkel und Tamtam — die Echten unter sich. Klacks

Da stehen als selbstverständliche Requisiten solche Brocken bei den Treffen der Windgesichter herum. Hier eine Vincent Black-Shadow, 1000 ccm, 60 PS. Beim Trial fuhr der Mann mit diesem Brocken die Strecke mit nur 1 Punkt ab!

Auf der Fahrt nach Buttenhausen. Sternfahrer sind keine Rennfahrer, trotzdem müssen sie sich dranhalten, das Geheimnis der sagenhaften Schnitte zu ergründen. Hier Mundlos hinter einem Elefanten-Gespann.

Nicht nur die Fahrer sind besondere Kerle — die Maschinen sind es nicht minder. Aus Saarbrücken stammte Ernst Rohe, der beim improvisierten Trial seine Douglas-Boxer vorführte. Kennt einer noch die Douglas? Frage: Hat jemand in seinem Leben davon mehr als 10 Stück gesehen?







# K 100 Trial



Halt, es dreht sich *nicht* um ein neues Modell oder eine besondere Züchtung der Hercules-Werke mit frisierterem oder sonst leistungsfähigerem Sachsmotor. Es ist *nicht* der Viergang-Fußschalt-Motor, auf den wir schon so lange warten, sondern es ist eine normale K 100, für Geländesport umgebaut. Weil man zum üblichen Geländesport mit gezeiteten Sonderprüfungen schon einen stärkeren Motor für einen Erfolg benötigt, als er üblicherweise in der Serie dieser Klasse existiert, ist die Maschine auch dafür *nicht* gedacht. Es ist der ganz normale 100er Dreigang-Sachs mit Drehgriffschaltung und seinen 5,2 PS bei 5500 U/min laut Katalogangaben. Diese Maschine ist unter ganz anderen Gesichtspunkten entstanden: Als Sonntag-Vormittags-Trial-Instrument, fertig im Laden zu haben.

Man hat dem Nürnberger Werk allerlei bitterböse Dinge nachgesagt, als es in diesem Jahre aus Protest gegen den Modus der Geländemeisterschaft seine Werksfahrer nicht mehr bei den Meisterschaftsläufen starten ließ. Desinteresse am Sport war da noch die mildeste Rederei. Zu dieser Zeit aber stand die Gelände-K-100 schon in der Testgarage bei uns und legte ein besseres Zeugnis für das Sportinteresse der Hercules-Werke ab. Für einen Preis von DM 35.— kann der Besitzer einer normalen K 100 beim Werk in Nürnberg einen Geländelenker, ein hochgezogenes Auspuffrohr, eine Klemmenleiste mit Zubehör für Scheinwerferanschlüsse und anderen Kleinkram bekommen, mit dem er sein Motorrad zu einem netten kleinen Trial-Maschinchen herrichten kann. Außerdem gibt es ein 12er Motorritzel in Nürnberg, mit dem man die Übersetzung noch ein wenig vergrößern sollte. Das Ganze nennt sich „Sportsatz für K 100“.

Im gesamten westlichen Ausland kann man solche Maschinen im Laden kaufen, solange dort im Gelände Trial gefahren werden. Es gibt sie zum Beispiel in allen Werken der englischen Motorradindustrie als 200er, als 350er und 500er. Weil dort drüben die Trial-Fahrerei ein weitverbreitetes Sonntagsvergnügen ist, hat die Industrie mit diesen Modellen ein günstiges Absatzgebiet. Normale Serienteile können für den Rahmen, die Räder, das Getriebe- und Motorgehäuse und viele andere Einzelheiten ohne weiteres genommen werden. Damit bringt die Produktion neben der Serienfabrikation von Tourenmaschinen keine besondere Belastungen oder Investitionen mit sich. Zum Trialfahren braucht man keine Rennmotoren und verstärkte Rahmen. Noch sind unsere Motorradsport-Weisen bei uns nicht aufgewacht, noch vegetiert die Trialfahrerei in deren Köpfen nur am Rande, aber es wird nicht mehr lange dauern, daß

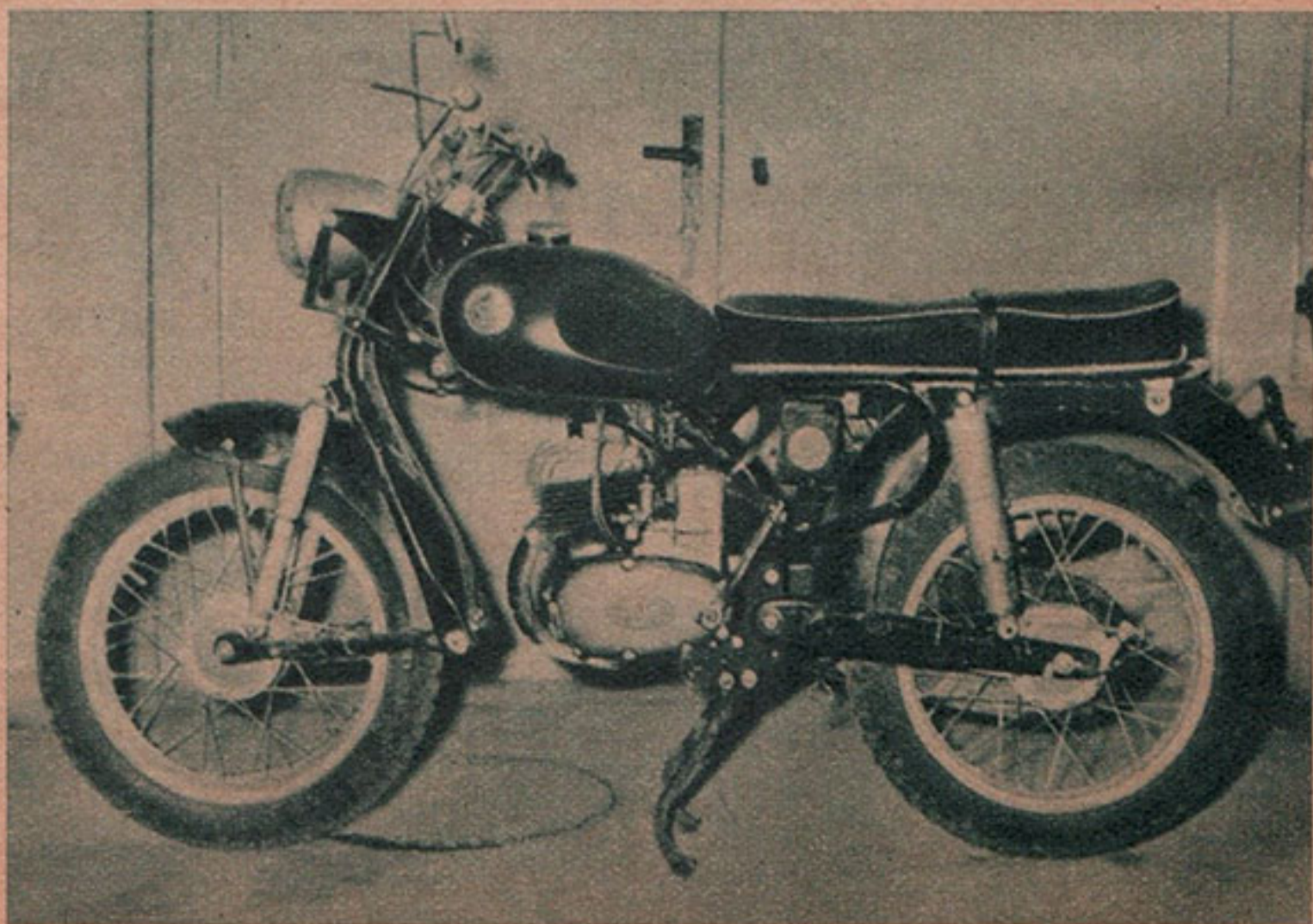
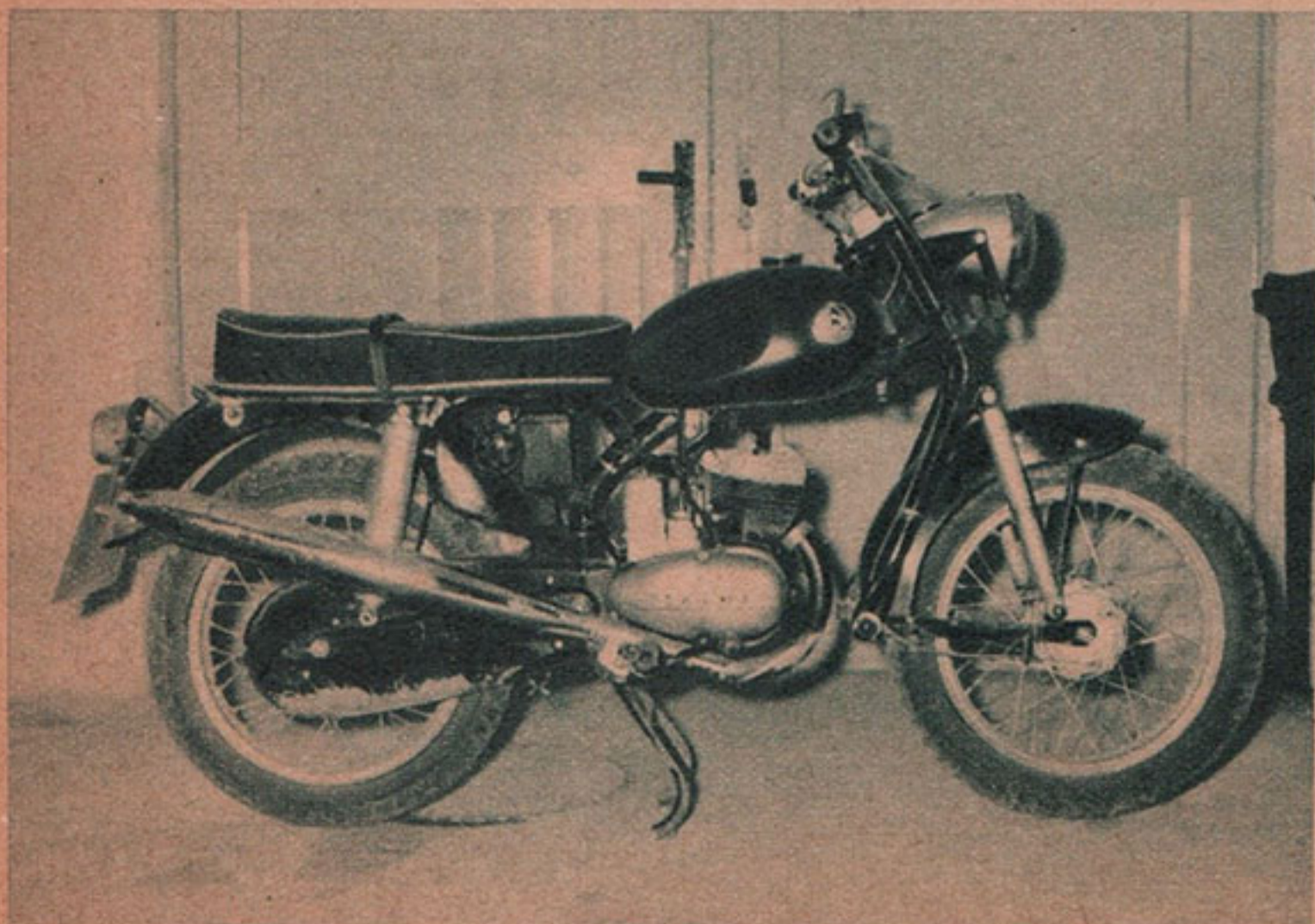
das auch bei uns richtig losgeht, (dann eben ohne die Weisen aus dem Abendland), nachdem in diesem Jahre viele Clubs damit weitergemacht haben und es sogar mehrere Trial-Meisterschaften in Gauen und Landesgruppen des ADAC und des DMV gegeben hat. Die Hercules-Leute rechnen sicher mit dieser Entwicklung und haben das richtige Sportinstrument schon im Schrank. Ganz heimlich schielen sie noch nach den Leuten, die sich für einen Sonntags-Spaß keine Super-Spezial für sündhaftes Geld hinstellen können, sondern dazu eine Art preiswerten Tennisschläger besser verkraften. Wie andere sich eben ein Padelboot zulegen.

Wenn man so ein Dings in der Garage hat, dann findet man merkwürdigerweise immer mal eine halbe Stunde Zeit, um am Abend irgendwo in einer Kiesgrube oder auf einem brach liegenden Gelände herumzutoben. Nur mal so aus Jux. Der Junge will dazu noch auf den Tank — es ist ein Mordsspaß. Wie einer mal eben schnell das Badezeug unter den Arm klemmt oder zur Turnhalle geht.

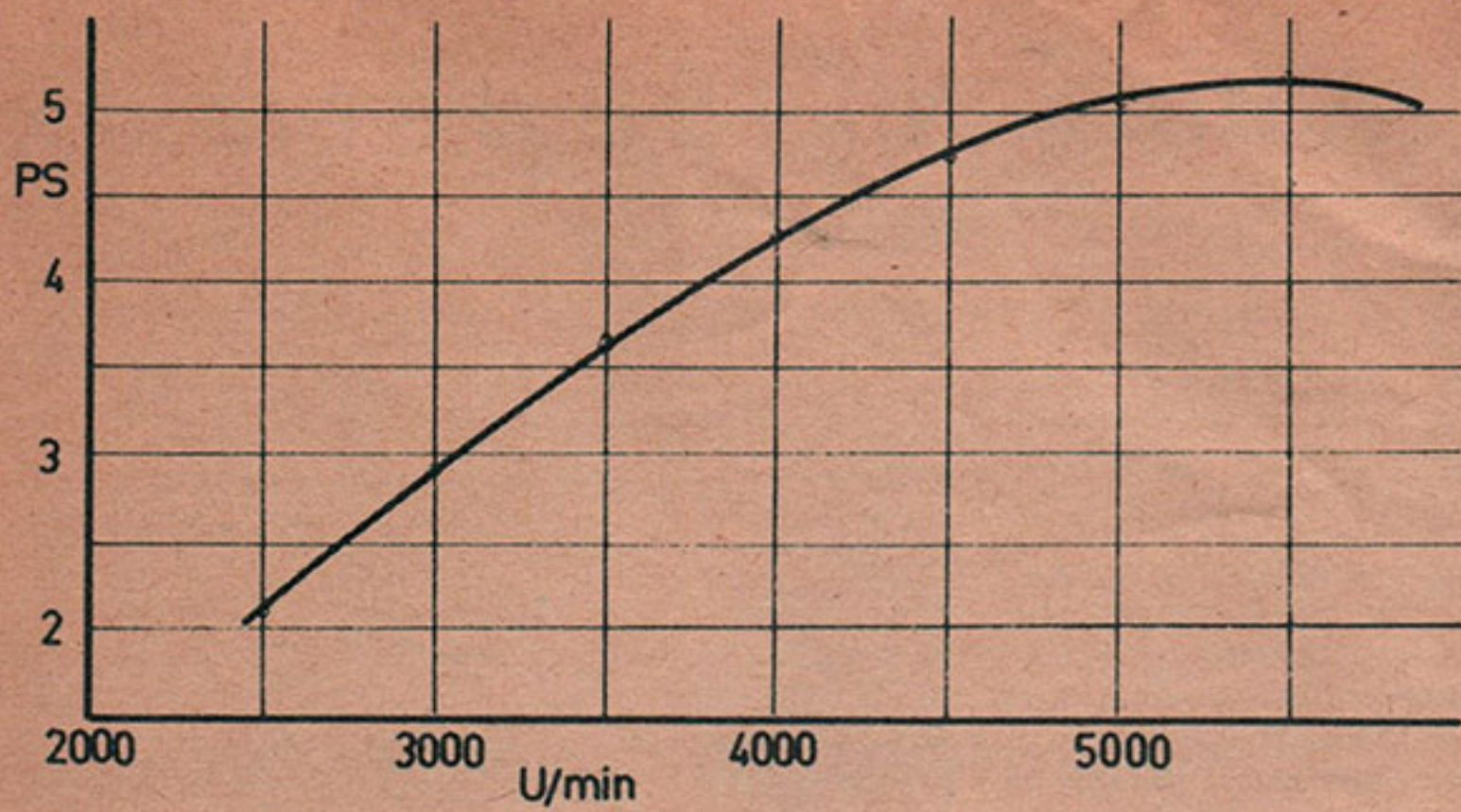
Hinterm Hause habe ich oben auf dem Berg eine zugewachsene Grube, in der das Gras hochwächst und die Büsche wuchern und die einen wunderschönen zerrissenen Untergrund hat. Früher soll da mal ein Moto-Cross-Gelände gewesen sein, später haben dort die Jungens mit ihren Mopeds aus dem örtlichen Club das Fahren geübt. (Aus diesem Club ist heute auch ein Vierrad-Verein geworden. Und das Gelände ist vergessen.) Das war der richtige Tummelplatz für die K 100. Bei den ersten Fahrten hatte ich noch große Schwierigkeiten mit dem breiten Moto-Cross-Lenker, denn mit einer winzigen unüberlegten oder falschen Bewegung an dem superlangen Lenkerende konnte man schon einen Schlenker fabrizieren. Zum Beispiel beim Schalten mit der Drehgriffschaltung. Die Schwinge machte nichts besonderes, nur waren nach einigen Übungsabenden die Steuerkopflager lose geworden. Bei engen Kehren kam es hin und wieder vor, daß der Einschlagwinkel der Lenkung zu klein war, auch lagen die Fußrasten noch zu weit vorn, um bequem in ihnen stehen zu können und das Motorrad zwischen die Knie zu klemmen. Dafür wären nämlich der schmale Tank und die enge Stelle am Berührungspunkt der Sitzbank mit dem Tank sehr gut geeignet gewesen. Beim Aufstehen kam man dann noch einmal wieder mit der Drehgriffschaltung in Bedrängnis, weil man das linke Handgelenk beim Zurückschalten an Steigungen in den ersten Gang nicht so weit nach hinten einknicken kann, wie das zum Drehwinkel der Handschaltung gehört. Das kostet kostbare Sekunden, und ehe man es sich

Wäre das Auspuffrohr nicht hochgezogen, würde man auf den ersten Blick nicht von der Seite erkennen können, daß es sich um eine Trial-Maschine dreht. Wer an seiner normalen K 100 diese Änderungen vornehmen will, soll sich nicht vor dem Stutzen der Kotflügel scheuen.

Am Ende des vorderen Kotflügels würde eine kleine Gummischürze Wunder tun. Der Motor bliebe im Dreck viel sauberer. Die Bodenfreiheit der K 100 ist hier nicht durch Finessen vergrößert, sie ist auch bei der normalen Maschine so groß. Bereifung: 3.00-16, Conti GS 1 (für Trial richtig nach den internationalen Regeln!).





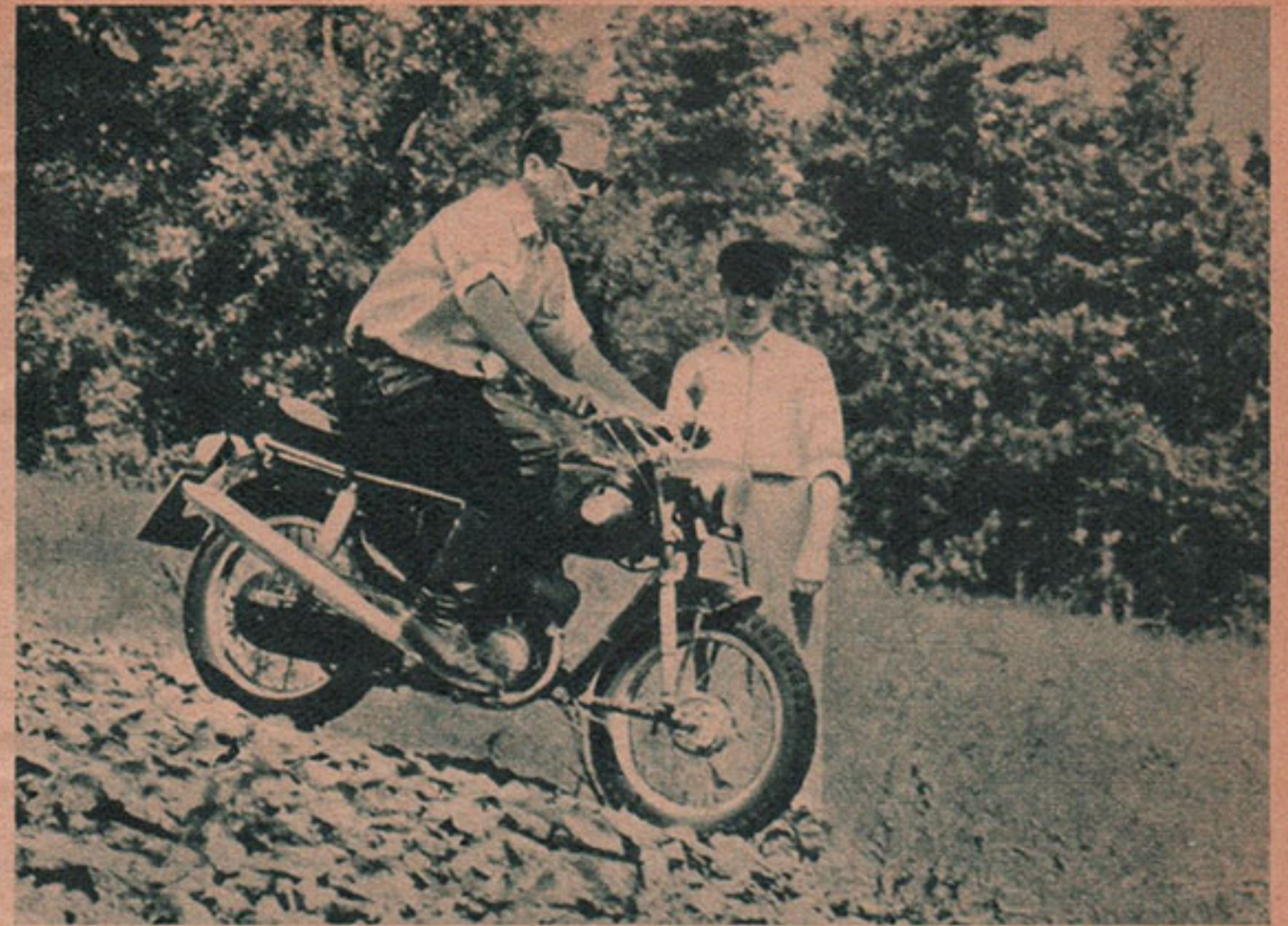


Die Leistungskurve des Sachs motors, 100 ccm, Dreigang ohne Gebläse. Der Motor der Trial K 100 hat kein PS mehr.

Ein langer Kerl bei einer Geröllabfahrt. Hier kann er natürlich sitzen. Man sieht aber deutlich, daß die Fußrasten zum schnellen Aufstehen in den englischen Fahrstil zu weit vorn liegen. Der Kettenkasten würde übrigens bei einem größeren Zahnkranz nicht mehr passen.

versieht, muß man den Fuß zum Ausbalancieren der abgesehenen Mühle auf den Boden setzen — 1 oder 3 Punkte! (Ihr lieben, guten Motorenmacher bei Fichtel & Sachs in Schweinfurt, wollt ihr nicht endlich eine vernünftige Fußschaltung für den Sachs 100 machen? Ist das soo schwer und soo teuer?)

Nach mehreren Übungsfahrten gewöhnte ich mich an den Lenker, an die nicht mehr zu verstellenden Fußrasten und nahm auch die Drehgriffschaltung hin. Wäre es meine Maschine gewesen, dann lägen die Fußrasten weiter hinten, der Fußbremshebel demzufolge auch anders und das hochgezogene Auspuffrohr würde erst *hinter* der Fußraste abgebogen, denn gebratene Gummisohlen haben ein Aroma, das meiner Nase nicht behagt. Am Getriebe war ein Ritzel mit 12 Zähnen montiert, auf dem Hinterrad ein Zahnkranz mit 37 Zähnen. Für eine Trial-Maschine noch reichlich knapp. Mit dem 12er Ritzel und dem 37er Zahnkranz langte es zwar in meinem Übungsgelände für die vorhandenen Schwierigkeiten, aber schon beim Haltinger Trial-Gelände oder auf dem Georg-Thumshirn-Gedächtnis-Trial wäre da manche Sektion nicht so leicht zu fahren gewesen. Weil man einfach bei ganz langsamer Fahrt schon bei zu niedriger Drehzahl und Leistung angelangt wäre — die Maschine würde nicht mehr rollen, sie würde rucken. Einen größeren Zahnkranz gibt es noch nicht, so daß sich der fortgeschrittene Trial-Enthusiast zu besserer Fahrt jetzt selber helfen muß. Kettenkasten runter oder einen anderen basteln und dann zwei oder drei Zahnkränze mit 45, 49 oder 54 Zähnen probieren. Es ist gut, daß man im Werk für das Vorhandensein größerer Zahnkränze sorgen wird. Mit dem 45er Zahnkranz würde die Maschine im ersten Gang bei 3500 U/min und 3,5 PS noch etwa 13 km/h und bei 5500 U/min und voller Leistung im Dritten etwa 60 km/h laufen. Das würde für ein mittleres Langstreckentrial von der Sorte des Trial-Lamborelle richtig sein. Für schwerere Sachen wie in Schottland, auf steilen Geröllhängen und schlammigem Papp würde man dann den 54er Zahnkranz nehmen. Da würden die Geschwindigkeiten entsprechend bei 11 km/h und 50 km/h liegen. Das wäre dann die Möglichkeit, fast im Schrittempo noch mit ausnutzbarer Leistung zu fahren, wie das die großen englischen Trial-Töpfe können. (Motor: Getriebe 2,43 — Getriebestufung: 1/1,6/3,0). Man dachte bei Hercules nicht an Moto-Cross, als man eine Leiste mit



Scheinwerfer-Anschlüssen vor dem Steuerkopf anordnete, um die Funzel schnell abnehmen zu können und um dabei alle Kabel nur ausziehen zu brauchen. Man kann nämlich im Ausland Trial auch ohne Lichtanlage an der Maschine fahren, und die K 100 wird in allerhand Länder exportiert. Da legt man den Scheinwerfer eben so lange weg, bis man wieder nach Hause fährt. Alles aus Gründen der Gewichtseinsparung und der Handlichkeit. So fehlen bei der Werks-Trial-K-100 auch die beiden seitlichen Werkzeugkästen, die Kotflügel sind kürzer (ein Schmutzschurz vorne wäre gut!) und auch die Sitzbank erscheint flacher und abgemagert. Die Bodenfreiheit reicht völlig aus und die Federung ebenfalls. Wenn man etwa glaubt, in hartem Gelände die hinteren Federbeine auf Sozusbelastung umstellen zu müssen, dann ist das verkehrt. Die 80 kg schwere Maschine fängt dann nämlich erbärmlich an zu hopsen — das kostet garantiert in der nächsten Sektion Punkte. Sollte bei Einstellung auf Solobelastung die Federung hinten tatsächlich im Gelände poltern, dann ist die *Dämpfung* der Federbeine nicht mehr in Ordnung.

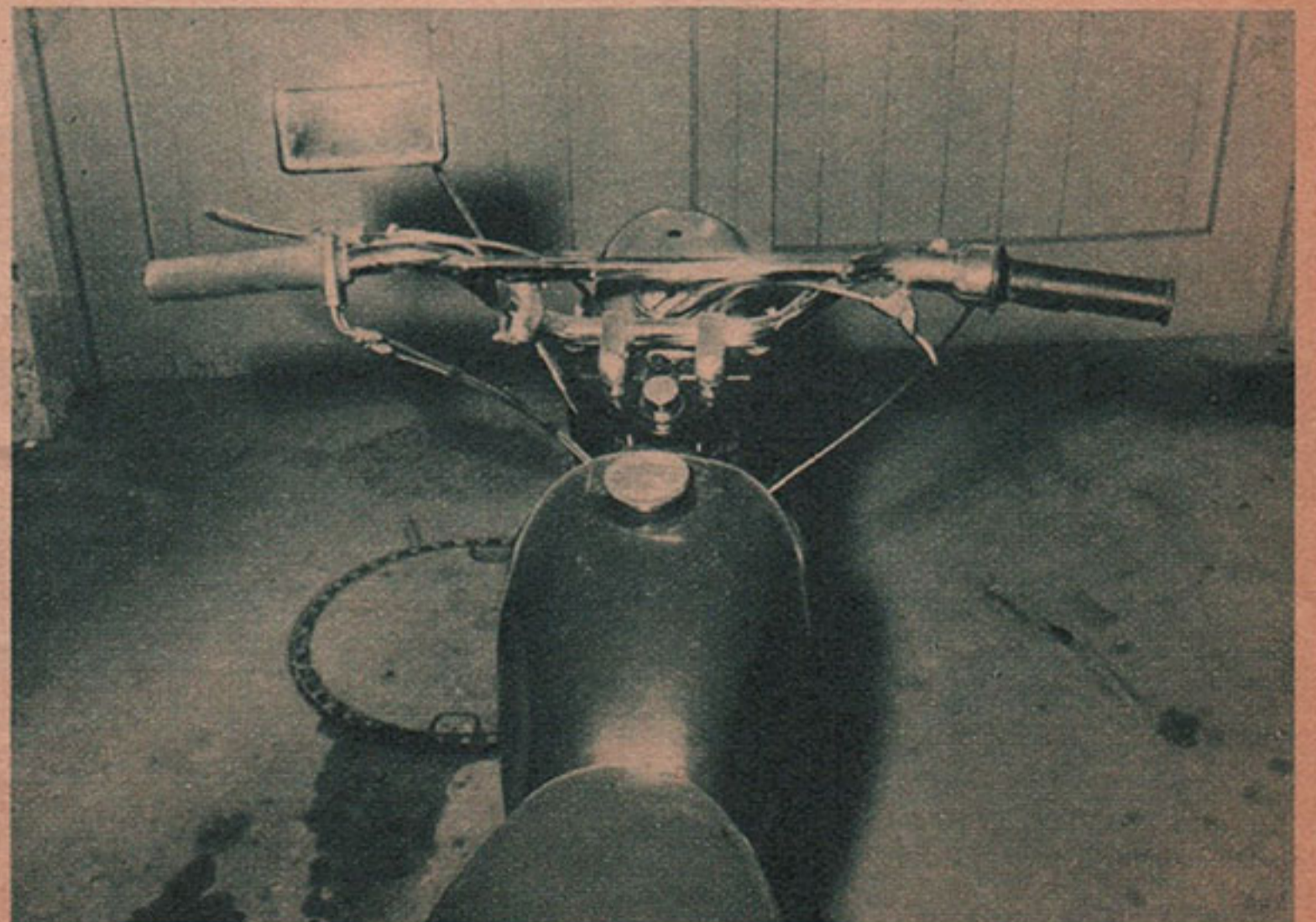
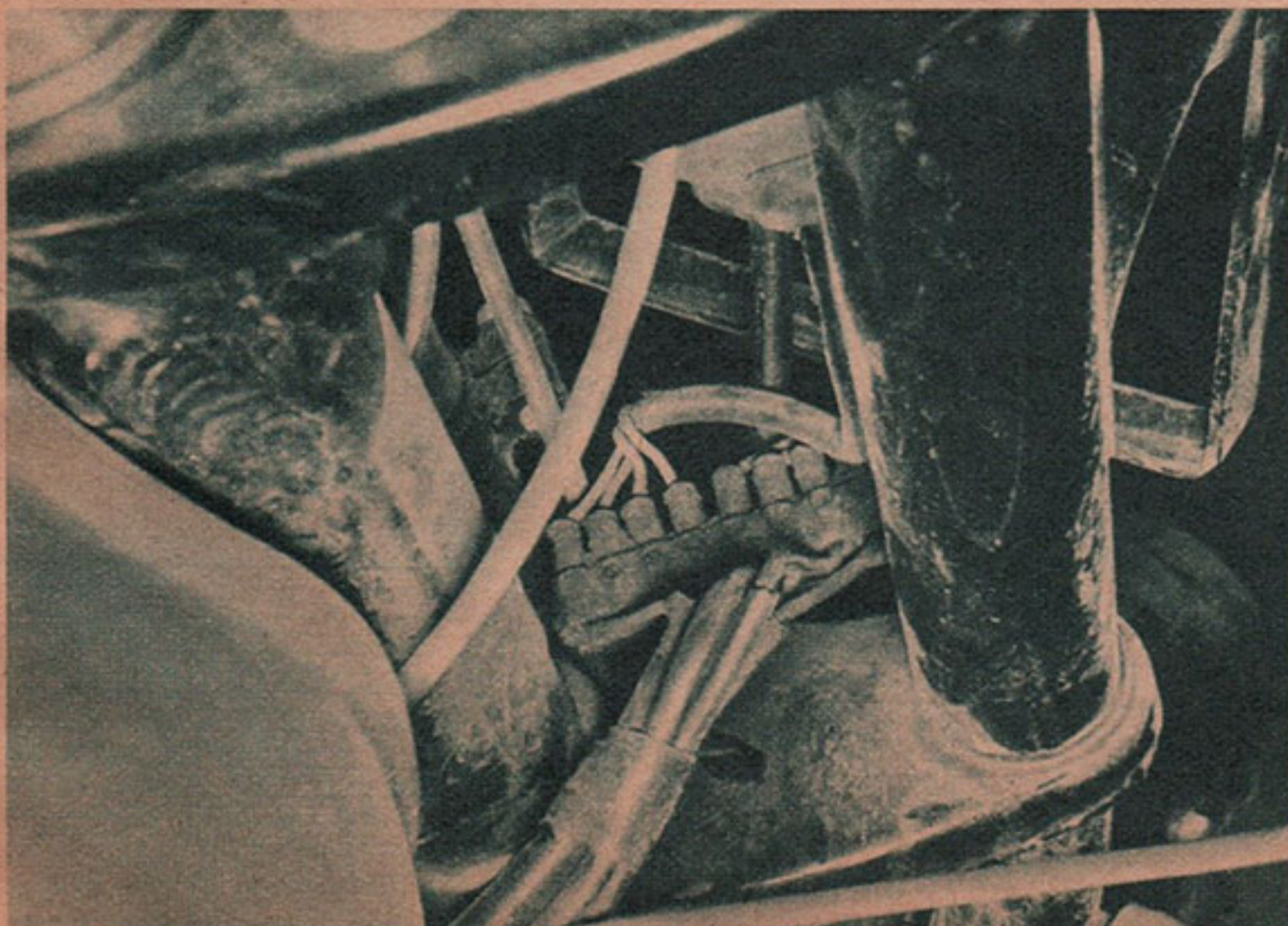
Hin und wieder habe ich schon die kleine Hercules für Geländesport von Privatfahrern zurechtgemacht gesehen. Diese umgebauten Maschinen unterscheiden sich kaum von der Werksausgabe für Trial. Die K 100 ist ein lohnendes Objekt für Bastler, die daraus eine Geländesportmaschine machen wollen, weil die Schwierigkeiten alle von einem normal denkenden und normal schlossernden Motorradfahrer ohne besonderen Aufwand bewältigt werden können. Und mehr als das Werk kann ein Bastler nur noch bei der Übersetzung tun.

