

DAS **MOTORRAD**



1961 ohne MV-Agusta

Nummer 13. JAHRGANG
4. Febr. 1961
3 PREIS 1.-
E 4973 D

Elefantentreffen noch nicht ad acta
Mit der KS im Orient

Rumi 125 ccm Junior
Berühmte Konstrukteure

Schnelle Motoren – seziert und frisiert!
Von Helmut Hütten

3. Auflage, ca. 470 Seiten, zahlreiche Abbildungen, DM 19.50

Die „Schnellen Motoren“ des Renningenieurs Hütten sind kein theoretisches Lehrbuch mit komplizierten Rechenbeispielen, sondern ein Überblick über den modernen Wagen- und Motorradhochleistungsmotor mit einer großen Zahl sehr eingehend beschriebener Beispiele von Renn- und Gebrauchsmotoren. Dabei kam ein Werk heraus, das im deutschen Schrifttum tatsächlich eine Lücke schließt, weil es bei uns sonstige Literatur dieser Art und zu diesem Thema überhaupt nicht gibt. Das Buch der tausend Tips für Ingenieure und sportbegeisterte Fahrer!



Reparaturanleitung BMW R 26

140 Seiten, Großformat, schweres Kunstdruckpapier, vier-sprachig, reich bebildert • DM 10.–

Reparaturanleitung BMW R 50/60/69

148 Seiten, Großformat, schweres Kunstdruckpapier, vier-sprachig, reich bebildert • DM 10.–

Reparaturanleitung BMW R 51/3 - 67 - 67/2

124 Seiten, Großformat, reich bebildert • DM 12.–

**Werkstatt-Handbuch für Zweitaktmotoren
von Siegfried Rauch**

144 Seiten, zahlreiche Zeichnungen • DM 3.90

Aufbau und Wirkungsweise, richtige Bedienung und Wartung, Betriebsstörungen, Instandsetzungsarbeiten, Umbau.

Achtung – Startplatz räumen!

Von Ernst Rosemann

200 Seiten, 54 Abbildungen • DM 8.50

Auf Motorrädern zu Sieg und Weltrekord! Im Mittelpunkt des Geschehens steht der Kampf des deutschen Fahrers Werner Haas um die Weltmeisterschaft, steht auch der Kampf um Höchstgeschwindigkeiten, um Weltrekorde! – Wie die Mannschaften von Kampfplatz zu Kampfplatz jagen, so führt Ernst Rosemann den Leser durch die Geschichte des Motorradsports, durch die Werkstätten, Laboratorien und Büros, durch die Nächte der Arbeit und die Tage der Versuche und der großen Rennen.

Zweirad-Elektrik von Ernst Hartz

184 Seiten, 257 Abbildungen • DM 8.70

Aufbau, Wartung und Instandsetzung der elektrischen Anlagen von Zweirädern und Kabinenfahrzeugen. Von den Grundbegriffen der Elektrizität ausgehend bis zur neuesten Anlasseranlage und elektrischen Getriebe-schaltung umfaßt das Buch die gesamte Zünd- und Licht-anlage sowie Schalt-, Regler-, Signal- und Leitungs-anlagen. Neben der ausführlichen Beschreibung steht die eingehende Anweisung für die Wartung und Instand-setzung aus der eigenen Praxis des Verfassers.

**Motorrad und Motorroller
von Thoenz**

Vollständig neu bearbeitet von J. Fischer und Dipl.-Ing. Hütten, 864 Seiten, 643 Ab-bildungen, 6 teils farbige Tafeln • DM 46.–
Lieferbar auch gegen Ratenzahlung
(4 Monatsraten à DM 12.–)

Das Hand- und Reparaturreisbuch für Motor-radfahrer, Ingenieure, Kraftfahrzeughand-werker, Gelände- und Rennfahrer sowie Motorsportvereine über Konstruktion, Bau, Betrieb, Pflege und Reparatur, Fahrtechnik, Wettbewerbe. Ist einer mit seiner Maschine gar so verbunden, daß er als Bastler gern an seinen Motor heranginge und diese oder jene Reparatur selbst ausführen möchte, so findet er in diesem Werk einfach alles, was er überhaupt aus einem Buch herauslesen kann. Ja, wir möchten sogar die Behauptung wagen, daß, würde dieses Buch in jeder Motorradwerk-stätte stehen, studiert und in kritischen Fällen zu Rate gezogen, wir allesamt in den Genuß eines besseren Kundendienstes kämen. Ein besseres Urteil über ein Fachbuch kann man wohl nicht fällen.

**Motorräder, Motorroller, Mopeds
und ihre Instandhaltung**

von H. Trzebiatowsky, Ing. VDI

Das Grundwerk für Haltung und Reparatur der Kraffräder

978 Seiten mit 1618 Abbildungen, 6 meist mehrfarbigen Tafeln, 15 Tabellen im Text und 16 umfangreichen Zahlentafeln • DM 65.–
(Lieferbar auch gegen 5 Monatsraten à DM 14.–)

Motorradmechaniker und Kraftfahrzeughandwerker lernen durch Einsicht in Bau und Gang der Kraffräder, in die Wirkungsweise der Motoren, Triebwerke, Fahrwerke und elektrischen Anlagen Störungen und Fehler schnell erkennen und beseitigen. Techniker und Ingenieure an lei-tender Stelle können sich ohne große Mühe das nötige Fachwissen erwerben und sich – bei der klaren Gliede-rung des Werkes – auch für besonders schwierige Einzel-fälle Rat holen. Krafffahrer und Motorsportler bekommen brauchbare Winke für richtiges Fahren, für die Pflege der Maschinen sowie für die Vermeidung und Behebung von Pannen.

**Besser machen – Arbeiten an Motorrädern
(Teil I) von Carl Hertweck**

Eine in ihrer Vollkommenheit einmalige Anleitung, Arbeiten an Motorrädern selbstständig durchzuführen
184 Seiten • Plastikeinband • Ca. 270 Fotos • DM 15.80

Selbermachen? Nicht weil es so einfach oder so erhol-sam oder sonst etwas ist, nichts von dem! Selbergemacht muß das werden, was einem sonst niemand macht. Weil es nicht zu bezahlen ist und zu risikoreich und zu zeit-raubend wäre. Da steht alles das drin, was eine Werk-statt zwar auch tun könnte, aber niemals macht, weil es der Kunde nie bezahlen würde. Da steht auch das drin, was man in den dicksten Lehrbüchern vergeblich sucht und was einem selbst erfahrene Meister nicht sagen können. Jede Seite strotzt von Tips und Tricks und macht sich vielfach bezahlt!

NSU-Max – richtig angefaßt

von Ernst Leverkus

Anleitung zur Pflege eines interessanten Motorrad-Motors. Ein Brevier über das Fahren und die Freude mit einem Motorrad

96 Seiten • Plastikeinband • 280 Fotos • DM 12.80

Da steht alles drin: Urteil ohne Schminke • Das Kapitel vom Schlossern am Motor (Der Motor zerlegt und mon-tiert) • Wichtiges vom Fahren und von besonderen Maschinen • Ein Sturz ist eine Schande • Die unheim-lichen Kurven • Wenn rauhe Straßen glitschig sind • Die Kunst des Gasgebens • Nürburgring, die Hohe Schule • Die sagenhaften Durchschnitte • Sportmaschinen • Rennmaschinen • Die Straßensportmaschine • Die Ge-ländemax • Fahrwerkkontrolle • Kleine Wichtigkeiten am Rande • Alle technischen Daten • Sporterfolge • Nachwort



Motor-Presse-Ton sendet:

Hockenheim 1959 – Großer Preis von Deutschland für Motorräder. Die erste deutsche Schallplatte vom Motorradsport schildert die unvergeßliche Atmosphäre dieses großen Renntages auf dem Hockenheimring. Eine 25 cm-Langspielplatte DM 13.50.

Motorradjahr 1959. Auf zwei 20 cm-Lang-spielplatten sind die schönsten Motorrad-sportereignisse festgehalten. Die ganze harte Dramatik der härtesten Kämpfe wird noch einmal lebendig. Gesamtpreis DM 15.–.

Der große Preis von Deutschland für Motorräder 1960 auf der Solitude war wieder ein ganz großes Erlebnis. Es war mal wieder alles drin! Sie können diese zwei erlebnisreichen Renntage immer wieder erleben, denn Klacks und E. Hayter haben sie auf einer 25 cm-Lang-spielplatte für immer festgehalten. Zwei begeisterte Motorradfahrer haben für ihre Freunde das Fluidum des Motorradsports für immer eingefangen. Eine 25 cm-Langspielplatte DM 13.50.

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

113 Seiten, 58 Abbildungen • DM 3.95

Die Grundlagen des guten Fahrens werden in diesem Büchlein leicht verständlich geschildert.

Noch eine Runde von Klaus Hansen

256 Seiten, 138 Fotos, 90 Zeichnungen. Glanzband • Statt DM 9.80 nur DM 3.90

„Noch eine Runde“ zeigt dem Leser all die Dinge, die vor, während und nach einem Rennen vor sich gehen. Es beschreibt Rennstrecken, erzählt von Weltrekordver-suchen und von den Männern auf den Sandbahnen. Wer wissen möchte, was Moto Cross ist, wie Gelände-fahrten gewertet werden, wie sich ein Könnler auf zwei oder drei Rädern bewegt – hier findet er die Antwort.

MOTOR-PRESSE-BUCH • Deutschlands Spezialversandhaus für Motorliteratur! Neue Spezialverzeichnisse be-finden sich in Vorbereitung. Auf Wunsch senden wir nach Fertigstellung jedes gewünschte Verzeichnis zu: Motorliteratur, Luftfahrtliteratur, Segel- und Motorboot-literatur, Reiseführer und Landkarten, englische Motor-sportliteratur und Schallplatten, amerikanische Motor-sportschallplatten. Wenn sie ausländische Motorradzeit-schriften abonnieren wollen, schreiben Sie uns bitte, wir vermitteln gerne jedes gewünschte Abonnement. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, bestellen Sie bitte auf einer Postkarte.

**Deutschlands Spezialversandhaus für Motorradliteratur
MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart 1, Postfach 1370**

**An MOTOR-PRESSE-BUCH
Stuttgart 1, Postfach 1370**

Bitte liefern Sie sofort (per Nachnahme/zahlbar nach Erhalt. Lieferungen ab DM 18.– portofrei!)

- zahlbar nach Erhalt
 Lieferung per Nachnahme

Meine genaue Adresse:

DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

Das Fachblatt für Motorradfahrer,
Motorradhändler und Werkstatt

DREIZEHNTER JAHRGANG

HEFT

3

1961

INHALT

	Seite
Der Conte steigt aus	1
Elefantentreffen noch nicht ad acta	3
Das MOTORRAD fuhr Rumi, 125 ccm, Junior-Gentleman	4
Berühmte Konstrukteure und ihre Konstruktionen	6
Winterfreuden	9
Das MOTORRAD baut am Motor: Sachs 100-Dreigang (2)	10
Araberhengste, Wüstenschiffe und ein Elefant (Mit der KS durch den Orient)	12
Die schnellen Zweitakter des Herrn Bullo	14
Der Oepo-Motor (2)	16
Tolle Vögel	19
Gewußt wo	20
Briefe an uns	21
Reden wir vom Sport	22
Sporttermine 1961 (Schluß)	23
50 ccm — und was drin ist	24
Die ganz Kleinen im Sport 1961	24
Ganz unter uns	28

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

(14a) Stuttgart, Postfach 1042

das MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—

Unser Titel: Ku-Klux-Klan? — Nein, eine Reihe prächtiger Elefanten-Mahouts, denen der Winter und das Elefantentreffen besonderen Spaß machte. (Foto: Klacks)

Rücktitel: Der Conte holte sich die besten Leute für seinen MV-Stall. Aber über allen stand John Surtees. (Foto: Ben)

Im nächsten Heft bringen wir u. a.:

„Snob fuhr Eisenbahn“
Parilla Slughi
Die spannende Geschichte vom
Zylinderverschleiß

Der Conte steigt aus

Was bewog den MV-Boß zu seinem Entschluß? — Spitzenfahrer für 1961 durch Werksverträge blockiert? — Honda oder MZ in den kleinen Klassen? — Wer kommt neu dazu — und wann kommt MV wieder?

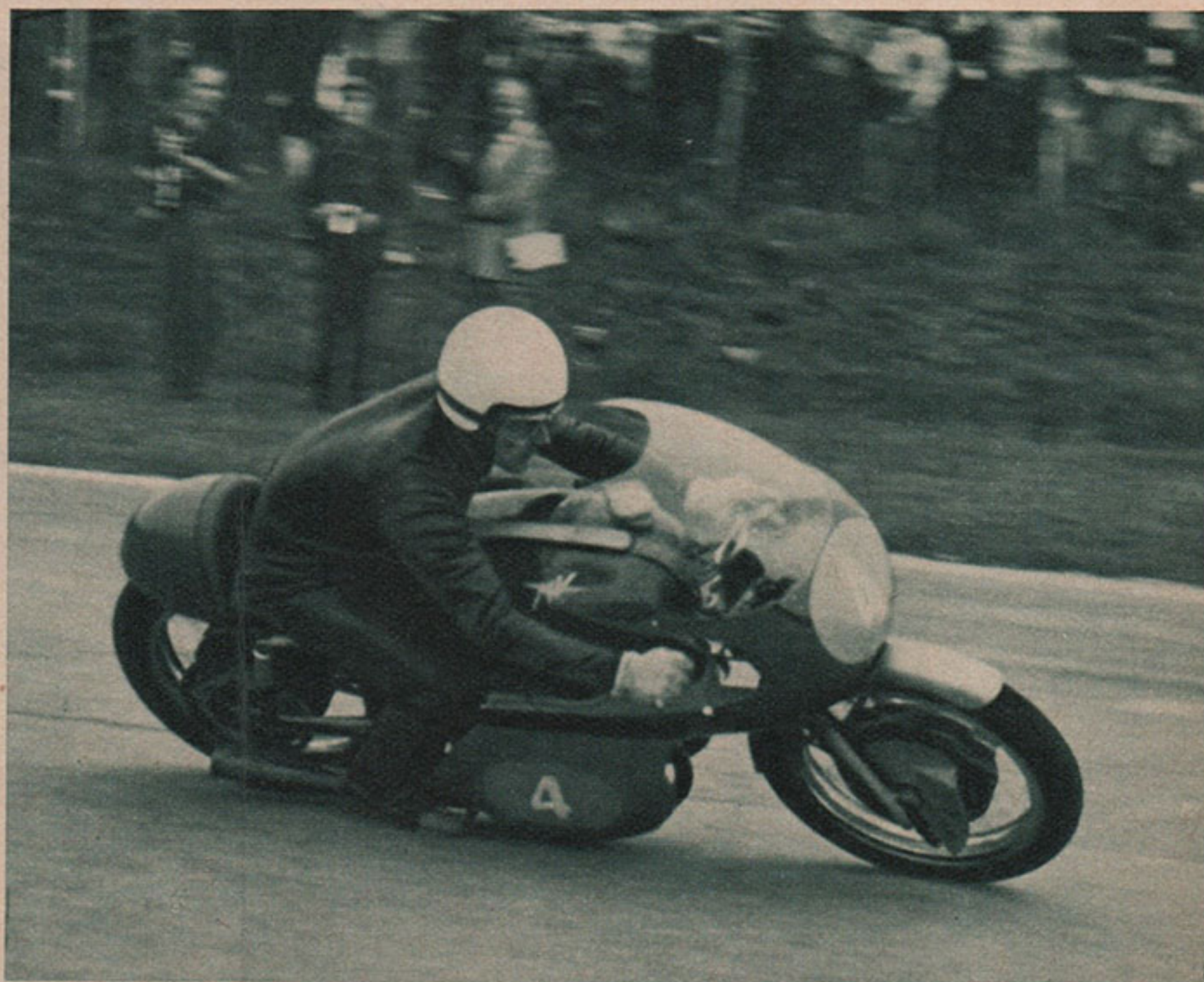
Die Weltmeisterschaft in allen vier Solo-Klassen ist für 1961 seit vierzehn Tagen völlig offen; nur eins ist gewiß: MV Agusta wird in diesem Jahr keinesfalls wieder mit zwei Doppelweltmeistern diese vier Klassen für sich buchen, denn Conte Domenico Agusta hat nunmehr in einer offiziellen Verlautbarung erklärt, daß sich MV Agusta 1961 weder an den Weltmeisterschaftsläufen noch an den repräsentativen Rennen, die für die italienische Straßenmeisterschaft gewertet werden, beteiligen wird.

Dieser Entschluß des eigenwilligen Grafen kommt nicht aus heiterem Himmel — wenn er auch einen nicht unbeträchtlichen Wirbel auslöst, nun, wo er publiziert und damit wohl (zunächst einmal, d. h. für 1961) als endgültig anzusehen ist. Denn schon seit dem Großen Preis von Italien, im vergangenen September in Monza, munkelte man von diesbezüglichen Absichten des Grafen, die man damals vor allem der offensichtlichen Verärgerung darüber, daß es ihm nicht gelingen wollte, Surtees von seinen Wagenplänen abzubringen, zuschrieb. Man sprach später von einer nicht unbeträchtlichen Sonderprämie, die er, zahlbar nach Schluß der Saison 1961, Surtees für den Fall zugesichert habe, daß er an Wagenrennen überhaupt nicht teilnehmen werde — dann wieder wußte man von Vereinbarungen, die Surtees zwar vorrangig dem MV-Werksteam gesichert, ihm aber die Möglichkeit gelassen hätten, einige für ihn interessante Wettbewerbe im Sitz eines Rennwagens zu absolvieren — und schließlich gab es sogar eine halboffizielle Mitteilung, man wolle bei MV — für wen anders als für Surtees? — einen eigenen Formel-Rennwagen bauen. Das aber dünkte wohl selbst dem Conte als zu weit gezogener Plan, denn bei aller Macht eines diktatorischen Starrsinns und bei allen, schon wiederholt bewiesenen Möglichkeiten, die eine breite finanzielle Basis bietet (die Gelder für den MV-Rennstall stammen aus Überschüssen einer lukrativeren Fertigung als es auch in Italien der Motorradbau ist!) — bei all dem also kann man auch in Gallarate einen konkurrenzfähigen Rennwagen nicht mit einigen Erfolgchancen über'n Winter aus dem Boden stampfen. Daß es hinter den Kulissen immer wieder Reibereien mit John gab, zeigte sich, als er — trotz offenbar vorher gegebener Zusage an MV — in Syracus nicht startete, sondern einer für den gleichen Tag anderwärts auf dem Lotus abgegebenen Nennung den Vorrang und dem ergrimmten Conte das Nachsehen gab.

Dazu kam, daß anscheinend auch das Verhältnis mit dem zweiten MV-As, Ubbiali, eine Trübung erfahren hatte — wir brachten erst kürzlich die überraschende Meldung, Carlo wolle 1961 im Rennstall von MV nicht mehr als aktiver Fahrer, sondern vielmehr — in unmotivierter Ablösung des seit Jahren in dieser Funktion bewährten Pagani, selbst ehemaliger erfolgreicher Grand Prix-Fahrer und heute Besitzer eines Luxus-Restaurants in Milano — das Amt des Rennmanagers übernehmen. Und daß auch er mit dem Rennwagen liebäugelte, sickerte schon früher durch.

Inwieweit diese Scherereien mit den beiden Spitzenreitern dem Grafen die Galle schließlich zum Überlaufen brachten und inwieweit die jetzt von ihm offiziell angegebenen Entscheidungsgründe ausschlaggebend waren, läßt sich natürlich nicht feststellen. Sicher waren sie auch nicht ohne Einfluß — wenngleich man sie jedem anderen Werk eher abgenommen hätte als gerade ihm, dessen Renneinsatz doch am allerwenigsten den Eindruck hinterließ, daß er in erster Linie von wirtschaftlichen Überlegungen und Aspekten bestimmt sei: das

So werden wir die MVs und ihre Fahrer nun also zunächst nicht mehr sehen; so wie hier in der Kurve der Monzabahn beim Großen Preis von Italien 1960, als Venturi mit einer Schräglage durchging, daß die drei italienischen Kollegen am Außenrand vergaßen, zu schießen! Foto Ben



der italienischen Presse zugeleitete Communiqué führt die „durch die FIM geschaffene unmögliche Situation“, nämlich die Erhöhung der Weltmeisterschaftsläufe von 8 auf 10 (und davon einen in Argentinien), als ersten Grund an — als zweiten die zu geringe Zahl der italienischen Meisterschaftsläufe. Die seien als Basis einer Verkaufspropaganda zu ungenügend, um etwa mit ihnen allein einen Werkseinsatz zu rechtfertigen. Also auf der einen Seite zu viel — auf der anderen zu wenig Läufe — — —.

Natürlich liegt der wahre Grund doch bei den beiden Fahrern. Schließlich haben wir es doch mehr und mehr selbst beobachten können, wenn wir Augenzeugen bei den Großen Preisen waren, wie knapp die Überlegenheit des MV-Teams über die nachdrängende Konkurrenz, vor allem in den beiden kleinen Klassen, wurde und wie sehr die Entscheidung oft lediglich von der Qualität des Fahrers abhing. Schon 1959 wäre mindestens eine Markenweltmeisterschaft nach Zschopau gegangen, wenn es nicht gelungen wäre, im kritischen Moment Gary Hocking den MZ-Leuten wieder wegzukaufen. Der Conte wußte sehr wohl, warum er sich zu den bis heute unbestritten besten Maschinen auch noch die besten überhaupt „erhältlichen“ Fahrer sicherte — schon zu einer Zeit, als die maschinelle Hegemonie noch deutlicher war als später, war das die Voraussetzung für die unheimliche Sicherheit seiner Erfolgskette.

Nicht weniger als 16 Weltmeisterschaften haben ihm seine Fahrer als Erfolg der letzten Rennjahre — neben einer Unzahl anderer Rennerfolge — nach Gallarate geholt. Als Abschluß die Weltmeisterschaft in allen vier Soloklassen in den Jahren 1958, 1959 und 1960. Ein einmaliger Erfolg.

Allerdings — die Rennabteilung bei MV soll, nach des Grafen Publikation, intakt bleiben — für einen Zeitpunkt, zu dem MV eventuell wieder in das Renngeschehen eingreifen wird. Was, wie man sagte, dann geschehen könnte, wenn etwa eine andere Marke sich anschicke, ein ähnliches Monopol auf internationalen Pisten aufzubauen, wie es bisher MV hatte. Ob der Conte dabei an ein (nach Ablauf des auf drei Jahre befristeten freiwilligen Verzichts von Gilera, Moto Guzzi und F. B. Mondial auf werksseitige Rennbeteiligung nunmehr mögliches) come back dieser einst so erfolgreichen italienischen Marken denkt — oder in erster Linie an Honda und MZ — das sei dahingestellt. Jedenfalls will er nun seinerseits (und sicher sprungbereiter als seine Konkurrenz in Oberitalien) Gewehr bei Fuß stehen.

Aber auch dabei ist natürlich nicht nur die Maschinen-, sondern wiederum die Fahrer-Frage wichtig — niemand weiß das besser als er. Zur Untätigkeit verdammt, weil durch einen Vertrag mit einem nicht mehr rennaktiven Werk blockierte Fahrer nützen zwar der Konkurrenz nichts — aber sie verlieren ihre Form. Deshalb ist scheinbar in der Frage eines großzügigen Monza-Trainings noch ebenso alles offen wie hinsichtlich privater Nennungen, auch auf MV-Maschinen!

Und offen ist sowieso vieles. Surtees hat wiederholt durchblicken lassen, daß er bei aller Liebe zum schnellen Wagen dem Motorrad keineswegs untreu werden würde. Ubbiali (gerade eben in England zum „Sportsman des Jahres“ erklärt) will dagegen ganz zum Wagensport übergehen, man spricht von Angeboten, die er von Ferrari und Maserati habe — aber zunächst mal steht wohl auch er für 1961 noch unter Werksfahrervertrag mit MV und kann deshalb nur als Privatmann in den Rennwagen steigen. Inwieweit die für 1961 abgeschlossenen MV-Verträge Hocking, Venturi, Mendogni und Spaggiari die Möglichkeiten aktiven Einsatzes, eventuell sogar in anderen Werksteams, lassen, wird sich erweisen — wahrscheinlich hängt da alles von der Konzilianz bzw. den weiteren Plänen des Conte ab. Offen sind für 1961 zunächst mal die Weltmeisterschaftschancen in den beiden großen Soloklassen, wo ein gutes halbes Dutzend internationaler Spitzenleute jetzt ziemlich handicapfrei grünes Licht hat. Denn Werksnennungen sind in diesen Klassen nicht zu erwarten — selbst die recht aussichtsreiche aufgebohrte MZ für die 350er Klasse dürfte noch zuviel Entwicklungsarbeit beanspruchen, als daß sich für die Zschopauer Rennabteilung, die nach englischen Meldungen für 1961 nicht weniger als 60 Rennmaschinen (einschließlich der Formelmaschinen für Privatfahrer) fertigmachen muß, die Zersplitterung lohnen würde. Die 125er und 250er Klasse erfordert ohnedies alle Anstrengungen, zumal wohl die 250er noch immer die thermischen Sorgen macht, mit denen man sich schon im vergangenen Jahr herumschlug. Trotzdem sind nun nach dem Ausscheiden von MV die Chancen für die Erringung der Weltmeisterschaft in den beiden kleinen Klassen für MZ erheblich gestiegen — wenigstens von der Maschinenseite her. Zwar weiß man noch nicht, was den Japanern den Winter über möglich war — aber für sehr große Entwicklungssprünge ist auch bei den Honda-Viertaktern beim jetzigen Leistungsstand wenig Möglichkeit.

So werden also die Fahrer bei beiden Werken das Kriterium für die Weltmeisterschaftsentscheidung werden — und da hat MZ ein unverkennbares Handicap: kaum ein internationaler guter Mann, der nicht auf einer Honda eine gefährliche Figur in der Weltmeisterschaft darstellen könnte — nicht aber auf einer MZ. Zu oft haben Kaaden und seine Leute — auf der Suche nach Nachwuchs, von dem es im eigenen Land nicht genug in der erforderlichen Spitzenqualität gibt — feststellen müssen, daß Fahrer mit wirklich bewiesener Qualität mit dem Zweitaktmotor, der nun mal anders angefaßt sein will als der Viertakter, wenn seine Standfestigkeit gewährleistet sein soll, nicht zurechtkamen. Wie viele Nächte mögen die Zschopauer Monteure schon durchgearbeitet haben, um das wieder hinzukriegen, was ihnen international bekannte, gute Leute, die eben nur bar jeglichen Zweitakt-Gefühls waren, beim Training, ja schon bei der ersten Informationsrunde zerdreht hatten! An einen nur denken sie mit Wehmut zurück — Gary Hocking, der sich mit dem Zweizylindermotor besser auskannte als mancher alte Zschopauer Rennfuchs. Nur — mit ihm wird man mindestens 1961 bei MZ kaum rechnen können. Aber vielleicht doch mit dem und jenem anderen. Die

Drähte werden spielen, in diesen Tagen, seit der Conte seinen Zeitzünder auslöste.

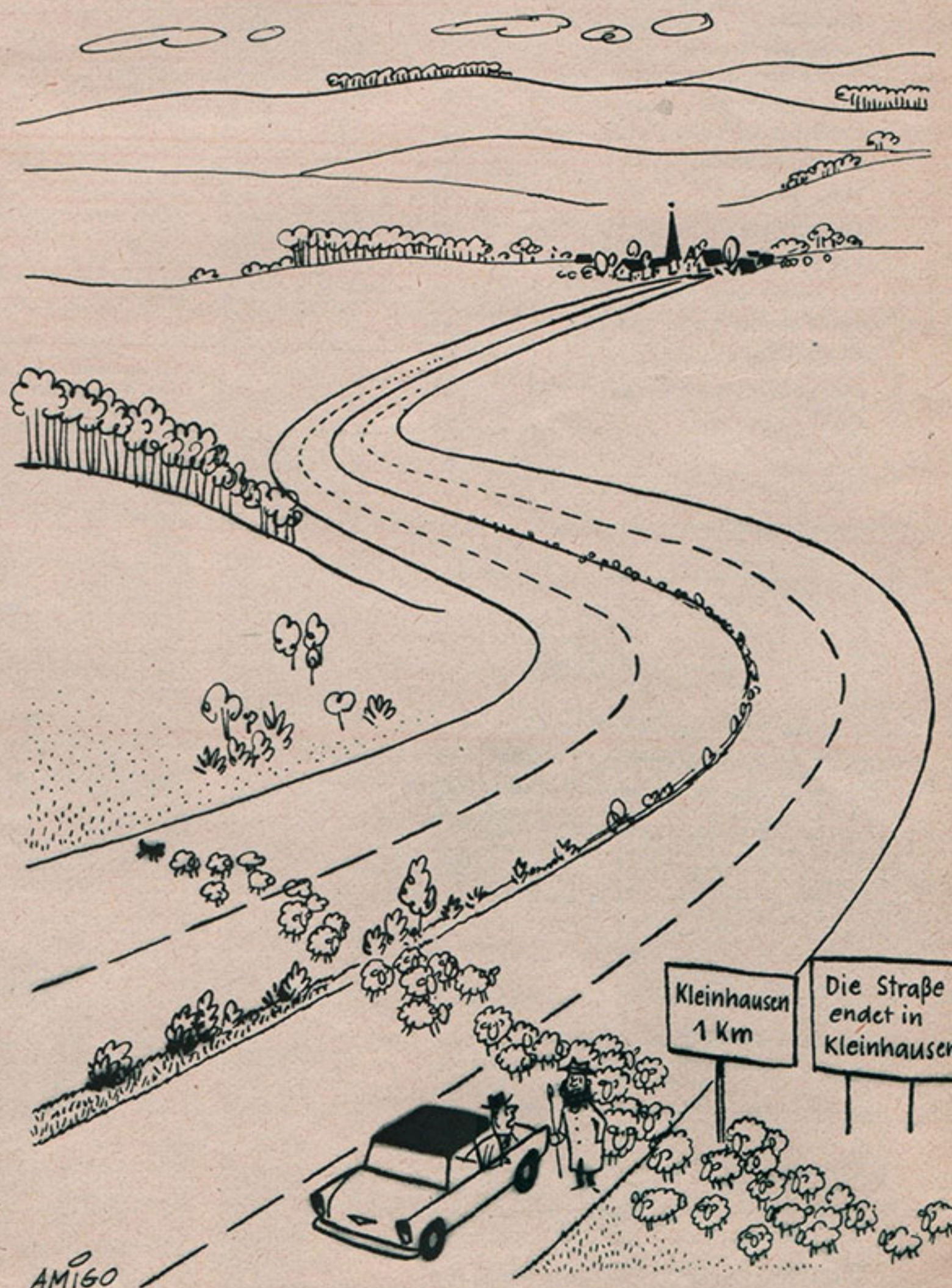
Aber nicht nur im Fernamt in Zschopau wird man zu tun haben — in Tokio wird's nicht anders sein. Zwar weiß man, daß Honda für die 125er und 250er Klasse nicht weniger als 40 Rennmaschinen für die diesjährigen Großen Preise mit nach Europa bringen wird (die Hälfte davon bleibt, fix und fertig zum Einsatz, als „Eingreif-Reserve“ im Rotterdamer Freihafen stehen), man weiß, daß man in diesem Jahr auch die erste japanische Fahrergarnitur mitbringen wird (1960 waren die angeblich noch gar nicht dabei!), man hört, daß man diesmal einen ganzen Werkstattzug mitführen wird (ein Wagen nur mit Werkzeugmaschinen), und man weiß auch, daß die Japaner „sicherheitshalber“ ein paar schnelle 50er im Handgepäck haben werden — man kann ja nicht wissen, was sich so tut in Europa — — — (Und erfreulicherweise hören wir auch, daß der Hamburger Honda-Importeur 20 Zweivergasermaschinen der 125er in Rennsport-Trim für Privatfahrer bereithält.)

Aber die Frage der nicht-japanischen Fahrer auf Honda-Maschinen in den Weltmeisterschaftsläufen ist eben noch offen — die Gründe nannten wir oben. Lediglich von Jim Redman und Tom Phillis ist bekannt, daß ihre Verträge mit Honda für 1961 perfekt sind. Wer noch dazukommt — wir müssen's abwarten — Paddy Driver hat man sich offensichtlich durch die Lappen gehen lassen. Er war, einer japanischen Einladung folgend, in den vergangenen Wochen bei Suzuki und hat dort das neue 125er Rennmodell gefahren, mit dem man ebenfalls 1961 in den Kampf um die Weltmeisterschaft eingreifen will. Ein Zweizylinder-Zweitakter — einen davon wird wohl Paddy fahren.

Also noch ein Zweitakter als Konkurrenz für die MZ. Inwieweit Montesa und Bultaco in diesem Jahr schon in die Weltmeisterschaft mit ihren Zweitakttern gehen werden, ist noch nicht bekannt — das ist nicht zuletzt natürlich eine wirtschaftliche Frage. Und dann wäre da auch noch die wassergekühlte MZ-Kopie, die englische EMC, die Joe Ehrlich mit drei Exemplaren, die beim de Havilland-Konzern gebaut werden, einsetzen will — in Monza war der Prototyp, den es bisher nur gab, recht schnell.

Also wirklich vieles offen in der Weltmeisterschaft — für die alten Fahrer- und Markennamen der großen Klassen ebenso wie für die alten und neuen in den kleinen. So bedauerlich an sich der Rückzug von MV ist, so nachteilig für ihre spätere Entwicklung ein eventuelles Pausieren namhafter Spitzenfahrer sein könnte — weniger spannend wird's deshalb 1961 auf den traditionellen Grand Prix-Pisten nicht zugehen. Im Gegenteil — — —.

S. R



„Tja — da fand mal ein Elefantentreffen in unserem Ort statt, als gerade Verkehrszählung war — und daraufhin bekamen wir diese schöne Straße!“

Elefanten- Treffen noch nicht ad acta!



Alle meine Freunde bitte ich um Verzeihung, daß hier noch einmal über das Elefantentreffen 1961 die Rede sein soll. Wir wollten dieses Ereignis eigentlich zum Wohle neuer Unternehmungen und Geschehnisse für dieses Jahr zu den Akten legen. Es geht aber nicht. Nicht nur in Briefen, nein, selbst noch spät abends (wenn man im Keller am Vergaser der Berneg rumbaut) geht das Telefon und rufen Motorradfahrer manchmal von weither an (ob die alle Postangestellte sind?), um noch einmal ihre Freude über das letzte große Ereignis auszusprechen. Die Männer, die sich jedes Jahr um dieses Treffen kümmern, haben uns versichert, daß es beim nächsten Mal wieder auf dem Nürburgring stattfinden soll, womit wir also hier die meisten Fragen gleich beantworten möchten. Viele Briefe und viel Zeit gespart!

Doch irgendwie sitzt einem das Ganze selbst noch in den Knochen. Irgendwie muß es anders gewesen sein als in den Jahren vorher. Waren das die Freunde aus dem Ausland? War das die Umgebung des Nürburgring? Waren das die Räumlichkeiten? (Könnte fast unmöglich sein, denn von den 1200 Stühlen der Nürburgring GmbH. war keiner mehr zu haben und Quartiere waren auch trotz aller Vorsorge knapp.) War es die Erscheinung von Robert Sexé? „Opa“ mag man kaum sagen zu einem 70jährigen, der allen denen eine *wundervolle* Lektion verpaßte, die noch jung sind und trotzdem das Motorrad für überholt, für gefährlich, für ungesund, für unpraktisch usw. usw. halten. („... diese Heinis und Weichlinge!“ sagte ein alter Polizeimann) Ja, ich glaube, das war's vielleicht — dieser Beweis ungebrochener Jugend und Gesundheit, erworben in über 50 Jahren Motorradfahren! — Ich kratze mich mit dem Brieföffner am Kopf (das ist der, mit dem sich schon unser Gussi Mueller die Sorgen herausgestochert hat) — 50 Jahre Motorradfahren — dann 1600 km mit dem Schlitten (30 Jahre alt) bei den Straßenverhältnissen (und Reifen) im Winter aus Spaß an der Freud' — Junge, Junge, haben die Alten uns jungen Hoppsern da eins übergeben! — Oder der Krause Franz mit dem Vierzylinder-Saurier aus Meschede, der uns bewies, daß man mit Energie und Begeisterung selbst aus ganz toten Hirschen wieder Leben quetschen kann. Oder dieser Start zur Ehrenrunde — 350 Motoren, rumms! auf einen Schlag! — Oder daß alle, alle unaufgefordert richtig halfen, daß alles ruhig und fein abläuft! — Es kommt wohl vieles zusammen, daß man die Geschichte noch immer an der Stelle über dem Magen sitzen hat, wo es poch! poch! macht. Da gibt es nun arme Schlucker, die so dumm sind, daß sie einem leid tun können, weil sie das Motorrad immer noch als „kulturwidriges Unreifeninstrument“ oder ähnlich sehen — wir sprachen ja darüber. Aber auf dem Elefantentreffen hat

man uns gefragt, ob es überhaupt keine Möglichkeit geben würde, diese Mitmenschen anders zu unterrichten. *Bekehren* wollen wir ja keinen — aber nur sagen, was er an uns falsch sieht. Man fragte, ob denn niemand, niemand rings um uns her bereit wäre, für den *Motorradfahrer* einmal eine ganz große Lanze zu brechen (außer im MOTORRAD, das sich ja Jahr für Jahr die Schnute verbrennt). Es gäbe doch so viele Kraftfahrer-Verbände, -Interessengemeinschaften, Vereine, Clubs, Industrie-Vereinigungen, Innungen usw. Ob denn da nicht einmal (statt IFMA) eine wirklich große und gut angelegte Aktion möglich wäre, damit die Öffentlichkeit endlich auch dahingehend aufgeklärt würde, daß man keine Verallgemeinerungen machen dürfe, wenn mal in einer Gesellschaftsgruppe einer daneben trete (wir sagen ja auch nicht, daß alle Gemüsehändler Betrüger sind, wenn mal einer von ihnen in einen Sack Äpfel zehn Pfund faule Früchte zauberte). Wir waren überrascht, denn lt. Stimmen aus allen Verbänden wird doch laufend für den Motorradfahrer etwas getan. Zum Beispiel die wunderbare Forcierung des Straßenrennsportes 1961 (wenn alle geplanten Rennen durchgeführt werden können!), oder die Versicherungsbeihilfen für die aktiven Wette- und Rennfahrer, oder die Straßenwachtmänner, die laufend kaputte Motorräder reparieren, oder die Tatsache, daß in einem Verein die kleine Gruppe der Motorradfahrer mehr Aufwand erfordert als alle anderen Mitglieder zusammen usw. Aber dann — und ich muß hier öffentlich bekennen, daß ich darauf keine Antwort wußte (natürlich, alles meine Schuld) — wurden vier Fragen gestellt: 1) Was ist bei den Verbänden geschehen, um die in den Jahren 1955 und 1959 zweimal erhöhten Prämien für die Haftpflichtversicherung zu verhindern? — 2) Was wird durch die Verbände augenblicklich gegen die immer mehr zu Tage tretende Forcierung einer geplanten allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkung unternommen? — 3) Was wird gegen die immer wieder in der Presse, Rundfunk usw. auftauchende allgemeine Diffamierung von Motorradfahrern, gegen unsachliche und falsche Polemiken gegen das Motorrad von seiten der Verbände getan? — 4) Was hat man zu tun versucht gegen die vor kurzem beschlossenen neuen Bestimmungen der StVZO insbesondere für Motorräder, die von keiner Sachkenntnis getrübt sind (Blinklichter usw.)? —

Aha, da fragten also mal *keine aktiven Sportler*, — da fragten die „normalen“ Motorradfahrer nach den Dingen, die sie am meisten angehen, wegen deren Behandlung *vielleicht* viele von ihnen irgendwelchen Verbänden angehören. Wir wußten tatsächlich keine Antwort und haben jetzt an drei Verbände und Clubs geschrieben, damit man uns dumme Frager aufkläre. Damit wir es dann auch drucken können. Gestern rief mich

wieder einer an, weil irgendwo ein besonders kluger und freundlicher Herr die niedliche Behauptung aufgestellt hat, daß eine „Motorradfahrt 10 000mal (in Worten zehntausendmal) gefährlicher“ als eine Luftreise (hihi — Luftreise steht da tatsächlich wortwörtlich!) sei. „Ja“ so sagte der Anrufer, „tut denn da niemand etwas? Ist denn keiner, keiner da von den großen Interessenvertretungen, der jetzt einmal auf den Tisch haut?“ —

Na, und die Briefe, die deswegen heute morgen kamen, müßten Sie lesen! — —

Also deswegen haben die uns gefragt beim Elefantentreffen. Es waren ca. 1500 Motorradfahrer da, die nichts von der Arbeit der Verbände wußten. Interessant, nicht wahr. So werden Sie es vielleicht jetzt verstehen, daß wir das noch nicht zu den Akten legen konnten und noch einmal darüber sprechen müssen. Man hat mir versichert, daß mit diesen Fragen *keine Spitzen* verbunden seien — man möchte nur *aufgeklärt* werden. Man war sogar schon böse, weil das im MOTORRAD nicht gleich beim Bericht über das Elefantentreffen gesagt worden war. Verzeihen Sie uns: Gut Ding will Weile haben.

So laßt uns aber jetzt alles endgültig beschließen. Einmal müssen wir ja wieder in den Alltag zurück — selbst die, die am Dienstag nach dem Treffen noch immer nicht den Weg nach Hause finden konnten. Der dicke Peter sandte ein Telegramm in die ferne Heimat: „Habe einen Kupferwurm, komme erst übermorgen!“ dann trat er die Maschine an und fuhr nochmal die Hohe Acht hinauf und sein Schmiermaxe freute sich auch über den „Kupferwurm“.

Sagen wir also

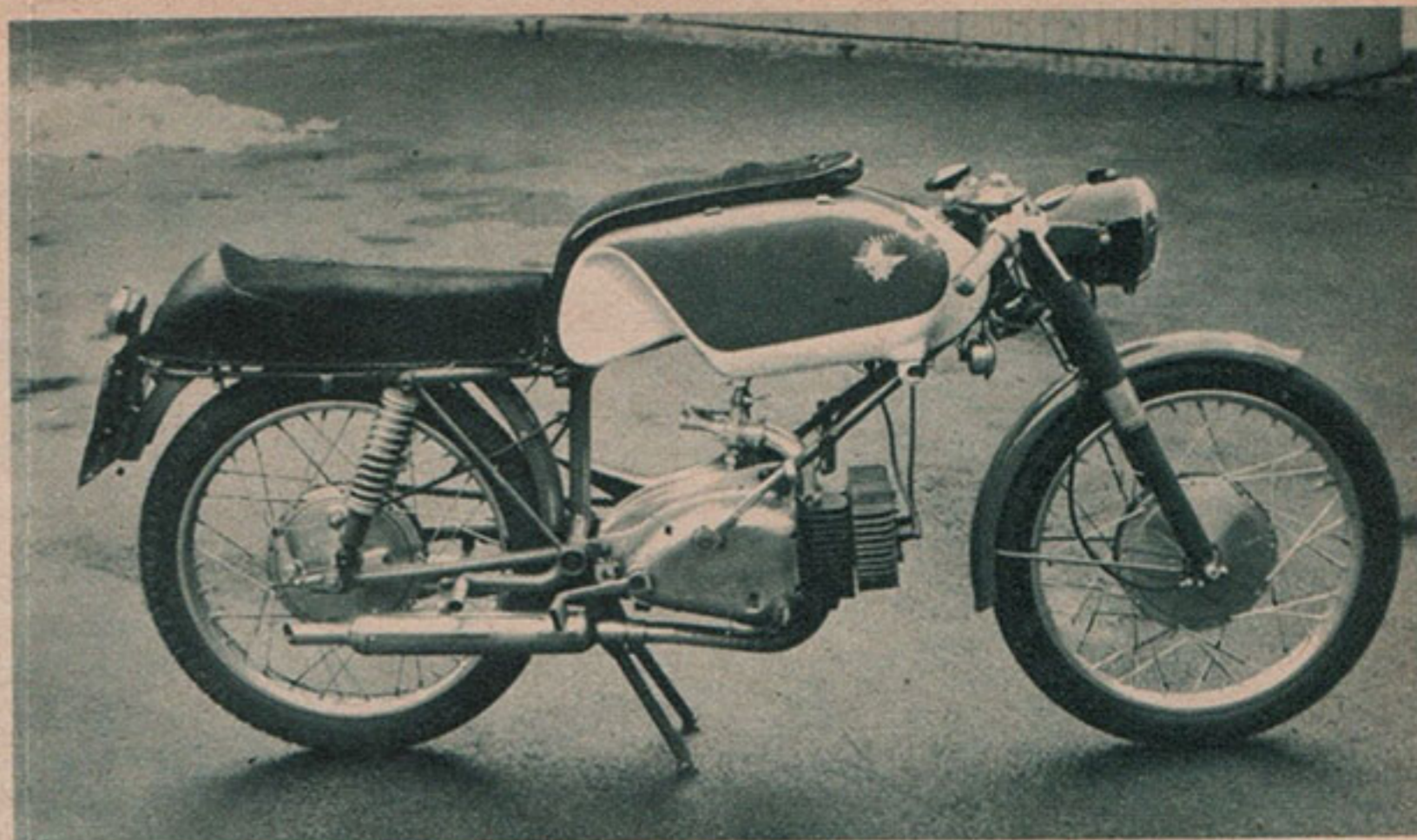
Sief wie dieischen! Thi Robert Sexé!

Ob sie wohl alle nächstes Jahr wiederkommen? Jan Iserbyt und seine belgischen Freunde? Frau Jopy aus Scheveningen? Percy aus Farnborough? Opa Lange mit voller Fahrt voraus und mit allen Positionslampen längs den Kurs Bremen und Hafen zum Ring? Der Förster aus dem Pfälzer Wald? Der Verkehrspolizist aus dem Elm bei Braunschweig? — Freut Euch, sie werden alle wiederkommen! Klacks

Von den Ereignissen wurde ein Tonband aufgenommen. Wer sich für eine Überspielung interessiert, sende ein Band (für 45 Minuten Spieldauer bei 9,5 m/sec) und DM 2.- Überspielungskosten an „Tonband Elefantentreffen“, Marbach a. N., Linsenberglweg 2.

