

DAS **MOTORRAD**

SACHSENRING



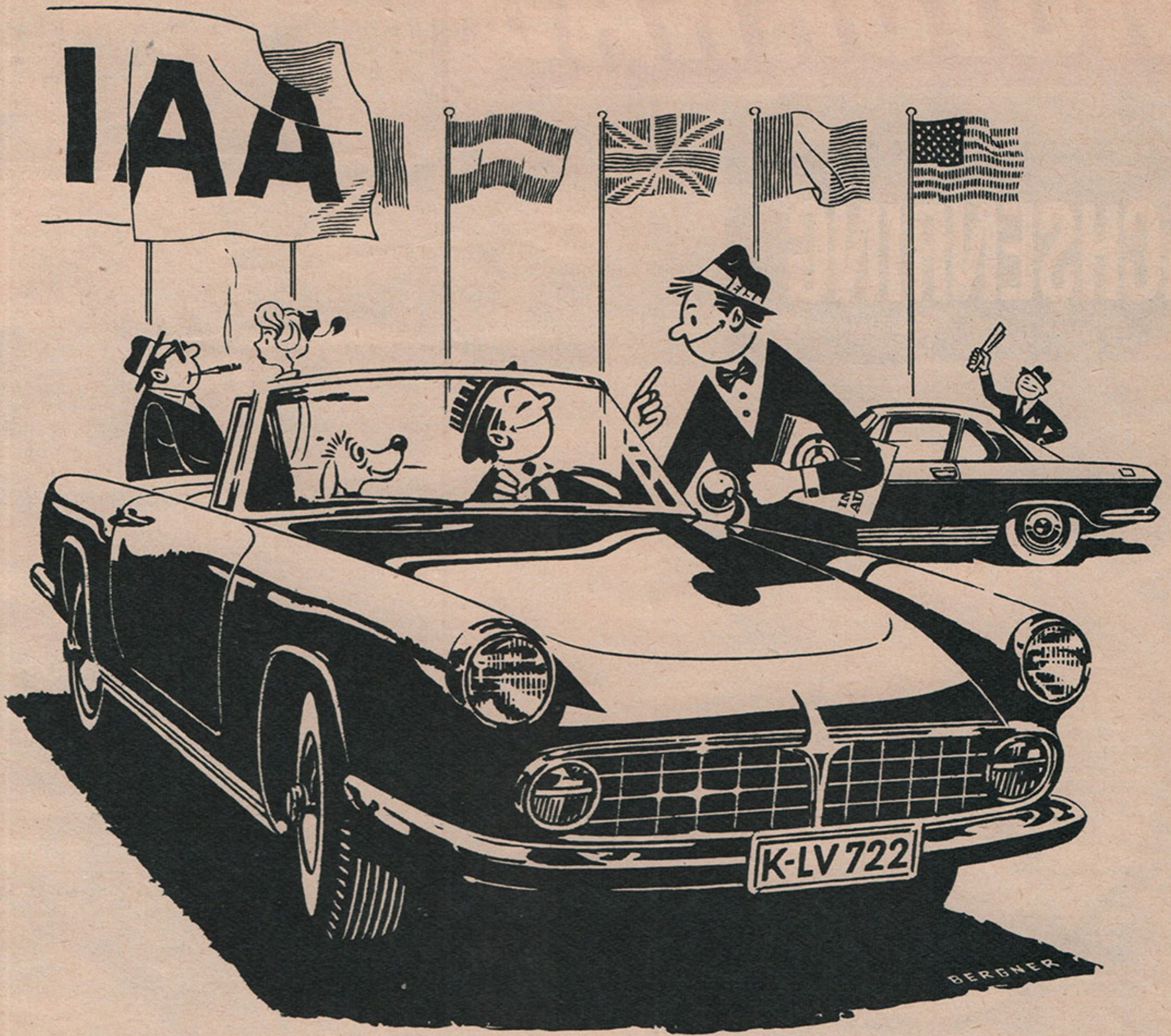
TRIAL-
LEHRGANG

JUNIOREN AUF
DER AVUS

VERGASER-VEREISUNG

Nummer 45. Jahrgang 14. September 1963
19 PREIS DM 1.—
Schweiz Fr. 1.25 / Schweden Skr. 1.90 inkl. oms.
Österreich S. 7.50 / Dänemark dKr. 2.75
E 4973 D Niederlande Hfl. 1.— / US \$ -.45

MIT MOTORRÄDERN ALT GEWORDEN
— DARUM ABER JUNG GEBLIEBEN!



MEIN



BENZIN

GASOLIN

INHALT

Situation in Zahlen	521
Weltmeisterschaftslauf auf dem Sachsenring	522
Oldtimer bei der Altweibermühle .	526
Unter der Zugspitze: Trial-Lehrgang mit Sammy Miller .	528
Trial Wilhelmshaven	529
Interview mit Sammy Miller	531
Heiner Butz ist Deutscher Meister .	531
Neues vom Strom (Schluß)	532
Speichenköpfe	534
Nadellager	534
Moto Cross Gerstetten	535
Vergaser-Vereisung	536
Juniorenfest auf der Avus	538
Gewußt wo	542
Reden wir vom Sport	543
Ganz unter uns	548

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—

Unser Titelbild:

Der Mike hat schon oft gesagt, er würde aufhören —! Ob er es wirklich fertig bringt? (Leica-Foto: Ben)

SITUATION IN ZAHLEN

Zahlensituationen zu lesen, kann langweilig — es kann aber auch sehr interessant und lehrreich sein.

Recht interessant erscheinen uns Zahlen, die dieser Tage auf der Basis amtlicher Statistiken über motorisierte Zweiräder in der Bundesrepublik veröffentlicht wurden. Da waren nach den Unterlagen des Kraftfahr-Bundesamtes Anfang 1963 insgesamt 1 315 579 Motorräder (einschließlich Motorfahräder, aber ohne Mopeds, Mokicks und Kleinkrafträder, die ja nicht der normalen Zulassung unterliegen) registriert. In dieser Zahl waren 460 197 Motorroller enthalten.

Das Durchschnittsalter aller dieser Fahrzeuge betrug 8,55 Jahre. Am niedrigsten lag der Durchschnitt bei den Motorrollern (was leicht erklärlich ist) — dort beträgt er nämlich nur 6,02 Jahre. Ebenso verständlich das viel höhere Durchschnittsalter der noch immer im Betrieb befindlichen Motorfahräder (Mofas): 15,11 Jahre, während der Durchschnitt bei den Motorrädern mit 9,29 Altersjahren angegeben wird. Vergegenwärtigt man sich die, wenn auch nicht sehr erhebliche Anzahl von Motorrädern, die alljährlich neu zugelassen werden, dann ist diese Zahl doch eigentlich recht erstaunlich. Sieht man sich freilich die Baujahre all dieser Veteranen an, dann klärt sich das hohe Durchschnittsalter auf. Es stammen nämlich aus:

Baujahr	Motorroller	Motorräder	Insgesamt
bis 1939	—	32 217	32 217
1940/1944	—	7 506	7 506
1945/1948	—	3 335	3 335
1949	26	19 407	19 433
1950	2 117	65 032	67 149
1951	5 288	91 601	96 889
1952	14 533	141 501	156 034
1953	31 616	152 428	184 044
1954	58 608	131 044	189 652
1955	74 117	91 499	165 616
1956	73 327	49 474	122 801
1957	46 387	26 031	72 418
1958	36 870	14 744	51 614
1959	37 574	9 569	47 143
1960	39 255	8 171	47 426
1961	26 331	7 521	33 852
1962	14 148	4 302	18 450
zusammen	460 197	855 382	1 315 579

188 480 gebrauchte motorisierte Zweiradfahrzeuge, davon 90 876 Motorroller und 97 604 Motorräder (einschließlich der noch vorhandenen Motorfahräder, aber immer wieder ausgenommen die Mopeds und Kleinkrafträder) wechselten im Jahr 1962 ihren Besitzer. Die Zahl der Besitzumschreibungen ist damit gegenüber den Vorjahren nicht unbeträchtlich zurückgegangen — gegenüber 1961 um 22,8 %. Im gleichen Zuge erhöhte sich die Zahl der Zulassungs-Löschungen (praktisch Verschrottungen), sie wurde nicht bekanntgegeben, betrug aber 1962 34,9 % mehr als im Jahr 1961. Das bedeutet also, daß sich von 1961 auf 1962 der Gesamtbestand an zulassungspflichtigen motorisierten Zweirädern um ziemlich genau ein Drittel verringert hat.

Demgegenüber sind die Neuzulassungszahlen gering. Es wurden (nur Motorräder, ohne Motorroller und alle anderen motorisierten Zweiradfahrzeuge)

neu zugelassen 1962		das bedeutet gegenüber 1961	
Januar	74	nicht bekannt	
Februar	98	71,7 % Rückgang	
März	317	47,9 % Rückgang	
April	580	21,3 % Rückgang	
Mai	475	35,2 % Rückgang	
Juni	330	44,9 % Rückgang	
Juli	516	7,9 % Zunahme	

Das wiederum bedeutet, daß in den ersten sieben Monaten dieses Jahres in der Bundesrepublik insgesamt nur 2390 neue Motorräder (aus deutscher und ausländischer Fertigung, in allen Hubraumklassen über 50 ccm) zugelassen wurden.

Die Produktionsziffern der deutschen Zweiradindustrie sehen günstiger aus. Klammert man die Zahlen der Motorroller, der Mopeds und Mokicks aus, so sind folgende Produktionszahlen laut VFM ausgewiesen:

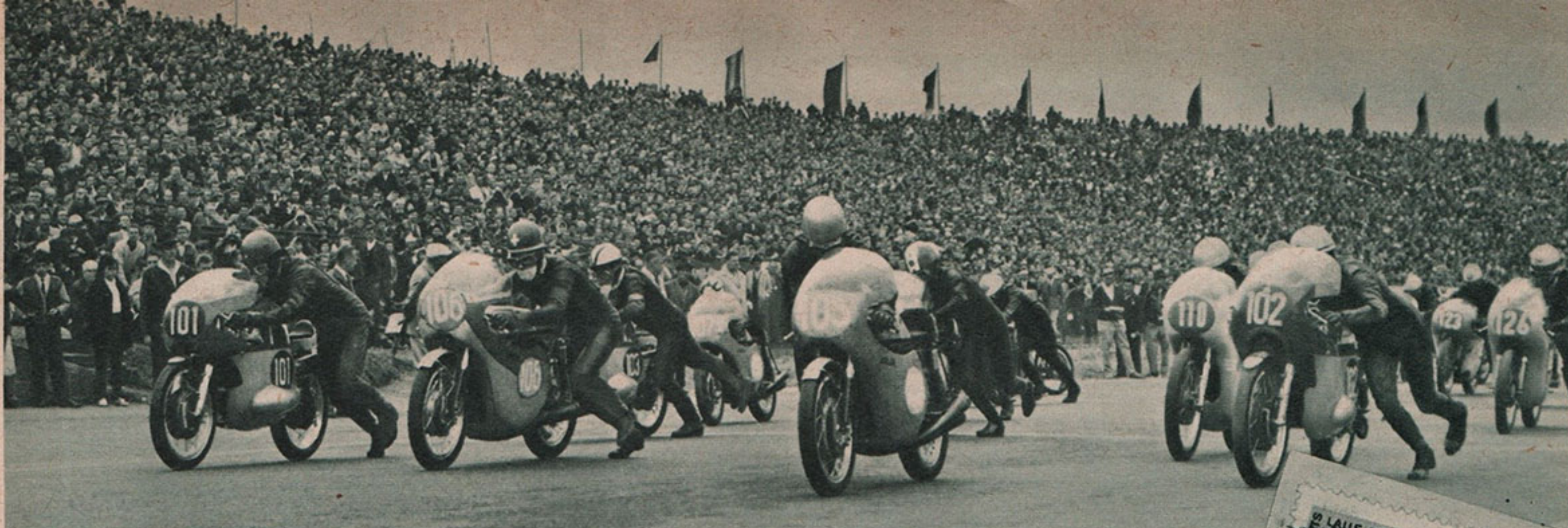
	Januar — Juli 1962	Januar — Juli 1963
Motorräder über 50 ccm	7 697	9 924
Kleinkrafträder bis 50 ccm	39 341	35 009

Der (witterungsbedingte) Rückgang bei den Fünfzigern 1963 wird, wie man aus den von der Industrie derzeit noch in Anspruch genommenen Lieferfristen für die Kleinkrafträder schließen kann, wahrscheinlich im Laufe der Monate August/September aufgeholt werden. Die erhöhte Produktionszahl bei den Motorrädern gegenüber 1962 (trotz zurückgegangener Zulassungszahlen in der Bundesrepublik) erklärt sich aus verstärkten Behörden- und Exportlieferungen der Industrie. Insgesamt aber besagen die genannten Zahlen, daß in diesen ersten sieben Monaten des Jahres 1963 bei uns 2390 Motorradzulassungen 35 009 neu in den Verkehr gebrachte Fünfziger gegenüberstehen — auf jedes neu zugelassene Motorrad kommen nahezu 15 Maschinen mit 50 ccm!

Woraus für alle die unter uns, denen daran gelegen ist, daß von den 35 000, in diesem Jahr mit ungedrosselten Fünfzigern neu Motorisierten möglichst wenige nach Erreichen des 18. Lebensjahres zum Wagen — und möglichst viele zum großen Motorrad übergehen, die

(Schluß Seite 548)

**Achtung! Die MOTORRAD-Redaktion ist seit 15. August 1963 unter folgender, neuer Adresse zu erreichen:
7 Stuttgart W, Seidenstraße 50, Telefon 22 41 41 — Fernschreiber: 072/2036**



8. LAUF DER STRASSEN-WELTMEISTERSCHAFT:

GROSSER PREIS AUF DEM SACHSENRING



Der ursprünglich für den Großen Preis auf dem traditionellen, 8,7 km langen Sachsenring-Rundkurs bei Hohenstein-Ernstthal zum 18. August vorgesehene Lauf der 50 ccm-Klasse war in letzter Minute abgesagt worden. Zu geringe Nennungszahl war die offizielle Begründung, und sie traf auch sicher zu. Denn außer den üblichen vier Suzuki- und den in dieser Klasse um die Weltmeisterschaft angetretenen Kreidler-Fahrern, die allein die wirklichen Aspiranten um den Weltmeistertitel stellen, hatte man sich wohl zunächst auf die Teilnahme der kleinsten MZ gespitzt. Aber deren Start kam, wie man rechtzeitig erkannte, gegen die genannten internationalen Spitzenfabrikate gar nicht in Frage, nachdem man ihre Entwicklung vor etwa Jahresfrist aus dem MZ-Werk in Zschopau abgezogen und aus Kaadens Händen in die seiner Suhler Kollegen gelegt hatte. Dort in Suhl, im ehemaligen Simson-Werk, werden näm-

lich die 50 ccm-Serienmaschinen des volkseigenen Zweiradprogramms gebaut, und man hatte wohl geglaubt, es sei logisch, dort nun einfach auch die Rennmaschinen dieser Hubraumgröße mit unter die Fittiche zu nehmen. Aber da man in Suhl keinerlei Erfahrungen im Bau von Hochleistungszweitakttern hat, ging das natürlich prompt schief und die Rennmotorenentwicklung kam nicht voran, so daß man die 50er Klasse auch offiziell begrub. Leider ist ja aber, das zeigte sich hier wieder einmal deutlich, die 50 ccm-Klasse an und für sich die am schwächsten besetzte — und bei dem derzeitigen Leistungsstand der Kreidler- und Suzuki-Maschinen ist es wohl für kleinere Firmen auch nahezu hoffnungslos, ihnen mit einigen Erfolgsaussichten etwas entgegenstellen zu wollen — von privaten Einzelbauereien ganz zu schweigen. Es steht nur zu hoffen, daß die (von Honda selbst allerdings bisher nicht bestätigten) Meldungen

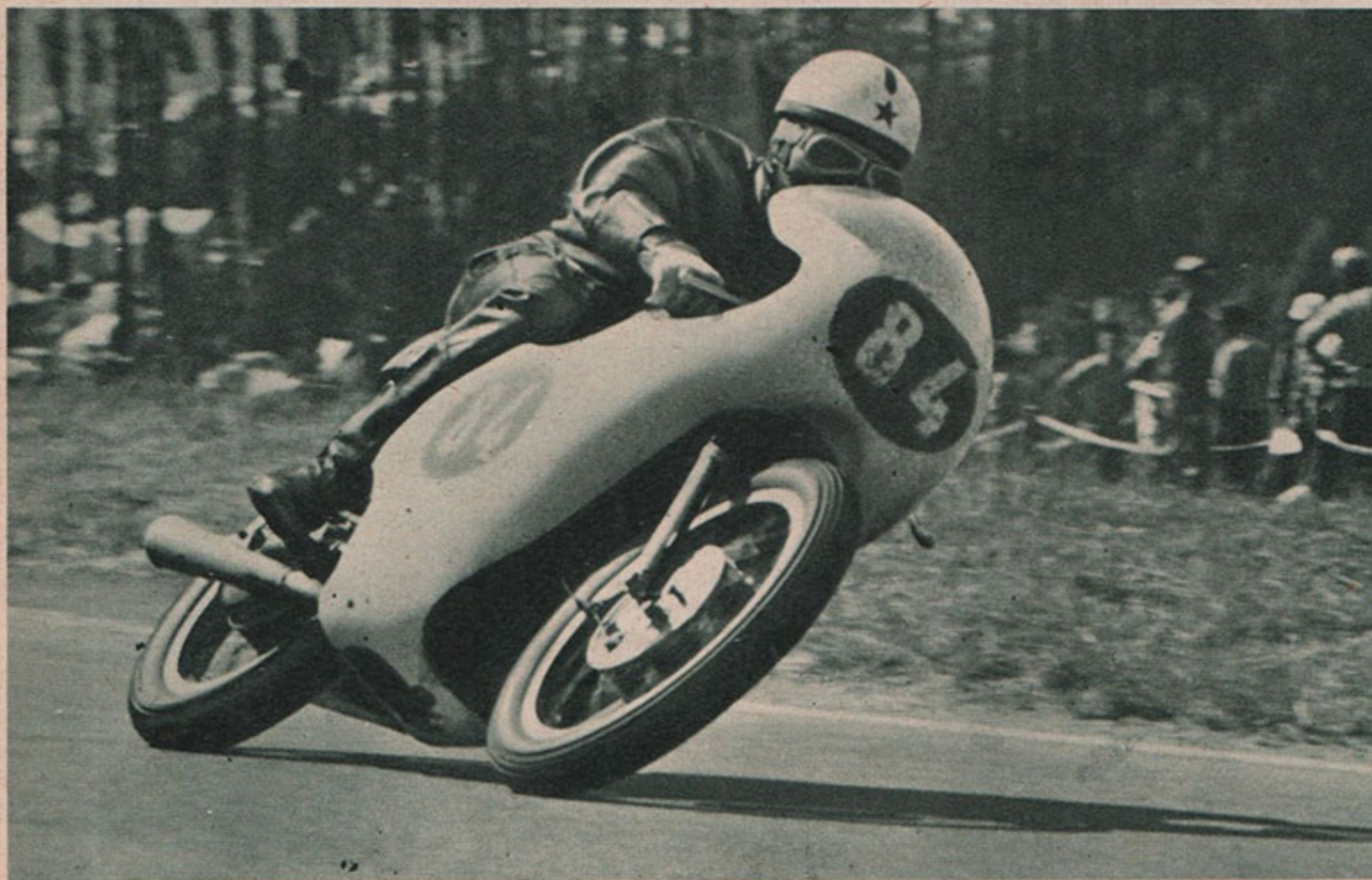
stimmen, nach denen auch dieses japanische Werk im nächsten Jahr mit neuen 50 ccm-Maschinen wieder mit antreten werde. Es wäre sehr, sehr schade, wenn diese doch technisch so interessante Klasse mangels Beteiligung wieder aus der Weltmeisterschaft gestrichen werden müßte.

So kamen also (genau wie schon vorher beim Ulster Grand Prix) nur die Klassen 125, 250, 350 und 500 ccm zur Austragung. Das Rennen der 350er wurde bereits am Samstag-Nachmittag nach Trainingsende gefahren, weil man für den Sonntag (und zur Programmfüllung auch für Samstag) noch einige Rennen für Wagen der Junior-Formel angesetzt hatte. Kein sehr glücklicher Entschluß, denn auch hier wurde dadurch ganz offensichtlich die typische Atmosphäre etwas gestört.

Alan Shepherd und Mike Duff hatte man in der 125er Klasse auf die neuen teil-wassergekühlten Einzylinder-Drehschiebermotoren von MZ gesetzt, deren Spitzenexemplare jetzt bei 28 PS liegen sollen. Aber obwohl die MZ nur ein Sechsgang-, die Suzuki dagegen ein Achtgang-Getriebe besitzen, war der Leistungsunterschied dann im Rennen selbst doch so erheblich, daß man der 125er Suzuki die 30 PS, die wir kürzlich als ihre Leistung genannt bekamen, schon glauben darf — wahrscheinlich ist die Differenz sogar noch etwas größer.

Kaaden hätte sicherlich Mike Hailwood, der außer den MZ-Werksfahrern und Alan Shepherd die 250er MZ fahren sollte, auch gern noch auf eine seiner 125er gesetzt. Aber nach dem Sturz, den Hailwood im vergangenen Jahr mit der 125er MZ in Tampere tat, wollte er diese Maschine nicht fahren.