Wir wollen einmal abwarten, ob es Hercules gelingt, mit diesem Typ ein neues nebenher laufendes Gebiet zu erschließen ohne besonderen Aufwand für die Herstellung. Es tut sich da gleich wieder eine unvorstellbare Menge von herrlichen Möglichkeiten auf, mit dem Motorrad einen neuen Weg zu gehen. Wenn irgendeine Maschine bei uns dazu geeignet ist, einen richtigen Sonntag-Vormittags-Sport im Gelände anzufachen, dem Gedanken des Breitensportes zu dienen und so das erschwingliche Sportinstrument für die nachwachsenden Jungens zu werden — dann die Geländesport K 100. 1956 rettete sie schon einmal das Werk in Nürnberg.

Klacks

An dieser Leiste vor dem Steuerkopf hängen die Stecker für die Leitungen zum Scheinwerfer. Alle in der Farbe unterschiedlich. Nach dem Abbau des Scheinwerfers zieht man die Stecker einfach heraus. Später werden farbgleiche Kabel wieder zusammengesteckt.

Der Geländelenker von Magura ist schon mächtig breit an dem kleinen Motorrad. Der schmale Tank und die Sitzbank passen genau zum Trialfahren. Nur zum schnellen und genauen Schalten, wohlmöglich noch stehend in den Fußrasten, ist die Drehgriffschaltung nicht ganz geeignet. Übungssache vielleicht.





(Fortsetzung aus Heft 18/1958)



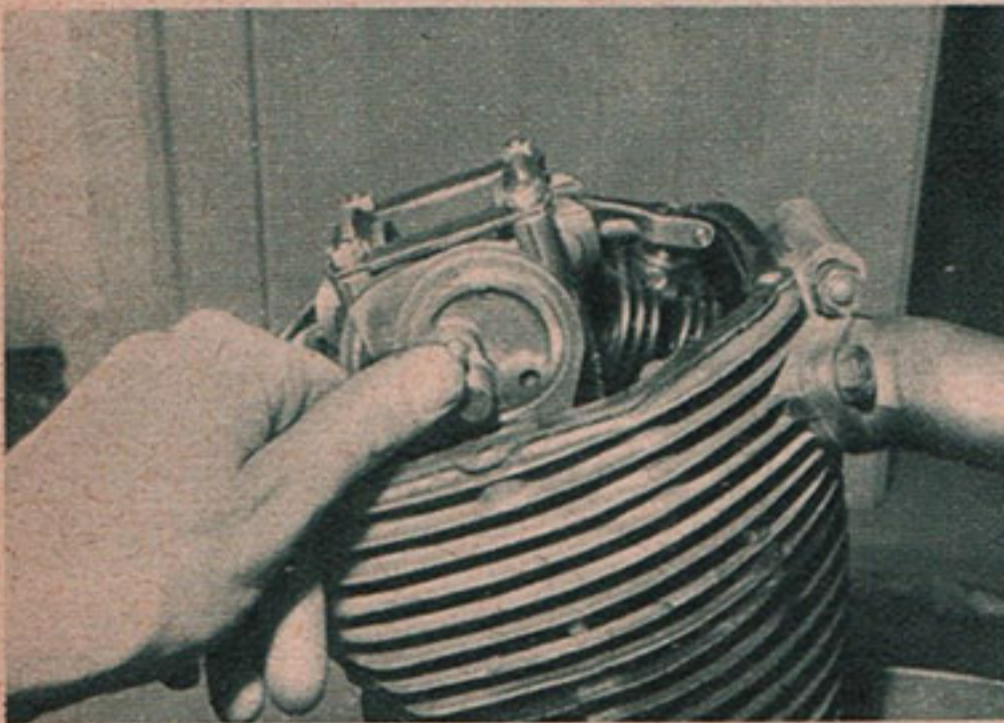
155

**50. Handgriff (Bild 155 bis 161)**  
Die Nocken der Welle müssen nach unten gedreht werden, bevor wir weitermachen. Das Nockenwellengehäuse selbst muß so gedreht werden (am besten durch einen genau im Durchmesser passenden Einstelldorn, wer den nicht hat, kann sich der Nockenwellen bedienen), daß das Abstandsplevel auf der Steuerseite auf den Büchsenbund aufgeschoben werden kann (Bild 155). Danach legen wir die Verbindungslaschen der beiden Lagerböcke auf und ziehen sie fest (Bild 156). Das Abstandsplevel wird dann mit einem Weichmetallhorn festgeschlagen.

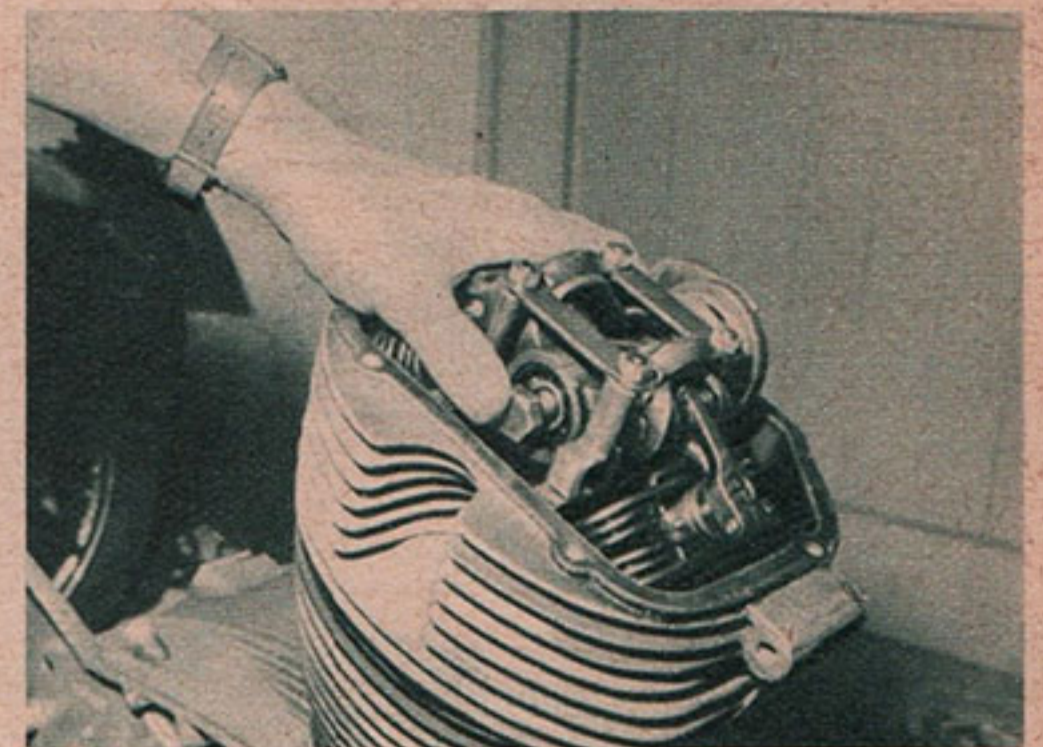
An der Schraube der rechten Achse oder am unteren Exzenterbolzen wird so lange gedreht, bis die Bohrung des Exzenters mit der Bohrung für die Nockenwelle im Gehäuse fluchtet. Da schieben wir dann den Einstelldorn durch oder, falls ein solcher nicht vorhanden, den Nockenwellenbolzen (Bild 156). Mit einem Blattmaß oder einer Schublehre muß der Abstand zwischen der Dichtfläche des Zylinderkopfes (Dichtung noch nicht auflegen!) und dem Einstelldorn gemessen werden. Der Abstand muß auf beiden Seiten gleich sein. Das Werk hält einen Minuswert auf der Zündkerzenseite von 0,05 mm für zulässig. Ist der Abstand an dieser Seite aber größer oder kleiner, so muß man dies durch Belegen von Ausgleichsplatten ausgleichen. Aber nur um  $\frac{1}{2}$  der gemessenen Differenz (Bild 155).

Wir drehen nun wieder so lange, bis sich der Mitnehmerbolzen am Exzenter in die Bohrung in der Nockenwelle einschieben läßt (Bild 157). Mit dem Gummihammer klopfen wir den Nockenwellenbolzen wieder etwas zurück, der vom Messen her völlig eingeschoben war (Bild 158). Die Pleuelwelle wird dann so gedreht, daß der Mitnehmerbolzen unten steht, und dann setzen wir das Ausgleichsgewicht ein, wobei der Nockenwellenbolzen wieder eingeklopft wird (Bild 159).

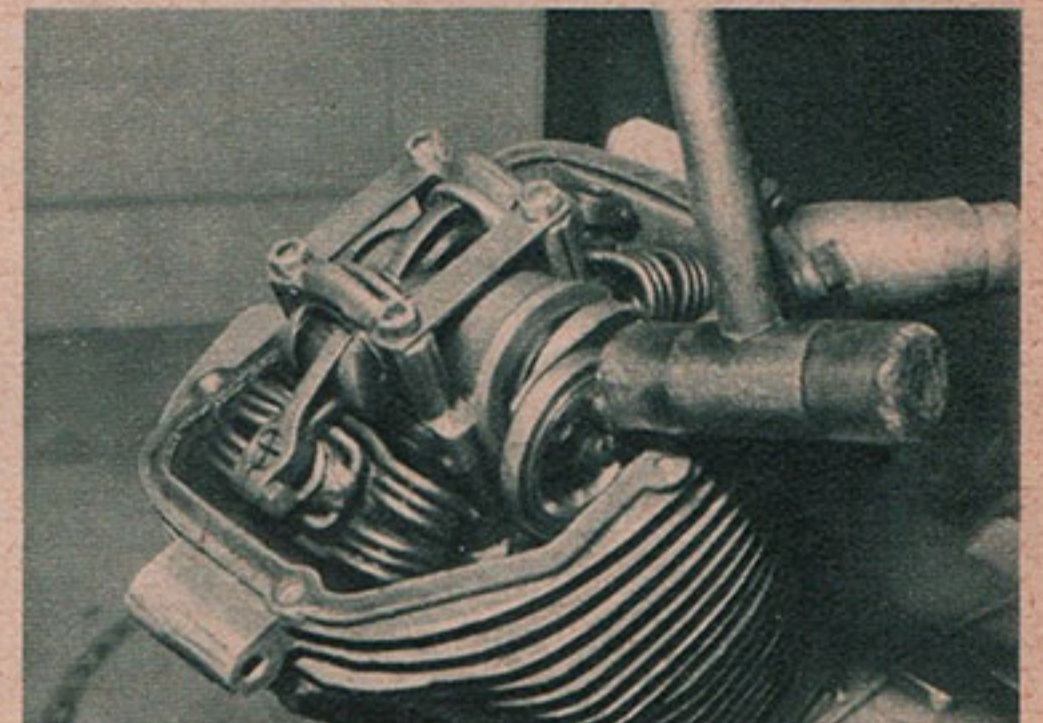
Mit alten Lappen decken wir den Tunnel völlig ab, durch den die Pleuelstangen führen, damit uns im folgenden keine Federscheibe und Mutter hineinfällt (Bild 160). Nachdem die Federscheibe aufgelegt und die Mutter aufgedreht wurde, entfernen wir die Lappen, drehen den Motor so, daß das Ausgleichsgewicht nach unten zeigt und ziehen die Mutter fest (Bild 161).



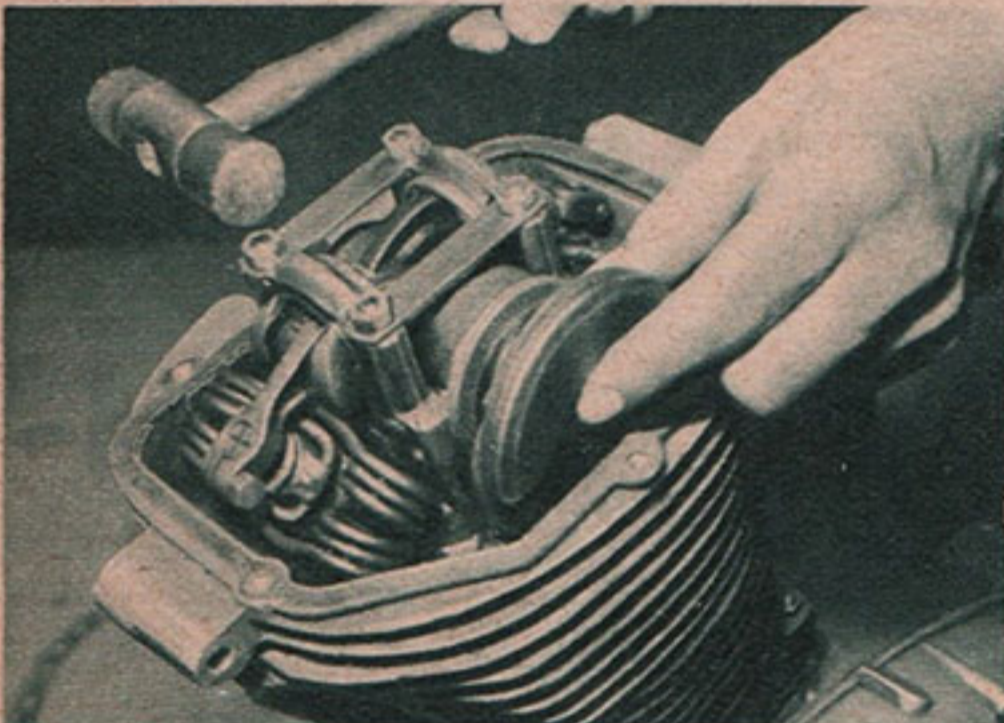
157



156



158



159

**51. Handgriff (Bild 162 bis 163)**

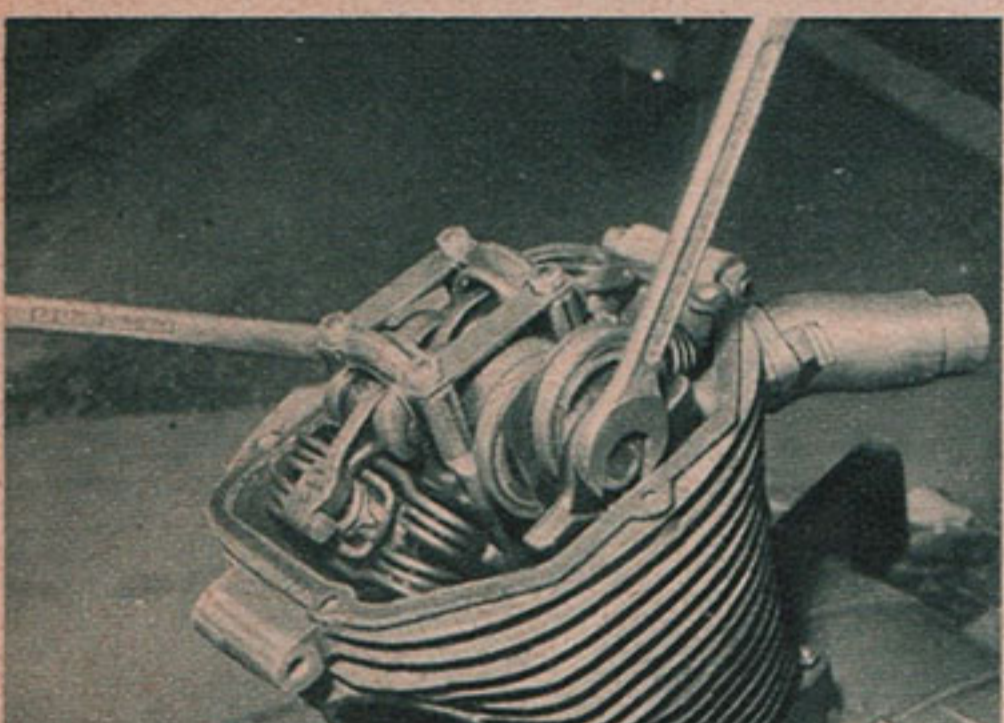
Der Kolben wird auf den oberen Totpunkt gestellt, wobei beide Ventile geschlossen sein müssen. Das Ventilspiel wird dann wie folgt eingestellt: Einlaßventil 0,05 mm Spiel, Auslaßventil 0,10 mm Spiel (Bild 162). Die Klemmschrauben ziehen wir gut an und messen zur Kontrolle noch einmal nach. Anschließend legen wir die Dichtung auf und setzen den Zylinderdeckel auf den Kopf. Die Schrauben ziehen wir über Kreuz wechselweise fest (Bild 163).

**52. Handgriff (Bild 164)**

Bevor wir den rechten Gehäusedeckel über das Ritzel und die elektrische Anlage schrauben, wird die Kupplungsdruckstange eingesetzt (Bild 164) und die Fußschaltung noch einmal kontrolliert. Beim Schalten auf den 2. Gang, vom 2. auf den 3. Gang, vom 4. auf den 3. und vom 3. auf den 2. Gang muß beim langsamen Zurücklassen des Fußschalthebels ein deutliches Knacken zu hören sein. Sollte das nicht der Fall sein, dann muß man an der Stellschraube, die sich in der Ecke am Gehäuse unter dem Motorritzel bei den Motorbefestigungslaschen befindet (Bild 164, Pfeil) so lange entweder nach links oder rechts drehen, bis das Knacken beim Schalten zu hören ist. Die Stellschraube muß anschließend wieder durch die Kontermutter festgesetzt werden.

Nachdem wir den Deckel aufgesetzt haben (ist die 6-mm-Kugel mit Fett in die Druckspindel für die Kupplung eingesetzt worden?) und mit 4 Schrauben befestigten, drehen wir den Verschlußstopfen am Gehäusedeckel auf und entfernen die Druckschraube mit der Kontermutter. Die 5. Gehäuseschraube wird dort eingesetzt, bis die Kupplung ca. 1,5 bis 2 mm abgehoben hat. (Auf der Kupplungsseite des Motors kontrollieren.) Die Startkurbel wird aufgesetzt und bewegt. Hört man ein Schlagen, so müssen die Schlitzmutter an der Kupplung etwas gelöst oder angezogen werden. Dann ziehen wir die 5. Gehäuseschraube wieder aus der Spindel und drehen sie am Deckel ein. Die Druckschraube wird mit der Kontermutter eingedreht bis auf etwa 1,5 mm Spiel innen am Kupplungshebel. Dann wird der Verschlußstopfen aufgeschraubt, auf der linken Motorseite der Kupplungsdeckel angebracht und der Fußschalthebel und der Starthebel endgültig montiert. Zuletzt wird die Zündkerze eingesetzt und die Ölschläuche ins Gehäuse gesteckt (der stärkere in die hintere Bohrung). Der Motor ist nun fertig zum Einbau in den Rahmen. Das Motor-Abstützblech wird erst montiert, wenn der Motor im Stand einen Probelauf gemacht hat und der Deckel des Zylinders nach der Kontrolle des Ölkreislaufes wieder festgezogen wurde.

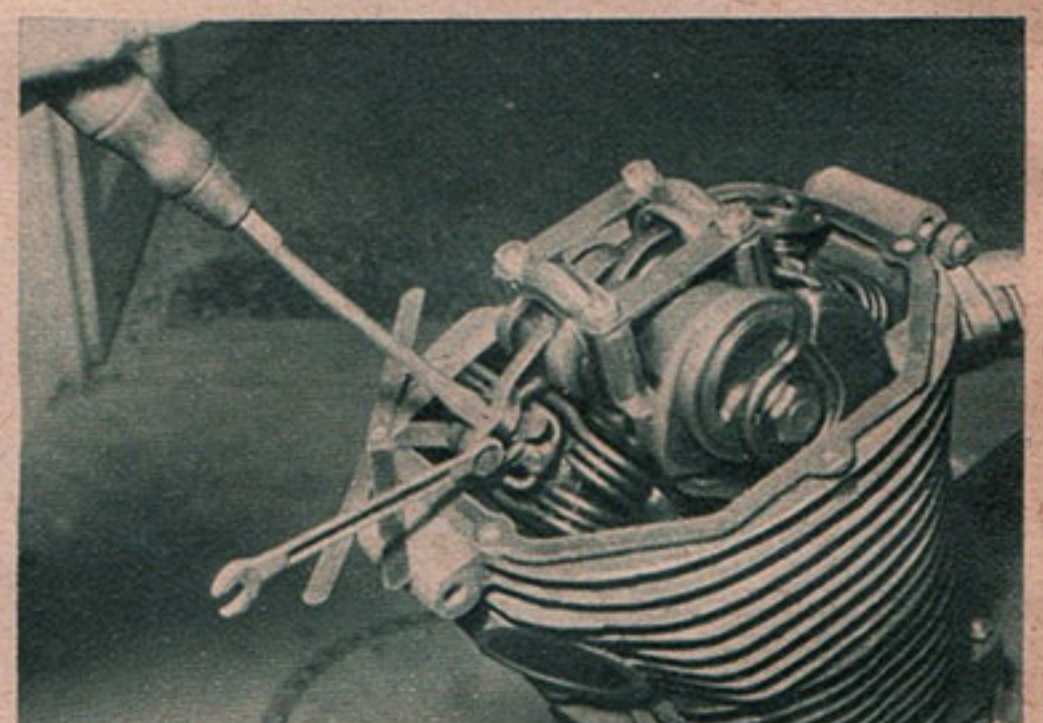
Clacks



161



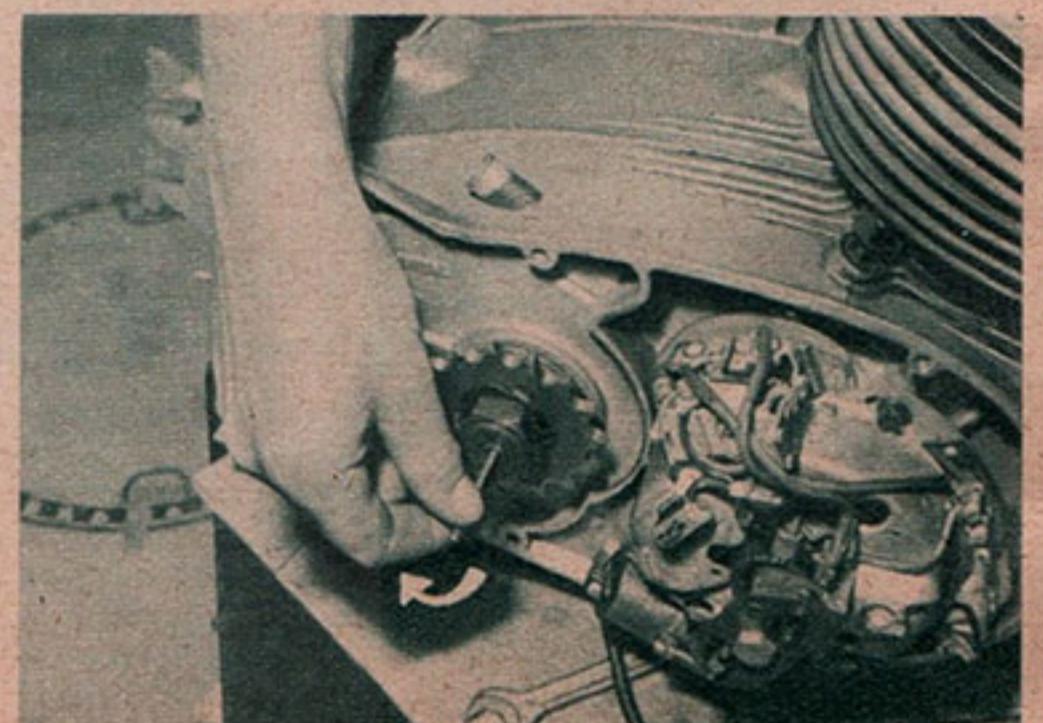
160



162



163



164



# Die letzte Seite Moto Cross

Endlauf um die deutsche Moto Cross-Meisterschaft in Ludweiler (Saar)

Die 175 ccm Klasse wurde zum Auftakt eine spannende Sache. Erst in den letzten drei Runden fiel Ott, der vor dem Rennen schon über Schmerzen am Blinddarm geklagt hatte, etwas zurück, so daß Otto Walz das Rennen für sich buchen konnte und damit Deutscher Meister der Klasse bis 175 ccm wurde. Da in der Klasse bis 125 ccm der Deutsche Meister in Herbert Ott schon feststand, hätte man annehmen können, daß dieses Rennen dadurch reizlos würde, da es nicht mehr um begehrte Meisterschaftspunkte ging. Daß dies nicht eintrat, dafür sorgten die beiden Erzrivalen Herbert Ott und Otto Walz, der den Spitzenreiter 15 Runden lang unbarmherzig jagte, um aber selbst von George Hauger gejagt zu werden, der von Runde zu Runde sein Tempo steigend, sich bedrohlich an sein Hinterrad gehängt hatte. Es war bis auf die letzten Meter noch vollkommen offen, wer sich auf Platz 2 setzen würde.

Im Lauf der Klasse bis 250 ccm fuhr der von seiner Magenvergiftung wiederhergestellte Willy Oesterle sein bestes Rennen der Moto Cross-Meisterschaftssaison 1958. Schon vom Start weg, bei dem er als erster wegakam, legte er ein derartiges Tempo vor, das selbst Gerhard Stauch nicht mithalten konnte. Leider litt dieser Lauf durch die Abwesenheit des in der 350-cm-Klasse bereits feststehenden Meisters Fritz Betzelbacher. Somit hat sich Oesterle die ihm noch fehlenden Meisterschaftspunkte holen können und konnte sich als neuer Deutscher Meister feiern lassen.

Wie schon erwähnt, war der bereits feststehende neue Deutsche Meister Fritz Betzelbacher nicht da. Was immer ihn auch bewogen hat, nicht beim Endlauf zu starten — was allgemein unangenehm vermerkt worden ist — man kann es nicht ganz verstehen! Die Fahrt Udo Radermachers war, das muß eindeutig hervorgehoben werden, der Höhepunkt des Tages. Als letzter beim Start weggekommen, arbeitete er sich in einer unheimlichen Fahrt in seinem bestechenden, ruhigen Stil durch das gesamte Feld an die Spitze. Besonders hart war es für ihn, den an 2. Stelle liegenden Kurt Holder niederzukämpfen. Beinahe sah es so aus, als könne er auch noch Rolf Müller schaffen, aber da wegen Zeitmangels nur noch 12 der ursprünglich vorgesehenen 15 Runden gefahren wurden, klappte es nicht mehr, trotzdem er in jeder Runde 4—5 Sekunden gut machte.

Auch in der Klasse bis 500 ccm fehlten der bereits feststehende neue Deutsche Meister Willi Braun (Leichlingen) sowie der Vizemeister Karlheinz Matthes (Mannheim), obwohl der Mannheimer noch Aussichten auf Meisterehren gehabt hätte. Auch in diesem Lauf zeigten Udo Radermacher und Rolf Müller ihre große Klasse. Beachtenswert war hier die Leistung Müllers, der als bisheriger Zweitaktfahrer mit einer brandneuen AJS antrat.

Die deutsche Moto Cross-Meisterschaft 1958 ist entschieden.

Deutsche Meister wurden:

- Klasse bis 125 ccm Herbert Ott, Heidenheim, (DKW);
- Klasse bis 175 ccm Otto Walz, Pfäffingen, (Maico);
- Klasse bis 250 ccm Willy Oesterle, Rudersberg, (Maico);
- Klasse bis 350 ccm Fritz Betzelbacher, Neu Isenburg, (Maico);
- Klasse bis 500 ccm Willi Braun, Leichlingen, (BSA).

Rialo

Diese paar Zeilen — zusammengestrichen aus dem Bericht eines Korrespondenten — sind die letzten, die im MOTORRAD über Moto Cross geschrieben werden, wenigstens über deutsches Moto Cross.

Ich habe Moto Cross schon immer für Schaustellerei gehalten, vom ersten Tage an. Weil es aber geeignet schien, unter Zuhilfenahme der Schaulust die Kassen von Clubs zu füllen, die mit dem so eingenommenen Geld anderen, richtigen Sport finanzieren, habe ich meine Meinung jahrelang für mich behalten. Schließlich gab es ja auch Leute, deren lautere Absichten nicht zu verkennen waren, die wirklich glaubten, daraus einen Aktiven-Sport machen zu können, und es gab ebenso genug Leute, die für sich als Aktive

darin eine Sportmöglichkeit sahen. Inzwischen hat die Entwicklung gezeigt, wie sehr das Mißtrauen berechtigt war: Ein Schaubetrieb, der mehr mit Jahrmarkt als mit Sport zu tun hat. Es ist weiß Gott so, daß Sport da aufgehört, und daß er sterbenskrank und korrupt wird, wo Geld in irgendeiner Form von den Beteiligten verdient wird. Immer wieder erweist sich das eiserne Gesetz, daß Sport Geld kostet und alsbald aufhört, Sport zu sein, wo irgend jemand dabei Geld verdient. (Ich rechne ein, daß es noch ein Dutzend Veranstalter und mehrere Dutzend Fahrer gibt, die das noch nicht gemerkt haben und immer noch voll des guten Willens sind — ich achte sie als die Landser, die nicht so schnell die Hände hochstrecken. Auf die Gefahr hin, daß einer das nicht begreift, und mir jetzt furchtbar böse ist.) Jetzt ist aber Schluß — wir werden über bundesdeutsches Moto Cross so wenig mehr eine Zeile Raum verschwenden wie für Catcher-Meisterschaften. Nur zur Illustration drucken wir hier Teile eines Briefes ab, den wir vom Pressewart der Landesgruppe Saar des DMV erhielten, weil er so keinen schlechten Schlußvorhang darstellt.

C. H.

... Welche Reaktion aber die über 10 000 Zuschauer des Endlaufs zur deutschen Moto-Cross-Meisterschaft 1958 zeigten, als sie erfuhren, daß es die Titelanwärter in zwei Klassen der höheren Spesen wegen vorgezogen hatten, am gleichen Tage bei einer Moto-Cross-Veranstaltung in Leichlingen zu starten, davon konnten sich die anwesenden Offiziellen in Ludweiler selbst überzeugen. Die Veranstalter des Endlaufs hatten alle Vorkerhungen getroffen, um die Meister — auch die bereits feststehenden — würdig zu ehren. Diese abwesenden sogenannten deutschen Meister hatten jedoch die klingende Münze vorgezogen.

Wie blamabel ein solcher Endlauf um die deutsche Meisterschaft werden kann, enthüllte Ludweiler in aller Deutlichkeit. Der Meister in der Klasse bis 125 ccm war längst entschieden. Die einzige echte Entscheidung brachte die Klasse bis 175 ccm. Wenig Interesse zeigte der Zweite in der Punktwertung der Klasse bis 250 ccm, der noch reelle Chancen auf den Titelgewinn hatte, jedoch in Leichlingen startete und den zweiten Platz noch an einen anderen Fahrer vergab. Die Klasse bis 350 ccm hatte bereits ihren Meister und dieser ignorierte auch prompt den Endlauf. Sicher aber ist, daß in der 500 ccm-Klasse jeder der beiden führenden Fahrer noch die Möglichkeit hatte, den Meistertitel zu erringen. Die Chance aber, in echtem sportlichem Wettkampf den Besten zu ermitteln, wurde von ihnen nicht wahrgenommen. So liegt der Verdacht nahe, daß der Meister dieser Klasse durch eine Vereinbarung zwischen diesen beiden Fahrern ausgehandelt wurde und einer dem anderen die in diesem Falle zweifelhafte Würde eines Moto-Cross-Meisters der 500 ccm-Klasse überließ.

In jeder anderen Sportart würde die betreffende Oberste Sportbehörde gegen eine derartige Nichtwahrnehmung sportlicher Chancen Sanktionen verhängen. Erst recht dann, wenn es sich um einen deutschen Meister handelt. Gerade ihm sollte doch jene Haltung zugemutet werden dürfen, die ihn dazu prädestiniert, die deutschen Farben im Ausland zu vertreten . . .

... Der Endlauf zu einer Meisterschaft kann und darf nicht zu einer Farce werden, und deshalb richten wir an die OMK die dringende Bitte, das Reglement der Meisterschaft künftig so zu gestalten, daß der um seine Existenz ringende Motorsport durch derartige Machenschaften nicht noch mehr diskreditiert wird! Sonst darf man sich nicht wundern, wenn die Öffentlichkeit unserer Arbeit gegenüber immer mehr in Desinteresse versinkt. Gerade im Saarland gilt es, nach diesen Vorkommnissen viel Boden — mühsam errungenen Boden — wiedergutzumachen. In welchem Maße das gelingt, wird von den Beschlüssen der Obersten Motorradsport-Kommission abhängen.