RUMI

125 ccm Junior Gentleman



Ein ausgesprochener Gentleman ist dieser Junior nicht — sondern schon eher ein etwas unausgeglichener Twen mit seiner oft nicht ganz salonfähigen Manier, sich geräuschvoll bemerkbar zu machen; und es gibt nun mal Spießler, denen Twens dieser Art ein Dorn im Auge sind —. Aber fangen wir's sachlich an!

In einer kleinen Fabrik in Oberitalien, in Bergamo, wird seit nunmehr 12 Jahren der Wunschtraum aller Zweitakt-Fans gebaut: die RUMI mit liegendem Zweitakt-Twin, der — mit 125, 150 und 175 ccm — in Motorrad- und Rollerfahrwerken allen denen angeboten wird, die bei ihrer Entscheidung über einen Motorradkauf nicht lediglich vergleichen, was 1 kg Motorrad hier — und was es dort kostet.

Es ist heute schwer, in einem Land wie Italien, wo seit einigen Jahren der Viertakter auch in den kleinen Hubraumklassen unbestritten dominiert, eine Zweitakt-Sportmaschine zu bauen und zu einem erheblich über dem Durchschnitt der Sportviertakter liegenden Preis zu verkaufen. Und man muß, wenn man sich selbst da drunten einmal über längere Zeit eine Privatstatistik über die meistgefahrenen Motorradmarken zusammengestellt hat, sagen, daß die RUMIs heute auch in Italien nur selten auf den Straßen zu finden sind — und in Wettbewerben von geringerer Bedeutung sieht man sie zwar, ebenfalls in einzelnen Exemplaren, nach wie vor am Start — aber kaum je als Sieger im Ziel: im Laufe eines Jahrzehnts ist die Zweitakter-Entwicklung den Leuten in Bergamo davongelaufen, nachdem sie seinerzeit — 1949, als sie erstmals auftraten — an ihrer Spitze lagen. Aber dennoch — der Dottore Rumi hat wohl seinerzeit doch nicht allein nur sein Wunschbild auf Räder gestellt, denn nach wie vor werden diese frechen Bienen in Bergamo gebaut, nach wie vor werden

sie in Italien verkauft und exportiert. Ja, selbst wenn die mit einigem Rummel seinerzeit vorgestellten neuen Rumis mit dem Viertakt-V-Motor (s. Heft 10/1960) einmal in Serie sein werden, will man die beiden derzeitigen Gentleman-Modelle, mit 125 und 175 ccm wahlweise weiterbauen. Der Kreis derer, die so etwas suchen, wird zwar immer klein — aber auch ewig unausrottable sein!

Deshalb wohl erschien es in Bergamo auch vertretbar, daß man im letzten Jahr nochmals das bisherige Fahrgestell modifizierte. Was dem Maschinchen offensichtlich nur gut tat, denn die Maschine, die uns der deutsche Rumi-Vertreter, unser Freund Motor-Rauscher in Weissenburg, freundlicherweise „aus Privatbesitz“ zur Verfügung stellte, machte nicht nur äußerlich einen wesentlich sympathischeren Eindruck als das Modell mit vorderer Langschwinge, das wir vor längerer Zeit einmal bei ihm eingehend beschnuppern konnten (s. Heft 9/1959) — auch die Fahreigenschaften sind (Rauscher selbst bestätigte unseren eigenen diesbezüglichen Eindruck) merkbar besser geworden.

Leider nur erhielten wir das Testobjekt in der nun mal für Solofahrten und Nürburgringerproben nicht gerade prädestinierten Jahreszeit — und so steht sie derzeit noch bei uns und wartet, bis sie mit auf den Ring darf. Vorläufig haben wir sie erst mal hier ausgiebig gefahren; erster Eindruck: sie ist zwar, wie oben gesagt, äußerlich eleganter und noch erfreulicher zu fahren geworden — aber sie erscheint für unsere heutigen Maßstäbe noch lauter!

Der liegende Motor mit seiner tiefen Schwerpunktage, der Leichtbau des ganzen Fahrwerks, der gewaltige, aber trotzdem nicht im Entferntesten plump wirkende Tank, die superschmalen, überdimensionierten Leichtmetall-Zentralbremsnaben, die schmalen (vorn und hinten 2.50—19)

Reifen (natürlich Pirelli, wie könnte es anders sein) — alles zusammen gibt das Bild der italienischen Seriensportmaschine, das heute auch anderwärts weitgehend Vorbild geworden ist, wenn sich einer an ein neues Motorradmodell heranwagt. Übrigens wiegt (mit ca. halbvollem Tank, der serienmäßig aus Leichtmetall hergestellt und genau wie bisher vorn untergehakt und hinten mit einem Lederriemen gehalten ist) der ganze schnelle Vogel 92 kg — und dieses geringe Gewicht in Verbindung mit der untadeligen Straßenlage und den hervorragenden Bremsen gestattet eben nach wie vor, auch mit der an sich nicht mehr gerade konkurrenzfähigen Motorleistung, die Rumi als wirkliche Sportmaschine einzustufen.

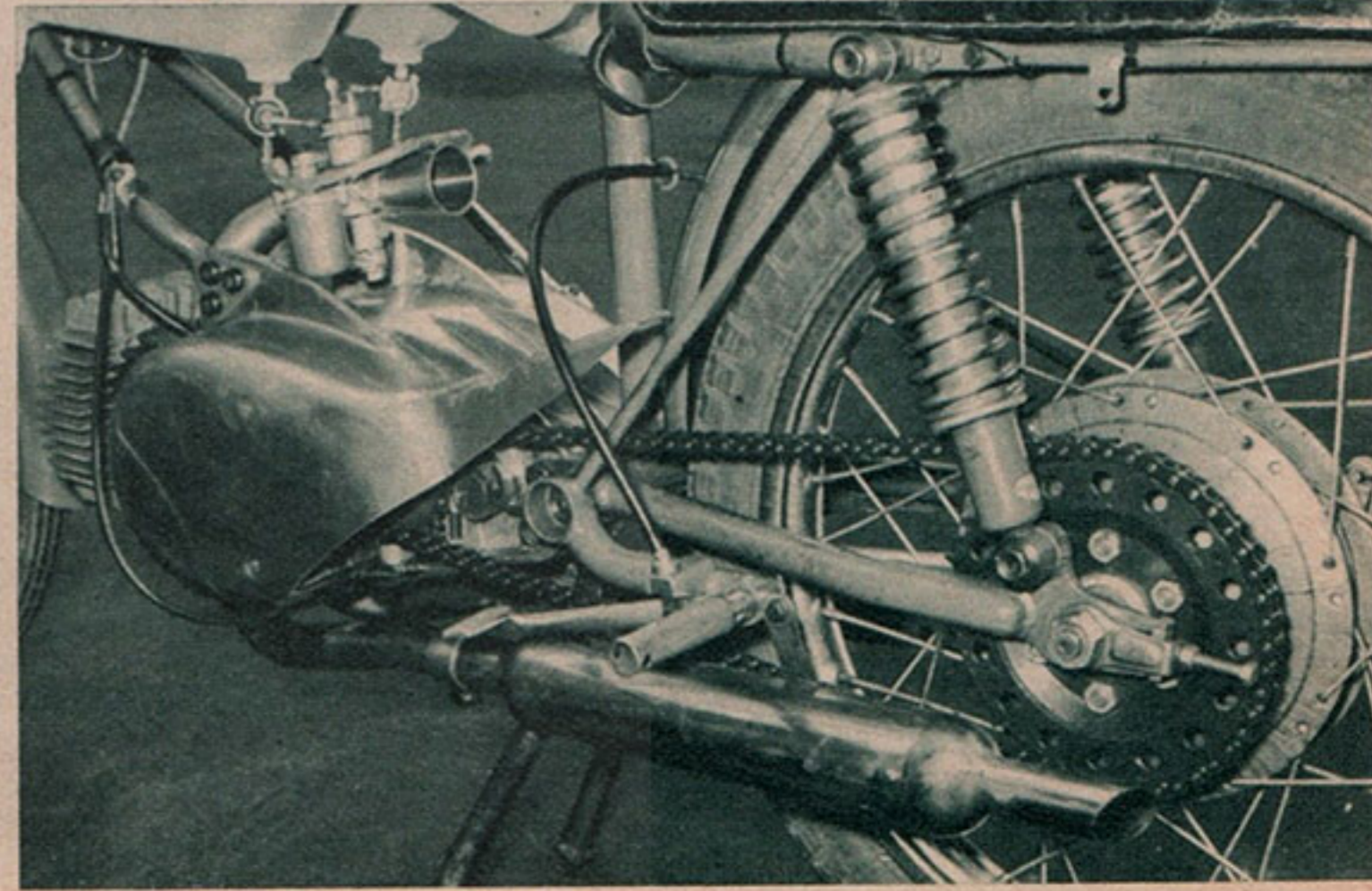
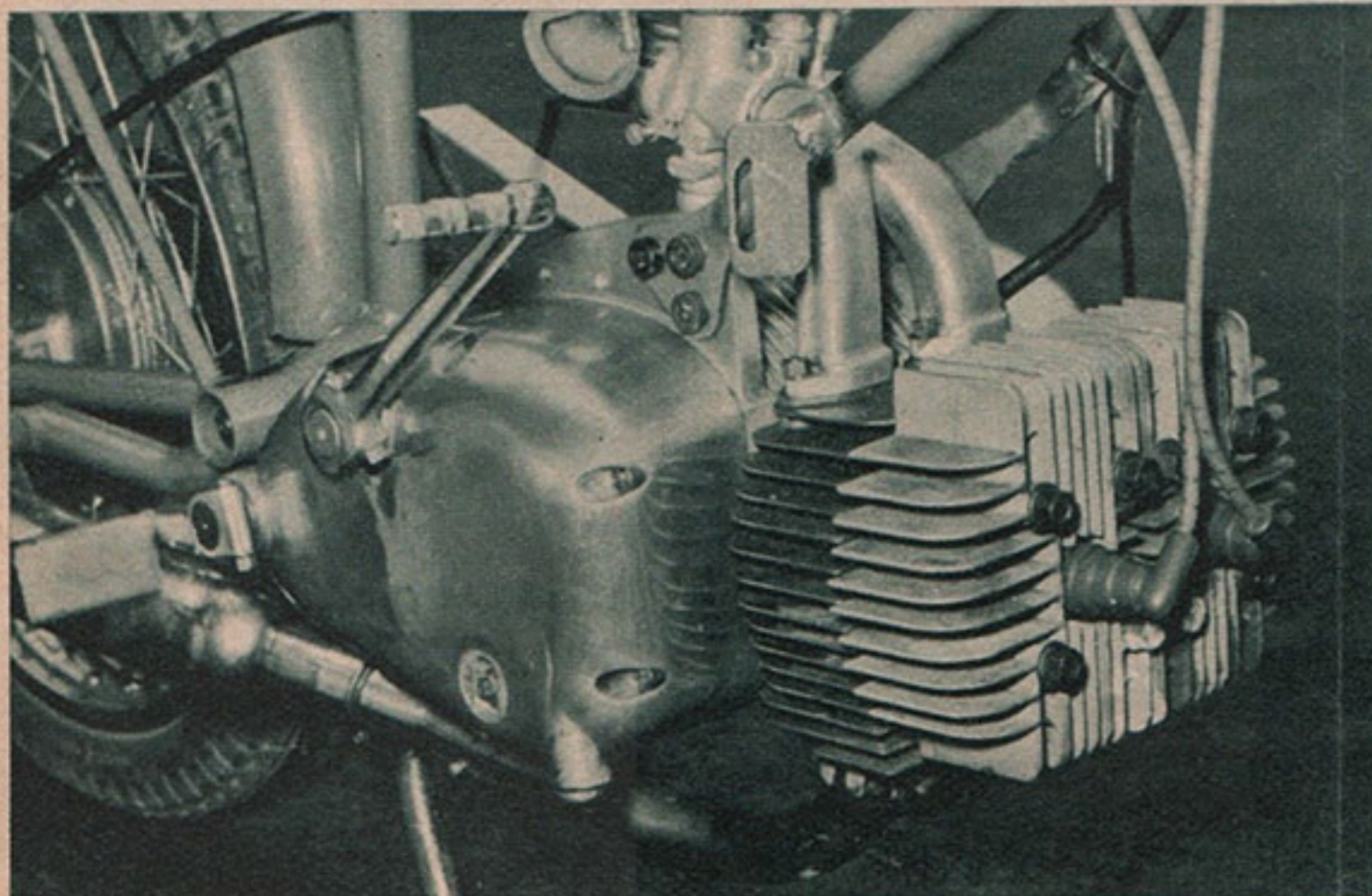
Außerlich unterscheidet sich das Modell Gentleman (wir fuhren die 125er Version) vor allem durch die Telegabel und eine neue Tankform von den vorhergehenden Ausführungen — man ist nun auch hier von der Earless-Gabel reumütig wieder zur Tele, mit der man seinerzeit (in Verbindung allerdings mit einer kurzhubigen Geradwegfederung hinten) begann, zurückgekehrt. Mit den schwachen Hinterbau-Zugstreben wirkt das Fahrgestell der Rumi wohl zunächst beinahe etwas verspielt, und man traut diesem Fahrwerk erstmal kaum besonders viel zu. Aber diese Meinung ändert man schon nach den ersten schnell gefahrenen Kilometern, in denen man die Rumi mal richtig um die Ecken getrieben (bzw. gedrückt!) hat: das Fahrwerk ist völlig seitensteif, auch in starker Schräglage kann man noch unbedenklich recht stark bremsen — allerdings ist dabei anfangs etwas Vorsicht geboten, denn die Bremsen haben's in sich — die Verzögerung ist enorm. Diese Bremsen schienen mir — Durchmesser, geringe Breite und Wirkung zusammengenommen — als die schönsten, die wir bisher zu beurteilen

Links: Unsere Leser kennen das Bild des liegenden Rumi-Twins — wer sich für nervöse kleine Zweitakter begeistert, freut sich immer wieder am Gesamteindruck dieses kleinen liegenden Twins mit dem im glattflächigen Block liegenden Vierganggetriebe.

Rechts: Am Hinterbau des Fahrgestells hat sich nicht viel gegenüber den vorhergehenden Ausführungen geändert — die auf Zug beanspruchten Streben von der Schwingen-

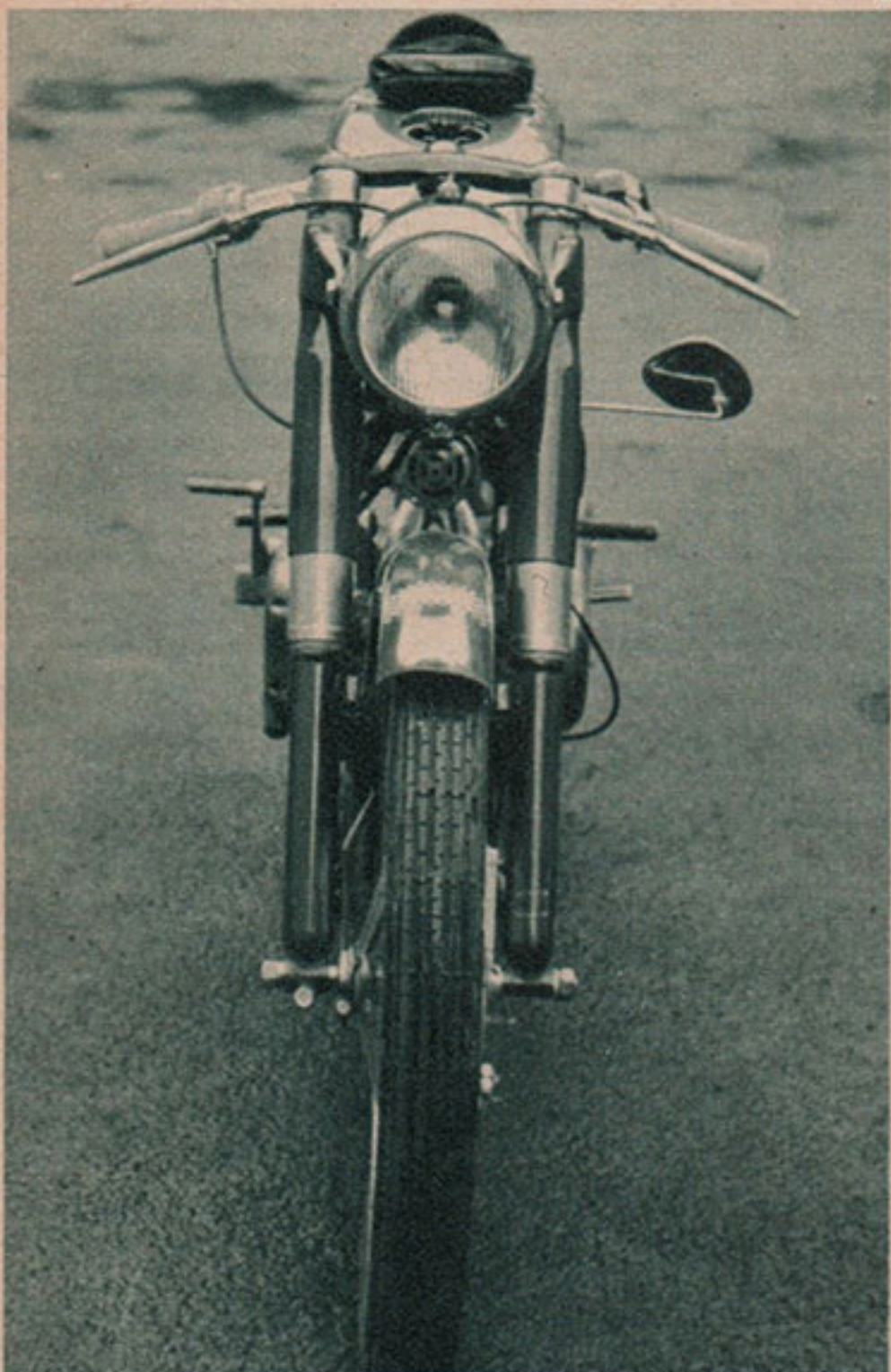
Unter Verwendung eines Ansaugkrümmers vom Roller-Motor wurde vorübergehend die Rauschersche Maschine auf Eingaserbetrieb umgestellt. Die Aufhängebleche für die getrennten Schwimmerkammern der zwei Vergaser sind zu erkennen.

lagerung zur oberen Federbeinaufnahme tragen zum grazilen Aussehen der ganzen Maschine bei. Ganz schmale Zentralbremse mit großem Durchmesser auch hinten.



hatten. Sie übertreffen, allein nach meinem Gefühl geurteilt, effektive Messungen folgen später auf dem Ring, sogar die der 125er Honda-Supersport, die ja bekanntlich vorn mit einer Duplex-Bremse ausgerüstet ist.

Der Motor, ja das ganze Triebwerk, sind gegenüber den früheren Modellen die gleichen geblieben, da hat sich gar nichts geändert. Der ganze Block ist durch die Mitte sämtlicher Lager bzw. Wellen horizontal geteilt, und die Aufhängung des Triebwerks im Rahmen ist so ausgeknobelt, daß man, stellt man die Maschine einfach auf den Kopf, d. h. auf Lenker und Sitzbank, die untere Gehäusehälfte nach Lösen der Befestigungsschrauben abnehmen kann wie eine Oelwanne — das Oberteil des Gehäuses mit allen „Innereien“, die man nun ebenfalls je nach Wunsch ausbauen kann, bleibt im nach wie vor unten offenen Rahmen! Die Kurbelwelle ist dreifach gelagert, mit Messerpleueln ausgerüstet. Unverändert blieben auch die Kolben, d. h. sie sind profiliert, und die Anordnung der beiden Spülkanäle in der rückwärtigen (oberen) Hälfte der Zylinder ergibt eine Steilstrom-Umkehrspülung. Kein Wunder, daß damit einer weiteren Steigerung der seinerzeit einmal überdurchschnittlichen Leistung eine Grenze gesetzt ist — nach allem, was wir heute wissen, ist nur mit reiner Umkehrspülung und unprofilierem Kolbenboden die Literleistung



Das Gesicht der schnellen kleinen Italienerin; klar, daß da auch nur ein Fahrer draufpaßt, der italienisches Format und enganliegendes Lederzeug hat! 85 cm ist der ganze Apparat nur hoch! Fotos Ben

aus einem Zweitakter kleinen Hubraums herauszuholen, mit der gerade eben die MZ-Motoren im Begriff sind, den nur noch recht geringen Vorsprung der Viertakter im Renngeschehen aufzuholen! 9,5 PS sind für einen 125er Sportmotor nun mal heute keine überdurchschnittliche Leistung mehr, sie werden bei einem Verdichtungsverhältnis von 10,5 erzielt und bei einer Drehzahl von 7300 U/min mit Auspufftöpfen und 8000 mit offenen Megaphonen — wobei man eben nicht vergessen darf, daß eine annähernd so hohe Leistung auch schon vor acht Jahren in diesen Motoren drin war — und da war das ein Ding! Die Auspufftöpfe, um darauf nochmals zurückzukommen, sind ein Kapitel für sich: es dürfte keinen geben, der mit diesen wohl nahezu „inhaltslosen“ Dingern die Rumi durch eine deutsche Abnahme bringen könnte; als ich bei der ersten Fahrt noch naiv mitten durch die Innenstadt fuhr, um auf meine Teststrecke zu kommen, wurde mir so oft der Vogel gezeigt, wie sonst in den schlimmsten Fällen nicht — ich hatte den Eindruck, daß

man mich gelyncht hätte, wenn man meiner habhaft geworden wäre. Ich habe jedenfalls dann bewohnte Gegenden gemieden. Dabei ist der Ton in Fahrt nicht einmal so unangenehm; aber die Rauscher'sche Rumi war, um sie etwas ziviler zu machen, vorübergehend mit nur einem Vergaser ausgerüstet worden, und genauso, wie sich Rauscher seine Privat-Rumi mit zwei 23er Vergasern anstelle der serienmäßigen 18er bestellt hatte (die Motoren der Gentleman-Modelle werden serienmäßig nur mit zwei Vergasern geliefert), genauso hatte er (unter Benutzung eines wohl auch noch nicht recht geeigneten Gabelkrümmers) statt des passenden 18er, für beide Zylinder gemeinsamen Vergasers einen 22er montiert. Ganz abgesehen von der fehlenden Ansaugeräuschdämpfung sind so große Vergaserquerschnitte schlecht für einen Langsamlauf des Motors geeignet — man muß dauernd mit dem Gas spielen, um den vor einer Ampel im Stand laufenden Motor vor dem Absaufen zu bewahren und ihn überhaupt so am Laufen zu halten, daß man bei Grün wieder wegkommt. Das ist es natürlich, was ein besonders aufreizendes Geräusch macht. Es ist selbstverständlich, daß wir bei unseren Testfahrten und Messungen auf dem Ring der Frage einer ausreichenden Schalldämpfung — am Einlaß wie am Auslaß — besonderes Augenmerk widmen werden, denn es ist ein unmögliches Unterfangen, den Motor etwa, zu Lasten seiner Leistung und seiner gesamten Charakteristik, nur für die Abnahme irgendwie zu präparieren und dann nicht nur zu riskieren, mit der wieder „freigemachten“ Maschine am ersten Tag weggefangen zu werden, sondern, was noch viel schlimmer ist, denen Wasser auf ihre Mühlen zu geben, die nun mal Motorrad und Krach miteinander identifizieren.

Aber auch dann: für eines ist diese Rumi in ihrer sportlichen Auslegung nicht gedacht und geeignet, nämlich für Stadt- und anderweiten Kurzstreckenbetrieb. Sie ist ein ausgesprochenes, schnelles Rennpferd für kurvenreiche Strecken. Je mehr Ecken, desto mehr Spaß hat man. Wer so mit der Rumi fährt, wird seine Freude an ihr haben — zum Angeben ist sie ungeeignet!

Die jetzt gelieferten Motoren haben übrigens wieder, wir ursprünglich, Graugußzylinder. Eine Zeitlang wurden die Rumis mit Leichtmetallzylindern und verchromter Laufbahn geliefert — bei KS sahen wir sie, als wir kürzlich mal durch den Betrieb geführt wurden. Aber als vor geraumer Zeit das Werk in Bergamo vorübergehend in wirtschaftliche Schwierigkeiten geriet, gab es eine Stockung in der Belieferung aus Neckarsulm, und da griff man wieder auf die Graugußzylinder zurück, die angeblich leistungsmäßig kein Minus bringen sollen.

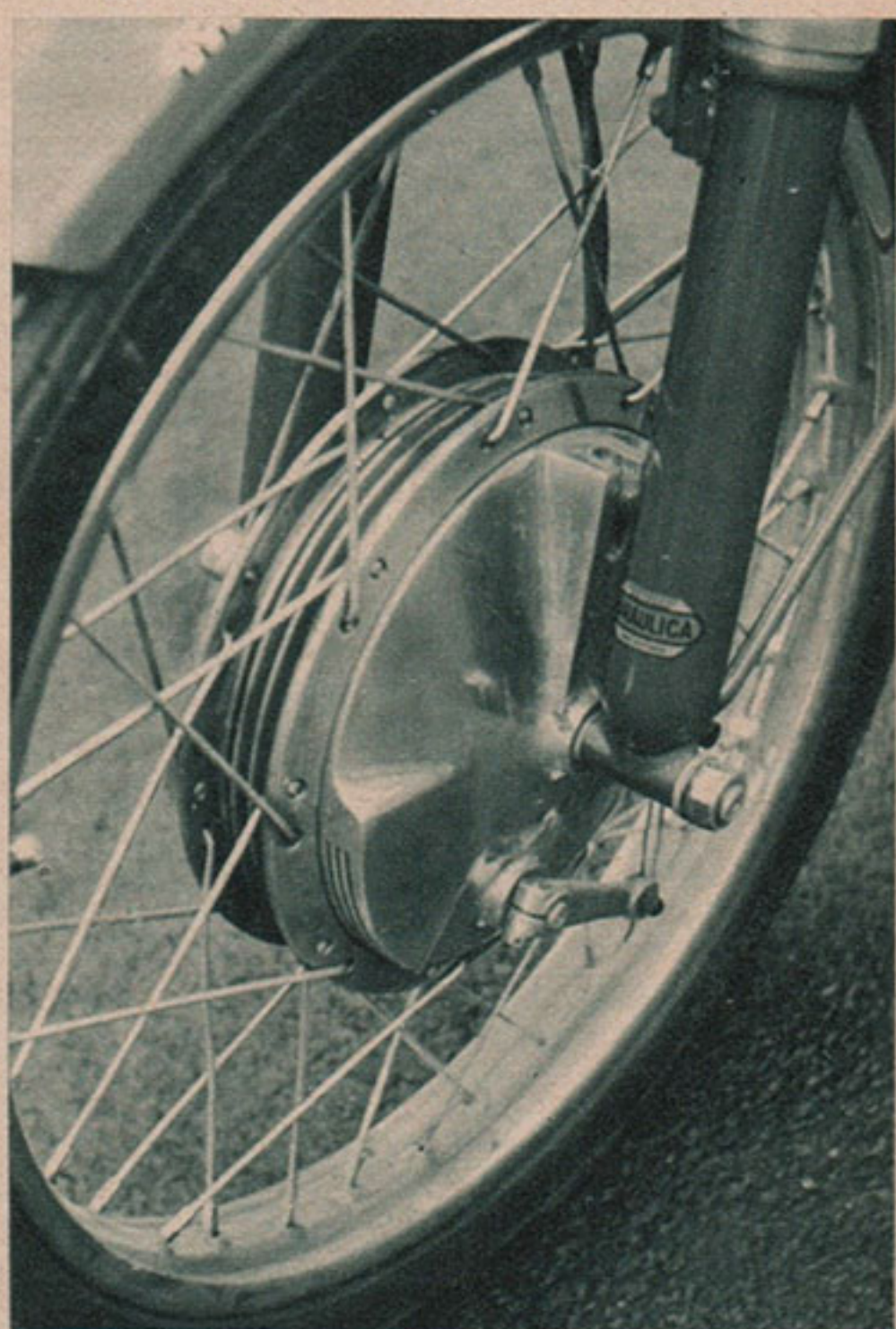
Die genannte Höchstleistungsdrehzahl von 7300 ist im Ersten bei etwa 50 erreicht, der Zweite langt bis ungefähr 65, der dritte bis ca. 85 km/h, und im Vierten kommt man ziemlich rasch auf die 100 — aber dann ist auch schon Schluß. Mit sehr viel Geduld und unter günstigen Verhältnissen (vor allem einem ultraleichten und schmalen Fahrer italienischer Testfiguren-Prägung) kommt man wohl auch noch über die 105 hinaus — aber das ist dann schon alles Zauberei. Das Beschleunigen dagegen macht unbestritten Spaß: in 7 Sekunden ist man auf 60 mit Durchschalten bis zum Zweiten. Im Vierten machen Gegenwind und leichte Steigungen schon der Rumi beträchtlich zu schaffen, so daß man schnell zurückschalten muß — eine Folge der in Italien üblichen knappen Gesamtuntersetzung im direkten Gang. Bei dieser Maschine fiel es uns aber besonders auf — wahrscheinlich war man, im Bestreben, die als zu gering erkannte Leistung etwas zu vertuschen — mit dem Übersetzungsverhältnis schon über die zuträgliche Grenze gegangen.

Daß die Straßenlage sehr gut ist, sagte ich schon, erst in extremer Schräglage machte das Hinterrad Anstalten zum seitlichen Wegsetzen. Aber nie plötzlich, so daß man stets korrigieren konnte. Der Wärmewert der vorgeschriebenen (und auch in unserem Motor gefahrenen) Kerzen erscheint, gemessen an vergleichbaren Motoren, recht hoch. Unter 260 wird man nicht glücklich, bei ausge-

sprochenem Jagen in den Bergen bzw. Gängen muß man sogar auf 360 hinauf !!

Erstaunlich erscheint auch das noch heute vom Werk vorgeschriebene Mischungsverhältnis von 1:10 für die Motorschmierung. Selbst für ausgesprochene Rennweitakter nimmt heute kein Mensch mehr eine solch fette Soße — und daß der Motor (dessen Hauptlager zu allem Überfluß nicht aus der Mischung, sondern vom Getriebe her mit blankem Frischöl versorgt werden) diese Ölmenge auch gar nicht verkraften kann, sieht man an dem, was an den Topfenden herauskommt. Mit Sicherheit wäre allein schon mit einer Reduzierung der Ölbeimischung zum Kraftstoff etwas an Leistung zu holen — wir werden's auf dem Ring jedenfalls mal probieren. Der von mir bisher gemessene Straßenverbrauch an Kraftstoff/Öl-Mischung lag bei 5 l/100 km, was bei scharfer Fahrt als durchaus nicht zu hoch anzusehen ist.

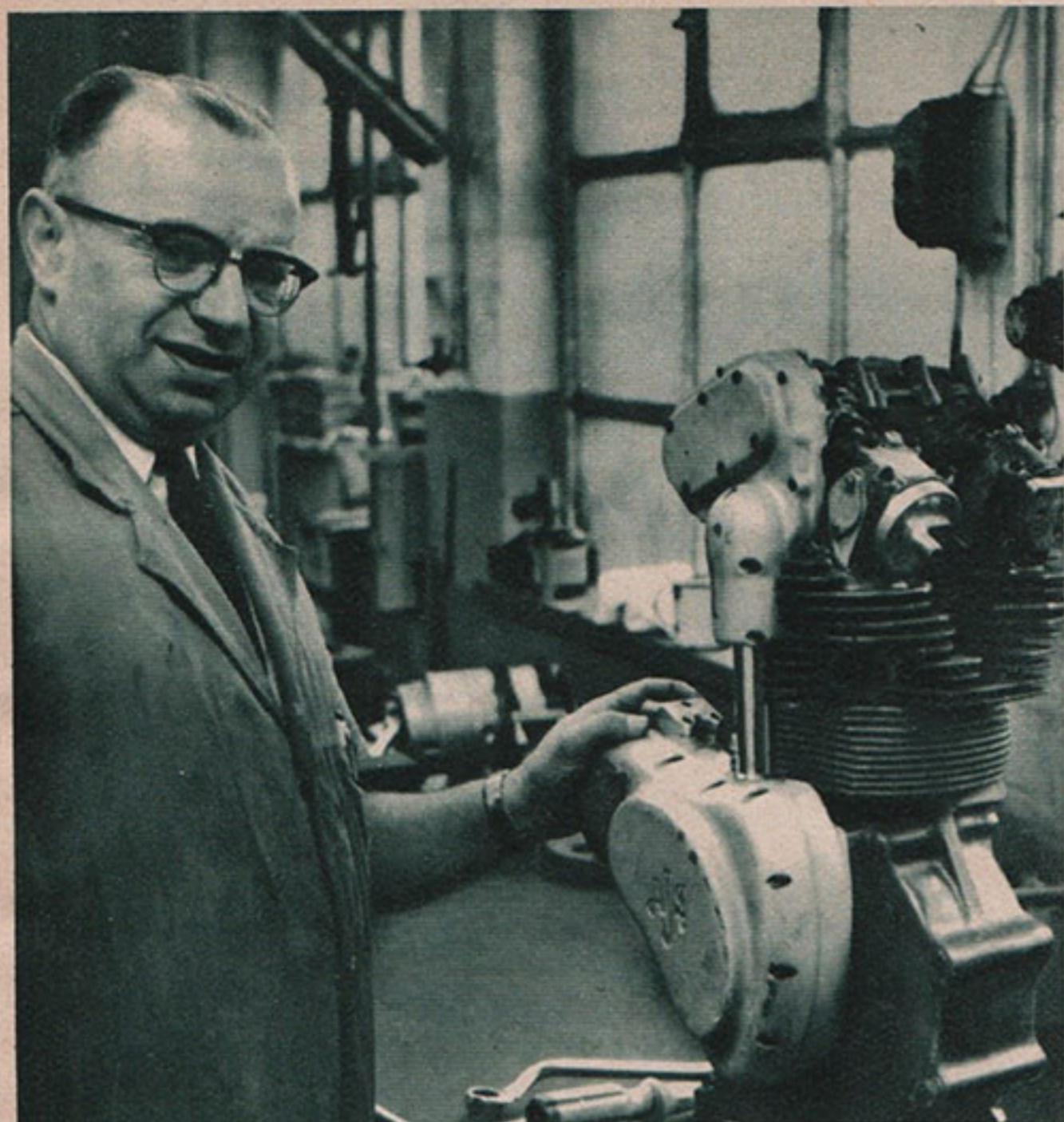
Alles in allem ist die Rumi-Gentleman wieder eine jener typisch italienischen Straßen-Sportmaschinen, die einen jungen Menschen auch bei uns begeistern können — Zweitaktfreunde in diesem Fall natürlich ganz besonders. Ob es die Lage der Rasten, die Position der Bedienungshebel, die Höhe und Länge der Lenkerstummel, die Formgebung des Tanks, die Ausbildung der Sitzbank ist — alles und alles ist eben hier mit „Gewußt wo“ gemacht, jedes Ding sitzt so haargenau an



Wann endlich werden wir an deutschen Motorrädern solche Bremsen anstelle der plumpen Leichtmetallklötze mit Wellblechverrippung sehen. Selbst wenn diese Klötze genausogut bremsen (was sie aber gar nicht tun!) — wir wollen sie nicht mehr sehen!

seinem Platz, daß man sich auf der Maschine vom ersten Augenblick an wohlfühlt. Und die zunächst nicht gegeneinander abwägbaren Fahrwerksmassen — die müssen genauso ausgeklügelt bzw. gekonnt — sitzen, sonst könnte die Straßenlage nicht auch bei dieser kleinen Italienerin wieder so famos sein. Daß der Motor leistungsmäßig nicht mehr das Letzte ist — jedenfalls ist er ein Beweis mehr dafür, was die Italiener damals im Zweitakterbau konnten (als, wie man sich heute oft gar nicht mehr erinnert, auch sehr bekannte große italienische Motorradmarken in den kleinen Hubraumklassen europäische Spitzenleistungen mit Zweitakttern erzielten — Marken, die sich für die Weiterentwicklung von Hochleistungsmotoren nur eben später dem „risikoloserem“ Viertakter verschrieben, wie etwa MV Augusta).

Und vor allem weckt dieses wieselflinke kleine Maschinchen erneut den Wunsch nach einer deutschen Zweizylinder-Hunderter. Ob wir sie zur nächsten IFMA bekommen werden? Ben



Der Verfasser während seiner Tätigkeit in den AJS-Werken mit dem einzigen jemals gebauten, durch Königswelle angetriebenen dreiventiligen 350 ccm OHC-Rennmotor. Diese Konstruktion stammt von H. J. Hatch, dem Erbauer des berühmten „Mechanischen Wunders“ von Excelsior, der früher schon Konstrukteur bei Blackburne war. Der abgebildete Motor hatte 75,5 mm Bohrung und 78 mm Hub, ein Einlaß- und zwei Auslaß-Ventile. Er wurde nie im Rennen eingesetzt, da sich das Werk kurz nach dem Bau dieses Prototyps vom Rennsport zurückzog. Ähnliche „triple knocker“-Rennmotoren, jedoch mit dem bekannten Kettenantrieb (Wellertrieb) für die obenliegende Nockenwellen, errangen 1953/54 große Erfolge, den ersten und zweiten Platz bei der TT 1954 unter Coleman und Farrant.

Erwin Tragatsch/London plaudert über

Berühmte Konstrukteure und ihre Konstruktionen (1)

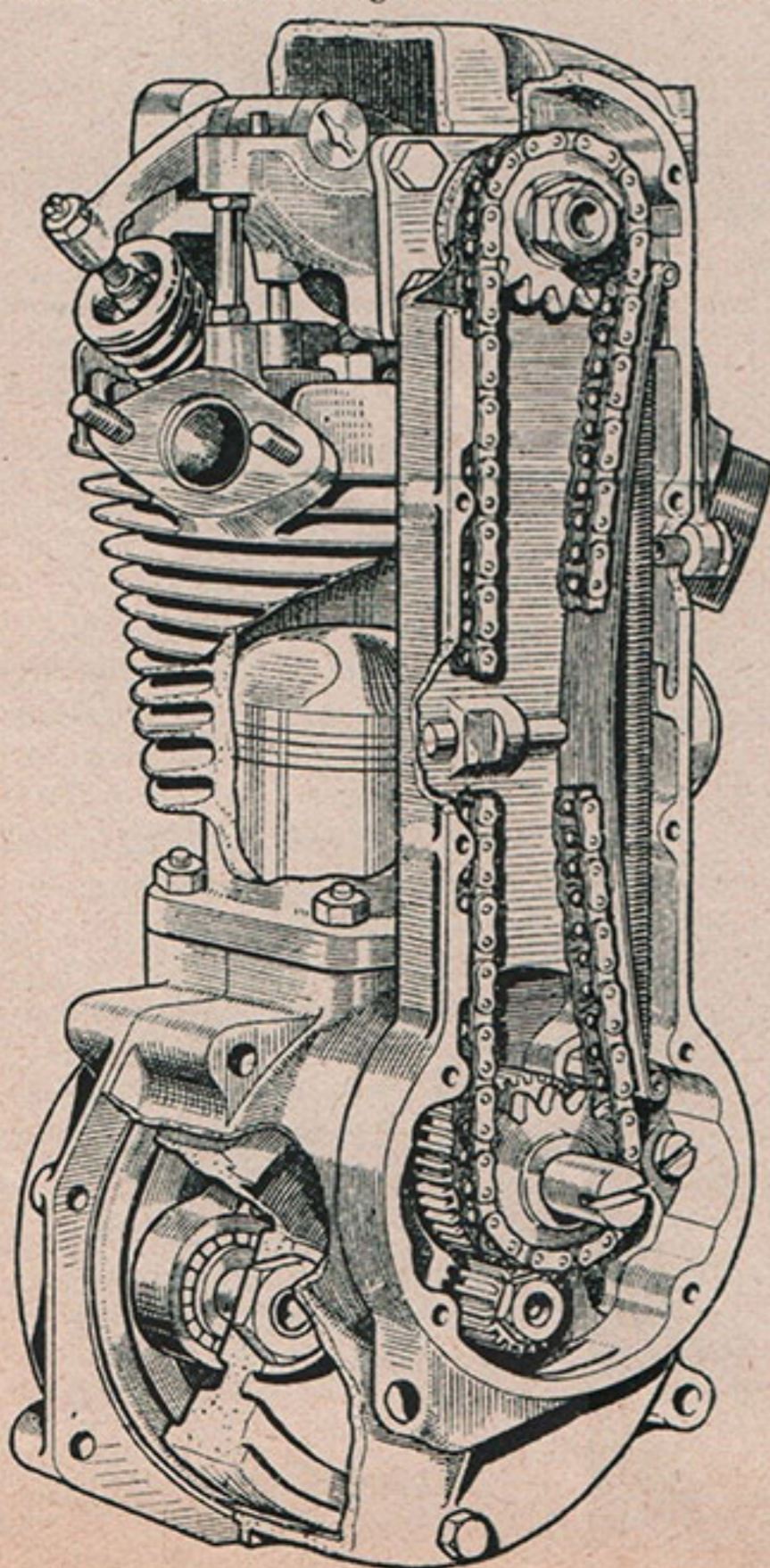
„Ein guter Konstrukteur ist ein Mann, der ein besseres Motorrad für weniger Geld herstellen kann“ . . . diese weisen Worte prägte einst Harry Collier, berühmter Rennfahrer und Mitbegründer der Matchless-Werke in England. Ihm zur Seite stand sein nicht weniger berühmter Bruder Charlie Collier, der 1907 das allererste TT-Rennen gewann und später auch der jüngste der Brüder, Bert Collier, der noch 1927 an der Ungarischen und Österreichischen TT teilnahm. Die Collier-Brüder führe ich deshalb hier zuerst an, weil sie beide Konstruktionsrichtungen im Motorradwesen — die orthodoxe und die unorthodoxe — vertraten. Schon der eingangs zitierte Grundsatz verrät, daß Harry sich zur orthodoxen, der seit Jahren typisch englischen Bauweise, bekannte. Er und sein Bruder Charlie gingen von dem Bestreben aus, eine bestehende Konstruktion zu verbessern, zu entwickeln und billiger herzustellen.

Da war Bert Collier aus anderem Holz geschnitten. Er hatte seine eigenen Ideen vom idealen Motorrad, und während seine beiden Brüder vor allem auch an die kommerzielle Seite dachten, war Bert mehr idealistisch veranlagt. Seine Schöpfungen sind das beste Beispiel dafür: schon 1924 entwarf er eine 350 ccm-Sportmaschine mit Königswellenmotor, bei welcher der Königswellenantrieb hinter dem Zylinder lag; sieben Jahre später entstand der „Silver Arrow“ mit einem seitengesteuerten 397 ccm V-Zweizylindermotor in einem Block, und schon 1931 gab es den sensationellen Vierzylinder 593 ccm „Silver Hawk“ mit Königswelle. Es war das ein 26°-V-Motor, ebenfalls alle vier Zylinder in einem gemeinsamen Block. Es handelte sich um reine Tourenmaschinen, und wenn man die Konstruktionsmerkmale betrachtet, kommt man leicht zur Überzeugung, daß diese Konstruktionen keinesfalls billig in der Produktion waren.

Bert Colliers Meisterstück war aber die AJS 500 ccm-Vierzylinder ohne Rennmaschine mit Kompressor, die 1934 luftgekühlt entwickelt und bis 1939 mit Wasserkühlung seitens der Fabrik zum Renneinsatz gelangte. Einer der Fahrer war Walter Rusk, der noch knapp vor dem Kriege auf so einer AJS den Rundenrekord beim Ulster Grand Prix brach und die erste Runde mit über 100 Meilen/h bei einem Straßenrennen fuhr. Um den Zusammenhang zwischen den Colliers, die die Besitzer der Matchless-Fabrik waren, und der Marke AJS zu erklären, möchte ich erwähnen, daß die von den Brüdern Stevens in Wolverhampton gegründeten AJS-Werke im Jahr 1931 von der Firma Matchless aufgekauft wurden.