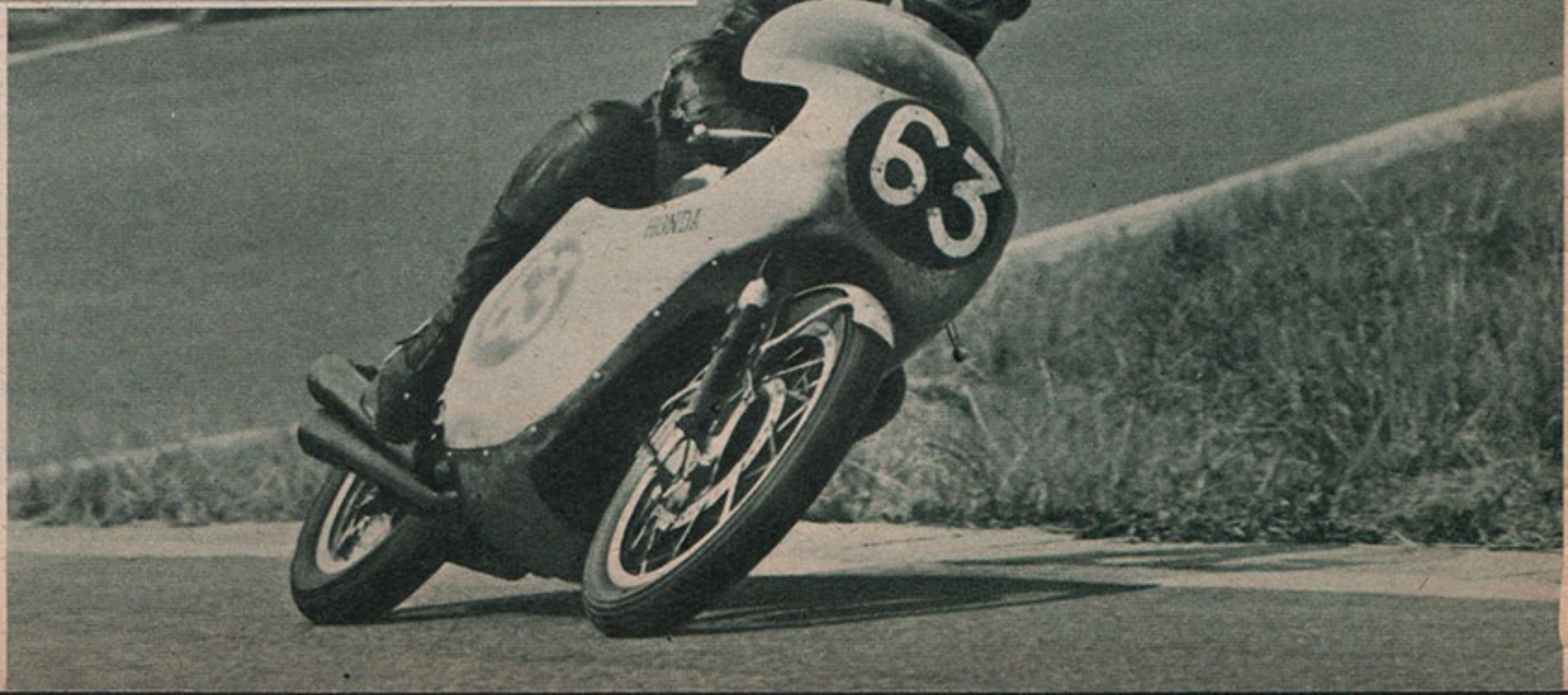
Im übrigen wurde Hailwood zunächst, nämlich beim Training, auch mit der 250er nicht recht froh. Denn nachdem ihm beim ersten Training, am Freitagmorgen, ein Reifen geplatzt war (!), hatte er anschließend mit dem Magnetzündler der MZ Schwierigkeiten, und die wiederholten sich dann

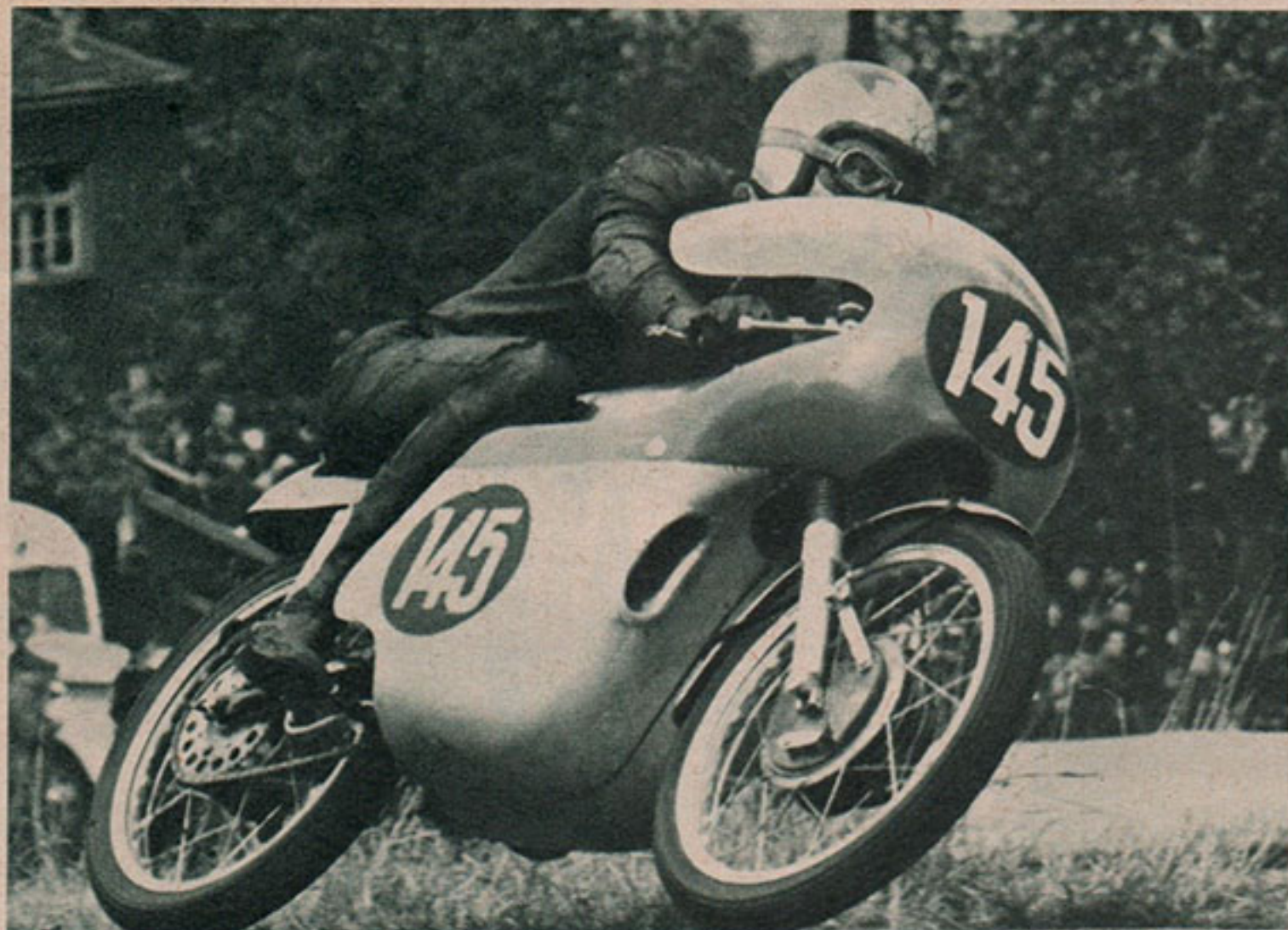


Kopfbild: Die Klasse bis 250 ccm startet vor den vollbesetzten Tribünen zum Hauptrennen des Tages, das, wie schon zwei Läufe vorher, wiederum Mike Hailwood als Sieger sehen sollte.

Mitte: Der sowjetische Fahrer Sewastjanow auf der russischen CGKD, die mit dem Originaltriebwerk der tschechoslowakischen Jawa ausgerüstet ist.

Rechts: Jim Redman auf der 350er Vierzylinder-Honda, mit der er zwar noch immer in der Weltmeisterschaft seiner Klasse führt, die er aber in Hohenstein nur auf den dritten Platz bringen konnte.





Mike Duff, der in der 125er Klasse eine Werksmaschine von MZ fuhr.



Hugh Anderson — auch diesmal wieder Sieger der Klasse bis 125 ccm.

auch beim Training am Samstag (man hat derzeit anscheinend auch sonst mit den Zündmagneten Ärger bei MZ). Als dann schließlich auch noch ein Kolbenklemmer im linken Zylinder auftrat, hatte Hailwood bei Trainingsschluß überhaupt keine durchlaufende schnelle Runde gefahren und erhielt dementsprechend einen sehr schlechten Startplatz. Allerdings hatte man ihm über Nacht noch schnell den Motor aus der Maschine von Musiol, dem Spitzenmann des Werkes, eingebaut; der war schon ursprünglich für Hailwoods Maschine bestimmt gewesen, von ihm aber als von unten heraus nicht so gut bezeichnet worden. Aber nun erhielt er ihn doch — das erschien den diesbezüglich sicher wohl-erfahrenen MZ-Männern zweifellos risikoloser als Zerlegung und Wiedermontage des im Training gefahrenen Motors; man weiß ja, wie schnell bei solcher Gelegenheit sich einige Pferdchen verstecken, die man so schnell nicht wiederfindet!

Daß die Hondas in der 125er Klasse kein Wort mitzureden haben würden, war von vornherein klar. Jim Redman flog, wie vorgesehen, nach dem Rennen auf dem Sachsenring von München aus direkt nach Tokio, um dort die neue 125er Vierzylinder-Rennmaschine zu testen. Wie er uns erzählt hatte, fuhr er diese Neuentwicklung schon einmal im März dieses Jahres. Aber da hatte man noch Zündungsschwierigkeiten, und diese sollen inzwischen behoben worden sein. Möglich, daß man diesen neuen Motor, der außer der Hubraum-aufteilung auf vier Zylinder einige hochinteressante technische Details aufweisen soll, noch in Monza, beim letzten europäischen Weltmeister-

Rechts: Redman zieht mit der 125er Honda aus der Queckenberg-Kurve heraus, dicht gefolgt von zwei Konkurrenten (Nr. 173 Takahashi, der im Endergebnis als Achter hinter Redman landete, der nur Siebter werden konnte).

Unten: Ein beinahe schon vertrautes Bild — der Fahrer, der die Queckenbergkurve kurz vor dem Ziel hochgeschoben kommt; diesmal Perris, dessen Suzuki schon gleich zu Beginn des 125er Laufes nicht mehr wollte.

schaftslauf dieses Jahres am 15. September, zu sehen bekommt.

Seit Ulster sind ja nun die Honda-Werksfahrer Redman, Taveri, Robb und Takahashi als reine Privatfahrer zu betrachten — wie wir berichteten, sind sämtliche Werksmechaniker (einschließlich der Ersatzteile!) nach Tokio zurückbeordert worden. Keine recht glückliche Entscheidung, will es uns scheinen, denn man kann mit einem solchen Renn-Vierzylinder schließlich nicht einfach eine Saison lang von Rennen zu Rennen gehen, ohne daß er auch nur einmal aufgemacht wird — was dabei herauskommt, zeigte sich mit aller Deutlichkeit gerade am Sachsenring in der 350er Klasse. Keine leichte Aufgabe für einen Weltmeister, unter solchen Voraussetzungen zu fahren — Jim Redman (der sich seinen Motor denn auch gleich nach Tokio mitnahm) ging es hier nicht besser als in den letzten Läufen schon so oft Taveri.

Klasse bis 350 ccm

Wie bereits erwähnt, wurde das Rennen der 350er am Samstag gefahren. Schnellster im Training war Mike Hailwood mit der MV gewesen, doch als wir noch kurz vor dem Rennen mit Redman sprachen, war der hinsichtlich des Renn-Ausgangs dennoch zuversichtlich. Schließlich hatte er ja auch mit seinem 340 ccm-Vierzylinder alle bisher ausgetragenen vier Läufe um die Weltmeisterschaft gewinnen und sich einen beträchtlichen Punktvorsprung herausfahren können.

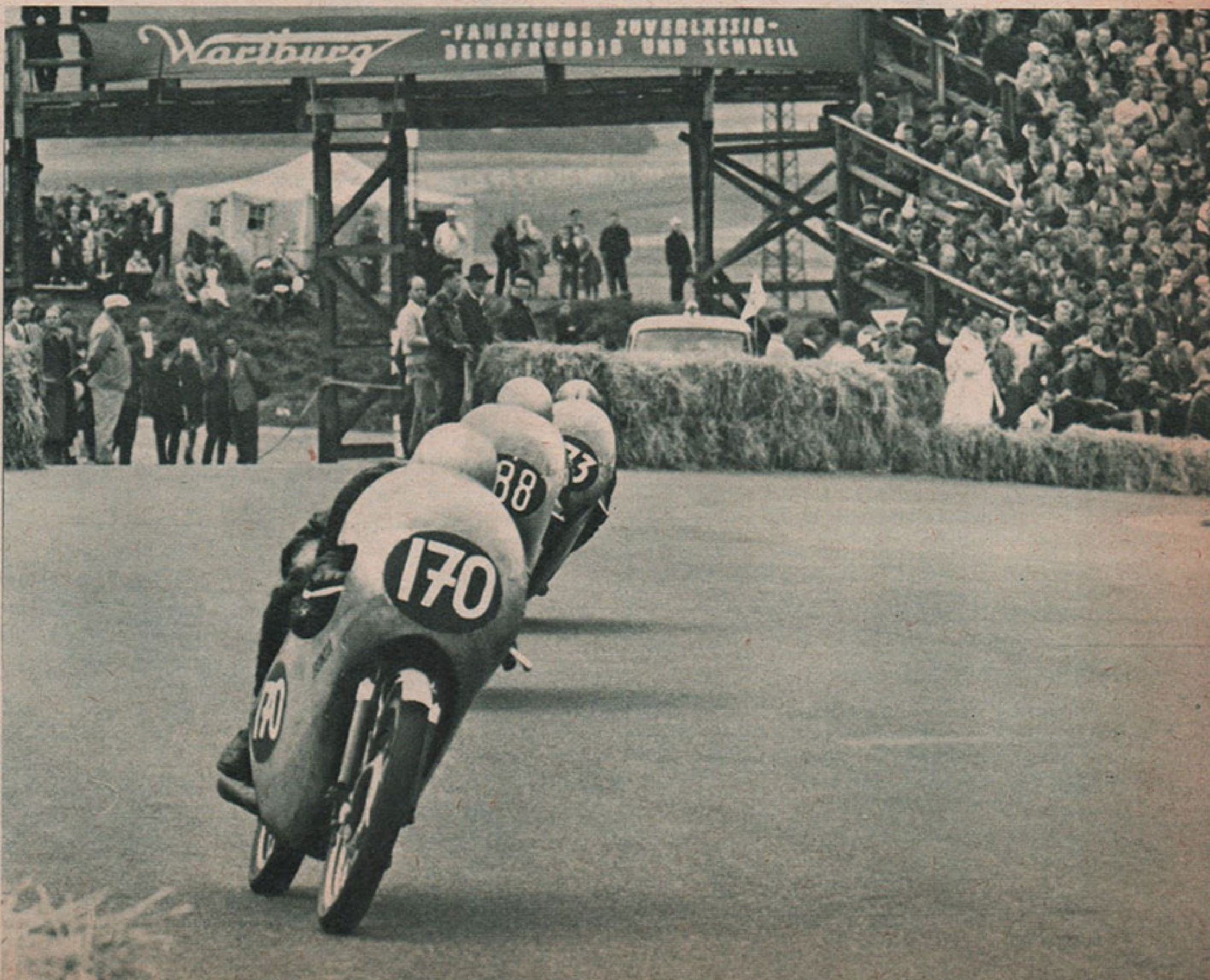
Als aber das grüne Licht der Startampel aufleuchtet, ist es Mike Hailwood, der sich sofort an die Spitze des Feldes setzt und der als erster in der

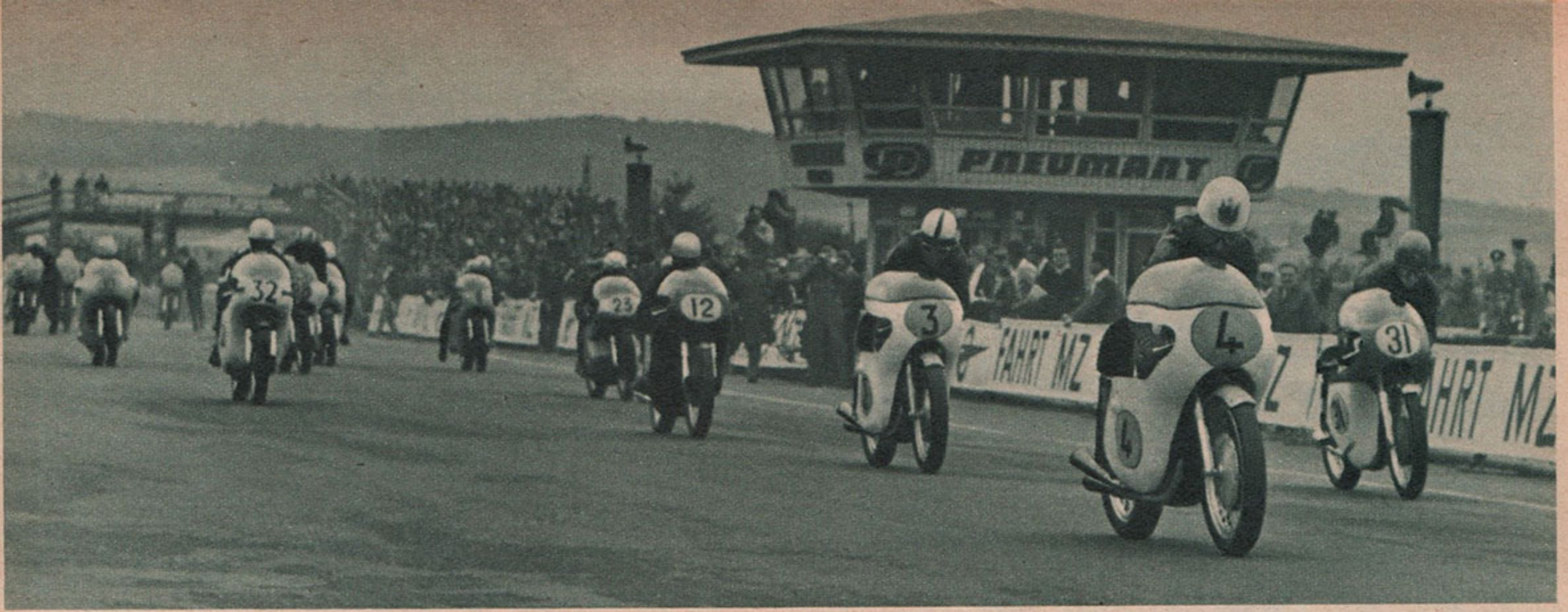
etwa 150 Meter nach dem Start befindlichen scharfen Rechtskurve unseren Blicken entschwindet — Jim Redman hat einen ausgesprochen schlechten Start. Mit einem Vorsprung von über 100 Metern kommt Mike Hailwood, gefolgt von Luigi Taveri und Redman, aus der ersten Runde zurück — Taveri liegt also mit seinem nur 305 ccm messenden Zweizylinder-production-racer noch vor Redmans Vierzylinder, dem Gustav Havel auf der Jawa und die beiden Sowjetrussen Sewastjanow und Kiisa auf der russischen CGKD (mit Jawa-Triebwerken) folgen.

In der nächsten Runde geht Redman an Taveri vorbei auf die zweite Position — doch der Abstand zu dem führenden Hailwood ist sehr groß, und beinahe von Runde zu Runde wird Hailwood schneller: in der zweiten fuhr er 161,76 km/h Schnitt, in der dritten 162,27, in der fünften 162,53 und in der neunten der insgesamt zu fahrenden 16 Runden bringt er es auf 165,34 km/h!

Aber Redmans Motor hat offensichtlich nichts mehr drin — vielleicht hat er ihm, wie er uns nach dem Rennen sagte, beim Lauf in Ulster etwas zuviel abverlangt, als er ihn dort kurzzeitig auf 14 000 U/min drehen ließ (nach Werksanweisung soll die Spitzendrehzahl im Rennen nicht über 12 000 liegen).