A.-A. Müller,

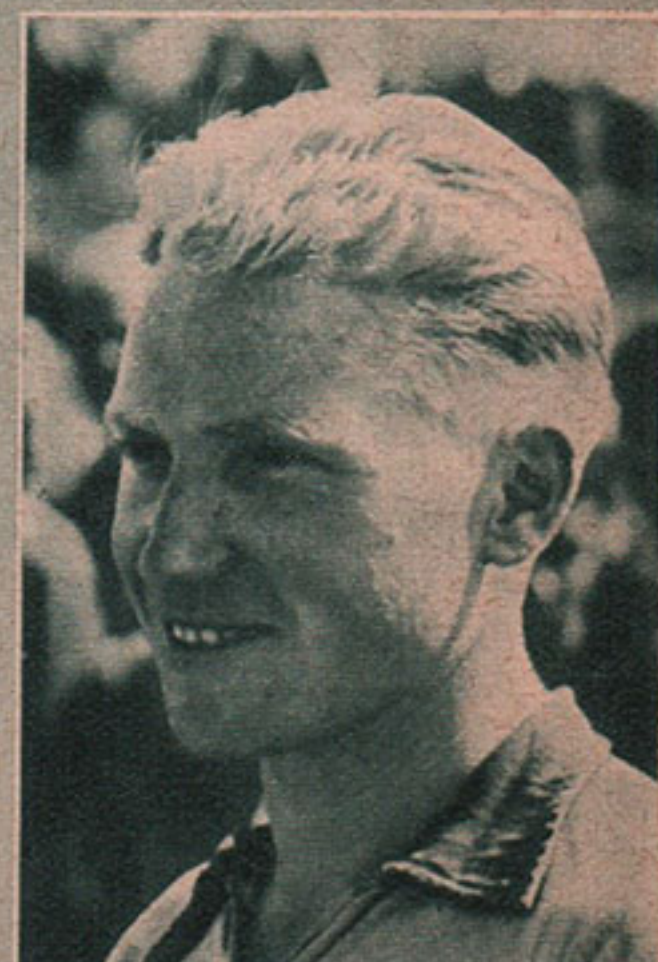
Landespressewart DMV-Landesgruppe Saar



Herbert Ott, Meister 125 ccm



Otto Walz, Meister 175 ccm



Willy Oesterle, Meister 250 ccm

Die in  
Ludweiler  
anwesenden  
neuen

deutschen  
Moto Cross-  
Meister  
1958



# RT 125 — Markstein einer Motoren-Entwicklung

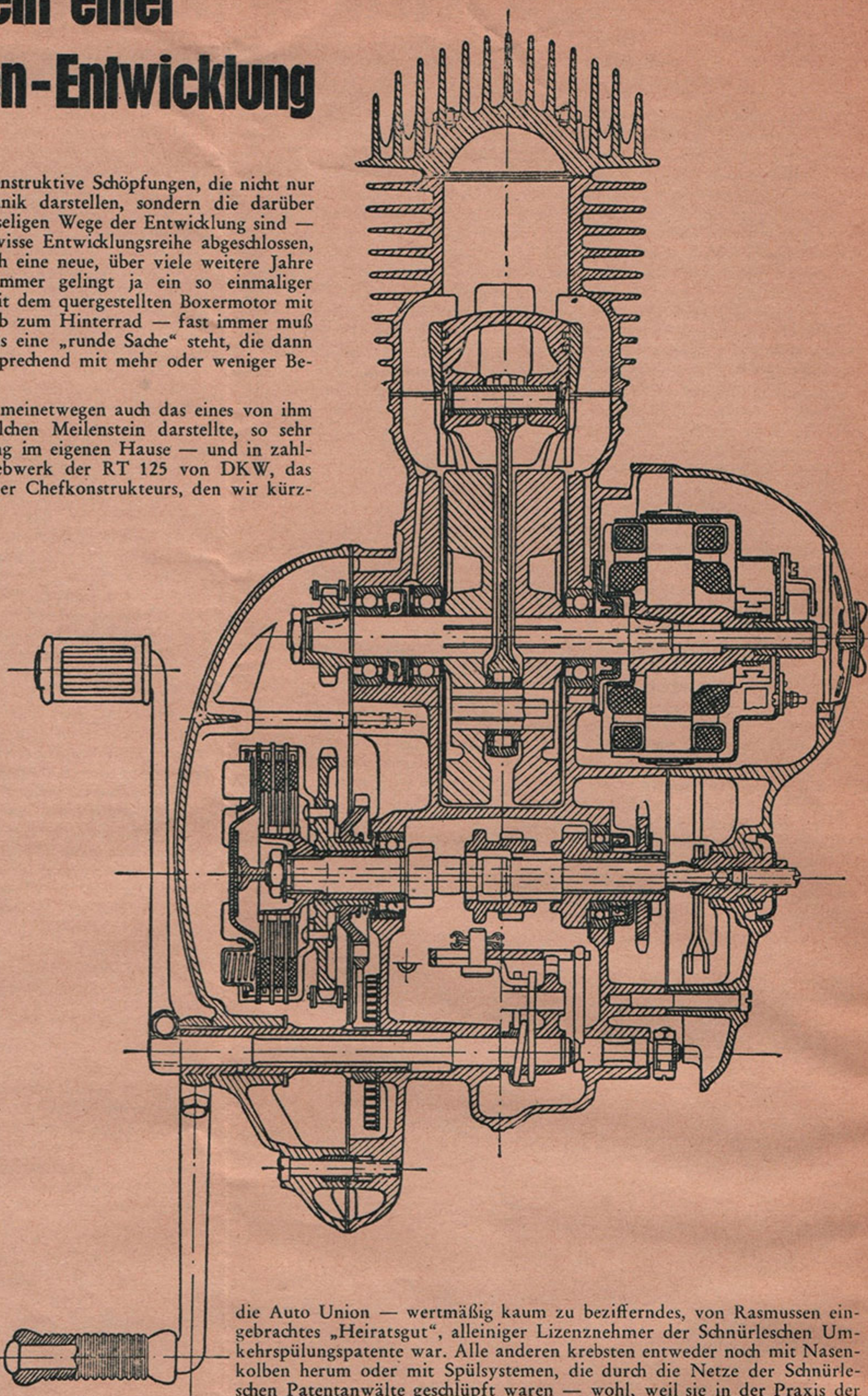
Es gibt, gerade auch im Motorradmotorenbau, konstruktive Schöpfungen, die nicht nur das Optimum des jeweiligen Standes der Technik darstellen, sondern die darüber hinaus geradezu ein Meilenstein auf dem so mühseligen Wege der Entwicklung sind — ein ruhender Punkt, mit dem einerseits eine gewisse Entwicklungsreihe abgeschlossen, mit dem aber erstaunlicherweise andererseits auch eine neue, über viele weitere Jahre Bestand habende Bautendenz beginnt. Nicht immer gelingt ja ein so einmaliger Wurf, eine so klare, überzeugende Lösung wie mit dem quergestellten Boxermotor mit direkt angeflanschem Getriebe und Wellenantrieb zum Hinterrad — fast immer muß doch Steinchen zu Steinchen getragen werden, bis eine „runde Sache“ steht, die dann für Jahre als „klassisch“ angesehen und dementsprechend mit mehr oder weniger Berechtigung allenthalben nachempfunden wird.

Aber wenn je das Werk eines Konstrukteurs — meinetwegen auch das eines von ihm gelenkten und befruchteten Teams — einen solchen Meilenstein darstellte, so sehr Ausgangspunkt aller weiteren Motorenentwicklung im eigenen Hause — und in zahlreichen fremden! — war, dann war es das Triebwerk der RT 125 von DKW, das ureigenste Kind Hermann Webers, des Zschopauer Chefkonstrukteurs, den wir kürzlich erst im Zusammenhang mit seinen eigenen Renneinsätzen erwähnten — und der, so glücklich und befriedigt er damals selbst über seinen fortan kleinsten Motorradmotor im Programm war, wahrscheinlich gar nicht gehaut hat, was er da mit seinen Männern hingestellt hatte.

Historische Betrachtungen mögen immer mal wieder ganz interessant und lehrreich sein (so man sich belehren lassen und nicht à tout prix Fehler noch mal machen möchte, die andere schon längst hinter sich haben!) — aber vieles, was man sich da so aus der Mottenkiste früheren Motorenbaus anschaut, hat doch eben kaum mehr Wert als den, einen inzwischen erreichten Abstand noch deutlicher zu machen. Man wäre recht sehr auf dem Holzweg, wenn man glaubte, auch eine Betrachtung der RT 125 und insbesondere ihres Triebwerks sei kaum mehr als eine sentimentale historische Reminiszenz: dieser Motor ist nicht nur heute noch, nach 20 Jahren, durchaus modern und keiner braucht sich zu schämen, wenn er einen fährt — dieser Motor findet sich ja mit seinen integrierenden Details nicht etwa nur dort, wo man ihn ganz schlicht und einfach nach dem Motto „Vae victis“ abgekupfert hat, ohne auch nur ein Hehl daraus zu machen — die typischen Linien dieser Weberschen Konstruktion sehen uns beinahe aus jedem modernen Einkolben-Zweitakter an! Natürlich kann man sagen „wie soll man denn auch einen Zweitakter schon anders bauen — das muß ja zwangsläufig immer alles auf diese Standardform hinauslaufen!“. Gewiß, gewiß — aber dieser Standard mußte erst einmal geschaffen werden, und das geschah in Zschopau in den letzten Jahren kurz vor dem zweiten Weltkrieg. (Und warum gerade in Zschopau, warum wurde dieser „zwangsläufig“ so gemachte Motor nicht auch noch anderswo „so“ gemacht? Siehste! C. H.)

Damals hatten die Auto Union-Leute bereits seit zwei Jahren ihre Einzylinder-NZ-Modelle 250 und 350 ccm, im Triebwerksblock gekennzeichnet vor allem durch das fußgeschaltete, vom Motor über endlose Einfachkette angetriebene Vierganggetriebe — rein äußerlich durch bis dahin kaum gesehene flüssige und glatte Linienführung ausgezeichnet, die ganz im Gegensatz zu den vorausgegangenen SB-Modellen stand. Später, in den letzten Tagen vor dem Krieg, kam dann auch noch ein 500er-Zweizylinder dazu — in genau der gleichen Linienführung, nach genau den gleichen Bautendenzen von Motor, Kraftübertragung und Getriebe. Nebenbei gesagt — auch die NZ-Modelle laufen ja heute noch hier und da, und wir haben mehr Briefkastenfragen über sie zu beantworten, als über irgendein anderes Modell dieser Baujahre.

Neben diesen „großen“ Motorrädern hatte man ja aber bei DKW schon seit vielen Jahren auch die sogenannte RT 3, ein kleines 100er-Motorrädchen mit handgeschaltetem Dreiganggetriebe und — zunächst noch ebenso erstaunlich wie diese drei Gänge — mit einer wirklichen Leistung von 3 PS. Aus 98 ccm — und das lag seinerzeit ganz deutlich über dem standardmäßigen Durchschnitt, der sich zwischen 2 und 2,5 PS aus annähernd 100 ccm bewegte. Wobei nicht übersehen werden darf, daß eben



die Auto Union — wertmäßig kaum zu bezifferndes, von Rasmussen eingebrachtes „Heiratsgut“, alleiniger Lizenznehmer der Schnürleschen Umkehrspülungspatente war. Alle anderen krebten entweder noch mit Nasenkolben herum oder mit Spülssystemen, die durch die Netze der Schnürleschen Patentanwälte geschlüpft waren — wohl, weil sie in der Praxis der Serienfertigung nicht im entferntesten das brachten, was man mit der Umkehrspülung und ihrem Flachkolben in der Hand hatte.

(Übrigens war, nachdem die ersten Prozesse, die wegen Verletzung der Umkehrspülungs-Schutzrechte zu jener Zeit von der Auto Union geführt wurden, für diese erfolgreich ausgegangen waren, die Unsicherheit auch bezüglich anderer Spülverfahren in der Industrie so groß, daß man verschiedentlich sogar nahe daran war, zu Doppelkolben-Motoren — trotz des erheblich höheren Kostenaufwandes und der größeren technischen Schwierigkeiten — überzugehen.)

Trotz ihrer 3 PS lag aber die RT 3 hinsichtlich Literleistung und zahlreicher konstruktiver Details, nicht zuletzt auch hinsichtlich ihrer Linienführung, nahe bei den SB-Modellen — und es lag auf der Hand, daß auch für das kleinste Modell eine durchgreifende Modernisierung erfolgen würde. Und das geschah, parallel zu den letzten Entwicklungsarbeiten an den NZ-Modellen, in Gestalt der RT 125.



War die RT 3, mit den heutigen Maßstäben gesehen, etwa das, was wir jetzt mit „Kleinstkrafttrad“ bezeichnen, so war die RT 125 in Fahr- und Triebwerk ein vollwertiges, auch bedingt soziustaugliches kleines M o t o r r a d. Weil man eben in den Zschopauer Büros ganze Arbeit geleistet hatte und etwas in allen Teilen harmonisch Aufgebautes, einheitlich Durchgeführtes präsentieren konnte.

Nun darf man natürlich nicht vergessen, daß man damals hinsichtlich der Wahl eines für den gedachten Zweck besonders günstigen Hubraums kaum gebunden war: steuerfrei waren Kraftfahrzeuge ohnedies, und der vereinfacht zu erwerbende Führerschein 4 reichte ja bis 250 ccm! Das ist ein Punkt, auf den wir am Schluß noch einmal zurückkommen müssen, wenn wir das Fazit aus unseren Betrachtungen ziehen werden. Knapp 5 PS erachtete man jedenfalls als notwendig und ausreichend — und die mit Sicherheit zu erwartende, nicht unbeträchtlich gesteigerte Literleistung führte eben zwangsläufig zur Festlegung auf 125 ccm — irgendwelche fiskalischen Leitmotive gab es zu jener Zeit für dieses wichtige Detail der Zschopauer Entwicklung nicht. (Daß anschließend, d. h. auch noch während der ersten Kriegsjahre, eine ganze Corona neuer 125er von der deutschen Motorradindustrie geschaffen wurde — um dann übrigens zugunsten der RT 125 recht schnell wieder den Belangen der Kriegswirtschaft zum Opfer zu fallen — hat also seine Erklärung nur in dem verständlichen Bemühen, am Erfolg dieser neuen kleinen Motorradkategorie teilzuhaben).

Das Schnittbild zeigt einige — natürlich durchaus nicht alle — Details, die in ihrer Gesamtheit den neuen RT-Motor so überlegen und vor allem auch so unglaublich geeignet zur Weiterentwicklung (man denke an Pohls Rennmaschine) sowohl in der gleichen Hubraumgröße als auch bei nahezu storchschnabellmäßiger Vergrößerung machten.

Das sind zunächst die großen, dünnen (zur Vermeidung der Schwingneigung gegeneinander abgesteiften) Kühlrippen an Zylinder und Kopf, die selbst bei einer Leistungsverdoppelung, die nach dem Krieg für Sportzwecke nahezu erreicht wurde, noch ausreichend waren und die in ihrer ansprechenden Formgebung (den hochgezogenen Einlaßstutzen gleich mit einschließend) wesentlich zur flüssigen Gesamtlinie beitrugen. Diesen „architektonischen“ Gesichtspunkten entsprang auch, wenigstens teilweise, die Art der gemeinsamen Befestigung von Kopf und Zylinder auf dem Kurbelgehäuse mittels langer, durchgehender Zugschrauben — unter Vermeidung des unschönen Zylinder-Fußflansches, den damals übrigens die NZ-Modelle noch hatten; erst eine spätere, nicht mehr zum Tragen gekommene NZ-Ausführung sah eine Befestigung des Zylinders ebenfalls ohne Flanschmutter, mittels von unten — neben den Hauptlagern im Gehäuse hochgeführten — Stiftschrauben vor.

Die Zylinderrippen sind weit heruntergezogen, sie setzen sich — aus formalen Gründen — in Rippen fort, die der hochgezogene Gehäusehals trägt, in den (wie vorher schon bei der RT 3) der Zylinderhals tief hineinragt. Diese Anordnung ist recht günstig hinsichtlich bearbeitungs- und kontrollmäßiger Zugänglichkeit der Überströmkanalführungen. Die Kanal- bzw. Schlitzanordnung war die wohl wichtigste Voraussetzung für die sprunghafte Steigerung der Literleistung — sie entsprang den Erkenntnissen aller zahllosen Versuche, die von der Zschopauer Zweitakt-Forschungsabteilung im Laufe von Jahren angestellt worden waren: nur noch ein Auslaßschlitz, Vermeidung jeglicher Stege in allen Steuerschlitzen, dazu eine weitgehend geradlinige Führung der Kanäle — wohl aber noch ohne die typische Form der sich nach oben verjüngenden Spülkanäle, die sich dann bei den Leistungssteigerungen nach Kriegsende als ebenfalls unbedingt notwendig ergab.

Die Verdichtung lag noch relativ niedrig — etwa bei 6, man tastete ja auch damals erst neuartige Brennraumformen ab, die klingelfrei und leistungssteigernd höhere Verdichtungen zulassen und heute fast ausschließlich bei Hochleistungszweitaktern zu finden sind — die RT 125 hatte noch den beinahe halbkugelförmigen Brennraum, dessen Grundkreisradius mit dem des Zylinders übereinstimmte.

Wie schon bei den NZ-Modellen, so war man auch bei diesem Motor von der bisherigen Zschopauer (und auch sonst zu findenden) Tradition des quadratischen Bohrung/Hub-Verhältnisses abgegangen: bei 52-mm-Bohrung hatte der 125er-Motor 58 mm Hub — und so oft man in den Nachkriegsjahren versucht hat, nachzuweisen, daß ein hochdrehender Zweitakter günstiger quadratisch auszulegen wäre — eindeutig gelungen ist dieser Nachweis nie. Das von Hermann Weber vor über zwei Jahrzehnten festgelegte Verhältnis kann jeder Konstrukteur auch heute noch unbedenklich übernehmen!

Erstmalig bei Zschopauer Motoren hatte die RT 125 anstelle des schweren, die Kurbelwelle und ihre Lagerung sehr belastenden Glockenankers einen kleinen Dynamo-Rotor, zwar ebenfalls wieder direkt auf dem Kurbelwellenzapfen sitzend, aber nunmehr in üblicher Bauart außen vom Feldgehäuse umschlossen. Weil damit das benötigte Schwungradgewicht, welches bisher der Glockenanker dargestellt hatte, entfiel, wurden erstmalig im Durchmesser unverhältnismäßig große Innenschwungradmassen angewendet, zu denen die Hubscheiben ausgebildet waren. Durch sorgfältige Abdeckung der Auswuchtaussparungen mittels Stahlblechscheiben gelang es, den erforderlichen geringen Gehäusetotraum trotzdem zu erhalten.

Die Lagerung der (damals mit 17 mm Durchmesser genügend starken) Wellenzapfen geschah durch drei normale, einreihige Kugellager, die man erst nach dem Krieg durch Rollenlager (und ein Kugellager zur Axialführung, analog NZ) ersetzte. Pleuellager zunächst vollrollig, also ohne

Käfig — höhere Leistungen erforderten dann erst viel später ein doppelrolliges Lager mit Käfig bzw. mittlerer Trennscheibe. Kolbenbolzen damals noch mit Haftsitz im kalten Kolben — heute natürlich im Zuge weiterentwickelter Kolbenmaterialien ebenso überholt wie die damals noch notwendigen, recht ansehnlichen Kolbenspiele (deren erhebliche Reduzierung ja dann nach dem Krieg eine der Voraussetzungen für weitere Leistungssteigerungen gerade bei Zweitaktern war).

Primärkraftübertragung zur Ölbad-Mehrscheibenkupplung (Öl zur Schmierung der Kraftübertragung und des Getriebes, nicht mehr die frühere, leidige Fett/Öl-Mischung!) durch einfache Hülsenkette, für die eine Nachspannmöglichkeit sich nie als notwendig erwies. Klauengeschaltetes Dreiganggetriebe, mittels Fußhebel betätigt (dessen Achse durch die hohle Kickstarterwelle läuft!) — und über einen stinkeinfachen Schaltautomaten wirkend, der von Bastlern übrigens (für Rennzwecke) nach dem Krieg auch auf Viergang-Betätigung umgebaut wurde und bei dessen Betrachtung man sich jedesmal fragt, warum es angeblich bei unseren modernen 100ern mit der dreimal vermaledeiten Drehgriffschaltung nicht möglich sein soll, auch eine Fußschaltung zu bauen, die keinen Aufpreis von DM 30.— erfordert, wie man uns immer wieder erzählt.

Wir sagten schon, daß sich heute kaum einer zu schämen braucht, der eine RT 125 mit der ursprünglichen Triebwerksausführung fährt. Natürlich — das damalige Fahrwerk ist heute überholt (Trapezgabel mit Gummiband-, später Druckfeder vorn, Starrahmen hinten). Aber nach dem Krieg kam ja serienmäßig die Telegabel, kam die Hinterradfederung — es gibt auch zahllose RTs, die famose Schwingen aus Bastlerhand erhielten. Aber das Triebwerk — das kann sich sogar in seiner 1939er-Urform noch heute sehen lassen.

Das weitere Schicksal dieses Motors ging dann seltsame Wege — und es ist manche Tragik dabei, manche Möglichkeit wurde von denen verschont, denen sie nahezu in den Schoß fallen konnte. Zunächst mal baute man nach Kriegsende, wie schon angedeutet, die RT in Ost und West munter nach — teilweise ganz original, teilweise seitenverkehrt, die Fahrwerke den neuen Entwicklungstendenzen anpassend, aber das Triebwerk sorgfältig und risikolos im Originalzustand belassend. Dann machten sich die Bastler über den Motor her — man hatte sehr bald heraus, daß sich kaum ein Motor so zum Frisieren eignete, wie gerade dieser. Bis zu den kompliziertesten Maßnahmen ging das — als es noch kein Kompressorverbot für Rennmotoren gab, baute man mit Erfolg sogar eine gegenläufige Kurbelgehäuse-Ladepumpe unten an — zunächst als Bastelarbeit, dann sogar als Werksausführung. Für all die neuen Dinge, die man sich nach dem Krieg erarbeitete, zeigte sich gerade der RT-Motor außerordentlich empfänglich und quittierte sie mit deutlichen Leistungssteigerungen: erleichterte, enger gepaßte Kolben, sorgfältige Kanalabstimmung und konische Spülkanalführung, Erhöhung der Vorverdichtung, völlig geänderte Brennraumformen mit entsprechend höherer Verdichtung (und bei extremer Steigerung derselben dann natürlich auch mit wesentlich vergrößerter Kopf-Kühlfläche — heute noch in Ingolstadt nachträglich zu haben!) — und schließlich all die Maßnahmen, mit deren Hilfe die Gasdynamik für den Gaswechsellvorgang herangezogen werden und zu ganz erheblicher Leistungssteigerung ausgenutzt werden kann. Eine ganze Anzahl dieser Einzelmaßnahmen ist auch nicht etwa auf Rennzwecke beschränkt, sie kann ohne weiteres zu einer Leistungssteigerung für den normalen, im alltäglichen Betrieb zu fahrenden Motor angewandt werden — eben dank der ausgezeichneten Grundkonzeption des Motors RT 125.

Hier kommt nämlich das Merkwürdige: während die Nachkriegs-Motorradentwicklung der Auto Union nicht nur dem Kennbuchstaben „RT“ nach ganz konsequent an die 1939er-RT-Linie, äußerlich und innerlich, anschloß, während zahlreiche andere Einkolben-Zweitakter in Deutschland, Italien, Frankreich, England, der Tschechoslowakei und den übrigen Ostblockländern, von 50 ccm aufwärts, die technische Patenschaft der RT 125 nicht verleugnen können — während das also unverkennbar so ablief, wurde die wirkliche Weiterentwicklung der RT 125, des Fahrwerks sowohl wie des Triebwerks, versäumt. Natürlich kann man der Meinung sein, daß ein Motorrad erst bei 175 ccm beginnt, natürlich genügt heute eine 100er für viele Zwecke, natürlich ist heute — steuer- und versicherungsmäßig — das „Anreißen der zweiten 100 ccm“ ein böses Handicap — aber demgegenüber steht, daß eine 125er genau die Leistungsreserve hat, die der 100er im entscheidenden Augenblick gerade nicht hat (mehr als 5 PS stecken doch im 100er-Zweitakter auch heute keinesfalls drin, meist noch 0,5 PS weniger, und die 125er hätte eben 7! — und preislich dürfte es durchaus möglich sein, die 125 ccm nicht teurer zu produzieren als die 100 ccm).

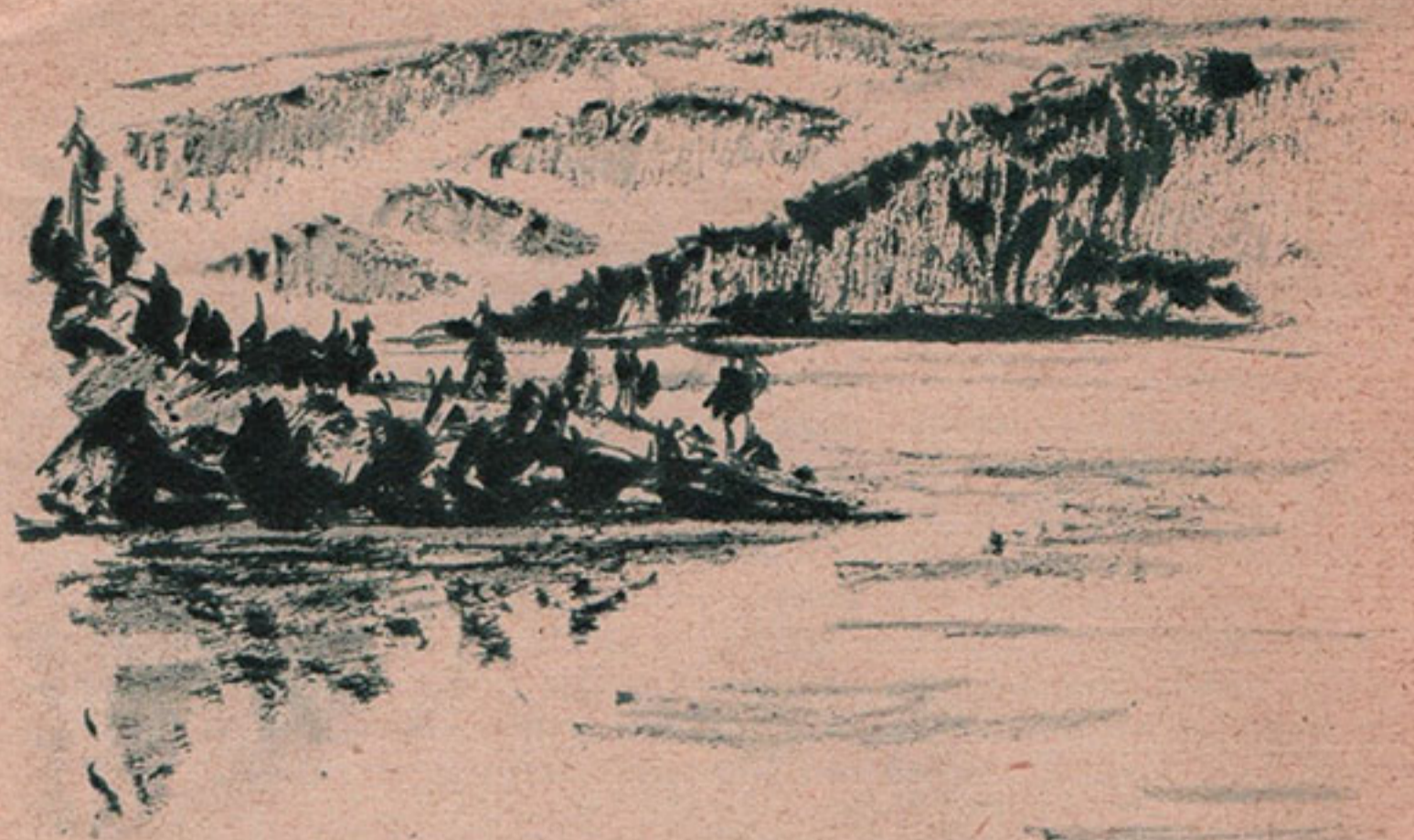
Das Tausend-Mark-Motorrad steht heute mehr denn je zur Debatte. Allgemein glaubt man, daß man das Problem nur und gerade eben noch mit einer Dreigang-Hunderter lösen könne. Wir halten das nicht für das alleinmögliche Rezept; wir glauben vielmehr, daß die, die es angeht, den guten alten Motor der RT 125 wieder hervorkramen sollten (wie gesagt, es paßt sogar ins gleiche Gehäuse ein Vierganggetriebe mit der gleichen einfachen Fußschaltung) — dann müßte man auch das Versäumte bezüglich Fahrgestell nachholen — und es müßte mit dem Teufel zugehen, wenn daraus nicht das Tausend-Mark-Motorrad zu machen wäre, wie es ohne Zweifel noch und noch abzusetzen ist.

In den nächsten Wochen wird ohnedies manches gesichtet und umgeräumt, weil sich neue Besitz- und Betreuungsverhältnisse ergeben: Achtung, schmeißt die RT 125 dabei nicht etwa mit weg!!

Fumus



# Hinter den sieben Bergen



Wir waren in Hannover und mußten zurück nach München. Vorher hatten wir aber ein paar Tage Zeit, und die wollten wir an eine Fahrt ins Blaue anwenden. Was dabei herauskam, war eine krause Route durch den deutschen Märchenwald. Die Brüder Grimm nämlich haben in dieser Gegend eifrig gesammelt; Schneewittchen, Dornröschen und die Frau Holle waren daherum zu Hause, und in den Wäldern wohnten Zwerge und Hexen. „Wer's nicht glaubt, zahlt einen Taler...“

Vielleicht wollt ihr lieber zahlen. Das macht nichts, denn die Fahrt ist ohne Märchen genauso schön. Nur wer mit einem Seitenwagen voller Nachwuchs auf die Reise geht, der sollte doch vorsichtshalber Grimms Märchen im Tankrucksack mitführen.

Hannover am Beginn der Route ist allerdings gar nicht märchenhaft, und viel zu besichtigen gibt es da auch nicht. Trotzdem ist Hannover eine schöne Stadt. Die Hannoveraner haben aus der Not eine Tugend gemacht, die Bombenlücken nicht im Kraut-und-Rüben-Stil zugebaut, sondern eine moderne Innenstadt hingestellt und ein großzügiges Straßennetz angelegt. Wunderschön sind die Herrenhäuser, Schloßgärten mit weitläufigen Parkanlagen und prächtigen Blumenornamenten. Abends gab es da große Festbeleuchtung.

Auf der B 3 fuhren wir gen Süden bis zum Posten Siebzehn, wo trotz der frühen Morgenstunde schon an die zwanzig Fahrzeuge Schlange standen. Der Bahnwärter da scheint in Italien studiert zu haben, und der Punkt heißt unter Kennern die „italienische Schranke“. Das gilt aber nicht nur den langen Wartezeiten; es gilt vor allem der italienischen Methode, aus dieser Wartezeit Kapital zu schlagen. Am Posten Siebzehn verdient nämlich einer seine Brötchen, indem er an den Autoschlangen entlangwandert und die Bildzeitung verkauft. Der alte Mann kennt seinen Fahrplan, und man kann ihn als „Barometer“ benutzen: wenn er ausnahmsweise einmal gar nicht herauskommt, lohnt es sich nicht, den Zündschlüssel abzuziehen, wenn er sich auf die Lasterfahrer als aussichtsreichste Kundschaft konzentriert, kann die Sozia sitzenbleiben. Wenn er aber die ganze Schlange vornimmt, sucht ihr euch am besten einen dritten Mann zum Skat.

Vor Alfeld stehen links von der Straße die „sieben Berge“, und sie sehen wirklich aus wie die Kulisse aus dem Weihnachtsmärchen. Alfeld ist ein nettes Städtchen; früher hat man das nicht bemerkt vor lauter Ärger über die unmögliche Ortsdurchfahrt. Jetzt, wo der Fernverkehr außen vorbeifließt, lohnt es sich, mal durch die Stadt zu fahren.

Über die sieben Berge führt keine Straße, und es gibt da auch weder Dörfer noch Ausflugslokale. Im weiten Umkreis von Hannover ist das wahrscheinlich die einzige schöne Gegend, die sonntags genauso still ist wie in der Woche. Die einzige „Paßstraße“ zwischen den sieben Buckeln ist ein



Holzabfuhrweg, der hinter dem Ort Sack in die Wälder hinaufführt. Wir kannten diese Strecke von der „Roller-Deister-Fahrt“ (nie gehört? Das ist eine Zuverlässigkeitsfahrt und zur Zeit so ziemlich das einzige, was vom Roller-Sport — nicht Roller-„Sport“ — übriggeblieben ist). Wir wollten also diese Beinah-Geländestrecke gern mal in Zivil ansehen, und wir fanden sie sehr schön und empfehlenswert — große Wälder, einsame Wiesengründe, romantische Steilabfälle, alles wie im Märchenbuch. Weil es so hübsch war, sind wir später auf demselben Weg zurückgefahren und dann über Adenstedt und den alten Wallfahrtsort Lamspringe nach Bad Gandersheim.

Hier wirkte im zehnten Jahrhundert die „erste deutsche Dichterin“, eine Nonne namens Roswitha. Das weiß natürlich jeder gebildete Mensch (und in Deutschland gibt es ja nur gebildete Menschen). Gelesen hat freilich niemand was von der Roswitha; im Lesebuch stand nichts, und im Buchhandel ist sie auch nicht zu haben. Ich bin sogar auf den Speicher gestiegen und habe meine alte Literaturgeschichte hervorgesucht, aber die erwähnt nicht einmal ihren Namen. Schließlich fand ich im Lexikon den Hinweis, daß die „erste deutsche Dichterin“ geistliche Dramen in lateinischer Sprache verfaßt hat. Da haben wir also nichts versäumt. Gandersheim muß man sich aber ansehen, die romanische Stiftskirche, den Kaisersaal in der Abtei und das Städtchen selbst.