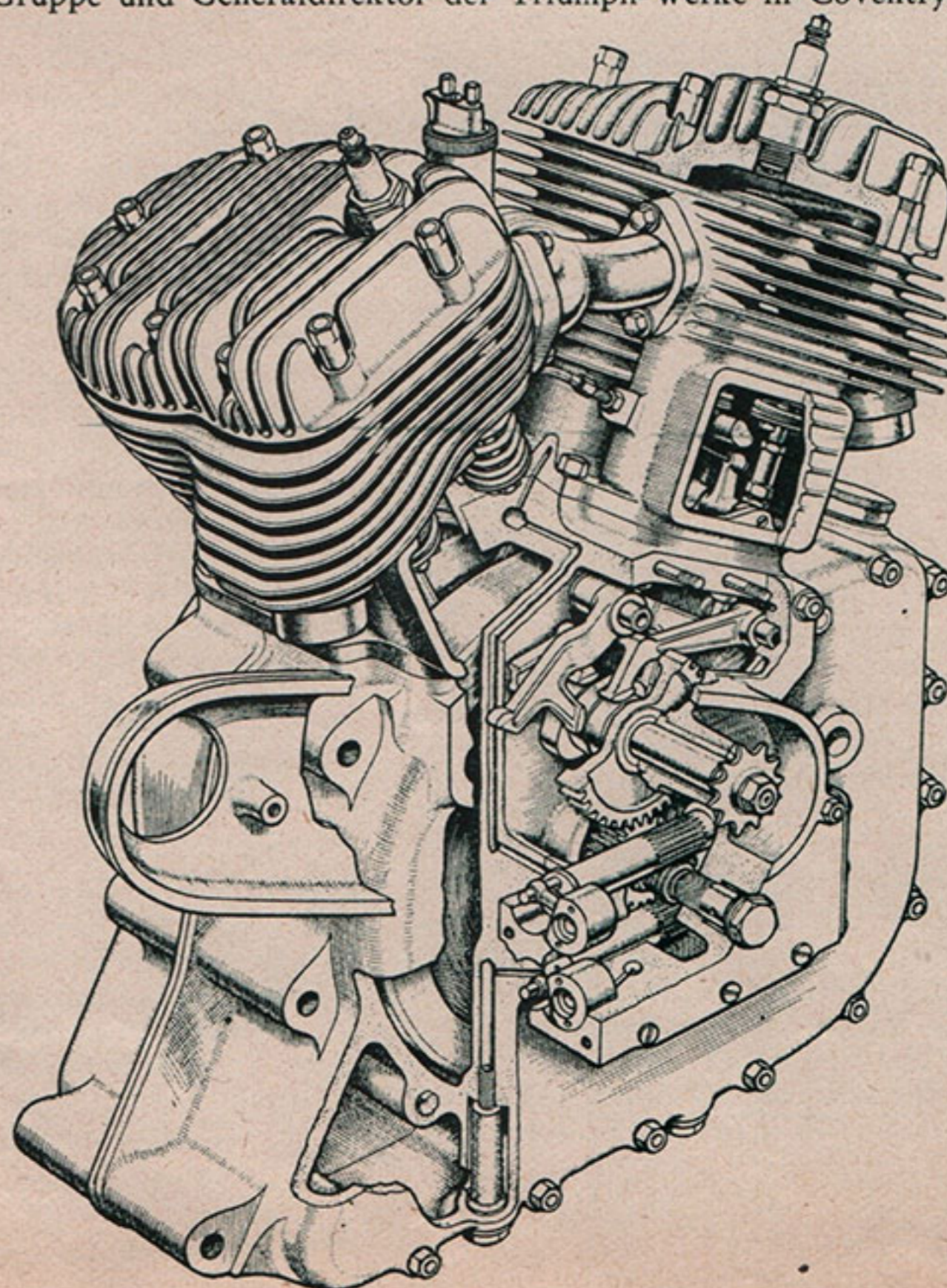
Die vier Stevens-Brüder — George, Joe, Harry und Hack — bauten schon 1898 ihr erstes Motorrad. Obwohl mehr oder weniger Vertreter des „Orthodoxen“, wurde doch viel experimentiert. Es gab schon 1927 die erste AJS mit Kettenantrieb für die obenliegende Nockenwelle bei den Rennmodellen, es gab luftgekühlte 500 ccm Reihen-Vierzylinder, und knapp vor Torsschlus in Wolverhampton baute man seiten- und obengesteuerte 500 ccm V-Zweizylinder mit quergestelltem Motor, ähnlich der viel jüngeren 350 ccm „Bergmeister“ von Victoria. Alle die Collier- und Stevens-Brüder sind schon tot; Bert Collier verunglückte im Jahr 1942 tödlich, als er eine BMW zu Versuchszwecken fuhr, Harry starb zwei Jahre später, und der große Charlie Collier saß in seinem Büro, als ihn 1954 ein Herzschlag ereilte.

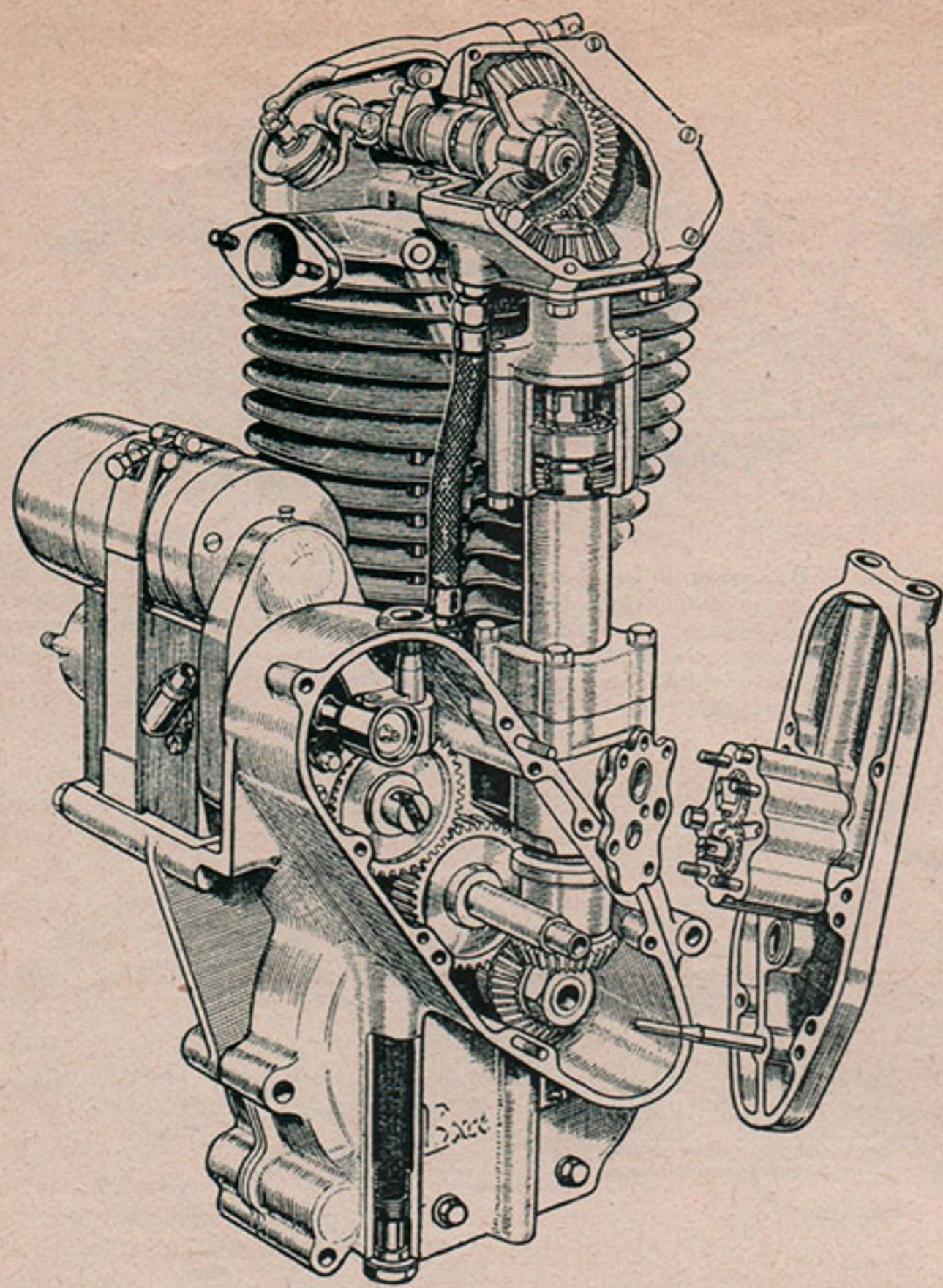
Interessant ist auch die Beobachtung, daß nicht wenige Konstrukteure mit unkonventionellen Konstruktionen anfangen und sich dann, vor allem aus geschäftlichen Gründen, der Tradition anschlossen und — nennen wir es „praktisch“ — weiterbauten. Edward Turner, der derzeitige Chef der BSA-Gruppe und Generaldirektor der Triumph-Werke in Coventry, gehört zu



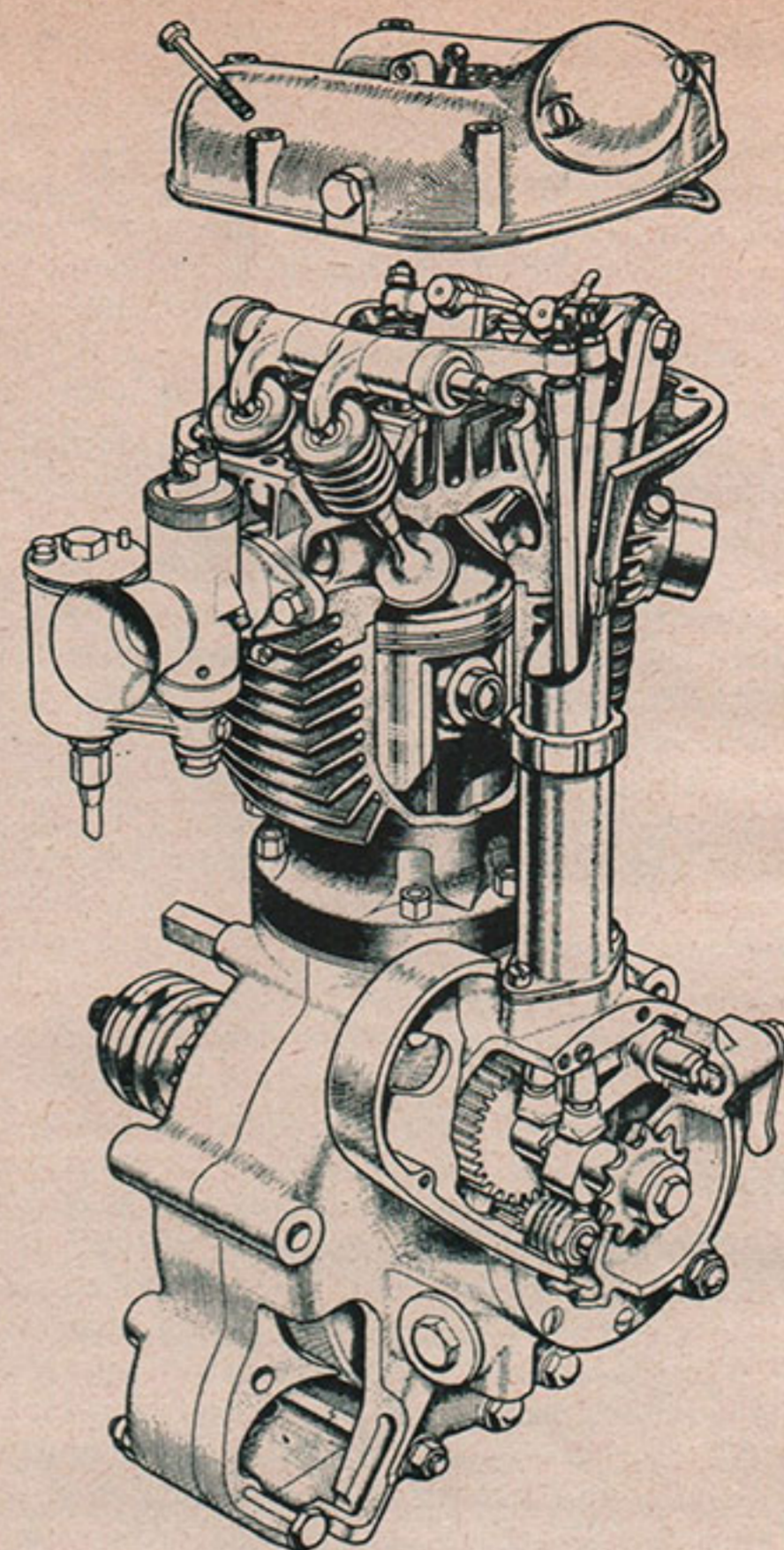
Das ist nicht etwa, wie man annehmen könnte, ein AJS-Motor, sondern ein 250 ccm Levis-OHC mit Kettenantrieb aus dem Jahr 1935. Konstrukteure: Arthur Butterfield und Bob Newey. Nur eine kleine Anzahl dieses Typs wurden produziert.

Jahrelang dominierten auch in England große Zweizylinder in V-Form. Das war einer der größten: der seitengesteuerte 1140 ccm von Royal Enfield aus dem Jahr 1936. Konstrukteur: Toni Wilson-Jones.





Englands erfolgreichster 250 ccm-Rennmotor der Vorkriegsjahre: der OHC-Einzylinder „Maxman“ von Excelsior. Er war schnell und überaus zuverlässig. Konstrukteure: Eric Walker und Alan Bruce (ja wohl, derselbe!).



Ebenfalls eine prachtvolle Motorenkonstruktion: der 1936er Rudge „Ulster“, ein 500 ccm-Einzylinder mit vier Ventilen; George Hack schuf sie.

ihnen. Seine Berühmtheit erlangte er, als er die erste Vierzylinder bei Ariel schuf, und obwohl er diese bis vor wenigen Jahren als sein Lieblingskind betrachtete, war sie nie kaufmännisch, sondern nur ein technischer Erfolg. Nun kann man von technischen Erfolgen allein aber nicht leben, und so waren alle weiteren Konstruktionen Tuners viel nüchterner. Er entwickelte die schnelle OHV-Ariel-Red Hunter, und als er 1936 die damals verwaisten Triumph-Werke übernahm, schuf er die — wie sich bald herausstellte — ersten verkaufsmäßig erfolgreichen Parallel-Zweizylindermotoren, die er in den Rahmen der alten Einzylinder-Triumph einbaute. Seine Stärke lag darin, daß er gute Motoren schuf und vor allem darin, daß diese neuen Zweizylinder billiger in der Herstellung und leichter im Gewicht als ihre Vorgänger waren.

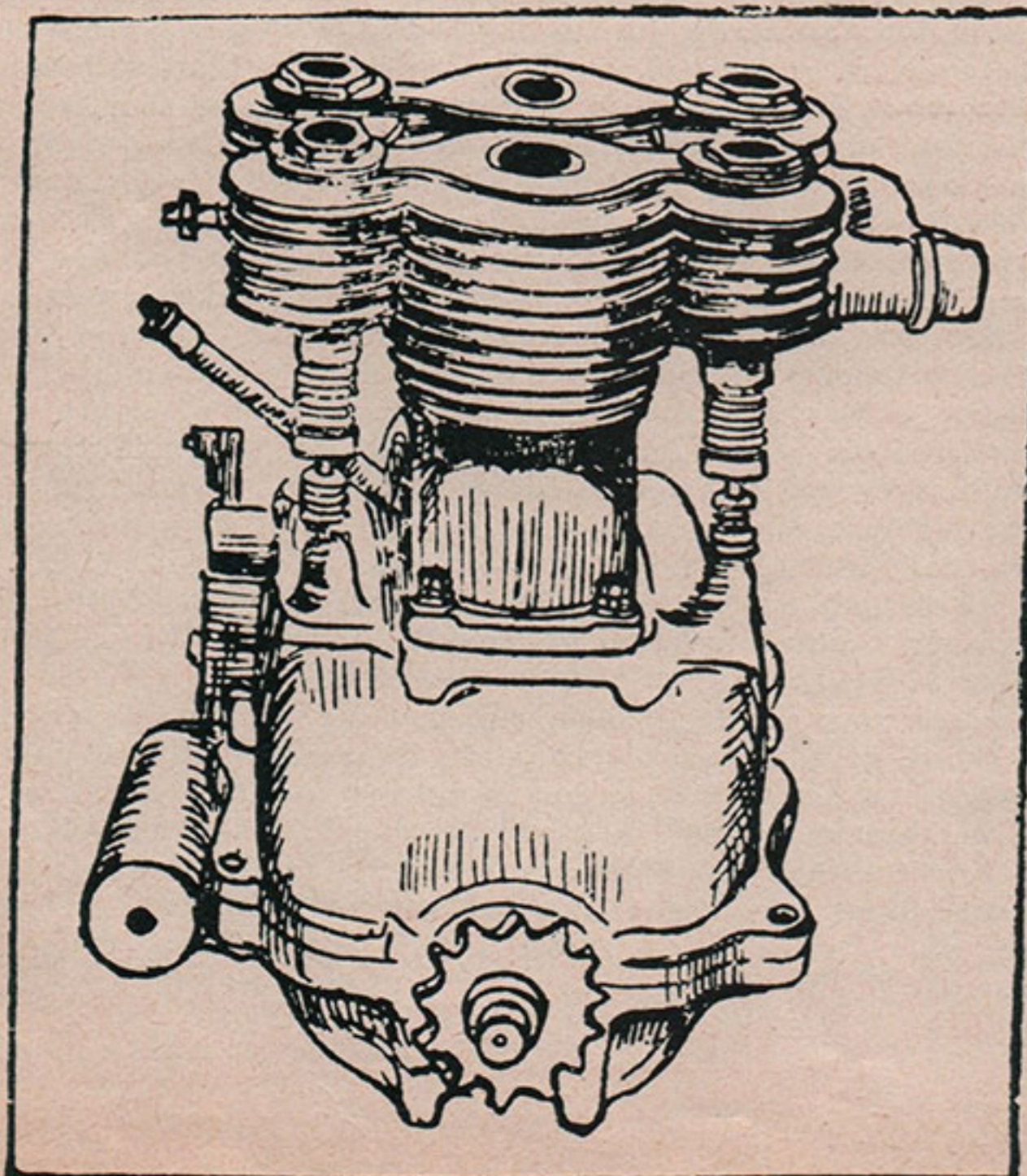
Vorgänger gab es genug; Triumph selbst baute schon 1933 einen von Val Page konstruierten 650 ccm OHV-Parallel-Zweizylinder als Blockmotor, und das war noch nicht der Anfang, denn schon 1913 gab es in der Fabrik in Coventry — die damals einem geborenen Deutschen, Siegfried Bettmann, gehörte — einige Versuchsmodelle mit 400 ccm Parallel-Zweizylindermotoren, die allerdings nie in Produktion gelangten. Aber auch das waren nicht die allerersten Parallel-Zweizylinder, denn schon 1909 bauten Moto-Rève in Genf und vorher Werner, Berkeley, Herdte-Bruneau und andere solche Motoren.

Da ich gerade von Parallel-Zweizylindermotorrädern spreche, muß ich auch gleich Alfred Angus Scott erwähnen, dessen berühmte Zweitakter schon 1905 erschienen und die — in der Basis gleichbleibend — noch heute gebaut werden. Scott war ein eigenwilliges Genie. Er dachte nicht so sehr

an die Motorisierung der Masse als an die Verwertung seiner Ideen. Als Geschäftsmann war er nicht erstklassig und schon 1922 verkaufte er seine kleine Fabrik in Shipley in England, um sich vollkommen dem „Scott-Sociable“ zu widmen, einem Fahrzeug, das einem Kleinauto ähnlich war, das jedoch vorn nur ein Rad auf der rechten Seite besaß. Es war eine eigenwillige, ungewöhnliche, dabei aber gute Konstruktion, die jedoch infolge ihres Aussehens nicht ankam.

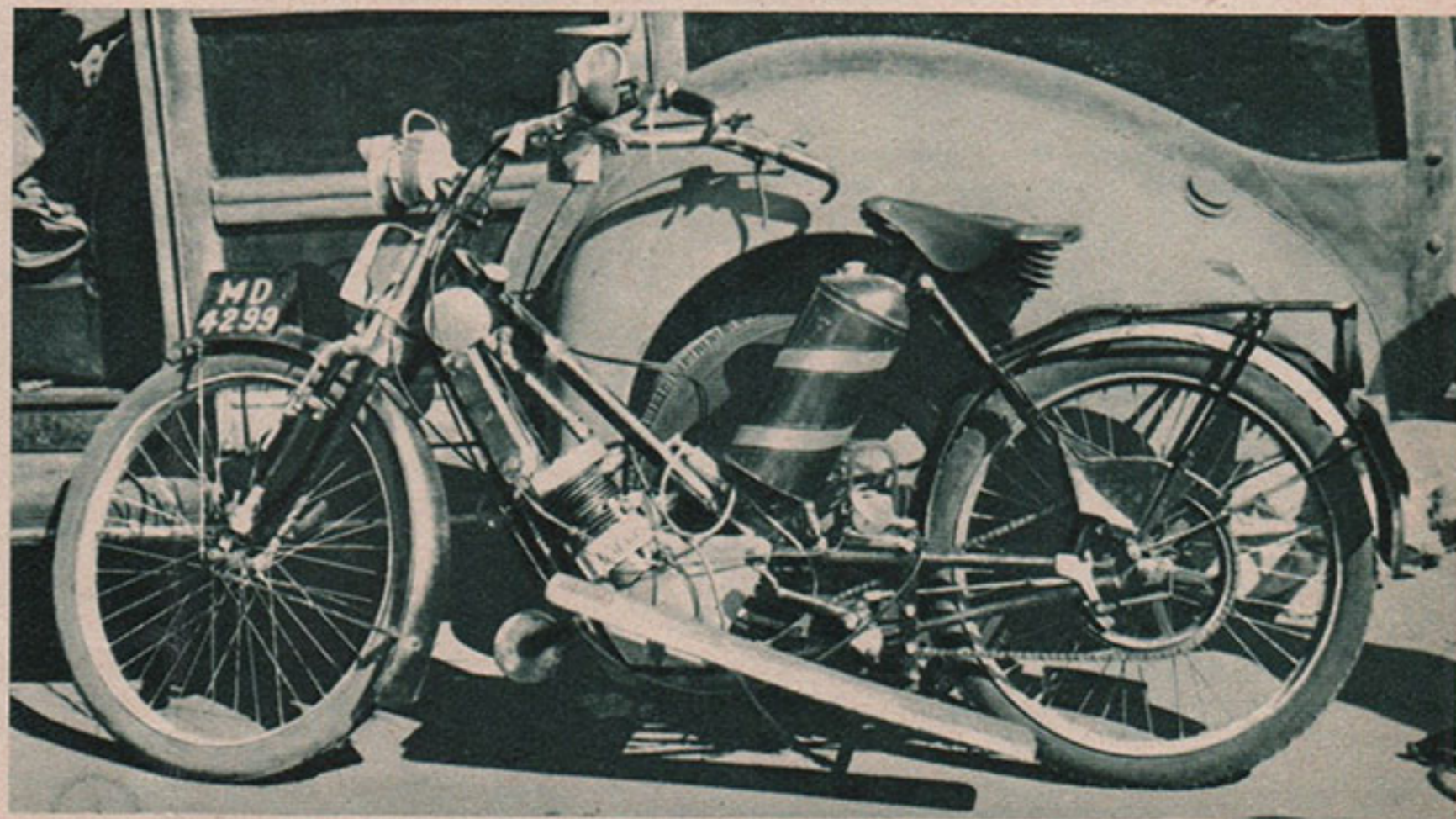
Scott-Motorräder zeichneten sich durch gute Straßenlage, ruhigen Lauf und gute Qualität aus und wurden als 500er und 600er gebaut. 1929 schuf der damalige Scott-Konstrukteur William Cull eine neue Scott, einen 300 ccm Einzylinder-Zweitakter mit Luftkühlung, der aber kein Erfolg wurde! Drei Jahre später gab es ein Versuchsmodell eines Vierzylinder-Zweitakters mit Kompressor, aber in die Produktion gelangte erst ein Dreizylinder-Zweitakter, der zuerst 1000 ccm hatte, aber 1934 auf 750 ccm geändert wurde. Sagen wir's offen: die Engländer sind bekannt als konservativ, und während die Techniker diese Konstruktion Culls bewunderten, fanden sich nur wenige Kunden — nur sechs Maschinen wurden verkauft; eine davon war noch nach dem Kriege in der Schweiz, und eine wanderte während des Krieges von Paris nach Zschopau zu DKW.

Daß Motorradfabriken, bevor sie ein neues Modell entwerfen, sich die Konstruktion der Konkurrenz ansehen, ist verständlich und bekannt. Auch bei DKW in Zschopau machte man in dieser Beziehung keine Ausnahme, und es ist interessant zu beobachten, daß viele Erzeugnisse dieser Firma immer irgendwo eine „Stütze“ hatten. Das war um 1925, als man die ersten 175 ccm Rennmaschinen mit Wasserkühlung baute, wobei Hugo



◀ Der Verfasser fand in Amerika das einzige existierende Bild des ersten, jemals gebauten Triumph-Parallel-Zweizylinders. Nur zwei solcher (400 ccm-) Motoren wurden 1913 gebaut. Bei einem Besuch in Coventry fanden sich noch drei Männer, die damals diesen Motor im Versuch fuhren — er ging nie in Produktion, da er jeden Rahmen zerschüttelte.

Das ist eine wirkliche Großmutter — eine von dem berühmten Alfred Angus Scott konstruierte SCOTT aus dem Jahre 1911! Damals hatten die Zylinder noch Luftkühlung, nur der Kopf war wassergekühlt. Aber im Prinzip ist der Aufbau der wenigen, noch heute für Liebhaber gebauten Scott-Maschinen der gleiche geblieben.

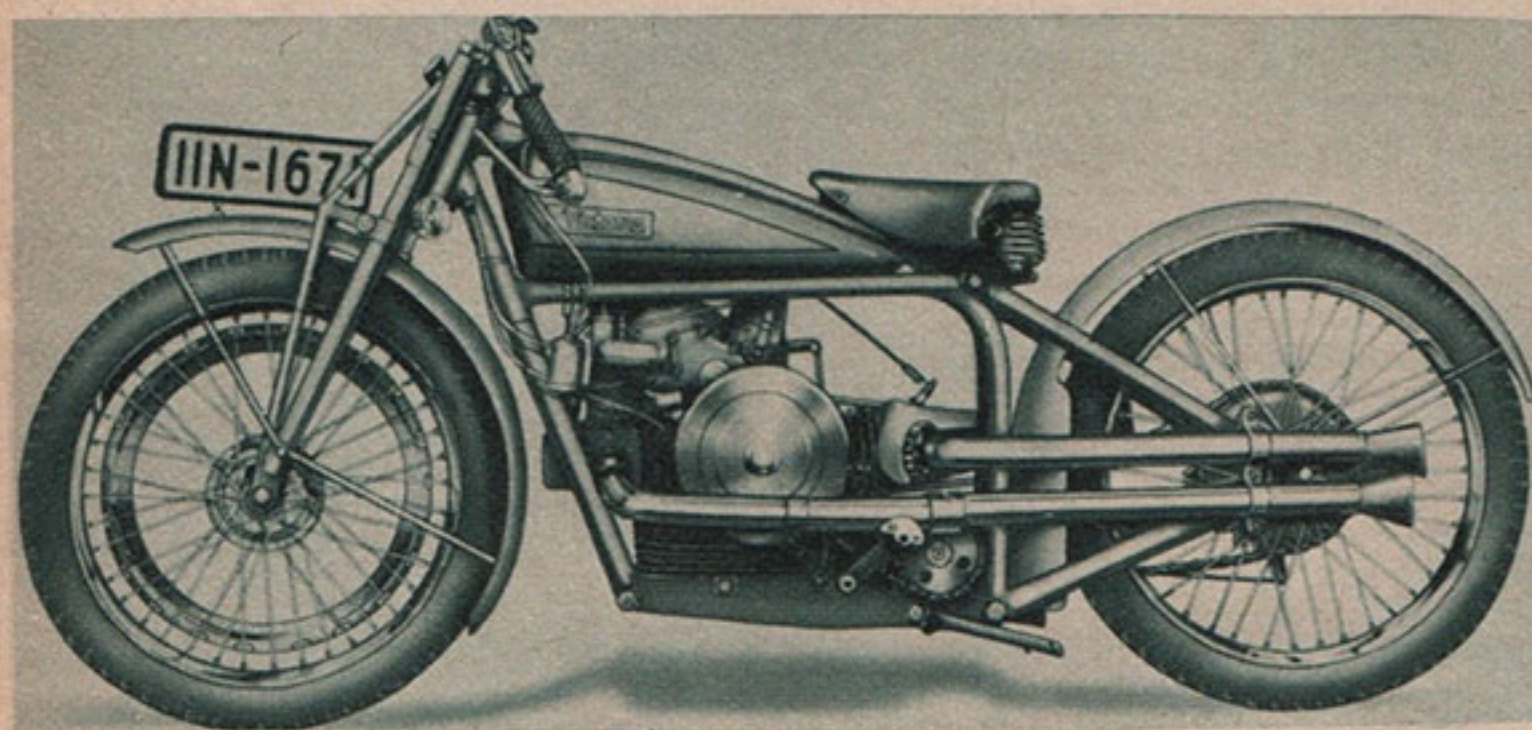


Rupes Bekamo Pate stand . . . desselben Hugo Ruppe, der 1919 für J. S. Rasmussen den ersten DKW-Motor überhaupt entwarf; das war später ähnlich, als eine Zweizylinder-Scott (die von Pätzold/Köln) die Basis für die ersten 500 ccm DKW-Zweizylinder bildete, und dann, als eine der 1931 so erfolgreichen Doppelkolben-Puch-Rennmaschinen mit Kompressor und Wasserkühlung auf Umwegen — durch einen früheren DKW-Fabrikrennfahrer — in die Konstruktionsabteilung nach Zschopau gelangte.

DKW und Puch waren große Konkurrenten bei den Rennen der Jahre 1925 bis 1932. Beide Firmen bauten ausschließlich Zweitakter, aber während der Italiener Ing. Marcellino das Doppelkolbenprinzip in der österreichischen Fabrik schon seit 1923 anwandte, versuchte Ing. Weber bei DKW sein Glück mit verbesserten Dreikanalmotoren . . . bis 1932. Puch hörte dann auf, Hochleistungs-Rennmotoren zu bauen, während man bei DKW nur in verstärktem Maße verschiedene Konstruktionen mit Ladepumpen, Drehschieber usw. entwickelte. Es gab viele — sehr teuer erkaufte — Rennerfolge für Zschopau in fast allen Klassen von 175 ccm bis 600 ccm, aber als der Krieg ausbrach, waren die kleinen 250 ccm Kompressor-Viertakter der Italiener doch überlegen, und es ist nur schade, daß die damals neueste DKW-Konstruktion, ein komplizierter Vierzylinder, nie mehr fertig entwickelt werden konnte.

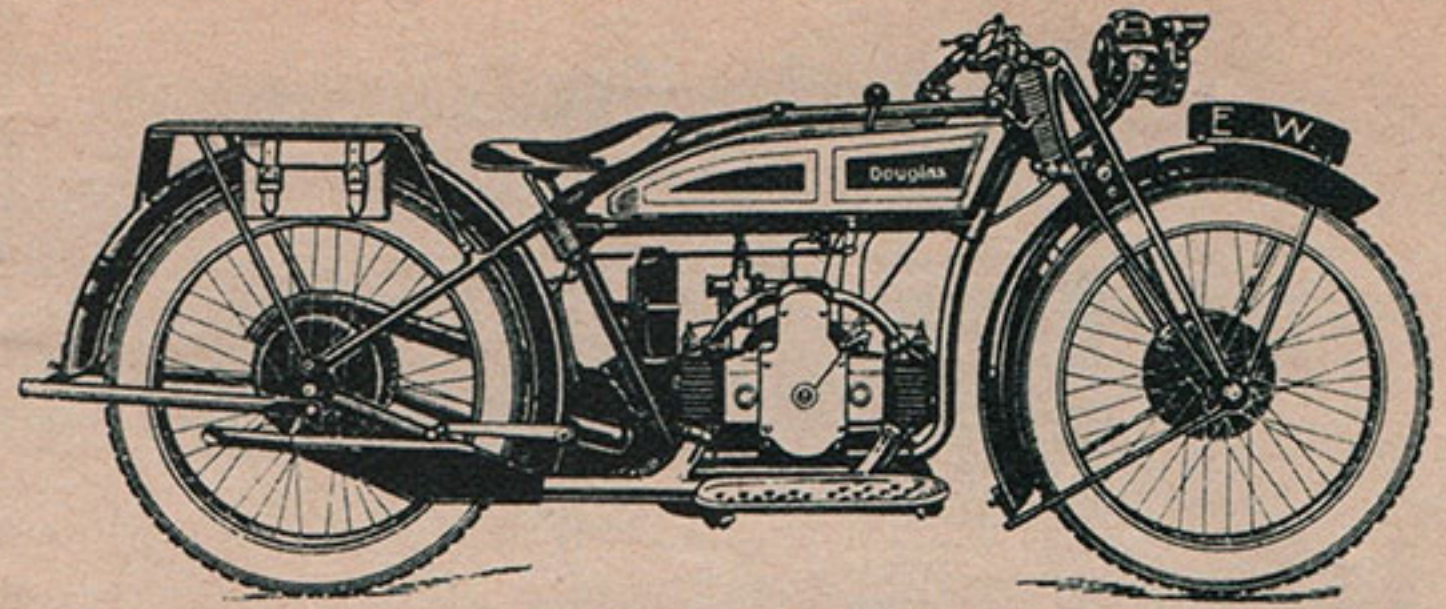
Es liegt eine gewisse Tragik in der Tatsache, daß viele geniale Köpfe infolge ihrer Konzentration auf technischem Gebiet die ökonomische Seite vernachlässigten. Hugo Ruppe, dessen Bekamo sehr gut durchdacht war, gehörte hierzu. Hans Windhoff, der vor allem Kühlfachmann war und für zahlreiche Autofabriken Kühler fabrizierte, war ihm nicht unähnlich. Seine ersten 122 ccm und 175 ccm Windhoffs mit Wasserkühlung hatten viel mit dem Bekamo-Motor gemeinsam, und als er 1929 die prachtvolle ölgekühlte Vierzylinder mit Blockmotor und Kardanantrieb schuf, bewies er abermals, daß er zwar viel vom Konstruieren, jedoch nicht allzuviel vom Verkaufen verstand. Man bezeichnet heute oft Fritz Gokerells Megola als die originellste deutsche Konstruktion der Veteranen-Periode — ich selbst stelle aber die 750 ccm Windhoff noch über die Megola, da sie ungemein fortschrittlich, schön und praktisch war. Leider war sie kein Verkaufserfolg, und da versuchte Windhoff sein Glück nicht nur mit ganz orthodoxen kleinen Zweitaktmaschinen mit Villiers-Motoren, sondern auch mit einer weiteren Neukonstruktion, die eine vergrößerte BMW (mit einem 1000 ccm Motor) darstellte. Windhoff hätte es besser wissen sollen, denn die teure Herstellung des 750 ccm-Modells mußte eigentlich eine gute Lehre gewesen sein, aus der er aber leider nicht die nötigen Konsequenzen zog.

Und das, liebe Freunde, bringt mich zur BMW. In England hört man immer wieder, daß Dipl.-Ing. Rudolf Schleicher, als er 1923 die erste BMW der Öffentlichkeit präsentierte, durch die von Granville Gradshaw konstruierte englische ABC der Sopwith Aviation Company inspiriert gewesen sei. Ich glaube es nie. Erstens war damals BMW kein Neuling mehr im Bau von liegenden Zweizylindermotoren: bevor man nämlich selbst Motorräder baute, lieferte man schon solche Motoren an Victoria nach Nürnberg, und wenn es ein englisches Vorbild für die BMW gegeben hätte, so wäre es keinesfalls die ABC, die ja keinen Kardanantrieb hatte, sondern die fast völlig unbekannt GSD, konstruiert von Grant in Coventry, gewesen. Diese GSD hatte einen liegenden Bradshaw-Zweizylindermotor in quergestellter Ausführung und dazu ein angeblocktes Getriebe mit Kardanantrieb, und sah wirklich wie eine Maschine aus der Lerchenauerstraße in München aus; aber ich bezweifle, ob Dipl.-Ing. Schleicher diese Konstruktion überhaupt kannte, als man bei BMW das Meisterwerk schuf.

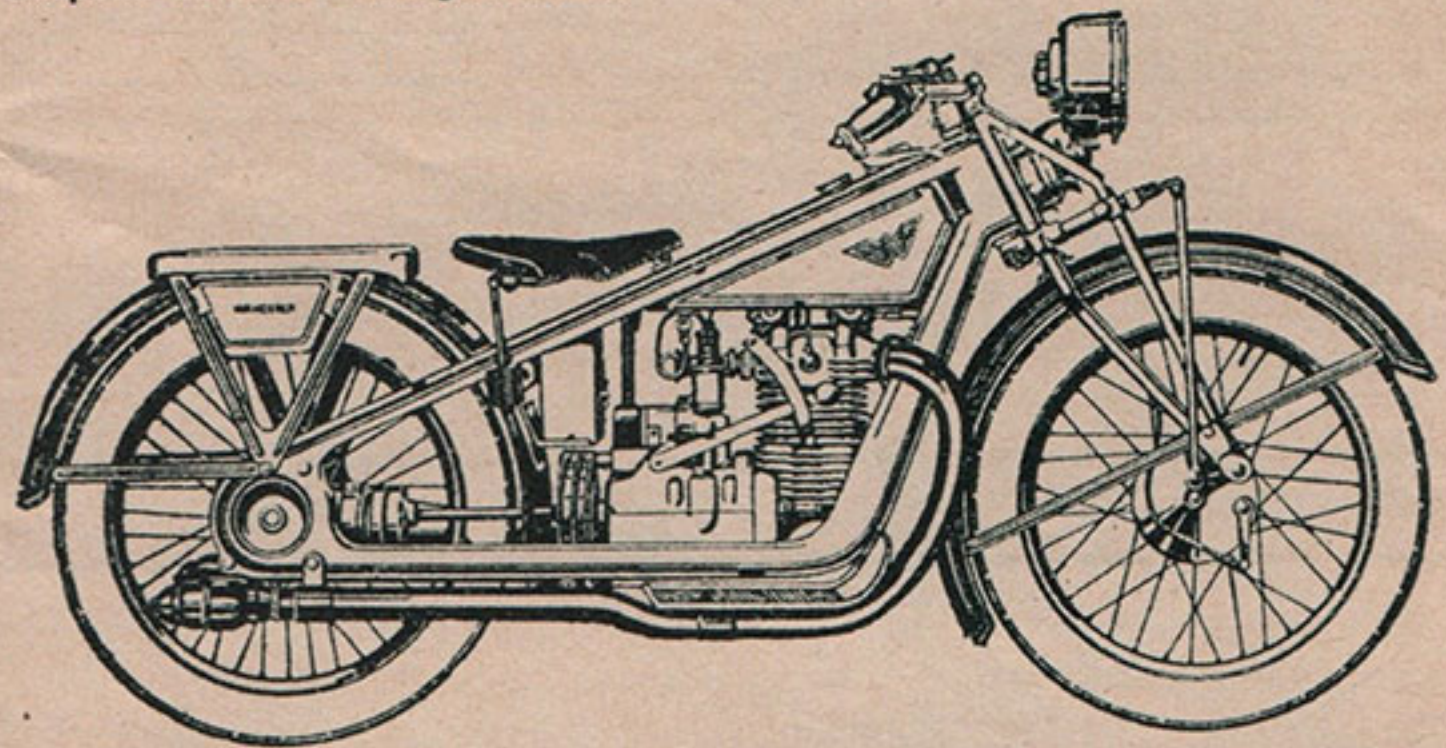


Die 600 ccm-Victoria-Kompressor-Maschine — eine wehmütige Erinnerung an eine Zeit, als der Name Victoria noch etwas besagt. Konstrukteur — — Albert Roder? 1926.

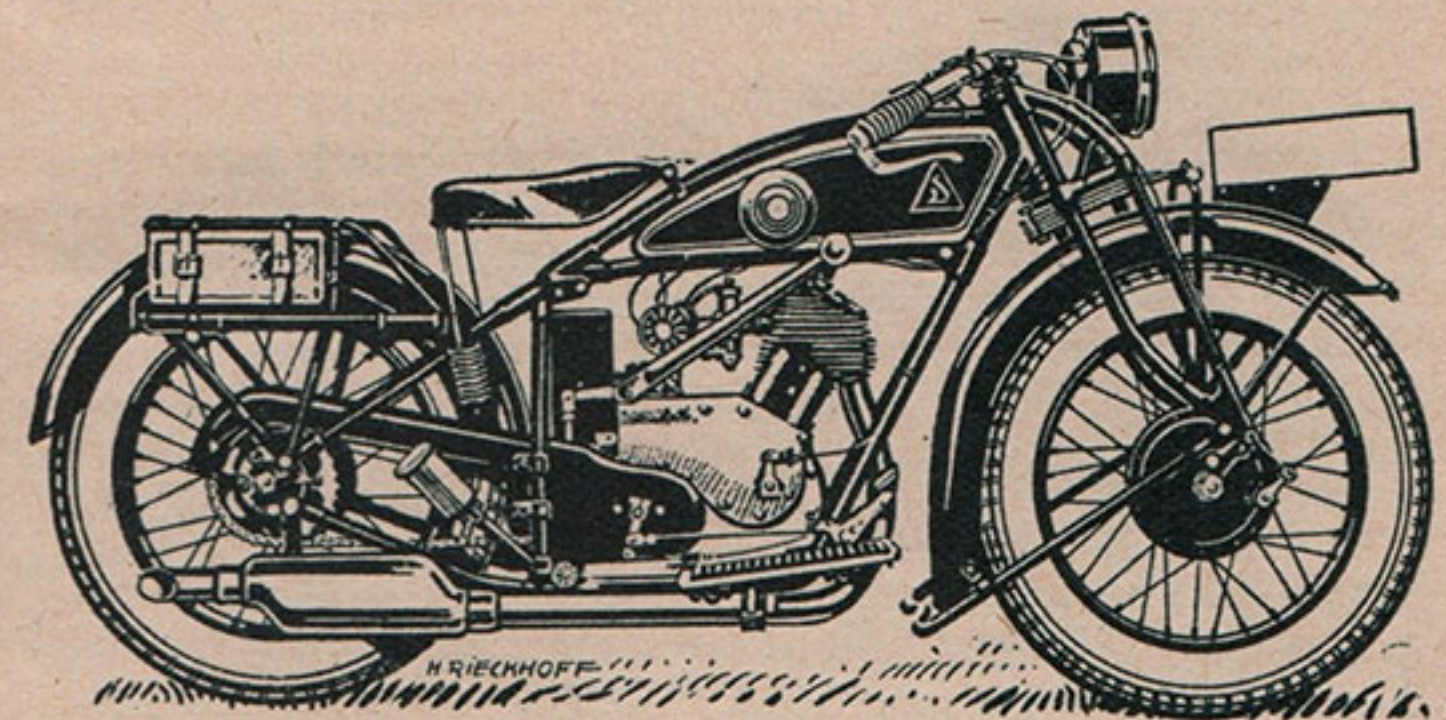
Als BMW die Motorradherzeugung aufnahm, mußte Victoria eigene Motoren bauen, und es war Martin Stolle, der nunmehr liegende Zweizylinder für die KR-Modelle entwickelte. Nicht lange hielt es ihn in der Motorradstadt Nürnberg, und während er sein Tätigkeitsfeld nach Spandau zu den Deutschen Industriewerken verlegte, wo er das erste D-Rad mit dem liegenden 400 ccm-Zweizylinder schuf, kam zu Victoria ein genialer Mann, der auch noch heute kein Unbekannter ist: Alber Roder von NSU. Bei Victoria entwickelte er mehrere Versionen des Zweizylinders, und es gab dort um 1926 herum auch ein Kompressor-Rennmodell, das verdammt schnell war und von Albert Richter und Adolf Brudes gefahren wurde. Victoria war damals ziemlich konservativ . . . wenn man von Verbesserungen absieht, zu denen um 1929 herum der bekannte Zylinderkopf von dem baumlangen Wiener Konstrukteur Ing. Lackler (der jetzt in Amerika lebt!) zählte.



Eine einst auch in Deutschland berühmte Marke, die englische Douglas, Vorbild aller Boxer-Motorradmotoren. Diese Modell stammte aus dem Jahr 1927 und hatte einen seitengesteuerten 350er-Motor, der von J. Bailey konstruiert war. Die Rennmodelle fuhrten bekannte Männer, wie z. B. der spätere Konstrukteur der Roconova in Berlin, Roessig (später Rennleiter bei SHELL), oder Toni Babi/Miesbach, der ein Douglas-Gespann zu vielen Erfolgen führte.



Das war die Kardan-Wanderer mit dem stehenden 500er Einzylinder und PreBrämen — sie war in Deutschland wenig erfolgreich, und als man sie später nach der Tschechoslowakei verhöckerte, bildete sie zwar den Grundstock der Jawa-Fabrikation, aber auch nicht mehr.



Martin Stolles erfolgreichstes Motorrad, das (als Ablösung der weniger geglückten 400er Star mit Boxer-Motor) bei den Deutschen Industriewerken in Spandau gebaute D-Rad. Damals schnappte noch kein Direktor hörbar ein, wenn man ihm als größtes Lob sagte: ein Bauernmotorrad!

Liegende Zweizylinder in Längsrichtung verloren Mitte der zwanziger Jahre an Boden. Victoria baute zwar weiter, aber Mars verlangsamte das Tempo, Vis in München war fast fertig, Itar in der Tschechoslowakei verlegte sich auf Armeelieferungen, Puch hatte ihn längst aufgegeben, Harley-Davidson hatte auch nur noch Zweizylinder in V-Form, Jeecy-Vea in Belgien eine kleine Produktion, und von englischen Firmen gab es auch nur noch die Douglas und Coventry-Victor, während Raleigh, Humber, Brough, Zenith, Levis und Wooler ihre Erzeugung auf andere Typen verlegten. Auch das D-Rad blieb nicht verschont, und Martin Stolle schuf in Spandau das typischste aller Bauernmotorräder, das D-Rad mit dem schweren seitengesteuerten 500 ccm Einzylinder-Blockmotor. Gegenüber anderen Konstruktionen — besonders Motorrädern mit den damals berühmten Konfektionsmotoren — war es qualitativ besser, robuster und preiswerter. In Zuverlässigkeitsfahrten — wer erinnert sich noch an Seelos, Prybylski, Ischinger, Polster? — war es kaum zu schlagen und . . . es wurde gut verkauft. Das betraf auch das modernere und leichtere R 10-Modell mit dem OHV-Motor, das einige Jahre später konstruiert wurde, und dann . . . dann, um 1930 herum, gab es etwas, was bei der deutschen Motorradindustrie auch heute nicht unbekannt ist: eine Krise! Der Boden fiel durch, denn Geld gab es wenig, und so gab es nervöse Gesichter nicht nur in Spandau, sondern auch in Neckarsulm, wo man die Konkurrenz des D-Rades stark fühlte, nachdem man dort ähnliche Blockmodelle baute. Vorher hatte man schon eine kleine Liebelei mit Wanderer, nun aber stürzte man sich auf die „herzkranken“ Spandauer, und das war das Ende des D-Rades, einer guten Konstruktion von Martin Stolle, der nachher nochmals versuchte, Deutschland mit der kleinen „Europa“, die einen 100 ccm-Zweitaktmotor hatte, zu motorisieren, was ihm jedoch nicht gelang, denn die „Europa“ kam nie in Produktion.