So vergrößert sich der Abstand zu Hailwood immer mehr, und während der eine Rekordrunde nach der anderen fährt, liegen zwischen ihm und Redman, in dessen Windschatten Taveri hängt, in der achten Runde bereits 33 Sekunden. An dritter Stelle liegt nach wie vor Havel auf der Werks-Jawa (Stastny konnte wegen eines kürzlich erlittenen Sturzes, bei dem er sich beide Beine ge-



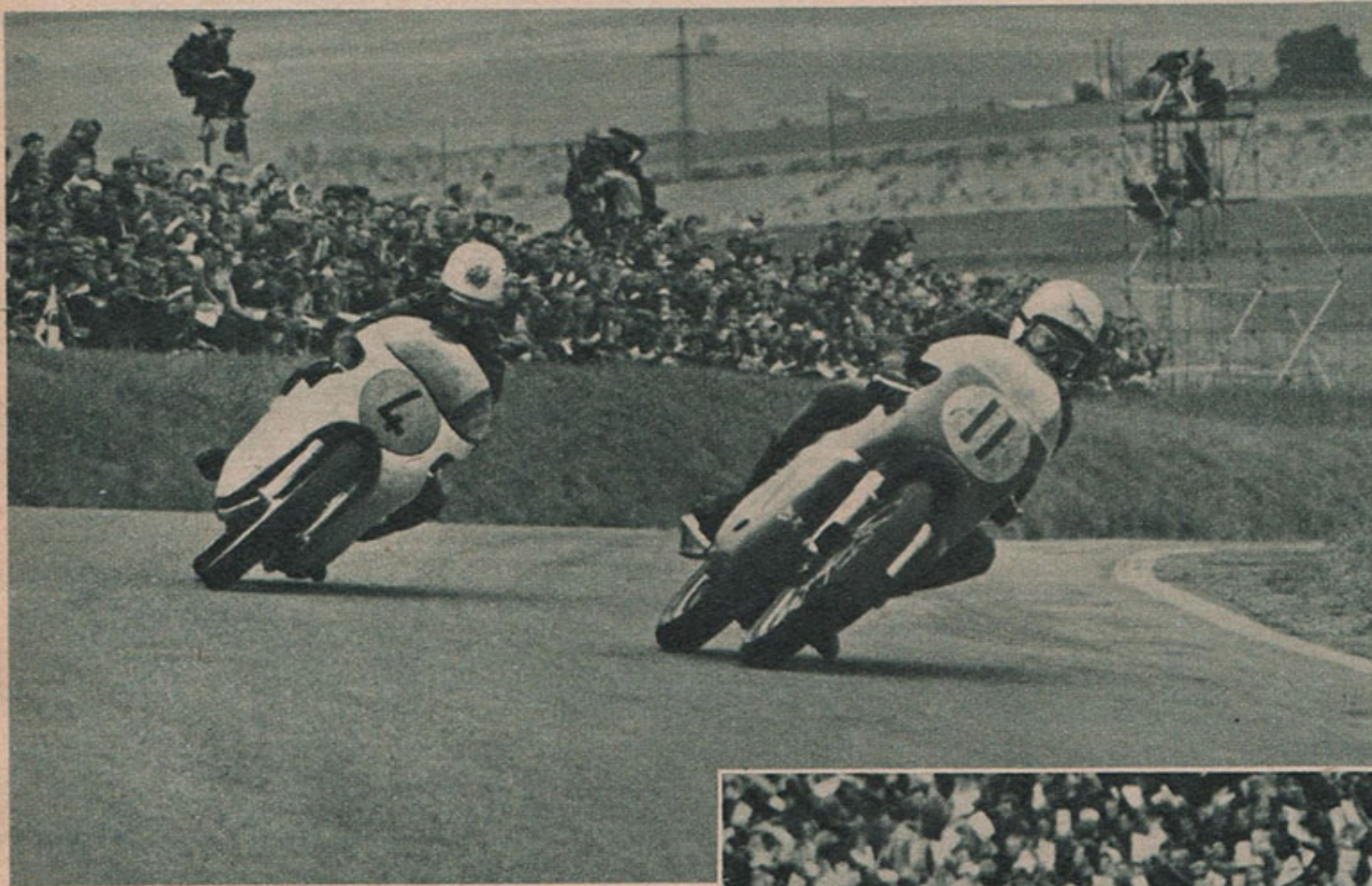


brochen haben soll, in Hohenstein nicht an den Start gehen). Hinter Havel Sewastjanow, Kiisa — und dann Mike Duff auf der AJS, das ist die Reihenfolge in der neunten Runde. Zwei Runden später setzt sich Luigi Taveri wieder vor Redman und liegt damit an zweiter Stelle. Redman aber kann das Tempo von Taveri nicht halten und verliert immer mehr an Boden, während Hailwood mit der MV, weit vorn an der Spitze liegend, einem klaren Sieg entgegenfährt. Dennoch aber fährt auch Taveri mit seiner Zweizylinder-Honda ein wirklich prächtiges Rennen und stellt damit erneut unter Beweis, daß er noch immer zu den ganz großen Fahrern unserer Zeit gehört. Als Zweiter geht er dann auch hinter Hailwood durchs Ziel, ihm folgen Redman, Havel, Sewastjanow und — Duff, dem es noch in der letzten Runde gelungen ist, an Kiisa vorbeizukommen und sich mit seiner AJS auf den sechsten Platz zu setzen.

200 000 Motorradsport-Begeisterte erleben pünktlich um 10 Uhr den Start der Klasse 125 ccm. Suzuki ist in dieser Klasse, nachdem Degner dem Rennen hier begreiflicherweise fernblieb, nur mit den Fahrern Anderson, Perris und Schneider vertreten. Alle drei brachen bereits im Training den vom letzten Jahr her bestehenden Rundenrekord. Auf Grund seiner viertschnellsten Trainingszeit steht Laszlo Szabo mit seiner MZ in der ersten Startreihe. Er kommt auch, gefolgt von Luigi Taveri auf der Honda, als erster vom Start weg — aber schon aus der ersten Runde kommt Hugh Anderson, der in dieser Klasse auf den ersten Platz abonnierte Suzuki-Mann, als Führender zurück. 150 Meter hinter ihm folgen Szabo, Schneider und Taveri. Mike Duff und Musiol, beide auf Werks-MZ-Maschinen, liegen etwas weiter zurück. Frank Perris, der ewige Pechvogel, kommt den Queckenberg heraufgeschoben und gibt mit Motorschaden auf.

In der zweiten Runde setzt sich Bert Schneider vor Szabo. 15 Sekunden beträgt der Abstand von Anderson zu Schneider bereits in der dritten Runde, in der Taveri auf die sechste Stelle zurückgefallen ist — hinter Shepherd auf MZ, der sich mächtig nach vorn und bereits auf den vierten Platz vor Mike Duff geschoben hat. Anderson bricht inzwischen den alten Rundenrekord — und in der fünften Runde liegt er bereits 25 Sekunden vor dem verbliebenen zweiten Suzuki-Mann, Bert Schneider, der vor dem nunmehr auf dem dritten Platz folgenden Shepherd/MZ (Szabo ist mit seiner MZ in der vierten Runde mit Motorschaden ausgefallen) seinerseits einen beträchtlichen Vorsprung hält.

In der zehnten Runde überbietet Hugh Anderson den Rundenrekord aus dem letzten Jahr abermals — und zwar gleich um volle neun Sekunden! Sein Vorsprung zu Schneider beträgt nun über 50 Sekunden, und der wiederum liegt ca. 30 Sekunden vor Shepherd. Eine Runde später — drei der insgesamt 14 Runden sind noch zu fahren — wird Schneider langsamer, und Shepherd rückt näher auf (wie wir nach Schluß des Rennens erfahren, brach fünf Runden vor Schluß in seinem Motor ein Kolbenring, so daß die Leistung mehr und mehr nachließ, was Schneider zwang, alle Steigungen zwei Gänge niedriger als vorher zu fahren, ja im Gefälle vom „Heiteren Blick“ herunter langte es nicht mal mehr für den achten!) Aber während des Rennens wissen wir das natürlich alles noch nicht — wir sehen nur, daß Schneider, als er in die letzte Runde geht, noch immer an zweiter Stelle liegt, aber bereits 100 Meter hinter sich Alan Shepherd mit der MZ hat. Und als dann in der letzten Runde Schneiders Zweizylinder in der Queckenbergkurve, unmittelbar vor dem Ziel, noch ganz wegbleibt, da langt es für Shepherd — allerdings buchstäblich auf den letzten Metern —, um vor Schneider mit Reifenbreite als Zweiter hinter Anderson durchs Ziel zu gehen. Taveri erkämpft sich mit seiner motorisch unterlegenen Honda noch vor Mike Duff und Musiol auf den MZ-Maschinen den vierten Platz. Hugh Anderson auf Suzuki heißt mit diesem Sieg auf dem Sachsenring aber auch der neue Weltmeister der Klasse bis 125 ccm — unseren herzlichen Glückwunsch für Hugh!



Oben: Start der 500er Klasse; Nr. 4 ist Hartle, Nr. 3 Minter mit den beiden Gileras.

Mitte: Hartle beim Übrerrunden des Norton-Fahrers Burne.

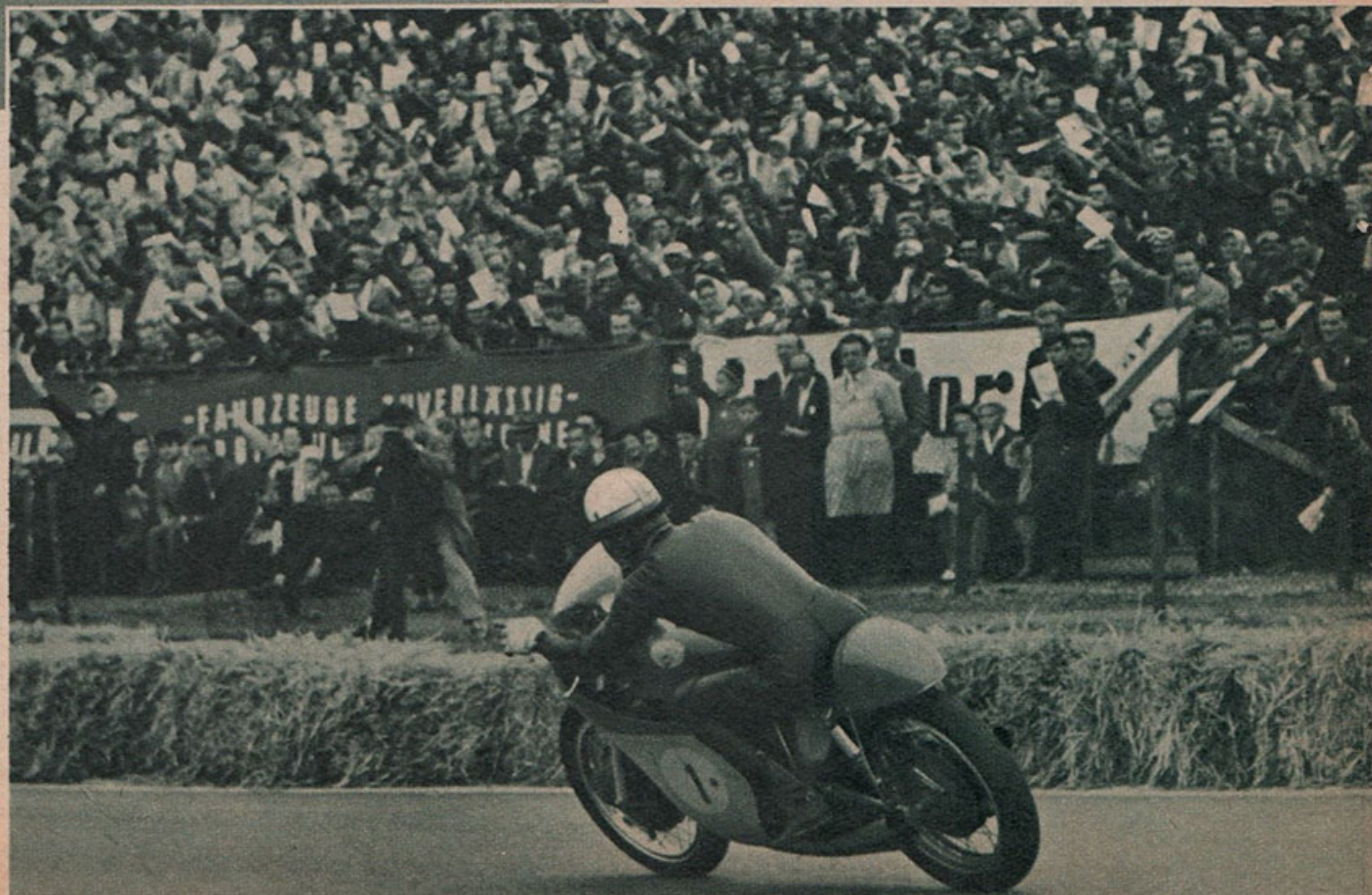
Unten: Mike Hailwood war natürlich der Held des Tages — jubelnder Applaus begleitete ihn rund um den Kurs, als er die letzte Runde des 500er Rennens fuhr.

Ergebnis:

1. M. Hailwood (MV) mit 160,202 km/h; 2. L. Taveri (Honda) mit 158,017 km/h; 3. J. Redman (Honda) mit 157,636 km/h; 4. G. Havel (Jawa) mit 155,079 km/h; 5. N. Sewastjanow (CGKD) mit 153,231 km/h; 6. M. Duff (AJS) mit 150,152 km/h. — Schnellste Runde: M. Hailwood (MV) mit 165,342 km/h.

Klasse bis 125 ccm

Während das Rennen der 350er am Samstag bei strahlendem Sonnenschein gefahren wurde, ist es am Renn-Sonntag, nachdem es über Nacht stark regnete, recht kalt und trüb — es sieht ganz nach neuerlichem Regen aus.



Ergebnis:

1. H. Anderson (Suzuki) mit 149,894 km/h; 2. A. Shepherd (MZ) mit 144,527 km/h; 3. B. Schneider (Suzuki) mit 144,485 km/h; 4. L. Taveri (Honda) mit 142,810 km/h; 5. M. Duff (MZ) mit 141,252 km/h; 6. W. Musiol (MZ) mit 140,863 km/h; 7. J. Redman (Honda) mit 140,503 km/h; 8. K. Takahashi (Honda) mit 140,472 km/h; 9. Malina (CZ) mit 140,391 km/h. — Schnellste Runde: H. Anderson (Suzuki) mit 151,478 km/h.

Klasse bis 500 ccm

Als nächstes Rennen hatte man das der Halbliterklasse aufs Programm gesetzt. Die schnellste Trainingszeit hatte, seinen alten Rekord brechend, Mike Hailwood mit der MV gefahren. Doch John Hartle mit der Vierzylinder-Gilera war nur drei Sekunden langsamer gewesen — vier Sekunden schneller damit als sein Teamgefährte Derek Minter (Phil Read, der dritte Gilera-Mann aus Dukes Team, konnte wegen seiner in Ulster erlittenen Rückgratverletzung noch nicht wieder starten; wie wir aber hörten, hofft man, daß er bis Monza schon wieder soweit hergestellt sein wird, um dort in den Sattel seiner Gilera zu steigen).

Mike Hailwood schießt beim Aufleuchten des grünen Lichtes in gewohnter Manier dem Feld davon, und als er in die erste Rechtskurve einwinkelt, beträgt sein Vorsprung vor dem Nächsten schon fast hundert Meter. John Hartle kollidiert in einer scharfen Rechtskurve, in die er mit etwas zuviel Dampf hineingegangen war, als er korrigieren will mit einem Strohballen. Er muß deshalb an die Boxe, wo die Monteure der Scuderia Duke feststellen, daß das Gabeljoch angebrochen ist. Man versucht, das notdürftig in Ordnung zu bringen — aber es gehen kostbare fünf Minuten dabei verloren, und später muß Hartle wegen der zu unruhigen Vordergabel das Rennen ganz aufgeben.

Unterdessen gewinnt Hailwood wiederum pro Runde etwa acht Sekunden gegenüber dem Zweiten, Derek Minter auf der Gilera, der seinerseits einige Sekunden vor dem Dritten, Alan Shepherd auf der Matchless, liegt.

Mike Hailwood zieht einsam an der Spitze des Feldes seine Runden, und immer wieder ist es beeindruckend, wie er jedesmal beinahe auf den Millimeter genau auf der Ideallinie durch die Queckenbergkurve zieht, an Start und Ziel vorbeischießt, um dann seine MV Agusta (die „alte Dogge“, wie seine britischen Freunde ein bißchen

Rechts: Jim Redman geht mit der 250er Honda an Findlay, der in dieser Klasse eine Mondial fuhr, vorbei.

Mitte: Hier liegt Taveri noch hinter Szabo — später konnte er an ihm vorbeigehen — aber mangelhafte Boxenregie kostete ihm in der letzten Runde doch noch den vierten Platz, den sich Szabo mit der MZ sicherte.

Unten: Alan Shepherd, der mit der Zweizylinder-MZ bis zur Hälfte das 250er Rennen anführte, um dann den ersten Platz an Mike Hailwood abgeben zu müssen.

Leica-Fotos Ben

Klasse bis 250 ccm

Zum letzten Rennen des Tages — erwartungsgemäß sollte es das spannendste werden — steht mit der schnellsten Trainingszeit Alan Shepherd auf der wassergekühlten Zweizylinder-MZ auf Startplatz eins in der ersten Reihe. Neben ihm Luigi Taveri, der auch in diesem Rennen nur einen „production-racer“ fahren wird, Jim Redman mit der Vierzylinder-Honda und Laszlo Szabo mit einer zweiten Werks-MZ. Wie schon eingangs erwähnt steht Mike Hailwood auf Grund seines schlechten Trainings-Ergebnisses erst an neunter Stelle und damit in der dritten Startreihe. Leider fehlt in diesem Feld Tarquinio Provini, der sich bis zur letzten Minute vergeblich um ein Visum für sich und seine Mechaniker bemüht hatte. Szabo mit seiner MZ hat den besten Start, doch alle anderen Favoriten (einschließlich Mike Hailwood, der gut weggekommen ist) sind dicht hinter ihm, als das ganze Rudel in der Rechtskurve verschwindet.

Etwa zwei Kilometer nach dem Start wird Hailwood in einer langsamen Kurve durch Szabo behindert und nur mit Mühe kann er sich überhaupt auf der Bahn halten. Er verliert bei diesem Manöver mächtig an Boden, und so kommt Shepherd etwa 100 Meter vor Redman und Hailwood als

erster wieder bei Start und Ziel vorbei, Szabo liegt vor Malina (CZ) und Taveri (Honda) an vierter Stelle. In der dritten Runde geht Hailwood vorbei — das Bild erinnert an das Rennen des vergangenen Jahres. Wird es diesmal denselben Zweikampf zwischen der MZ und der Honda geben wie im Vorjahr? Doch Hailwood setzt sich von Redman ab und geht zum Angriff auf den führenden Shepherd über. In der siebten der insgesamt zu fahrenden 15 Runden ist der Abstand zwischen Shepherd und Hailwood bereits auf acht Sekunden zusammengeschrumpft — Redman ist weiter abgefallen. Dann aber, in der neunten Runde, setzt sich Hailwood kurz vor der Ziellinie an die Spitze des Feldes vor Shepherd — sein Abstand zu Reman beträgt in der zehnten Runde fast 30 Sekunden.