Von Gandersheim ist die Anfahrt zum Harz nicht ganz so dramatisch, als wenn man von Norden kommt und das Gebirge wie einen mächtigen Klotz vor sich stehen sieht. Nach Bad Grund ging es dann aber ganz hübsch hinein, und dann mußten wir auf Schusters Rappen umsatteln. Wir wollten uns nämlich die „Iberger Tropfsteinhöhle“ ansehen. Zunächst ging es einen Pfad hinauf, dem der letzte Regenguß nicht gut bekommen war, dann durch einen finsternen Gang, in dem es auch ohne Regen feucht und glitschig war, und schließlich durch einen hell erleuchteten Felsensaal von eindrucksvoller Größe. Früher sei das ein unterirdischer See gewesen, erklärte unser Führer. Nachher ging es wieder durch Gänge, und wir warteten immer noch auf die versprochenen Tropfsteingebilde. Aber hier waren sie, in einer zweiten unterirdischen Halle mit vielstimmigem „Aaah!“ begrüßt. Besonders zu erwähnen ist ein prächtiger steinerner Wasserfall — und dann natürlich der Zwergenkönig, fast so lebensecht wie draußen auf den Ansichtskarten (was da die Retusche macht, tut hier die Beleuchtung). Die andern Zwerge sind nicht daheim, in den Berg gegangen, um nach Schätzen zu graben; aber ihren Backofen darf man nun besichtigen: eine kleine Höhlung im Gestein, in der ein Klümpchen Tropfstein nur sehr entfernt an eine vergessene Semmel erinnert (trotz der rotverbrämten Glühbirne). Unser Führer erklärte all diesen neckischen Unsinn mit tierischem Ernst und in dem leiernden Tonfall eines orientalischen Vorbeters. Draußen holte er erst mal tief Luft und sagte: „So — das ist alles, was ich auswendig gelernt habe.“

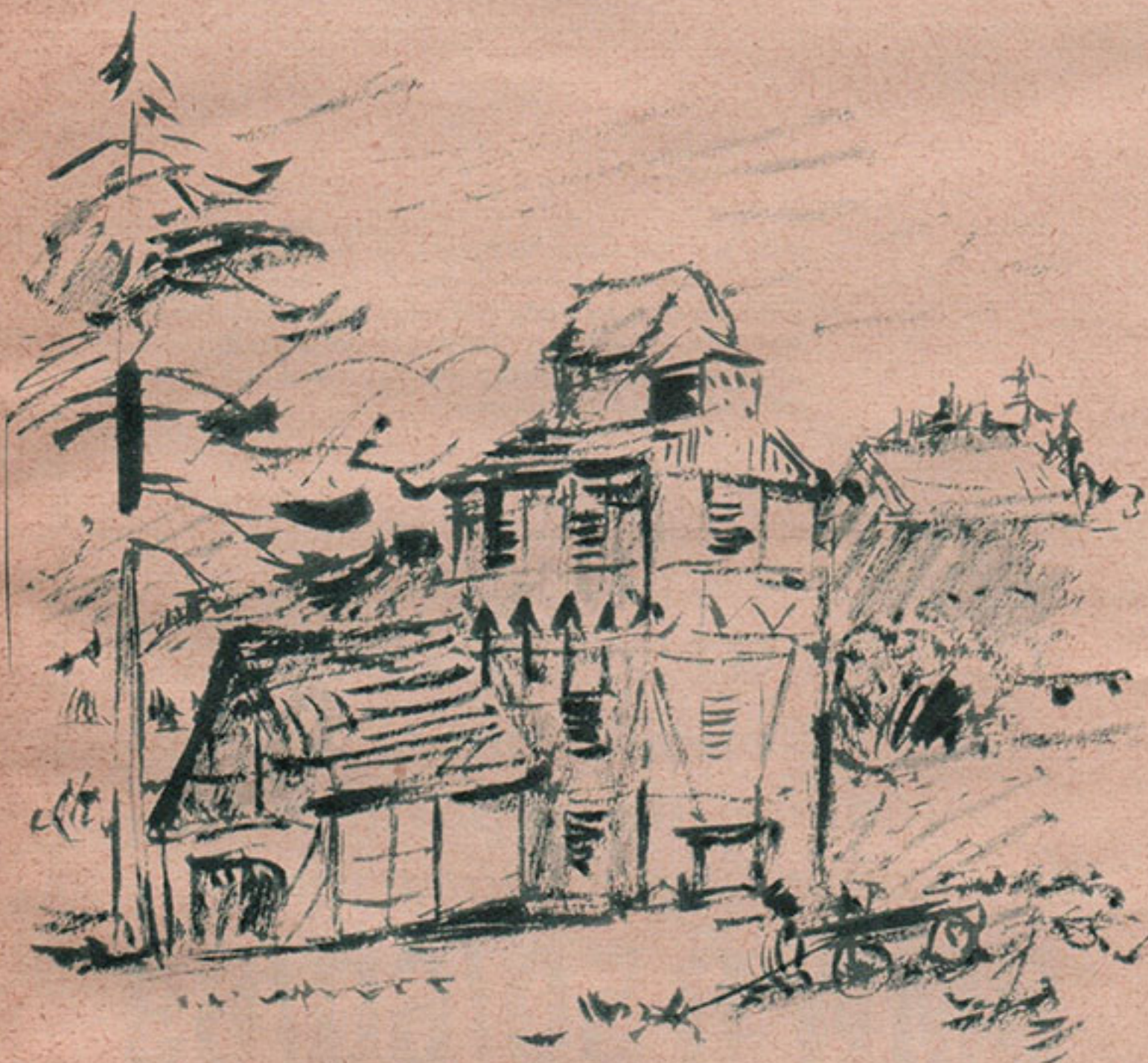
Was er nicht auswendig gelernt hatte, war die Sache mit dem Schnee, und die gefiel uns besser als die ganze berühmte Iberger Grotte. Es gibt da am Berg nämlich ein Caféhaus, bei dem man an schönen Sommersonntagen eine Schneeballschlacht mitmachen kann. Der Schnee ist echt; die Iberger schaffen ihn im Winter in einen verlassenen Bergwerksstollen, und da hält er sich bis zum Juli kalt und frisch. Im Sommer wird er dann herausgeholt — nach feierlichem Zeremoniell wird erst mal ein Schneemann gebaut, und dann beginnt mit dem Bombardement die allgemeine Gaudi. Clausthal-Zellerfeld liegt auf einer Hochfläche mitten im Harz. Wir suchten uns da ein schlichtes Quartier und machten uns zu Fuß in die Sümpfe. Der Harz ist ja eine merkwürdige Gegend, ein buntes Durcheinander von Hochflächen und „richtigem“ Gebirge mit Gipfeln und Tälern. Die Geologen erklären das mit dem „Granitdurchbruch“, der dicke Brocken, wie den Brocken, an die Oberfläche gebracht hat. Auf den Hochflächen gibt es Moore und eine Unzahl kleiner und großer Teiche. An Nebeltagen ist das eine gespenstische Gegend, und Nebeltage gibt es da oben viel mehr, als dem Fremdenverkehrsverband lieb ist. Jetzt im Hochsommer war die Gegend aber nur von harmlosen Sommerfrischlern bevölkert, die zuviel Wirtschaftswunderspeck vor sich hertrugen, um mit Hexen und Geistern verwechselt zu werden.



Am nächsten Morgen taten wir was für unsere Bildung: wir gingen ins Museum. Das war aber gar nicht „museal“, sondern eine höchst vergnügliche Angelegenheit. Das „Oberharzer Museum“ in Clausthal-Zellerfeld ist nämlich ein Bergwerk. Es ist das mal ein Museum, in dem technisch Vorbelastete genauso auf ihre Kosten kommen wie blutige Laien. Uns gefielen besonders die Anlagen aus der „guten alten“ Zeit des Bergbaus. Damals gab es noch nicht einmal Förderkörbe, und die Bergleute benutzten eine Art „Wackel-Steige“, die uns an altmodische Jahrmarkts-Vergnügungen erinnerte. Ein Vergnügen war die Arbeit der Bergleute allerdings damals noch weniger als heute; man kann sich's da unten zwischen den primitiven Gerätschaften fast so schön gruseln lassen wie in Folterkammern und mittelalterlichen Burgverliesen. Und das gibt dem Ausflugs Erdinnere erst die richtige Würze. — Wer mit ernsteren Absichten herkommt, kann sich aber auch sachlich über die Entwicklung des Bergbaus informieren.

Der Harz ist das einzige Gebirge in Norddeutschland, das auch verwöhnten Süddeutschen imponiert: Wer noch nicht da war, sollte unbedingt mal hinfahren. Sagt nicht, das wäre Benzinvergeudung, wenn man den Schwarzwald vor der Tür hätte. Mit dem hat der Harz nämlich nur auf Ansichtskarten eine gewisse Ähnlichkeit. Er ist im Charakter doch ein gutes Stück „nördlicher“ — fast hätte ich gesagt „nordischer“, und manche Leute meinen denn ja auch, der Harz hätte „was Skandinavisches“. Das machen wahrscheinlich die bunten Holzhäuser in den Harzdörfern — in Clausthal steht sogar eine große Kirche, die 1642 ganz aus Fichtenholz erbaut wurde. Unser nächstes Ziel war Altenau, ein hübsches Dorf im Nordharz, an dem das Zeitalter der Reisebusse bislang vorübergegangen war. Als wir das letztmal da waren, sind wir noch durch das verlassene Schulenburg gewandert, das inzwischen im neuen Stausee verschwunden ist. Zwischen Altenau und Romkerhalle wurde das Fließchen Oker samt vielen Nebenbächlein 70 m hoch aufgestaut. Der neue See ist der größte im Harz und mit seinen vielen Buchten und Seitenarmen wohl auch der schönste. Wir fuhren über die neue Straße, die auf einer langen Brücke den See überquert und besuchten das umgesiedelte Schulenburg, das jetzt wirklich auf dem Berg liegt. Etwas nüchtern sah die ganze Gegend noch aus; so eine Talsperre braucht immer ein paar Jahre, bis aus dem Stau-becken ein See wird.

Das enge Okertal war dann wieder wildromantisches Märchenland. Seitdem die Bode hinterm Eisernen Vorhang fließt, ist dies der Höhepunkt aller Harzreisen; der Romkerhaller Wasserfall war da immer die Hauptattraktion, und jetzt scheint die neue Talsperre noch mehr Fremde anzulocken. Es gibt da aber einen sehr schönen Höhenweg über die Klippen; mein Begleiter entdeckte in den Tiefen seines Seglerherzens plötzlich alpinistische Leidenschaften, und die kosteten uns den Rest des Tages.



Am andern Morgen waren wir in aller Frühe an der Sösetalsperre; zwischen den Bergen hing noch silbriger Dunst, und kein Reisebus störte die Freude an diesem lieblichsten Flecken des Harzlandes. Bis Herzberg fuhren wir noch am Rand des Gebirges entlang; dann kamen wir in eine Gegend, wo Fuchs und Hase sich gute Nacht sagen. Hier entspringt bei Rhumspringe die zweitstärkste Quelle Europas; zweitausend Liter in der Sekunde sind hundertzweigtausend in der Minute, sind sieben Millionen in der Stunde... Leute, wenn das Erdöl wäre. Aber auch so ist es ein beachtliches Phänomen. Noch etwas gab es in diesem stillen Winkel an der Zonengrenze zu sehen: das alte Duderstadt mit seinem ehrwürdigen Rathaus und seinen hübschen Fachwerkstraßen. Die Berge hinter dem Städtchen liegen schon „drüben“ in Thüringen.

Göttingen ist eine sympathische Stadt, wenn man längere Zeit da bleibt. Bei einem kurzen Besuch gibt sie nicht viel her. Man kann das Rathaus



besichtigen und die Johanniskirche, aber das eigentliche Göttingen ist die Universitätsstadt mit dem (inzwischen berühmt gewordenen) frischen Wind im geistigen Klima. Wenn ihr aber schon mal da seid, dann seht euch vorm Rathaus den Gänselieselbrunnen an. Der ist sehr hübsch und paßt in unsere Märchensammlung.

Hinter Göttingen guckten wir erst mal in den Kalender. Da fließt nämlich die Autobahn nach Frankfurt vorbei. Wir ließen sie fließen und fuhren durch den Bramwald nach Hannoversch-Münden. Der Bramwald ist die südliche Verlängerung vom Solling, nicht so großartig, aber sehr schön und still. Die Straße schlängelt sich in einem schmalen Bachtal durch die Waldberge, außer einem Milchwagen mit leeren Kannen trafen wir kein einziges Fahrzeug — und doch war dies stille Sträßchen die verrufene B 3, nur daß ihr hier die Autobahn allen Verkehr weggenommen hat.

In Hannoversch-Münden kreisten wir einige Male um den Polizisten am Kirchplatz, weil uns das Labyrinth der Einbahnstraßen nicht mehr ausließ. Der kennt das aber schon und verzieht keine Miene in seinem Amtsgesicht. Eiserne Nerven haben die Leute hier; darum hat sich ja auch der Doktor Eisenbart da niedergelassen. Am Dom ist sein Grabstein zu besichtigen.

Nachdem wir diesen handgreiflichen Beweis seines irdischen Daseins vor uns hatten, konnten wir den Doktor Eisenbart natürlich nicht mehr unter die Märchen einreihen. Das nächste Märchen ist aber wieder ganz echt: Frau Holle, die auf dem Meißner zu Hause ist. Daß sie wirklich da oben auf der kahlen Kuppe wohnt, kann euch jede Oma zwischen Werra und Fulda bestätigen. (Wir haben eine gefragt — die war aber aus Königsberg.) Zum Meißner fährt man von Bad Soden-Allendorf auf einem Nebensträßchen. 750 m hoch ist der Bergstock, und er thront allein über der leichtgewellten Ebene, ein imposanter Einzelgänger. Die Straße führt halb hinauf und läuft dann durch die Wälder um den Buckel herum. Das ist eine sehr schöne Strecke, aber so ganz das Richtige ist es doch nicht. Eigentlich sollte man vom Schwalbenthal den alten Wanderweg benutzen, der hinter der Kalbe herum am Frau-Holle-Teich vorbei und dann durch den Tannenwald zur Kuppe hinaufführt. Auf dem Hohen Meißner versammelten sich 1913 die Wandervögel, um allem Plüsch den Kampf anzusagen. Und wenn sie nicht gestorben sind, dann leben sie noch heute.

Der Meißner ist einer der ganz stillen Winkel im deutschen Mittelgebirge; man kann da stundenlang ungestört durch die Wälder streifen und über weite Lichtungen, wo zwischen mächtigen Steinblöcken wilde Himbeeren und unzählige Trollblumen wachsen. Still und vom Fremdenverkehr kaum berührt ist auch das Hügelland an der andern Seite des Meißner bis hinunter ins Fuldatal.

Da liegt am Fluß das Städtchen Melsungen mit lauter hübschen Fachwerkhäusern, eine Kleinstadt aus dem Bilderbuch. Über die Fulda spannt sich eine alte steinerne Bogenbrücke, auf der die Melsunger früher ihre Äxte wetzten, wenn sie zum Holzfällen in die Wälder zogen — eine Gepflogenheit, die ihnen den Spitznamen „Bartenwetzter“ eingetragen hat. Die Kerben in der Brüstung sind noch zu besichtigen. Auf der Bartenwetzter-Brücke sahen wir noch einmal in den Kalender. Keine Zeit mehr für Märchen; also Buch zu, Gas auf — der Rest ist Autobahn.

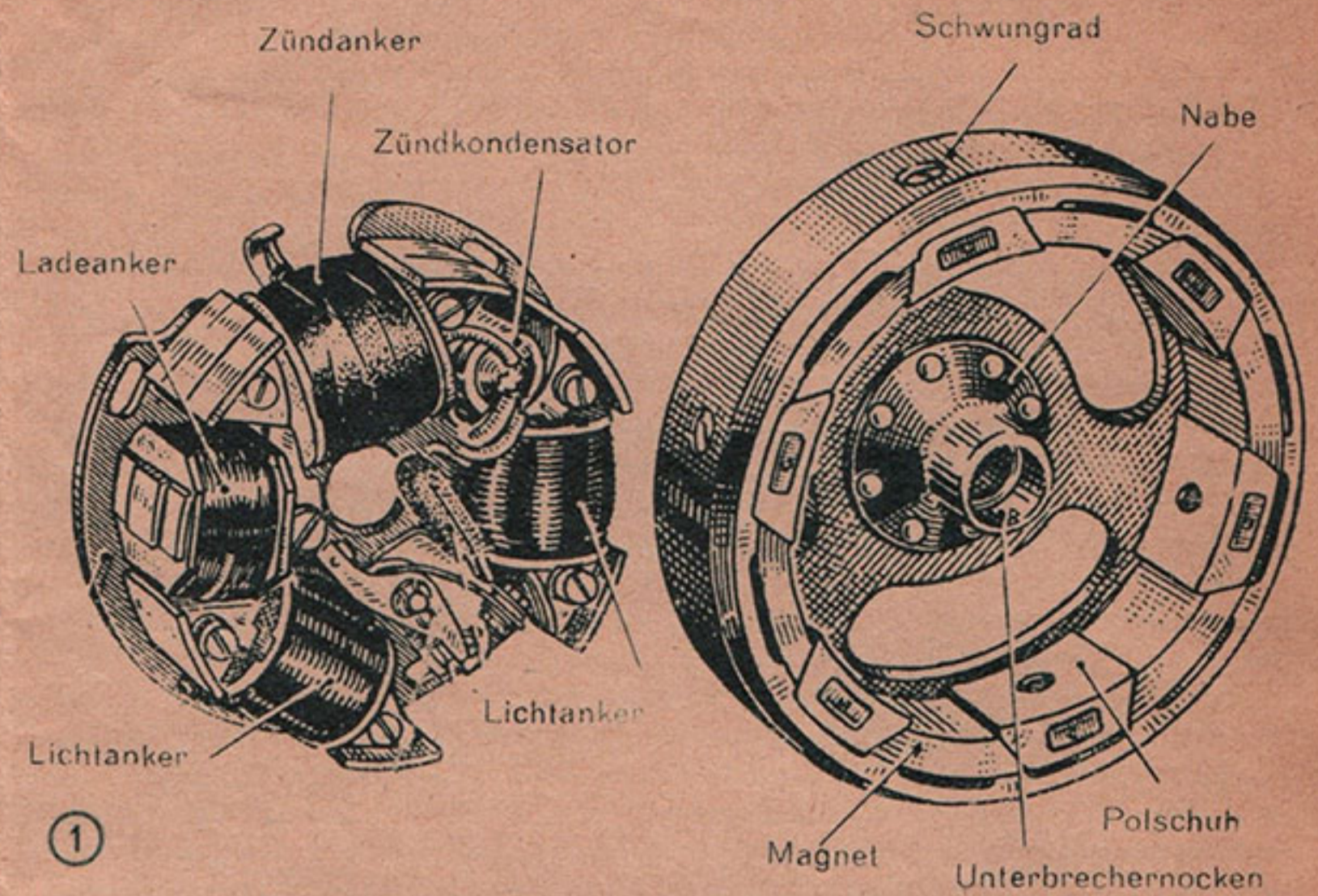


## Die Wechselstrom-Lichtmaschinen

Wenn man über Wechselstrommaschinen reden will, die ja nun einmal in aller Welt mit Dauermagneten laufen, dann muß der Leser zuvor über die Magnete Bescheid wissen, die hier benützt werden, sonst würde das Geredete an mindestens einem Dutzend Stellen nachher in der Luft hängen. Deshalb war im letzten Heft die Doppelseite über Magnetik notwendig, so daß wir heute mit gutem Gewissen auf die Wechselstrommaschinen losgehen, die in Deutschland als

### Schwunglichtmagnetzündler

bezeichnet werden. Den grundsätzlichen Aufbau einer solchen Lichtmaschine zeigt Bild 1, wir haben da eine Zeichnung genommen, weil sie anschaulicher ist als ein Foto. Das grundsätzliche Schaltbild zeigt Bild 2, das wir im Grunde genommen eigentlich nur bringen, um auf die Klemmennummern Bezug nehmen zu können. Vielleicht ist noch die Bemerkung notwendig, daß es sich hier um die sechspolige Anlage von Bosch handelt, es gibt bei Noris auch noch eine vierpolige Anlage, die mindestens ebensoweit verbreitet ist und die zwar etwas billiger, aber dafür auch wesentlich ungünstiger, um nicht zu sagen primitiver ist. Um zu unterscheiden, ob man in der eigenen Maschine eine vierpolige oder eine sechspolige Anlage hat, braucht man nicht unbedingt das Magnetrad herunterzuziehen und die Pole zu zählen, man kann das schon von außen sehen, denn durch die Schlitze des Magnetrades hindurch kann man beurteilen, ob die Spulen im Dreiecksverband stehen, wie Bild 3 das andeutet, oder im Vierecksverband, Bild 4 und 5. Zum Dreiecksverband gehört immer ein sechspoliges Magnetrad, die Bosch-Maschine ist dabei sogar daran erkenntlich, daß eine kleine Spule in radialer Richtung steht, die Ladespule, Bild 3. Wie wir schon im Magnetik-Artikel gesagt haben, sind vier- und sechspolige Magneträder erst durch die neuen Alni-Magnetstähle möglich geworden, die wegen ihrer hohen Koerzitivkraft ganz niedrige Magnetlängen erlauben. Dabei ist es gar nicht einmal notwendig, die Magnete nach Bild 1 bzw. Bild 6 anzuordnen, Bild 7 zeigt beispielsweise ein italienisches Magnetrad,



bei dem die Magnete nur so lang sind, wie sie im Bosch-Rad von Bild 6 dick sind. Solche Sachen kann man sich heute also schon leisten, man braucht sich da nicht verblüffen zu lassen. Bei vierpoligen Anlagen ist naturgemäß nur eine einzige Lichtspule vorhanden, bei sechspoligen Anlagen sind 2 Spulen möglich, die gewöhnlich parallelgeschaltet werden, Bild 8. Wie zu sehen, ist eine solche Anlage außerordentlich simpel, vor allem, wenn man daran denkt, was für ein Zirkus das bei Gleichstrom-Maschinen allein mit dem Regler und Kollektor ist. Vor allem vermißt man bei der Wechselstromanlage den Regler, und gerade darum müssen wir uns jetzt kümmern.

### Ganz groß

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

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

Reparaturanleitung  
Repair Manual  
Manuel de Reparation  
Manual de Reparaciones  
**BMW R 26**

Reparaturanleitung  
Repair Manual  
Manuel de Reparation  
Manual de Reparaciones  
**BMW R 50/60/69**

Bitte verwenden Sie diesen Bestellzettel. Wenn Sie das Heft aber nicht zerschneiden wollen, dann nehmen Sie bitte eine Postkarte. MOTOR-PRESSE-BUCH liefert schnell.

An MOTOR-PRESSE-BUCH Stuttgart. Postfach 1042

Ich bestelle

Reparaturanleitung BMW R 26

Reparaturanleitung BMW R 50/60/69

Preis je DM 10.— + 50 Pf Porto

Zahlung nach Erhalt \*  Lieferung per Nachnahme \*

Vor- und Zuname: .....

Ort: ..... Straße: .....

\* Gewünschtes ist angekreuzt und unterstrichen

Mo 19



## Die selbsttätige Regelung

Wenn man bei laufendem Motor ein Voltmeter an Masse und an Klemme 51 legt, dann wird man zunächst sehr erstaunt sein, daß dieses Voltmeter schon bei Leerlauf so etwas zwischen 10 und 12 Volt anzeigt, und daß es bei hoher Drehzahl auf 30—40 Volt hinaufklettert. Voraussetzung dabei ist, daß kein Licht eingeschaltet ist, daß also die Klemme 51 völlig frei liegt. Die Tatsache, daß die Spannung so schön hochsteigt, kann man sich nun zunächst einmal zur Drehzahlmessung zunutze machen. Wenn man keinen mechanischen Drehzahlmesser hat, den man gegen die Kurbelwelle des Motors drücken kann, um an ein oder zwei Stellen abzulesen, welche Drehzahl zu welcher Spannung gehört, dann kann man das auch anders

machen: Man stellt mit der Stoppuhr fest, welche tatsächliche Geschwindigkeit einer Tachogeschwindigkeit von sagen wir einmal 60 km/h entspricht. Aus Reifenumfang und Übersetzung kann man zurückrechnen, welche Drehzahl zu dieser tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit gehört, wenn der Tacho auf 60 steht. (Bei 60 km/h kann der Schlupf noch vernachlässigt werden, höher als 5% ist er auf keinen Fall, gewöhnlich liegt er so um 2—3% herum.) Man hat dann nachher nichts weiter zu tun, als die Maschine aufgebockt laufen zu lassen, den großen Gang einzuschalten und ganz vorsichtig so viel Gas zu geben, daß der Tacho wieder schön auf 60 steht. Die dazugehörige Spannung wird abgelesen, und nun weiß man ja einwandfrei, welche Drehzahl zu dieser Spannung gehört. Angenommen, wir hätten für 60 km/h eine Drehzahl von 4300 U/min errechnet und eine Spannung von 25,5 Volt abgelesen. Wir können uns dann mit großer Genauigkeit darauf verlassen, daß zu 30 Volt 5000 U/min gehören, zu 20 Volt 3360 U/min und zu 15 Volt 2500 U/min. Auf diese Weise läßt sich auf Grund eines einzigen, möglichst genau festgestellten Meßwertes das Voltmeter als Drehzahlmesser eichen, wenn naturgemäß auch nur für diese betreffende Maschine. (Der man auch nicht überflüssig oft das Magnetrad abziehen sollte. Wie schon im letzten Artikel festgestellt, kostet jedes

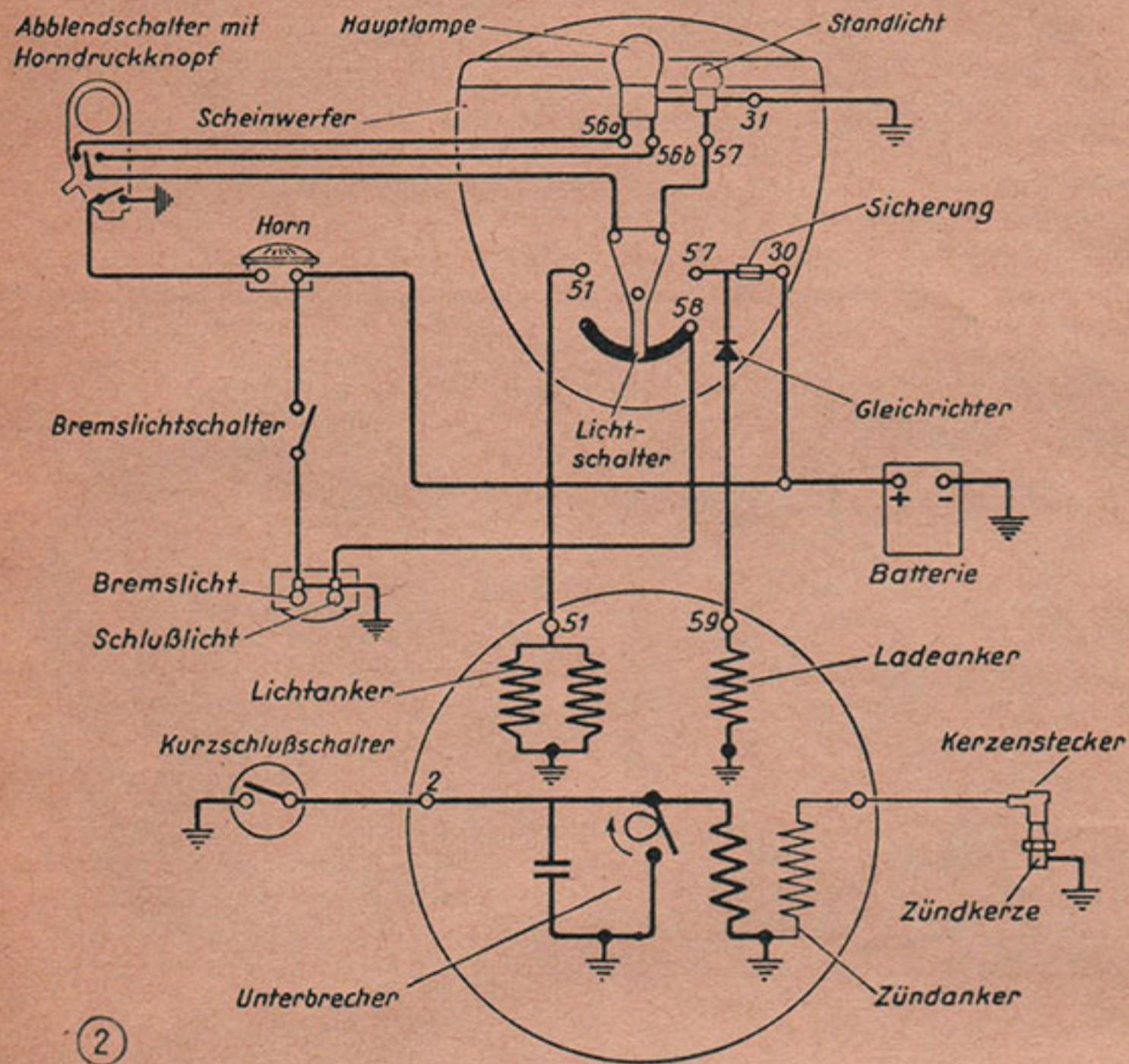


Bild links: Grundsatzschaltung jeder Wechselstromanlage, an der man aber noch nicht sehen kann, wievielpolig die Anlage aufgebaut ist.

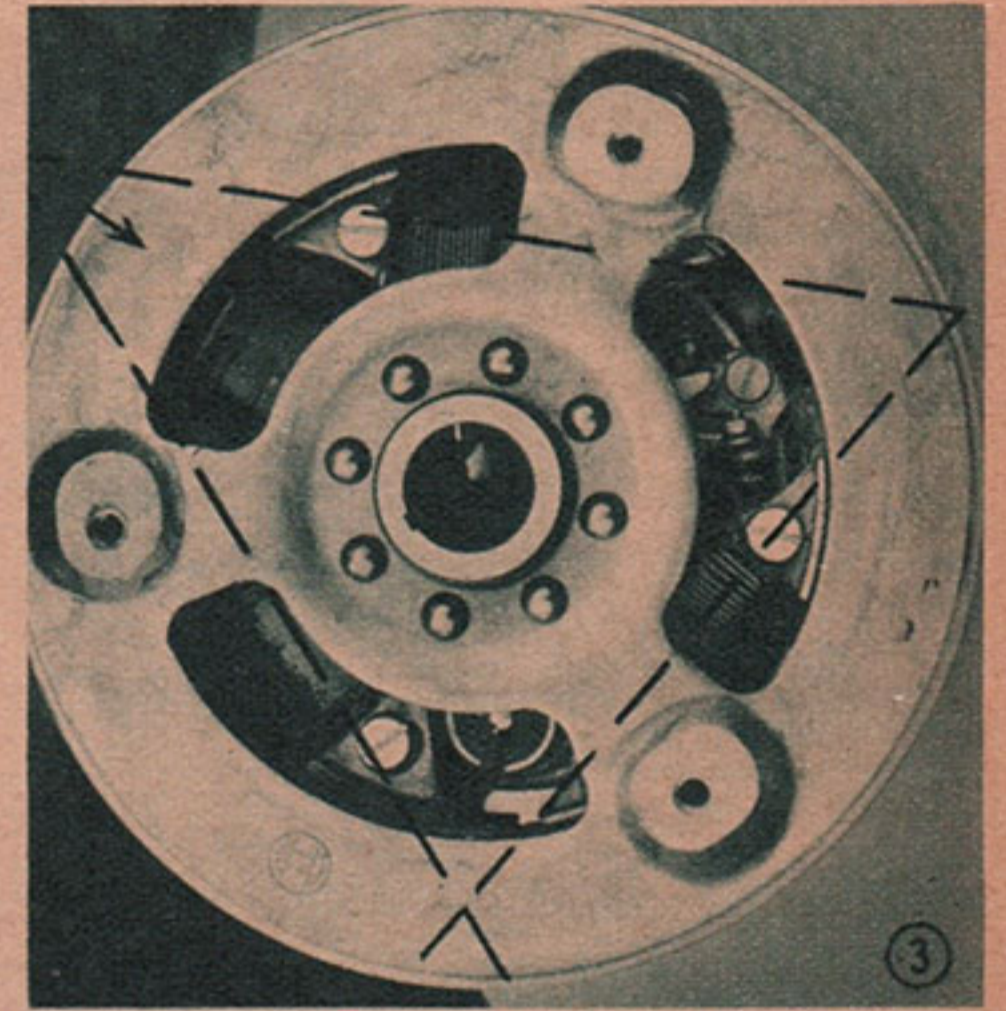
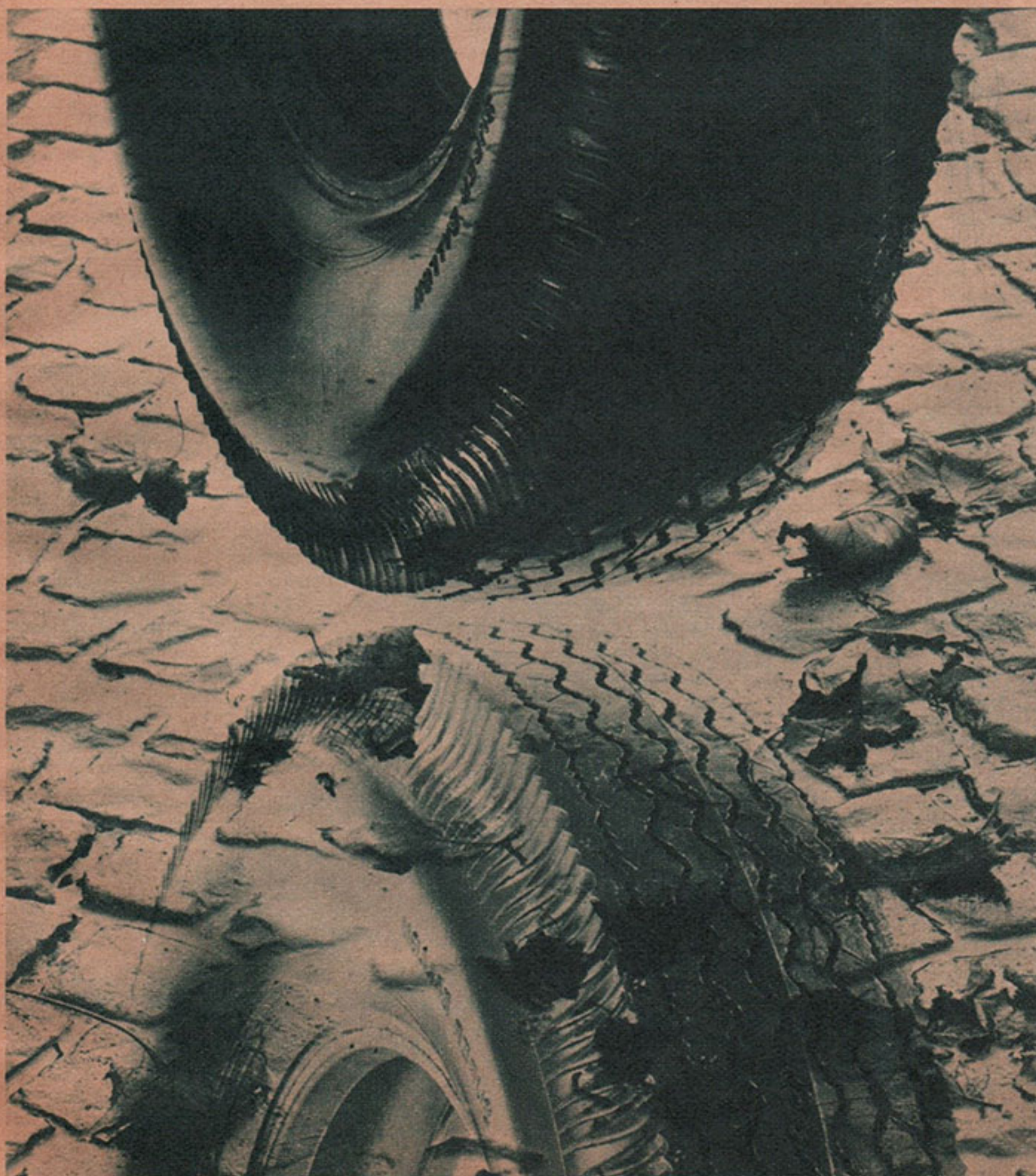


Bild rechts: Bei einer sechspoligen Anlage stehen die Spulen im Dreiecksverband, der Pfeil zeigt auf die radial stehende Ladespule.