(Fortsetzung im nächsten Heft)

Winterfreuden

Inzwischen ist nun der Winter auch im gemäßigteren Norden da, mit all seinen Freuden und die Fahrerei wird doppelt interessant. Wer jetzt noch Mut hat, seinem täglichen Brötchenwerb unter Zuhilfenahme eines Motorrades nachzugehen, wird als „Spezialist“ meist von seiner Umwelt mit Kopfschütteln betrachtet. Laßt sie —! Gut, wer jetzt sein drittes Bein anhängen kann. Mit einem Beiwagen läßt sich nämlich selbst auf glattstem Glatteis gemessen an anderen Fortbewegungsmitteln viel, viel besser fahren. Aber spiegelblankes Eis ist ja kaum einmal auf der Straße und ansonsten geht es auch auf zwei Rädern immer noch besser, als manche Leute das wahrhaben wollen; bei Licht besehen geht es auch noch besser als mit der Bundesbahn (wegen der Verspätungen, weil man bar bezahlen muß und weil es ohne Fußmarsch vorher und nachher eben nicht geht). Man muß nur an ein paar ganz bestimmte Dinge denken und danach handeln.

Auf unser Bild haben wir heute einen gebannt, der so ziemlich alles falsch gemacht hat, was man wintertags falsch machen kann. Unser Mann kam von links. Die Straßendecke war eklig glatt. In Fahrtrichtung rechts hatte der Motorradfahrer verharschten, ziemlich rauhen aber gut befahrbaren Schneebeleg. — Der alte Borgward kreuzte die Fahrbahn unseres Mannes, was nach Lage der Dinge nicht sonderlich nett, vielleicht aber wirklich nicht anders zu machen war, wollte er nicht schlitternd mitten auf der Fahrbahn zum Halten kommen. Der Motorradfahrer, auf dem Spiegel statt auf der griffigen Schneedecke fahrend, versuchte zunächst angesichts des Viergerädeten zu bremsen, was selbstverständlich mangels ausreichender Fahrbahnreibung restlos mißlang. Lediglich rutschte das Hinterrad nach rechts weg. Durch mehrfaches Abstützen mit dem linken Fuß und sonstigen, nicht verbürgten Zaubereien gelang es ihm aber — wie Zeugen zu berichten wußten — den Schlitten in der Senkrechten zu halten. Dieser schlidderte aber mehr als er rollte nunmehr auf die linke Seite hinüber, fing sich anfangs auf dem dort ebenfalls vorhandenen Harschschnee, schoß von dort aus wieder nach rechts herüber, um sich dann, etwa auf der Mitte der Fahrbahn beginnend, wild um die eigene Achse zu drehen und auf dem rechten Harschrand einen erstklassigen Salto zu bauen. — In dem Unfallbericht steht außer diesem Sachverhalt der lakonische Satz: Bei dem unfallbeteiligten Motorrad war der erste Gang eingelegt... Daß der Mann einen tadellosen Rillenreifen vorn und ein abgefahrenes Blockprofil hinten fuhr, steht auch noch da und dabei läuft es einem denn ja wohl kalt den Buckel herunter.

Da wir einmal bei den Reifen sind: Wer sich zur Winterszeit kraftfahrenderweise mit einem Puschen hinten und einem Rillenreifen vorn außer Hauses wagt, darf sich nicht wundern, wenn er St. Peter bald Grüße von seinen Angehörigen bestellen kann. Sind abgefahrne Profile schon unter normalen Verhältnissen gefährlich, so werden sie im Winter schlechterdings kriminell. Der Rillenreifen — wie oft, wie oft haben wir uns im MOTORRAD schon darüber die Finger wund geschrieben — als Straßenreifen für den täglichen Gebrauch taugt er sowieso nichts, im Winter höchstens als Hilfsmittel für eine alsbaldige Himmelfahrt. Jetzt gehören auf ein Motorrad Reifen mit *mindestens* mittelgrobem Stollen- oder Blockprofil, damit sie bei Schnee oder Schneematsch tatsächlich greifen können. Und für Glatteisfahrten, die ja von Stunde zu Stunde nötig werden können, müssen die Reifen feinstprofiliert sein. (Für Leute, denen das Wort zum ersten Male begegnet: Feinstprofilieren heißt einschneiden des Profils in Längsrichtung und in Millimeterabstand. Ein tadellos brauchbares Gerät für diese Arbeit gibt es für ein lächerliches Geld bei Gilster in Oyle/Krs. Nienburg-Weser.) Es ist kaum zu glauben, wie sehr sich die Fahreigenschaften eines Motorrades gerade auf Glatteis durch „Hobeln“ verbessern.

Das Fahren im Winter unterscheidet sich von dem im Sommer vornehmlich durch die unterschiedliche Geschwindigkeit, denn die Bremsen sind beinahe so unwirksam wie bei einem Rodelschlitten. Muß man die ohnehin geringere Fahrgeschwindigkeit vermindern, geht das wirksam nur durch Herunterschalten und durch butterweiches Einkuppeln. Zum Bremsen gehören ganz ausgesuchte, erstklassig gepflegte Fingerspitzenbremsen, mit denen man ganz fein so dosieren kann, daß die geringe Haftfähigkeit des Reifens auf der Fahrbahn für die Bremsung gerade noch nutzbar gemacht werden kann.

Fahren auf glatter Fahrbahn erfordert neben ausgesprochenem Fingerspitzengefühl noch weiche Ellenbogen und knallhart aufgepumpte Reifen. — Lesen Sie, verehrter Leser, das noch einmal und probieren Sie es dann bitte aus. Es ist nämlich das Teuflische an der Geschichte, daß alle Welt — alte Fahrensleute nicht ausgenommen — glaubt, bei Glätte müsse der Reifen möglichst schwach aufgepumpt sein, damit er mehr Aufstandsfläche hat. Diese Meinung ist ein höchst bedauerlicher Irrtum. Bei Glätte muß man unbedingt die Straße „durchfühlen“ können, um zu wissen, wann der Reifen so rutscht, daß man irgend etwas dagegen tun muß, um sich nicht hinzulegen. Jedes „Schwimmen“ des zu wenig aufgepumpten Reifens aber führt zu Trugschlüssen und damit zu Fehlhandlungen. Außerdem bringt die vermeintlich größere Aufstandsfläche des schwach aufgepumpten Reifens gar nichts an erhöhter Rutschsicherheit. Im Gegenteil. Man fühlt sich auf so einem Latschen totunglücklich und schiebt das dann der glatten



Straße in die Schuhe, die an sich nichts dafür kann. Und dann niemals verkrampt fahren! Die Griffe nur ganz leicht und locker anfassen, die Ellenbogen ganz locker lassen, so als fahre man ganz freihändig. Die Knie gehören noch fester als im Sommer an den Tank und die Füße wie immer auf die Rasten! Das Schliddern mit beiden Füßen gibt nur vermeintlich erhöhte Sicherheit (so was behaupten nur Leute, die selber im Winter nie Motorradfahren!) und geht im übrigen völlig nutzlos über die Mokassinschen her. Scheint unglaublich; ist aber so. Bitte versuchen!

Der häufigste Fahrfehler wird bei Glätte dadurch gemacht, daß die allermeisten Leute in den kleinen Gängen herumorgeln. Richtig ist es, den Motor zwar noch ruckfrei, aber doch in einem möglichst großen Gang schufte zu lassen. Wenn man dann bei einem Wegrutschen der Hinterhand erschrickt — das tut man häufig — und am Drehgriff muckt, jault der Motor nicht hoch und kann das Hinterrad nicht mit grober Gewalt durchdrehen, was einem Sturz gleichkommt.

Wenn Sie nach diesen Prinzipien fahren, sind Winterfahrten nur noch halb so schlimm. Eine reine Freude werden sie solo nicht immer. Ein wegrutschendes Rad aber ist noch kein Beinbruch; Stürze gehen auf glatter Fahrbahn erfreulich gut ab... Und nicht alle Tage ist Glatteis.

Und da wir einmal dabei sind: Außer Stubenhockern kenne ich nichts, was auf große Kälte so sauer reagiert wie Motorräder. Große Kälte herrscht nach den Begriffen eines Motorrades so ab -10°C abwärts. Dann muß man frühmorgens das an Kraft in die Maschine stecken, was sie später nur mit Widerwillen wieder herausgibt. Wer eine warme Garage hat, ist fein heraus. Der kann 10 Minuten länger im Bett bleiben. Das ist eben die Zeit, die ein anderer für einen absoluten Kaltstart braucht indem er

- den Motor ein paarmal durchtritt um nachzufühlen, ob die wesentlichen Teile noch beweglich sind;
- den Vergaser tupft bis er übersprudelt;
- langsam bis 25 zählt und ab 20 ohne Zündung (evtl. mit gezogenem Dekompressionshebel) und geschlossenem Gas den Motor noch ein paar mal sachte durchtritt;
- die Zündung dann einschaltet und auf höchst normale Weise versucht, den Motor zum Laufen zu bringen.

Kommt ein sonst startfreudiger Motor beim fünften Versuch nicht, braucht man kräftigere Starthilfen. Einen startfaulen Motor sollte man vor Einbruch des Winters klarmachen, sonst ärgert man sich jetzt Löcher in die Socken. Ein mit Benzin getränkter Lappen, vor das Luftfilter gehängt, soll Wunder wirken. Wirksamer auf alle Fälle ist aber folgendes Verfahren:

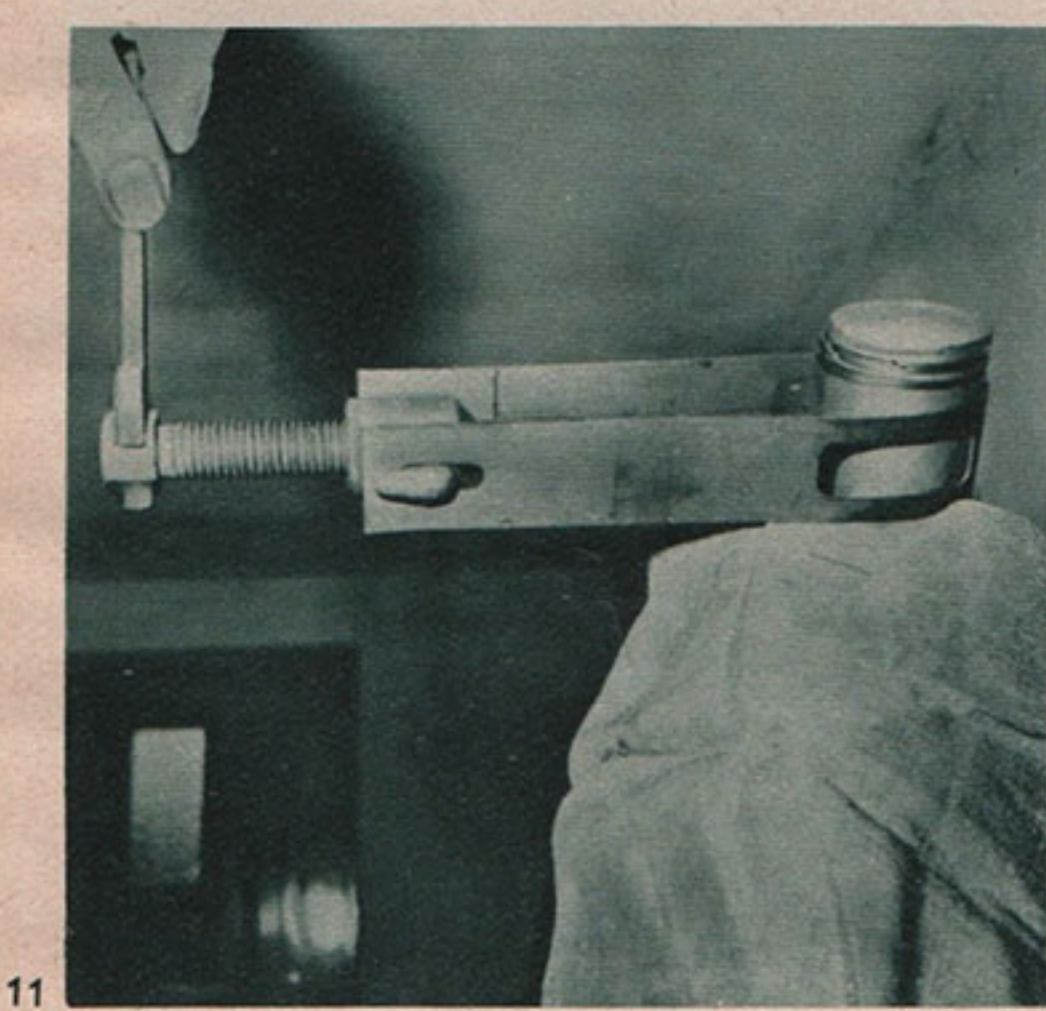
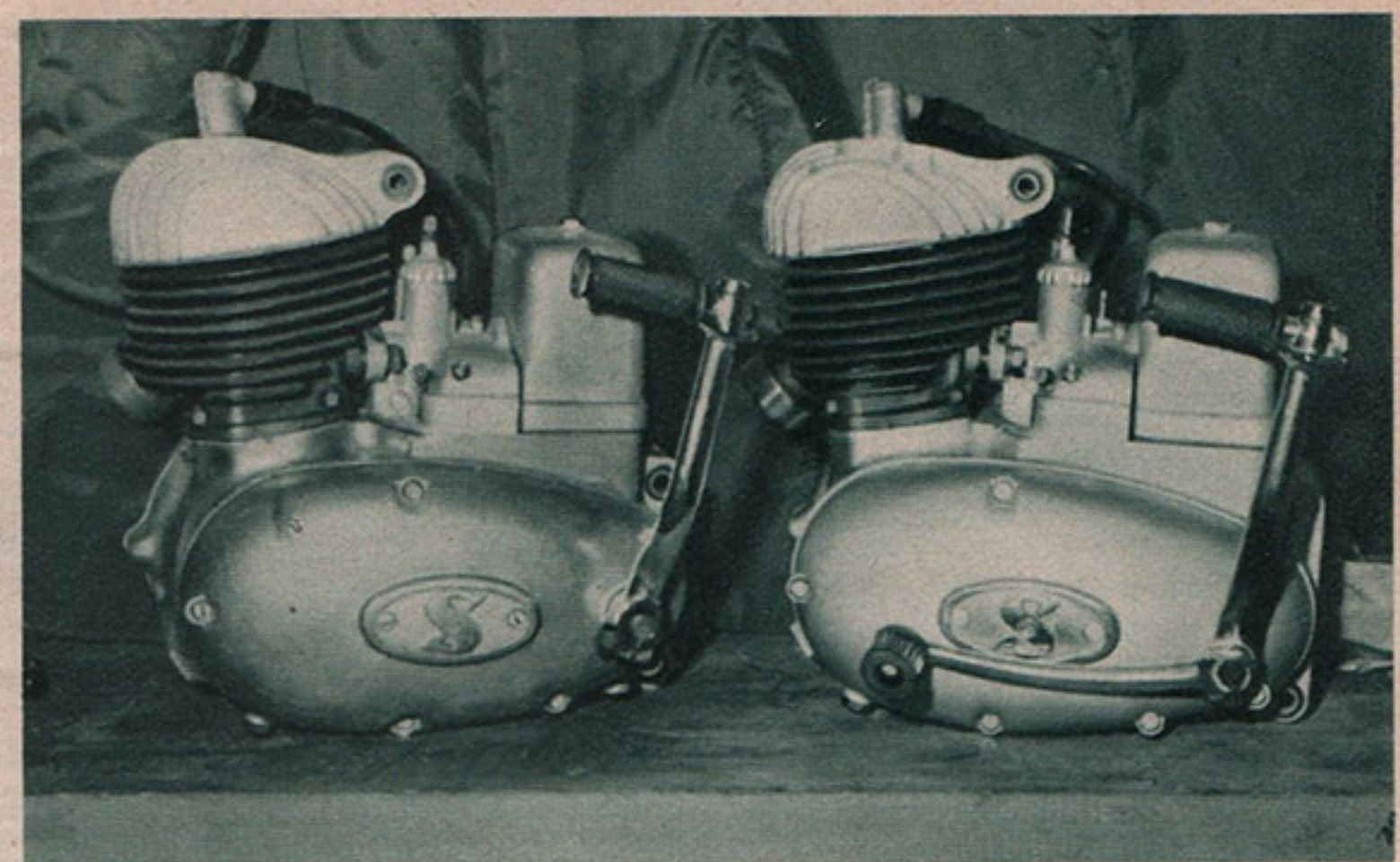
Man kneift einer Zündkerze mit ganz niedrigem Wärmewert die Elektroden weitestmöglich zusammen, startet den Motor mit dieser Kerze, läßt sie bis zur nächsten Ecke drin und tauscht sie dann gegen eine normale Kerze aus.

Bringt man den sonst intakten Motor auch nicht zum Laufen, hat mit Sicherheit die Batterie kalte Füße bekommen. Also weg mit den Kabeln, eine Taschenlampenbatterie angehängt und mit viel Liebe und noch mehr gutem Zureden versuchen, mit dem Motor ins Gespräch zu kommen. — Ansonsten: Nerven behalten und mit der Bundesbahn fahren. Gelegentlich Motor auf Vordermann bringen.

Daß Ihnen dies alles nicht neu sei und einen herrlichen Sommer wünscht Ihnen schon heute
Wabu.



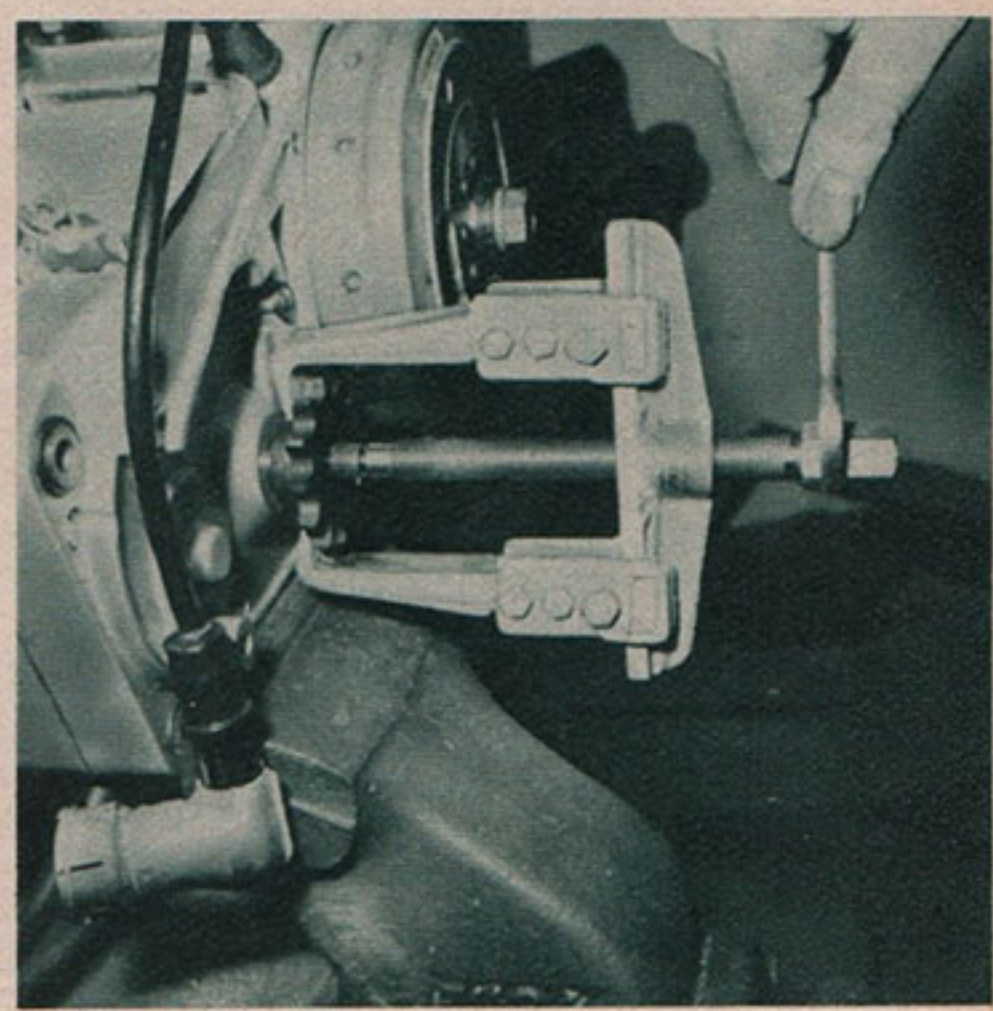
Sachs 100 - Dreigang



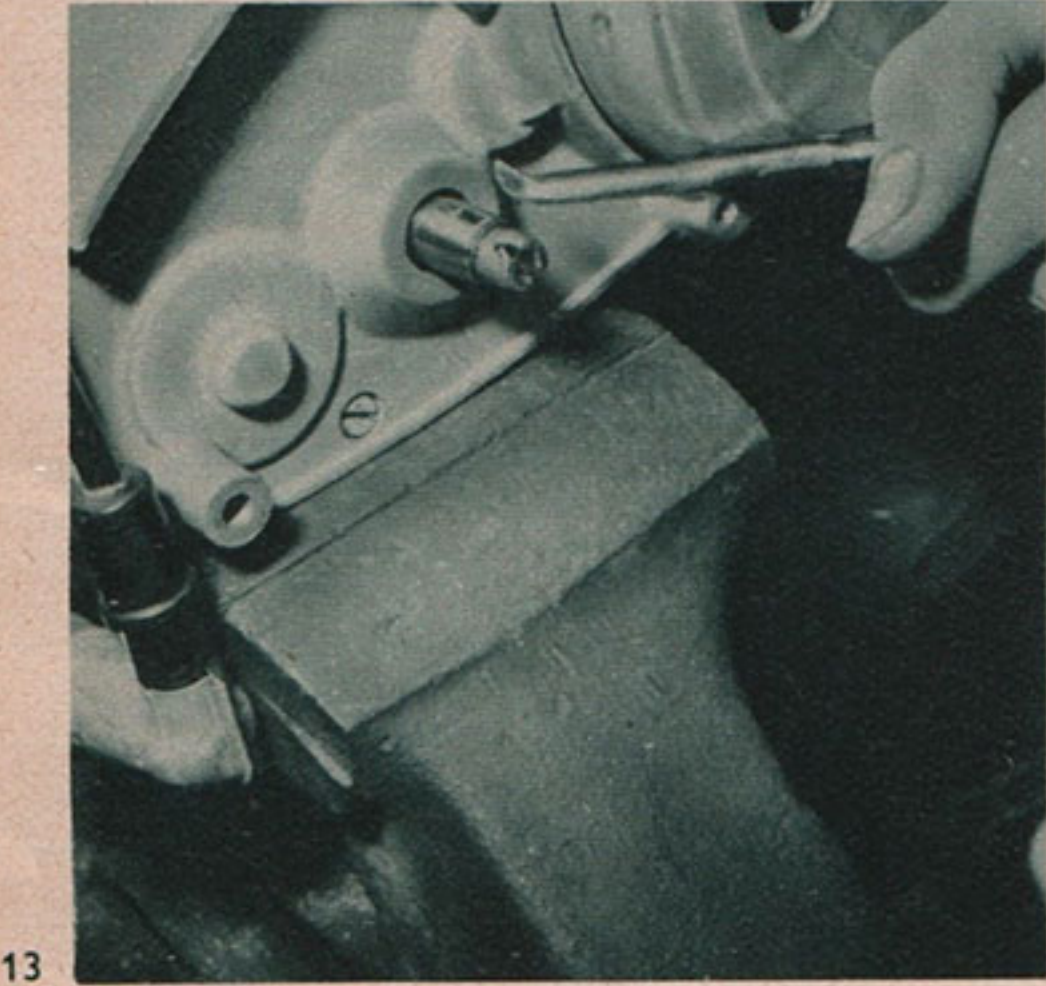
11

(Fortsetzung von Heft 2/1961)
 Inzwischen haben wir uns interessehalber einmal um das Sonderwerkzeug gekümmert. Den Kolbenbolzen entfernen wir mit Hilfe des Ausziehers 0276065001 und den dazu erhältlichen Einsatz zum Aufsetzen auf den Kolbenbolzen 0277018000. Allerdings ist darauf zu achten, daß man die Kolbenringe mit dem Spannband nicht beschädigt (Bild 11). Das ist natürlich eine ganz elegante Angelegenheit. Aber diesen Auszieher brauchen wir nicht unbedingt.

Wichtiger ist ein normaler, mittelgroßer Abzieher mit verstellbaren Armen (Bild 12), den wir uns nicht nur für einen einzigen Handgriff an diesen Motor anschaffen, den wir überall gebrauchen können z. B. einen KUKO. Mit ihm ziehen wir das Kettenrad ab (Bild 12). Kommt das Rad nicht sofort von der Welle herunter, dann geben wir zwischendurch mit dem Eisenhammer einen Schlag auf den Schraubbolzen des Abziehers. Zwischen Abzieherbolzen und Welle legen wir als Schutz gegen Verquetschen des Wellenendes eine passende alte Mutter. Mit dem Schraubenschlüssel drehen wir den Bolzen des Abziehers vorsichtig so lange, bis das Rad abspringt. Danach holen wir mit einer spitzen Zange oder dem Seitenschneider die Scheibenfeder aus dem Wellenstumpf (Bild 13).



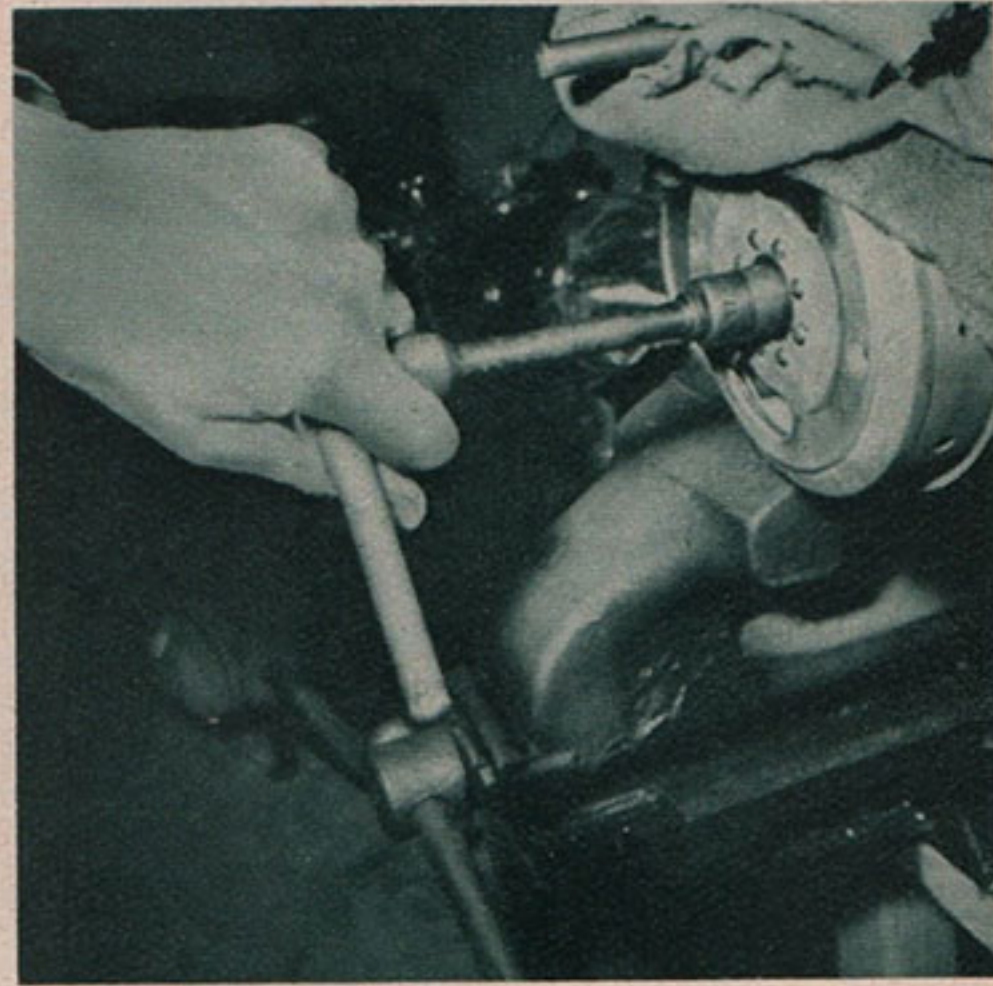
12



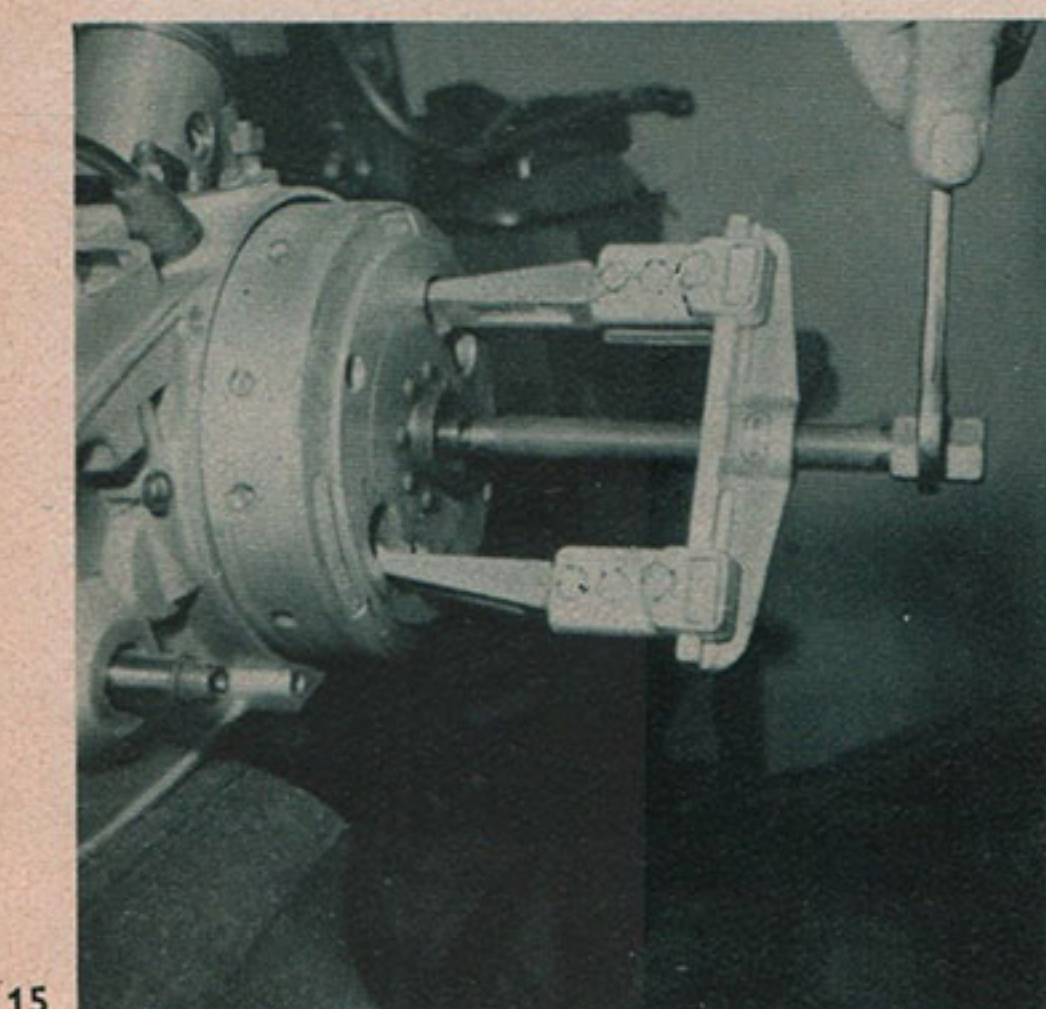
13

Nun kommt das Magnetschwungrad an die Reihe. Hier gibt es einen Unterschied zwischen dem „alten“ 100er Drehgriffschaltung-Motor und dem neuen 100er Fußschaltung-Motor. Und zwar brauchen wir dafür den **Abzieher 0676011001**. **Ohne diesen Abzieher sollten wir keinesfalls am Motor herumrücken!** Wir müssen aber beim Einkauf oder bei der Bestellung angeben, ob wir am Fußschaltungs-Motor oder am Motor mit Drehgriffschaltung arbeiten! (Der Abzieher ist auf Bild 16 gezeigt!) Denn der Abzieher ist für jeden Motor anders.

Zunächst schrauben wir die Haltemutter mit einem 17er Steckschlüssel los. Wie beim Losdrehen der Haltemutter des Kettenrades haben wir die Kurbelwelle gegen Drehungen blockiert (Heft 2, Bild 10). Die Mutter wird abgenommen (Bild 14). Dahinter die Federscheibe nicht vergessen! Wer nun nicht den eben erwähnten Spezial-Abzieher hat, wird meistens anfangen, mit einem Allerweltsabzieher zu laborieren. Vorsicht! Wenn die Klauen des Abziehers nämlich nicht fest auf der eingienieteten Stahlscheibe des Magnetschwungrades aufsitzen, rutschen sie sofort ab und beschädigen das Schwungrad **erheblich** (Bild 15)! Man lasse möglichst die Finger von diesem Experiment und beiße in den sauren Apfel, den erwähnten Abzieher beim nächsten Sachsdiens zu besorgen! -



14



15

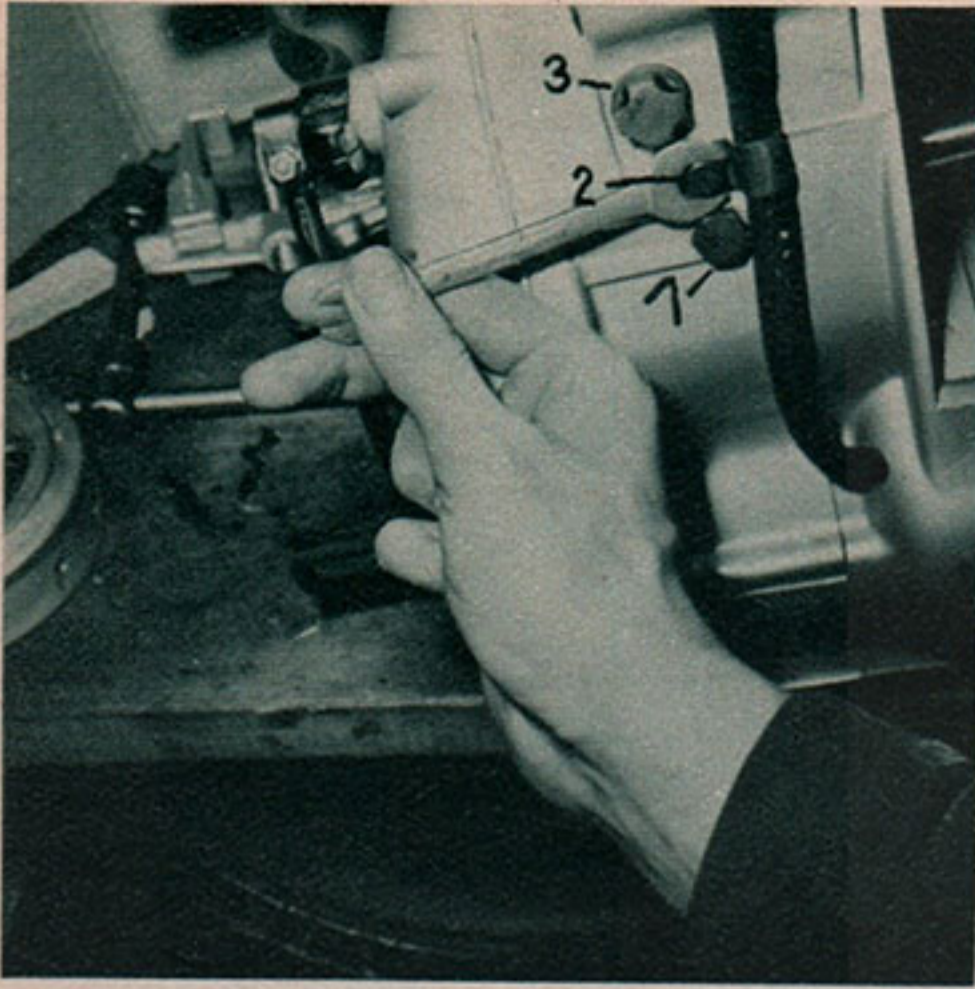
Diesen Abzieher schrauben wir fest in das Schwungrad ein (Bild 16) und drehen den Schraubbolzen mit einem 22er Schlüssel vorsichtig solange ein, bis das Schwungrad von der Kurbelwelle abspringt. Auch hier legen wir als Schutz zwischen Druckbolzen und Welle eine passende Mutter. Die Scheibenfeder im Wellenstumpf entfernen wir jetzt noch nicht, da sonst leicht die Spulen beschädigt werden können.

Das Innere des E-Werks liegt vor uns. Merken wir uns gleich die Farben der Kabel. Gelb = Klemme 51, Lichtstrom; rot = Klemme 59, Batterie-Ladestrom; schwarz = Klemme 2, Zündstrom-Unterbrechung.

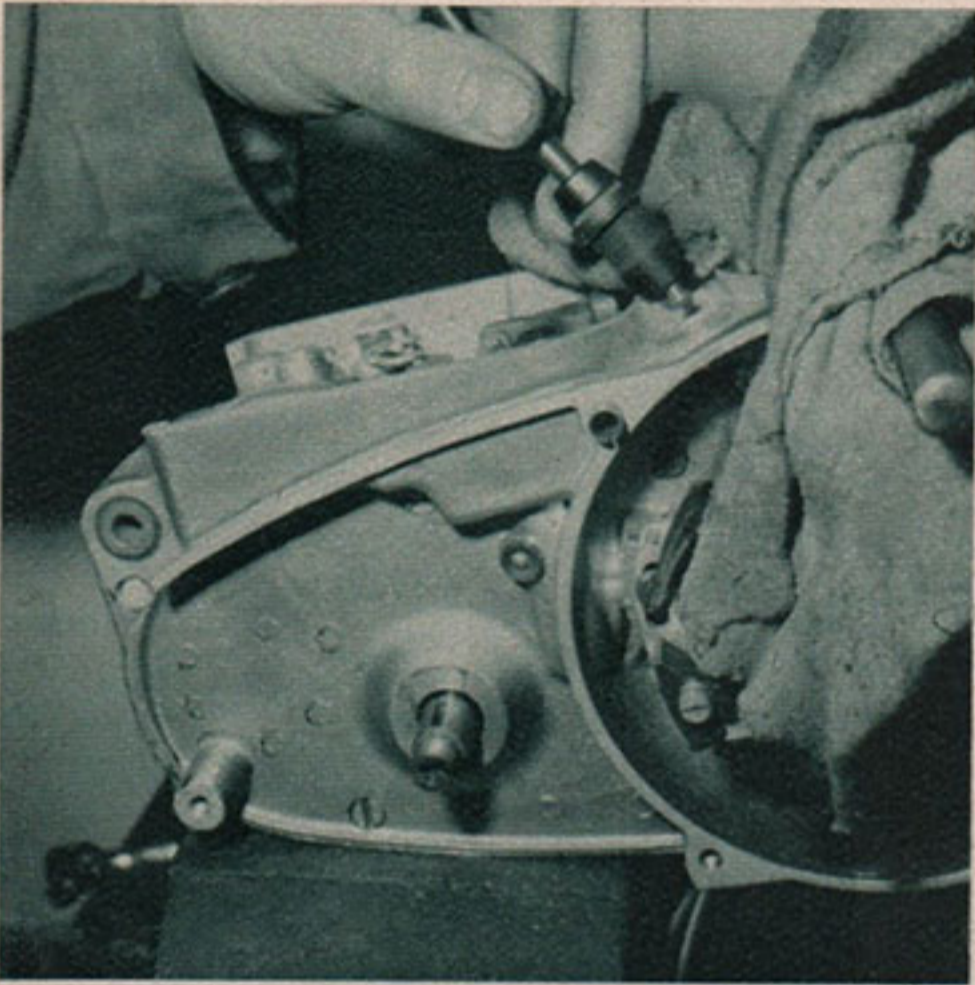
Die Haltefeder für den die elektrischen Leitungen umschließenden Gummischlauch liegt unten am Motorgehäuse (Bild 17, Nr. 2). Wir schrauben sie mit einem 10er Schlüssel ab. Meistens ist diese Partie des Motors besonders verdreckt und verschmiert. Deswegen ist es schon unbedingt er-



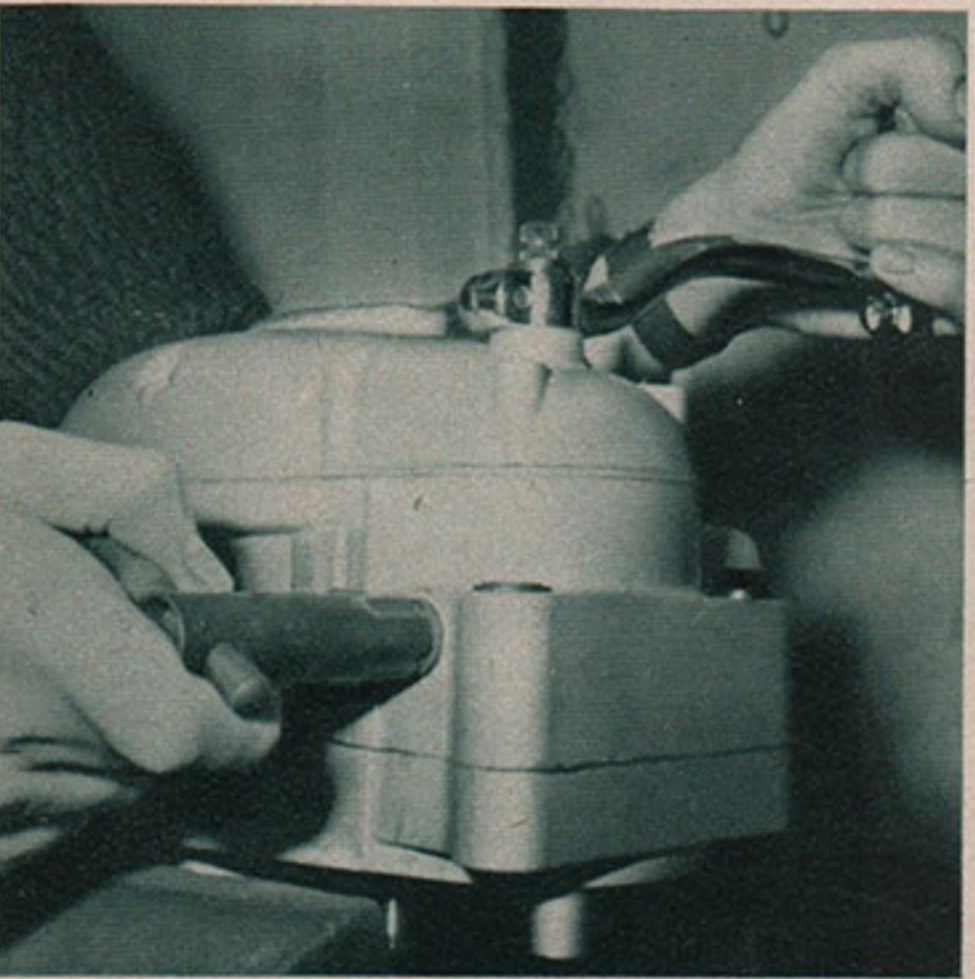
16



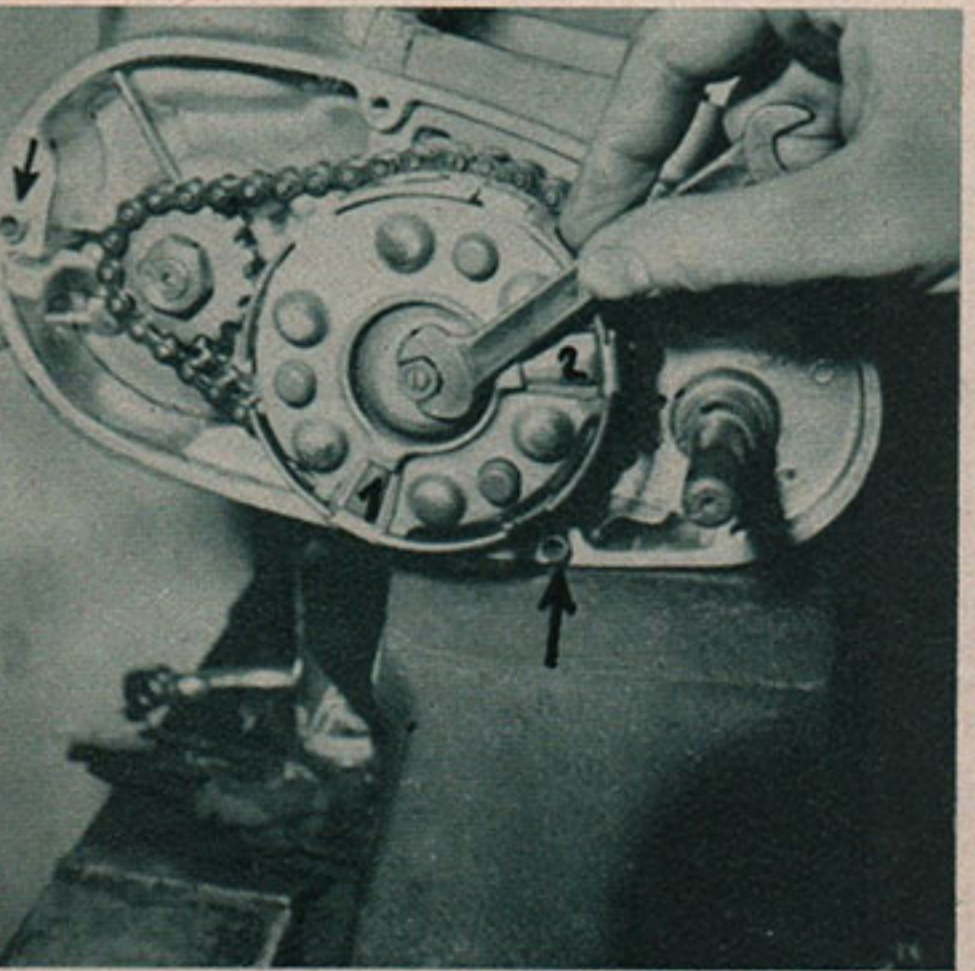
17



19



21



23

forderlich, daß der Motor vor der Demontage wirklich ganz sorgfältig gereinigt wird! Denn der Gummischlauch muß jetzt über die Leitungen abgezogen werden, damit diese später leicht durch die im Gehäuse vorgesehene Bohrung zur Zündanlage herausgezogen werden können (Bild 18). Das Zündkabel wird ebenfalls entfernt. Halt! Nicht daran herumzerren! Das Kabel ist in einem Sockel gehalten, den wir herausschrauben müssen! Beim Lösen nicht zu gewaltig mit Zangen und Schlüsseln hantieren (Bild 19).