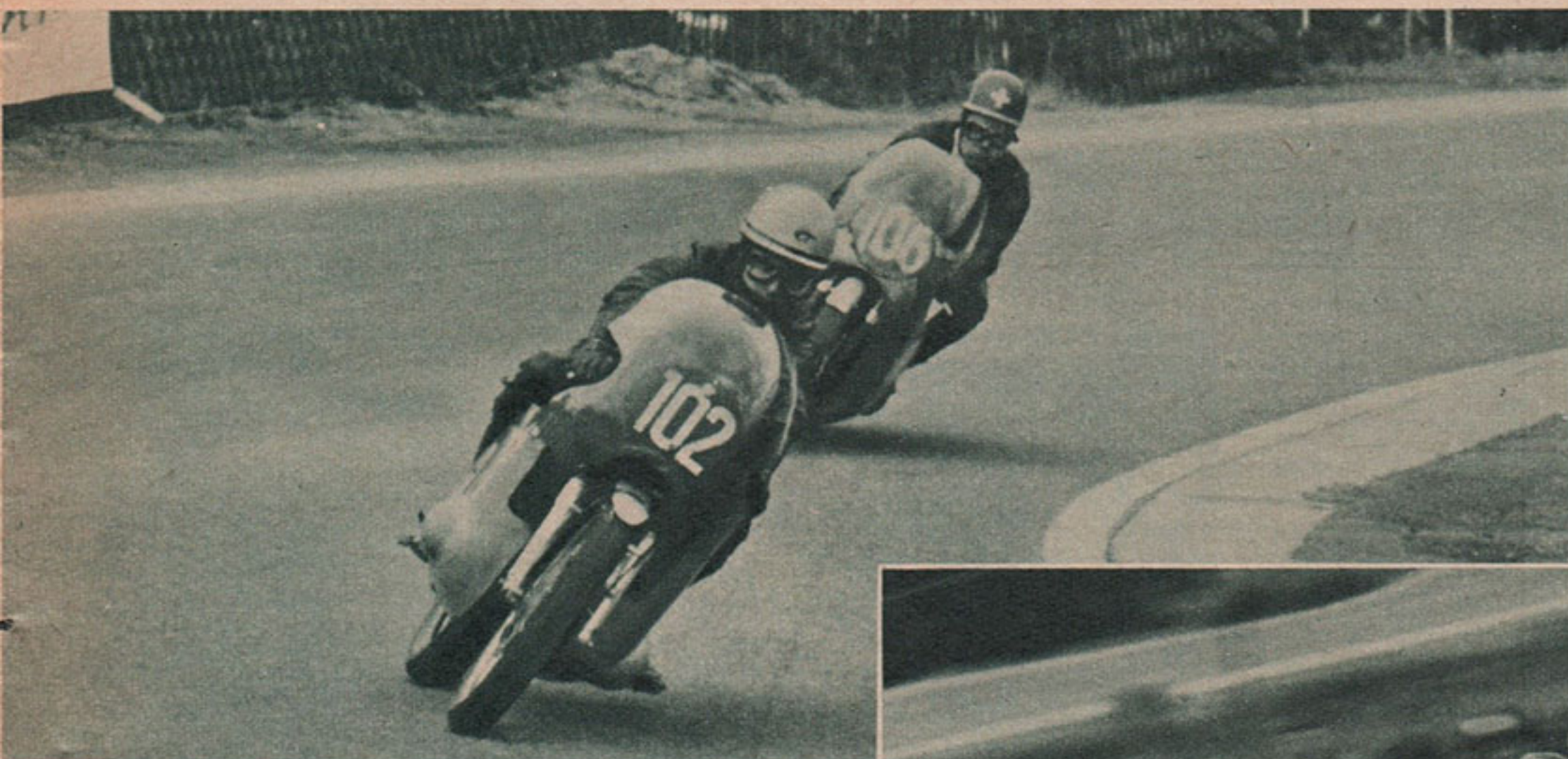
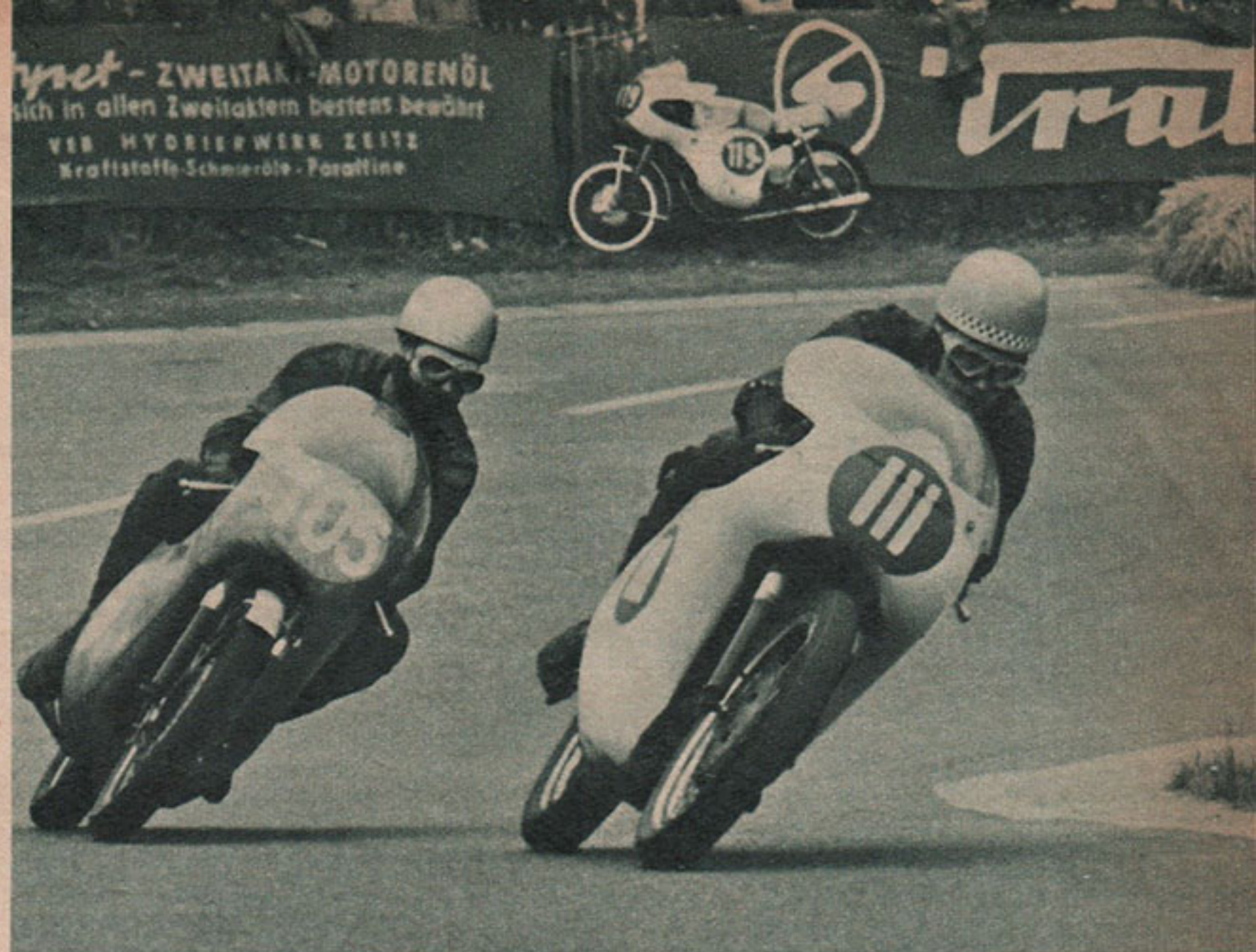
In dieser zehnten Runde geht Szabo die Queckenbergkurve mit zuviel Dampf an und muß geradeaus fahren — dadurch verliert er seinen vierten Platz nun an Luigi Taveri. Malina mit der CZ liegt an fünfter und Tommy Robb an sechster Position, Takahashi muß in der 14. Runde an die Boxe.

Mike Hailwood aber, der Star des Sachsenrings, gewinnt mit 15 Sekunden Vorsprung vor Alan Shepherd auf der MZ sein zweites Rennen an diesem Tag — und damit sein drittes beim diesjährigen Sachsenring-Rennen. Man darf wohl, ohne auf Widerspruch zu stoßen, sagen, daß er der derzeit weltbeste Motorrad-Rennfahrer ist.

Auf den letzten Metern noch verliert, unbestreitbar lediglich durch falsche Boxenregie, Taveri seinen vierten Platz an Szabo, den er erheblich weiter hinter sich glauben mußte. Malina auf der CZ wird sechster, und Tommy Robb landet mit der Honda auf dem siebten Platz. Ben

Ergebnis:

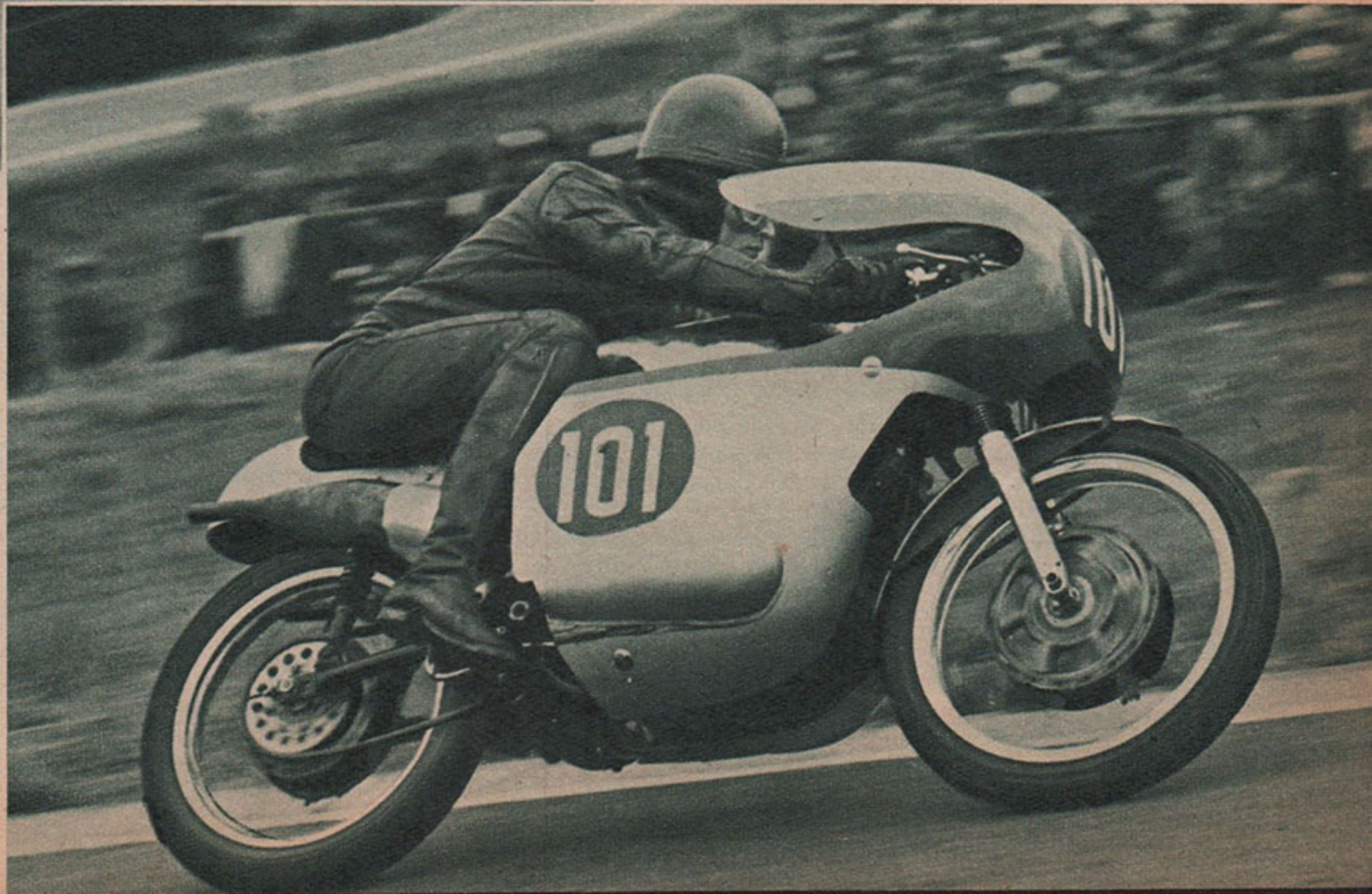
1. M. Hailwood (MZ) 158,192 km/h; 2. A. Shepherd (MZ) mit 157,415 km/h; 3. J. Redman (Honda) mit 154,800 km/h; 4. L. Szabo (MZ) mit 153,515 km/h; 5. L. Taveri (Honda) mit 153,495 km/h; 6. S. Malina (CZ) mit 150,472 km/h; 7. T. Robb (Honda) mit 149,078 km/h; 8. W. Musiol (MZ) mit 154,105 km/h. — Schnellste Runde: M. Hailwood (MZ) mit 161,353 km/h.



respektlos sagen!) in die scharfe Rechtskurve herunterzuwinkeln und damit den Blicken der Zehntausende auf den Tribünen zu entschwinden. Weit hinter ihm erst kommt dann Derek Minter, den noch immer einige Sekunden von Shepherd trennen, als sich das Rennen über 17 Runden seinem Ende nähert. Mit 168,44 km/h fährt Mike Hailwood neuen absoluten Sachsenring-Rekord — und als er mit knapp einer Minute Vorsprung vor Minters Gilera durchs Ziel läuft, folgen den beiden Shepherd (Matchless), Duff (Norton), Findlay (mit der Matchless von McIntyre), Cottle (Norton) und Burne (Norton) auf den Plätzen.

Ergebnis:

1. M. Hailwood (MV) mit 166,026 km/h (neuer absoluter Streckenrekord); 2. D. Minter (Gilera) mit 163,226 km/h; 3. A. Shepherd (Matchless) mit 158,873 km/h; eine Runde zurück: 4. M. Duff (Norton); 5. Findlay (Matchless); 6. Cottle (Norton). — Schnellste Runde: M. Hailwood (MV) mit 168,534 km/h (neuer absoluter Streckenrekord).



„Mein Hobby:
Die Jagd,
schwere Motorräder,
leichte Mädchen!“
sagte ein
Oldtimer bei
der Altweiber-
mühle



So sagte es Opa Greger aus Nürnberg (62 Jahre alt), zwinkerte vergnügt mit seinen Augen voller Schalk und freute sich über die Wirkung seiner Meinungsäußerung. Vor der Altweibermühle in Tripstrill bei Heilbronn stand seine weiße R 69 S neben einer Vincent Black-Shadow, einer Ariel Square-Four, einer Harley, mehreren BMWs, einer KS, einer 1927er Standard 500 ccm wechselgesteuert und anderer PS-Reservoirs, mit den Kennzeichen aus der ganzen Bundesrepublik und aus Frankreich. Tante Julchen aber wäre bestimmt vor lauter Schreck ob dieser lausbübischen Aussage in Ohnmacht gefallen, denn ihr Begriff von Humor und Moral hätte dazu nicht gereicht. Wir aber fanden den schmunzelnden Großvater einfach frisch und beneideten seine Enkel um ihn, und unsere Seitenwagen-Oma (64) wollte sich ausschütten vor Lachen. Solches aber geschah am 18. August bei der Zusammenkunft der alten Motorrad-Kap-Horner. Und — tja, wer das nicht erlebte, der hat bestimmt in unserem Kreis etwas versäumt.

Uns jungen Spunden lachte das Herz, und es schlich sich so etwas wie ein Gefühl des Geborgenseins neben die unverhohlene Anerkennung, die unseren Motorrad-Oldtimern entgegenströmte. Denn sie boten uns was! Nicht nur manch fahrerische und körperliche Leistung — wir wollten, wir könnten noch mit mehr als 60 Jahren auf einer alten Mühle 300 km in einem Rutsch zu so einem Treffen abspulen — nein, auch das, was sie an Maschinen und Erfahrungen vorzeigten, erfüllte uns mit Bewunderung! Darf ich dazu gleich vornweg etwas hintergründig grinsend berichten, daß keiner der alten (doch noch jungen) Herren mit einer Verkleidung oder einer Scheibe vor der Neese trotz schauerlichem Regenwetter auf zum Teil bestimmt nicht langsamen Rössern erschien? Ja, da wird der Wind im Gesicht und vor der Brust noch geliebt! „Und wenn's mal Piepenstiele hagelt, denn so fühl ich, daß das der Haut und dem Gemüte wie echten Rum smeckt —!“ war das, was so einer mit furchiger Lederhaut lachend dazu sagte.

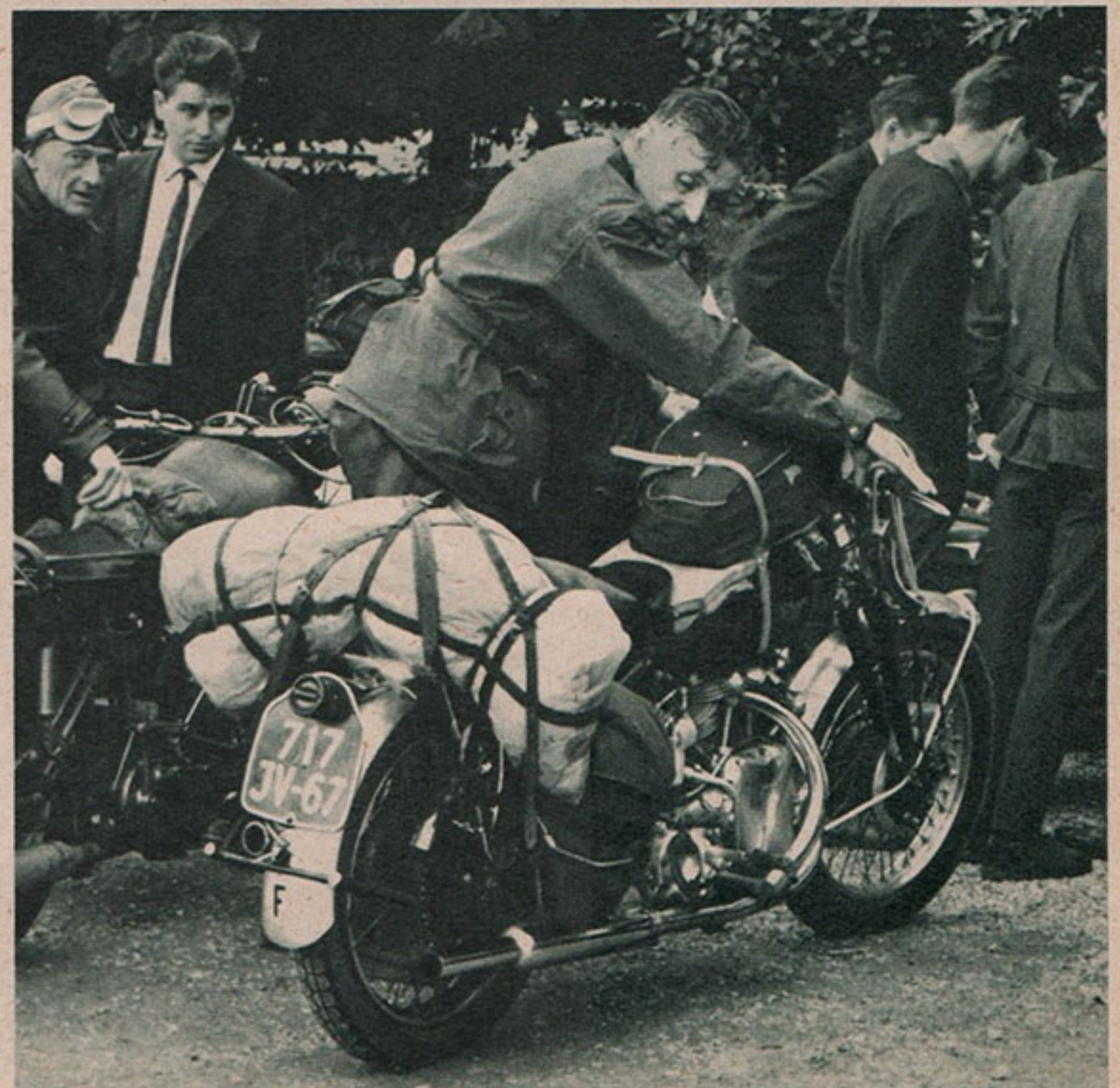
Zwischen 56 und 76 Jahre alt waren sie, und es wird kaum möglich sein, alle Kilometer zusammenzuzählen, die sie im Leben auf allen Straßen und Wegen der Welt auf Motorrädern abspulden. Der älteste unter ihnen — Adolf Stepanek aus Pfedelbach, 76 Jahre alt — war mit einer 98er NSU-Fox erschienen.

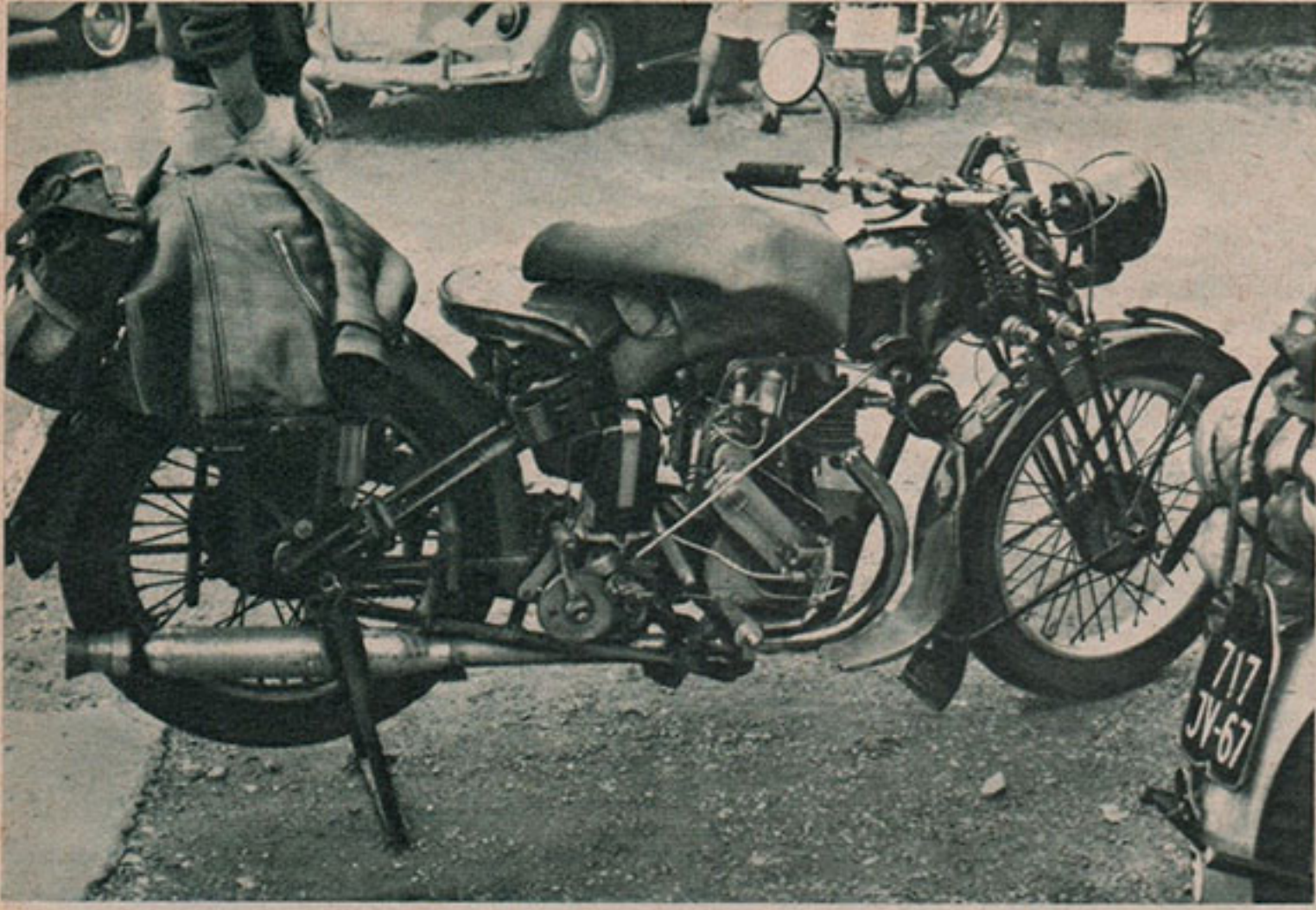
Die Maschine fährt er, weil er sich anders mit seinem schweren Asthma kaum noch so in dieser schönen Welt bewegen könnte, wie er es nach dem Besitz von mehr als zwanzig Motorrädern gewohnt ist und liebt. „Die erste war eine Laurent & Clement Zweizylinder, 750 ccm, 1910. Von Fritz Karl kam aus dem Elsaß auf seiner Vincent 1000 ccm, einer blitzsauberen und mechanisch in bestem Zustand befindlichen Maschine. Daneben hat er noch einige Veteranen in Betrieb.“