## ES GEHT ALLES GLATT!

*Schmieriges Herbstlaub. Glitschiger Staub.  
Dazu noch der Regen. Kraftfahrer wissen:  
Das bedeutet erhöhte Gefahr. Langsamer werden.  
Das Lenkrad ganz behutsam umfassen,  
um jedem Schleudern entgegenzuwirken.  
Kann man noch mehr tun? Noch sicherer fahren?  
Die Antwort darauf heißt: FULDA-Reifen!  
Griffig das Profil, rutschgesichert die Lauffläche. —  
So verstärkt sich nach jedem Kilometer die Gewißheit:  
FULDA-Reifen verdienen Vertrauen.  
Denn ihr greifendes Profil  
schafft den besten Kontakt zur Straße.*

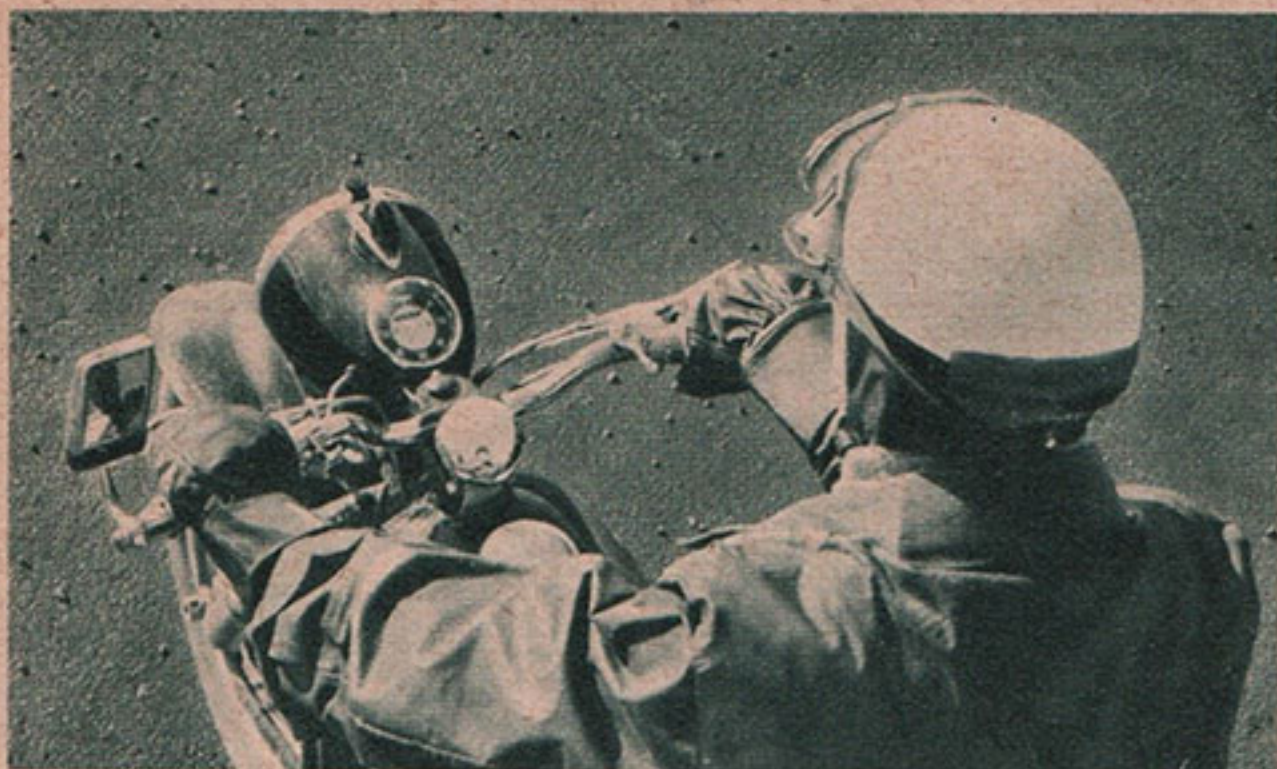
**FULDA-REIFEN HALTEN UND GREIFEN!**



**GUMMIWERKE FULDA K. G. a. A. — FULDA**

9/58/1 B





## TEST.TEST.TEST.TEST.TEST.TEST.TEST

### Wenn **MOTORRAD** testet . . . .

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

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

### **MOTORRAD** testete für Sie:

<b>Bis 100 ccm</b>		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
<b>Bis 175 ccm</b>		Victoria Swing	11/56
D K W RT 175 S	10/56	Zündapp 200 S	12/55
Hercules A 175	12/56	Zündapp 250 S	9/57
Mars Stella 175 DS	14/55	<b>Bis 350 ccm</b>	
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	<b>Bis 500 ccm</b>	
Motobi Catria DS (Form. 2)	5/58	AJS 18 CS	1/57
Victoria-Parilla	10/57	B M W R 50	16/56
NSU-Maxi	11/57	Matchless G 80 S	8/56
Maico M 175 Supersport	21/57	<b>Über 500 ccm</b>	
<b>Bis 250 ccm</b>		BSA Road Rocket	19/57
Adler Sprinter	16/57	B M W R 60 - solo	17/57
B M W - R 26	13/56	B M W R 60 - Gespann	15/57
DKW RT 250 VS	26/57	B M W R 69 - Gespann	7/56
Horex Resident	16/56	B M W R 69 mit	
Motobi Catria 200	24/57	Heinrich-Verkleidung	24/57
MZ-ES 250	12/58	Zündapp K 800	25/57
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**:

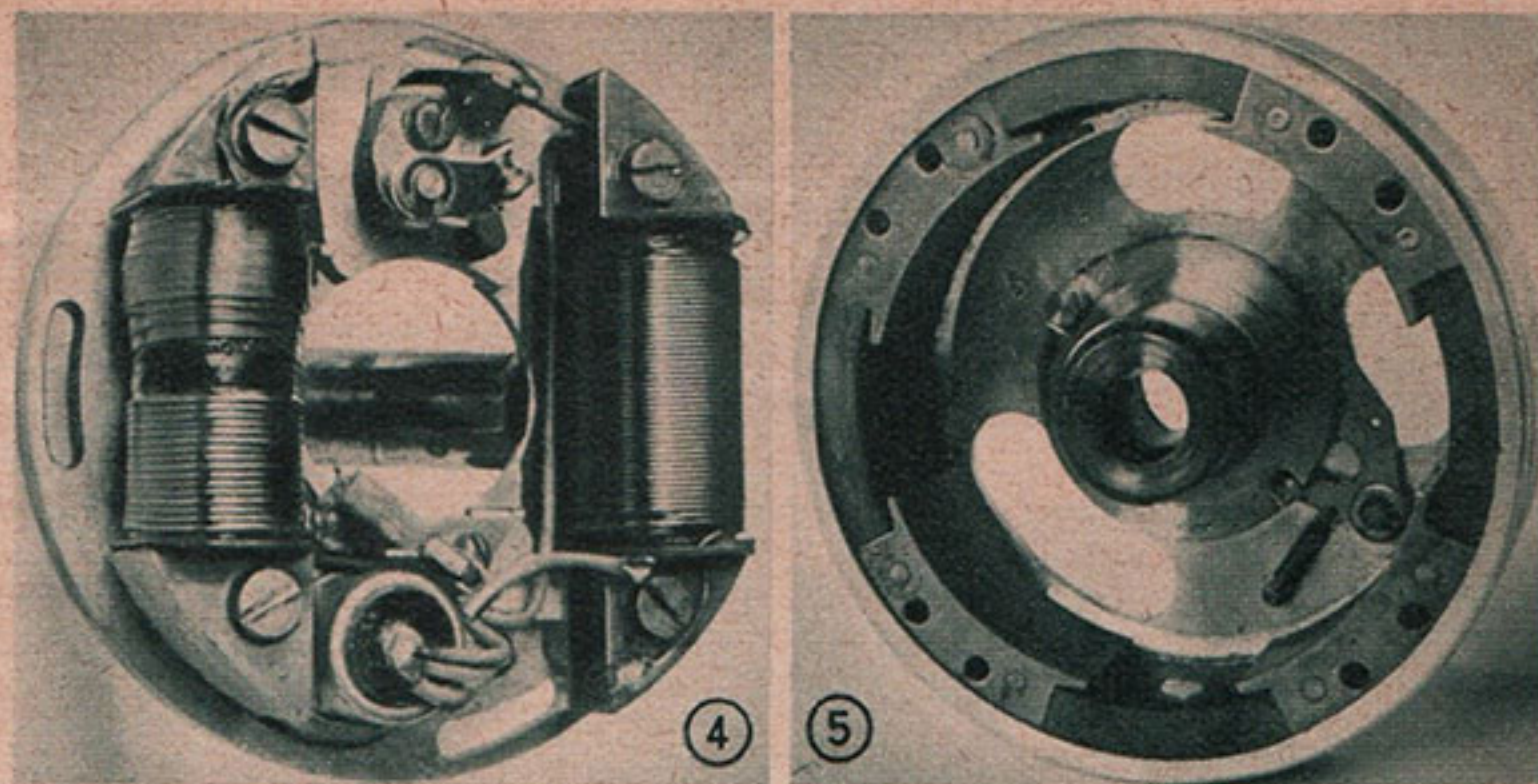
Der Betrag wurde eingezahlt auf Postscheckkonto 18499 Stuttgart  
am . . . . . liegt in bar — in Scheck — bei — soll durch  
Nachnahme (55 Pf. teurer!) erhoben werden.

Vor- und Zuname

Ort

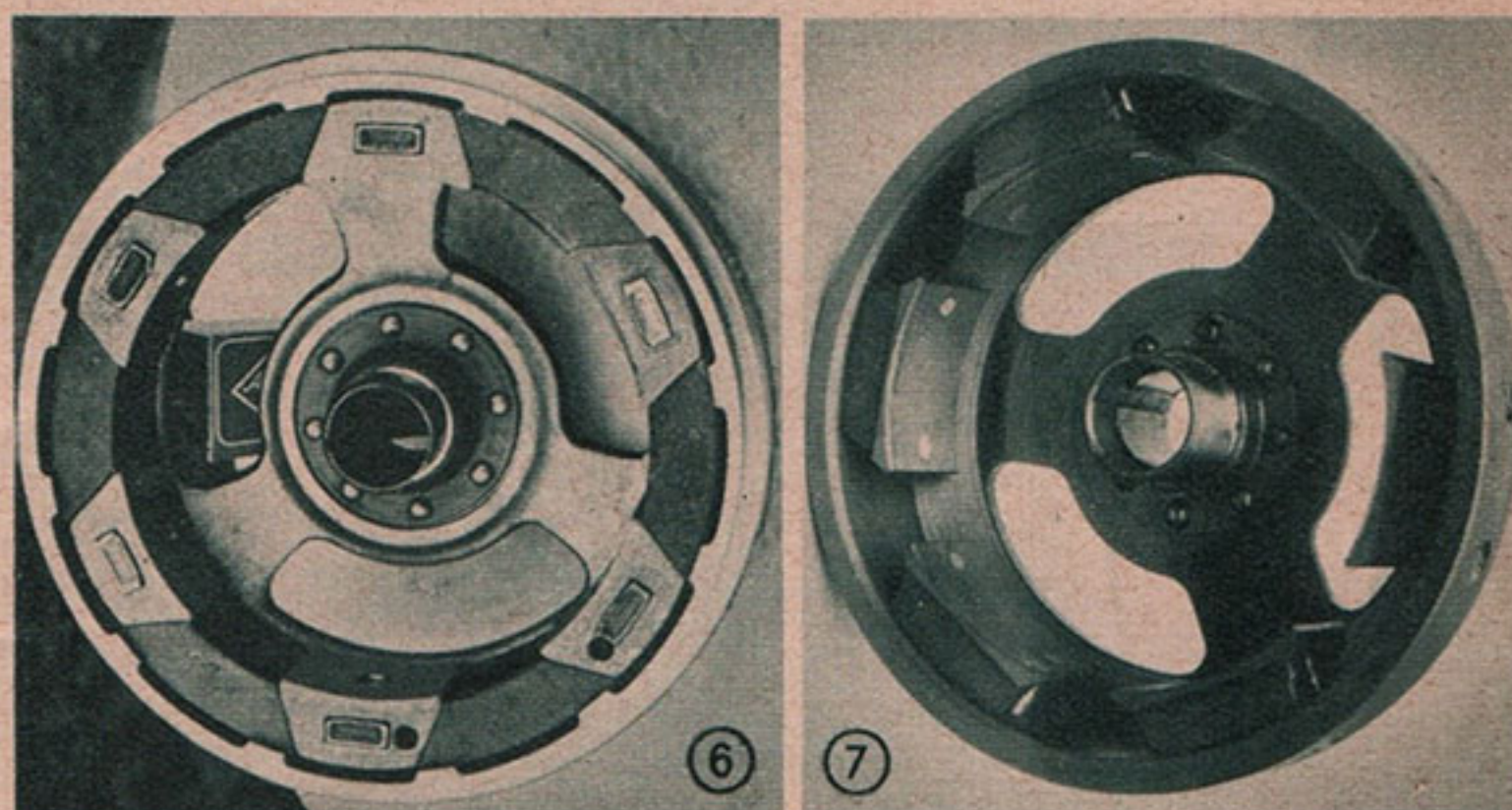
Straße

MO 19 Sie sparen die hohen Nachnahmegebühren, wenn der Betrag im voraus überwiesen wird.



Oben: Vierpolige italienische Anlage, keine Zündspule dabei, nur Erregerwicklung für selbsttätige Zündspule außerhalb des Magneten.

Unten: Sechspolige Magneträder, rechts italienisches Rad mit sehr breiten und sehr kurzen Magneten.

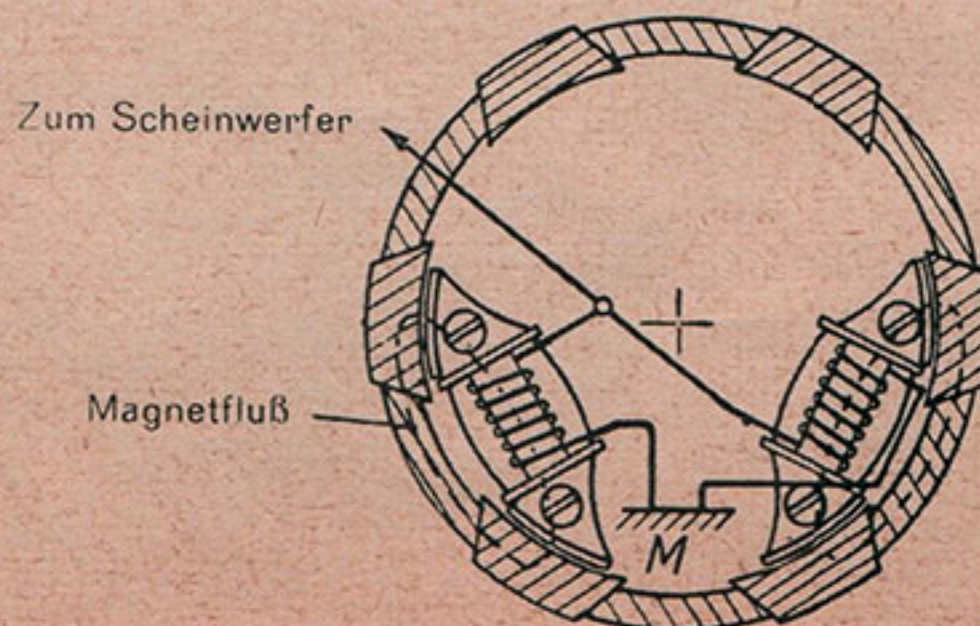


Abziehen ein paar Gauß Remanenz, dadurch ändert sich die Spannung um ein paar Prozent und damit auch die Eichung dieses elektrischen Drehzahlmessers.)

Diese Spannungen, die wir da gemessen haben — sie entsprechen ziemlich genau den tatsächlichen Verhältnissen bei einer 30-Watt-Maschine —, sind nun nichts weiter als die bei der jeweiligen Drehzahl vorhandene elektromotorische Kraft der Lichtmaschine. (Wer den Kupferwurm nicht von Anfang an gelesen hat, soll in den Heften 4/1958 und 5/1958, ganz speziell in 5/1958, noch einmal nachlesen, dort sind die Zusammenhänge zwischen elektromotorischer Kraft, Klemmenspannung und innerem Widerstand ausführlich dargestellt.)

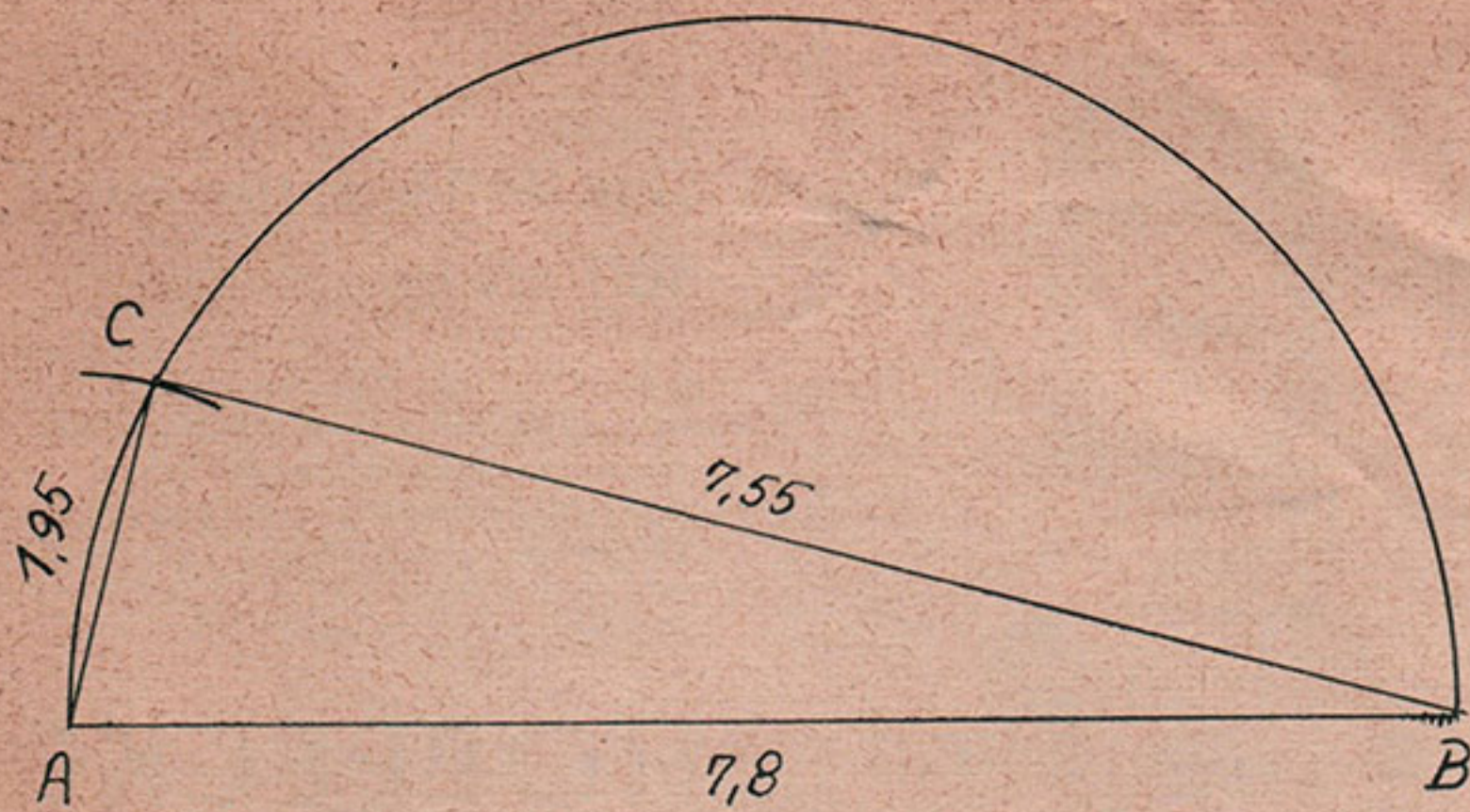
Wenn nun die Maschine aufgebockt läuft, wenn der Tachometer auf 70 steht und 30 Volt angezeigt werden, dann schalten wir einmal versuchsweise Fernlicht ein — die Spannung wird alsbald auf 7,5 Volt herunterbrechen. Wenn wir so weit herunterdrosseln, daß 40 km/h angezeigt werden, wozu unbelastet 17,2 Volt gehören, und wenn wir dann wieder Licht einschalten, bricht die Spannung auf 6,5 Volt herunter. Ein unbelastetes Gemüt wird zwar die Höhe des Abbruchs etwa von 30 auf 7,5 Volt erstaunlich finden, aber nicht die Tatsache als solche, ist ja doch bekannt, daß auch bei einer Batterie die Spannung zwischen den Polen mehr oder weniger heruntergeht, sobald die Batterie belastet wird. Man wird nun sagen „na ja, das ist eben der innere Widerstand der Lichtspulen!“ Das ist zwar nicht ganz falsch, würde man sich aber daranmachen, mit einem Ohmmeter den Gleichstromwiderstand dieser Spulen zu bestimmen, dann käme da etwas zwischen 0,1 und 0,2 Ohm heraus. Damit ist also dieser gewaltige Abfall von 30 auf 7,5 Volt nicht zu erklären. Dennoch handelt es sich um einen inneren Widerstand der Lichtmaschine, nur eben nicht um einen rein Ohmschen, sondern um einen *induktiven* Widerstand, und diese induktiven Widerstände haben es in sich. Man kann sie vor allem nicht so ohne weiteres zu einem rein Ohmschen Widerstand, also etwa zu einem Glühlampewiderstand, addieren, das geht hier buchstäblich um die Ecke. Rechnen wir gleich ein Beispiel durch:

Wir hängen zwischen Klemme 51 der Lichtmaschine und Klemme 51 im



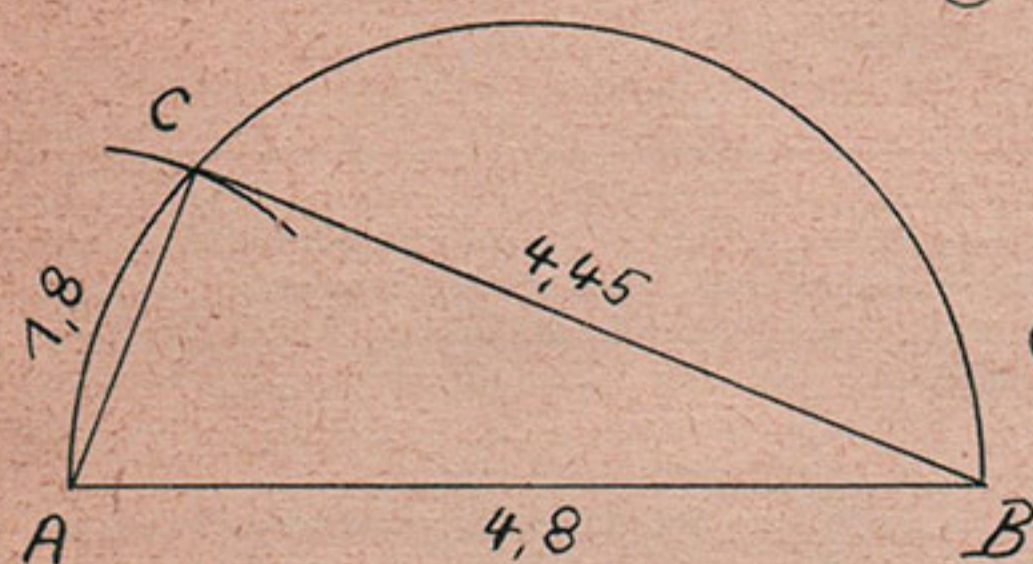
Die beiden Lichtspulen des Bosch-Magneten sind parallel geschaltet.





⑨

Oben: Ermittlung der Spulenimpedanz aus Strom und Spannung bei hoher Drehzahl.

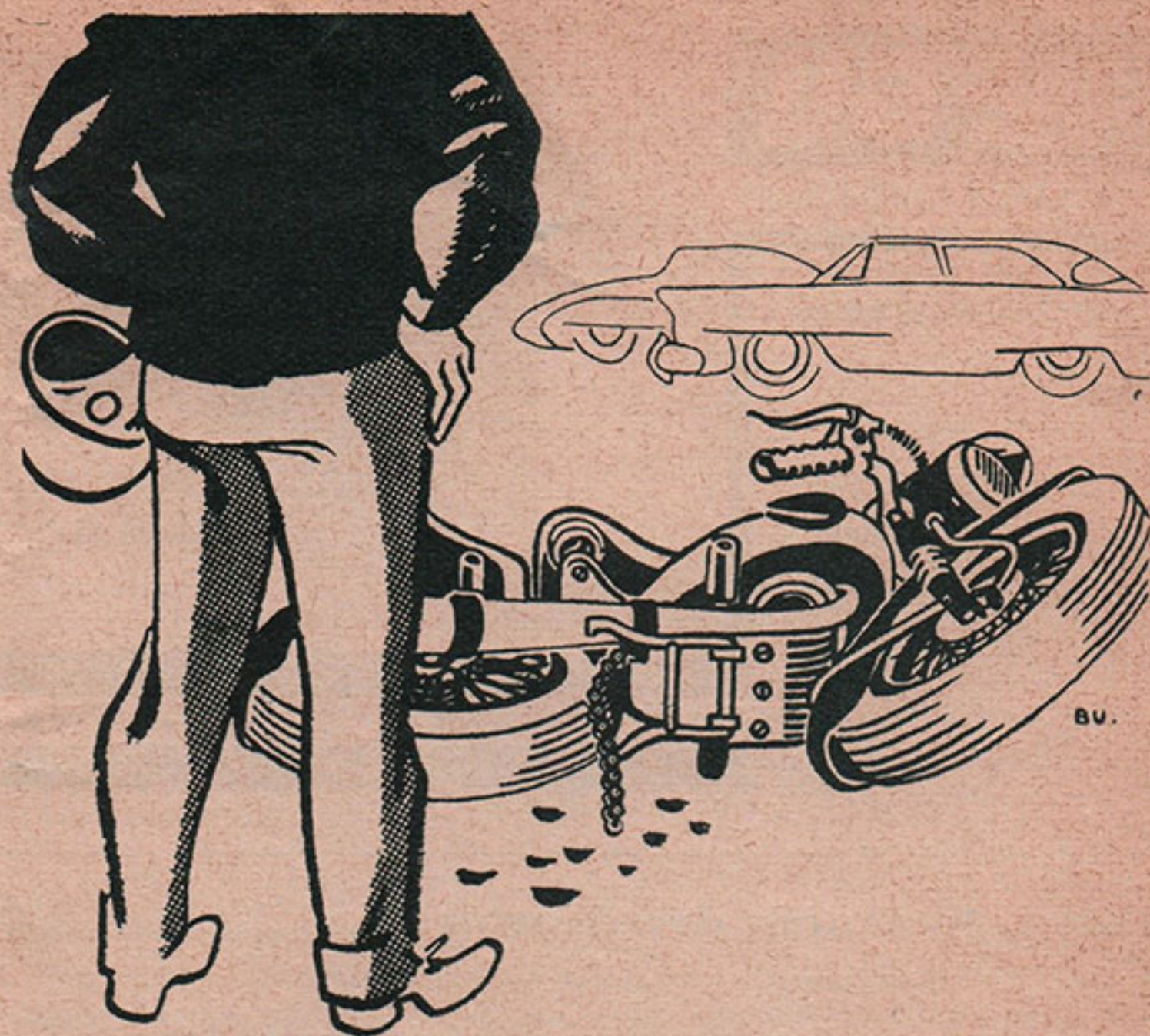


⑩

Unten: Impedanzermittlung bei niedriger Drehzahl.

Scheinwerfer einen Strommesser, lassen den Motor mit 5000 U/min drehen, so daß unbelastet 30 Volt Spannung und bei eingeschalteter Lampe noch 7,5 Volt Spannung vorhanden sind. Dabei lesen wir einen Strom von 3,85 A ab, (die Schlußlampe wird solange einfach ausgehängt) und damit können wir wieder nach dem Ohmschen Gesetz rechnen. An der Lampe liegen, wie das Voltmeter anzeigt, 7,5 Volt, es fließen durch die Lampe 3,85 Ampere, das gibt einen reinen Ohmschen Widerstand der Lampe von 1,95 Ohm. Andererseits wissen wir aber, daß im gesamten Stromkreis eine elektromotorische Kraft von 30 Volt vorhanden ist, die in Spule und Lampe eben diese 3,85 A Stromfluß erzeugt. Auch daraus rechnen wir wieder  $30 : 3,85 = 7,8$  Ohm *Gesamtwiderstand* des Kreises. Wir dürfen nun beileibe nicht einfach den Lampenwiderstand von 1,95 Ohm vom Gesamtwiderstand von 7,8 Ohm abziehen und sagen, der innere Widerstand der Lichtmaschine betrage 5,85 Ohm — das wäre bei Gleichstrom völlig richtig, aber leider nicht bei Wechselstrom. Da geht das etwas anders: Wir zeichnen nach Bild 9 eine Linie A—B, die genau 7,8 cm lang ist, und zeichnen über diese Linie einen Halbkreis. An das eine Ende dieses Halbkreises tragen wir wieder eine Strecke von 1,95 cm an, die bis C reicht, und nun messen wir ab, wie lang die Strecke CB ist. Wir finden 7,55 cm und diese entsprechen nach dem gewählten Maßstab 7,55 Ohm Innenwiderstand der Lichtwicklung. Diese 7,55 Ohm sind aber *ein fast reiner induktiver Widerstand*, sie sind nur bei Wechselstrom vorhanden und auch da nur bei einer ganz bestimmten Drehzahl. Dieser induktive Widerstand ist ein „Blind“widerstand, er verzehrt keine Leistung und ist nur schlicht da, während Ohmsche Widerstände Leistung verbrauchen. Statt langer Theorie rechnen wir gleich ein zweites Beispiel durch: Wir lassen nunmehr die aufgebockte Maschine laufen, daß der Tacho 40 km/h anzeigt, wobei der Motor 2850 U/min dreht. Wir lesen an der unbelasteten Klemme 51 eine Spannung von 17,2 Volt ab, die unter Last auf 6,5 Volt herunterbricht, dabei zeigt dann der Strommesser zwischen den beiden 51er-Klemmen einen Strom von 3,6 Ampere an. Wir rechnen wieder wie vorhin nach dem Ohmschen Gesetz und finden für die Glühlampe einen Widerstand von 1,8 Ohm, für den gesamten Kreis einen Widerstand von 4,8 Ohm. Jetzt fällt zum erstenmal auf, daß *mit der gesunkenen elektromotorischen Kraft auch der Gesamtwiderstand gesunken ist*. Nach Bild 10 zeichnen wir wieder eine Strecke von 4,8 cm Länge, Halbkreis darüber, an das eine Ende werden die 1,8 cm entsprechend den jetzt vorhandenen 1,8 Ohm der Glühlampe angetragen, und die Länge der Strecke CB stellen wir nunmehr mit 4,45 cm = 4,45 Ohm induktivem Widerstand fest. Wir haben also bei 5000 U/min einen induktiven Spulenwiderstand von 7,55 Ohm, bei 2850 U/min sind es noch 4,45 Ohm. *Der Widerstand einer Spule in einem Wechselstromkreis, ganz gleich, ob es eine Generatorspule oder eine Verbraucherspule ist, ändert sich nun eben einmal proportional mit der Frequenz, also mit der Drehzahl des Generators.* (Bei einer sechspoligen Maschine beträgt die Frequenz bei 5000 U/min annähernd 250 Hertz, bei den soeben genannten 2850 U/min beträgt die Frequenz noch 144 Hz.) Da sich nun genau proportional mit der Drehzahl sowohl der innere Widerstand ändert wie auch die Spannung, könnte man vielleicht auf die Meinung kommen, eine solche Wechselstrommaschine müßte völlig unabhängig von der Drehzahl einen konstanten Strom hergeben. Das geht einzig und allein nur deswegen nicht, weil ja außer dem induktiven Widerstand auch noch ein rein Ohmscher Nutzwiderstand da ist, der für das gewünschte Licht allein maßgebend und drehzahlunabhängig ist.

Fortsetzung im nächsten Heft



## Bis zum letzten Zahn?

Ja, so endete die traurige Geschichte eines Motorradfahrers, der es einmal genau wissen wollte, wie ein Zahnrad ohne Zähne aussieht.

Natürlich, Ihnen kann so etwas nie passieren. Denn Sie wissen ja, wenn Ihr Händler oder Ihre Reparaturwerkstatt beim Kettenwechsel zu einer neuen Zahnradgarnitur raten, so hat das seinen guten Grund.

Kluge Motorradfahrer aber wählen Ketten und Zahnradgarnituren von **WIPPERMANN** weil diese Erzeugnisse infolge eines **doppelten** Härteverfahrens und durch die Verwendung hochlegierter Spezialstähle **unübertroffen verschleißfest und elastisch sind!**

Wußten Sie übrigens schon, daß **WIPPERMANN** nur genormte Motorradketten herstellt, die überall leicht ausgetauscht werden können? Wußten Sie auch, daß **WIPPERMANN**-Erzeugnisse derartige Genauigkeiten und Festigkeiten aufweisen, daß sie bei dem gegenwärtigen Stand der Technik nicht zu überbieten sind?

Auf **WIPPERMANN**-Erzeugnisse können Sie sich verlassen!



# WIPPERMANN

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



**WEGU****SCHUTZHELME**

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



auch mit abknöpfbarem Nackenschutz lieferbar.

WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL



Accumulatorenwerk Hoppecke Carl Zoellner + Sohn

**Eine Batterie, die mehr hält als verspricht!**

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

**HOPPECKE**

### Die 3. Schlacht der Junioren Fortsetzung von Seite 518

heraus! Ihr Durchschnitt bei zunächst noch feuchter Bahn: 150,8 km/h — schnellste Runde 154,6 km/h. Schon das dritte Gespann war überrundet. Damit sind Deubel/Amfaldern aus Bielstein Gewinner des Juniorenpokals für 1958 vor Luthringhauser/Hörner.

Dann kam das Finale, die schwere Soloklasse. Absoluter Favorit war Herbert Ochsenreiter, der in der Pokalwertung schon mit 20 Punkten vor allen anderen Verfolgern führte, die als zweite erst mit 8 Punkten im Buch standen. Herbert Ochsenreiter hat seine BMW schon oft zum Sieg gefahren, das erste Mal sah ich ihn beim Oberjoch-Bergrennen in Hindelang 1954. Von jetzt ab wird er wohl die Lizenz nehmen müssen. Er ist nicht nur auf kurvenreichen Strecken absoluter Beherrscher des Feldes, sondern auch auf reiner Maschinenstrecke bester Mann gewesen. Mit einer schnellsten Runde von 159,6 km/h und einem Durchschnitt für 10 Runden (= 77 km) mit 155,4 km/h blieb er klarer Sieger des Rennens und damit der zweite Gewinner des Juniorenpokals 1958, der in Hockenheim ermittelt wurde. Hier hatte er allerdings einige Kampfahne hinter sich, die sich um den zweiten Platz eine Schlacht lieferten, wie sie der Hockenheimring nur selten gesehen hat. Roland Föll aus Freiburg (Norton), Walter Scheimann aus Bremen (Norton) und Fritz Meyer aus Salchendorf/Saar (BMW) kämpften um jeden Zentimeter. Es ist nicht zu sagen, wer und wie oft einer der dreien die Spitze dieser Gruppe übernahm. Was sich da abspielte, riß alles von den Bänken und ließ die Zuschauer einen Zaun eindrücken. Scheimanns Norton kenne ich. Sie stammt aus der Alchimistenküche der Helios-Bastler, und wenn der Günter Warneke Zeit hat für die Pflege der PS, dann rennt dieses Biest wie der Teufel. Die beiden anderen Maschinen habe ich noch nicht näher betrachtet, aber sie gaben der Scheimann-Warneke-Norton nichts nach. Föll machte vor der Ziellinie noch einen gewaltigen Endspurt. Vielleicht hatte Scheimann nicht aufgepaßt — die Föllsche Norton raste mit Maschinenlänge Vorsprung über die Linie, Scheimann und Fritz Meyer trennte nur eine Radlänge. Reihenfolge: Ochsenreiter, Föll, Scheimann, Meyer. Bei diesen Rennen sah man alte, liebe Bekannte: Die olle Münch-Spezial und — eine neue Münch-Spezial. 450 ccm Horex-Imperator aus der Amerika-Reihe, der nach Friedel Münchs Spezial-Pflege an die 50 PS hergibt. Wieder tadellos gemacht, außerdem haben die Maschinen vorn eine Eigenbau-Schwinge. Gefahren wurde der Apparat von Volker Sachs. Warum er an 8. Stelle endete? — Vielleicht eine fahrerische Angelegenheit? — Mag sein, denn die Beschleunigung reichte an die der Ochsenreiterschen BMW heran und das Ding hatte auch mit 162,2 km/h die absolut schnellste Trainingsrunde hingelegt. Wenn dieser rote Teufel noch

unter den ersten vier gewesen wäre —!! Dann tauchte da die merkwürdige NSU (aus Uropas Königswellen-Zeiten, superblynd modern gemacht) von Auge aus Oeynhausen auf und — ja, ich sah richtig — die ehemalige Versuchs-Imperator 500 ccm, mit der der Mansfeld 1952 noch Versuche gefahren hatte, und außerdem noch die erste 500er Renn-Imperator. Wo hatten die Jungens da eine Bodenkammer entrümpelt? —

Wer nun glaubt, daß die Ausfallquote bei diesen Eigenbauten besonders hoch ist, sieht sich enttäuscht. Beispiel: 125 ccm-Klasse — 24 gestartet, 21 im Ziel. 250 ccm-Klasse — 32 gestartet, 23 im Ziel. 350 ccm-Klasse — 33 gestartet, 21 im Ziel. Gespanne — 15 gestartet, 12 im Ziel. 500er-Klasse — 28 gestartet, 18 im Ziel.

Eine Stunde, nachdem der letzte Fahrer die Ziellinie passiert hatte, die 20 000 Zuschauer fast alle verschwunden waren und auch eine Gewitterböe vorbeigegangen war, verteilte Wilhelm Herz vorm Start-und-Ziel-Haus in betont schlichter Weise die Pokale und Preise. Kein Brimborium, keine Reden — und dennoch eine besondere Feier in der untergehenden Sonne mitten auf der Hockheimer Rennstrecke, Männer unter Männern. Sehr viel schöner als alle bisherige Saalpracht. Und noch etwas: Bei der Siegerehrung überreichte zwar auch jemand den Siegern die Kränze — aber dann standen sie *allein* auf dem Podium vor den Fotografen, kein Publizitätsjäger, keine Beifall heischende Figur, die da nicht hingehört, mehr daneben —! Endlich —!

*Klacks*

### Der Endlauf

Der Endlauf um den deutschen Juniorenpokal 1958 findet am 5. Oktober auf der Südschleife des Nürburgringes statt. Damit ziehen sich die Felder nicht so weit auseinander und das Rennen wird weitaus spannender als auf der großen Nordschleife. Hoffentlich macht der Veranstalter nicht den Fehler, alle Klassen auf einmal auf die Reise zu schicken — so mit unterschiedlichen Helmfarben. Das Training beginnt am 2. 10. 1958 auf der Südschleife. Veranstalter: ADAC-Gau Nordrhein, Köln-Bayenthal, Oberländer Ufer 144.

### 2. Sternfahrt der gelben Schals

Die 2. Auflage der Sternfahrt der gelben Schals findet am 4. Oktober für den norddeutschen Raum zum Endlauf um den Juniorenpokal zum Nürburgring statt. Auskünfte erteilen Horst Briel, Mülheim/Ruhr, Mergelstraße 42 oder Werner Renkewitz, Nehren bei Tübingen, Steinstraße 7.

## 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!

#### Schnelle Motoren — sezirt und frisiert von H. Hütten

476 Seiten, 6 Tafeln, 349 Bilder, Ganzleinen, DM 17.50

#### Achtung — Startplatz räumen! von E. Rosemann

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

#### Reparaturanleitung BMW R 26

Viersprachig, viele Fotos, Großformat 140 Seiten, DM 10.—

#### Reparaturanleitung BMW R 50/60/69

Viersprachig, viele Fotos, Großformat, 140 Seiten DM 10.—

#### 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**



# Gewußt wo

## Warum keine Übermaß-Bolzen?

Ich habe mir eine gebrauchte RT 175 S gekauft, 15 000 km. Die Maschine habe ich nacheinander gänzlich demontiert und die defekten Teile erneuert. Beim Motor brauche ich Ihren Rat. 1. Der Kolbenbolzen hat sowohl im Kolben als auch im Pleuel erhebliches Spiel, er klappert (Spiel insges. etwa 0,1—0,15). 2. Das lichtmaschinenseitige Hauptlager ist lose auf der Welle. Wenn man mit dem Schraubenzieher gegen den Kugelkäfig drückt, dreht sich der Innenring mit entspr. Geschwindigkeit; das Lager an sich scheint also noch ziemlich gut. Das Pleuellager ist sehr gut.

Ich habe die Auto Union, Außenstelle Frankfurt, wegen eines Übermaßbolzens angeschrieben, Übermaß 0,15 mm. Diese traurigen Krämer ließen mir von DKW-Golbach, Frankfurt, mitteilen, daß man nur Bolzen mit Standardmaß liefern könne, und empfahlen, einen neuen Kolben (DM 25,20) einzubauen. Das wäre weggeworfenes Geld, denn der Kolben ist noch sehr gut.

Meine Fragen:

1. Wie wirkt sich ein klappernder Kolbenbolzen auf das Pleuellager aus? Zweitaktpleuel werden doch immer auf Druck beansprucht, stand irgendwo im MOTORRAD.

2. Wie komme ich zu einem Übermaßbolzen und was kostet er etwa? Eine Reibahle kriege ich von meiner Schlepperwerkstatt (die eigentlich nur Neu- und Ersatzteilverkäufer ist, denn die Arbeit mache ich selbst).

3. Wie kann ich das (oder ein neues) Lager auf der Kurbelwelle festbringen?  
H. H., Heringen

Daß Sie bei der Auto Union keine Übermaßbolzen bekommen, hat seinen guten Grund: nämlich den, daß man befürchtet, daß beim einfachen Nachreiben der Bolzenaugen kein einwandfreier Bolzensitz wieder erreicht wird. Die Auto Union führt deshalb schon seit vielen Jahren solche Übermaßbolzen nicht mehr. Wenn Sie den Einbau eines solchen Bolzens (der nur wenige Mark kostet) trotzdem vornehmen wollen, so können Sie Übermaßbolzen in jeder Zylinderschleiferei erhalten.

Ein so stark klappernder Kolbenbolzen kann nicht im Motor bleiben. Er wird sich zwar weniger auf den Verschleiß des Pleuellagers auswirken, es kann aber sehr wohl eintreten, daß die Kolbenringe oben an den in der Zylinderlaufbahn entstandenen Absatz anlaufen und dabei zerstört werden (ganz abgesehen davon, daß natürlich das Spiel des Bolzens im Kolben immer größer wird). Es stimmt zwar, daß der Kolben und damit der Bolzen im Zweitakter normalerweise immer nur von oben beansprucht werden, aber das stimmt nur bis zu einer gewissen Drehzahl. Wenn die Fliehkraft des hochgehenden Kolbens den auf ihm liegenden Druck übersteigt, kommt die andere Bolzen-seite zur Anlage, und dabei kann eben auch das oben angeführte Anlaufen an den durch Verschleiß im Zylinder entstandenen Absatz erfolgen.

Die Geschichte mit dem Lager ist böse. Natürlich werden auch Kugellager mit bestimmten Toleranzen gefertigt, und deswegen wäre es möglich, daß Sie beim Durchprobieren verschiedener Lager eins finden, welches fest sitzt. Aber das gilt natürlich nur, wenn der Verschleiß, der auf dem Wellenzapfen entstanden ist, noch sehr gering ist.

## 20 Kolben durchgebrannt!

In meiner Puch 175 SVS, Baujahr 54, sind im Laufe von ca. 40 000 km fast 20 Kolben teilweise oder ganz durchgebrannt, an der Stelle, die unter der Zusatzkerze liegt.

Erst vor ca. 5000 km fiel mir auf, daß das Fibergleitstück am Unterbrecherhammer, das auf der Nocke gleitet, außerordentlich starken Verschleiß zeigt, trotz Schmierung mit Bosch-Spezial-Fett.

Meine Frage: Kann ein so hoher Verschleiß (1 mm/1000 km) verursacht sein durch zu starkes Aufbiegen der Unterbrecherfeder? — Nicht nur ich, sondern auch meine Werkstatt haben solches getan, weil ich als „Drehzahlwüterich“ weit bekannt bin.  
G. M., München

Wir müssen Ihnen ganz offen sagen, daß wir kein Verständnis dafür haben, wenn einer innerhalb von 40 000 km Fahrstrecke 20 Kolben durchbrennt. Wenn so etwas einmal vorkommt, ist es bedauerlich, und dann sucht man sofort (bei einem so hochwertigen Motor wird man sich dazu meist der Hilfe einer wirklich fachkundigen Puch-Werkstatt bedienen) nach der Ursache — aber da nun einfach 19 weitere Kolben einzubauen, geht über unsere Begriffe. Nun sagen Sie ja, daß Sie ein „Drehzahlwüterich“ sind, und wir fürchten, daß in dieser Charakterisierung irgendwie auch die Ursache der Dauerschäden zu suchen ist. Vermutlich sind Sie mit falscher Zündeneinstellung und mit zu knappem Gemisch gefahren, und in dieser Richtung muß nun mal eine wirklich sorgfältige Überprüfung angestellt werden.

Es müßte Ihnen doch bekannt sein, daß eine Änderung des Kontaktabstandes oder der Klötzchenhöhe am Unterbrecher auch eine Verschiebung der Vorzündung bringt, und wenn Sie auf 1000 km 1 mm Verschleiß haben, dann haben Sie eben eine sich ständig ändernde Vorzündung gehabt. Selbstverständlich kann ein zu starker Federdruck diesen Verschleiß verursacht haben.

## Bergmeister säuft Öl

Ich bin Besitzer einer Victoria-Bergmeister V 35, Baujahr 1954. Sie ist 23 000 km gelaufen (Verbrauch  $5\frac{1}{2}$  l). Der Fehler ist der, ich brauche jetzt seit ca. 2000 km zuviel Öl, auf 300 km genau  $\frac{1}{2}$  Liter. Ich möchte Sie höflich um einen guten Rat bitten, wie ich das Öl wieder wegbringe. Katalogverbrauch ca. 0,3 Liter/1000 km.  
A. B., München

Wenn Ihre Bergmeister jetzt nach 23 000 km einen so abnormen Ölverbrauch hat, so liegt das ausschließlich an zu großem Kolbenspiel, d. h. am Verschleißzustand von Zylindern und Kolben. Es bleibt nichts anderes übrig, als die genannten Teile auszuwechseln.



## Brems mit

# JURID

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

JURID WERKE GMBH GLINDE BEI HAMBURG



*Der neue elegante*



**SPORTHELM**

*leicht + luftig*



**EICHENWALD-NEUSS / RH.**

DM **17.<sup>75</sup>**  
BEST.-NR. 7000 S



Sch M 32

Sch M 34

**SCHMUTZFÄNGER für Motorräder u. -roller**

Gummipreßartikel  
formschön, farbecht zweckmäßig

**WEGU**

Ein WEGU-Artikel, der Ihnen Freude macht!

**WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST**

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL

Am 15. Oktober 1958 erscheint das Buch

**Alfred Neubauer**

**Männer, Frauen und Motoren**

Etwa 480 Seiten, 48 Bildtafeln, Leinenband, DM 16.80

„Quick“ brachte den Vorausdruck dieses packenden Tatsachenromanes, in dem 35 Jahre Auto-Rennsport und Gesellschaftschronik vorüberziehen. Politische Größen und mondäne Frauen geben sich bei den internationalen Rennen der schnellen Wagen ein Stelldichein. — Und dann die Rennwagen: die „Silberpfeile“ — ihre Gegner von der Auto-Union und die ausländische Elite. — Allen großen Fahrern begegnet Neubauer, sieht sie den höchsten Gipfel des Ruhmes erreichen, sieht viele verzweifeln und viele ihre Leidenschaft mit dem Leben bezahlen. Die großen Rennen in aller Welt — und überall als ruhender Pol die unerschütterliche Gestalt des populärsten Rennleiters: Alfred Neubauer, der „Dicke“, der Mercedes-Mann!

**Ein mitreißendes Buch!**

Die Aufträge werden in der Reihenfolge ihres Eingangs ausgeführt.  
Bestellen Sie deshalb bitte sofort.

---

An **MOTOR-PRESSE-BUCH** - Stuttgart - Postfach 1042  
Ich bestelle \_\_\_\_\_ Exemplar(e) des am 15. Okt. erscheinenden Buches  
**Neubauer, Männer, Frauen und Motoren**  
Ganzleinen - ca. 480 Seiten - DM 16.80 - Lieferung im Inland portofrei  
Zahlung nach Erhalt\* - Lieferung per Nachnahme\*

Vor- und Zuname: \_\_\_\_\_  
Ort: \_\_\_\_\_  
Straße: \_\_\_\_\_

\* Gewünschtes ist unterstrichen

Mo 19

# Mach's doch selber

## Richtig Weichlöten

### Die Lötlampen und LötKolben

Fangen wir schon gleich mit den Lötlampen an, die haben nämlich den großen Vorzug, daß man damit von einer Steckdose oder gar vom heimatischen Küchengasherd nicht mehr abhängig ist. Außerdem sind sie erstaunlich billig.

Bei mir wird sehr ausgedehnt eine kleine Spirituslötlampe benützt, wie sie sich in allen Löt-Bastelkästen für kleine Jungen befindet, und die wahrscheinlich nur deshalb nicht so recht ernstgenommen wird. Zwar ist meine Lötlampe um etwa einstufig teurer gewesen, dafür ist sie aber auch insbesondere beim Nippellöten von einer Wirksamkeit, daß ich an eine Kolbenlötlampe bei Nippeln überhaupt nicht mehr denke. Hinzu kommt noch, daß der Brennspritus rußfrei brennt und bei weitem nicht so stinkt, wie Benzin das zu tun pflegt. Das Stichflämmchen, das die Spirituslötlampe liefert, sieht ungewöhnlich harmlos und spielerisch aus, damit hat man aber auch den größten Nippel in Sekundenschnelle auf Löttemperatur, auch dicke Gegenstände, etwa Messing- und Kupferrohre, werden rundherum gut durchgeheizt, so daß auch diese großen Lötstellen schön durchfließen, sehr im Gegensatz zu einer Kolbenlötlampe. In der Zeit, in der man etwa bei einem Elektrokolben auch nur auf das Warmwerden wartet, ist man mit der Spirituslötlampe mit der ganzen Lötung schon fertig, nur daß man eben die Garantie hat, daß auch eine ausgedehnte Lötstelle gut durchgelötet wurde. Ein solches Lötlämpchen ist eine Affäre zwischen fünf und acht Mark, das kann man sich also immer leisten, und es ist beileibe keine Kinderei, die Wärmeleistung entspricht ungefähr einem Elektrokolben von mindestens 150, wenn nicht gar 200 Watt.

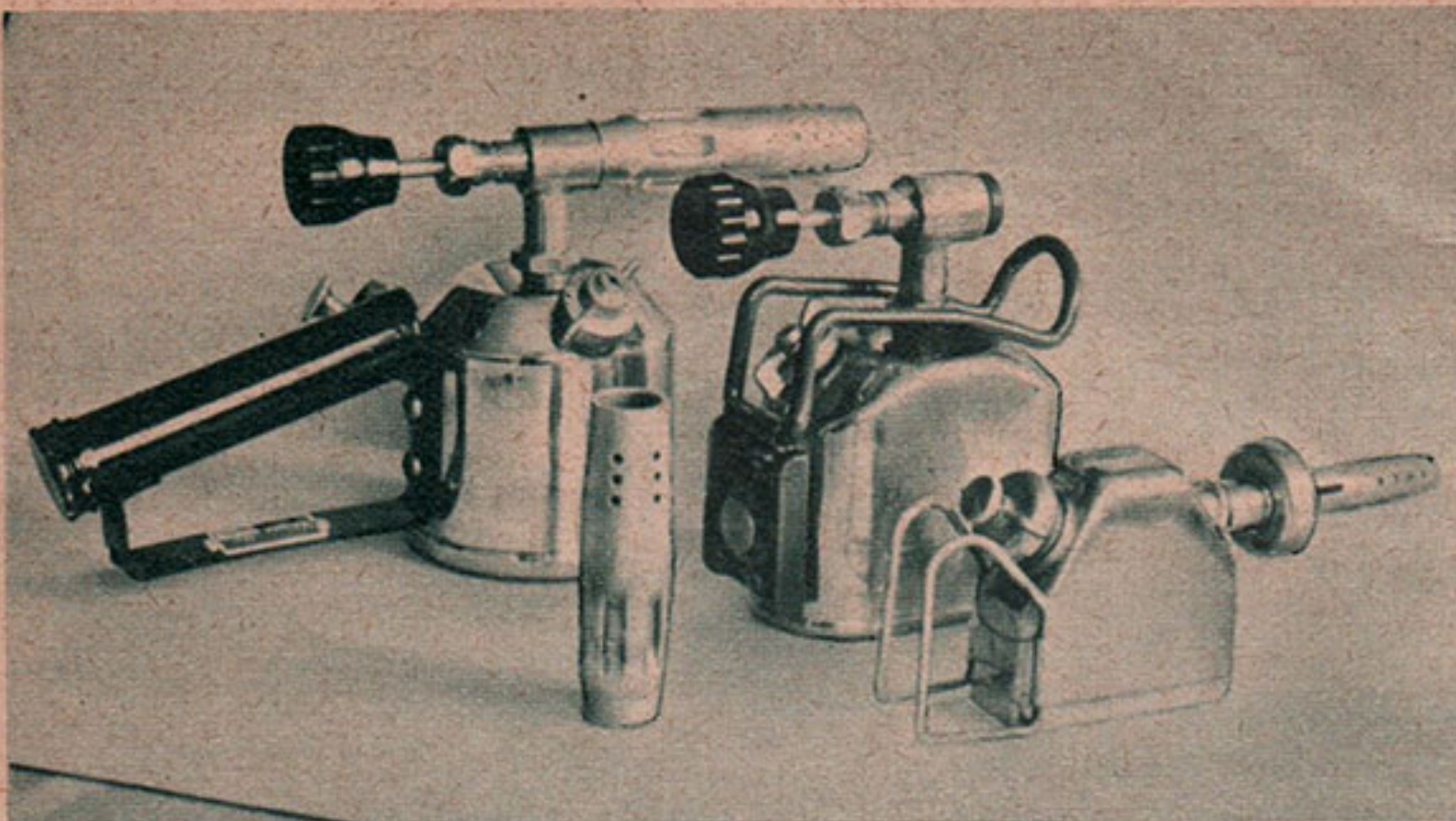
Die nächste Stufe wäre eine Klein-Benzinlötlampe ohne Pumpe. So eine Kleinlampe wird erst mal gefüllt und dicht verschraubt, dann auf den Handgriff gestellt, damit das Brennerrohr senkrecht steht, und nun gießt man in das den unteren Teil des Brennerrohres umgebende Schälchen flüssigen Brennspritus oder zwei halbe Tabletten Esbit. Wenn der Spiritus oder das Esbit verbrannt ist, hat das Benzin im Lampenbehälter durch die Hitze hinreichend viel Druck erzeugt, daß das Gas da oben aus dem Brennerrohr ausströmt und sich entzündet. Die Flamme ist blau und rauscht, nach ein bis zwei Minuten wird auch die Spitze des Brenners rotglühend, und dann kann man die Lötlampe in beliebiger Stellung benützen, also beispielsweise auch schräg nach unten pusten lassen. Kritisch bei diesen kleinen Lötlampen ist lediglich das Wiederabstellen nach beendeter Löterei: Dazu wird die Luftschraube im Verschlußstöpsel oder gar die Verschlußschraube selbst geöffnet. Da zischt das Benzingas hinaus und vorn am Brennerrohr geht die Flamme aus. Wenn man das im Freien oder in einer zugigen Garage macht, hat das gar nichts auf sich, immerhin könnte ich mir aber vorstellen, daß jemand dumm genug ist, das in einem kleinen, geschlossenen Raum zu tun, wo dann das der Verschraubung entströmende Benzingas mit einem mehr oder weniger großen Feuerteufel leise Puff sagt. Vielleicht gibt es sogar Leute, die dumm genug sind, um damit einen richtigen Knall fertigzubringen, der eine Fensterscheibe hinausfegt. Man möchte also mit diesen kleinen Dingen schon Bescheid wissen, sie sind aber auch noch erstaunlich billig und um 10—12 Mark zu haben.

Die Heizleistung selbst dieser Miniaturlämpchen ist so groß, daß man



Das ist die richtige Spirituslötlampe zum Nippellöten, mit der Spitze des waagerechten Stichflämmchens wird gearbeitet. (Lötapparatefabrik Ernst Hähnel GmbH., Lüdenscheid.)



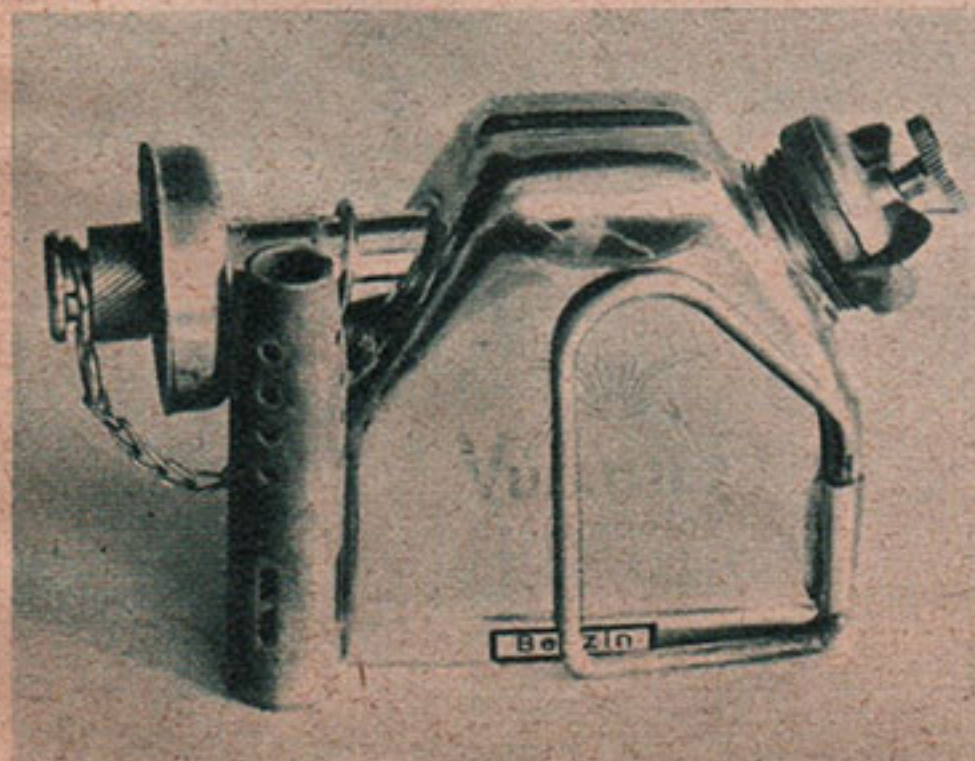


Benzin-Lötlampen - ganz hinten Klempnerlampe, für uns unnötig groß, Mitte eine Lampe gleicher Heizleistung, Pumpe eingebaut, zusammenklappbar, gut mitzunehmen, faßt lediglich weniger Benzin, ganz vorn Miniaturlampe, pumpenlos, für uns für die meisten Zwecke gerade richtig. (Auch Hähnel.)

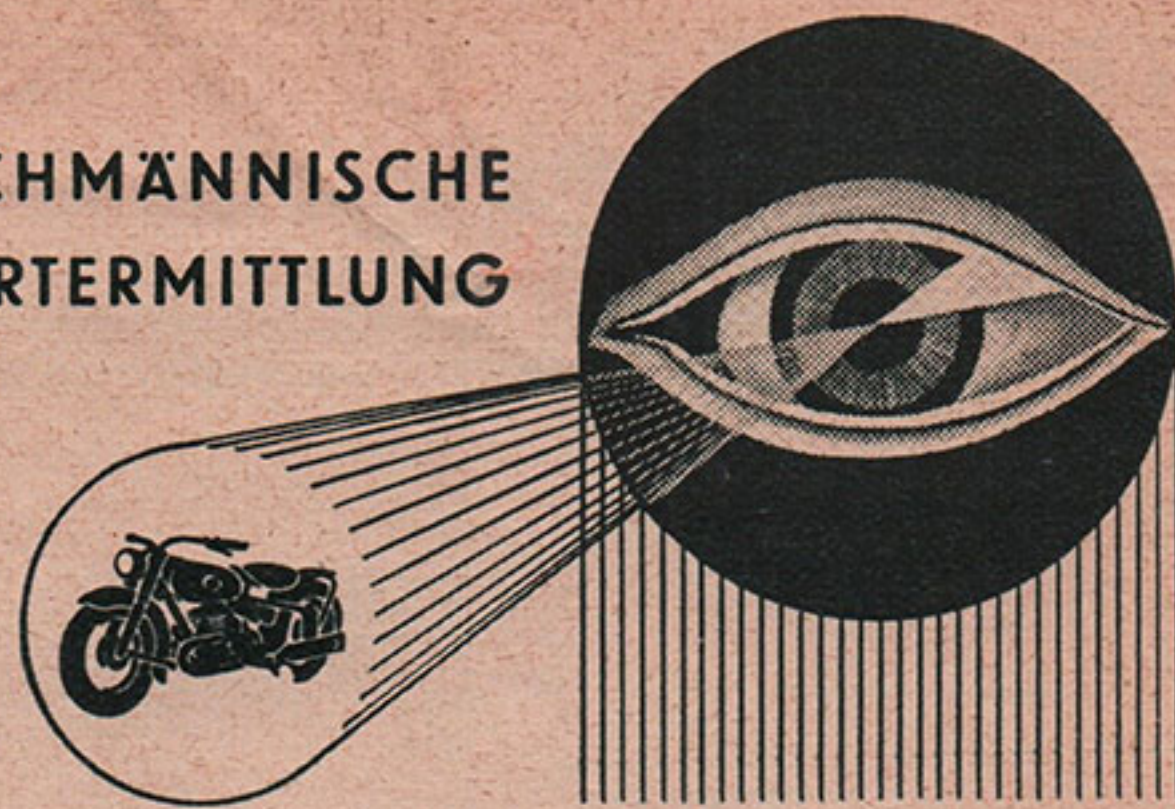
beispielsweise beim Nippellöten schon vorsichtig sein muß, man darf da nur am Rande der Flamme arbeiten, damit Nippel oder Drahtzug nicht verschmurgelt und angeglüht werden. (Dabei macht sich schon bemerkbar, daß die Temperatur einer solchen Benzinflamme wesentlich höher ist als die einer frei brennenden Spiritusflamme.) Wohl aber reicht die Heizleistung selbst dieser kleinen Lötlämpchen schon aus, ausgedehnte Blechlötstellen zum Fließen zu bringen, die schon so 40 bis 50 cm<sup>2</sup> groß sein dürfen, wenn es sich nicht um allzu dickes Blech handelt. Zum Ausbessern von Blechschäden mit Schmierblei sind diese kleinen Lämpchen insofern sogar hervorragend, als man damit langsam genug arbeiten kann, sie sind also die gegebenen Lampen für Anfänger in dieser Tätigkeit. Auf den Zeitverbrauch kommt es ja nicht an, man schmilzt also in Ruhe erst mal einen Haufen Schmierblei über die auszubessernde Stelle und kann dann dieses Schmierblei Zentimeter für Zentimeter aufweichen und verstreichen, ohne daß einem unversehens eine größere Fläche wieder wegläuft. Auch zum Erwärmen eines großen LötKolbens ist so eine Kleinlampe schon hervorragend geeignet, sie ist vor allem klein genug, daß damit nur der rückwärtige Teil des Kupferkolbens beheizt wird, so daß also dessen Spitze oder Schneide nicht unnötig verbrennt.

Aus eigener Erfahrung möchte ich für Lötlampen noch eine Pedanterie empfehlen: Nach Beendigung der Arbeit kippe ich aus der Lampe das nicht verbrauchte Benzin wieder heraus. Weniger aus Ordnungsliebe als in der vagen Hoffnung, dabei auch etwaigen Dreck mit herauszuschlackern. Ebenso verwende ich für die Lötlampe niemals Sprit aus annähernd leeren Kanistern, sondern entweder direkt aus dem Tank der Maschine oder aus einer Glasflasche. Ich fürchte nichts so wie die berühmten letzten Benzinreste aus einem nahezu leeren Kanister. Man braucht das nur einmal zu tun, um fortan mit ewig verstopfter Düse zu verzweifeln. Es ist auch etwas daran, wenn die Leute warnen, zum Anwärmen einer Benzinlampe nicht Benzin zu verwenden, sondern in pedantischer Weise Brennsprit oder Esbit. Ist eine Düse einmal verstopft, kann man sie zwar provisorisch mit der dazu eigens mitgelieferten Drahtnadel säubern, nur hält das eben nicht vor, man muß Glück haben, wenn man die laufende Arbeit überhaupt fertig bekommt, ohne die Lampe vorher stillsetzen zu müssen. Gewöhnlich ist nämlich die Verstopfungsursache irgendein Dreckfitter, den man zwar mit der Drahtnadel nach innen wieder wegschiebt, der aber über kurz oder lang doch wieder vor dem Loch sitzt. Da hilft es dann nur, die Düse herauszudrehen und von innen her mit einem scharf gespitzen Streichhölzchen zu reinigen, bis man den Dreckfitter erwischt und herausbefördert hat.

Das ist die pumpenlose Benzinlampe, klein, einfach, aber erhebliche Heizleistung, senkrecht gestellt wird sie angewärmt und entzündet.