Bevor die Ankergrundplatte abgenommen wird, markieren wir uns die Zündeneinstellung, damit wir es später nach dem Zusammenbau einfacher haben. Wir schlagen vorsichtig an den Stellen A, B und C neben den Halteschrauben diese Markierungen mit dem Schraubenzieher ein. Anschließend lösen wir die Halteschrauben 1, 2 und 3 (Bild 20). Die Ankerplatte wird abgenommen und die elektrischen Leitungen gleichzeitig herausgezogen. Jetzt entfernen wir auch die Scheibenfeder aus dem Wellenstumpf.

Bevor der Motor im Schraubstock umgedreht wird (Bild 22), müssen wir zur weiteren Arbeit zunächst die Starteranschlagschraube unter dem Motorblock etwa 4 bis 5 Umdrehungen herausdrehen, damit später die Starterfeder entspannt werden kann. Diese Schraube (Bild 17, Nr. 3) ist besonders profiliert. (Damit nicht irgendein ganz Schlauer sie mit der Getriebeöl-Ablassschraube beim Kundendienst verwechselt! Bild 17, Nr. 1.) Damit macht man aber uns armen Eigenreparateuren das Leben wiederum schwer, denn dazu braucht man dann auch einen entsprechenden Schlüssel. Eine Zange geht meist nicht, da das Ding furchtbar angeknallt ist. Vielleicht kann man es vorsichtig mit Losschlagen versuchen – aber wer da keine Erfahrungen hat, wird bestimmt Murks machen. Es gibt einen Profilschlüssel, Nr. 0 676 021 000, den wir besser dafür benutzen können (Bild 21).

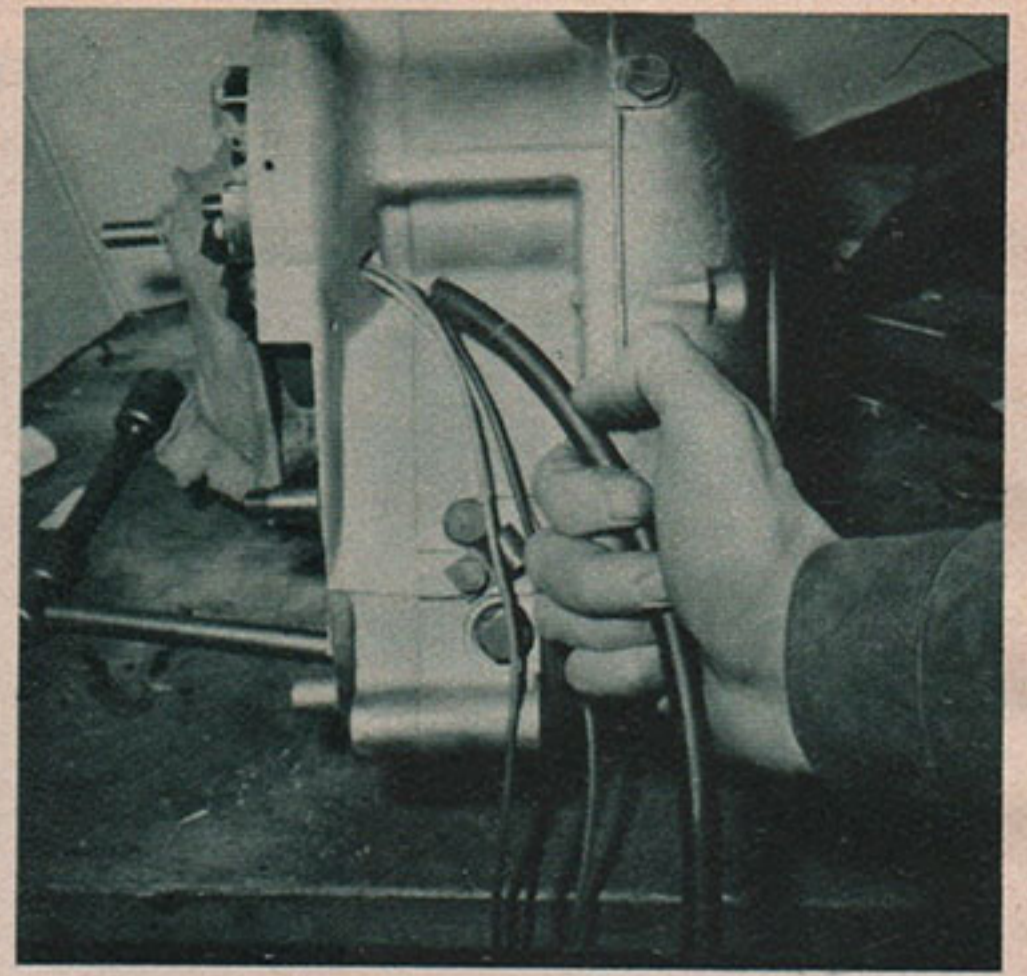
Die Klemmschraube mit Federring am Starterhebel wird gelöst, dann drücken wir den Starterhebel leicht an, während wir die Anschlagsschraube unter dem Motor 4 bis 5 Umdrehungen herausdrehen. Danach können wir die Starterfeder entspannen, indem der Starterhebel entgegen der üblichen Richtung bewegt wird (Bild 21). Den Hebel nehmen wir ab und vergessen auch nicht die Ausgleichscheiben.

Alle sechs Schrauben, die den linken Gehäusedeckel halten, werden herausgedreht. Mit dem Kunststoffhammer klopft man vorsichtig in der Kickstarterpartie gegen den Rand des Deckels (Bild 22), bis sich dieser löst und vorsichtig abgenommen werden kann. Dabei müssen wir unbedingt darauf achten, daß die Paßhülsen nicht verlorengehen (Bild 23, Pfeile). In der Bohrung für die Starterachse finden wir eine Dichtung, deren Lippe in Richtung der Riffelung der Starterachse weist. Die Dichtung zwischen Gehäuse und Deckel darf man auch nicht vergessen. Niemals mit einem Schraubenschlüssel o. ä. den Deckel vom Gehäuse abzutrennen versuchen!

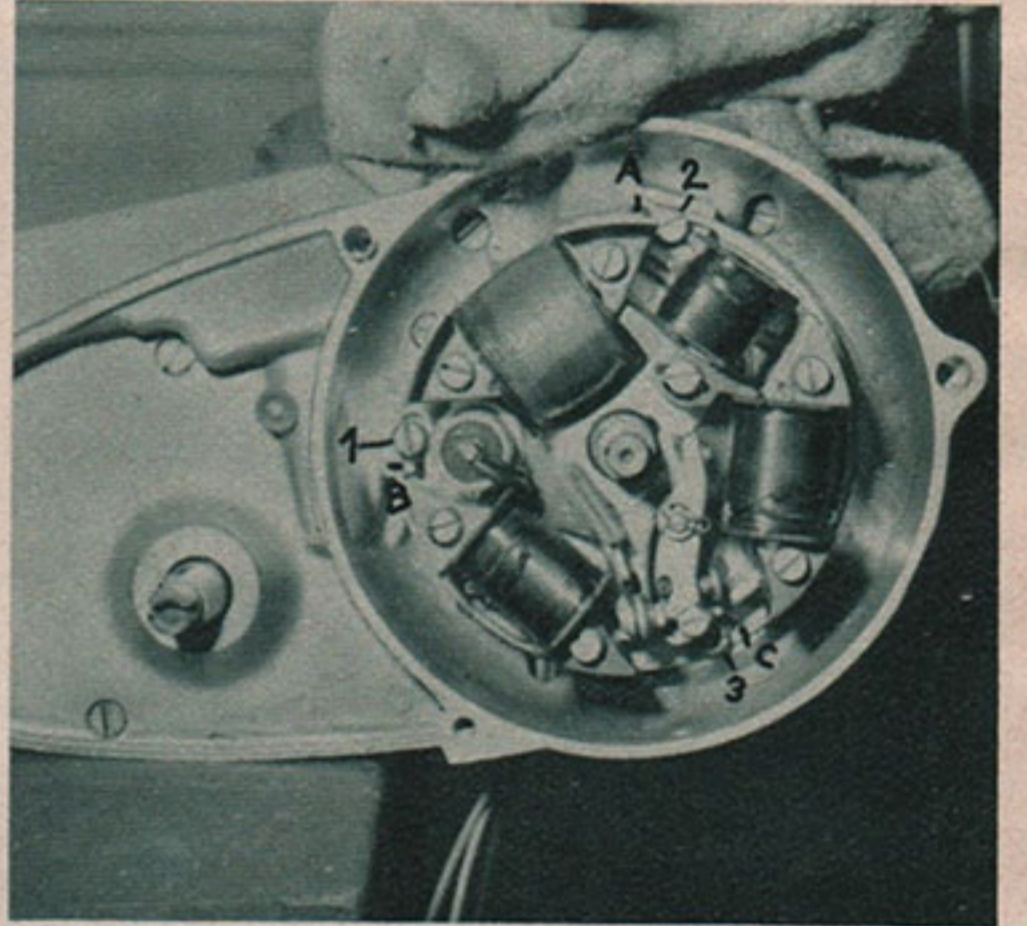
Wir haben gesehen, daß wir bis hierhin möglichst zwei Sonderwerkzeuge gebrauchen.

Der Motor bleibt weiter im Schraubstock. Die Kupplungseinstellschraube wird entkontert und herausgedreht (Bild 23). Wir haben jetzt eine etwas schwierige Sache vor uns: die Demontage der Kupplung ohne Spezialwerkzeug. Wir versuchen es mit einer Schraubzwinde (Bild 24). Wie man das machen kann, zeigt das Bild ziemlich deutlich. Wir müssen die Druckfedern am Federteller so weit zusammendrücken, daß wir die beiden Verriegelungsstücke herausnehmen können (Bild 23, 1 und 2). Damit sich unser „Aufbau“ nicht verschiebt, bleibt die Kurbelwelle weiter blockiert.

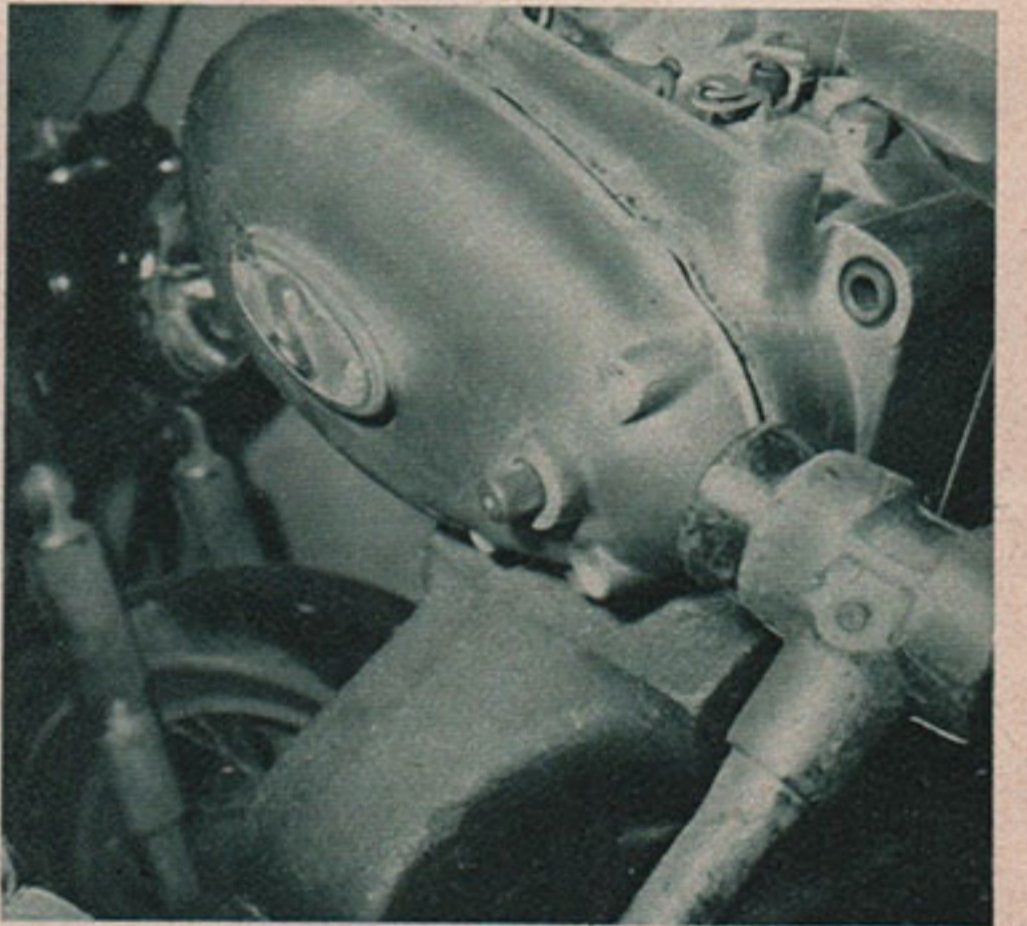
Es geht tadellos, wenn man sich Zeit und Ruhe nimmt. Eine Schraubzwinde kann man sich bei



18



20



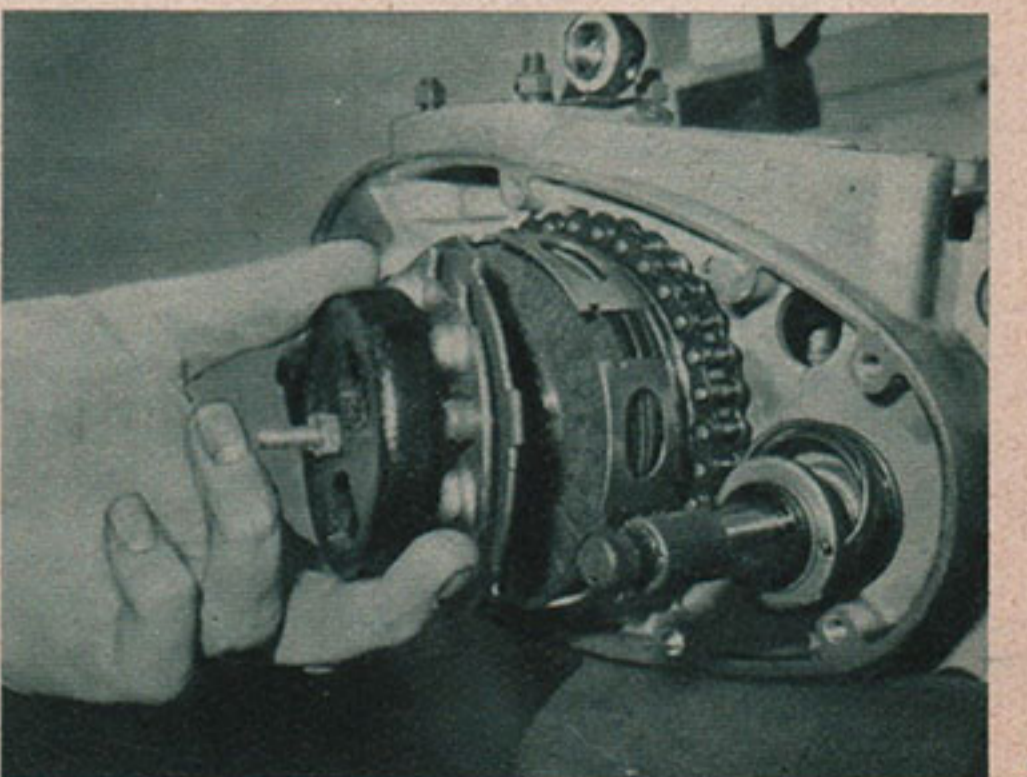
22

jedem Handwerker ausleihen. Zwischen Schraubbolzen und Federteller muß man ein festes Zwischenstück legen, beispielsweise einen kurzen Steckschlüssel oder die Nuß eines Steckschlüsselsatzes. Allerdings muß man die Zwinde mit der linken Hand gut in ihrer Lage festhalten.

(Fortsetzung im nächsten Heft).



24

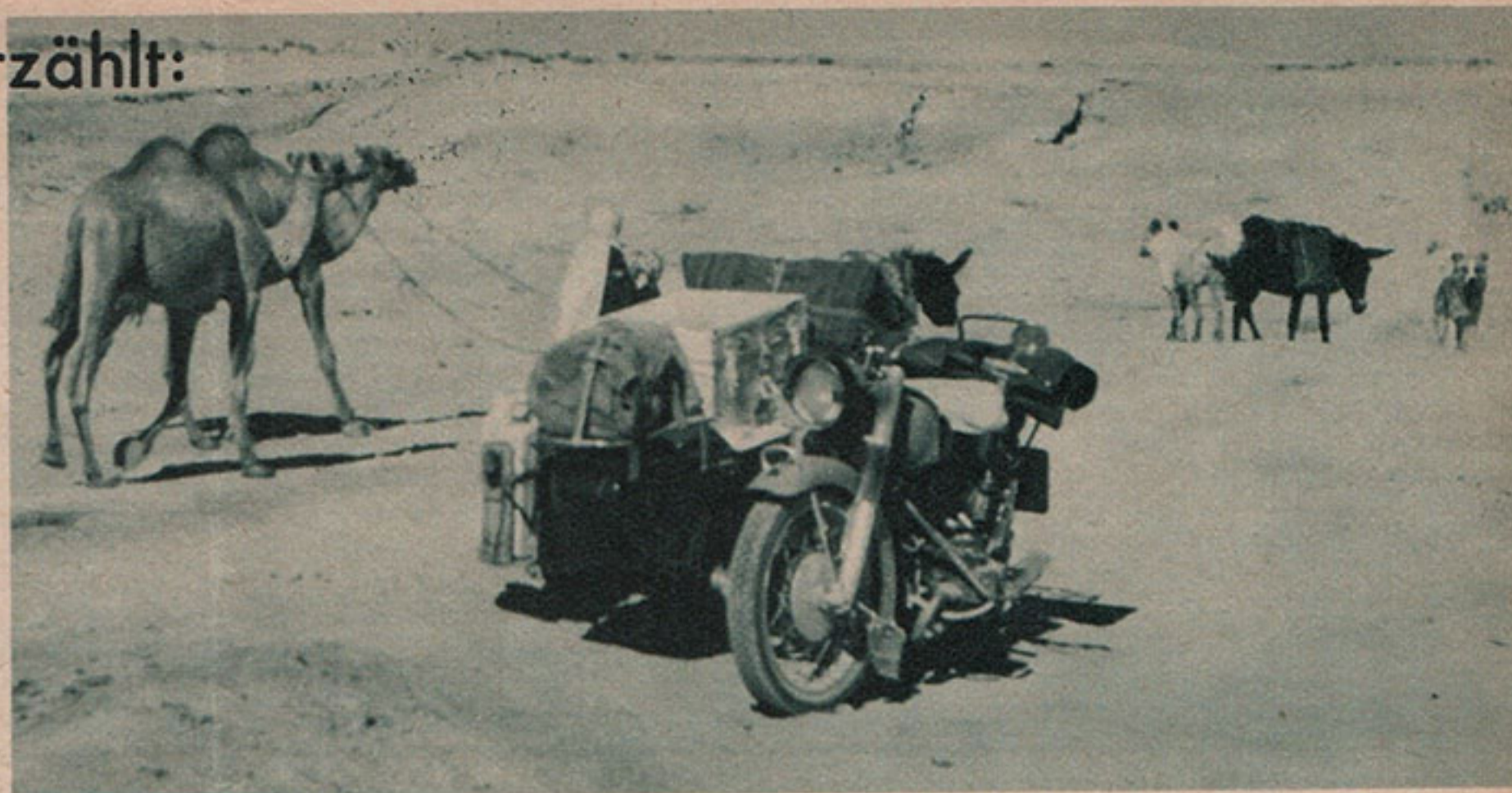


25

Unser KS-Vikar, Klaus Gnoth, erzählt:

Araberhengste, Wüstenschiffe und ein Elefant

(Mit der KS durch den Orient)



„Ton neon Pavsania“ nannten die Griechen den deutschen Vikar, der auf seinem Elefanten nach immer neuen Abenteuern suchte, die er dann seinen griechischen und deutschen Freunden an langen Abenden zum besten gab. Gar nicht schlecht, mit dem berühmten Reiseschriftsteller Pausanias aus der Antike verglichen zu werden. Den lesen schließlich auch heute noch die Archäologen und sonstwie Kulturbeflissenen. Den neuen Pausanias werden später höchstens mal die Motorradarchäologen aus einem dann schon versteinerten Papierblätterwald ausgraben. Weshalb also der Vergleich hinkt! Meine lieben zu Hause gebliebenen Bekannten verglichen meine Tätigkeit leider mehr mit der des „verlorenen Sohnes“ aus der Bibel. „Aus dem wird nie etwas. Anstatt sich in Amt und Würden zu setzen, geistert er in der Weltgeschichte herum, verdorben durch das Motorrad und DAS MOTORRAD.“ Mit dem Heimweg schien ich dann auch den Weg zur Besserung eingeschlagen zu haben. Nach meiner Überzeugung laufen jedoch diese beiden Wege nicht parallel!

Was ist eigentlich daran an dieser Legende von den Abenteurern? Es gibt ja wohl eine Menge Leute auf den Landstraßen der Welt, die von außen besehen ein abenteuerliches Leben führen. Sieht man aber genauer hin, so entdeckt man, daß deren Unternehmungen meist so genau durchdacht und vorbereitet sind, daß sie kein großes Risiko mehr darstellen. Richtige Abenteurer gibt es freilich auch, also Menschen, vor allem jüngeren Alters, die auf blauen Dunst hin (anstatt mit klaren Vorstellungen von dem, was sie erwartet) sich irgendwo herumschlagen. Hoffen wir nur, daß sie Glück haben und nicht „arm am Beutel, krank am Herzen“ enttäuscht zurückkehren! Meine Devise war: „Gottvertrauen ist nicht dasselbe wie Leichtsin.“ Schließlich hat man seinen Verstand doch dazu mit auf die Welt bekommen, daß man sich desselben auch bedient. Also wurden alle denkbaren Einzelheiten der Reise schön vorbereitet, und bevor noch der erste Meter gefahren wurde, stand das ganze Unternehmen klipp und klar quasi auf dem Reißbrett.

Hoffnungslose Pedanterie? Unterwegs kommen noch genügend Ereignisse vor, die nicht eingeplant waren, also gibt es noch Aufregung genug, aber ohne daß man sich wegen schlechter Vorbereitung einen Trottel zu nennen braucht.

Auch um eine Nervensache geht es: Als ich einmal in Mittelgriechenland entdeckte, daß das Öl im Hinterradantrieb auf mysteriöse Weise verschwunden war (das war zur Abwechslung mal in den Kardantunnel gelaufen!), beruhigte es mich ungemein, zu wissen, daß bei meinem Bruder in Deutschland ein neuer Hinterradantrieb fix und fertig versandbereit liegt und man nur ein kleines Telegramm loszuschicken braucht. Ebenso hatte ich auch eine komplette Kurbelwelle verpackt zu Hause liegen. (Und wenn der Telegraph 100 km weg war? Klacks.)

Und noch etwas anderes war wichtig: Es ist erstaunlich, wie schnell Bauchschmerzen oder sonstige Wehwehchen von selbst wieder weggehen, wenn man ungefähr weiß, wo es tüchtige Herren- und Damenschneider gibt, die zwar nicht von Dior, aber doch wenigstens von Sauerbruch etwas gehört haben.

So vorbereitet, rückt eine Reise in die Länder der Türkenpferde, Araberhengste und Wüstenschiffe tatsächlich in die Gefahrenstufe einer Kaffeefahrt. Abenteurerei? Is nich! Vagabundieren à la verlorener Sohn is auch nich.

In der Nähe von Sodom.



Einige Wochen Elefantensattel und anatolische Wellblechstraßen machen jede Moralpredigt überflüssig. Unsere arabischen Freunde, die uns abends noch durch die Lokale von Aleppo schleifen wollten, wunderten sich nicht wenig, als die eben noch so lustigen Deutschen schon um zehn Uhr von einer bleiern Müdigkeit überfallen wurden, in ihre (verwandten) Hotelbetten fielen und einige Raummeter Holz zersägten.

Ein Koffer mit Landkarten war schnell beschafft, aber wichtiger als alle papiernen Wegweiser und Kenntnisvermittler sind persönliche Informationen. Dabei erfuhr ich z. B., daß eine Reise nach Arabien und Israel per Kraftfahrzeug unbedingt in den arabischen Ländern beginnen muß...! Bis alle Menschen miteinander Freunde sein werden, dauert es eben noch ein bißchen. Während die zwei Reisepässe beschafft und die Visa geschickt darauf verteilt wurden, kamen Maschine und Ausrüstung an die Reihe. Der Motor bekam die alte Wehrmachtsnockenwelle mit nur 27 mm Nockenhöhe, dazu alte, klappernde Kolben. Und an Ersatzteilen gingen mit:

Zwei komplette Zylinderköpfe, Kolben, Kolbenringe, zwei Novotexträder nebst Montagegerät, Getriebeketten, Ölpumpe, Bremsbeläge, ein Ersatzknubbel (die Elefantenfrennde wissen, daß das die Radbefestigungsschraube ist, die etliche Lager enthält), Knubbellager, die bekanntlich so oft durch Rost kaputtgehen, Steuerkopflager (sehr wichtig bei überbelasteter Maschine), drei Ersatzdecken, fünf Schläuche, Bowdenzüge, Benzinschlauch und eine Menge Kleinkram wie z. B. Ersatzschrauben für die Ventilspielverstellung (haben wir zweimal gebraucht). An Werkzeug: ein kleiner Schraubstock, der am Beiwagen befestigt werden kann, Feilen, Eisensäge, Gewindeschneidwerkzeug einschließlich Heli-Coil, und natürlich Spezial- und Bordwerkzeug. Aus den Zylinderköpfen brauchte ich einen Kipphebel. Die Ölpumpe und ein Novotextrad sowie die Kolben, kamen unbenutzt wieder zurück. Die mitgenommene Kardanwelle wurde erst in Deutschland gebraucht, ebenso das Heli-Coil.

Mit den Zylinderköpfen hatte es folgende Bewandnis: Wir fuhren unseren insgesamt fast 800 kg schweren Elefanten mit lustig klappernden Kolben und Ventilen im 40 km-Tempo über die anatolischen Staubstraßen. Da kommt ein Berg. Im letzten Drittel wird der Motor leise und zieht nicht mehr so recht. Klar: Kühlung gibt es so gut wie keine, also machen wir Kühlpause. Zündschlüssel raus: Motor läuft drei Takte nach. Als wir nach zehn Minuten weiterfahren, klappert der Motor wieder wie vorher, also ist alles in Ordnung. Als aber beim zweiten und dritten Berg das Nachlaufen immer schlimmer wird, kontrolliere ich das Ventilspiel. Beide Einlaßventile haben zu wenig. Ursache gefunden? Denkste! Experimente mit Zündkerzen, größeren Düsen und schließlich sogar das Reinigen des Verbrennungsraumes haben keinen Erfolg. Beim Reinigen fand ich zwar bis 3 mm hohen Bleidreck auf dem Kolbenboden und an den Randzonen des Zylinderkopfes, aber die Ventile waren völlig in Ordnung. Obgleich wir etwa alle 500 km Ventilspiel kontrolliert und fast jedesmal an den Einlaßventilen zu wenig Spiel gefunden hatten! Was schließlich aus dieser Misere half, war Superbenzin, das wir in Syrien endlich wieder bekamen. In Griechenland gab es damals noch keines, und in der Türkei ist nicht daran zu denken. Mit der zahmen Nockenwelle dürfte die KS an die 25 PS gehabt haben. Wie gut, daß ich nicht mehr die Sportnockenwelle und die hohen Kolben drin hatte! Und wie beruhigend die Ersatz-Zylinderköpfe!

Die besuchten Orte prägen sich unsereinem unvergeßlich durch die Pannen ein, die man dort jeweils hatte. So weiß ich, daß in der Paulusstadt Philippi die Knubbellager im Vorderrad endgültig ihren Geist aufgaben, und zwar bei strömendem Regen. Schööön! Und im dichten Stadtverkehr von Damaskus ging erst der eine, dann der andere Gasschieber fest, bis schließlich beide in einer ungefähr gleichen Stellung hingen und wir mit Einheitstempo (garantiert konstant) fahren konnten. Mußten wir langsamer fahren, trat ich einfach die Bremse. Abschaben der Gasschieber mit dem Taschenmesser half nicht, Molykotepulver half nur kurze Zeit. Also mußte die Feile her, und die Schieber wurden einfach dünner gefeilt. Half! Später erstand ich auf einem Dorf bei einer Gemüsesfrau die Messingschalen einer alten Waage und machte mit Schraubstock, Meißel und Feile Wärmeleitbleche für die Vergaser daraus. Allmählich bildete sich ein Durchschnittsverhältnis zwischen Fahren und Montieren heraus: Pro Fahrttag mit 100—500 km Fahrtleistung, je nach Straße, hatten wir 2—3 Stunden Bauzeit anzusetzen. Natürlich oft unfreiwillige Bauzeit, wie in folgendem Falle. „Klaus, sollen wir nicht jetzt den Zeltplatz suchen? In fünf Minuten haben wir zwar keine ägyptische, aber dafür anatolische Finsternis!“ „Ach was, hier hat es zuviel Steine, da müssen wir zu lange schaufeln. Außerdem sind unter den Steinen gelegentlich Skorpione... Fahren wir noch bis zum nächsten Olivenwäldchen!“ Kaum ist das gesagt, schwimmt die Maschine hinten ein wenig und stößt dann hart. Hinterreifen platt! Natürlich ist der Wagenheber zu hoch, wenn das Rad keine Luft mehr hat und die Federn stark belastet sind. Wir heben mit zwei Mann und bugsieren gleichzeitig mit der Fußspitze den Wagenheber unter das Beiwagenanschlußrohr. Als Werkzeug, Rad, Knubbel und Reifen schön offen daliegen, kommt der erste Lastwagen vorbei. „Abdecken!“ schreie ich nur noch, aber ehe wir alles mit Putzlappen und Jacke zugedeckt haben, hat schon eine dicke Staubschicht die ganze Panne beerdigt. Im Scheine unserer zur Kabelampe umgebauten Fahrradlatüchte bewundern wir die Solidität der Nägel,

mit denen die Türken ihre Bauernkarren zusammennageln und sehen nach, ob der Schlauch nur sechs oder nicht doch sieben Löcher hat. Wir besitzen nämlich nur noch sechs Tip-Top-Flicken! Pannen dieser Art hatten wir auf fast 18 000 km sechs Stück. Fast jedesmal war der Schlauch wegschmeißreif, aber die arabischen Vulkanisierer sind wahre Klebekünstler und reparierten die Schläuche wieder.

Einmal fingen wir auch einen schönen Hahnenfuß mit unserem Reifen, also so ein Dings, wie es angeblich die Gangster zur Freude der Mitmenschen auf die Straße streuen. Das war aber auch das einzige Mal, daß wir an Räuber und Gangster erinnert wurden. Offensichtlich haben Kara Ben Nemsis und Hadschi Halef Omar im Orient saubere Arbeit geleistet, oder die Räuber sind durch den Autotourismus schon so verwöhnt, daß sie auf armselige und staubige Motorradfahrer keinen Appetit mehr haben.

Zu dem Thema „tägliche Baustunde“: Wir orgeln schön im ersten Gang einen Berg hinauf. Da kommt die Links-Haarnadel. Vorderrad schiebt im Staub nach rechts weg. „Vorlegen!“ rufe ich dem Sozius zu und lege mich auf den Lenker, während er sein Kinn zwischen meine Rippen bohrt. Vorderrad schiebt immer weiter weg — ich gehe mit der Drehzahl runter — schließlich Schleifkupplung — da steht der Motor auch schon. Nix abgewürgt! Sondern Zündung weg, Batteriekabel korrodiert. Reparieren ist in dieser Kurve zu gefährlich, also umschalten auf Reservebatterie — Sozius schiebt am Beiwagen und springt dann während der Fahrt auf. Viel später erst entdeckten wir als Ursache der ewig korrodierten Kabel einen winzigen Riß oben in der Batterie, durch den die Säure genau auf das Kabel traf. Wir reparierten den Riß mit heißgemachtem Pech aus einer alten Taschenlampenbatterie.

Schlimmer als die Bergauffahrt war auf sandigen und welligen Straßen die Bergabfahrt. Oft genug rutscht nicht nur das Vorderrad weg, sondern trotz Beiwagenbremse rutscht das ganze Gespann langsam den Berg hinunter. Mit einiger Übung gelingt es, die Fuhre auf Geradeauskurs zu halten.

Solange man im Orient auf den Hauptstraßen bleibt, kann man — außer in der Türkei — mit normalen oder gar guten Straßenverhältnissen rechnen. Wir wollten in der Türkei aber auch in die Salzsteppe zu einer Ruinenstadt, von der mein Professor mir gesagt hatte, daß sie wegen schlechter Zugänglichkeit nur selten besucht worden sei. Der letzte genaue Bericht stammt immerhin von 1909! Die Engländerin Gertrude Lowthian Bell, die zu Pferde verschiedentlich den Orient durchquert hatte, war auch dorthin gekommen und hat alle Bauwerke genau beschrieben. Nun sagten mir die Einheimischen, dort könne man nur mit dem Jeep hin. Aber wo ein Mädchen mit dem Pferde hinreitet, sollen Männer mit dem Auto fahren? Sind wir schon solche Krüppel? Wenn schon fahren, dann mit dem Elefanten, auf daß wir die Spuren jener mutigen und hübschen Engländerin nicht entweihen!

Die Landkarte zeigte einen Weg, der von der Hauptstraße abbiegt zu dem Dorf, bei dem laut Miß Bell die Stadt liegen soll. Eine italienische Spezialkarte, die wir uns besorgt hatten, zeigte aber weder Straße noch Dorf. Nun aber erkannten wir plötzlich am Horizont das vulkanische Gebirge, wo die Stadt „Tausendundein Kirchen“, um die es geht, liegen soll. Jawohl, so sah das Photo von Miß Bell aus! Und am Fuße des Gebirges lag ein Dorf, erkenntlich an zwei Minaretten. Nur kam der Weg nicht, der dorthin führen sollte. Wir bogen daher einfach von der Straße ab und fuhren querfeldein auf das Dorf zu, das wir nach 12 km erreichten. Der Dorfpolizist kontrollierte unsere Pässe und bestätigte uns, daß es sich um das Dorf handelt, von dem aus man nach „Tausendundein Kirchen“ kommt. Aber wo das ist, wußte er auch nicht. Nur hatte er den Namen schon mal gehört, und das ist bei den Kenntnissen dieser Leute ein gutes Zeichen.

Wir luden einiges Gepäck in der Polizeistation ab und einen Einheimischen auf, der neben Türkisch auch noch Yuruk, die Sprache der dortigen Nomaden, konnte. Wir selbst konnten mit ihm aber nur in Zeichensprachen reden. So fuhren wir mit nun etwa 850 kg Gesamtgewicht durch die Steppe, immer am Fuße des Gebirges entlang. Ich hatte mir die Gebirgskonturen aus dem Buch von Miss Bell abgezeichnet und hoffte, dadurch die richtige Stelle finden zu können.

Zwei Bauern wiesen uns nach endlosen unverständlichen Diskussionen mit unserm Führer den Weg. Ich glaube, wir hätten es sonst nie gefunden. Hut ab vor Miss Bell, die ganz allein hierher fand!

Jetzt begannen erst die richtigen Schwierigkeiten. Es ging in ein Seitental des Gebirges durch einen Hohlweg, der mit hohen Steinen übersät war. Anfangs gruben wir die Steine aus und bahnten uns so einen Weg. Das ging etwa drei Kilometer. Dann fuhr ich mit der vorderen unteren Seitenwagenstrebe einfach langsam gegen den Stein. Manchmal ließ er sich wegdrücken. Wenn nicht, zogen wir die Maschine zurück, legten das Abschleppseil um die Seitenwagenachse, ich führte die Maschine und die beiden andern hoben das Seitenwagenrad über den Stein. So „fuhren“ wir 25 km an einem halben Tag, waren froh, daß wir keinen Jeep hatten, denn den hätten wir nicht über die Steine heben können, und sangen: „Gertrude, schenk uns dein Pferdchen...“

Bei Sonnenuntergang erblickten wir in der Ferne die ersten der tausendundein Kirchen, warfen die Luftmatratzen raus und schliefen — glücklich über den Erfolg — im Hohlweg neben der Maschine ein.

Am nächsten Morgen ließen wir die Maschine einfach im Hohlweg stehen — hier kommt dieses Jahr doch keiner mehr vorbei! —, nahmen Verpflegung und die Meß- und Photogeräte und erreichten nach einer guten Stunde Fußmarsch die verwunschene Stadt.

Der Rückweg vollzog sich genau wie der Hinweg, und unser Polizist freute sich gewaltig, daß wir heil wieder angekommen waren, heil bis auf einige Beulen am Boden des Beiwagens.

Auch diese Nacht schliefen wir wieder wie die Murmeltiere. Gefährlich ist das nicht, denn mit der Zeit bildet man anscheinend einen Raubtierinstinkt aus, der einen bei Gefahr warnt. Jedenfalls sind wir immer aufgewacht, wenn sich Menschen auch nur von fern dem Lager näherten. Die Freundlichkeit der Orientalen ist einmalig. Wir wurden nur zweimal nachts gestört — sonst hatten wir uns immer so versteckt, daß uns niemand finden konnte —, einmal waren es junge Leute, die uns ein paar Limonadenflaschen, volle natürlich, hinstellten, das andere Mal war es ein Schafhirt, der uns ein paar Tomaten brachte! So sind die Menschen dort in der Wildnis.

In der ersten Zeit hatte ich nachts immer die Ersatzfeder von der Telegabel, einen wahren Totschläger, neben meinem Lager und mein Freund den Klappspaten. Mit der Zeit merkt man aber, daß nicht einmal die Hyänen gefährlich sind, die fast jede Nacht um unser Lager heulten. Die haben mehr Angst als Hunger.

Das einzige, was uns wirklich Ärger machte, waren die Mücken in den warmen Nächten an der Küste oder an Flußufern. Unsere Barras-Moskito-

netze wären vielleicht gegen Libellen oder Zaunkönige wirksam gewesen, aber es fingen sich innen derart viele Mücken, daß wir meinten, drinnen sei mehr als draußen. Wir warfen schließlich die Netze weg, krochen unter die Decke und schwitzten, aber waren unzerstochen. (Na ja, was der Barras zu allen Zeiten schon kaufte! Klacks.)

Im ganzen Orient ist der Wagen dem Menschen etwas Fremdes. Der Orientale und auch der Grieche reitet. So legt der Bauer seinem Esel lieber den Pflug auf den Packsattel, als daß er einen Wagen anspannt und außer dem Pflug noch andere Sachen transportieren kann. Nirgends findet man im Orient Antipathie gegen das Motorrad. Vor allem die Solomaschine ist beliebt, weil sie einfach ein stählernes Reitpferd ist. Seit die Türkenpferde und die Araberhengste nur noch selten im Orient zu finden sind, hat der Orientale kaum noch eine Möglichkeit zum Reiten. Der Esel dient zum Lastentragen, und ein Kamel kann sich nicht jeder leisten.

Für das Motorrad bestehen im Orient heute größte Chancen, zumal das Straßennetz immer mehr verbessert wird und es im Orient nur sehr selten regnet. Im Libanon, in Syrien und in Jordanien sind die meisten Straßen heute in hervorragendem Zustand. In Israel natürlich auch, aber über Israel brauche ich hier gar nichts zu sagen, denn Leute, die solche Pioniere sind, daß sie ihr Land in guten zehn Jahren, man möchte fast sagen: zum Paradies des Orients gemacht haben, fahren natürlich Motorrad. Und wie die Jungens dort fahren! In der Wüste Negev trafen wir einen jungen Wehrbauern vom Roten Meer. Er wollte gerade mal seine Braut in Haifa besuchen, schwang sich auf seine BSA, schnallte den Browning um, alledieweil die Straße an der arabischen Grenze entlangführt, und fuhr die 1000 km an einem Wochenende.

Die Araber leben meist in zu ärmlichen Verhältnissen, um sich ein Motorrad leisten zu können. Dennoch hat eine uralte Quick in Jordanien einen Kaufwert von 200.— DM. Die Motorradhändler haben beim Abzug der letzten englischen Soldaten deren Maschinen lastwagenweise aufgekauft, und damit fährt man heute. Ersatzteile machen die Mechaniker selbst, weil der Einfuhrzoll zu hoch wäre. In einem Land, wo die Arbeitszeit so wenig gilt, kann man es sich anscheinend leisten, immer wieder Teile auszuwechseln, die nie halten, weil die Fertigungsanlagen dazu fehlen.

Überall wird man als Motorradfahrer freundlich begrüßt. Die Aufmerksamkeit richtet sich auf die Maschine und nicht wie bei anderen Reisenden auf deren Bereitwilligkeit zum Bakschisch-Geben. „Sundapp quais!“ hieß es immer wieder (= „Zündapp gut“), oder: „Von Alemanya kommen Sie? Sind Sie den ganzen Weg mit dem Motorrad gefahren?“ Und wenn ich bejahte, dann kommt die erstaunte Frage, wie viele Monate ich wohl dafür gebraucht hätte und ob die Maschine denn nie kaputtgegangen sei. Mit einem kopfschüttelndem „Sundapp quais“ gehen die Frager dann weiter.

Nicht ganz so freundlich sind die Kinder der Beduinen. Wir fuhren die Wüstenpiste in Richtung auf Saudi-Arabien, entlang an der durch T. E. Lawrence bekanntgewordenen Hedschas-Bahn. Plötzlich roch es stark nach Gummi rechts, mein Freund beugte sich rüber zum Seitenrad und wollte sich dort am Schutzblech abstützen, zog aber erschreckt die Hand zurück: „Es ist glühend heiß!“ Rad schleift am Schutzblech! Und tatsächlich, es steht ganz schräg, Sturz nach innen. Wir versuchen nun, mit Meißel und Montierhebel, die schief im Rahmenrohr sitzende Schwinge wieder geradezurichten. Da kommen Beduinenjungen und hantieren an der Maschine herum. Sie zerran an den Bowdenzügen, verdrehen den Spiegel und machen sich sonst noch unbeliebt. Ich bedeute ihnen freundlich, daß sie das seinlassen sollen, weil die Maschine davon kaputtgeht. Aber sie sagen, das sei ihr Land und hier könnten sie tun und lassen, was sie wollten. Als ich sie nun wegschiebe von der Maschine, schreit einer: „Jehudi!“ (das heißt: „Jude!“), und schon hagelt es Steinwürfe. Wir halten uns aber dadurch die Meute vom Leibe, daß mein Sozius mit wohlgezielten Steinwürfen die nackten Beine der Jungen beschießt, während ich mich mit der Reparatur beeile. Die Jungen holen inzwischen Verstärkung heran in Gestalt von schwerbewaffneten Beduinen, die sich anschicken, in äußerst barschem Ton mit uns zu verhandeln. Da wir kein Arabisch verstehen, lächeln wir höflich, lassen die Leute stehen und machen unsere Arbeit. Inzwischen streiten die Beduinen sich untereinander und fuchteln mit ihren altertümlichen Schießeisen herum. Aber wir treten die Maschine an, verabschieden uns mit Verbeugung, Hand auf dem Herzen und einem arabischen Gruß und fahren ganz langsam los. Erst als wir ziemlich weit weg sind, werfen sie noch einmal mit Steinen, natürlich ohne uns zu erreichen.

Wir hatten uns verabredet, bei solchen Streitigkeiten immer freundlich und höflich zu bleiben; denn die Orientalen sind in ihren Wutausbrüchen unberechenbar, und schnell hat man ein ganzes Dorf oder einen ganzen Stamm auf dem Halse, wenn man etwa mit einem unehrlichen Händler Streit anfängt.

(Ende der Abenteuer im nächsten Heft!)

Der Scheich eines Beduinenstammes, Abu Kuweda. (Fotos: Gnoth)





Die schnellen Zweitakter des Herrn Bulto



Crius hat erst kürzlich (im Heft 24/1960) von den Weltrekorden berichtet, die die Bultaco-Leute während 24 Stunden an den beiden ersten Oktobertagen v. Js. auf der Monthléry-Bahn bei Paris aufstellten — mit einem 175 ccm Einkolben-Zweitakter, der in seiner simplen Mechanik charakteristisch für den modernen Hochleistungs-zweitakter ist, den man — trotz unsymmetrischen Steuerdiagramms, trotz Kolbenabsteuerung auch des Einlaßschlitzes, trotz Gegenstromspülung, d. h. also trotz aller scheinbaren schwerwiegenden theoretischen Nachteile — zu Literleistungen bringen kann, die denen hochgetrimmter, aber mechanisch erheblich komplizierterer Viertakter nicht mehr nachstehen. Voraussetzung für die Erreichung solcher Hochleistungen ist allerdings eine Abstimmung der pulsierenden Gassäule zwischen Eintritt in den Vergaser und Austritt aus dem Auspuff-Endstück, die den Gaswechsel im Zylinder entscheidend beeinflusst und die eine ausreichende Füllung in Drehzahlbereichen bewirkt, in denen ein als Verdrängerkolben arbeitender Motorkolben längst nicht mehr mitkommen könnte.

In Spanien hat sich eine eigene Motorradindustrie erst nach dem Krieg entwickelt. Vorher wurde der Motorradbedarf des Landes durch Importe, bzw. aus Fertigungsstätten in Spanien gedeckt, die ausländische Typen in Lizenz herstellten. Eine der bekanntesten spanischen Motorradmarken dieser Nachkriegszeit ist die Montesa — bekannt geworden, wie könnte es anders sein, durch sportliche Erfolge, die man allerdings vornehmlich auf der iberischen Halbinsel selbst erzielte — mit Auslandsstarts war man zurückhaltender, zumal offensichtlich die Motorenleistung in den ersten Entwicklungsjahren hinter dem sonstigen europäischen Niveau noch zurück war.