Motorrädern wußte ich überhaupt gar nichts, ich kaufte den Brocken völlig ahnungslos. Aber fahren wollte ich. Ich mußte die Maschine selbst in der Fabrik abholen. Die drückten sie mir einfach in die Hand: „So. Los, fahren Sie!“ — Vorher hatte ich nur Fahrräder geschoben, das konnte ich, nun aber schaute die ganze Fabrik zu, was sich ereignen würde. Ich schob das Ungetüm mit gezogenem Dekompressionshahn an, ließ diesen los, es machte blupp-blupp-blupp-blupp-blupp, und die Laurent wollte mir davonfahren. Ich konnte nicht draufspringen, denn jetzt merkte ich erst, daß sie gewaltig hoch war. Grade noch konnte ich sie noch halten und zum Stehen bringen. Einen halben Tag lang habe ich versucht, auf das Roß hinaufzukommen — aber dann habe ich es in der Fabrik gelassen. Am nächsten Tag hat mir dann ein Monteur die Maschine nach Hause zu meiner Wohnung gebracht. Ich bat ihn, einen in der Nähe liegenden hohen Berg mit der Maschine hinaufzufahren und bin selbst mit dem Fahrrad hinterher gekommen. Oben habe ich ihm das Fahrrad gegeben und mir selbst das Motorrad genommen. Bergrunter konnte ich das dann schon eher schaffen. Es begann zu rollen, und nachdem ich drauf saß und das Gleichgewicht nach einigem Wackeln gefunden hatte, ließ ich den Dekompressor los — und schon fuhr es mit mir ab. Seit der Zeit war der Bann gebrochen und ich lernte, mit den Maschinen umgehen. Zuerst bin ich auch oft geflogen, denn das Ding war ja so hoch, ich kam mit den Beinen nicht auf die Erde. Jetzt kam eine Pfütze oder sowas, die Maschine fing an zu schleudern — es war doch so schwierig, so ein schweres Rad mit so viel Kopflast und ungünstigem Steuerwinkel zu halten. Es ging hierhin, es ging dorthin — und schon lag ich. Das Gepäck unterstützte die Schaukelei, bevor es davon katapultiert wurde. Ich sammelte dann alles wieder ein, packte es wieder auf, begann die Tortur des Anschlebens aufs Neue — weiter ging die Fahrt bis zum nächsten Platsch.“

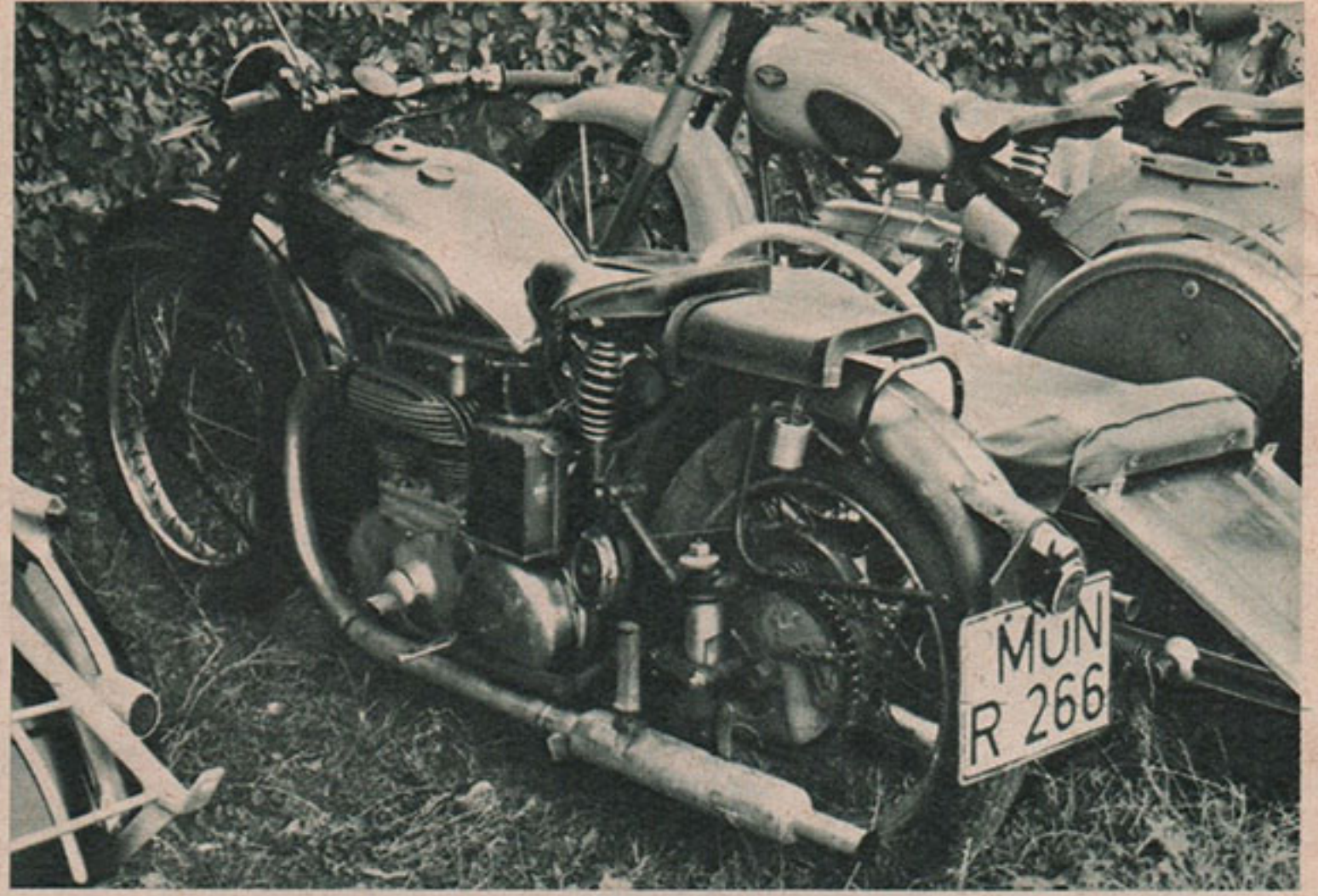
Solche Erinnerungen und Geschichten füllten die Zeit aus, in der die etwa zwanzig „Aktiven“ — darunter wie schon erwähnt als älteste Sozia unsere Motorrad-Oma — dieses Ereignisses zusammensaßen und vielleicht nochmal so viele „Schlachtenbummler“ zwischen 12 und 55 Jahren die Ohren spitzten. Wohl die beste Fahrleistung vollbrachte Kurt Bertelmann (62) aus Kreuztal im Siegerland, der auf seiner wechselgesteuerten Standard von 1927 angedampft war. Mehr als 35 Jahre unfallfrei ist er als Erstbesitzer mit der Maschine gefahren, die voller durchdachter Eigenbau-Extras steckt, piekfein in Schuß ist und sogar eine Diebstahl-Sicherungs-Sirene besitzt. Den Rätselratenden sei verraten, daß die beiden blanken Hülsen über der Hinterrad-Achse keine versteckten Zusatzfedern enthalten, sondern Bleigewichte, um die Maschine hinten mehr zu belasten. Großvater Bertelmann ist nämlich kein schwerer Brocken und die olle Standard macht bei etwas Straßen-Seegang bei zu leichter Fracht allerhand neckische Bocksprünge! Aber auch unser Opa Greger, der die Jagd, die schweren Maschinen und die lieben leichten Mädchen mag, kann mit 40 unfallfreien Motorradjahren aufwarten!

Wilhelm Bläse (62), der Polizeimeister a. D. (wir kennen ihn schon einige Jahre, man trifft ihn oft irgendwo mit seiner Max und vielen Gewußt-wie auf Deutschlands Straßen, und eine Woche später schipperte er schon wieder am Nürburgring herum), dann Franz Schiebel aus dem Schwabenlände mit seiner Ariel 1000, Fritz Karl mit seiner Vincent aus dem Elsaß sind uns keine Unbekannten. Jetzt hatten wir sie mal alle beieinander und bedauerten, daß die olle Hermes mit ihrem Kapitän aus Hamburg nicht da war, daß wir Robert Sexé und viele andere nicht sehen konnten.





Die wechselgesteuerte Standard 500 ccm aus dem Jahre 1927. Seit 35 Jahren unfallfrei in einer Hand. 300 km Anfahrt und kein Öltropfen drunter!



Franz Schiebels Ariel Square Four 1000 ccm, und dahinter ein KS-Gespänn. PS sind in diesem Kreis aus Sicherheitsgründen sehr beliebt!

Eigentlich wollte Artur Kleindienst (63) aus Stuttgart etwas ganz anderes, als er die alten Kapitäne aufforderte, zur Altweibermühle zu kommen. Er suchte nichts anderes als einen Gefährten für gemeinsame Motorradausflüge, und er ahnte nicht, was er da angerührt hatte! Je — da sage noch einer, es wäre still in diesem Bereich an Lebensjahren um das Motorradfahren! — Und nun hat er's am Halse: Großvater Kleindienst kann nun Jahr für Jahr im August seine Kap-Horner um sich sammeln. Und uns scheint, daß dies ein gutes Werk ist, und daß wir ihm dabei helfen sollten.

Wir haben sie nötig, diese alten Westläufer, die sich oft genug resignierend in einen falschen Individualismus einkapseln und meinen, es habe keinen Wert mehr, der Jugend nahe zu kommen, die doch im Sturm und Drang alles besser wisse und Barrikaden zum Stürmen selbst dort suche, wo keine sind. Nein, das ist ein Irrtum! Da ist so mancher dabei, von dem wir sehr viel lernen können. Nicht nur was die Praxis des Motorradfahrens betrifft. Und ich will dazu ein Beispiel noch zum Schluß erzählen von einem, der zwar nicht in der Altweibermühle war, der aber unbedingt dazugehört, nachdem ich im Hockenheimer Fahrerlager die Geschichte von ihm und seiner 49er Ariel-Square-Four hörte. Er ist ein alter Seemann, der diesen Beruf wegen eines gefährlichen und unheilbar scheinenden Magenleidens aufgeben mußte. Das schien nicht nur körperlich, sondern auch seelisch der letzte Sturm zu sein. Da half ihm als Rettungsboot dies alte, damals verkommene Motorrad. Wenn alles um ihn herum in Hoffnungslosigkeit zu versinken droht, dann arbeitet er mit eiserner Energie an der Verbesserung seiner Maschine. Das ging so jahrelang — er lebt noch und fand sich wieder. Schaut einmal in sein Gesicht —! Es richtet euch auf!

Oder jener Großvater in Berlin, der mir beim 24-Stunden-Rennen auf der Avus seine Briefftasche mit fünf oder sechs Zulassungen von Motorrädern zeigte — und was Dickes war dabei — und der mit blanken und zwinkernenden Äuglein von der „Spinnerbrücke“ und deren Besuchern erzählte. Oder jener Landwirt, dem das Motorrad die schwersten Stunden seines Lebens überwinden half, unseren anderen Großvater in Bonn oder Godesberg, der

sich am Fahrtwind auf dem Motorrad aus großem Kummer aufrichtete —! Und Opa Reuter aus der Pfalz —! Ja, Jungens — es geht nicht immer dabei um die Gewußt-wie an den Maschinen, um die Kurventricks und Lebensabenteuer großer Fahrten —! So wunderte es mich nicht, daß in diesem Kreis ohne jede Vorrede ein nettes Sümchen zusammenkam, als nebenher erwähnt wurde, wo in einer echten Bedrängnis Hilfe nötig war! Diese Geschichte sollte jener intelligente Artikelschreiber studieren — ich habe diesen Vertreter eines bestimmten Typs direkt vor Augen — der da in irgendeinem Pressedienst vor kurzem die deutsche Tagespresse mit einem Pamphlet gegen uns Motorradfahrer versorgte, Überschrift „Ritter auf Motorrädern“, und was natürlich diese Tagespresse sofort kritiklos und gedankenlos wie oft, vielleicht auch dankbar ob des Lückenfüllers, druckte. Wir schicken ihm dies Heft, obwohl es beinahe schade ums Porto für solche Leute ist. Und wir schicken die Geschichte noch manchen anderen, die so gern für uns etwas tun wollen, denen aber offenbar nicht mehr viel einfällt, weil sie nicht mehr wie unsere Großväter bei der Altweibermühle selbst auf den Pferden reiten, von denen sie existieren. Es sagte einer von den Kap-Hornern: „Früher war das mit der Motorrad-Produktion noch anders, da fuhr ein Fabrikdirektor noch selbst eine 2000-km-Fahrt durch Deutschland mit und erschien bei seinen Händlern auf seinem eigenen Erzeugnis, das ihm die Eisenbahn jedoch nicht bis dicht vor den Laden gefahren hatte! Und da hatten die Kerls noch Ideen, da verdarben die Kaufleute mit dem für uns Motorradfahrer viel zu weit gewerteten Begriff ‚Rationalisierung‘ nicht den Brei, und da verpaßte man eben einer Kurbelwelle ein Lager mehr, wenn sich herausstellte, daß dies Lager nötig war und dokterte nicht mit zweifelhaften Aushilfemethoden rum. Es war alles gründlicher, so weit das Wissen reichte!“

Ja, es war alles gründlicher!

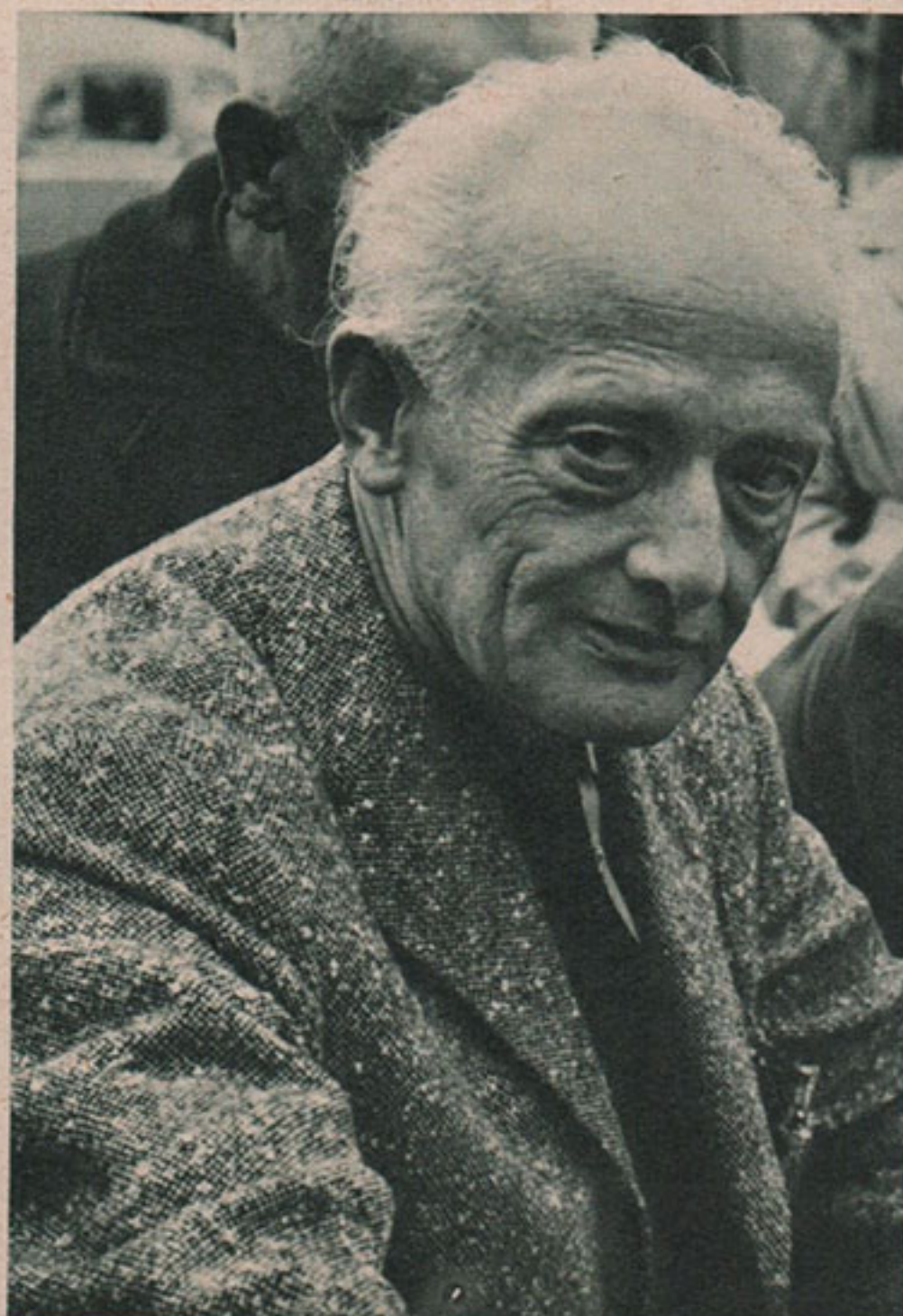
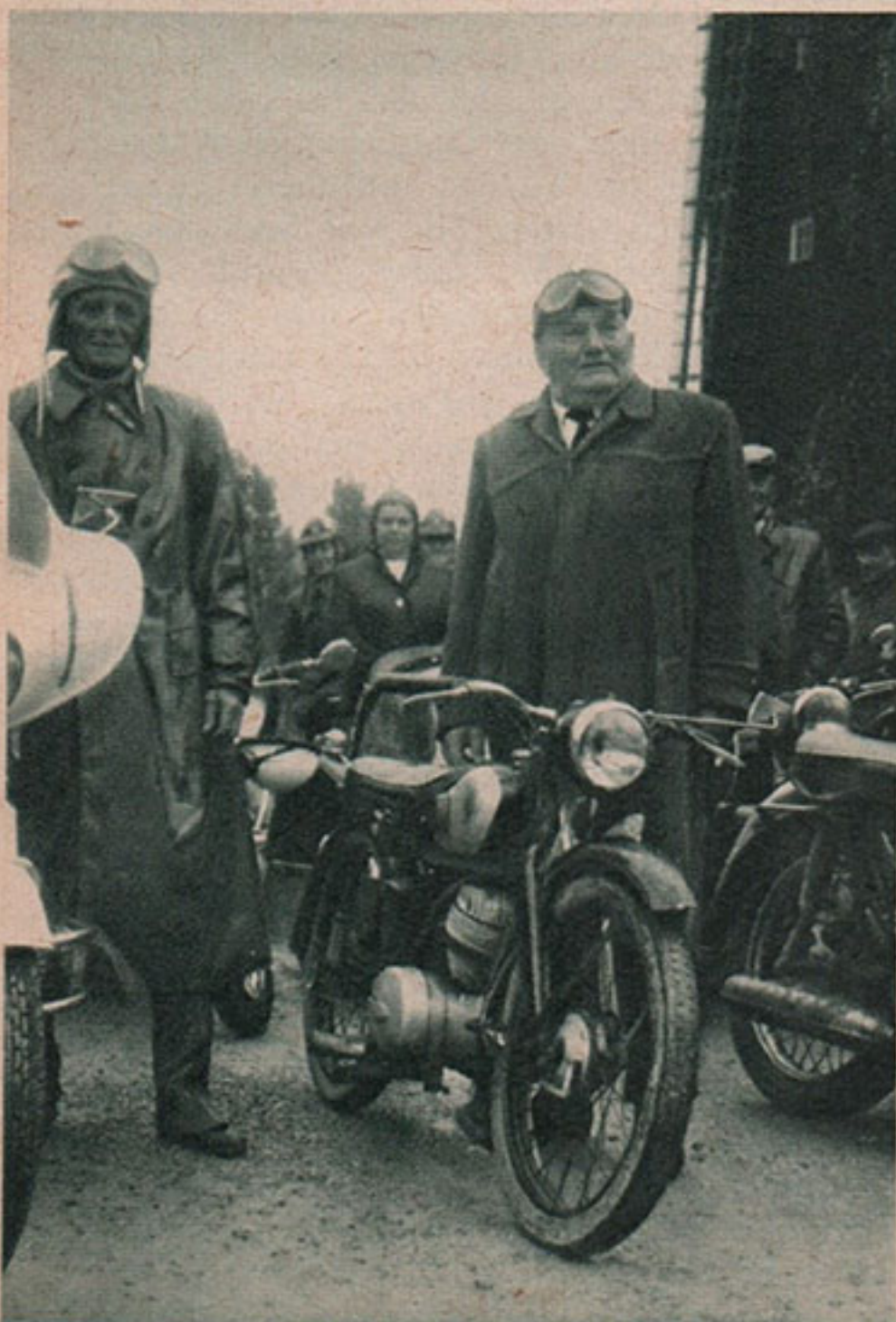
Ob Großvater Kleindienst wirklich weiß, was mit seinem Treffen der Alten uns Jungen geschaffen werden kann? — Laßt es nicht aus den Augen!