## FACHMÄNNISCHE WERTERMITTLUNG



nach technischem Zustand und jeweiliger Marktlage  
schützt Käufer und Verkäufer  
gebrauchter Kraftfahrzeuge

Die Bewertung gebrauchter Kraftfahrzeuge bedarf vielseitiger technischer Praxis sowie umfassender Kenntnis der jeweiligen Marktverhältnisse. Auf der Grundlage von mehr als 4 Millionen bisher durchgeführter Schätzungen und eines umfassenden zeitnahen Erfahrungsmaterials dient die DAT-Schätzungsorganisation zuverlässig und neutral den Interessen der gesamten Kraffahrt



DEUTSCHE AUTOMOBIL-TREUHAND <sup>GM</sup> <sub>BH</sub>

## Alles über den VW

enthält das soeben erschienene Heft 7 der Schriftenreihe

### DER MOTOR-TEST

Der VW steht überall im Mittelpunkt des Interesses. Viel ist schon über ihn geschrieben worden, aber es dürfte sich bislang noch keine Publikation so genau und kritisch wertend mit dem VW beschäftigen haben wie die neueste Ausgabe des „Motor-Test“, die ausschließlich dem Volkswagen und dem Karmann-Ghia gewidmet ist. In überzeugender Argumentation legt Werner Oswald als weithin bekannter Automobiltester dar, warum er die Grundform des Käfers aus Wolfsburg noch lange beibehalten sehen will, ohne aber zu versäumen, energisch auf jene Verbesserungen zu dringen, die ihm im Rahmen der jetzigen VW-Konzeption notwendig und möglich erscheinen. Die speziellen Betriebskosten des Volkswagens werden ausführlich dargestellt. Das Testheft

### VOLKSWAGEN UND KARMANN-GHIA

kostet DM 3,- + 15 Pf Porto. Im Zeitschriftenhandel erhältlich und von  
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE, Stuttgart, Postf. 1042

## 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

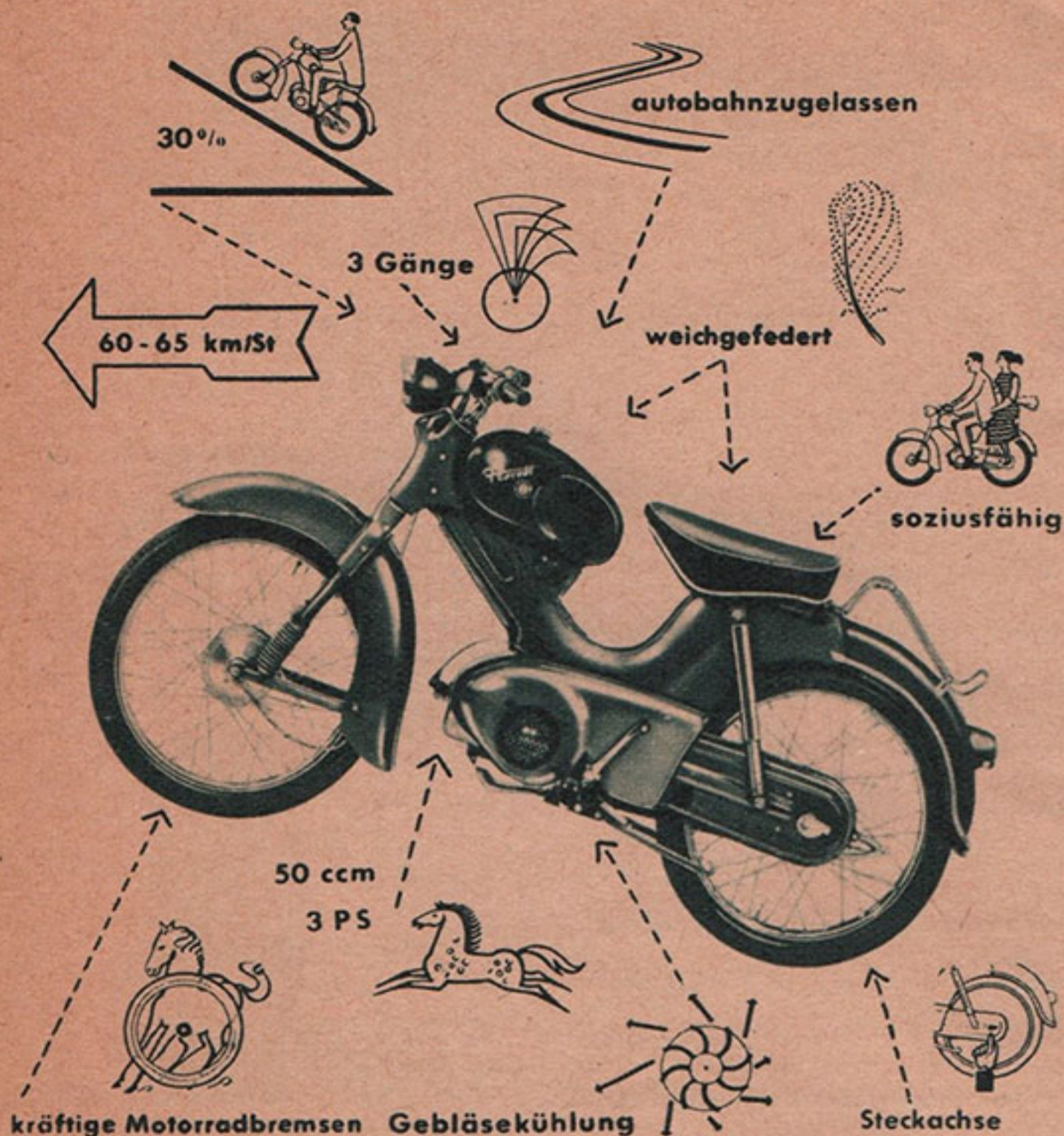


# KREIDLER

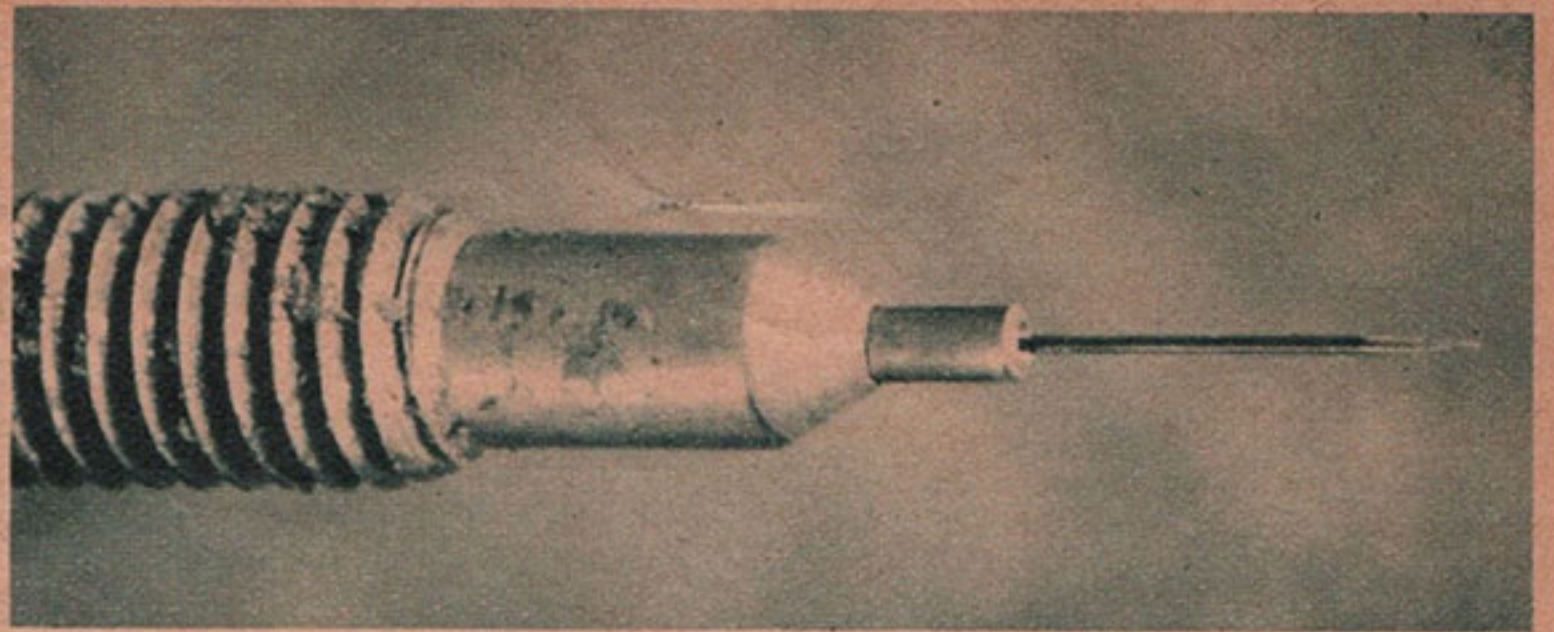
## Florett



das ideale,  
technisch vollendete,  
steuerfreie Motorrad



KREIDLER FAHRZEUGBAU KORNWESTHEIM BEI STUTTGART

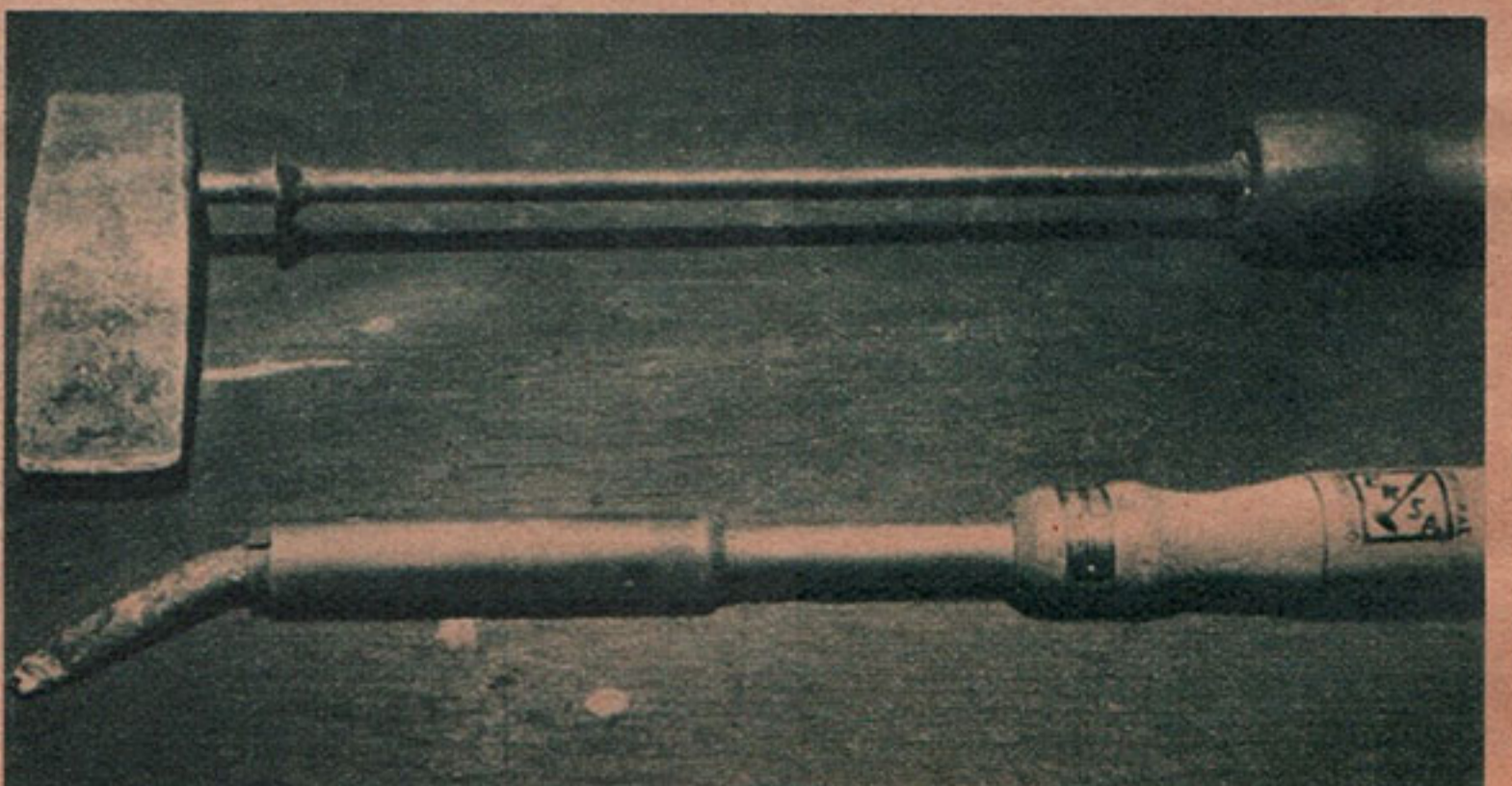


So sieht die Ventilschraube mit selbstreinigender Düsenadel aus.

Nicht vorbeigehen wollen wir auch an den „richtigen“ Lötlampen, zumal es davon bei Hähnel ein sehr handliches Exemplar mit ganz flachem Tank gibt. Diese „richtigen“ Lötlampen zeichnen sich durch eine Pumpe aus, ebenso durch ein Stellventil, und seit ein paar Jahren entfällt bei diesen Lampen sogar das Problem mit der ewig verstopften Düse, da hat nämlich die Stellschraube eine aufgesetzte Nadel, die ganz von selbst die Düse sauber hält. Etwaige Dreckflocken werden beim Zerschrauben des Ventils schlicht zerquetscht, und beim Aufschrauben ist alsbald wieder Dampf da, der mit dem Streichholz wieder entzündet werden kann. Diese Lampen mit selbstreinigender Düse mag man getrost mit Benzin vorwärmen, das eben ein bißchen rußt, aber seinen Dienst tut. Die Leistung dieser großen Lampen ist für unsere Verhältnisse enorm, man kann damit ausgedehnte Tankschäden reparieren, ja, man kann es sich sogar einfallen lassen, im Besitz einer solchen Lampe eine Tankvergrößerung zu versuchen, bei der die notwendigen Blechstreifen einfach mit großer Überlappung weich eingelötet werden. (Es hat schon etwas für sich, wenn man eine Arbeit in Ruhe in der eigenen Garage machen kann, als wenn man womöglich in fremder Werkstatt unter den Augen irgendwelcher Zuschauer etwas schweißen müßte.) Meine erste derartige Lötlampe, die damals 18 gute Vorkriegsmark kostete, habe ich mir anlässlich der chronischen Tankkreißerei an der Imperia gekauft. Dabei ließen sich Lötstellen von 50—60 mm Breite und 15—20 cm Länge anstandslos in Fluß halten. Eine solche Lampe kostet heute 28—30 Mark, die dann vertretbar erscheinen, wenn es darum geht, einen chronisch reißenden Tank, bei dem alle Schweißerei auf die Dauer nichts genützt hat, wegzuschmeißen oder durch eine ausgedehnte Weichlötung mit kraftverteilenden Metalleinlagen für die nächsten 50 000 km endgültig zu retten. Für alle kleineren Arbeiten ist eine so große Lampe naturgemäß nicht erforderlich, es ist sogar ein besonderes Kunststück, mit dieser mächtigen Flamme kleine Sachen wie Nippel und derlei zu löten, weil diese nur allzuleicht verbrannt werden. Wohl aber ist so eine große Lampe wieder unbezahlbar, wenn es darum geht, Feilenangeln in die Hefte einzubrennen oder Schraubenzieher und kleine Meißelschneiden zu härten. Die Wärmeleistung reicht auch aus, um Flach- und Bandeisen bis zu 20 mm Breite und bis zu 4 mm Stärke soweit warm zu machen, daß man es im Schraubstock scharfkantig abbiegen kann, etwa um Schellen und derlei daraus zu machen. Erst recht reicht die Wärmeleistung aus, um solche Biegestellen oder evtl. kaltgebogene Teile nachzuglühn, um damit Brüche in der Biegestelle zu verhindern. Wenn man also so eine große Lampe erst einmal hat, dann ergeben sich ganz von selbst die vielfachsten Verwendungsmöglichkeiten dafür, es ist also kein weggeschmissenes Geld, wenn man sich selber eine große Lötlampe schenkt.

Diese große Lampe zahlt sich spätestens dann aus, wenn man glücklicher Besitzer eines Motorrades ist, dessen Fabrikant pleite ging oder sich ins Privatleben zurückgezogen hat — Hilf dir selbst, dann hilft dir Gott! Festsitzende Kolbenbolzen kriegt man ohne Auspreßwerkzeug heraus, ohne den Kolben zu zerschlagen, wenn man den Kolbenboden *gut* anwärmt — *mehr* als nur spuckheiß. Ventilführungen in Leichtmetallköpfen gehen bei entsprechendem Anheizen heraus, ohne ganze Aluminiumschuppen mitzunehmen, und Dinge, die so fest auf Konen sitzen, daß man daran

Klempnerkolben und Ersa-Kolben für 200 Watt — eignen sich für ungefähr gleichgroße Lötstellen, nur kann es der Ersa-Kolben eben unbeschränkt lang.



## Der gelbe Schal

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

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

Hier abtrennen

An MOTOR-PRESSE-VERLAG-STUTTGART - Postfach 1042

Senden Sie mir bitte sofort

Stück Gelber MOTORRAD-Schal

Einzelpreis DM 5,90 + 40 Pf Porto

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

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

Name

Vorname

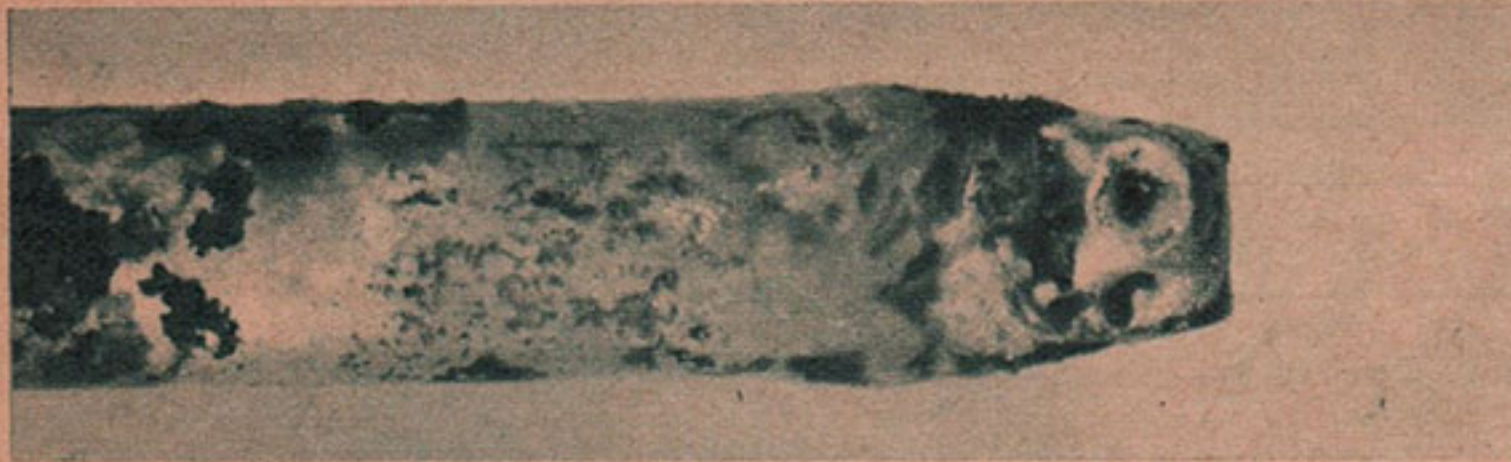
Wohnort

Straße

MO 19



schon Abzieherklauen zerbrach, ohne daß sie „kamen“, pflegen loszugehen, wenn man sie eine Viertelstunde lang schön scharf anheizt. Von wegen „schön scharf“ — natürlich richtet man die Flammenspitze so, daß möglichst nur die gefressene Stelle angeheizt und in der Nachbarschaft nichts verbraten wird, andererseits ist aber die Lötlampenflamme im Vergleich zu einer noch so zahm gestellten Schweißflamme auch wieder so manierlich, daß man die Lötlampe mit Bauklötzern hindirigieren und sie zehn Minuten sich selbst überlassen kann — zehn Minuten sind lang, wenn man die Lampe in der tiefen Hocke von Hand halten will —, ohne daß dabei viel passiert. Wenn so eine Schwungscheibennabe mal über 300 Grad gekommen ist, geht sie auch ab, sie ist aber höchstens oberflächlich blau geworden und dem Wellenstumpf ist garantiert nichts geschehen.



Oben: So sieht eine saubere, richtig verzinnete Kolbenspitze aus, dazu muß man öfter mal feilen. Unten: Die Verzunderung frißt sich in die Verzinnung hinein, hier hilft Salmiak nichts mehr, da muß bald wieder gefeilt werden.

Wenn man die richtige Lötlampe besitzt, ist ein LötKolben eigentlich für die Arbeiten am Motorrad überflüssig. Ich kann das insofern beurteilen, als bei mir nicht nur eine Sammlung von Lötlampen, sondern auch der verschiedensten LötKolben vorhanden ist, von denen eigentlich nur das kleinste Exemplar mit 50 Watt Stromaufnahme für Elektroarbeiten benutzt wird. Sowohl für diese Elektrikarbeiten wie auch zum Nippel-löten reicht ein elektrischer 50-Watt-Kolben schon völlig aus, den es in den verschiedensten Ausführungen zwischen 10 und 15 Mark zu kaufen gibt. Ohne nun den Fabrikanten anderer LötKolben zu nahe treten zu wollen, muß ich doch sagen, daß bei mir von Beginn der Radiobastelzeit an 1924 die verschiedensten Ersa-Kolben in Gebrauch sind. Neuerdings ist da sogar noch ein 30 Watt Miniaturding vorhanden, der größte hat 500 Watt und wird angesichts der vorhandenen Lötlampen am wenigsten benützt.

Wichtig bei jeder Kolbenlöterei ist es, die Kolbenschneide möglichst breit verzinnt zu halten. Man findet zwar in gelehrten und ungelehrten Löt-anweisungen immer den Hinweis, heiße LötKolben müßten auf einem Stück Salmiak abgerieben werden, bis die Schneide schön verzinkt sei — gilt vielleicht für die erste Gebrauchsstunde, aber dann auch schon nicht mehr! Bei mir gehört zum LötKolben auch eine Drahtbürste und für die größeren Exemplare eine alte Feile, die zu nicht mehr viel anderem taugt. (Nicht umsonst ist „Lötfeile“ ein urschwäbisches Schimpfwort und bezeichnet ein mittel- bis ganz besonders doofes Individuum.) Es scheint einfach unvermeidlich zu sein, daß das Kupfer der Kolbenspitze unmittelbar an die Verzinnung anschließend ganz besonders stark zundert, wobei die verwendeten Flußmittel auch nicht so ganz unschuldig zu sein scheinen. Diese Zunderung frißt sich nicht nur immer tiefer in das Kupfer hinein, sondern auch in Richtung auf die Schneide zu in die Verzinnung, die so immer schmaler wird. Man braucht aber eine möglichst große verzinnete Fläche, weil ja nur diese erstens Zinn aufnehmen und zweitens durch das Zinnbad hindurch die Wärme auf das zu löttende Objekt übertragen kann. Anfänglich ist man nun zu bequem, immer auf eine schön breite Verzinnung zu achten, denn irgendwie wird die Lötstelle ja schließlich auch dann warm, wenn auf der Kolbenschneide höchstens strichbreit noch blankes Zinn zu sehen ist, zumal man ja Zinn auch auf die heiße Lötstelle draufschmieren kann, ohne es kunstreich erst mit dem Kolben hin zu übertragen. Das sieht dann zwar aus wie gelötet, es braucht aber meist nicht mehr als ein paar Wochen, bis der Tag kommt, an dem man erkennt, daß ein dicker Zinnpapp noch lange keine einwandfreie Lötstelle ausmacht. (Man braucht nur einmal zu sehen, wie die LötKolben in Kfz-Werkstätten aussehen, dementsprechend sind auch die Lötstellen, und es ist tatsächlich kein Wunder, daß Weichlöten in der Kfz-Technik nicht als einwandfreie Handwerksarbeit gilt.)

Wenn man die Löterei bis dahin also nicht aufgegeben hat, wird man doch auch dazu kommen, den Kupfereinsatz des LötKolbens so häufig wie nur möglich immer wieder glattzufeilen und auf möglichst großer Fläche wieder lückenlos zu verzinnen. Schließlich kosten ja solche Kupferspitzen kein Vermögen, und es wäre wirklich falsche Sparsamkeit, sich nicht ab und zu eine neue Kupferspitze zu leisten.

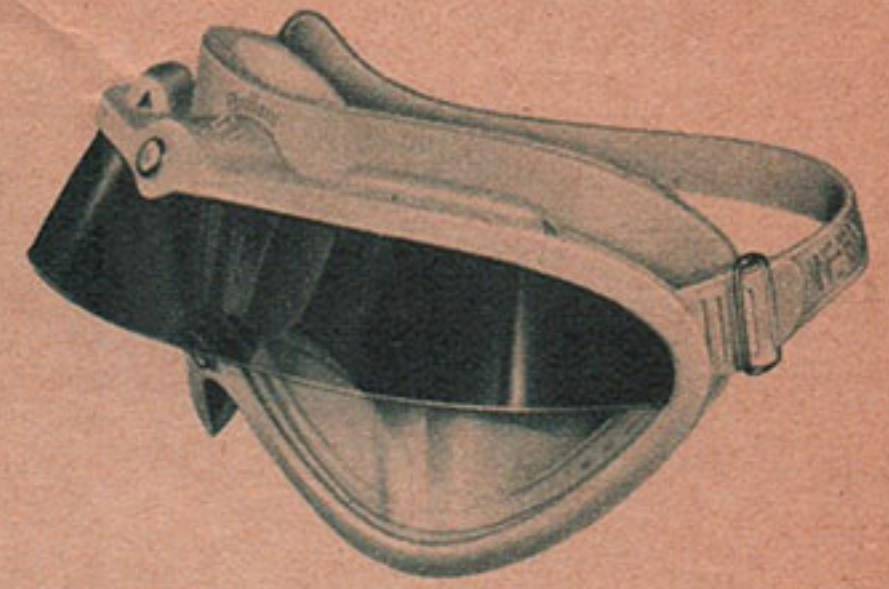
(Wird fortgesetzt)

# WEGU

## „Brillant“-Brille

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

Die SPITZENBRILLE für den Motorsport



WERLER GUMMIWARENFABRIK G.M.B.H. SOEST

VERKAUF NUR DURCH DEN FACHGROSSHANDEL

**Keine Fahrt ohne Kamera!**

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

Postkarte mit Anshr. an



**PHOTO SCHAJA**

Abt. 22 München 22

Alfred Neubauer

# Männer, Frauen und Motoren

Am 15. Oktober erscheint dieses Buch, von dem QUICK einen Vorabdruck brachte. Im Mittelpunkt dieses packenden Tatsachenberichtes stehen die Lebenserinnerungen des populärsten deutschen Rennleiters. 480 Seiten, 48 Bildtafeln, Ganzleinen, DM 16.80, portofrei. Jetzt bestellen bei MOTOR-PRESSE-BUCH STUTTGART, POSTFACH 1042

## 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

## Schnelle Motoren

— seziert und frisiert!

Ein Buch von Renningenieur Helmut Hütten

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

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

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

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

Postkarte genügt, wir liefern sofort

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



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 19

## 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

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

98 ccm, sehr gut erhalten, preiswert zu verkaufen. Angebote unter M 1920 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 11 612/1553

### 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.

Rennmaschine Boyracer 7 R, 350 ccm, Bauj. 1954, in erstklassigster Verfassung, zu verkaufen, DM 2000.—. Werner Mazanec, Düsseldorf-Oberkassel, Niederkasseler Straße 47. 12 867/1651

Motorräder AJS von 250 bis 600 ccm und Ersatzteile liefert D. Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41. 12 868/1651

Verkaufe schnelle, generalüberholte „Federbett“ AJS 500 ccm mit Alu-Zylinder, DM 1500.— bar, wegen Ansch. eines Wagens, anbei Lederkleidung von Kopf bis Fuß. Harald Jasse, Gundelfingen, Vörstetterstraße 10a. 12 728/1639

### BMW

## Ersatzteile

für ältere BMW-Typen ab Lager

A. Fischer,  
München 13, Hess-Str. 4 Telefon 207 09

Höchstpreise bei Barzahlung f. R 12, R 25, R 51. Blaimer, München 58, Bajuwarenstr. 17, Tel. 44 13 58. 12 869/1651

Suche BMW Königswellen-Motor, 500 oder 600 ccm, ohne oder mit Vergaser, Hartmut Löffelmann, Mannheim-Neckarau, Waldweg 93. 12 870/1651

Verkaufe erstklass. R 50 für DM 1650.—. Angeb. unter M 2092 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 871/1651

R 26, 27 000 km, fast neu, sportl. Aussehen, wegen Wehrdienst f. DM 1100.— abzugeben. Reinhold Manger, Wollbach Nr. 50, b. Bad Neustadt (Saale). 12 872/1651

R 67/2, 7000 km gelaufen, vor vier Monaten fabrikneu zugelass., unfallfrei, verst. u. vers., notgedrungen zu verkaufen gegen Höchstgebot. Angeb. unter M 2093 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 873/1651

Suche für R 25/3 Seitenwagenübersetzung, evtl. kompl. Radsatz mit Kardan und Gehäuse. Ewald Asche, Wildeshausen (Oldbg.), Kleine Straße 12. 12 874/1651

Kaufe gegen bar

„R 50 oder R 51/3“

mit Vollnaben. Angebote unter M 2094 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 879/1651

AJS

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

Norton

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

Velocette

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

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

### BMW

Schalldämpfer für R 51/3, R 25/2, auch Umbausätze kompl., liefert Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 6/7. 12 875/1651

Kaufe alle BMW-Motorräder, auch Unfall, Abholung überall! Typ und Preisangabe! Cikrit, Schwalbach (Ts.), über Frankfurt a. M. 12 880/1652

R 51/3, Bauj. 1954, 25 300 km, zu verkaufen, 24-l-Tank, Sportlenker, Gg.-Meier-Kissen, Schwenkstütze u. Koffertträger, erstkl. gepfl. Zustand, Preis DM 1100.—, Finanz. möglich. Peter v. der Hardt, Wiesbaden, Wilhelminenstraße 54, Tel. 2 95 57. 12 881/1652

R 68/53, 40 000 km, Sportgasgr., Sturzbügel, Sitzbank, div. sonst. Extras, erstkl. gepfl. Zustand, DM 1700.—. Klaus Schroeder, Tuttingen, Liptinger Str. 84. 12 882/1652

Original-Ersatzteile für BMW-Motorräder, gutsort. Lager für alt. Modelle. E. Kathrein, Lorschach (Ts.). 12 883/1652

Verkaufe R 50, 28 500 km, evtl. auch Tausch gegen R 26 mit Aufzahlung, zum Barpreis von DM 1800.—, zugell. bis Ende Nov. Gerhard Illi (14a) Ruit, Brühlstr. 10a. 12 927/1655

Verkaufe R 51/3, Bauj. 54, neu ausgeschliffen, mit Sturzbügel, Kofferbrücke, in best. Zustand, Preis DM 1500.—. H. K. Steinecke, Hannover, Lincolnweg 4A. 12 928/1655

Suche R 51/3 oder R 50, ab Bauj. 54. Angeb. an Peter Assmann, Brügge (Westf.). 12 929/1655

Verkaufe R 50, unfallfrei, 24 000 km, Hoske-Renntank (silber), Meier-Sitzbank, BSA-Schalldämpfer, Rennlenker, Tankrucksack, Teile poliert u. verchromt. G. Wutz, Marktheidenfeld/M., Lohgraben 1. 12 931/1655

Verkaufe für R 75 neuen Satz Zylinder mit Kolben, DM 80.—. E. Brandt, (20a) Wolfsburg, H.-Heine-Str. 18. 12 932/1656

R 50-Motor zu tauschen gegen R 69-Motor, Wertausgleich. Angeb. unter M 2085 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 806/1645

Verkaufe 600 ccm R 67/2, Bauj. 1954, 37 000 km gef., Preis 2200 Schweiz. Franken. Angeb. unter M 2090 an „das MOTORRAD“, Stuttgart Postfach 1042. 12 857/1649

Tausche R 68, sportl. Zubehör, gegen R 26. Angebote unter M 2091 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 858/1649

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

### BUCKER

Verkaufe Bucker 200 S, 13 000 km, 4-Gang, mit Zubeh., bester Zustand, DM 950.— Barzahlg. W. Bläßdorfer, Kalbach b. Ffm., Carbonestr. 1, Tel. 52 51 47. 12 819/1646

### BSA

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

Suche für A 7 einen Zylinderblock. Werner Lattmann, Fallersleben, Schützenweg 5. 12 884/1652

Verkaufe 250 ccm, Bauj. 1952, Guzzi-Lenker, Rennhebel, Sitzbank, Werkzeug, Batterie, Lichtmaschine u. Kette neu, 24 000 km gel., Preis DM 700.— bar, evtl. auch DM 400.— Anzahlg. Werner Bischof, Offenbach, Luisenstraße 79. 12 885/1652

Cross-Maschine 500 ccm, mit Ersatzmotor, zum Preis von DM 1600.— zu verkaufen. Blum, Düsseldorf, Lueg Allee 136. 12 886/1652

Liebhaberstück! B 31/54, 17 000 km, überholt, zugell., wegen Stud. zu verkaufen, DM 900.—, nehme Florett oder Monza IV in Zahlg., evtl. auch K 100. Siegfried Stahl, Stuttgart, Marienstr. 11. 12 887/1652

A 7, 500 ccm, Bauj. 52, 32 000 km, sehr gut erhalten, neu bereift, zum Schrottpreis von DM 350.— zu haben. A. Bienert, Ansbach (Mfr.), Schalkhäuser Str. 64. 12 888/1652

Verkaufe Golden-Flash (Schwinge), kompl. ohne Motor. Josef Walser, Dortmund-Huckarde, Winkelstr. 45. 12 933/1656



## DKW

RT 175 S, Bauj. 56, 19 000 km gel., sehr gut erhalten, für DM 700.— zu verkaufen. Seiffert, Werdohl (Westf.), Waldstraße 42. 12 889/1652

Verkaufe fast neue 125er Werks-DKW, Viergang, Schwinge, Werksausrüstung. Hans Schindler, Nagel (Ofr.) 112. 12 890/1652

RT 125-Motor (Bauj. 1944), mit Teleskopgabel gesucht. Angeb. unter M 2095 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 891/1652

Suche Hinterradnabe für RT 175. Angeb. unt. M 2096 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 892/1652

RT 350 S, Bauj. 1955, Motor generalüberh., guter Allgemeinzustand, vers. u. verst., verkauft für DM 980.— Josef Spielmann, Steinach (Baden), Schwenden 23. 12 934/1656

## DÜRKOPP

MD 150, 25 000 km, gut gepflegt, zu verkaufen. Manfred Lichtner, Leverkusen III, Windthorststr. 17. 12 826/1647

## HARLEY-DAVIDSON

Suck, Hamburg, Hagenbeckstr. 1—5, liefert die neuesten Modelle und Ersatzteile. 12 893/1653

## HERCULES

HERCULES hat den TRIUMPH-Ersatzteile- und Kundendienst übernommen. Anschrift: NÜRNBERGER HERCULES-WERKE GMBH, Abteilung Kundendienst II, Nürnberg, Walzwerkstr. 62—64. Tel. 5 40 50. 12 894/1653

K 100, in sehr gutem Zustand, knapp 7000 km gelaufen, Bauj. 57, zu verkaufen, Teilzahlg. möglich. Günther Geyer, Kaiserslautern, Gaustr. 23. 12 897/1653

## HOFFMANN

Verkaufe MP 250 Gouverneur, generalüberh. (nachweisb.), neu bereift, hinten Geländereifen, Sitzbank, Preis DM 500.—. Ernst Otto Semelund, Hohenwestedterdsburg, Barmstr. 19. 12 828/1647

## HOREX

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



Verk. Resident 350 mit Verkleidung (siehe auch Heft 6/58), H. Jägerkrüger, Schloß Holte ü. Bielefeld 2, Bahnhofstraße 78. 12 829/1647

Schalldämpfer für Regina, Resident, Imperator liefert Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 6/7. 12 876/1651

Regina 51, Bestzust., mit 18-l-Tank u. Steib 350 S (54), mit Verdeck, günstig zu verkaufen. R. Mohr, Reinbek b. Hamburg, Störmerweg 6. 12 898/1653

Suche Resident 250, gut erhalten, gegen Barzahlung. Alfred Henle, (14b) Stetten b. Haig. (Hohenz.), Kirchstraße 93. 12 935/1656

## JAP

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

## JAWA

350 ccm, Bauj. 55, 25 000 km gel., Ersthand, Schwinge u. Tele, vollautomat. Kupplung, für DM 700.— zu verkaufen. Samuel Seidel, Hermülheim b. Köln, Nelkenweg 2. 12 899/1653

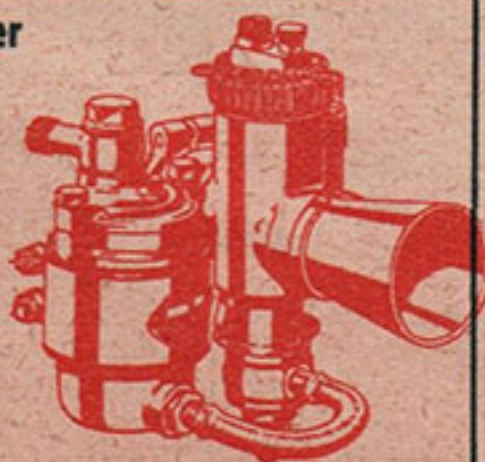
250 ccm, Bauj. 1956, 12 000 km gel., verst. u. vers., sehr gut erhalten, billig zu verkaufen. Teilzahlg. mögl. Klaus Schlüter, Elsen/Paderborn, Am Bahnhof 286. 12 831/1647

## Original ital. Rennvergaser

### DELLORTO

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

Technischer Zentralversand  
E. Bühler  
Stuttgart, Postfach 1306  
Telefon 21707



## MAICO

M 200 S, Bauj. 54, tadelloser Zustand, vers. u. verst. bis Dez., DM 500.— bar. Richard Hörnig, Heddesheim b. Mannheim, Altes Schulhaus. 12 900/1653

## MATCHLESS

Matchless-Motorräder und Ersatzteile liefert Louis, Hamburg 13, Grindelallee 41. 12 901/1653

## NORTON

Norton Manx, Rennmaschinen 350 und 500 ccm, Modell 1959, können im Februar und März 1959 bei sofortiger fester Bestellung geliefert werden. Importeure: Fr. & Wilh. Herrmann GmbH., Stuttgart O, Akademiebau, Neckarstr. 1, Tel. 9 13 08.