Das änderte sich aber später — und heute haben die kleinen spanischen Montesas in ihren Hubraumklassen (hinsichtlich des Triebwerks ebenso wie des Fahrgestells) einen Stand erreicht, der dem anderer bekannter europäischer Marken ebenbürtig ist; die angegebenen Motorleistungen liegen sogar über dem üblichen Durchschnitt.

Die im Bild unten gezeigte Montesa 150 ist dabei noch verhältnismäßig zahm — bei 142,5 ccm (Bohrung 55, Hub 60 mm) und mit einer Verdichtung von nur 6,25:1 leistet der Einzylinder-

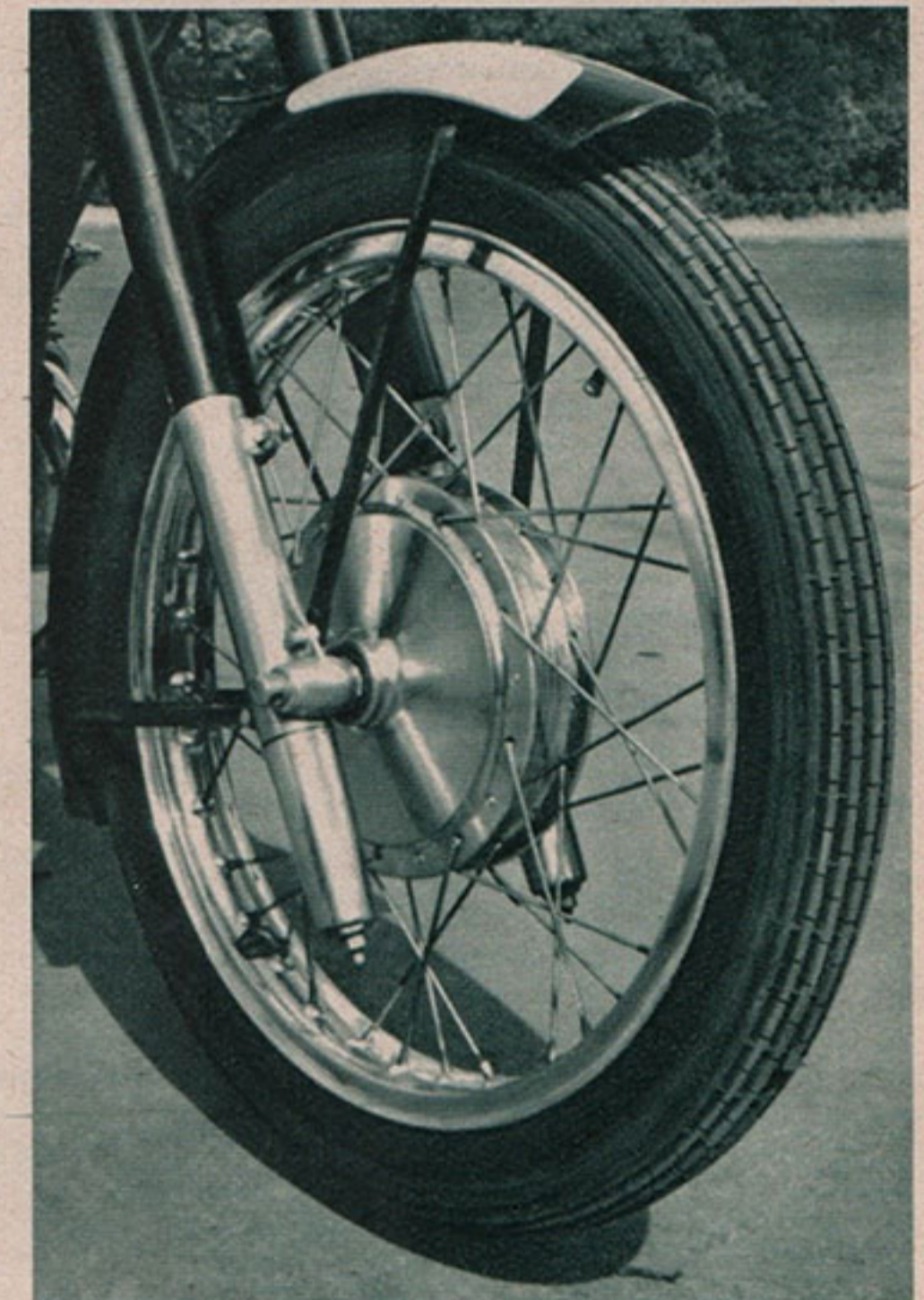
motor 8 PS bei 4800, fußgeschaltetes Dreiganggetriebe ist angeblockt, der Einrohrrahmen trägt vorn die für Montesa typische, mit den Holmen weit nach unten geführte Telegabel und hinten eine Langschwinge mit ölgedämpften Federbeinen, Gewicht 89 kg. Im nahezu gleichen Fahrwerk, das lediglich einen anderen Tank und größere Bremsen (Kettenrad hinten von der Nabe getrennt!) aufweist, wird dann auch ein 125er Motor geliefert — und der entspricht dem, was oben gesagt wurde: der bringt mit einem 22er schräg angesetzten Vergaser, einer erheblich höheren Verdichtung und bei einer Drehzahl von 6500 U/min 11,5 PS an der Kurbelwelle, und damit läßt sich bei dem geringen Gewicht der ganzen Maschine (nur 85 kg) und unter Ausnutzung des hier verwendeten Vierganggetriebes natürlich auch bei sportlichem Einsatz in begrenztem Rahmen schon etwas anfangen.

Für das Hochtrimmen ihrer Motoren hatten sich die Montesa-Leute einen Mann geholt, dem die Beschäftigung mit Motoren an sich lediglich ein Hobby, nicht lebensnotwendiger Brötchenerwerb war und ist: Herrn F. P. Bulto, millionenschwerer Besitzer einer Textilfabrik, die, wie die Montesa-Fabrik, ebenfalls in Barcelona liegt. Offensichtlich ist Bulto einer jener wenigen Männer, denen es gelingt, mehr auf empirischem als auf rechnerisch/konstruktivem Wege unter Ausnutzung eben der Möglichkeiten, die eine günstige Schwingungsabstimmung in sich birgt, aus kleinen Einkolben-Zweitaktern Leistungen herauszuholen, von denen man sich noch vor wenigen Jahren nichts träumen ließ. Aus dem von ihm geleiteten Versuchsbetrieb kamen also die Montesa-Hochleistungsmotoren — und es war wohl auch vornehmlich seine Initiative, die zum Einsatz von Montesa-Maschinen bei Wettbewerben führte.

Aber wie das so ist — wenn schon eine Versuchsabteilung Geld kostet — eine Rennabteilung kostet bei nur einigermaßen aktivem Einsatz noch ganz erheblich mehr. Und überall werden die Kaufleute in der Führung eines Unternehmens, das Motorräder herstellt, zwar notgedrungen die Notwendigkeit der Versuchsabteilung anerkennen — aber der Rennabteilung werden sie immer wieder vorrechnen, wie gering die Umsatzsteigerung im Vergleich zu den aufgewendeten bedeutenden Mitteln sei. Diese Quängelei gibt es dort,

wo man Motorräder baut und mit ihnen Sport treibt, seit eh und je, und mancher Rennleiter kann ein Lied von dem im eigenen Hause stetig geführten Kampf singen — einem Kampf, der meist nervenverzehrender ist als der draußen auf den Rennstrecken!

Herr Bulto jedenfalls hatte es eines Tages satt und nahm seinen Hut — um sich fortan nur noch seiner weniger aufreibenden Textilfabrik zu widmen. Aber das ging nicht lange. Eines Tages erhielt er die Einladung zu einem kleinen Essen, das seine bisherigen Mitarbeiter von der Versuchs- und Rennabteilung der Montesa veranstalteten — und man war noch gar nicht richtig zu Stühle gekommen, da platzten die auch schon mit ihrem Anschlag auf den alten Chef heraus: er solle doch eine eigene Motorradbude aufmachen

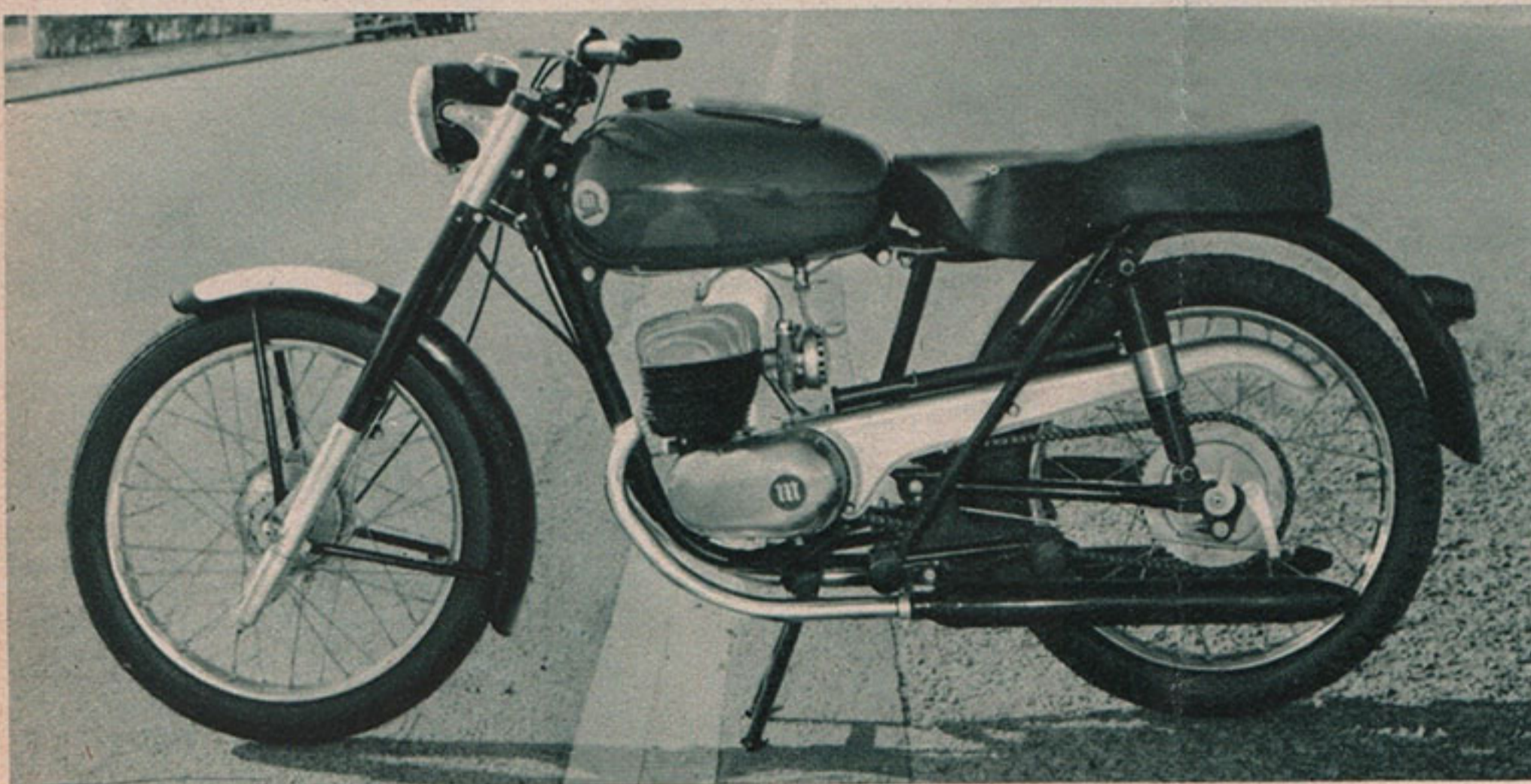


Typisch für die Montesa-Maschinen ist von jeher die Telegabel mit den weit nach unten über die Achsaufnahmen hinaus verlängerten Holmen, die eine ausgezeichnete, klemmfreie Führung ergeben.

Das ist die 150er Montesa, wie sie derzeit geliefert wird. Fahrwerk und Gesamtaufbau der schnellen 125er, des Modells Brio 110, sind bis auf die im Text erwähnten Abweichungen mit der 150er gleich.

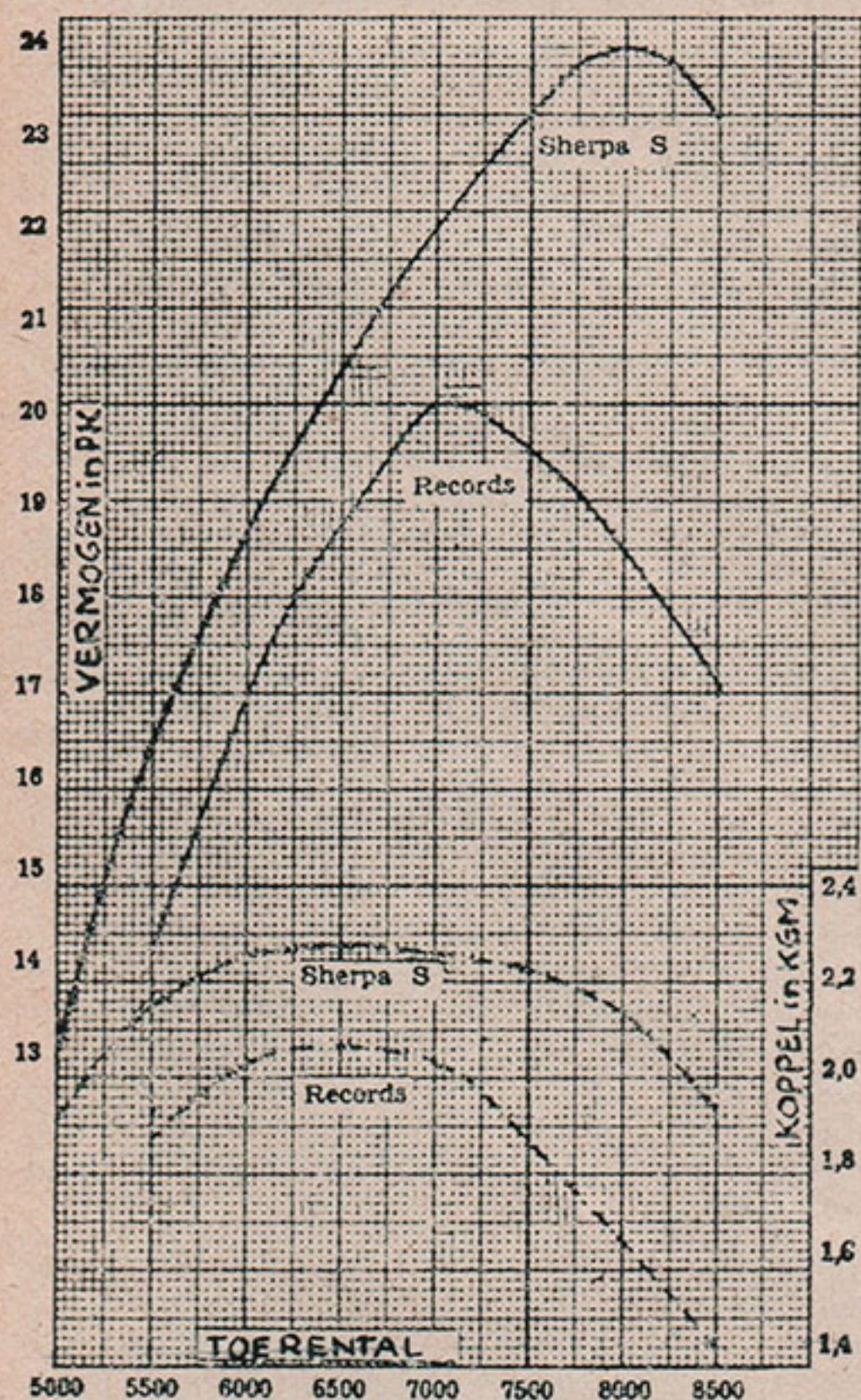
— sie kämen alle mit, sie würden gern für die Hälfte ihres Verdienstes bei ihm arbeiten, wenn sie nur wieder Rennmaschinen bauen und fahren könnten. Daß der PS-Zauberer, wie sie ihn damals schon nannten, nicht nein sagen konnte, ist nicht verwunderlich.

In nächster Nachbarschaft hatte Bulto Grundstücksbesitz — die notwendigsten Maschinen wurden beschafft, und die Motorradbauerei begann: im Oktober 1958 war das erste Muster fertig, und im Februar 1959 war schon die erste Serie von 25 Stück eines (erklärlicherweise zahmen, für den Alltagsbetrieb bestimmten) Touren-



modells in Arbeit. Wobei man in der Eile ganz vergessen hatte, daß es ja noch gar keinen Namen für Fabrik und Marke gab. Aber da wußte man schnell einen Ausweg: man nahm einfach die Telegrammadresse der Textilfabrik — die Kombination des Vornamens Paco mit dem Namen Bulto — Bultaco! Und unter dieser neuen Markenbezeichnung wurden die neuen Motorräder dann verkauft — mit ständig steigenden Zahlen. Rundherum natürlich den Montesas ähnlich.

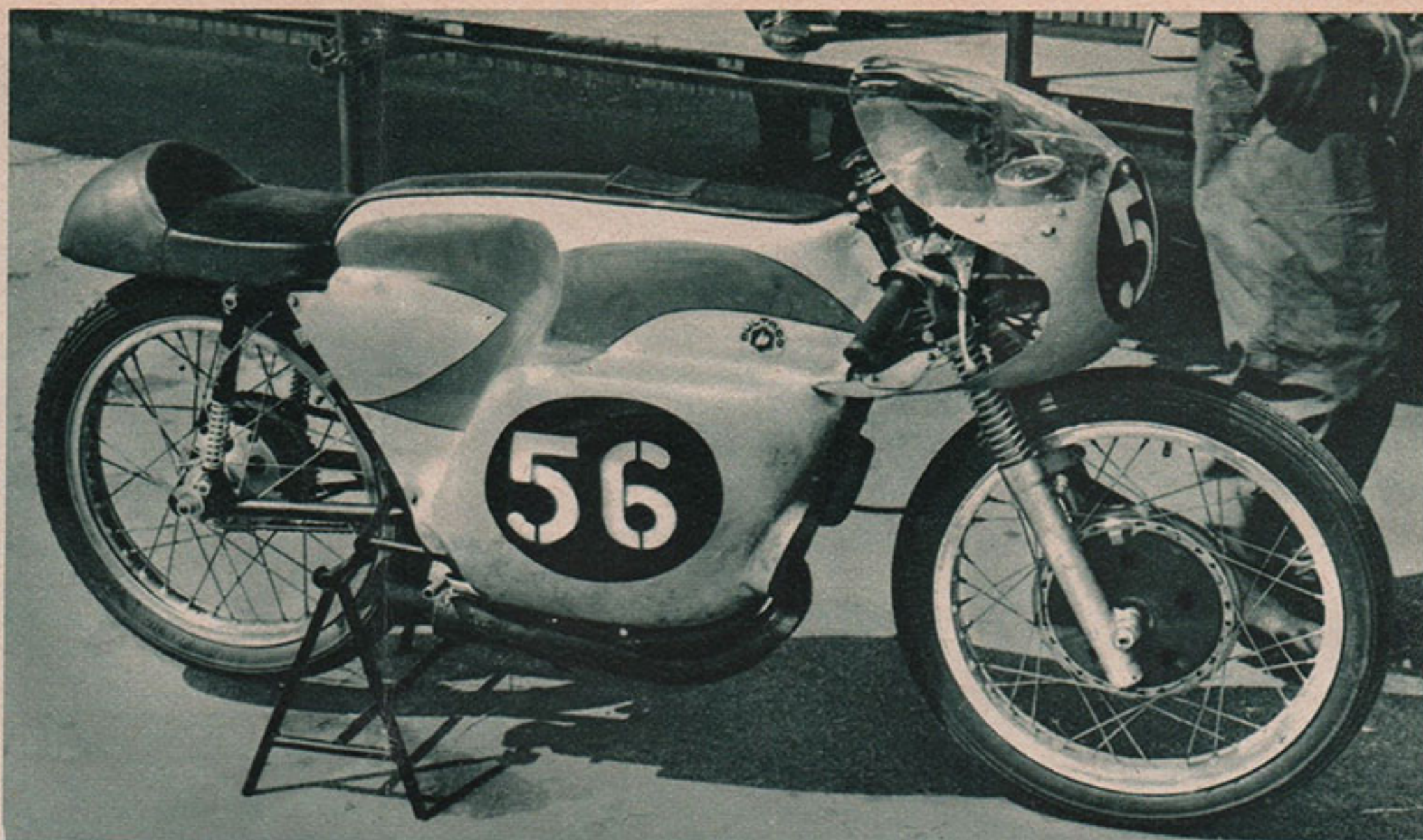
Aber die PS-Begeisterten waren ja nicht im alten Laden weggegangen, um zahme Tourenhobel zu bauen. Die waren (und Bulto selbst wohl eher noch mehr) an einem inzwischen entstandenen Prototyp einer 125er Sportmaschine interessiert, die die Typenbezeichnung Tralla 101 führte und deren Einkolbenzweitakter (Bohrung 51,5, Hub 60 mm) bei einem Verdichtungsverhältnis von 10,5:1 die stattliche Leistung von 12,8 PS bei 6500 U/min brachte. Der Spanische Grand Prix stand vor der Tür — unvermeidlich für Bulto und seine Mannen, daß man da dabei sein mußte. Obwohl man natürlich wußte, daß man in der Achttelliterklasse gegen Ubbiali und Spaggiari konkurrieren würde, die mit desmodromisch gesteuerten Ducatis antraten!



Leistungs- und Drehmomentlinien des Modells Sherpa S von Bultaco (175 ccm) und des „entschärften“ Rekordmotors.

Also wurde ein superleichtes Fahrgestell gebaut, wurde der Motor noch weiter hochgezogen (18 PS gaben die Grand Prix-Ausführungen 1959 bei 8000 an der Kurbelwelle!) — und zu diesen nicht schlechten Voraussetzungen erhielten die Bulto-Leute unerwartete Hilfe: von seiten des Wettergottes — es regnete Bindfäden. Erst ging Spaggiari zu Boden, dann Ubbiali — und obwohl der beim Sturz auch den Bultaco-Spitzenmann, den gerade neben ihm liegenden Jonny Grace, mitnahm, ging das Ganze doch zu Gunsten von Bultaco aus: der zweite Mann, Marcello Cama (der auch mit in Monthlery war) gewann den Großen Preis von Spanien!

Nun ging's natürlich in der Bulto-Fabrik mit verdoppeltem Eifer los: für 1960 wollte man beim Spanischen Grand Prix eine Sechsgangmaschine haben und natürlich noch etwas mehr Leistung — aber das Getriebe machte Schwierigkeiten, so daß man schließlich doch mit einer hochgetrimmten Viergang-Tralla antreten mußte. Die hatte zwischen 8500 und 10 000 eine Leistung von 20 PS an der Kurbelwelle — unter



Die 125er Renn-Bultaco, wie sie im letzten Jahr von dem aus Gibraltar stammenden Engländer Jonny Grace mit Erfolg bei verschiedenen Veranstaltungen ins Ziel gebracht wurde — eine wirkliche Konkurrenz in der Achttelliterklasse auch gegen internationale Konkurrenz.

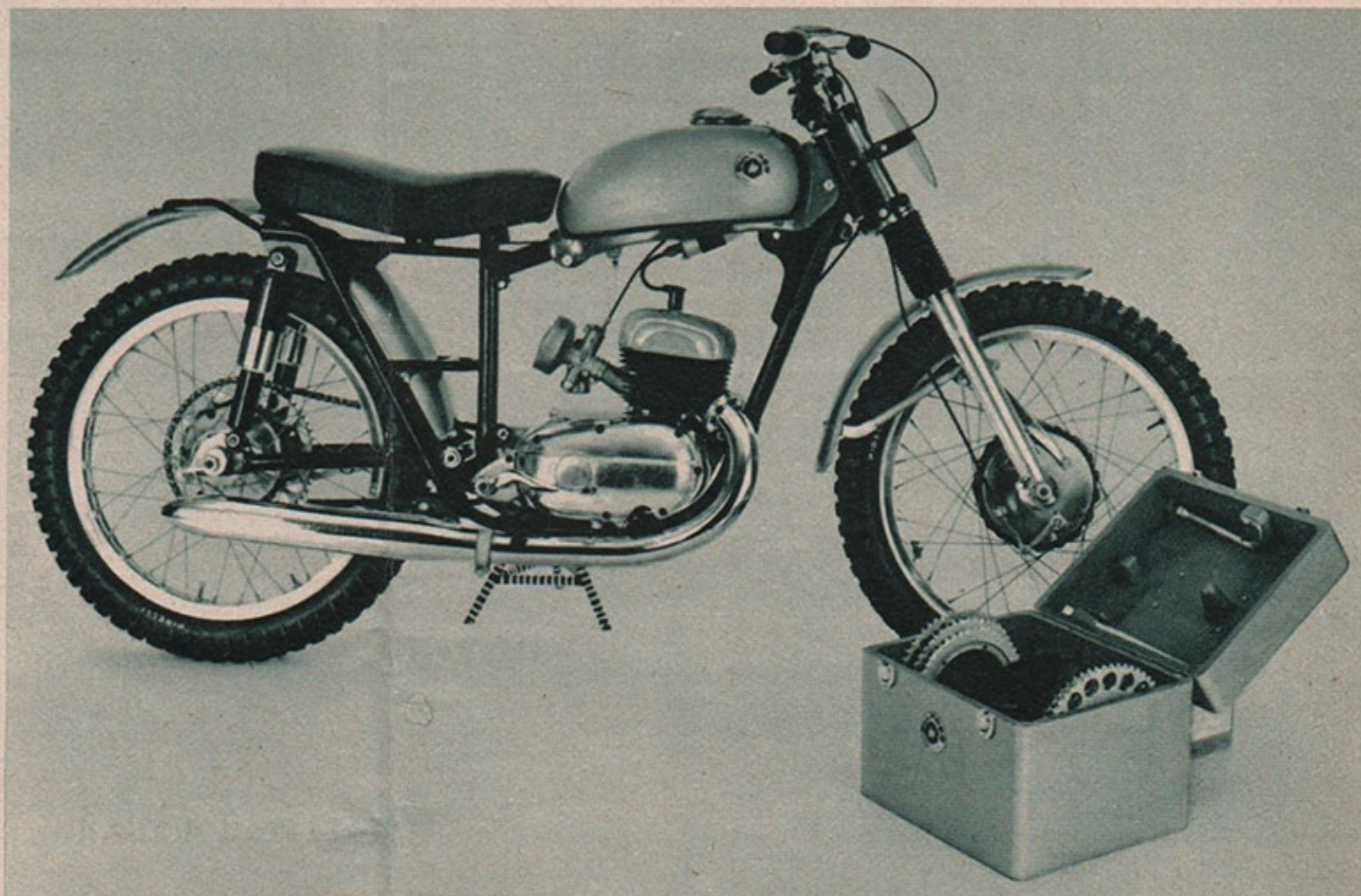
7000 war überhaupt nichts drin — und mit der blies Jonny dem Vorjahrs-Rundenrekord von Ubbiali das Lebenslicht aus. Grundsätzlich war diese 20 PS-Version noch genau die gleiche, wie die Tourenmaschinen, mit denen man im Oktober 1958 begonnen hatte! Sie wird übrigens auch nach wie vor als „Tralla 101“ von Bultaco serienmäßig geliefert — mit garantierten 12 PS bei 6000 U/min (Verdichtung 10,5-11:1), 22er Vergaser, Vierganggetriebe, vorn 2,5, hinten 2,75-19 bereift, und einem Gewicht von 90 kg. Wo sonst bekommt man solch eine Maschine mit Zweitaktmotor eigentlich zu kaufen?

Neben der Tralla baut Herr Bulto aber auch noch andere Modelle — und sein Fingerspitzengefühl bei der Leistungssteigerung von Zweitakttern ist offenbar nicht auf 125 ccm beschränkt. Da gibt es eine ganz ausgezeichnet aussehende Bultaco 155 (alle Modelle haben Rohrrahmen mit Tele vorn, Federbeinschwinge hinten und großen, schmalen Zentralbremsen), deren 8:1 verdichteter Motor (auch er hat noch die 60 mm Hub, die man von Montesa mitgebracht hat und die sich bei

Das ist das auch für Privatkunden käufliche Modell Sherpa S von Bultaco in Moto Cross. Ausführung; Spezialwerkzeug, Ritzel, Kettenräder und Vergasereinstellmaterial wird mitgeliefert!

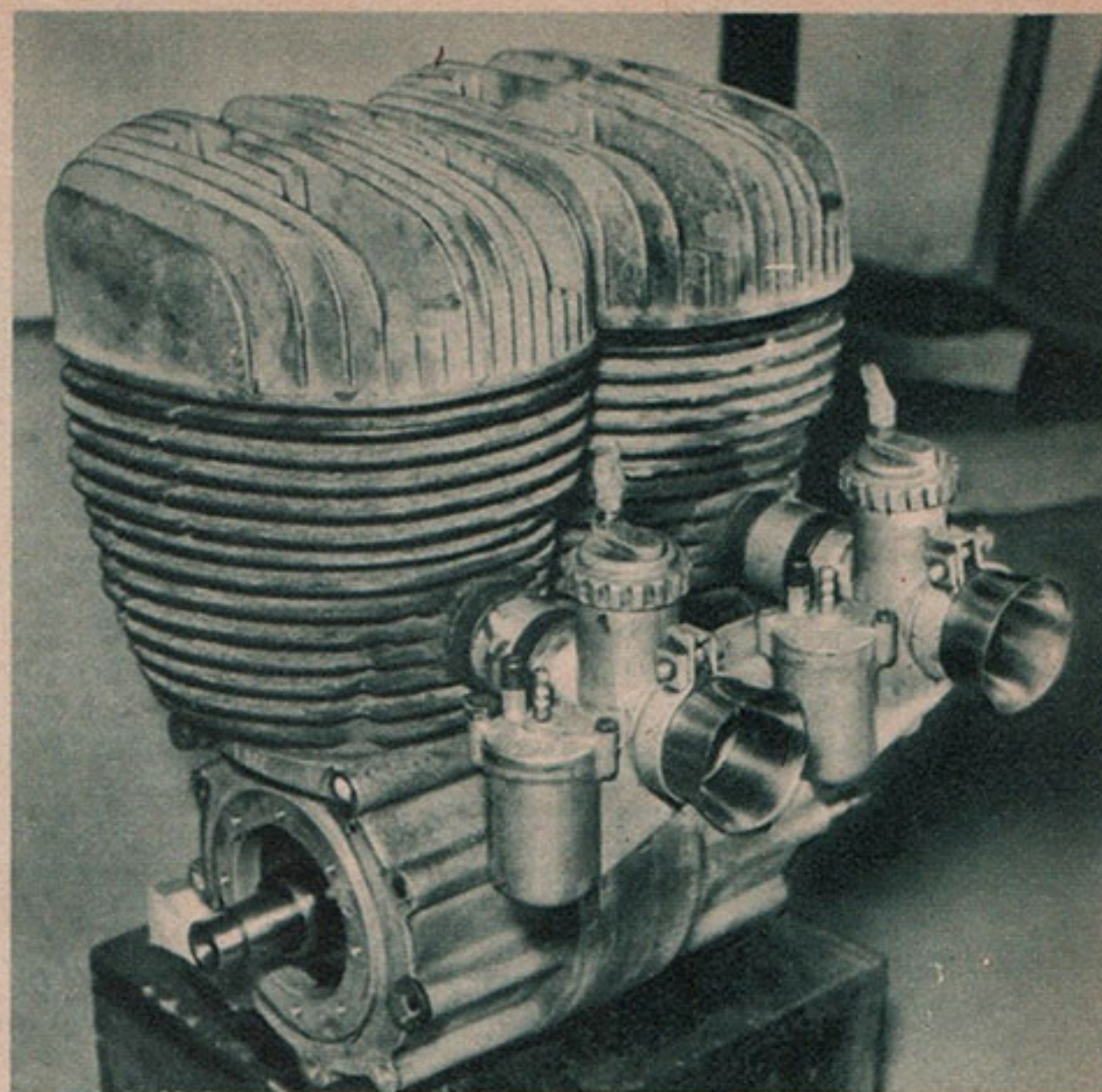
allen Motoren bis 155 ccm finden) bei 5500 U/min knapp 12 PS leistet. Und dann baut man vor allem die Sherpa-Modelle, sowohl mit 125er als auch mit 175er Motoren. Auch sie haben, vornehmlich für sportlichen Einsatz bestimmt, Einrohrfahrwerke (im Gegensatz zum ultraleichten Doppelrohrfahrwerk der Monthlery-Rekorde) — auch ihre Motoren haben natürlich Vierganggetriebe — und sie haben eine wirklich für serienmäßige Zweitakter ungewöhnliche Leistung: die 125er Sherpa wird mit 14 PS an der Kurbelwelle bei 6000 vom Band an jeden Kunden geliefert — und die besonders zurechtgemachten (aber durchaus nicht etwa nur den Werksfahrern vorbehalten!) Moto Cross-Motoren der 175er Sherpa bringen knapp 24 PS bei 8000 U/min — Verdichtungsverhältnis 13,5:1. Das nebenstehende Leistungsschaubild zeigt die Bremskurve dieses Motors — und darunter die für die Rekorde „gezähmte“ Kurve, die sich aus einer Herabsetzung des Verdichtungsverhältnisses auf 9:1 und einem kleineren Vergaserquerschnitt (der Hochleistungsmotor hat einen 28er dran!) ergab — aber mit 20 PS im teilverkleideten Leichtbaufahrwerk immer noch für 157 km/h Spitze ausreichte!

Also — keine Angst, Ihr Zweitakt-Enthusiasten! Noch immer ist in dem „simplen Ding“ alles drin: der Bauernmotor mit 60, der Sportmotor mit 100 — und sogar der Rennmotor mit 160 PS/ltr. Schade nur, daß man aus dieser delikaten Speisekarte bei uns nur die erste Nummer serviert — — — S. R.



Ulrich Pohl:

Der Oepo-Motor (2)



Mit Rücksicht auf gute Dauerfestigkeit und Vermeidung von Profilkantenspannungen hatte ich auf das ultraleichte Doppel-T-Profil verzichtet und das schlanke, windschnittige und leicht zu bearbeitende Ovalprofil für die Schäfte der Pleuelstangen gewählt. Man kann damit einen sehr schmalen Spalt zwischen den Hubscheiben erreichen, damit wiederum einen geringen schädlichen Raum und somit intensives Ansaugen und Überströmen. Bei der vorliegenden Erstaussführung sollte kein Risiko eingegangen werden, ich blieb bei 6 mm Pleuel-Schaftdicke (bei 137 mm Länge), und bei 8 mm Spalt. Heute möchte ich 5 mm Schaftdicke und 7 mm Spalt zwischen den Hubscheiben als durchaus tragbar ansehen. Die Lagerung am Hubzapfen von 25 mm ϕ erfolgte auf den verbesserten VF-Nadelkäfigen von Dürkopp mit 3 mm Nadeldurchmesser und 20 mm Breite. Das relativ reichlich gewählte Lagerspiel und die weiten und außen trichterförmig gestalteten Schmierschlitze am unteren Pleuelauge bewährten sich gut und werden in die Saison 1961 ohne Überholung übernommen. Am Bolzenauge fanden INA-Nadellager 18 ϕ \times 22 ϕ \times 19,8 mm Breite Verwendung. Dazu mußten die 18 mm ϕ -Kolbenbolzen eine Härtetiefe von 0,5—0,7 mm aufweisen, während bei Pleuelbuchsen aus Bronze $\frac{3}{4}$ dieser Härtetiefe als ausreichend angesehen werden. Natürlich muß auch das obere Pleuelauge innen gehärtete und geschliffene Oberfläche aufweisen. Auch hier Härtetiefe 0,5—0,7 oder 0,8 mm und Rockwell-C-Härte von 60 bis 63 km/mm². Schleifen allein — das muß gesagt werden — genügt nicht ganz. Die Oberflächen für einwandfreien Nadellager-Lauf werden geläppt oder gehont. Die dabei geforderte maximale Rauhtiefe soll 0,3 mm nicht überschreiten. Schmierlöcher oder Schmierschlitze sind im oberen Pleuelauge bei Nadel Lagerung nicht erforderlich. Wichtig ist die seitliche Begrenzung für den wanderlustigen Käfig zwischen den Bolzenaugen des Kolbens. Grundsätzlich soll der zylindrische Teil der Nadel die Kante des Pleuelauges nicht erreichen können. Andererseits ist eine Bearbeitung der, wenn auch nicht ganz parallelen, kokillengegossenen Planflächen der Kolbenbolzenaugen am Kolben nicht notwendig. Die manchmal erforderlichen Zwischenringe, die das Wandern des Nadelkäfigs in axialer Richtung einschränken sollen, müssen mit kleinstem Spiel, also einigen mü nur, auf dem Bolzen sitzen.

Bei weitherziger Großzügigkeit können diese Ringe, obgleich nur aus St. 60.11, den Bolzen absägen.

Das Radialspiel der oberen Lagerung bei 16—18 ϕ soll 8 — 14 mü im Durchmesser betragen. Eine kleine Erweiterung nach oben, auf 16, habe ich niemals schädlich wirken sehen. Den unteren Toleranzgrenzen bin ich, soweit es sich um genau und einzeln vermessene Teile handelte, aus dem Wege gegangen.

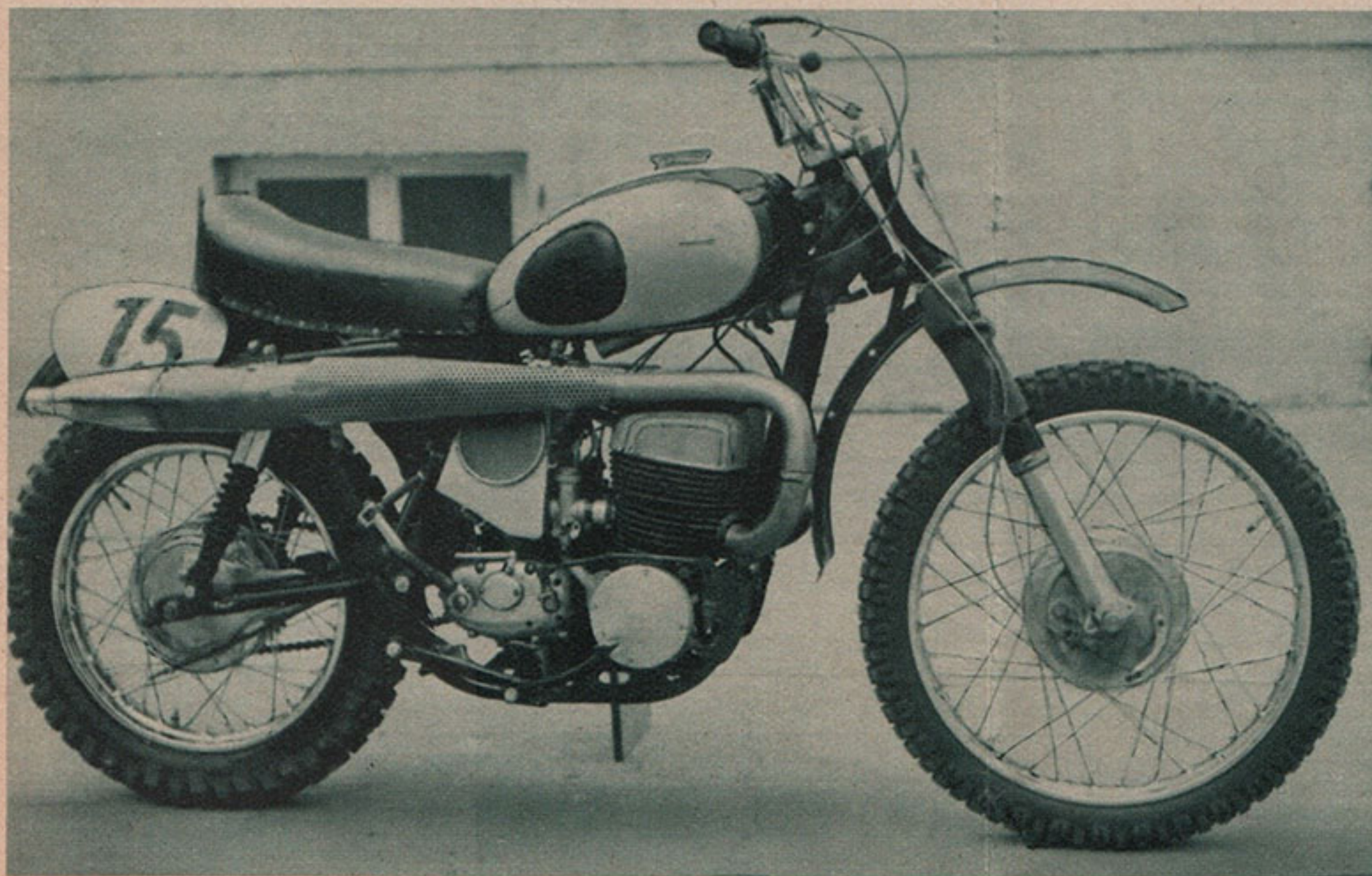
Die Nadeln, zum Abstimmen des Spiels in sortierten Durchmessergrößen von 2 zu 2 mü erhältlich, erleichtern diese Präzisionsarbeit erheblich.

Zu erwähnen sei noch, daß die Länge der Nadeln im Verhältnis zu ihrem Durchmesser vorteilhaft nicht länger als höchstens 7xd gewählt (und hergestellt) werden. Sind große Längen und kleine Nadeldurchmesser zu bestücken, so soll man mehrere Nadelkäfige geringerer Länge nebeneinander anordnen.

Wie im vorliegenden Fall verfahren wurde, weist die Zeichnung aus. Einen Janus mit Nadellagern im Pleuelkopf habe ich 63 000 km gefahren; mein Nachfolger weitere 21 000 km. Und wenn er nicht gestorben ist, lebt er heute noch (der Janus bzw. seine Bolzenlagerung!).

Die auf zwei Kugellagern innen und auf je einem Rollenlager außen laufende Kurbelwelle erfährt keiner axiale Spannungen. Die Wellentoleranz von +2 bis +9 mü nimmt die Wälzlager-Innenringe fest auf. Die äußeren Rollenlager-Ringe wurden in dünnwandige Flanschgehäuse aus Stahl mit geringem Übermaß eingesetzt und für leichte Demontage axial mit den Magnesium-Gehäuse-Teilen verschraubt. Das Mittelstück des Gehäuses wie seine Doppelkegel-Fügung mit den Gehäuseteilen stellen den eigentlichen Trick dieser Fertigung, Verband, Montage und Abdichtung günstigen Ausführung dar. 9 lange Stiftschrauben M 7 halten den Verband gegeneinander und im Rahmen fest.

Man wird vielleicht entsetzt oder verwundert sein über M 7? Wenn von der Norm auch stiefmütterlich behandelt, ist M 7 für den Kleinmotorenbau eine der günstigsten Schrauben. Einmal ist die Kluft zwischen M 6 und M 8 zu groß (85%) und andererseits hat das M 7-Gewinde in seiner Umgebung den kleinsten Steigungswinkel. Es ist ohne viel Gedöns sehr sicher gegen Lockerung und wiederum grob genug, um im Leichtmetall guten Halt zu finden. (Das wußte man in Zschopau übrigens schon vor 30 Jahren — und verwendete deshalb bei allen DKW-Motoren, zum großen Ärger der Händler und ihrer damals schon vielfach zu zeitgemäßem Mitgehen wenig aufgeschlossenen Werkstätten, bei vielen Schraubverbindungen M 7-Gewinde! S. R.)