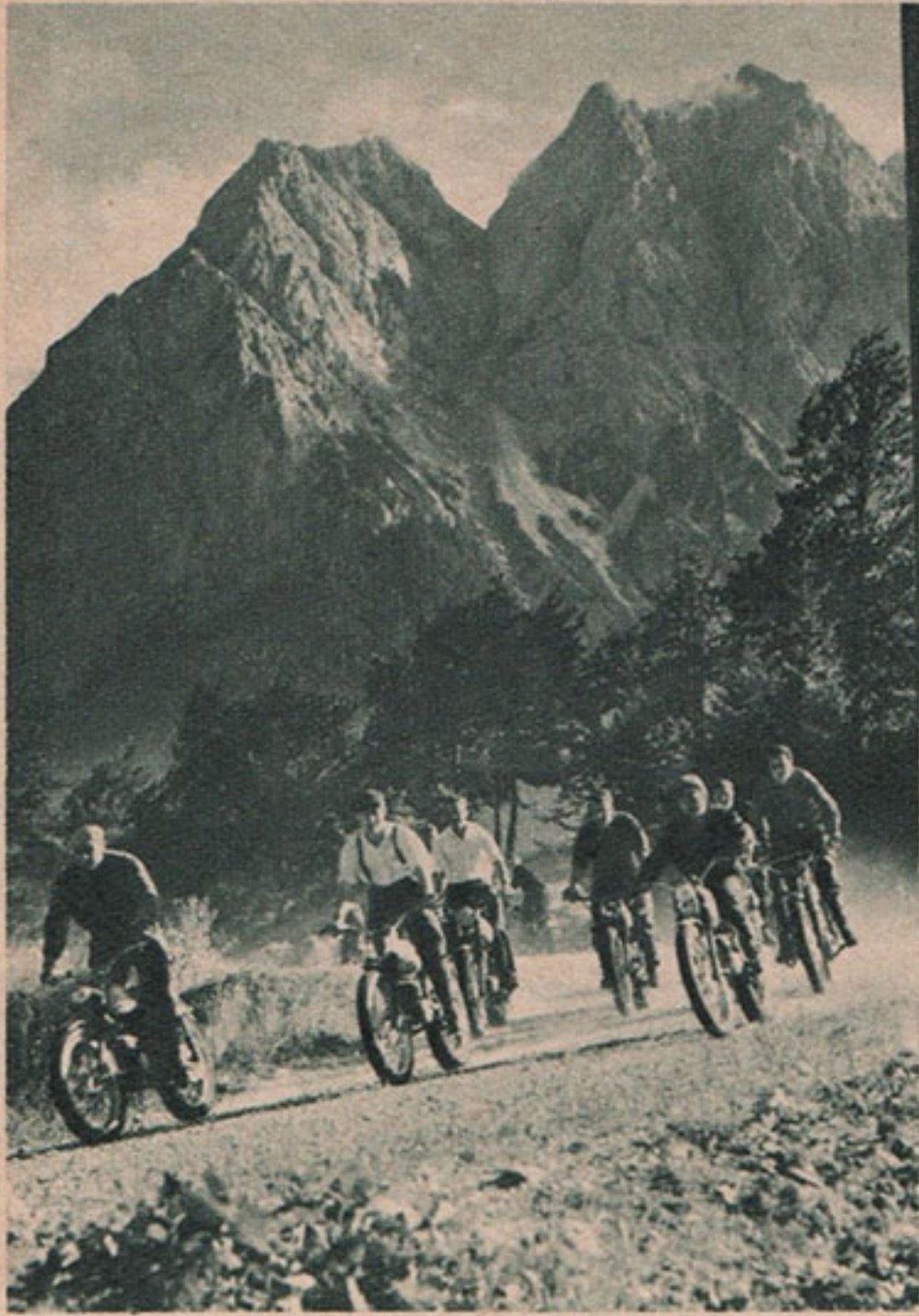
Klacks

Adolf Stepanek mit seiner Fox war mit 76 Jahren der älteste Teilnehmer.

„Kapitän“ Bertelmann, der die Standard fährt.

Sind Sie nicht frisch und jung geblieben? (Fotos: Klacks)





AM FUSSE DER ZUG- SPITZE:



TRIAL-SCHULE

„Wann fohr'n die denn endlich amoi a richtig's Rennats?“ fragt der etwa zehnjährige Dreikäsehoch und stemmt ungeduldig seine Fäuste in die Hüften. Er beobachtet mit Luchsaugen die Fahrer, die abwechselnd zwei-, drei- oder viermal denselben Steilhang mit ihren Maschinen hochklettern. Ein allzu großer Dampf steckt da freilich auch nicht dahinter — und das enttäuscht den Jungen etwas; denn von den Feinheiten des geschickten Fahrens, die hier gelehrt und gelernt werden, von der durch viele Übungen eingetrichterten Präzision, hat er noch keine Ahnung. Das Wetter ist unfreundlich, ein kalter Wind pfeift um die Ohren der jungen Männer; zum Greifen nahe ragt im Süden das Felsmassiv der Zugspitze mit den zwei Waxensteinen empor.

Wir befinden uns auf dem sogenannten „Esel“ bei Garmisch-Partenkirchen. Die Motorsportfreunde kennen die Gegend auch als Moto Cross-Strecke des hiesigen ADAC-Ortsclubs. Und was sich hier tut, hat es in Deutschland noch nicht gegeben: ein mittelgroßer, schlanker, drahtiger Engländer unterrichtet eine Gruppe von 20 deutschen Fahrern in der Hohen Schule des Trial-Sports.

Der Lehrer ist kein Geringerer als Sammy Miller. Er gilt als der Welt bester Trial-Fahrer. Auf Einladung des ADAC-Gaues Südbayern hielt er sich vom 15. — 18. August in Garmisch-Partenkirchen auf, um den südbayerischen Trial-

Experten zu zeigen, daß sie noch manches zu lernen haben, wenn sie auf internationaler Ebene in der Spitzengruppe mitmischen wollen.

Es war wieder eine jener Glanzideen von Otto Sensburg, dem Sportleiter des südbayerischen ADAC, als er sich sagte: dem deutschen Trial-sport muß etwas auf die Beine geholfen werden, unsere Fahrer sollen aus „erster Hand“ die Geheimnisse des sportlichen Trials kennenlernen. Nun ja, der Otto hatte auf ähnlichen Gebieten schon einschlägige Erfahrungen gesammelt: vor zwei Jahren konnte der südbayerische Sandbahnfahrer-Nachwuchs durch Weltmeister Ove Fundin seine Kenntnisse erweitern, im Herbst 1962 waren die Moto Cross'er an der Reihe; auch sie unterrichtete ein Weltmeister, Rolf Tibblin. Und nun also war den Trial-Fahrern die Chance geboten, die harte Luft echten meisterlichen Könnens, wie sie insbesondere in England und Belgien weht, zu schnuppern.

Der Lehrgang dauerte vier Tage. Als Schulungs-ort war bewußt Garmisch-Partenkirchen gewählt worden, weil sich hier geländemäßig hervorragende Möglichkeiten bieten, alle Arten von Sektionen einzurichten. Vom Geröll- und Schlammstück bis zum steinigen, ausgetrockneten Bachbett und zu wurzeldurchzogenen Steilauffahrten ist alles vorhanden, was Trialfahrern Strafpunkte einbrocken kann. Hinzu kommt noch, daß der AC Garmisch-Partenkirchen überhaupt recht trial-freundlich ist und neben einigen Nachwuchslern mit Hans Seeberger als Sportleiter selbst einen begeisterten Trialfahrer hat.

Das Organisatorische des Schulungskurses sah so aus: 20 Fahrer wurden aus den Meldungen ausgewählt, mehr konnten es aus pädagogischen Gründen beim besten Willen nicht sein; schließlich wurden gewisse Grundkenntnisse vorausgesetzt. Auch ein Günther Sengfelder, ein Lorenz Müller, Lorenz Specht oder ein Manfred Sensburg hielten sich nicht für zu gut, bei einem noch Besseren in die Schule zu gehen. Für die Fahrer war es übrigens eine billige Schule: sie hatten lediglich einen Übernachtungsgeldzuschuß von DM 5.— pro Tag zu bezahlen, alles andere, die Kosten von Sammy Miller und die gesamte Verpflegung, übernahm der ADAC-Gau Südbayern.

▲
Frühmorgens wenn die Hähne krähen — hieß es für die Teilnehmer am Trial-Lehrgang Frühspurt treiben. Die morschen Knochen kamen dabei arg ins Zittern. Für die Morgengymnastik hatte der ADAC-Gau Südbayern einen eigenen Turnlehrer engagiert. (Fotos: Willeuthner, Blumenthal)

◀
Auch Günther Sengfelder ist ein aufmerksamer Schüler und läßt sich von Sammy Miller erklären, was er falsch gemacht hat.

Alle Fahrer wohnten unter einem Dach. Gauspportsekretär Mathias Mitterreiter, der für die planmäßige Durchführung des Lehrgangs verantwortlich war, achtete auf strenge Disziplin der jungen Burschen — und er konnte fuchsteufelswild werden, wenn zum obligatorischen Früh-sport (dazu war eigens ein Gymnastiklehrer engagiert worden) der eine oder andere verspätet, mit schlaftrunkenen Augen noch, angetrottet kam.

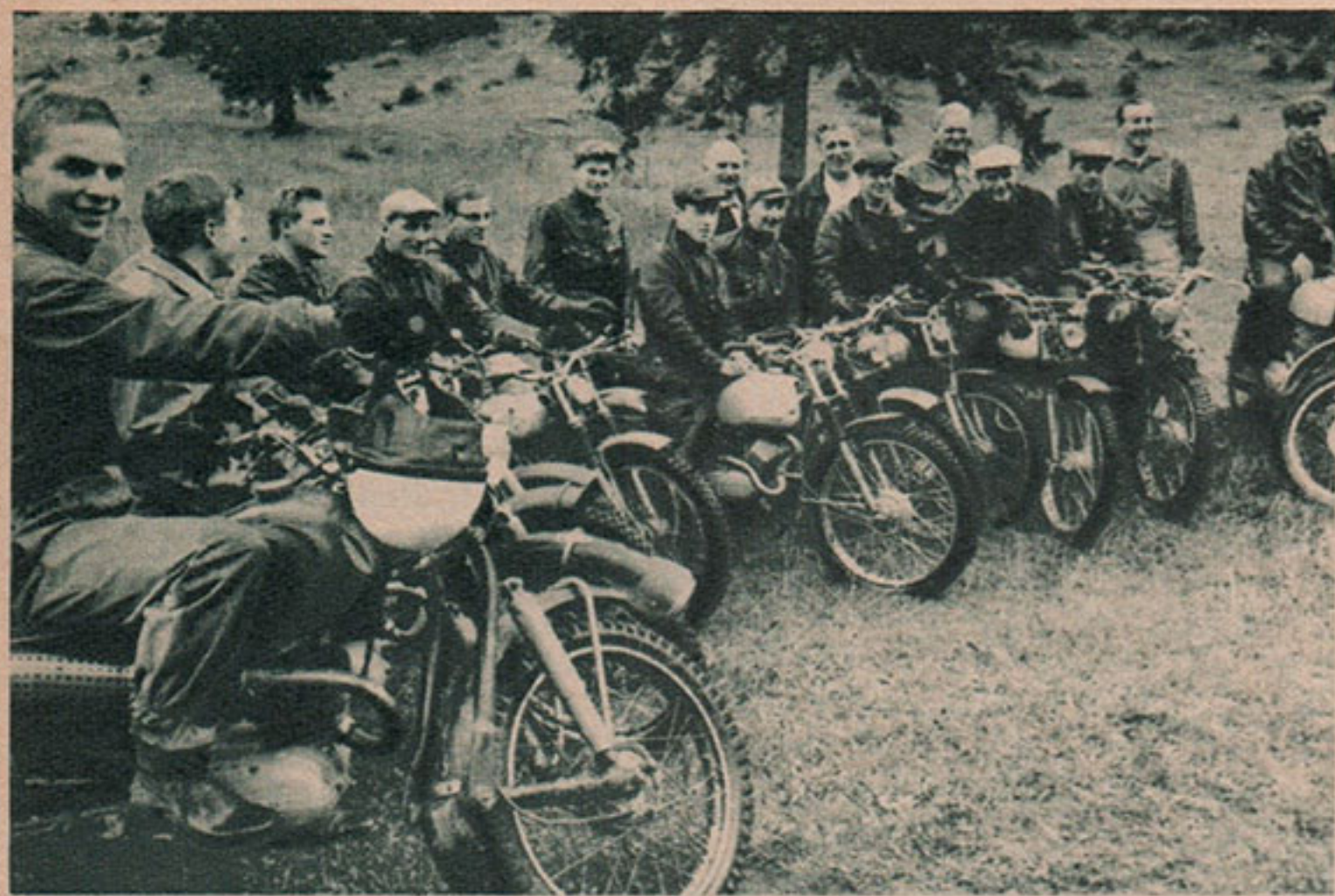
Hei — war das ein Staunen und Begutachten, als Sammy Miller am ersten Tag morgens seine Maschine auspackte! Es ist ein superleichter Vogel, seine Ariel 332 EOK. Wo immer ein Gramm zu sparen war, ist es weggezackt. Dabei handelt es sich um seine Trainingsmaschine, sie wiegt 125 kg. Seine eigentliche Wettbewerbsmaschine kommt, wie er sagte, auf 115 kg. Eine technische Raffinesse: der Auspuff ist auf das hintere Reifenprofil gerichtet, damit ständig während der Fahrt der Dreck in des Wortes wahrster Bedeutung herausgepusht wird. Schorsch Weiß von Zündapp guckt sich die Sache sehr genau an — freilich: Zweitakter und Viertakter sind halt doch zwei Paar Stiefel!

Und dann die Reifen selbst. Sie sind unheimlich hart, sowohl der Gummi wie auch die Karkasse. Die Kanten an den mit Längsrillen versehenen Stollen scharf wie ein Messer. So sehen also typische Trialreifen aus! Die scharfen Kanten ermöglichen es, auf Steinen millimetergenaue Balancierarbeit zu leisten. Für eine Sechstage-Fahrt sind sie dagegen unbrauchbar. Besonders wichtig ist auch der richtige Luftdruck: im Vorderreifen hat Miller 1,2 atü, hinten 0,8. Das erklärt er seinen Schülern gleich in der ersten Stunde: zu wenig Luftdruck ist nicht gut, weil sonst die Maschine hinten zu schwimmen beginnt und man den Nervenstrang zu ihr verliert.

Vier Tage lang, von morgens 9 Uhr bis abends 5 Uhr, heißt es dann fahren, üben, fahren, üben. Es werden zwei, manchmal drei Gruppen gebildet. Getreuester Paladin von Sammy Miller ist der Sengfelder Günther. Er betätigt sich als Dolmetscher — und profitiert am meisten dabei. Miller ist ein sehr gewissenhafter Lehrer, der sich nicht mit einer einmaligen Anleitung zufrieden gibt. Immer wieder zeigt er den Fahrern die beste Körperhaltung, gibt ihnen Hinweise, wo Gas zu geben und wo es wegzunehmen ist, wo mit schleifender Kupplung gefahren werden soll und wo ein kühner Sprung gewagt werden kann.

Zusammen mit Sengfelder steckt er selbst die Sektionen aus und fährt sie einige Male vor. Dabei erkennt man den großartigen Meister: mit einer gedanklichen Präzision ohnegleichen





Das ist die ganze Versammlung der Lerneifrigen! Sollte einmal jemand aus den großen und kleinen Clubs nicht wissen, wie man den Trialfahrern dienen kann: hier ist das Vorbild!

sieht er sich zuerst genau den Weg an. Jedes Steinchen zieht er in seine Überlegungen mit ein. Kippt es oder kippt es nicht? fragt er sich, und dann zeigt er seinen verblüfften Zuschauern, wie man eine Sektion nicht nur mit Kopf fährt, sondern wie eine — das ist wirklich keine Übertreibung — Generalstabsarbeit aussieht. Wie mit dem Zirkel gestochen, so schlängelt er sich um die Baumwurzeln und wippt mit Feingefühl über die Steine.

Der Müller Lenz, weiß Gott kein Anfänger, kratzt sich bei einer dieser Darbietungen am Kopf und brummelt: „Sakra, das soll dem erscht einmal wer nachmachen!“

Nun ja, dieses Nachmachen folgt dann für die 20 Schüler auf der Stelle. Mal geht es besser, mal schlechter. Der Sammy ist überall, er korrigiert, zeigt mit dem Finger genau die Stelle, über die das Vorderrad muß. Und er hat Geduld, unwahrscheinliche Geduld. Er ist überhaupt ein prächtiger Bursche, den so leicht nichts aus der Ruhe bringen kann.

Einen seiner Grundsätze trichtert er unseren Fahrern besonders ein: Dort, wo man erkennt, daß man ohne Fußabsetzen nicht durchkommt, soll man ganz bewußt einmal den Boden berühren. Meist ist dann nur ein Strafpunkt fällig und nicht eine ganze Reihe. Wie klug durchdacht diese Taktik ist, machte ein Beispiel offenkundig: an einer besonders haarigen Kurve, die ohne Fußeln nicht zu bewältigen war, schob Sammy am entscheidenden Wendepunkt seinen Fuß vor, machte mit dem Körper und der Maschine eine Schlenkerbewegung — der kritische Punkt war bezwungen. Zuvor hatte er seine Schüler auf den



Hier demonstriert Sammy Miller die Hohe Schule des Trialsports: Wenn der Fahrer merkt, daß er ein schwieriges Geländestück nicht ohne Fußeln bewältigen kann, soll er in einer bestimmten Technik bewußt einmal den Fuß absetzen. Dabei nimmt er zwar einen Strafpunkt in Kauf, spart aber garantiert mehrere andere.

Kurs gesetzt — unter fünf Strafpunkten kam selten einer davon. Und jetzt, nach der Demonstration, kassierten sie eben nur einen!

Und so geht das Schlag auf Schlag. Jeden Tag üben die Gruppen an fünf bis sieben Sektionen, Zwischendurch ist auch theoretischer Unterricht und Maschinenpflege. Nach den vier Tagen — ein gewertetes Trial bildet den Abschluß — ist die einhellige Meinung der Kursteilnehmer: Wir haben weit mehr gelernt als wir erhofften — nun ist uns nach manchen Enttäuschungen erst wieder die richtige Freude am Trialsport geschenkt worden.

Dieses Fazit ist gut. Überhaupt war der Lehrgang eine gute Sache, eine notwendige Sache. Der ADAC-Gau Südbayern hat hier wieder in beispielhafter Weise einen Weg vorgezeichnet, wie er auf breiterer Ebene eingeschlagen werden sollte. Man kann schließlich von einem einzelnen ADAC-Gau nicht verlangen, daß er für seine Schulungskurse auch Fahrer aus anderen Gebieten zuläßt — diese freilich sind vorläufig die Dummen, obwohl es bei gutem Willen überall möglich wäre, eine solche praktische Hilfe auf die Beine zu stellen.

Beim Trial sind die Probleme ja nicht allein unter dem Stichwort Nachwuchspflege zu sehen, sondern vor allem auch: wie können unsere guten Fahrer Anschluß an die internationale Klasse gewinnen? Gewiß, das Maschinenmaterial ist äußerst wichtig, aber nicht entscheidend. Sammy Miller ist einmal mit Sengfelders Maschine gefahren: sein Stil war genauso blendend, und der Köhner ließ sich auch auf dem ungewohnten Pferd nicht verleugnen.

Erfahrung bei internationalen Wettbewerben tut not! Das hat der Lehrgang in Garmisch-Partenkirchen überzeugend bewiesen — aber er hat

auch gleichzeitig gezeigt, wie man den bisher durch allzuviel Initiative wahrlich nicht verwöhnten Trialfahrern bei der Erreichung dieses Ziels helfen kann.

Georg Willeuthner



Was er erklärt, das fährt er natürlich selbst vor.

TRIAL WILHELMSHAVEN

4. Lauf um die Deutsche Trialmeisterschaft 1963

Das Rätselraten um die Verteilung der diesjährigen Trial-Meisterschaftsläufe hat seit einiger Zeit ein Ende gefunden. In ihr Schicksal ergeben durchstreifen Fabrik- und Privat-Fahrer die Bundesrepublik von Süd nach Nord, von Ost nach West und haben bereits tausende von Kilometern hinter sich gebracht. Lahr, Schatthausen, Lüneburg und Wilhelmshaven sind gelaufen. Nur noch einmal bricht eine Völkerwanderung aus, wenn es nämlich am 22. September nach Garmisch (5. und letzter Lauf) geht.

Der DMV-Club in Wilhelmshaven war mit einigem Glück zum Meisterschafts-Veranstalter geworden: es stand — nach dem mehr oder weniger geheimen Offenbacher Reglement — dem DMV noch ein Lauf zu; und just die Wilhelmshavener hatten ein national offenes Trial

angemeldet. Da war also nichts einfacher, als dorthin einen Lauf zu geben.

1962 hatte man dem gleichen Veranstalter einen Vorlauf zugebilligt. Allerdings hatte das damalige Trial keine Meisterschaftsreife (siehe DAS MOTORRAD 16/62, Seite 16): „Alle Sektionen annehmbar und gelegentlich auch schwierig — aber nichts von dem, was die Fahrer in den Endläufen erwarten“ — so schrieb ich damals. Und setzte hinzu: „... aus Erfahrungen lernt man. Sicherlich auch die Freunde an der Küste“.

Sie lernten leider nur wenig dazu.

Um so bedauerlicher, weil die Übernahme eines Meisterschaftslaufes, der also mehr bieten muß als ein Vorlauf, zu besonders intensiven Bemühungen bei Vorbereitung und Durchführung

der Veranstaltung verpflichten sollte. Es genügt eben nicht — kleine Parallele zu gewissen Veranstaltern aus der Geländemeisterschaft! — wenn man nur lässig zu einem anderen Lauf hinfährt, um dort Ausschreibungen zu verteilen. Die Anfahrt-Beschilderung ab Wilhelmshavener Stadtrand war gut. Manch einer, der sich am Samstag durch tiefgehende Regenböen endlich zum Ort des Trials durchgeschlagen hatte, vermerkte dies dankbar. Wenn durch den alles in graue Schleier einhüllenden Regen das frühere Fahrerlager unbrauchbar wurde, so kann man dem Veranstalter daraus keinen Vorwurf machen. Am Veranstaltungstag herrschte jedoch Sonne und Wind mit zunehmender Bewölkung. Die Fahrer fanden sich mit den gegebenen Verhältnissen schnell ab und quartierten sich längs der gepflasterten Straße am Deich ein, der sich von der Dampferanlegestelle in Richtung auf Mariensiel hinzieht. Wenn anstatt der im Programm vermerkten 20 Fahrer allerdings mehr gekommen wären, hätte ein Durcheinander kaum vermieden werden können. So zwängte sich der (zumal während der Veranstaltung nicht geringe)

Verkehr zwischen den parkenden Transportfahrzeugen der Teilnehmer und ihren Maschinen hindurch.