## NSU

Verkaufe Max Spezial, gut erhalten, auch auf Teilzahlung, versichert bis 31. 11. Angeb. unter M 2097 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 902/1653

Verkaufe Fox Viertakt, vers. u. verst. bis April 1959, in tadellosem Zustand, zum Preis von DM 250.—, Räder verchromt. Zuschr. an Josef Ehle, Gutach (Schwarzw.), Steingrün 73. 12 936/1656

## PUCH

„Burgess“-Schalldämpfer TF, Einsätze, Geländesport-Auspuffanlagen, Chromfelgen für SL, SV, SGS usw. liefert Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 6/7. 12 877/1651

Suche dringend Zylinder für Puch S 4, 250 ccm. Helmut Rink, Bonn, Sternburgstr. 16. 12 903/1653

SGS-Gespann, Bauj. 55, 12 000 km, tadelloser Zustand, verst. u. vers. bis 9. 11. 58, verkauft für DM 1000.— bar Alex Weinert, Cuxhaven, Marienstr. 57. 12 904/1653

Verkaufe 125 ccm Moto-Cross-Maschine für DM 500.—, ferner 125 ccm-Motor für DM 150.—. Siegfried Hutz, Schwenningen a. N., Ob dem Brücke 21. 12 905/1653

Puch-Ersatzteile für alle Typen sofort lieferbar. A. Waldmann, Stuttgart, Schloßstr. 69. 12 906/1654

Verkaufe SGS 250 Geländesport (Werksmaschine), best. Zustand, 10 000 km gel. Xaver Lautenbacher, Penzberg-Nantesbuch 2. 12 937/1656

125 SL, rot, 2 Vergaser, gute Bereif., verst. u. vers., für DM 150.— bar zu verkaufen. Hans Stieger, Neersen (Rhld.), Virmondstr. 21. 12 938/1656

## RABENEICK

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

## RUDGE

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

## SACHS

Sachs-Motor 175 ccm für Hercules, Zustand gleich, auch Unfall, sucht W. Lehmann, Hamburg-Othmarschen, Droysenstraße 54. 12 839/1648

## SEITENWAGEN

Suche Seitenwagen-Fahrgestell ohne Gondel für Vespa. Xaver Aulfinger, Jestetten Kr. Waldshut, Friedhofstr. 12 907/1654

Verkaufe Steib 500 L, suche Geländeseitenwagen für KS 601. Franz Steinmetz, (20a) Neudorf-Platendorf, Kr. Gifhorn. 12 908/1654

Steib S 350, mit Cabriooverdeck, für DM 200.— verkauft H. Block, Hildesheim, Bugenhagenstr. 17. 12 909/1654

Suche SW für R 69, mögl. BMW-Spezial. Leo Thomas, Bonn-Ippendorf, Bergstraße. 12 910/1654

Steib-Beiwagen S 500 Luxus, in sehr gutem Zustand, abzugeben. Erwin Gaus, (14b) Siglisberg, Post Amtzell, Kr. Wangen (Allg.). 12 840/1648

# JDEAL

## SCHUTZBRILLEN

# STAR

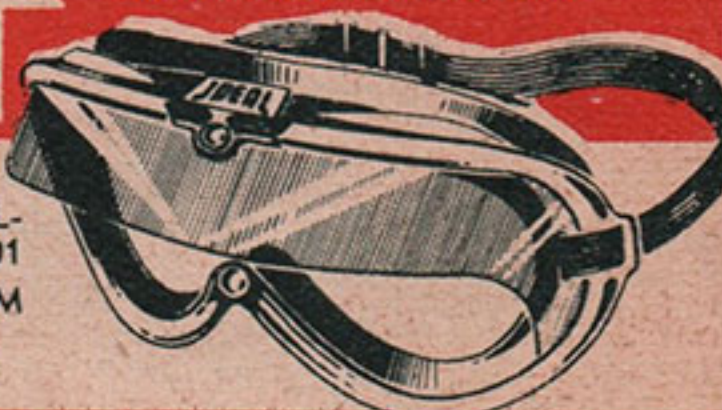
## PARADE

Die bewährte  
**VOLLSICHTBRILLE**  
mit Schaumpolster



BESTELL-  
NR. 2101  
PREIS DM  
3.—

Die vielseitige  
**WETTERBRILLE**  
mit dem beliebten Vordach



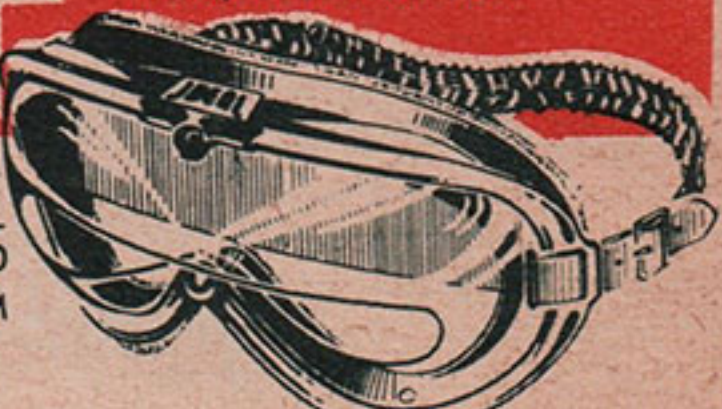
BESTELL-  
NR. 3501  
PREIS DM  
4.50

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



BESTELL-  
NR. 3520  
PREIS DM  
5.50

Die überragende  
**REGENBRILLE**  
oft kopiert, nie erreicht



BESTELL-  
NR. 230  
PREIS DM  
7.10

Die zweckgerechte  
**REGENBRILLE**  
für Brillenträger



BESTELL-  
NR. 240  
PREIS DM  
7.30

Alleinhersteller der Marke »JDEAL«

# EICHENWALD

NEUSS AM RHEIN

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





... ganz winter uns

## Von Eiger-Nordwänden, Jugendarbeit und Motor-Verbänden

Haben Sie auch darauf geachtet, wie in den letzten Wochen die Sensationspresse die verschiedenen Bemühungen um die Bezwingung der Eiger-Nordwand ausgeschlachtet hat? Von Todeskandidaten bis, hm, na sagen wir ruhig, Geisteskranken wurden die Beteiligten titulierte. Zugegeben, über die Eiger-Nordwand zu gehen, dürfte die Krone des Alpinismus sein, und trotzdem war die ganze Sensationsmacherei ein Schmarren, denn schließlich waren es erfahrene Köpfer, die sich hier versuchten. Allerdings Amateure, genau wie unsere Privatfahrer im Motorsport, denen der Sieg im Kampf gegen die Tücke des Objekts wichtiger ist als ein späterer Filmvertrag. Nur mit dem Unterschied, daß die Bergsteiger besser dran sind als unsere Jungs. Warum? Das mußte ich auch erst im letzten Urlaub erfahren. Steige da also zu einer entlegenen Hütte auf, in der sicheren Erwartung, bei Karo einfach aus dem Rucksack in aller Ruhe mit dem Hüttenvater plauschen zu können. Denkste, toller Betrieb da oben. Aber keine kurzatmigen Pauschalwanderer, sondern eine Gruppe junger Burschen und Mädchen (keine Sorge von wegen der Sittlichkeit, der Hüttenvater paßte schon auf wie ein Schießhund). Alle zünftig ausgerüstet. Dabei kannte man sich nur mit Spitznamen, da man aus den verschiedensten Orten stammte. Aber der Franz hatte schon mal mit dem Sachsen in dieser Wand gehangen, und der Buchhalter war mit dem Augsburger eine gute Seilschaft gewesen. Jetzt diskutierte man gerade mit dem Sepp, wie man im Riß den Haken Nr. 7 richtig erwischen muß, um den Aufstieg zu schaffen. Da wurde ich neidisch, regelrecht neidisch auf den Alpenverein. Ist es nicht eine feine Sache, so als junger Dachs — von einer Sportart überzeugt — zu solch einem Haufen zu gehören? Der Junge hat eine Ausbildung hinter sich, packt im Urlaub seinen Rucksack und zieht auf eine Hütte. Da sitzt dann ein Weiser mit seiner Mutti, sorgt für das leibliche Wohl und kennt sein Hüttengebiet wie seine Westentasche. Jeder, der kommt, gehört zur Familie, bekommt seine Tips und seinen Anpfiff, falls er wie ein Salontiroler aufkreuzt. Und am Ende hat der Junge wieder ein paar schwierige Übergänge gemacht, kennt sich in neuem Gestein aus und ist reif für schwerere Aufgaben. So wächst er Jahr für Jahr zum Köpfer heran. Und unsere Jungs? Von dem Gemetzel auf den Geländepisten wollen wir gar nicht reden. Und sonstige Nachwuchsveranstaltungen, Trainingslager, Schulungswochen usw. usw.? Stellen Sie sich einmal vor: Unterkunfthütte am Ring. Ein Dutzend Jungen mit anständigen Maschinen (wer mit einem abgefahrenen Puschen kommt, darf zusehen, oder muß solange den Hordenpott schrubben, bis er dafür auch mal darf!), und der Franz erzählt gerade, wie er mit seiner Max am Schwalbenschwanz in Bedrängnis geraten sei. Mensch, und wenn dann einer käme, auf zwei Fingern den ganzen Verein zusammenpfeife, auf geht's zum Schwalbenschwanz. Und unter dessen Aufsicht solange wetzen, bis jeder jeden Meter kennt. Dabei braucht das ja gar nicht immer der Ring zu sein, jede Trialpiste, jeder anständige Feldweg tut's doch auch. Nur darf das Ganze nicht bloß den Bruchteil eines Tages ausmachen, sondern es müßte schon über mehrere Tage gehen. Und dann müßte man mal in alten „Motorrädern“ nachlesen, was der Ulli Pohl über „gründliche Grundschule“ geschrieben hat. Aber die raue Wirklichkeit? Wer bei uns einem Verband angehört und kraft seines 220 sich mit solchen Dingen zu befassen hätte, fährt im Urlaub bestimmt nach Italien oder per Flugsafari zum Kongo und baut bestimmt keine Hütte am Ring, um seinen Jungs das Fahren beizubringen. Im Gegenteil, unsere Motorverbände lassen sich ja noch Jahr für Jahr eine Piste nach der anderen von Staatssekretären oder sonstigen Sicherheitsfanatikern klauen. (Beim Alpenverein hängt sich kein Oberbeamter ans Seil, um Maschendraht und Strohhallen beim Zugspitzaufstieg zu kontrollieren.) Auf jeden Fall ist es beschämend, daß der Alpenverein mit seinen paar tausend Mitgliedern unseren sagenhaft großen Motorverbänden als beispielhaft in der Jugendarbeit vorangestellt werden muß. Vielleicht leihen wir uns mal ein paar Vorstandsmitglieder vom Alpenverein aus, damit endlich etwas geschieht!

OWS

Lieber OWS, nicht ganz so schön, aber ein bescheidener Anfang davon steht bei uns für 1959 auf dem Terminkalender! Nürburgwoche! Da bin dann ich mit dabei.

C. H.

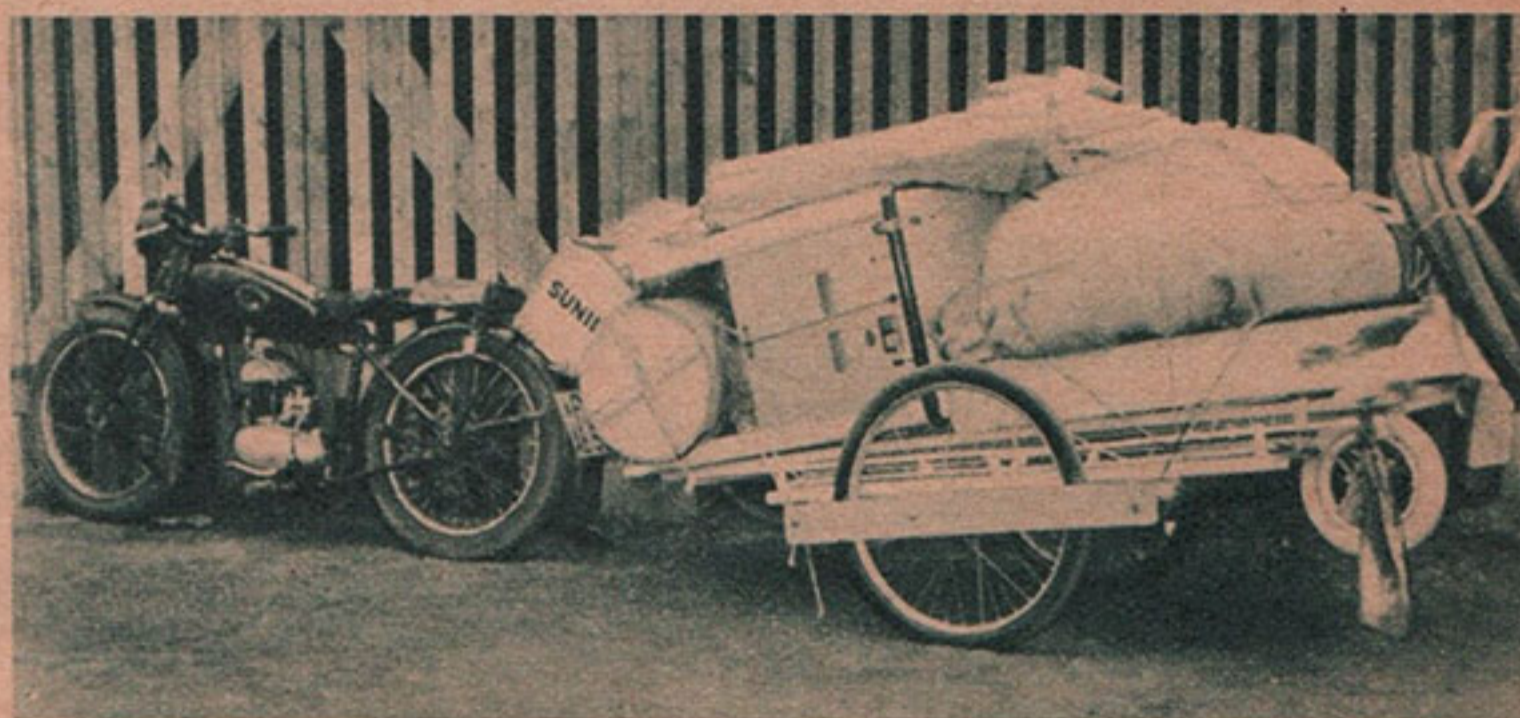
## ... und er zieht es doch!

Das Schleppfahrzeug ist eine alte 200er-Hercules, in der einst, d. h. so vor rund 20 Jahren, ein Jap eingebaut war; jetzt tut dort ein 150er-Sachs seine Pflicht.

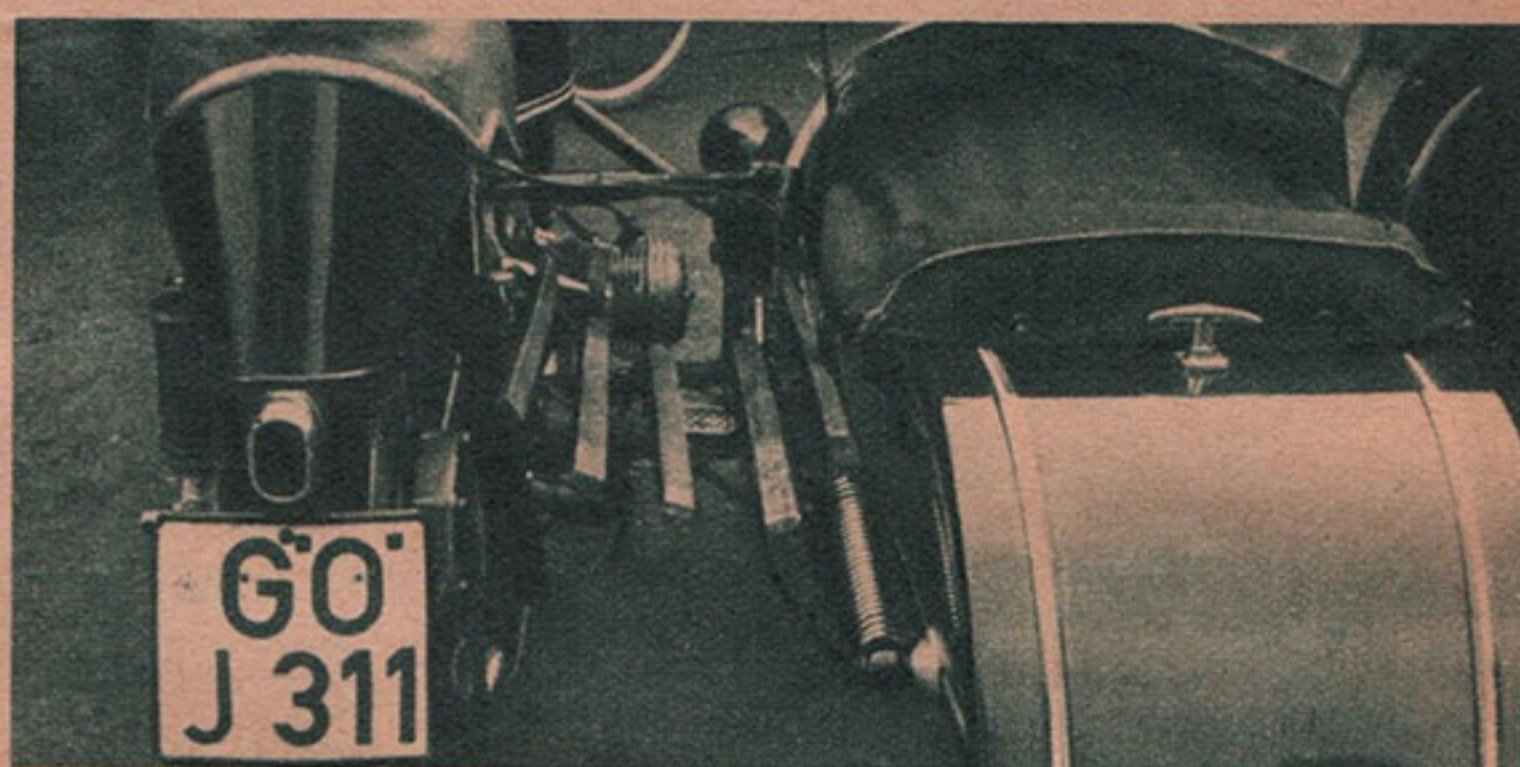
Das „dicke Ende“ aber kommt nach. Der Anhänger ist aus Brettern zusammengeschrubbt, die Laufräder gehören eigentlich zu einem Fahrrad. Außer allerlei Kisten und Kasten und Kartons waren darauf ein Elektroherd, ein eisernes Bettgestell, ein Kinderwagen, ein Kinderroller und einiges an Ersatzbereifung verladen. Keinerlei Bremsen und keinerlei Beleuchtung am Anhänger. Der Besitzer macht damit in mehreren Fahrten seinen Umzug aus der Gegend von München nach Norddeutschland! Zwei der vorhandenen 8 Kinder werden jeweils auf der Maschine mitgenommen. Was die Polizei dazu sagt? Ich sah das Gefährt immerhin nördlich des Mains, bis dahin ist es also gegangen.

Da kann man nur aus tiefstem Herzen „Gute Fahrt“ sagen — — —

M. H.



## Futterkrippe für's Gepäck



Für die diesjährige Urlaubszeit kommt meine Anregung für ideale Gepäckbeförderung sicher zu spät; aber es wird im nächsten Jahr bestimmt auch noch Motorradfahrer geben, die noch nicht auf die Idee gekommen sind, ein Riesenpaket (gesamte Zeltausrüstung) praktisch unterzubringen. Meine „Futterkrippe“ ist denkbar einfach herzustellen und anzubringen.

H. R. in G.

## Victoria baut DKW-Zweiradmodelle

Sicherem Vernehmen nach sind die im Rahmen der Flick-Gruppe geführten Verhandlungen nunmehr soweit zum Abschluß gekommen, daß die Victoria-Werke Nürnberg, in deren Besitz durch Übernahme der Kapitalaufstockung dieser Tage die Express-Werke, Neumarkt, kamen, nicht nur bis auf weiteres das gesamte Expressprogramm in ihre Betreuung nehmen, sondern dazu auch noch die Fertigung der DKW-Mopedmodelle und des Motorradtyps RT 175 SV, die nach Nürnberg verlegt wird, weiterführen werden. Im Zuge weiterer Rationalisierungsmaßnahmen ist zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Typenbereinigung der drei derzeitigen Zweiradprogramme Victoria/DKW/Express zu rechnen. Der Zweiradbau in Ingolstadt wird ganz aufgegeben, da die dortigen Werksanlagen im Zuge der geplanten Fertigung des „Kleinen DKW-Wagens“ anderweitig benötigt werden.

Verlag: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telefon 6 71 40 und 6 71 49. Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart. Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch und Ernst Dietrich-Troeltsch †. — Redaktionskollegium: C. Hertweck, E. Leverkus, S. Rauch. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Herstellung: Belsedruck Stuttgart. — Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag „der MOTOR-TEST“ und ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „MOTOR-REVUE + Europa-Motor“, „FLUG-REVUE“, „LAST-AUTO und OMNIBUS“ und ebenfalls „der MOTOR-TEST“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungsspflicht. 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. Postcheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonten: Dresdner Bank AG., Stuttgart; Dresdner Bank AG., Freiburger Gewerbebank, Freiburg (Breisgau). — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 8. — Gelegenheitsanzeigen (kompakt): Preis DM 1.50. Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Zeile von 1 mm Höhe oder deren Raum. Zwei Anzeigen mit 10%, drei mit 15%, sechs mit 20% Rabatt.





## TORNAX

Ersatzteile für sämtl. Tornax-Modelle, Generalreparat., Original-Tank- und Rahmenmaillierungen, Austauschmotoren, Zylinder mit Kolben u. Pleuellwellen. Wie immer Tornax-Werk, Wuppertal-Langerfeld, Schwelmer Straße 100-108. 12 912/1654

V 200, Bauj. 53, Bestzustand, bis August 59 zugel., mit Ersatzteilen, sehr billig abzugeben. Pfeiffer, Düsseldorf, Speldorfer Str. 15. 12 841/1648

## TRIUMPH

Alle TRIUMPH-Ersatzteile sind sofort ab Lager lieferbar durch die NÜRNBERGER HERCULES-WERKE GMBH, Abt. Kundendienst II, Nürnberg, Walzwerkstr. 62-64, Tel. 5 40 50. 12 895/1653

Cornet 200 ccm, Bauj. 55, 14 000 km, gut erhalten, verkauft für ca. DM 500.— Wolfgang Tumpel, Hamburg 24, Lerchenfeld 2. 12 939/1656

## ENGL. TRIUMPH

Suche für T 110 Zylinder, kompl. Motor oder Unfallmaschine, evtl. auch von T 100. Harald Ochel, (22a) Dahlhausen (Wupper), Hardtstr. 36. 12 911/1654

## 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.

## VETERANEN

Küchen-Königswellen-Maschine, abs. neu., ca. DM 280.—, NSU 28, 200 ccm, Riemen, techn. erstkl., ca. DM 180.—, beide fahrfertig. Angeb. unter M 2120 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 940/1656

## VICTORIA

Verkaufe 175 ccm Parilla, 4-Takt, mit 6000 km. Gertrud Ruoss, (13b) Türkheim (Bhf.), Wörishofer Str. 495. 12 913/1654

Bergmeister, ehem. Gelände-Werksmasch. von Olerich, Hinterradschwinge, Doppelvergaser, 27 PS, preiswert zu verkaufen. Hansjörg Miederer, Erlangen, Gleiwitzer Straße 24. 12 941/1656

## ZÜNDAPP

Verkaufe KS Zündapp-Motor neu, 600 ccm, Preis DM 200.—, Anton Gmeiner, (13a) Riedenburg (Altmühl), Mühleite 10. 12 914/1654

KS 601, Bauj. 1952, vorzügl. gepflegt u. deshalb sehr gut erhalten, 25 000 km gefahren, für DM 900.— in bar zu verkaufen. Bettina Hecht, Ersingen Kr. Pforzheim, Langestr. 112. 12 915/1654

Zahle Höchstpreis für KS 750 und Ersatzteile. Blaimer, München 58, Bajuwarenstr. 17. 12 916/1654

2 Räder für KS 601, je DM 60.— zu verkaufen. Herbert Buchmann, Pirmasens, Gersbacher Str. 20. 12 942/1656

## VERSCHIEDENE

Suche BSA oder Norton 350 oder 500 ccm, gebr., gut. Zustand, ab Bauj. 52, ca. DM 650.—. Angeb. unter M 2098 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 917/1654

Suche gut erhaltene 250 ccm BMW oder Max gegen bar. Angeb. an Julius Birkhan, Hargesheim b. Kreuznach, Hauptstr. 2. 12 930/1655

## ERSATZTEILE

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

Alle TRIUMPH-Ersatzteile sind sofort ab Lager lieferbar durch die NÜRNBERGER HERCULES-WERKE GMBH, Abt. Kundendienst II, Nürnberg, Walzwerkstr. 62-64, Tel. 5 40 50. 12 896/1653

Motorradfelgen — 36 Loch — verchromt oder roh, 16" x 2 1/2", 18" x 2 1/2", 19" x 2 1/2", 21" x 2 1/2" liefert Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 6/7. 12 878/1651

## KETTENRÄDER

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

## VERSCHIEDENES

### BETRIEBSFERIEN

vom 20. 9. — 4. 10.

in dieser Zeit bitte keine Anfragen und Bestellungen.

Mot. - Verw. Laubscher, Stuttgart W, Rosenbergstr. 84.

### MOTORRADSCHLACHTHOF BODE

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

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

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

Suche gut erhaltene Lederkleidung ohne Stiefel, 1,76 m groß, schlank. G. Hofmann, Erlangen, Schleifmühlstraße 2 1/3. 12 919/1655

RT 250 H, Bauj. 52, fahrbereit mit rundem Auspuff, 1 Gel.-Reifen in gutem Zustand für DM 250.—, Ilo-Motor M 250, rep.bed., kompl. mit Lichtmasch. u. Vergaser, 1 H.-Rad kompl., 1 V.-Radnabe, 1 Fahrersattel u. 1 Sozius (Fahrgestell Hoffmann) für DM 50.— verkauft Heinz Tietze, Herford, Ahmserstr. 11. 12 920/1655

Verkaufe sämtl. Nachkriegerscheinungen der Zeitschrift „das MOTORRAD“, außerdem ein BMW-Rad, fast neu mit 90% Bereifung für R 51/1, R 51/2 oder 3, 19 x 3,50, Motorrad-Bekleidung Klepper m. Sturzhelm, Handschuhe und Tankrucksack. Angebote unter M 2099 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 921/1655

2 Frankf.-Töpfe, je 250 ccm, 4-Takt (an R 51/3, 1000 km gel.), 1 gr. Soziussitz verkauft Horst Brühoff, (20a) Walsrode, Danziger Str. 13. 12 922/1655

Schw. Ledermantel, schw. Lederkombi, dazugeh. Regenkombi, Mot.-Stiefel mit Reißverschluss, Gr. 43, alles prima Zust. (Gr. 1,80 m, schlank), preisw. zu verkaufen. Fritz Seeber, München 13, Clemensstr. 80. 12 924/1655

Suche Montageanleitung u. Sportzubehör-Katalog R 51/3 (von Nockenwelle bis GS-Auspuffanl.) mit Preisl. Horst Brühoff, (20a) Walsrode, Danziger Str. 13. 12 923/1655

Verkaufe DKW-Motor 250 ccm u. 125 ccm Ilo, suche Max-Rahmen. Wilh. Schillings, Langerwehe-Düren, Alte Kirchstraße 22. 12 943/1656

Verkaufe ungebr. Windschutzscheibe, Fabr. Winter, für DM 25.— (Neupreis DM 46.—). H. Hamann, Sulzbach (Ts.), Waldstr. 16. 12 944/1656

## LIEBESPFEILE (MOT)

Ehem. Mecklenb. Rev.-Förster, 48/1,76, schlank, wünscht Bekanntschaft mit netter Sozia aus dem Raum Herzgt. Lauenburg für kleine Wochenendfahrten mit BMW R 50 (auch mit Seitenw.). Zuschriften bitte unter M 2100 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 925/1655

Motorsportler, 20 J., 1,78, sucht hübsche Beifahrerin pass. Alters, f. Wochenend- u. Urlaubsfahrten. Zuschr. unter M 2088 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 853/1649

Wünsche Bekanntschaft mit natürlichem kath. Mädcl. im Raum Düsseldorf; bin 26/176 und aufgeschlossen für alles Natürliche und Schöne. Bildzuschriften bitte unter M 2084 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 800/1645

## UNTERRICHT und AUSBILDUNG

22 Jahre Führerscheinfertigkurse  
Fahrschulpraxis seit 1937  
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.

## Gute Aufstiegsmöglichkeiten



für tüchtige Schlosser, Elektriker, Radiomechaniker und Maurer gibt es in jedem Betrieb. Wie Sie Techniker, Meister oder Betriebsleiter werden können, erfahren Sie aus dem interessanten Taschenbuch DER WEG AUFWÄRTS. Sie erhalten es gratis. Schreiben Sie heute noch eine Karte an das Technische Lehrinstitut Dr.-Ing. Christiani Konstanz Postfach 1154

## Kennen Sie schon unsere Gelegenheiten-Liste



u. den großen Schreibmaschinen-Katalog mit über 100 Modellen. Er informiert Sie völlig gratis über günstige Teilzahlungsmöglichkeiten, Umtausch, Garantie und mehr. Sie werden staunen.

Schulz & Co. Abt. 387  
Europas größtes

Schreibmaschinenhaus

Vers. ab Werk frei Haus

in Düsseldorf, Jan-Wellem-Platz 1 (Postfach 3003)

Ein Postkartchen lohnt sich immer!

## Zylinderschleifen

innerhalb 24 Stunden, Pleuellwellen-Reparatur und Austausch. Zylinderkopf-Instandsetzung. Pleuell-Ringe, Ventile, Führungen für alle Typen.

Fr. Benzinger, Nienburg/W., Bahnhofstraße 3.



## Bülow-Tankrucksack

über 50 000fach bewährt! Sport- und Tourenmodell. Einzigartige elast. Befestigung. Schreiben Sie direkt an: P. Bülow Unterpfaffenhofen bei München Bildprospekt frei!



## Zweiteiliger Überanzug

aus gummiertem Stoff, absolut regendicht, bekannt unter dem Namen DRAX-GELÄNDEANZUG.

Jacke und Hose auch einzeln lieferbar. Bitte verlangen Sie Angebot und Preisliste 23, auch über Fahrmäntel, Überhosen, Überschuhe, Überhandschuhe u. sonstige Ausrüstung.

W. DILLENBERG, Stuttgart-Vaihingen  
Hauptstraße 106, Telefon 78 78 84

## 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.

Südafrika. Packtaschen mit Halterung für BMW-Motorräder. Korrespondenz deutsch. Angeb. unter M 2101 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 12 926/1655

E/638. Griechenland. Reifen und Schläuche für Motorräder. Korrespondenz englisch.

E/639. Malaya. Mopeds mit Sachmotoren. Korrespondenz englisch.

E/640. Portugal. Luftschlauchventile für Motorrad- und Motorroller-Schläuche. Korrespondenz portugiesisch.

E/641. Arabien. Motorräder (ähnlich BMW). Korrespondenz englisch. (Auch Vertretungen.)

E/642. Portugal. Roller, Motorräder. Korresp. deutsch.

E/643. Portugal-Mozambique. Mopeds. Korr. englisch.



*1955* **MOTORRAD**