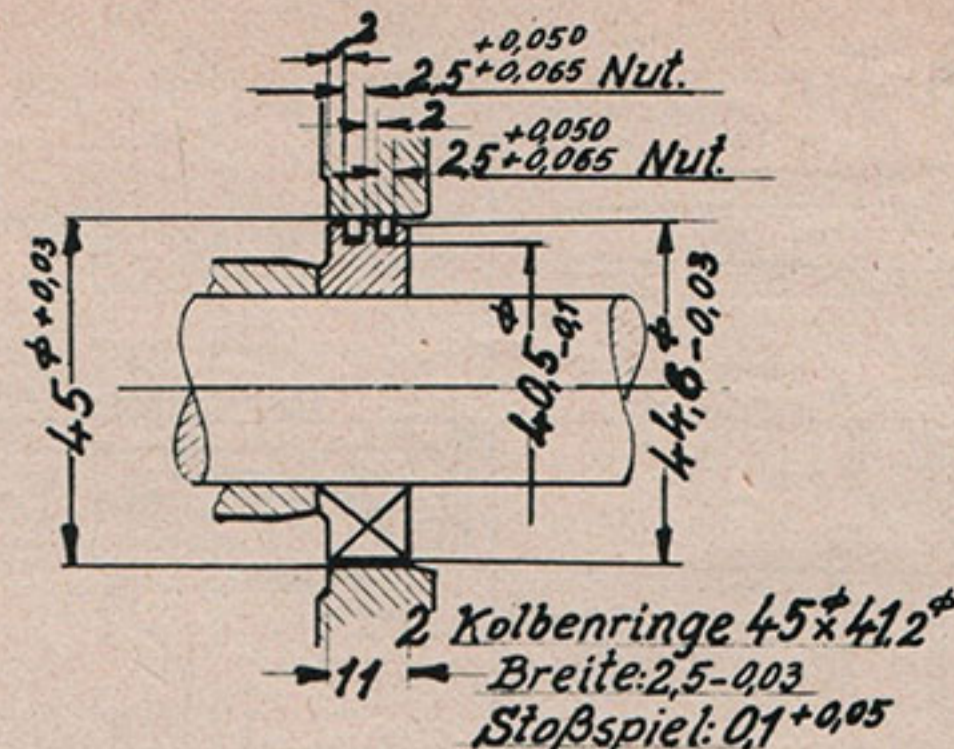
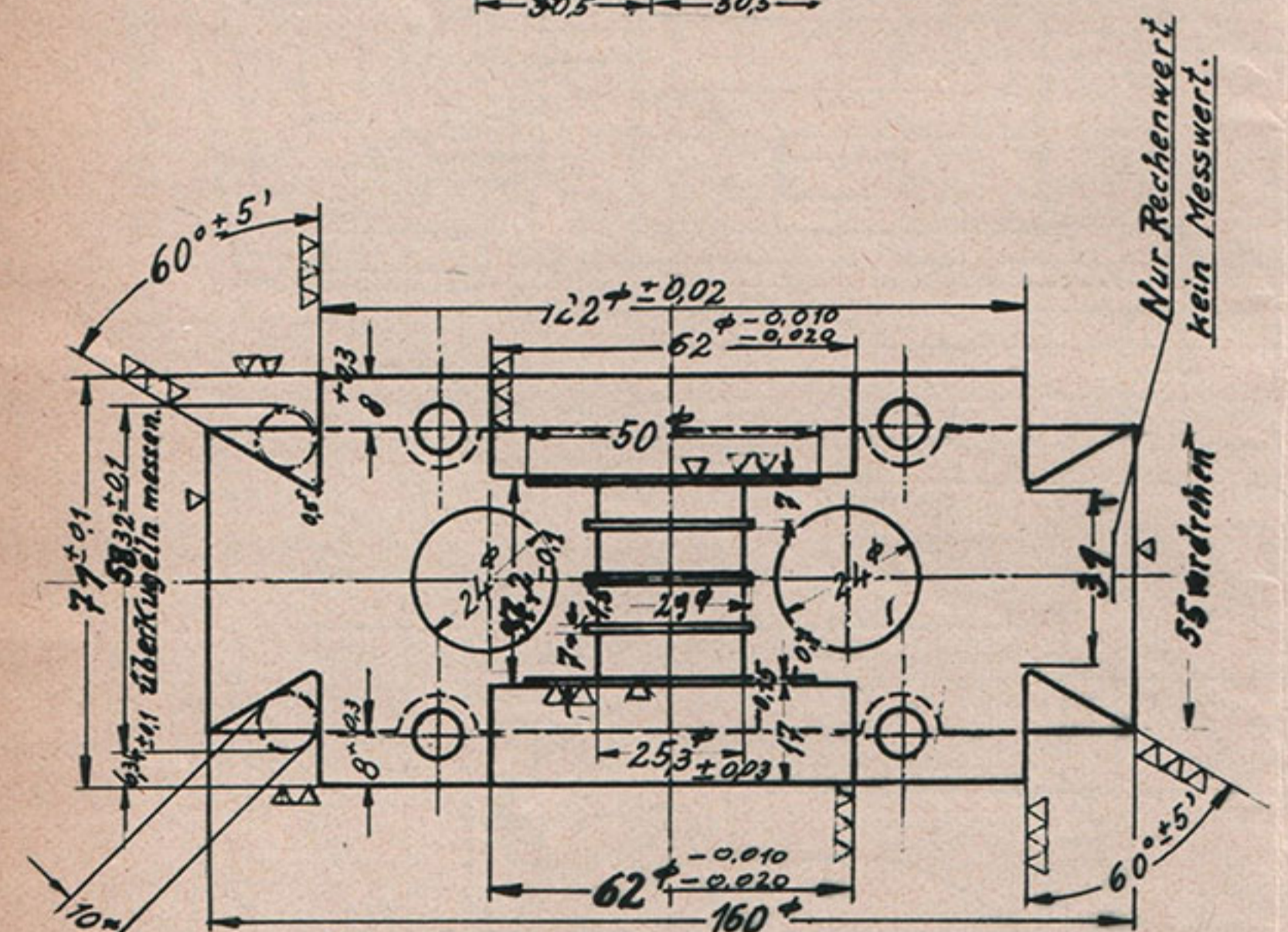
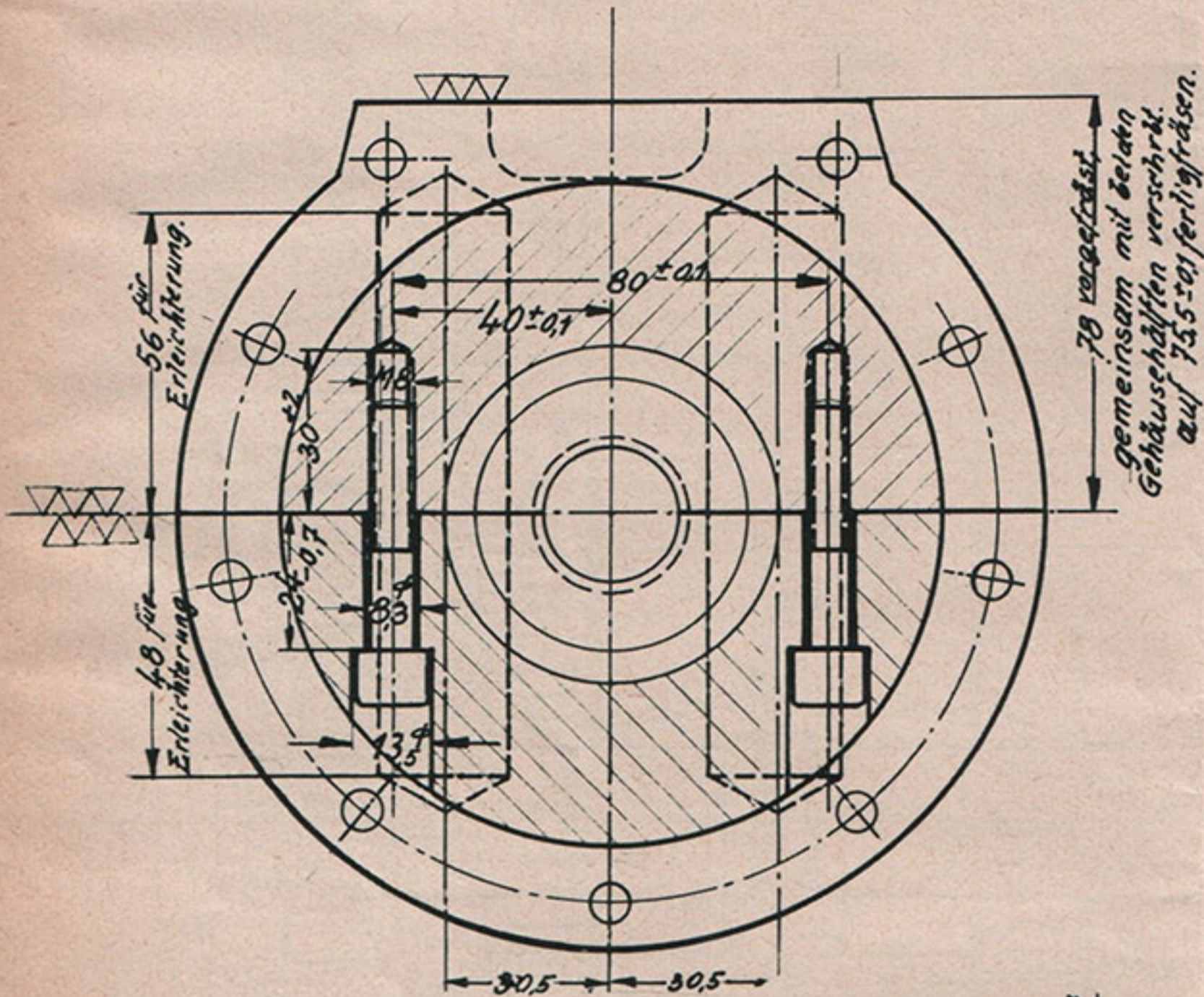
Oben: Hier sieht man nochmal die beiden Original-Blizzard-Zylinder (nur in der Mitte sind die Kühlrippen ein wenig gestutzt), jeder mit seinem eigenen Vergaser. Ein auf Anhieb geglückter Wurf — nicht immer geht es bei der Verdoppelung eines bewährten Einzylinders so glatt!

Nebenstehend: Und so sah dann das ganze Feuerzeug im kompletten Zustand aus, als der bullige 500er zusammen mit dem BSA-Getriebe in das mit Maico-Bauteilen von Oesterle selbst komponierte Fahrwerk eingehängt war.

Vorhergehende Seite: Wir hatten ja schon im letzten Heft versprochen, daß wir die wesentlichsten Darstellungen aus Ulli Pohls Konstruktionszeichnungen zum Oepo-Motor bringen würden – heute beginnen wir mit der Zusammenstellungszeichnung des Motors, d. h. des neu entwickelten Zweikammer-Gehäuses mit der Hoeckle-Welle und den Pleuelstangen, einschließlich Kolbenbolzen und ihrer Lagerung, und mit der Unterbrecheranordnung (die Zylinder konnten nur angedeutet bleiben, weil sich an ihnen ja nichts gegenüber der Ausführung beim 250er änderte).

Untenstehend: Die Bauzeichnung für das Gehäuse-Mittelstück, das, vor allem wegen seiner technologischen Einfachheit, den eigentlichen Knüller des ganzen Oepo-Motors darstellt. Wie schon im Text von Ulli Pohl selbst gesagt: nur Bohrmaschine und Drehbank – keine andere Werkzeugmaschine wurde zur Bearbeitung benötigt; und so einfach wie die Fertigung, so einfach und narrensicher sind auch De- und Wiedermontage.

Im nächsten Heft folgen noch die Zeichnungen für Kurbelwelle und Pleuel.



Die (nahezu) reibungsfreie Kurbelwellendichtung an den Außenlagern, die mit Hilfe von Kolbenringen, die unter ihrer Eigenspannung in der Gehäusebohrung außen anliegen, eine ausreichend dichte Labyrinthdichtung darstellt. U. W. hat man derartige Kolbenringdichtungen im Zweitakterbau erstmalig kurz nach dem Kriege angewandt, als in Chemnitz die 250er und 350er Gegenkolben-Zweitakter mit Kompressor gebaut wurden, bei denen man den im Kurbelgehäuse (als Ausgleichkammer) befindlichen Kompressordruck von etwa 1,5 atü mit keiner anderen Dichtung beherrschen konnte als eben mit einer solchen Kolbenring-Labyrinthdichtung. In einem nichtaufgeladenen Zweitakter mit Kurbelkammerpumpe, wie hier dem Oepo-Motor, herrschen natürlich erheblich geringere Drücke im Gehäuse, die Dichtung ist also mehr als zuverlässig – zumal sie auch noch recht verschleißarm ist.

Um keine Leistung durch Reibung an Dichtflächen zu verlieren, wurde an Antriebsseite wie an Lichtmaschinenseite eine Kolbenring-Dichtung vorgesehen. Aus der Zeichnung sind Aufbau und Toleranzen einer solchen Dichtung ersichtlich. Im Mittelstück wurde auf Dichtelemente verzichtet, hier erhielt die Welle ein Spiel von 0,3 mm im Durchmesser des Mittelstückes, und das Mittelstück selbst drei Nuten von 1,5 mm Breite und gleicher Tiefe. Die geringe, von einem Kurbelraum zum anderen pulsierende Gasmenge sorgt für die beste Schmierung der beiden Kugellager, die man sich in einem Zweitakter-Gehäuse wünschen kann. Wo viel durchströmt, bleibt viel hängen. Der Schmierstoff bei Gemisch-Schmierung wird in feinsten Tröpfchen dem angesaugten Gemisch beigegeben. Diese Tröpfchenbildung erfolgt durch die Zerstäubung im Vergaser. Der Schwebestand dauert so lange, wie keine größere Kraft das Tröpfchen einfängt. Sobald jedoch Berührung mit einer Fläche erfolgt, hört das Schweben auf. Es kommt also darauf an, den zu schmierenden Flächen a) möglichst viel fangende Fläche zu geben, b) an diesen Flächen möglichst viel von dem im Ölnebel enthaltenden Gas vorbeizuführen. Wenn man dann noch etwas an Wärme zu bieten hat, um aus dem eingefangenen Tröpfchen die Kraftstoff-Anteile zur Verdunstung zu bringen, dann bleiben um so mehr kondensierte Ölanteile zurück. Bei unterkühlt laufenden Zweitaktern ist dieser Mangel an Verdunstungswärme als Schmierungsgefährdung bekannt.

Nach dieser Abschweifung (in den „Mikrokosmos“) zurück zu Oesterle. Mit dem Motor allein ist natürlich noch kein Sieg zu holen. Zum Fahren gehört nun mal ein Fahrgestell – und davon existiert zunächst nur eine Teleskopgabel – eine Norton-Version von „The worlds best roadholder“.

Nach Skizze und Schablone (in einer provisorischen, aber nützlichen Vorrichtung aus Holzlatten) wurde zu den Rädern und Naben der Blizzard, der Telegabel der Norton, dem feingestufteten Getriebe einer BSA und dem neuen Motor, der zu dieser Zeit nur als ausgeschnittene und gebohrte Blechschablone existierte, ein Rohr und ein Knotenblech nach dem anderen gefügt und geheftet. Die Punkte höchster Beanspruchung waren aus eigenen und fremden Erfahrungen bei zahllosen Wettbewerben voll gegenwärtig. Wir konnten uns stundenlang in Erinnerungen ergänzen, die von verbogenen, gebrochenen, gerissenen und verwundenen Rahmen getragen waren. Das nutzte Oesterle umsichtig und trotzdem sparsam, denn sportlich leicht sollte der Rahmen der 500er werden.

Dazwischen kamen nun leider Schwierigkeiten mit seinem eigenen „Fahrgestell“: eine unglückliche Beanspruchung des Kniegelenkes hatte den Meniskus verletzt. Die Versuche, ohne Operation zur Genesung zu gelangen, schlugen bei einer abermaligen Überbeanspruchung nach vorübergehender Besserung in den schlimmen Zustand zurück. Jetzt mußte operiert werden, und kostbare Zeit wurde auf dem Krankenlager vertan.

Auch das ging vorüber. Inzwischen war die Kurbelwelle fertig, und die Gehäuseteile waren gedreht. Noch humpelnd und im Verband wurde ergänzt und bestellt, in Auftrag gegeben und geholt, was zur Vervollständigung erforderlich war. Eines Tages stand sie dann so da, wie sie lange, lange Zeit nur im Traum existiert hatte.

(Schluß im nächsten Heft)

WINTER
AUGENSCHUTZ

WINDSCHUTZSCHEIBEN • MOTORRADBRILLEN

bewährt. begehrt. bevorzugt

Tolle Vögel



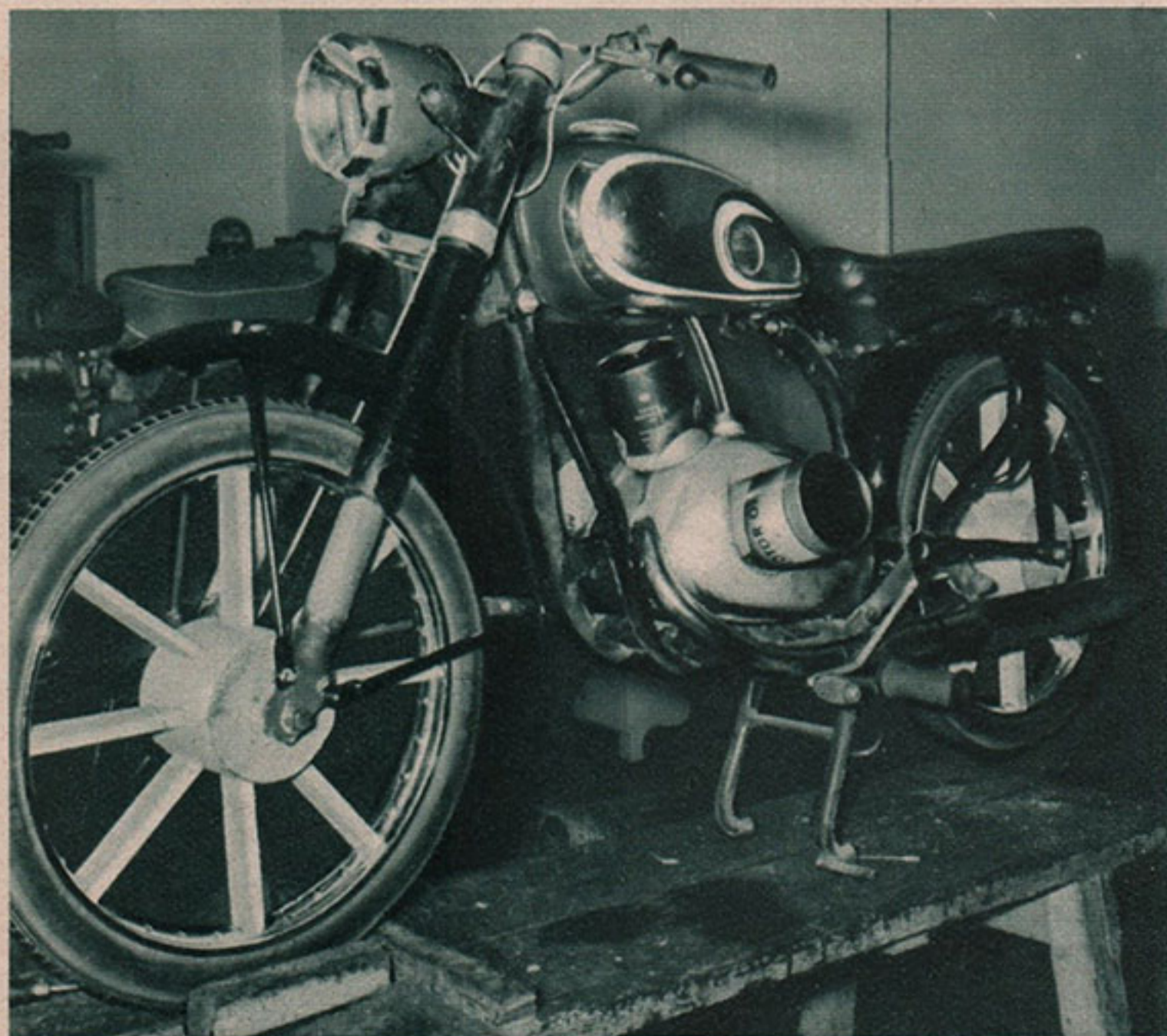
Aus Jugoslawien

Bitte nicht lachen — es ist beinahe zum Weinen. Und zum Nachdenklichwerden. Denn der Mann, der sich hier mit primitivsten Mitteln in Jugoslawien einen fahrbaren Untersatz gebaut hat (es lohnt sich, sich die Details anzusehen, die sich um den guten alten DKW-A...wärmer ranken!), der schrieb ans Werk und beschwerte sich, daß er bei seinem DKW-Vertreter keine Ersatzteile für seinen Motor mehr erhalten könnte. Immerhin wurde der vor beinahe 40 Jahren in Zschopau gebaut — hier ist nun mal wirklich weder das Werk noch der Händler schuld. Wie sich andere Leute „anderswo“ behelfen müssen — nur, um ein bißchen Motorrad fahren zu können! S. R.

✱

Das Hercules-Sylvester-Spezial-Motorrad

Das kam so: Zum neuen Jahr wollte ich den Ben aus seiner angeborenen Ruhe scheuchen und ihm eine „Test“-Maschine in einer Kiste schicken. Wir tuschelten geheimnisvoll mit Winkler und Köhler bei Hercules, wonach sich die beiden vor Vergnügen beinahe die Jacken verkehrt herum anzogen. Dann wurde die „Test“-Maschine (siehe Bild unten) als Prototyp von Oberzauberer Köhler gebaut. Das Licht: Kerze! Die Speichen und Naben: Latten und Hackklötze! Zylinder: 3 aus Oldosenblech! Gänge: Wie bei Hercules immer genügend — diesmal sechs usw. — Die Karre kam in eine riesige Kiste. Fertig. Sylvester kam — von Ben hörte ich nichts. Na ja, pennt wieder — hat keine Maschine zum Fahren (auf der Ducati ist er nämlich meist sehr wach). Es kam kein wütender Telefonanruf — nichts. Die Zeit verging. Elefantentreffen, viel Arbeit. Nach 14 Tagen rief mein Weib plötzlich in der Redaktion an: „Bei uns ist eine Kiste angekommen. Neue 175 ccm-Maschine von Hercules. Prototyp.“ Ich rief im Werk an. Ja, stimmte — aber nicht überall vor neugierigen Augen mit 'rumfahren! — Ich rief wieder daheim an: „Auspacken!“ — Von dem, was dann kam — was dann gesagt wurde — wie da geschwitz wurde, wie gewuchtet und gehämmert wurde — von dem sprechen meine Nachbarn, die Männer am Güterbahnhof und noch einige mehr noch, wenn sie alle längst Urgroßväter sind. Der Ben hatte die Kiste ungesehen gleich zu uns weitergeschickt. Aber das gibt Rache! Warte nur! Klacks



Denfeld

- Fahrersättel
- Sozius-Sättel
- Sportsitze
- Rennkissen

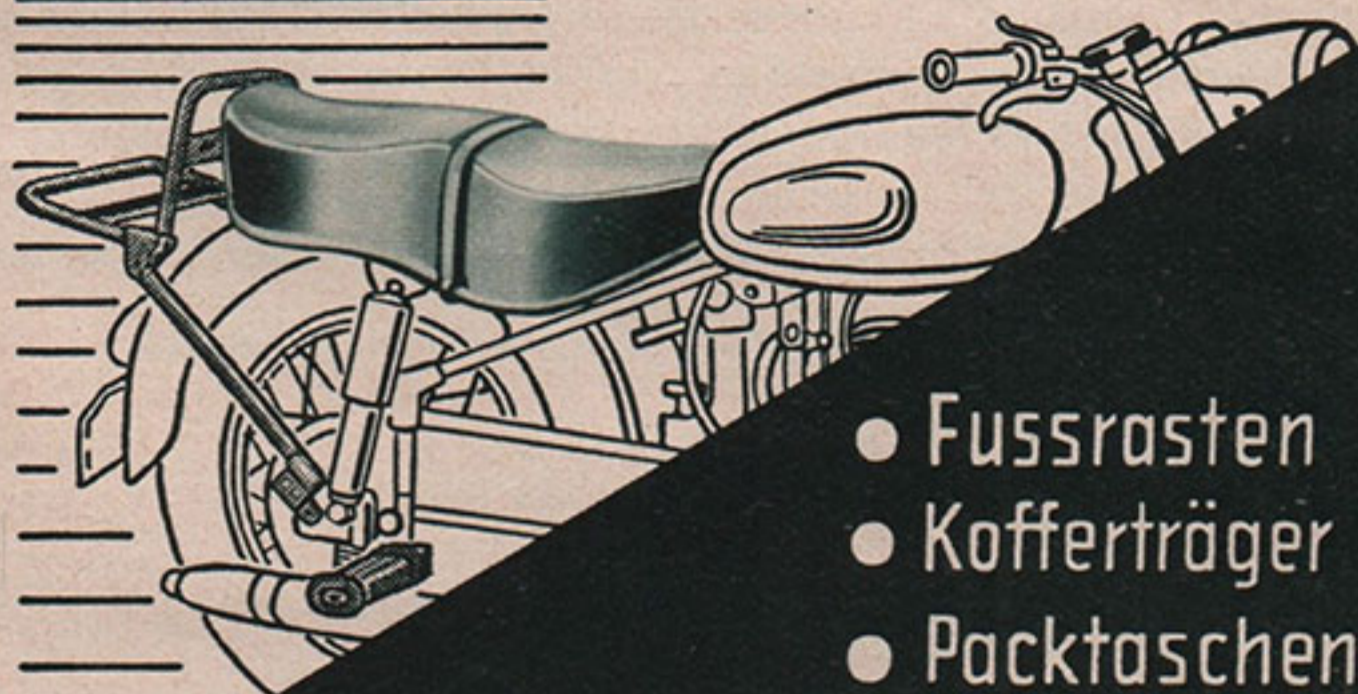
SITZBÄNKE

DBP.o. u. BGM.

Seit vielen Jahren bewährtes Federunterzug-Prinzip

Durch eingebautes Schwingrahmen schwimmfreies Fahren

Durch gutausgearbeitete Schaumgummipolsterung weicher Sitz



- Fußrasten
- Kofferträger
- Packtaschen

GEORG DENFELD KG.

SATTELFABRIK · BAD HOMBURG



Wer an Sicherheit denkt, fährt
MAGURA-gelenkt

Griffsichere Lenker und Lenker-Armaturen von MAGURA — seit Jahrzehnten ein Begriff. Die Fachwelt weiß es und der Fahrer spürt's:
MAGURA ist die Meisterklasse

MAGURA

Gustav Magenwirth KG
Urach/Württemberg

Adler soll sportlicher werden

Ich beabsichtige, meine gute, alte Adler MB 250 etwas sportlich herzurichten. Sie soll mir bei leichten Geländeveranstaltungen und Trial als Untersatz dienen. Vor einigen Tagen bin ich mit ihr im Gelände gewesen und habe die gleiche Beobachtung gemacht, die ich seit Jahren machte, die auf der Straße so angenehme Schwingengabel ist mir im Gelände oftmals unheimlich, d. h. das Vorderrad geht leicht weg. Frage: Liegt es an den zu weichen Stoßdämpfern oder sind es meine mangelnden Fahrkünste? Jedenfalls habe ich mich früher auf Maschinen mit Telegabel wesentlich wohler gefühlt. Oder sollten es die 16er-Räder sein?

Ich dachte mir die Herrichtung so, daß ich erst einmal die Auspuffanlage hochziehe, dem Motor einen Unterschutz gebe, mir so einen Hirschgeweihlenker besorge und andere Reifen aufziehe. Frage: Welchen Reifen empfehlen Sie mir? Weitere Frage: Können Sie mir jemand wegen einer hochgezogenen Auspuffanlage nennen und wer liefert entsprechenden Lenker?

Meine Fragen klingen für Sie recht kindisch, hier in B. ist aber auf diesem Gebiet nichts zu besorgen, da der Motorradsport nur ganz im verborgenen blüht. Raten Sie mir, eventuell 18er-Räder einzusetzen, und komme ich dann nicht evtl. mit den Federwegen in Konflikt? Sollte man an der Vordergabel zusätzlich Dämpfer anbringen, wer liefert Sie?

An der Hinterradfederung will ich nicht viel tun. Es ist mir klar, daß eine Schwinge das Beste wäre, aber der Umbau ist mir zu aufwendig, und ich habe auch niemand, der mir so etwas preiswert machen könnte. Wie schon früher Ihnen mitgeteilt, bin ich 39 Jahre alt und wenig handwerklich ausgebildet, so daß ich auf eine Werkstatt angewiesen bin und nicht selbst in der Waschküche Schlossern kann.

Wenn 18er-Räder, welches Ritzel? Th. H. in B.

Selbstverständlich können Sie mit Ihrer MB 250 im leichten Gelände mitfahren, obwohl sie von Haus aus durchaus nicht für Gelände gedacht war. Die von Ihnen angestrebten Änderungen sollten Sie durchführen, wobei noch folgendes zu bemerken wäre:

1. Die Radgröße würde ich lediglich vorn von 16" auf 18" heraufsetzen. Sie benötigen dazu neben einer entsprechenden Felge, Decke und Schlauch auch andere Speichen. Das lassen Sie aber besser in einer Werkstatt erledigen. Das Hinterrad würde ich bei 16" lassen, montieren Sie da ein Geländeprofil 3.50-16", das geht gerade noch in den vorhandenen Raum ohne Änderungen hinein. Das Format 3.50-18" ist als Hinterrad zu groß.

2. Benutzen Sie anfangs ruhig die für Seitenwagen vorgesehene Übersetzung, zu der lediglich das vordere Ritzel gegen eines mit 13 Zähnen ausgetauscht werden muß. Sollten Sie den Eindruck gewinnen, daß damit die Übersetzung vor allem im 1. Gang immer noch zu knapp ist, so müßte das hintere Kettenrad gegen eines mit 34 oder 36 Zähnen ausgetauscht werden. Da es diese hinteren Kettenräder meines Wissens nicht serienmäßig in verschiedenen Größen gibt, müßten Sie diese von einer Werkstatt aus Rohlingen anfertigen lassen.

3. An der Vordergabel sollten Sie zusätzliche Federbeine anbringen lassen. Diese gibt es bei der zuständigen ADLER-Vertretung, oder aber über diese vom Werk. Der Anbau muß wiederum durch eine Werkstatt geschehen, da Sie, wie Sie schrieben, keine Möglichkeiten haben, um selber zu bauen.

4. Natürlich können Sie die Auspuffanlage hochlegen, meines Wissens müßten Sie die neuen Auspuffkrümmer von ADLER noch bekommen können. Die alten Auspuffköpfe können Sie beibehalten.

5. Um Fahrverhalten und Bodenfreiheit Ihrer Maschine zu verbessern, sollten Sie einen sehr viel kleineren Vorderkotflügel montieren und - nach Hochlegen der Auspuffanlage - den Kippständer entfernen. Übrigens hat Crius seine M 250 schon einmal in ähnlicher Weise hergerichtet und darüber im „Motorrad“ berichtet. Sie sollten die letzten Jahrgänge einmal daraufhin durchsehen.

Adler-Getriebe

Ich bin Besitzer einer Adler MB 250, Baujahr 1954. Leider hat der vorige Besitzer den Bolzen an der Getriebewelle, der den Tacho-Antrieb und gleichzeitig das Ritzel hält, beim Anziehen der Mutter abgeschert. Da die Getriebewelle und der Bolzen aus einem Stück sind, ist die Reparatur nicht so einfach. Ich bitte Sie deshalb, mir eventuell eine Anleitung zu geben, wie ich den Schaden am besten beheben kann, ohne daß ich eine neue Getriebewelle einbauen muß.

Um nun überhaupt an die Getriebewelle heranzukommen, ist es nötig, das Getriebe auszubauen. Vielleicht können Sie mir eine Anleitung zur Demontage und Montage des Getriebes schicken. (Wenn möglich mit Illustrationen.)

Beim Auseinandernehmen der Kupplung stellte ich mit Entsetzen fest, daß die äußere Kupplungslamelle an den Zähnen und das Zahnrad, auf dem die Lamelle sitzt, an der Vorderseite abgeschliffen sind. Vielleicht wissen Sie die Ursache und wenn ja, Schreiben Sie mir bitte, wie ich den Fehler beheben kann. H. J. in B.

Grundsätzliche Hilfe bei Basteleien an ADLER-Motoren, so auch für den Ausbau des Getriebes aus Ihrer MB 250, ist die Bauanleitung im „Motorrad“ Heft 16/59 bis 23/59. In dieser Anleitung finden Sie alle notwendigen Handgriffe beschrieben und illustriert. Der von Ihrem Vorgänger abgebrochene Bolzen, der Tacho-Antriebsschnecke und Kettenritzel auf der Getriebewelle hält, ist nicht mit dieser Welle aus einem Stück gefertigt. In der (hohlen) Welle ist Gewinde M 8 vorhanden, in das der Bolzen mit Dichtungsmasse (zur Sicherung und Abdichtung) eingeschraubt wird. Wenn Sie die Getriebewelle ausgebaut haben, gehen Sie damit am besten zu einem guten Schlosser, der Ihnen das abgebrochene Bolzenende schon aus der Welle herausholen wird. Wollen Sie das jedoch selbst machen: Bolzen genau auf Mitte ankörnen, Loch mit 5 mm Ø bohren, am besten auf der Drehbank, damit der Bohrer nicht „verläuft“. Dann das in der Welle steckende Bolzenende mit einem „Linksgewinde-Auszieher“ herausdrehen. Neuen Bolzen besorgen und fest hineindrehen. Dichtungsmasse nicht vergessen!

Der von Ihnen an der Kupplung festgestellte Fehler kann nur dadurch entstanden sein, daß jemand versucht hat, den Kupplungskorb mit einem Klauenabzieher von der Kurbelwelle zu ziehen. Dadurch wird zwangsläufig der Kupplungskorb nach außen gestülpt. Richtet man den Korb vor der Montage nicht, so entsteht zwischen dem inneren Verzahnungsstück und der Druckplatte ein Spalt, in den die äußere Lamelle hineinfällt. Sie sollten daher erst einmal feststellen, ob der Korb deformiert ist, trifft das zu, so müssen Sie ihn richten.

Die abgeschliffene Lamelle müssen Sie auf alle Fälle ersetzen, das Zahnrad können Sie weiter benutzen, wenn Sie die angefressenen Zahnkanten sauber entgraten.

Speichen am Seitenwagenrad

Ich erlaube mir hiermit an Sie eine Frage zu richten. Ich fahre ein Konsulgespann. Habe mir eine Beiwagenbremse gebastelt. Und zwar aus folgenden Teilen:

1. Maico 175 ccm-Nabe mit Speichen (Nadellager)
 2. 2,15 x 19 Stahlfelge und 3,50 Decke.
- Klappt tadellos. Nun erhebt sich die Frage, ob die verwandten Speichen vom Maico-Rad nicht zu schwach sind. Ich müßte bei stärkeren Speichen die Löcher größer bohren. R. R. in H.

Weit kritischer als die Speichenstärke ist in Ihrem Falle die richtige Punzung der Felge. Sollten Sie deshalb unter reißen Speichen zu leiden haben, so sehen Sie nach, ob die Speichennippel satt, also rundum in gleicher Höhe tragend, in den Punzen der Felge sitzen. Ist dies nicht der Fall, so müssen Sie die zur Nabe gehörende Maico-Felge einbauen. Allerdings können Sie dann keinen 3,05er Reifen aufziehen, was aber nichts ausmacht, weil für das Seitenwagenrad 3,25 absolut ausreichend und 3,00 immer noch tragbar ist. Vergleichen Sie dazu die Tragfähigkeit der einzelnen Reifengrößen an Hand einer Reifentabelle.

Sollten die Speichen trotz richtiger Punzung der Felge reißen, dann müssen Sie halt doch stärkere Speichen einbauen. Sofern Sie mit der Bohrmaschine umgehen können, dürfte das kein Problem für Sie sein.

Kennen Sie den TEST Ihres Motorrads

Jeder Test zeigt Motor und Maschine in der unbestechlich kritischen und harten Prüfung unserer bekannten Tester. Diese Fachleute kennen auch die älteren Modelle des betreffenden Typs gründlich. Sie haben außerdem die vergleichbaren Maschinen des In- und Auslands gleichermaßen erprobt. Diese im Test dargelegten Erfahrungen und die Übersicht mit den sämtlichen technischen Daten geben eine sichere Grundlage für die Beurteilung. Der Test hilft gleichzeitig, die eigene Maschine noch besser zu kennen.

Aus der Schriftenreihe DER MOTOR-TEST sind folgende Hefte lieferbar: (Preis DM 2.— + Dpf 25 Porto)

- Adler MB 150 bis MB 250 S
- Puch SV, SVS, SG, SGS, Roller

Von den laufend in **MOTORRAD** erscheinenden Testberichten sind z. Z. folgende lieferbar: (Heft DM 1.— + Dpf 10 Porto)

Bis 100 ccm	Heft	Bis 100 ccm	Heft
Hercules K 101	10/59	Jawa 250	22/60
Hercules K 100 Trial	19/58	Maico GS 250 ccm	17/60
Hercules K 101 GS	23/60	Morini 250	3/59
Mars Monza	11/57	MZ ES 250	12/58
Kreidler Florett 50 ccm	18/60	MZ RE 250	5/59
Parilla Slughi 100 ccm	6/59	Norton Jubilee 250	25/59
Rumi 100 ccm	9/59	NSU Supermax	4/57
UT VS 100	14/57	NSU Supermax	10/58
		Triumph Tiger Cub T 20	12/57
		Viktoria KR 26 N	2/59
		Zündapp 250 S	9/57
Bis 175 ccm		Bis 350 ccm	
BerNEG 175 Twin ohc	13/60	AJS 16 350	8/59
Ducati 175	2/59	AJS, Modell 8, 350	26/60
Ducati 175 S	23/59	Horex Regina 350	21/59
Hercules 175 GS	19/59		
Honda Benly Supersport 125	24/60	Bis 500 ccm	
Maico M 175 Supersport	21/57	AJS 18 CS	1/57
Motobi Catria 175	6/57	BMW R 50	16/59
Motobi Catria Sport 175	23/57		
Motobi Catria DS (Form. 2)	5/58	Über 500 ccm	
Motobi Catria Supersport 175	4/59	AJS Sporttwin 650 ccm	1/59
MZ ES 175	12/59	BSA Road Rocket	19/57
NSU Maxi	11/57	BMW R 60 solo	17/57
Victoria-Parilla	10/57	BMW R 60 Gespann	15/57
		BMW R 60 mit Seitenwagen	8/60
		Norton 99 600 ccm	18/60
		Zündapp K 800	25/57
Bis 250 ccm			
Adler Sprinter	16/57		
BMW R 26	22/58		
DKW RT 250 VS	26/57		
Francis-Barnett Trial 250	18/59		

An MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart, Postfach 1042

Liefern Sie mir bitte folgende Hefte

DER MOTOR TEST _____

DAS MOTORRAD _____

Betrag wurde eingezahlt auf Postscheckkonto 4892 Stuttgart am _____ liegt in bar - in Scheck - bei, soll durch Nachnahme (DPf. 55 teurer) erhoben werden

Vor- und Zuname _____

Ort und Kreis _____

Straße und Nr. _____ Mo 3



Briefe an uns

Die vergessene Anmeldung

Der jugoslawische Rennfahrer Liubiso Radovanovic, gesprochen: Lubitsch Radowanowitsch ist im Juli mit einem regulären Paß nach Deutschland gekommen, er möchte nun aber gerne in Deutschland bleiben. Er möchte sich eine Norton RS kaufen und seine Puch RS aus Salzburg holen und in dieser Saison noch starten. Nun hat man aber irgend etwas gegen ihn, vom Staate aus, man gibt ihm keine Aufenthaltsgenehmigung und kein politisches Asyl. Er ist kein Spion und kein überzeugter Kommunist, noch sonst etwas. Er ist wirklich ein Sportskamerad, wie man ihn selten findet. Mit dem BMW RS-Fahrer Ritter ist er befreundet. Man hatte ihn in letzter Zeit in das Nürnberger Lager Zirndorf gesteckt, wo wir gestern eine Beurlaubung für ein paar Tage erreichten. Er hat Angst, daß man ihn wieder über die Grenze abschiebt und daß sie ihn drüben gebührend empfangen, weil er nicht zurück will, ist ja klar. Als vor kurzem hier in der Pfalz ein Bankraub verübt wurde, fragte man ihn im Lager, ob er hier war, er mußte ein Alibi bringen für die Tatzeit; vielleicht kommen sie morgen zu ihm und fragen, ob er der Al Capone ist. Und dies alles wegen einer vergessenen Anmeldung, als sein Paß abgelaufen war. Er hat sich in keiner Weise etwas zuschulden kommen lassen und wird vom Deutschen Staat wie ein Verbrecher behandelt. Noch etwas über ihn: Er ist 1933 in Belgrad geboren, fährt seit 1956, er hat die Internationale Lizenz und war zweimal Serbischer Meister. Seit 1956 fährt er Lizenz. Er befindet sich jetzt bei uns im Dorf, wo er auch arbeitet, bis zur Abberufung, er muß dann eben um Einwanderungserlaubnis nach Amerika bitten. Die Lagerleiterin, Baronin von Löwenstein, die eine Art Werbebüro für Amerika führt, hat ihm schon jetzt ein Angebot nach Amerika gemacht. Die Amerikaner sind da großzügiger als wir Deutschen. Lieber holte man bei uns Italiener, Spanier usw., als daß sie einen jugoslawischen Staatsbürger bei uns arbeiten lassen. Man muß da manchmal zweifeln, ob wir in einem Rechtsstaat leben; mir jedenfalls scheint es so, daß auch ein Rechtsstaat ausarten kann. Der unsrige ist auf dem besten Weg dazu. H. Schl. in S.

So schreibt nicht nur einer

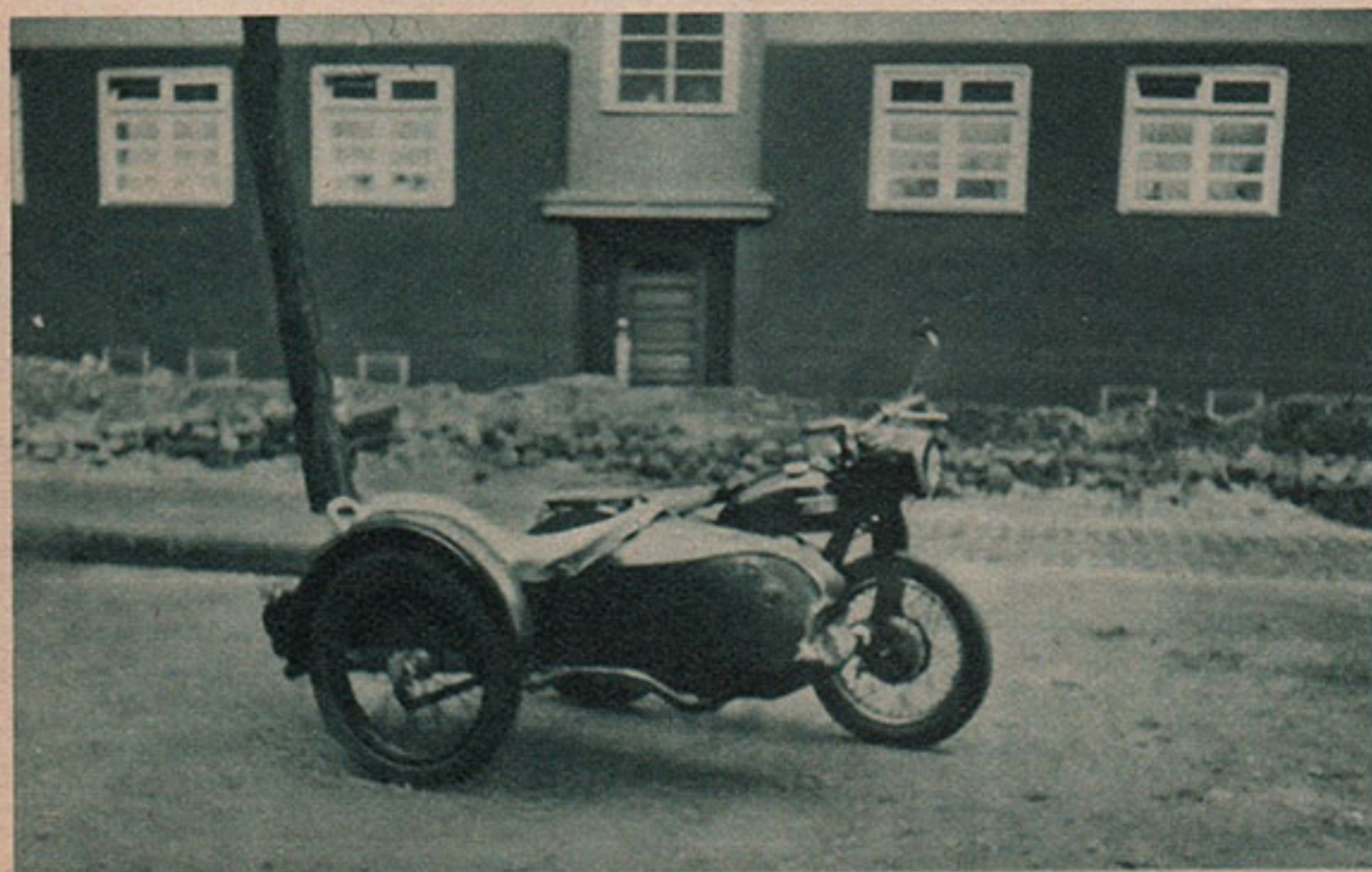
Seit 1955 fahre ich Motorrad. Von der 200 ccm DKW über die Regina bis zur BMW 500 ccm, die mein Traum war. Mit ihr habe ich auch 80 000 km gefahren und viele schöne Stunden erlebt. Im Herbst 1960 habe ich sie - wieso, weiß ich heute nicht mehr - meinem Bruder verkauft und wollte kein Motorrad mehr fahren. Ich fuhr dann nur noch einen guten VW. Aber ich hatte die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Ihre Zeitung habe ich auch nicht mehr lesen wollen, weil ich dann doch wieder Lust zum Motorradfahren bekommen hätte. Aber jedesmal las ich sie doch wieder, wenn sie kam. Wenn ich die BMW dann einmal von meinem Bruder geliehen bekam, habe ich mich gefreut wie ein König, wenn einem der Wind um die Nase sauste. Nach acht Wochen hatte ich es satt und ich fing an, mir wieder Gedanken zu machen, wie ich wieder zu einem Motorrad kommen kann. Ich wollte gerne eine KS haben. Neujahr habe ich sie dann geholt, mit Seitenwagen. Sie mußte zwar zu erst einmal überholt werden, aber dies ist jetzt bald fertig und am nächsten 1. wird sie zugelassen! Dann kann es wieder losgehen wie früher, und ich brauche den anderen nicht mehr nachschauen, wenn sie sich über ihre Maschinen freuen! Mir haben die vier Monate Autofahren gelangt, ich bleibe doch beim Motorrad! Mögen sie sich alle Autos kaufen, so viele sie wollen. Mögen sie auch alle loben, daß sie im Trockenen sitzen, sie wissen einfach nicht, wie schön der Wind ist und ein Motorrad, das nicht nur ein Beförderungsmittel ist. Beim nächsten Elefantentreffen bin ich auch wieder dabei. S. H. in K.