Man hatte auf dem Gelände des Vorjahres erneut einen Rundkurs gewählt, der fünf Runden zu je 6 Sektionen vorsah. Hoffte ein Fahrer oder Zuschauer, daß der Veranstalter sich vom „Klein-Klein“ gelöst hätte, so sah man sich schon angesichts der 1. Sektion enttäuscht. Obwohl genau diese Sektion schon im Vorjahr wegen einsetzender Unpassierbarkeit zum Ärgernis geworden war, hatte man sie unverändert übernommen. Einmal Hinsehen genügte, um zu wissen: Ab der dritten Runde macht sie's nicht mehr! Was dann auch prompt eintrat.

Dieser unverzeihliche Fehler ist um so unverständlicher, weil man diese Sektion an gleicher Stelle so ausstecken kann, daß eine wirklich meisterschaftswürdige Prüfung daraus wird. Aber nein — kaum an einer Passage mit über 1,20 m Breite angelangt, wurden die Fahrer durch ein meterlanges, grabenähnliches Sumpfloch geführt, um unmittelbar daran eine steile Auffahrt bewältigen zu müssen, die nur eine Möglichkeit der Bezwingung offenließ, solange nämlich die Auffahrt überhaupt passierbar war. Daran schloß sich ein Ringelreihen um lustige Fähnchen und kleine Eckchen und ein wenig Sand an — aus!

Sektion 2 ähnlich fantasielos ausgelegt. Auch wieder kaum breiter als unbedingt notwendig, ein Auf und Ab über querliegende, dünenähnliche Sandformationen. Gab natürlich ohne weiteres Punkte, durch die Brille des Veranstalters gesehen muß das wohl eine wunderbare Sektion gewesen sein!

Die dritte Prüfstrecke endlich war akzeptabel. Kleine Steilauffahrt, nach Gewinnung der Kuppe schräg dahinter weg, und Ausfahrt nach links. Diese Sektion hätte zu den besten gehört, wenn sie breiter ausgesteckt worden wäre.

Nr. 4 bot Schwierigkeiten, weil zu eng ausgesteckt und über mehrere kleine Wälle und anschließende tiefere Querrinnen führend, Schlenker nach links und rechts dabei nicht zu vergessen. Bot, wie die Vorsektion, zwar den Standard, den man bei jedem genehmigungspflichtigen Trial erwarten kann — aber auch nicht mehr.

Die 5. Sektion vermittelte — wie auch schon im Vorjahr — den erlösenden Eindruck, daß die Clubleitung doch schon einmal etwas von Meisterschaftsanforderungen gehört habe. Hier war erstmalig an bestimmten Passagen breiter ausgesteckt, und die Auffahrt, in einer Linkswendung endend, verlangte durchaus einiges Können. Gleich wenige Meter später ein sehr kritischer Punkt, von dem aus die Abfahrt angesteuert werden mußte. Hier brach mitunter selbst bei Könnern das Hinterrad aus.

Die letzte Sektion hatte gegenüber dem Vorjahr dadurch eine Verbesserung erfahren, daß sie andersrum bewältigt werden mußte. Sie verlor dadurch den gefährlichen Paß in der Abfahrt, der im letzten Jahr manchem Fahrer zerschundene Knochen durch die im Weg stehenden beiden Bäume eingebracht hatte.

Resümee: Sektion 5 und 6 gut, weil in Richtung auf Meisterschaftsanforderungen liegend. 3 und 4 mußten hingenommen werden, 2 und 1 reiner Unsinn.

Die erste Sektion entwickelte sich geradezu zur Panoptikums-Einlage. Spätestens ab der dritten Runde wußte jeder Fahrer (auch die besten Könnern!), daß sie nicht zu bezwingen war, ohne zumindest 3, sicherlich aber 5 Punkte zu machen. Da mußten also Leute wie Lehner, Sengfelder oder Francke, von den guten Privatfahrern ganz zu schweigen, zu Boden, rutschten rückwärts zurück oder strampelten zum Gaudium des Publikums wie Kinder auf ihren Dreirädern in Richtung auf die erste Kuppe. Einzige Furche für die Maschinen bis zur Unkenntlichkeit zersägt und so tief, daß jede Maschine mit Radnaben, Kotflügelenden und Motor den Boden pflügte. So erzieht man die Fahrer zum 0-Punkt-Fahren,

meine Herren! Oder vielleicht doch nicht? Hier wurde den Fahrern aufgezwungen, was jedem in der Seele zuwider war: von vornherein auf 3 Punkte zu fahren, um ja nicht steckenzubleiben. Diese Sektion war auch die Ursache, daß Lehner seinen Punktvorsprung vor Brandl nicht mehr halten konnte. Hatte Lehner ohnehin schon eine sehr angezweifelte 5 in der Punktkarte, so mußte er hier nochmals eine 5 hinnehmen. Damit lag er punktgleich mit Brandl, und beide wurden zu Siegern in der kleinen Wertungsklasse erklärt.

Bei allem, was der Veranstalter den Fahrern dort zumutete, muß sich Lehner jedoch sagen lassen, daß man — auch mit dem Bauch voll berechtigtem Ärger — nicht quer durch eine Sektion davonfährt und Begrenzungen niederreißt!

Zu allem Übel noch waren die Sektionswarte — deren unverkennbares Bemühen um eine gute Veranstaltungsdurchführung nicht bestritten werden soll — zu unsicher in der Punktbeurteilung.

Ich erlebte mehrfach krasse Fehler in der Wertung „mehrmaliges Fußen“ und auch „Steckenbleiben, Absitzen, Schieben“. Man war sich nicht immer klar darüber, daß 3 Punkte einen ganz eindeutigen Tatbestand voraussetzen, daß 5 Punkte aber aus anders gelagerten Umständen entspringen. Als noch harmlos zu nennender Knalleffekt kam hinzu, daß in einer Sektion alle Fahrer, die die Sektion befuhren, sie dann aber vorzeitig seitlich verließen oder zurück wieder hinaus kamen, mit 20 Punkten belegt wurden. Harmlos deshalb, weil die Fahrtleitung das einzig Mögliche tat: Sobald auf der Punktkarte in der Rubrik für diese Sektion eine 20 auftauchte, wurde diese später auf 5 reduziert.

Zum Schluß des Trials hatten die Fahrer dann das, was man landläufig als „fürchterlichen Rochus“ zu bezeichnen pflegt. Gereiztheit überall, bittere Worte hin und her — bis einer, der den Schnabel absolut nicht halten wollte, vom Sportkommissar einen Verweis wegen unsportlichen Verhaltens angedroht bekam.

Die Ergebnisse wurden wie folgt bekanntgegeben: Kleine Klasse Brandl und Lehner punktgleich, jeder mit Wertungszahl 100, wie schon erwähnt. Durch einen Allein-Sieg hätte Brandl die Meisterschaft für sich und Zündapp in der Tasche gehabt. So muß er sich in Garmisch erneut zum Kampf stellen, denn ein Sieg von Lehner mit seiner Hercules in Garmisch würde diesem den Lorbeer zufallen lassen. Auf den Plätzen danach folgten Holy und Specht, ebenfalls beide Zündapp.

Die mittlere Klasse fiel an Sengfelder, der mit 28 Punkten gleichzeitig Tagesbester und neuer Deutscher Meister auf Zündapp wurde, denn er ist durch kein Rechenexempel mehr zu gefährden. Die erstaunlich hohe Zahl von 28 Punkten geht in erster Linie auf das Konto der besagten Sektion 1 sowie der anderen Sektionen, deren Schwierigkeiten nicht in ihrer Qualität, sondern in den engen seitlichen Begrenzungen lagen. Hinter Sengfelder kamen Weber auf Rixe und Augustin auf Hercules.

Francke entschied die große Klasse abermals für sich. Mit seiner Zündapp gelang es ihm bisher als einzigem der Bewerber, alle vier vorhergehenden Läufe als Klassensieger zu beenden. Damit ist er auch der eindeutigste Meister geworden, den die Meisterschaft dieses Jahres hervorgebracht hat. Seine Punkte: 43. An 2. Stelle diesmal Andres, Oldendorf/Lüneburg, danach Cramer/Berg.-Gladbach. Gelingt es Cramer in Garmisch, sich erneut gut zu placieren, so ist er als einziger Privatfahrer Vize-Meister einer Wertungsgruppe geworden. Gefährlich kann ihm nur noch Bitzer werden, der sicherlich auch in Garmisch fahren wird. Gleich, wer von beiden Vizemeister wird: einer von ihnen erhält den Pokal des besten deutschen Privat-Trialsportlers, den die Deutsche Trialsportgemeinschaft verleiht. Der Pokal wurde im letzten Jahr von Kopetzky/Langenhagen gewonnen.

Da im Jahre 1962 die Siegerehrung nichts weiter

als die Verlesung der Wertungsliste enthielt, die in der Ecke eines Gasthofsaales vorgenommen wurde (nicht ein Pokal oder ein Ehrenzeichen gelangte dabei zur Übergabe), sah man der diesjährigen Preisverteilung mit gemischten Gefühlen entgegen. Wenn auch der bei der 1962er-Veranstaltung versprochene Mannschaftspokal ein rundes halbes Jahr (!) später doch noch in den Besitz des gewinnenden Clubs kam, nachdem etliche Schreiben die Angelegenheit „beschleunigen“ halfen.

Welche Freude also auf allen Gesichtern, als man in diesem Jahr denselben Saal nicht nur in freundlicher Aufmachung sah, sondern auch noch ein schmackhaftes Essen serviert wurde. Des Staunens war kein Ende, als schließlich sogar die Preisträger Silberbecher und der Tagesbeste einen Pokal in Empfang nehmen konnten.

Der für die beste Mannschaft vorgesehene Pokal kommt später an seine Adresse (Zündapp-Werke), er wurde von der DMV-Sportabteilung durch ihren Trialreferenten, H. Frerichs aus Aachen, überraschend gestiftet. Und wenn ein Heike Frerichs das sagt, dann glaubt man das auch.

Während das alles und auch die Ausgabe der Silberpreise elegant über die Bühne ging, blieb manchem der Anwesenden wenig später der Mund vor Staunen offen: fängt doch der Sportkommissar (DMV-Mitglied) an, die Trialveranstaltung des Wilhelmshavener DMV-Clubs über allen grünen Klee zu loben. Zuletzt versteigt er sich noch zu dem Passus: „... kritisieren ist leicht; auf Leute, die es besser machen, warten wir noch immer!“ Dieses wurde im Hinblick auf eine Vorschau auf das Wilhelmshavener Trial 1962 gesagt, welche in einer Trial-Publikation vor über 1½ Jahren erschien. Daß diese Vorschau damals nur allzu berechtigt war, wissen alle Aktiven, die jemals in Wilhelmshaven gefahren sind.

Nun — unter den Blinden ist der Eingäugige König. Woher sollen die Wilhelmshavener auch wissen, daß es nicht nur ADAC-, sondern auch DMV-Clubs gibt, die es weitaus besser machen, obgleich sie auch nicht mit großen Mitteln gesegnet sind. Ich habe noch nie einen Sportfunktionär so überheblich aufgeblasen über ein bestenfalls drittrangiges Trial tönen hören! Damit nicht genug, kam der Redner auf eine angeblich durch die seinerzeit veröffentlichten Zeilen beinahe entstandene Geschäftsschädigung zu sprechen. Nicht nur ich fragte mich, wie wohl eine Geschäftsschädigung im Zusammenhang mit einem Trial überhaupt möglich ist? Wir hatten doch bisher immer geglaubt, daß Geschäft mit Trialfahren nichts zu tun habe!?!

Es sollte den Zuhörern aber auch das Letzte nicht erspart bleiben, mit erhobenem Zeigefinger forderte besagter Herr nämlich einen nicht namentlich genannten Pressevertreter auf, in seiner Zeitung besonders herauszustellen, daß die heutige Veranstaltung nicht einen einzigen Protest ergeben habe. Offenbar hatte dieser Berichtstatter die Unvorsichtigkeit besessen, sich während des Trials über dies und jenes zu informieren. Und diese besondere Attraktion, liebe Leser, wollen wir Ihnen auch nicht vorenthalten: Das Trial in Wilhelmshaven ging tatsächlich ohne einen einzigen Protest zu Ende.

Welches Glück da ausgeschüttet wurde, vermag nur der Veranstalter allein zu ermessen. Immerhin schallte es am Ziel noch vor Abschluß des Trials aus dem Mund des 1. Vorsitzenden: „... Spione können wir nicht gebrauchen!“ (wohl weil eine junge Frau am Ziel in der Nähe stand, die sich das Schauspiel ansah, als Fahrer mit mehr oder weniger kräftigen Worten aus ihren Herzen keine Mördergrube machten!)

Wie gut, daß der DMV noch andere Männer besitzt, als die verantwortlichen in Wilhelmshaven. Zum Beispiel Männer wie Heike Frerichs. Das sagen wir nicht nur deshalb, weil Frerichs versuchte, die peinlichen Entgleisungen seines Vorredners durch einige persönliche Worte vergessen zu lassen. Eisenschuh



INTERVIEW MIT SAMMY MILLER

Er ist nicht sehr groß, und wenn er so am Gasthaustisch sitzt, wirkt er wie ein schwächlicher, unscheinbarer Junge, obwohl er immerhin schon 29 Jahre zählt. Wenn man aber mit ihm spricht, blitzen seine Augen lustig auf, er lächelt, sein Haarschopf fällt ihm ungebärdig in die Stirn. Er macht einen überaus sympathischen Eindruck, dieser Sammy Miller. Zurückhaltend, bescheiden, liebenswürdig, kein Polterer- oder gar Prahler: so repräsentiert er seinen Sport, auch menschlich gesehen, auf eindrucksvolle Weise. Beschäftigt ist er bei Ariel; kein Wunder also, daß er jeden Zentimeter Blech an seiner Maschine kennt und z. T. selbst gebastelt hat.

Der Sammy ist nicht zum erstenmal in Deutschland. 1958 und 1962 war er Mitglied der englischen Vasenmannschaft bei der Int. Sechstagesfahrt in Garmisch-Partenkirchen. Und weil er diesen Ort liebt, ist er auch gern der Einladung zum Trial-Lehrgang gefolgt. Wir haben uns mit ihm in diesen vier Tagen oft und lange unterhalten. Dabei entwarf er uns ein Bild vom Trialsport in England, wie wir es hierzulande eben nur vom Hörensagen kennen.

Auf unsere Frage, was die englische Meinung über die deutschen Trialfahrer sei und woran es bei uns noch hapere, meint er lakonisch: „Es fehlt den Deutschen die Erfahrung, sie haben ja leider wenig Möglichkeiten, an großen internationalen Veranstaltungen teilzunehmen. Nur dabei kann man lernen. Ihr seid zu eingekapselt. An den

Fahrern liegt es also nicht, wenn sie im Gesamtniveau hinter unserem Durchschnitt zurückbleiben. Natürlich sind auch die Maschinen mit dem kleinen Hubraum beim Trial ein Handicap. So gut sie sich bei Sechstages-Fahrten bewährt haben mögen – das Trial verlangt nun mal andere Motoren- und Fahrzeug-Charakteristiken. Nehmen wir z. B. die Federung. Die Vorder-Gabel soll einen großen Federweg haben, weich ansprechen, und auch hinten soll die Federung nicht zu hart sein. Welche Maschine von Euch hat das?“

In England werden mit Ausnahme der Drei Tage von Wales keine Geländewettbewerbe nach unserem Stil ausgetragen, sondern ausschließlich Trials. Jede Woche findet in allen Gegenden eine Unzahl von solchen Wettbewerben statt. In der Öffentlichkeit sind sie sehr populär, auch die Industrie schaltet sich ein und hilft so gut es geht. Werbung mit Trial-Erfolgen wird überall groß geschrieben. Bei zwölf Wettbewerben z. B. werden die gesamten Kosten fast ausschließlich von der Industrie getragen, die Ölfirmen beteiligen sich, und auch Zubehör-Hilfe wird den Fahrern gewährt.

Apropos Fahrer: An normalen Trials auf Club- oder Distriktebene beteiligen sich etwa 150, an größeren Veranstaltungen sind es schon 200-300! Die Länge des Kurses beträgt etwa 100 km. Ein Trost für unsere Veranstalter: auch „drüben“ ist eine amtliche Genehmigung erforderlich, und der Papierkrieg stellt sich auch dort nicht selten als Hemmnis dem Sport entgegen.

Auf die Frage, was er von der Trial-Europameisterschaft hält, wird Sammy Miller lebhaft. „O ja“, sagt er, „das ist eine gute Sache, nur sollte sie nicht nur eine Team-Meisterschaft sein, sondern der einzelne Fahrer müßte genauso gewertet werden. Jedes Land sollte in mehreren Vorläufen die fünf oder sechs Besten ermitteln, die dann für die Europameisterschaft startberechtigt sind.“

Von der Wertung, wie sie in Lamborelle erfolgt, wonach nicht die effektive Strafpunktzahl zählt, sondern zuerst die mit 0 Punkten durchfahrenen Sektionen ausschlaggebend sind, hält Miller nicht viel. „Sehen Sie mal“, erklärt er, „nehmen wir als Beispiel fünf Sektionen. Der eine Fahrer kassiert in jeder Sektion einen Punkt, ergibt also fünf Strafpunkte auf der gesamten Strecke. Der andere Fahrer, weit aus schlechter, holt sich in den ersten vier Sektionen je 5 Punkte, so daß er auf insgesamt 20 kommt. Die letzte Sektion dann schafft er, mit Glück oder sonstigem Zufall, fehlerfrei. Insgesamt gesehen rangiert er aber vor dem ersten Fahrer, der vermutlich ein viel besserer Techniker ist.“

Und was empfiehlt der „Trial-Professor“ den Fahrern ganz allgemein? Nach welchen Regeln sollen sie ihren Sport betreiben? Was ist das Wichtigste für einen guten Trialfahrer? Impulsiv sagt Sammy Miller nur ein Wort: „Enthusiasmus!“ Er meint damit echte leidenschaftliche Liebe zu dieser Sportart. „Man muß auch hier Sportler und nichts als Sportler sein. Sie können eine noch so gute Maschine haben, letzten Endes kommt es immer nur auf den Fahrer, auf den Menschen an.“

G. W.

MOTORRAD

irrite sich gewaltig: HEINER BUTZ IST DEUTSCHER MEISTER!

Wie sich in unserem letzten Heft dieser fatale Fehler eingeschlichen hat, das wissen wir — und besonders ich als der „Betroffene“ — beim besten Willen nicht mehr. Sei es wie es ist — wir fuhren von Freiburg tief enttäuscht noch vor dem Ende des Renntages nach Hause, an dem die Deutschen Straßenmeister ausgefahren wurden, weil die Motorradfahrer nur einen Lauf fahren konnten. Vielleicht war dieser Ärger eine Ablenkung vom Geschehen. Wir sahen Günther Beer aus Frankfurt auf seiner Honda als überlegenen Sieger der 250 ccm Klasse mit 7:37,24 (= 88,1 km/h) vor Heiner Butz auf NSU mit 7:54,75 (= 84,9 km/h), und irgendwie spiegelte sich da dann der Titel des Deutschen Meisters für Günther Beer ein.

Als das Heft aus der Rotationsmaschine kam, da war nichts mehr zu retten und so bin ich in diesen Tagen mit hochrotem Kopf durch die Gegend geschlichen. Den Weg in die Redaktion habe ich auf einer schnellen BSA auf Umwegen gemacht, denn bestimmt lauerten die Heiner-Butz-Anhänger schon mit Nagelbrettern und Eisenstangen („damit Sie die Nachtschwester grüßen können...“) hinter den Büschen! — Wenn ich wenigstens unseren Siegfried Lohmann und seine Adler mit Heiner Butz verwechselt hätte, denn beide sind nach der OMK-Liste im Endstand punktgleich (jeder 12 Punkte). Weil aber Heiner Butz beim Eifelrennen das bessere Ergebnis erzielte, ist er laut Ausschreibung der Deutschen Straßenmeisterschaft 1963 der Deutsche Meister der 250 ccm Klasse! Günther Beer aber fiel bei vier Rennen dreimal aus, und gewann nur den Endlauf in Freiburg.

Es ist also, lieber Heiner Butz, kein böser Wille, daß sich dieser Fehler eingeschlichen hat, und wir beglückwünschen Sie deshalb nachträglich um so herzlicher zu Ihrer Leistung. Ich selbst aber kann nur um Nachsicht bei unseren Freunden und Lesern bitten mit dem Hinweis, daß sich schon Leute mit weit, weit größeren Köpfen gerirt haben.

Klacks



NEUES VOM STROM

(Schluß aus Heft 18/63)

Es ist also tatsächlich möglich, aus Wechselstromgeneratoren beträchtlich höhere Leistung zu ziehen, wenn man dabei nur die folgenden Punkte beachtet:

Man kann die Leistungsentnahme durch Vergrößern des Lastwiderstandes nur in gewissen Grenzen erhöhen, weil erstens die Spannung nicht ad infinitum anwächst (mehr als 50 bis 60 Volt maximal sind auch an den offenen Klemmen nicht da!) und weil zweitens auch bei zu großem Widerstand die Spannungsregelung der ganzen Anlage nur noch unbefriedigend funktionieren kann, wie ja oben gezeigt wurde.