Die verlorene (geklaut?) Filmkamera

Liebe Elefantentreiber! Ja, meiner besseren Elefantenhälfte ist die Bauer 88 B beim Elefantentreffen abhanden gekommen. Ein Glück, daß ich beim Lesen des letzten MOTORRAD nicht gerade auf meinem Elefanten saß - dem nächsten 220 wäre ich zum Fraß vor den Kühler gerollt! Da haben der Old Briel und der Klacks gemeinsam ein elefantiöses Trompetenduo komponiert, um mir die Kamera wiederzubeschaffen. (MOTORRAD 2/61, Ganz unter uns.) Zunächst habe ich mir den Hut ins Genick geschoben und gedacht: Ist doch ein großes Glück, daß man zu so einem Haufen gehört! Wie nur einmal bis heute bei Tobruk 1941 in der Sch... erlebt! Also das gibt's heute noch! Habt Dank, liebe Freunde, für dies Erlebnis. Meine Reise 1961 brauche ich durch euch jetzt nicht zu kürzen. Zum nächsten Elefantentreffen habe ich den Betrag für die Filmkamera wieder zusammengespart und erstatte ihn zurück. Gerd Heller, Dillenburg, Herwigstraße 22

Obergetitelt „dem Lenkjeometer“

Zu „Gelöste Fahrgestell-Probleme“, Heft 25/1960, mein Beitrag: Da werden doch viel zu viele Worte um ein vollkommen nebensächliches Thema gemacht. Der einfache Mann auf der Straße hilft sich da anders: An einer bestimmten Stelle (je nach Maschinentyp, Gabelholm-Stärken usw. individuell verschieden wählen) etwas mehr Gas stehen lassen, als es unbedingt erforderlich ist. Faustregel: Vollgas + Hauswand = Sandbahnmaschine. Vollgas + LKW-Stoßstange = TT-Modell (Lizenzklasse). Soweit meine Ausführungen zu diesem Thema. Wat et in Kölle nich allet jitt -! H. K. in K.



Für jeden neugewonnenen Abonnenten



ein Gelber Schal

Sie haben gewiss noch einen Freund, Bekannten oder Kollegen, der ebenfalls Motorradfahrer ist, aber DAS MOTORRAD vielleicht nur gelegentlich liest. Sprechen Sie auch einmal mit ihm darüber, wieviele wertvolle Anregungen noch besser, sicherer, schneller und billiger zu fahren es gibt, wenn man die Zeitschrift DAS MOTORRAD regelmäßig liest. — Sie erhalten den ebenso praktischen wie beliebten GELBEN SCHAL kostenlos für jeden neugewonnenen Abonnenten, sobald wir von diesem den ersten Vierteljahresbezugspreis DM 6.— bzw. den Jahresbezugspreis DM 24.— erhalten haben. (Sich selbst können Sie allerdings nicht werben.) Sie können den Schal aber auch zum Ausnahmepreis von DM 5.90 + Pf 40 Porto gegen Vorauszahlung auf unser Postscheckkonto Motor-Presse-Verlag, Stuttgart 4892 erwerben. Vergessen Sie aber nicht, auf dem Postabschnitt das Stichwort „Motorrad-Schal“ zu vermerken, damit Sie prompt beliefert werden können.

An MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH Stuttgart, Postfach 1042
Senden Sie mir bitte **MOTORRAD** ab _____ 1961 für die Dauer eines Jahres zum Preis DM 24.— (zahlbar in vier Raten zu je DM 6.—). Den Betrag DM _____ werde ich nach Erhalt Ihrer Rechnung überweisen — zahle ich am _____ auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 184 99 (Nichtgewünschtes bitte streichen.)

Name, Vorname

Ort, Kreis

Straße, Nr.

Ich habe diesen neuen Abonnenten für die Dauer eines Jahres geworben. Liefen Sie mir gegen diesen

GUTSCHEIN

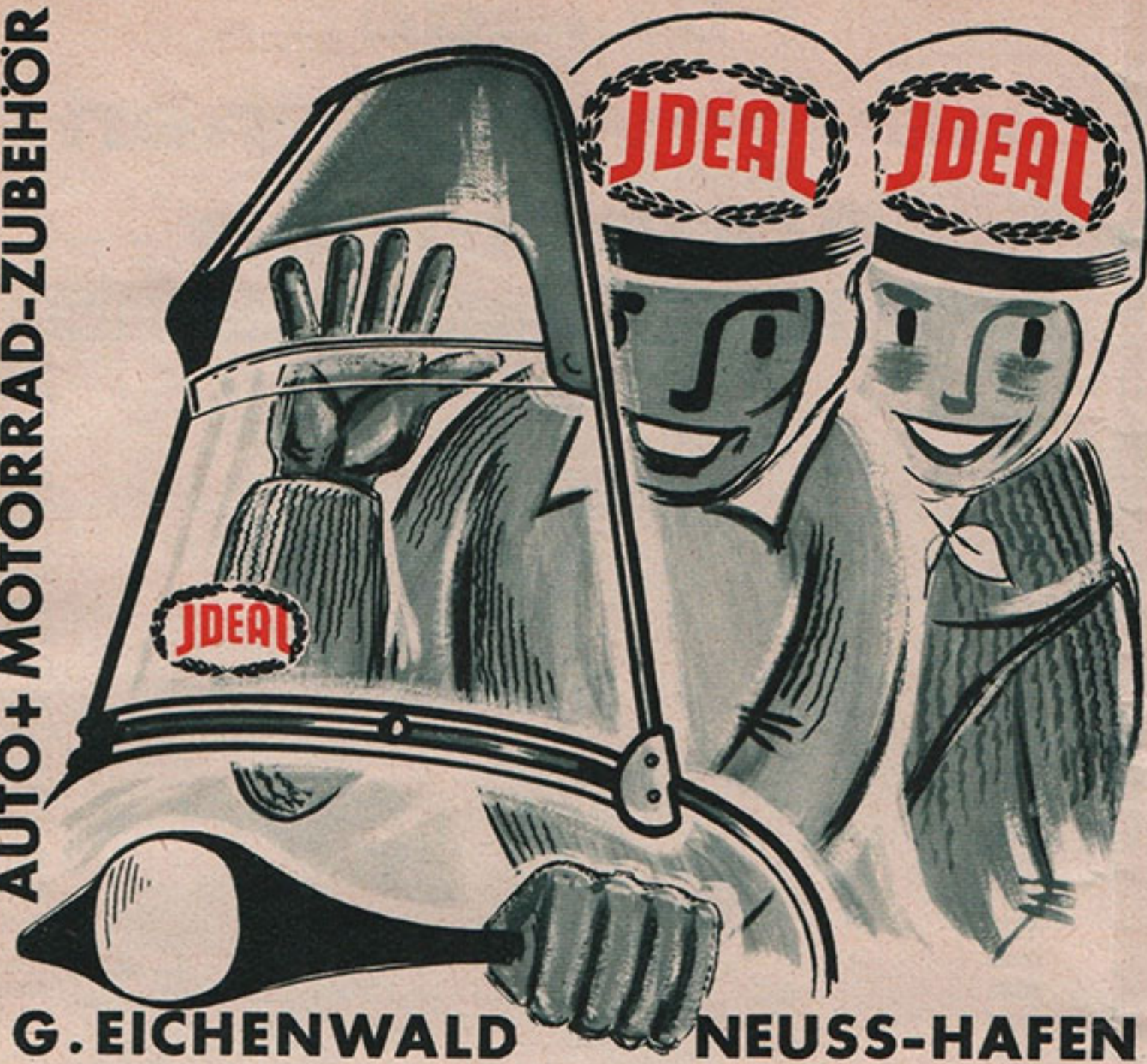
kostenlos den praktischen GELBEN SCHAL für Motorradfahrer.

Name, Vorname

Ort, Kreis

Straße, Nr.

Mo 3

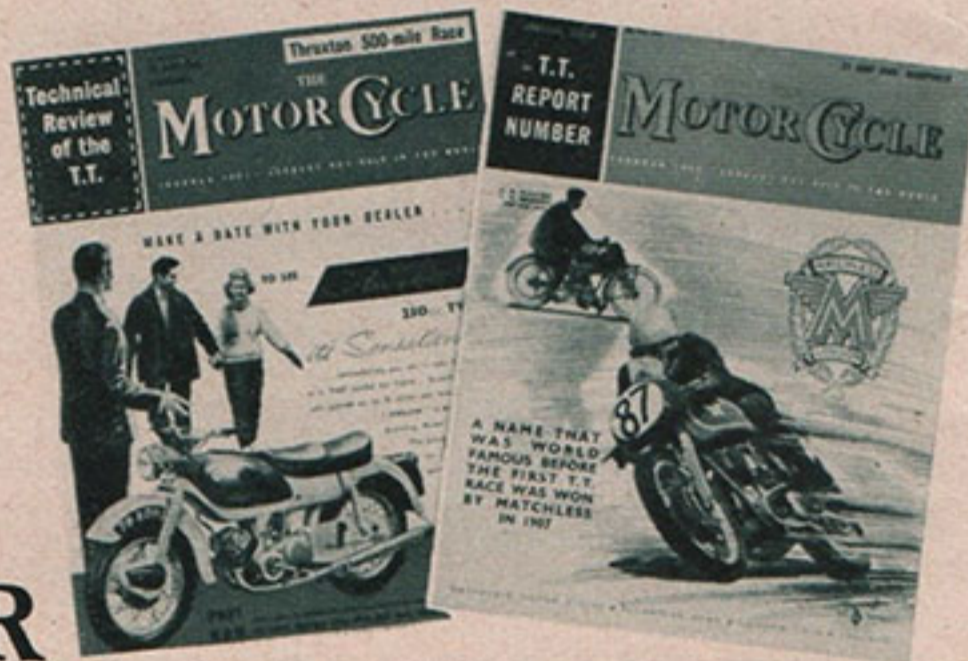


Aufgewöhnl. wohltuende Wirkung der AUGENGYMNASTIK: Müde Augen werden wach

Die neue Unterweisung bei Augenschwäche. Dieses amerikanische Verfahren, das jeder leicht zu Hause anwenden kann (10 Minuten Übung täglich während höchstens 3 Monaten), unterstützt die Bemühungen von Kurz- und Weitsichtigen aller Altersstufen (jung oder alt), die Sehkraft ihrer Augen zu fördern. Um mehr darüber zu erfahren, fordern Sie die Unterlagen in deutscher Sprache mit zahlreichen ärztlichen Referenzen bei O. O. O. VMV, 509 rue de Bosnie 73 und 75 in BRUSSEL (Belgien) an. Sie werden Ihnen gratis zugesandt werden. O. O. O. stellt Ihnen eine 6jährige Erfahrung zur Verfügung. Und es ist kostenlos. Nützen Sie das Angebot aus. Erkundigen Sie sich.

THE MOTOR CYCLE

Largest net sale in the world



Über diese bekannte, große Motorradzeitschrift aus England braucht man nicht mehr viele Worte verlieren, sie spricht für sich. Wir freuen uns, THE MOTOR CYCLE, die Zeitschrift aus dem klassischen Land des Motorrads, ab sofort liefern zu können. 52 Hefte im Jahr, Jahresbezugspreis einschließlich Auslandsporto DM 37.-

Deutschlands Spezial-Versandhaus für Motorliteratur
MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart 1, Postfach 1370

An MOTOR-PRESSE-BUCH, Stuttgart 1, Postfach 1370

Bitte liefern Sie ab die Zeitschrift THE MOTOR CYCLE für ein Jahr zum Gesamtpreis von DM 37.- einschließlich Porto

Name

Vorname

Wohnort/Kreis

Straße/Hausnummer

Mo 3



Reden wir vom Sport

Auch der DMV versichert seine aktiven Motorsportler
Der Deutsche Motorsport-Verband hat für das Jahr 1961 eine Sammel-Unfall-Versicherung für seine aktiven Fahrer abgeschlossen. Jeder Motorsportler, der seine Lizenz oder seinen Ausweis über den DMV beantragt, ist gleichzeitig mit 6000.- DM gegen Tod oder Invalidität und mit 1200.- DM für Heilkosten versichert, falls er bei der Teilnahme an einer von der OMK oder ONS genehmigten Motorsportveranstaltung verunglückt. Diese Regelung ist besonders wichtig, da die meisten Lebens-, Unfall- und Krankenversicherungen es bisher abgelehnt hatten, für die Teilnehmer an Motorsportveranstaltungen einzutreten. Damit waren die einzelnen Ortsclubs gezwungen gewesen, für Rennen und andere Wettbewerbe, bei denen es auf die Erzielung von Höchstgeschwindigkeiten ankommt, kostspielige Sonderversicherungen abzuschließen.

Des Craig,
der Sohn des vor drei Jahren bei einem Verkehrsunfall in Österreich tödlich verunglückten Norton-Konstruktors und -Managers Joe Craig, erhält für die kommende Saison durch seinen Arbeitgeber Comerford, der auch die Betreuung der Norton-Maschinen von John Hartle besorgt, eine Matchless G 50.

Beim Motorradfahrer-Treffen auf dem Weißenstein
das der MSC Gefrees veranstaltete, erhielt den Pokal für die weiteste Anreise der Lübecker Lothar Tonuscheidt. Etwa 60 Fahrer hatten sich an dieser Veranstaltung beteiligt.

Beim französischen Trial-Meisterschaftslauf von Coullons,
der am 15. Januar unweit Gien auf einem zweimal zu befahrenden 30 km-Kurs mit 12 Nonstopzonen zum Austrag kam, siegte Jean Bohec, der damit in der Expertenklasse als Titelgewinner vor seinem Motobécane-Kollegen Claude Delaune feststeht.

Beim australischen „Victoria-Grand-Prix“,
der am 2. Januar auf der knapp 5 km langen Philip Island-Rundstrecke stattfand, kam Tom Fhillis zu drei Siegen, denn er gewann die 250 ccm-Klasse auf einer Honda vor den NSU-Fahrern R. Blackett und E. Hinton, wobei er mit 121,7 km/h neuen Rundenrekord erzielte, siegte ebenfalls auf der Viertelliter-Honda in der Klasse bis 350 ccm vor den Norton-Konkurrenten K. Rumble und E. Hinton mit einer schnellsten Runde von 125,2 km/h und belegte auch auf einer Norton in der Halbliterklasse vor seinen Markenkollegen E. Hinton und J. Ahearn unter Verbesserung des Rundenrekords auf 2,15 Sek. = 128,1 km/h den ersten Platz. Das Rennen der Achtelliter-Maschinen sicherte sich der MV-Fahrer K. Carruthers vor seinen Landsleuten A. Osborne und B. O'Connor (beide auf Honda), und das Seitenwagenrennen gewann S. McCrae auf Norton.

Beim britischen „Drei Musketier-Trial“,
der am 1. Januar unter der Leitung des South-Reading M.C. auf der traditionellen Geländestrecke mit 10 Nonstopabschnitten bei kalter, aber trockener Witterung ausgetragen wurde, holte sich J. Giles auf einer 200 ccm Triumph unter den nahezu 150 Solostartern mit nur 1 Punkt Vorsprung vor G. Jackson auf einer 350 ccm AJS die beste Wertung, während sich W. C. Slocombe auf einer 500 ccm BSA als bester Gespannfahrer erwies.

Bei den westaustralischen Rennen in Bunbury,
die am 26. Dezember vorigen Jahres über jeweils nur 6 Runden des knapp 3,5 km langen Rundkurses stattfanden, gewann L. Chapman auf Honda vor den BSA-Fahrern McDermott und R. Bradbury mit 88,1 km/h die Achtelliterklasse, während W. White vor seinen Norton-Kollegen J. Rowe und T. Leslie in der 350 ccm-Klasse mit Tagesbestzeit von 104,9 km/h siegte und in der unbeschränkten Seitenwagenklasse C. Sumption auf einer Vincent vor G. Saunders (Triumph) mit 88,7 km/h den ersten Platz belegte.

Als beste britische Motorrad-Geländefahrer der letztjährigen Saison
wurden von der ACU mit dem „Trial-Stern“ ausgezeichnet: in der Solokategorie S. H. Miller, der 89 Punkte erreichte, gefolgt von R. S. Peplow (65 P.), G. J. Draper (64 P.), G. L. Jackson (60 P.), J. V. Smith (54 P.) und G. S. Blackaway (45 P.); in der Gespannklasse: A. Pulman mit 46 Punkten vor S. T. Seston (41 P.), P. W. Roydhouse (29 P.), G. G. Milton (28 P.), K. Kendall (20 P.) sowie W. C. Slocombe und P. Wraith (je 17 P.).

Die Rennen um die englische Tourist Trophy
sollen für die 350 ccm-Junior- und die 500er-Seniorklasse auch 1961 über je 6 Runden des Isle of Man-Gebirgskurses ausgefahren werden, beschloß das ACU-Rennkomitee.

Die französische Motorrad-Straßenmeisterschaft 1961
wird am 17. September auf dem Rundkurs des elsässischen Motoclubs von Obernai ausgetragen, der außerdem am 25. Juni wieder sein traditionelles internationales Rennen veranstaltet.

Sporttermine 1961

(Schluß von Heft 2/1960 - Änderungen vorbehalten)

Moto Cross und Bahnrennen

L = Lizenz A = Ausweis I = international o = offen g = geschlossen
spez. = Spezialmaschinen serm. = serienmäßige Motorräder

- 22. 5. Moto Cross „Schevenberg“ (o), AMC Stormarn (ADAC), Bad Oldesloe, Hamburger Straße 11
- 22. 5. Moto Cross (o), AMC Neunkirchen (DMV), Neunkirchen (Saar), Wilhelmstr. 6
- 22. 5. Sandbahnrennen (L, A, spez.), MTC Kaiserslautern (DMV), Kaiserslautern, Pariser Straße 191
- 22. 5. Aschenbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC Norden (DMV), Norden (Ostfrsl.), Knyphausenstraße 40
- 27. 5. Int. Moto Cross Mössingen (I), MSC Steinlach (ADAC), zu Hdn. Herrn H. Textor, Mössingen, Talstraße 16
- 28. 5. Int. Speedway-Rennen, Weltmeisterschaftslauf (I, spez.), MSC Abensberg (ADAC), Abensberg (Ndb.), Stadtplatz 5

28. 5. Sandbahnrennen (?), MSC Damme (DMV), Damme i. Oldbg., Am Bahnhof
 28. 5. Grasbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC Diedenbergen (DMV), Hofheim (Ts.),
 Hintergasse 2
 28. 5. Int. Grasbahnrennen (Kieler Nordmark-Kurs), (I, spez. 500 ccm, Solo u. Swg.),
 Motorsport-Club Nordmark (ADAC), Kiel, Legienstraße 14
 28. 5. Moto Cross (o), AMC Kr. Rotenburg (ADAC), Rotenburg/Fulda, Steinweg 13
1. 6. Moto Cross, Meisterschaftslauf, (o), MSC Wipperfürth (ADAC),
 Wipperfürth (Rhld.), Gaulstraße 49
 1. 6. Int. Speedway-Rennen (I, spez.), MSC Olching (ADAC), z. Hdn. Herrn
 R. Unglert, Neu-Esting, Post Olching, Dachauer Straße 5
 4. 6. Moto Cross (o), MSC Diessen (Ammersee) (ADAC), Diessen (Ammersee),
 Johannisstraße 4
 4. 6. Int. Sandbahnrennen, Europameisterschaftslauf, (I, spez.), MSC Eichenring
 (DMV), Scheesel, Bez. Bremen
 4. 6. Grasbahnrennen Haltern (L, A, serm.), Vestischer MSC (ADAC),
 Recklinghausen, Postfach 1487
 4. 6. Int. Speedway-Rennen (II), MSC Oberhausen (DMV), Mülheim/Ruhr-Styrum,
 Oberhausener Straße 81
 11. 6. Moto Cross, Meisterschaftslauf (o), MC Ingolstadt (ADAC), Ingolstadt a. D.,
 Auf der Schanz 9
 11. 6. Moto Cross (o), MSC Harsefeld (ADAC), Harsefeld Bez. Hamburg,
 Mittelfelde 358
 11. 6. Int. Sandbahnrennen, Europameisterschaftslauf (I, spez.), MC Mühlendorf (ADAC),
 Mühlendorf (Inn), Dornbergstraße 12
 11. 6. Grasbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC 1929 Wissmar (DMV),
 Wissmar Kr. Weizlar, Bahnhofstraße 39
 18. 6. Moto Cross (o), MSC Ansbach (ADAC), Ansbach, Martin-Luther-Platz 8
 18. 6. Moto Cross (o), MSC Fröndenberg (ADAC), Fröndenberg (Ruhr), Ardeyer-
 straße 13, zu Hdn. Herrn R. Bittorf
 18. 6. Moto Cross (g), MSC Wedel (DMV), Wedel (Holst.), Elbstraße 45
 18. 6. Sandbahnrennen (L, A), AC Landshut (ADAC), Landshut (Ndb.) Nikolastr. 58a
 25. 6. Grasbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC Frühauf (DMV), Horwieden b. Fulda
 25. 6. Grasbahnrennen (A), Dithmarscher AC (ADAC), Heide (Holst.), Loherweg 16
 25. 6. Grasbahnrennen (A), MSC Lippstadt (ADAC), zu Hdn. Herrn H. Dehmel,
 Overhagen Nr. 109, Kr. Lippstadt
 25. 6. Grasbahnrennen (L, A), MC Memmingen (ADAC), Memmingen, Postfach 280
 25. 6. Moto Cross (o), Kurhess. MSC (ADAC), Kassel, Rud.-Schwander-Straße
2. 7. Int. Grasbahnrennen (A, L, spez.), AMC Osnabrück (ADAC), Osnabrück,
 Möserstraße 41
 2. 7. Grasbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC Bad Hersfeld (DMV), Bad Hersfeld,
 Klausstraße 7
 2. 7. Int. Moto Cross Uhingen, Europameisterschaftslauf (II), Schwäb. AC (DMV),
 Stuttgart-Rohr, Sombartstraße 18
 2. 7. Moto Cross (o), AC Garmisch-Partenkirchen (ADAC), Garmisch-Partenkirchen,
 Birktalstraße 7, zu Hdn. Herrn H. Seeberger
 9. 7. Int. Grasbahnrennen (I, L, A), MSC „Ohmtal“, (DMV), Homberg Kr. Alsfeld,
 Bahnhofstraße 24
 9. 7. Grasbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC Bad Zwischenahn (DMV),
 Bad Zwischenahn (Oldbg.), Fährweg 5
 9. 7. Moto Cross (o), Moto Cross-Club Kref.-Traar (DMV), Krefeld-Traar, Bruchhöfe 24
 16. 7. Moto Cross, Meisterschaftslauf (o), AMC Stockach (ADAC), Stockach (Baden),
 Hans-Kuony-Straße
 16. 7. Grasbahnrennen (L, A), MSC Cloppenburg (ADAC), Cloppenburg, Eschstraße
 23. 7. Grasbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC Main-Taunus (DMV),
 Eddersheim/Main, Obere Bleichstraße 14
 30. 7. Moto Cross (o), MSC Geesthacht (ADAC), Geesthacht/Elbe, Bergedorfer Str. 49
 30. 7. Grasbahnrennen (L, A), MSC Mülheim (ADAC), Mülheim/Main,
 Dietesheimer Straße 49
6. 8. Moto Cross, Meisterschaftslauf (o), MSC Schiffweiler (ADAC), Schiffweiler/Saar,
 Hauptstraße 23
 6. 8. Moto Cross (g, A), MSC Dom-Esch (DMV), Dom-Esch Kr. Euskirchen, Hauptstr. 60
 6. 8. Moto Cross (o), MSC Venne (ADAC), Venne, Vorwalde üb. Bohmte
 13. 8. Moto Cross Erbach/Ulm, Meisterschaftslauf (o), Schwäb. AC (DMV),
 Stuttgart-Rohr, Sombartstraße 18
 13. 8. Moto Cross Reil (o), AC Trier 1922 (ADCA), Trier, Johannisstraße 6
 13. 8. Grasbahnrennen (L, A), MSC Schwarme (ADAC), Schwarme üb. Verden/Aller,
 Haus-Nr. 66
 20. 8. Moto Cross (o), MSC Gerstetten (ADAC), zu Hdn. Herrn H. Läßle,
 Gerstetten, Wasserstraße 12
 20. 8. Grasbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC „Freier Grund“ (DMV),
 Neunkirchen Kr. Siegen, Löhrstraße 12
 20. 8. Grasbahnrennen Emstal (L, A), MSC Harsewinkel (ADAC), Harsewinkel,
 Dr.-Pieke-Straße 1
 27. 8. Int. Moto Cross (II), MSC Buxtehude (DMV), Buxtehude, Jahnstraße 9
 27. 8. Int. Moto Cross (II), AC Erlangen (ADAC), Erlangen, Universitätsstraße 12
 27. 8. Grasbahnrennen (L, A), AMC Miesbach (ADAC), Miesbach (Obb.), Postfach 42
 27. 8. Moto Cross (o), AMC Schwäb. Gmünd (ADAC), Schwäb. Gmünd, Mauchstr. 6
 27. 8. Grasbahnrennen (L, A), MSC Obernkirchen (ADAC), Obernkirchen, Eilsener Str. 1
3. 9. Gr. Preis von Deutschland, Moto Cross-Weltmeisterschaftslauf Bielstein (II),
 ADAC-Gau Nordrhein, Köln-Bayenthal, Oberländer Ufer 144
 3. 9. Moto Cross (o), AMC Mindelheim (ADAC), Mindelheim/Schw.,
 Gustav-Müller-Straße 14
 3. 9. Int. Speedway-Rennen (II), MSC Oldenburg (ADAC), Oldenburg,
 Lehmkuhlenstraße 44
 3. 9. Grasbahnrennen Itzehoe (L, A), Steinburger MSC (ADAC), Lägerdorf,
 Wilhelmstraße 7
 3. 9. Grasbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC Schlüchtern (DMV), Schlüchtern/Hs.,
 Krämerstraße 8
 10. 9. Moto Cross, Meisterschaftslauf (o), ADAC-Gau Württemberg, Stuttgart-Ost,
 Richard-Wagner-Straße 53
 10. 9. Sandbahnrennen München (L, A), Bund Bayer. Motorsportler (ADAC),
 München 5, Kohlstraße 2
 10. 9. Grasbahnrennen Erbach (L, A, spez., serm.), Starkenburger AC u. MSC (DMV),
 Darmstadt, Seitersweg 22
 10. 9. Grasbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC Bad Zwischenahn (DMV),
 Bad Zwischenahn (Oldbg.), Obere Hauptstraße 8
 17. 9. Int. Moto Cross (II), AMC Neunkirchen/Saar (DMV), Neunkirchen/Saar,
 Wilhelmstraße 6
 17. 9. Sandbahnrennen (L, A), MSC Jübek (ADAC), Jübek Krs. Schleswig
 17. 9. Grasbahnrennen (L, A, spez., serm.), MSC „Michelbacher Hütte“ (DMV),
 Kettenbach, Bhf., üb. Bad Schwalbach
 17. 9. Grasbahnrennen (L, A, spez.), MSC Fürstenfeldbruck (ADAC),
 Fürstenfeldbruck, Maisacher Straße 6
 24. 9. Grasbahnrennen Camberg (L, A, spez., serm.), Moto Cross-Vereinigung
 Laubus-Eschbach (DMV), Laubus-Eschbach b. Weilburg, Bahnhofstraße 9
 24. 9. Aschenbahnrennen (L, A), AMC Kempten (ADAC), Kempten (Allg.),
 Ostbahnhofstraße 29
1. 10. Moto Cross (g, A), MSC Weilheim (ADAC), Weilheim (Obb.), Münchner Str. 52
 1. 10. Moto Cross, MFC Crailsheim (ADAC), Crailsheim (Württ.), Schönebürgstr. 2
 1. 10. Grasbahnrennen Langenwinkel (L, A), MSC Geroldseck (ADAC),
 z. Hdn. Herrn Kurt Weber, Langenwinkel b. Lahr, Hauptstraße
 8. 10. Grasbahnrennen (A), MSC Ruhpolding (ADAC), Ruhpolding (Obb.), Hauptstr. 31

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

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

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.
 Mo3

50 ccm - und was drin ist

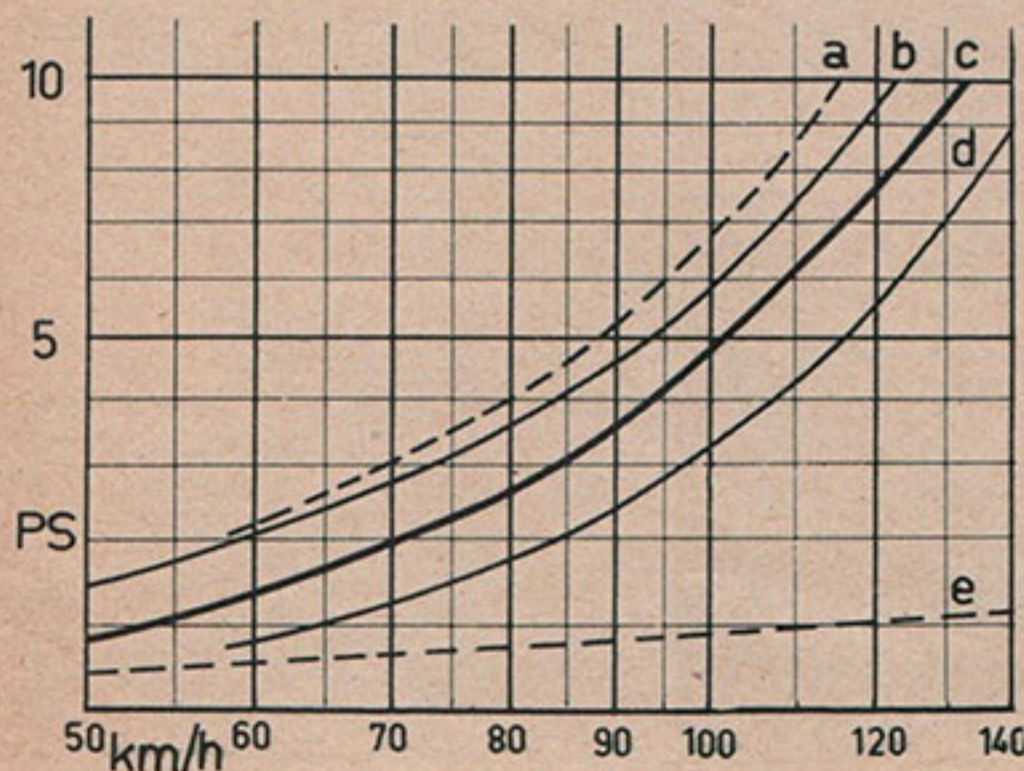
Die Fahrtschreiberei auf dem Nürburgring zur Untermauerung eines Testes hat uns schon oft davor bewahrt, für Angeber oder Übertreiber gehalten zu werden. Besonders sind es Maschinen kleinerer Hubräume, deren Fahrleistungen immer wieder angezweifelt würden, wenn wir nicht schwarz auf weiß zeigen könnten, was so ein Biengen auf der schwierigen Strecke gekonnt hat. Zum Beispiel das Florett — damals, als wir das erste Mal mit der Maschine auf dem Ring waren, hätten uns selbst die Väter des Floretts in Stuttgart die Testangaben kaum geglaubt, wenn da nicht ein Fahrtschreiberblatt vorhanden gewesen wäre. Der Test war aber trotzdem den Zuffenhausenern „zu gut“! Aber es gab da nichts dran zu rühren. Man hat bei Kreidler dann noch ein paar Jahre weiterhin nicht zu der eigenen Kunst Vertrauen gehabt — wir sagten hier immer „sagt nicht soviel Gutes über das Florett, die glauben es nicht in Zuffenhausen“ — bis endlich der Bann gebrochen war und der Sport losging. Heute glaubt man uns tatsächlich auch in Zuffenhausen.

Viele unserer Freunde — seien wir offen — unterschätzen die 50er Motorräder gewaltig. (Von Mopeds ist hier nicht die Rede!) Auch nicht von „gedrosselten“ — mein Freund Peter sagt „verkraampften“ — 50ern! Wir sprechen von den richtigen 50ern, von Motorrädern mit Kickstarter, möglichst Fußschaltung und mindestens 3,5 wirklichen PS! In diese Kategorie gehören z. B. das Florett, die kleine Zündapp und die Gritzner-Monza, die wir alle vom Sport her kennen. Und im Sport sind im letzten Jahr allerhand Zahlen und Erfahrungen zusammengekommen, die — wenn man es genau betrachtet — nun veranlassen, mit der 50 ccm-Klasse nicht nur eine neue Gruppe von Fahrern und Maschinen zu betrachten, sondern uns auch zwingen, in manchen Vorstellungen völlig umzuschalten, die sich eben viele Leute von den „kleinen, mickrigen“ Dingen bis heute machten.

Als Dieter Kramer mit seinen Freunden seine 50 ccm-Rennmaschine für 1960 baute, stellte man sehr sorgfältige Berechnungen aller Art an. Unter anderem wollte Fahrwerk-Konstrukteur Grewing auch ganz genau wissen, wie viele PS denn nun der Motor hergeben müsse, um zu ausreichender und Erfolg versprechender Geschwindigkeit zu kommen. Mit diesen Berechnungen der Fahrwiderstände haben wir jetzt erstmals verwertbare Zahlen für 50 ccm-Rennmaschinen erhalten.

Im unteren Diagramm sind vier Linien eingezeichnet, die den BS-Bedarf für die entsprechenden Geschwindigkeiten angeben. Dabei ist das Gesamtgewicht mit 110 kg, der größte Querschnitt des Fahrzeugs mit 0,31 m², der Haftreibungsbeiwert mit 0,7, der Luftwiderstandsbeiwert mit 0,5, der Rollwiderstandsbeiwert (knallhart gefüllte schmale Rennreifen auf Asphalt) mit 0,00015 genannt worden. Die Linie „e“ gibt im Diagramm den Rollwiderstand der Maschine an.

Linie „a“ zeigt uns, wieviel Gegenwind Stärke 3 bei völlig klein gemachtem Fahrer ausmacht. (Bei 7 PS Motorleistung sind das fast 15 km/h!) 2% Steigung, Linie „b“, kosten bei 7 PS fast 10 km/h!



Linie „c“ ist für die Ebene ohne Gegen- und ohne Rückenwind gezeichnet. Auch alle anderen Hindernisse wie Seitenwind usw. sind ausgeschaltet. Es ist die Grundlinie. Sie ist zu verwerten, wenn man anhand von gefahrenen Rundenzeiten die ungefähre PS-Leistung schätzen will. Geht aber nur in Hockenheim. Erfahrungsgemäß braucht ein guter Fahrer dort für einen Runden-durchschnitt von beispielsweise 110 km/h eine Endgeschwindigkeit von etwa 120 bis 125 km/h in der 50er Klasse. Schauen wir auf unser Diagramm Linie „c“: für 125 km/h sind 8,5 PS erforderlich. Linie „d“ zeigt dann den Leistungsbedarf in der Ebene bei Rückenwind, Stärke 3. Wenn sich auch bei anderen Maschinen die Berechnungszahlen ändern, so gibt dieses Diagramm doch in etwa eine Richtlinie für eine unverkleidete 50 ccm-Rennmaschine. Will man also 120 Sachen fahren, braucht man hier fast 8 PS! —

Eine normale 50 ccm-Maschine, natürlich viel schwerer, nicht so windschlüpfig, dazu dick angezogener, aufrecht sitzender Fahrer usw. — kann man hier nicht sehen. Wollte die 120 km/h fahren, müsste man da mindestens 12—15 PS hineinzubern. Mit 3 oder 4 PS langt es normal bis ungefähr ehrlichen 65 bzw. 75 km/h. Wenn also ein Würstchen seinen staunenden Zuhörern erzählt, daß sein (normales) Florett 90 oder 100 Sachen mache, dann lacht ihn ruhig aus — es ist ein Spinner.

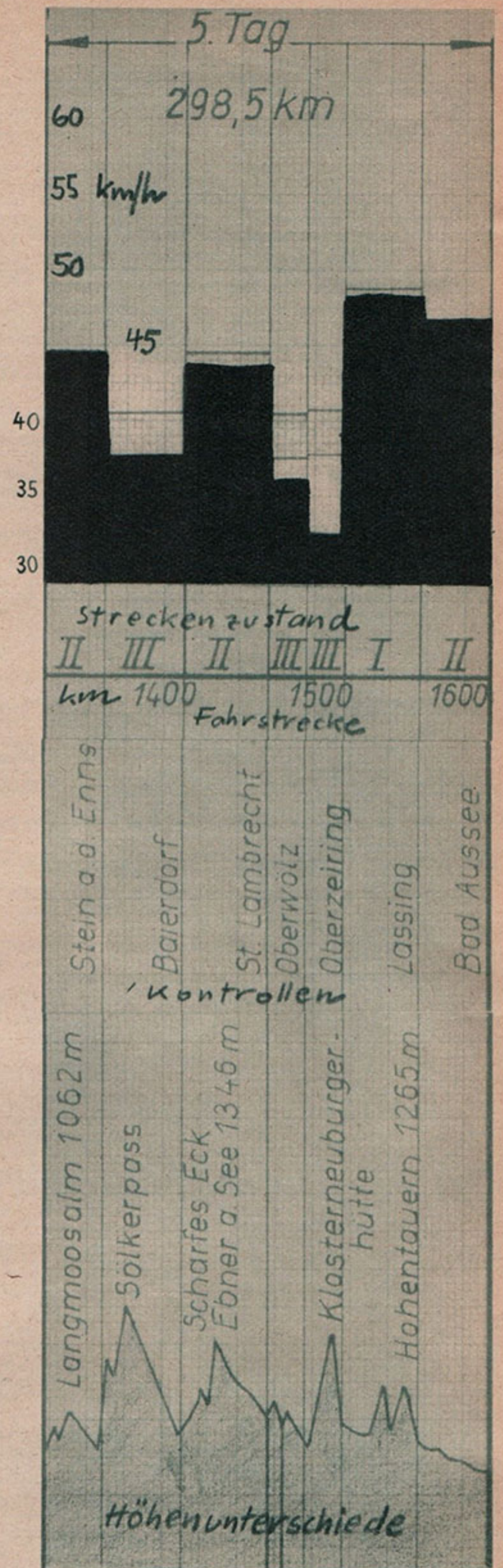
Auf der Sechstagesfahrt liefen 50 ccm-Maschinen mit und zeigten, daß man sie wirklich für voll nehmen muß. Die Floretts der letzten Sechstagesfahrt in Österreich haben viele Zuschauer und Fachleute damals wieder in Erstaunen versetzt. Man ist in Zuffenhausen mit allen Dingen sehr genau, und so haben Chefkonstrukteur Hilber und seine Mitarbeiter auch eine Analyse der Sechstagesfahrt 1960 in Österreich gemacht, die bis in die letzten Details geht. Aus dieser Analyse haben wir hier ein Diagramm, das den Fahrverlauf des fünften Tages zeigt. Vor allem sind die gefahrenen Durchschnitte (ausgemittelt) für die einzelnen Etappen interessant. Wohlge-merkt: es sind Durchschnitte, nicht Endgeschwindigkeiten. Es waren zwar keine Viererstücke (Schwierigkeitsgrad IV) dabei, aber immerhin. (Die neue 4 Gang-Fußschaltungsmaschine von Kreidler entspricht diesen Zeiten! Wir probieren das kleine Feuerzeug gerade!) Auf guter Landstraße war also im Gebirge glatt ein Durchschnitt von 46 km/h zu fahren! Und das mit für Straße viel zu hoch übersetzten Maschinen! — Vergessen wir natürlich nicht, daß es sich hier um eingefuchste Leute handelte, alte Sechstageshasen und großartige Fahrkönner.

Nun sage noch einer, die 50er wären eine uninteressante Angelegenheit! 1949 war meine erste Maschine nach der Währungsreform eine Ardie Ne 125. Die kleine Mühle hatte 5 PS. Heute kann ich mit einer guten 50er, die ehrliche 4 PS hat, auf längeren Touren die gleichen Durchschnitte halten wie vor zehn Jahren mit der 125 ccm-Maschine.

Klacks

Die ganz Kleinen im Sport 1961

Voraussichtlich wird sich Kreidler in der 50 ccm-Klasse an der Geländemeisterschaft und der Deutschen Trialmeisterschaft 1961 beteiligen. Als Werksfahrer für die Geländemeisterschaft sind Anscheidt und Dittrich vorgesehen. Werksmaschinen erhalten der Nürnberger Rothermund, der Hamburger Käselau, der Frankenfelder Sasse und Schneider aus Eitra, der gerade seinen Wehrdienst ableistet, jedoch zur Teilnahme an der Geländemeisterschaft beurlaubt wird.



Für die Deutsche Trialmeisterschaft 1961 erhalten der Nürnberger Lehner und Ernst Müller aus Unterlüß (Lüneburger Heide) Werksmaschinen. Außerdem wird Kreidler dann auch einige Nachwuchsfahrer unterstützen.

Wir schauen in die Runde: Volker Kramer wird in einer anderen Klasse für Zündapp fahren und unser alter Freund Scheuenstuhl will es diesmal mit einer 50er Puch wissen. Ob sich Gritzner offiziell beteiligt, ist noch nicht bekannt. Dieter Kramer denkt vorläufig nur an den Moto-Cup und den Junioren-pokal. Was von Zündapp in der 50 ccm-Klasse zu sehen sein wird, stand bis Redaktionsschluß auch noch nicht endgültig fest. Dagegen teilt die Zweirad Union mit, daß sie mit wahrscheinlich 5 (fünf) Werksfahrern in der 50er Klasse bei allen Gelände-veranstaltungen und auch bei der Sechstagesfahrt in Wales antreten wird!



... ganz winter uns

Ob er noch wartet?

Hinfahrt zum Nürburgring. Es war ca. 15 km vorm Ziel — da, Reifenpanne an der Norton. Hinten. Ein Straßenwärter, der gerade mit Sandstreuen beschäftigt war, half mir, die Norton schräg zu legen, damit das Rad leichter rauskam. „Wo woll'n Sie denn hin?“ — „Zum Nürburgring.“ — „— Rennen?“ — „Nee, Elefantentreffen.“ — „... ??? ? ? ?“ — „Sind hier noch keine vorbeigekommen?“ — „Nein, noch nie!“ — „Na, denn werd'n sie wohl noch kommen. Warten Sie nur ein bißchen. Sie brauchen aber keine Angst zu haben, die sind ganz zahm.“ Der gute Mann staunte noch, als ich längst fertig war. Ob er wohl noch wartet? *Helmut*

In Paris 1925

Zwei ältere Herren standen zusammen und wir hörten folgende Geschichte: „1925. Da stand ich mal mit meiner Indian bei den Champs-Élysées und wußte nicht weiter. Da kam einer mit einer 500er vorbei und fragte mich, wohin ich wollte. Dann fuhr er mit seiner Maschine vor mir her und brachte mich genau zu dem Haus. Wir verabschiedeten uns. Ich weiß noch heute, wie er aussah.“ — „War die Maschine grün?“ fragte der andere. „Ja“, sagte der erste. „Dann war ich das“, sagte der zweite. Gehört und erlebt 1961 auf dem Elefantentreffen. *E.*

Des Rätsels Lösung

Um nun endlich die vielen Wetten zu entscheiden, die inzwischen auf die Lösung unserer Frage in Heft 1/1961, Seite 9 „Zu welchem Motorrad gehört dieser Motor?“ hin geschlossen wurden, wollen wir den bestimmt nicht wenig erstaunten Fachleuten mitteilen, daß es sich um einen Boxermotor 750 ccm von — — — Harley-Davidson aus den Jahren um 1941 herum handelt. Ja, wir waren genauso geblättert, als wir dieses Stück in einem Motorrad-Handbuch des War Department (TM 10—515) vom 25. 9. 1942 unter der Bezeichnung „Harley-Davidson shaft-driven model“ als 180° horizontally opposed engine abgebildet und beschrieben fanden. Wat sagste nu? *Klacks*

Int. Trial Clamart (19. 2. 1961, Paris)

Auf meinem Schreibtisch liegt ein Brief des Chatillonnais, der sein Komm mit Tee (Comité) sprich: die Kamele, die arbeiten) einladet, man weiss schon wozu: Trial CLAMART . . . Ausländer engagieren! Engagieren: Wir bieten gratis einen anstrengenden Sport, Rotwein, Äpfel, Käsebröte, ein kaltes Hühnerbein, ein kühles Hotelzimmer, den Mondschein am 19. Februar 1961, die schlechte Pariser Luft, die Möglichkeit, einen Wochenlohn in einem Nachtlokal auszugeben und die gleiche Möglichkeit, sich für den zehnten Teil in der Opera Comique zu amüsieren. — Sonst noch: freundschaftliche Klapse auf die Schulter. Ich rechne stur auf Eure Hilfe. *Crius*
(Wer mitfahren will, schreibt an Christian Christophe, Paris, 12 Obeuf, Meudon S/O.)

Verzückung

Hier lugt einer ganz verzückt auf eine Kurbelwelle. Und malt sich in Gedanken aus, wie der Motor wohl gehen mag, in den das saubere Stück gehört. Warum Old Briel so selig schaut? Es ist die Welle einer 500 ccm-Vierzylinder-Zweitakt-Maschine wassergekühlt, die für die Saison 1961 vorbereitet wird. Fragt sich nur, ob der Motor längs, quer oder gar hoch im Fahrwerk sitzen soll. Männer sind komische Käuze — da gibt ihnen jemand so ein Trumm Metall in die Hand und dann verdrehen sie die Augen, als sei das Sophia im Bade. Versteht Ihr das? — *K.*



Der sagenhafte Iglu

Da steht das Haus aus Schnee gebaut. Darin schliefen einige Polar-Gewöhnte beim Elefantentreffen. Nur ist das kein klassischer Iglu, weil die Tür ohne wärmeisolierenden Gang ins Freie führt. Wir haben uns auszumalen versucht, wie unsere tapferen Schneiderlein, die auszogen, das Frieren zu lernen, wohl ausgesehen hätten, wenn über Nacht das Tauwetter über sie gekommen wäre. Natürlich haben sie nicht gefroren. Aber denen, die es sahen, lief eine Gänsehaut den Rücken runter. Keine Angst: Schnee ist ein wunderbares Baumaterial und — hält einen Raum warm. Im nächsten Jahr wollen das noch mehr probieren. *5*



HEINI: Die mißverstandenen Raubmörder



Verlag: MOTOR-PRESSE-VERLAG GmbH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telefon Sammelnummer 6 71 49. Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart. Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch und Ernst Troeltsch †. — Redaktion: Obering, Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Leverkus. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst. Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belser, Stuttgart, Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbrock, Albbrock (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonnabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis in Deutschland: vierteljährlich DM 6.—, jährlich DM 24.—, Ausland DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonto: Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — 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. — Im gleichen Verlag *mot* (ROLLER · MOBIL · KLEINWAGEN) und „der MOTOR-TEST“. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „MOTOR-REVUE + Europa Motor“, „FLUG-REVUE“, LASTAUTO und OMNIBUS“ und ebenfalls „der MOTOR-TEST“.



DAS **MOTORRAD**