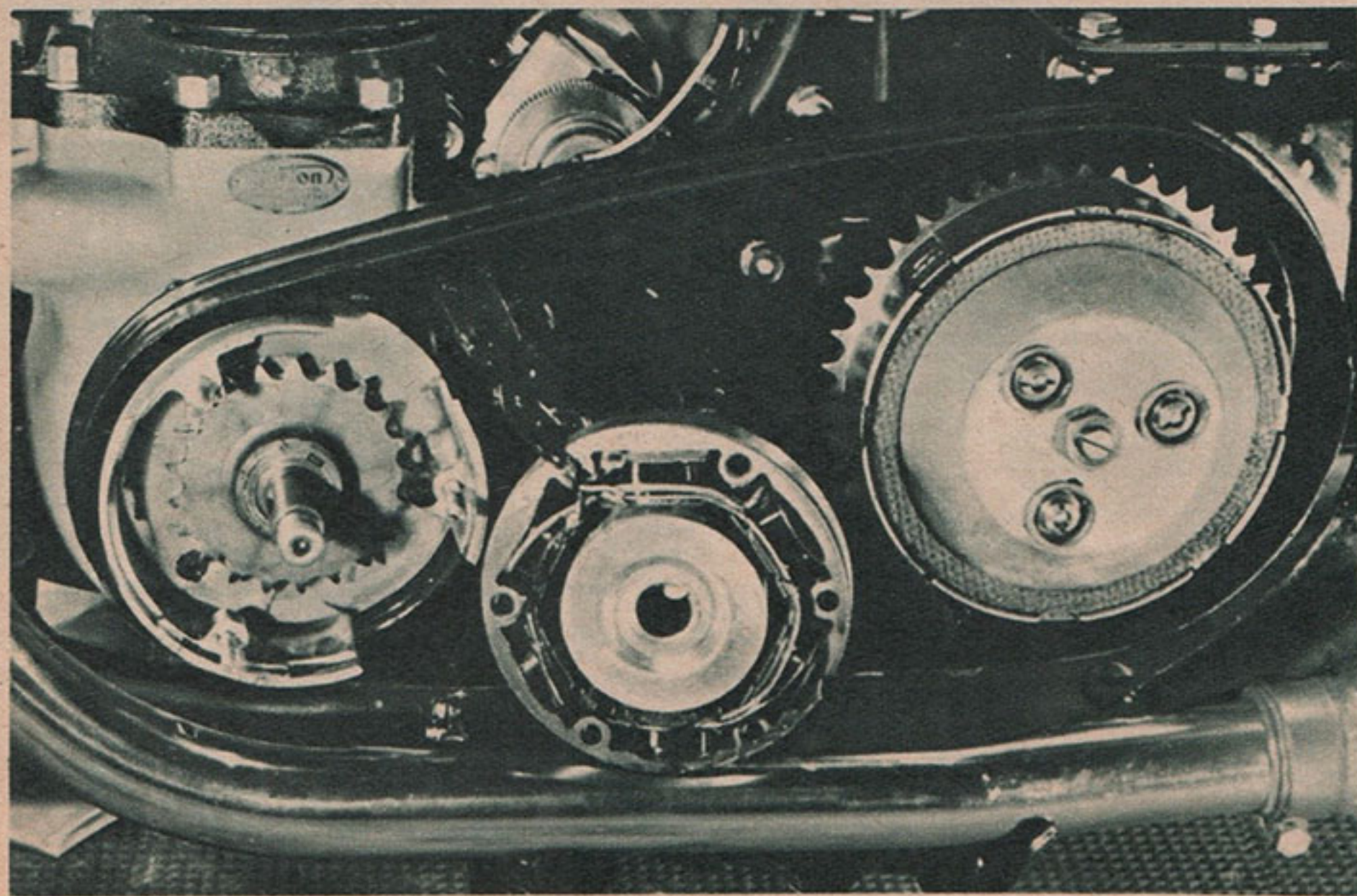
Und wenn es auch schon nachgerade wie langweilige Wiederholung klingt, muß doch nochmal davon gesprochen werden: Durch die Verbraucher einer Wechselstromanlage wird — in einem gewissen Bereich sogar unabhängig von der Größe des Lastwiderstandes — immer der gleiche Strom getrieben. Das hat zur Folge, daß sämtliche in Reihe geschalteten Verbraucher von diesem Strom durchflossen werden, daß sie also für den gleichen Nennstrom ausgelegt sein müssen.

Die Nutzenanwendung liegt auf der Hand: Man hat beispielsweise die Möglichkeit, im Winter Heizgriffe zu betreiben, ohne daß dabei das Licht ausgeht. Man müßte auch statt 6 V-Birnen einfacher Nennleistung 12 V-Birnen doppelter Nennleistung betreiben können (dann allerdings auch mit einer 12 V-Rücklichtbirne!) oder das lästige Durchbrennen der Rücklichtbirnen durch eine Hintereinanderschaltung mit der Scheinwerferlampe vermeiden, womit man sogar noch eine Überwachungsschaltung für durchgebranntes Rücklicht gewänne.

Bei der Leistungserhöhung durch Hintereinanderschalten entsprechend abgestimmter Verbraucher, steigt natürlich auch die Drehzahl, ab der die Nennleistung abgegeben wird, entsprechend an. Praktisch kommt die in Bild 4 angegebene Schaltung für unsere Schwunglichtmagnetzündler in Frage. Sofern bei der eingangs erwähnten Schwunglichtanlage auf diese Weise noch 10 W (Heizgriffe) zusätzlich entnommen werden sollen, werden für die Lampennennspannung nicht 3000 U/min., sondern 4000 U/min. benötigt; so daß gerade im Winter (Glatteis u. ä.) dieses Verfahren nicht ideal ist. Aus denselben Gründen ist die Umrüstung auf die doppelte Nennspannung nur empfehlenswert, wenn immer mit entsprechend hohen Drehzahlen gefahren wird. (In obigem Fall mindestens 6000 U/min.) Bei den englischen und japanischen Anlagen muß bei dieser Umrüstung auch der eingebaute Gleichrichter gegen einen mit höherer Sperrspannung ausgewechselt werden.

Auch in Deutschland gibt es Schwunglichtmagnetzündler mit verhältnismäßig hoher Leistung (Bosch LM/UT/1/154/45). Bei dieser Anlage stehen insgesamt 7 A zur Verfügung, während z. B. bei der Norton „Navigator“ nach Abzug der Zündleistung 8 A zur Verfügung stehen.

Das sind natürlich alles nur Vorteile, die man aus schon vorhandenen Wechselstromanlagen durch Schaltungstricks herausholen kann, also Denksportaufgaben für versierte Bastler. Was bei einer von vornherein richtig ausgelegten Wechselstromanlage zu verwirklichen wäre, treibt einem Freudentränen in die Augen, die allerdings sehr schnell wieder wegrocknen, wenn man die Frage stellt: Wo bekommt man denn so was zu kaufen?



In Deutschland gibt es außer den bekannten Schwungradlichtmagneten, die allesamt zu geringe Leistungen haben, für Motorräder gar nichts. In England sind erfreuliche Ansätze in Gestalt der LUCAS-Wechselstromgeneratoren vorhanden, die allerdings noch mit einigen kleinen Schaltungsmängeln behaftet sind. (Wer sich für Ausführlicheres interessiert, möge in Heft 23/1962 das nachlesen, was ich anlässlich der Besprechung der Norton-Supersport zu diesem Thema schrieb.)

Bei Japanern und Italienern schließlich gewinnt man den Eindruck, daß sie trotz sehr guter Detaillösungen die elektrische Ausrüstung ihrer Motorräder — besonders die Licht- und Scheinwerferfragen — mehr als lästiges Übel denn als wichtige Aufgabe betrachten.

Eine voll befriedigende Anlage bekommt man also vorerst noch nirgendwo zu kaufen, und man müßte es schon als ein gütiges Geschenk des Himmels ansehen, wenn im Gefolge der sicherlich kommenden Einführung der Wechselstromgeneratoren bei Autos auch für Motorräder passende Anlagen entwickelt würden.

Im Gegensatz zu dem Verfasser bin ich nicht der Meinung, daß die selbstregelnde Wechselstromlichtmaschine, auch unter Berücksichtigung der möglichen Weiterentwicklungen, eine befriedigende Lösung der Elektroprobleme bei Motorradanlagen darstellt und zwar aus folgenden Gründen:

Durch die Stromregelung ist der Batterieladestrom unabhängig vom Ladestrom der Batterie. Dadurch wird bei der heute üblichen Auslegung des Generators eine leere Batterie erst durch eine 4—5 stündige scharfe Fahrt voll aufgeladen. Eine bereits volle Batterie wird unter denselben Bedingungen untragbar überladen (z. B. beträgt bei der Honda CB 72/77 der Ladestrom bei 5000 U/min. 2,5 A ± 0,5 A bei einer Batteriekapazität von 10 Ah. Bei englischen Anlagen liegen diese Verhältnisse ähnlich). Durch diese lange Ladedauer, die zudem noch in der heutigen Verkehrspraxis durch erhebliche, langsame Fahrstrecken (Ortsdurchfahrten, Kolonnenbummelei, Baustellen u. ä.) wesentlich verlängert wird, besteht die Gefahr, daß die eine leere Batterie auch nach Beendigung der Fahrt noch ziemlich leer ist und jetzt durch stehenlassen heftig sulfatisiert. Bei englischen Anlagen kann dieser Nachteil dadurch umgangen werden, daß bei leerer Batterie und Tagfahrt auf „E“ geschaltet wird. Dann wird die Batterie z. B. bei der Norton „Navigator“ mit 8 Ah geladen, sofern der Motor gejagt wird. Dabei besteht selbstverständlich die Gefahr, daß Infolge des Fehlens eines genauen Voltmeters der Fahrer entweder zu früh auf Normalbetrieb übergeht und die Batterie nicht voll wird oder zu spät auf Normalbetrieb übergeht und die Batterie heftig überladen wird, mit allen bekannten Folgen.

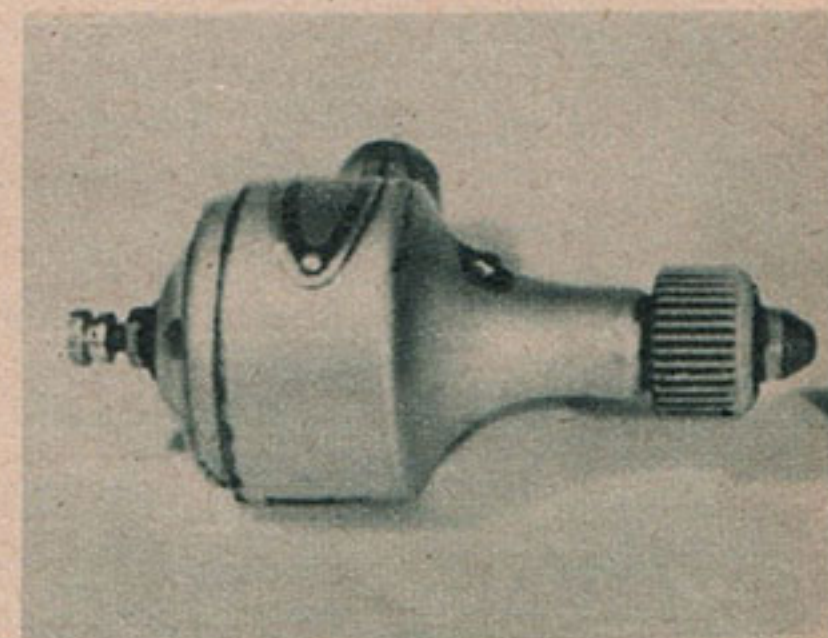
Ein weiterer Nachteil ist, daß das Ein- und Ausschalten eines Dauerverbrauchers, dazu zählt im Berufsverkehr auch die Blinklichtanlage und das Bremslicht, eine entsprechende Umschaltung auf der Wechselstromseite erfordert. Dadurch müssen grundsätzlich zweipolige Schalter mit einer entsprechend komplizierten Verkabelung verwendet werden.

Das ist zwar allenfalls Zukunftsmusik, aber um so mehr scheint es sinnvoll, einiges Nachdenken aufzuwenden, auf welche Weise man die letzten Möglichkeiten ausschöpfen kann, die in den heute noch allein dominierenden Gleichstromanlagen stecken.

Bei diesen sind es hauptsächlich drei Punkte, die den Kern aller Unzulänglichkeiten bilden und dadurch immer wieder zu Klagen Anlaß geben:

1. die zu geringe elektrische Leistung der Lichtmaschine,
2. die Anfälligkeit des Reglerschalters und besonders des Rückstromschalters und
3. die geringe Lebensdauer der Batterie.

Daran hängt dann als unmittelbare und vermeidliche Folge ein ganzer Rattenschwanz von Ausfallursachen, deren vorbeugender Verhinderung die im folgenden gegebenen Hinweise dienen sollen.



Das sind keine versehentlich falsch zusammengestellten Fotos, sondern zwei Wechselstromgeneratoren ganz verschiedener Bauform und Leistung. Prinzipiell ist aber kein Unterschied zwischen dem primitiven Fahrraddynamo und dem hochvornehmen LUCAS-Generator. (Der sitzt natürlich im Betrieb auf dem Kurbelwellenzapfen der Norton, ist hier nur zum Ritzelwechseln abgezogen.) So ein Ding bedarf nicht der geringsten Aufmerksamkeit und Pflege.

Es ist verständlicherweise unmöglich, in dem hier gesteckten Rahmen erschöpfend auf jede Einzelheit einzugehen, geschweige denn den gesamten Komplex der Motorradelektrik aufzurollen. Dazu müßte man nämlich Bücher füllen. (Was übrigens schon geschehen ist: Alles, was über diese Dinge gesagt werden kann und muß, findet sich in C. Hertwecks Buch „der Kupferwurm“, dessen Nützlichkeit sich kaum anders beschreiben läßt als daß man konstatiert, seine Anschaffung sei praktisch Voraussetzung für jeden, der sich mit der Instandhaltung seiner Motorradelektrik selber befassen will, weil ihm die derzeitige Qualität der meisten einschlägigen Fachwerkstätten nicht genügt. Dieses Buch ist fast 400 Seiten dick und deshalb nicht ausgesprochen billig, macht sich aber schon bei der ersten nicht verschmorten Lichtmaschine mehr als doppelt bezahlt. (Gibt's beim Motor-Presse-Verlag.) Wer sich also über Grundlagen und Einzelheiten informieren will, möge in diesem Buch oder in den (teilweise im genannten Buch wiederzufindenden) einschlägigen Artikeln im MOTORRAD-Jahrgang 1958 nachlesen.

Ebenfalls sei noch erwähnt, daß alle hier angedeuteten Umbauvorschläge keineswegs Primitivbasteleien sind, sondern eine bestimmte Mindestmenge Fachwissen nebst meßtechnischer Erfahrung sowie die Möglichkeit voraussetzen, gute Meßgeräte einsetzen zu können.

Wer sich das nicht zutraut und auch niemanden kennt, der ihm dabei gefälligkeitshalber helfen könnte, läßt besser die Finger davon. Eine Elektrowerkstatt damit beauftragen zu wollen, ist witzlos.

Nun zu den oben aufgeführten Punkten:

1. Die höchste der Lichtmaschine entnehmbare elektrische Leistung ist durch den höchstzulässigen Ankerstrom begrenzt, der wiederum mit Rücksicht auf die Wärmeabfuhr bei der ohnehin hohen Umgebungstemperatur im Motorgehäuse niedrig gehalten werden muß.

Als Abhilfe wäre eine wirksame Lichtmaschinenkühlung denkbar, die jedoch nur schwer zu realisieren sein dürfte, weil der Luftdurchsatz etwa eines Staubsaugers notwendig wäre, um einen wirksamen Kühlungseffekt zu erzielen, denn es müßte ja nicht nur das bißchen Elektrowärme, sondern obendrein noch eine beträchtliche Menge Motorwärme aus der Lichtmaschinenumgebung abgeführt werden. Daraus erhellt ohne weiteres, daß fingerdicke Plastschläuchelchen ohne Kühlgebläse dieser Aufgabe niemals gewachsen sein können.

Immerhin folgt aber daraus die wichtige Tatsache, daß man die Lichtmaschine im Winter etwas höher belasten darf als im Sommer.

Andere Abhilfe: Ersetzen der Neigeregung durch Knickregelung. Knickregler gibt es für motorradübliche Leistungen nicht zu kaufen, sie müssen also selbst gebaut werden, sind aber die einzige Möglichkeit, die mögliche Höchstleistung voll auszunutzen. Noch andere Abhilfe: Erhöhen der Bordnetzspannung auf 7,5 bis 8,2 Volt bringt bei Ausnutzung des maximal zulässigen Ankerstromes linearen Leistungszuwachs, verbietet sich bei Verwendung von Bleibatterien von selbst, enthält aber gewaltige Möglichkeiten bezüglich verbesserter Lichtausbeute der Scheinwerferlampe.

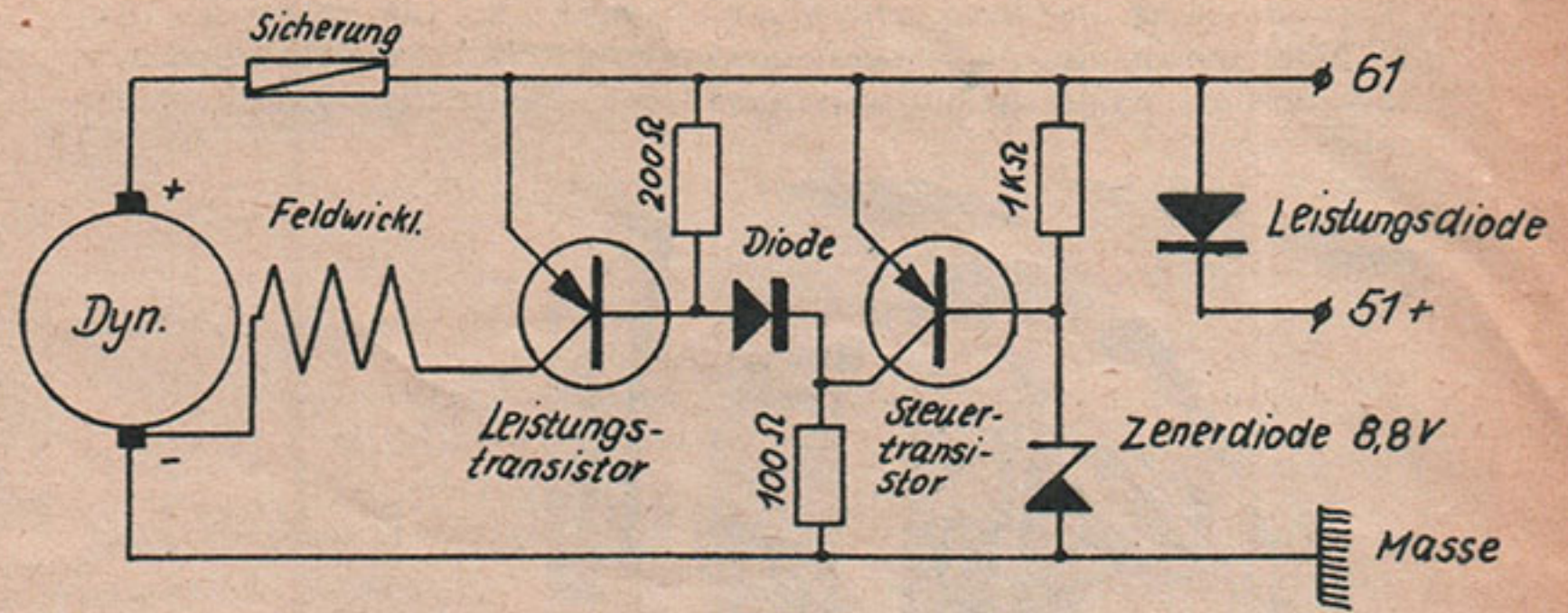
2. Die Anfälligkeit des Reglers ist systembedingt, kann mithin nur in beschränktem Maß herabgesetzt werden. Dennoch läßt sich einiges tun: Der Rückstromschalter kann mitsamt allen seinen Unarten eingespart und durch eine Siliziumdiode passender Leistung ersetzt werden. Dieser Umbau wurde in Heft 1/1961 ausführlich beschrieben und stellt die optimale Lösung aller mit dem Rückstromschalter zusammenhängenden Probleme dar.

Ferner empfiehlt es sich immer, den Regler aus dem heißen Motorgehäuse herauszunehmen und an einer anderen Stelle — vor Hitze, Dreck und Vibrationen geschützt — unterzubringen. (Das wußte man seinerzeit auch bei Horex, verlegte den Regler der Imperator in das Scheinwerfergehäuse und kam damit vom Regen in die Traufe: Der Regler wurde jetzt zwar nicht mehr vom glühendheißen Motor gebraten, aber statt dessen in der Lampe totgeschüttelt. Bevor er schließlich seinen schwingungssicheren Platz unter dem Tank bekam, hatte die Imperatorelektrik ihren schlechten Ruf schon weg.)

Man sieht daraus, wie wichtig es ist, den Regler so einzubauen, daß er möglichst in einen Schwingungsknoten zu sitzen kommt. Wie man allerdings einen solchen besser und genauer finden soll als durch Handauflegen während der Fahrt, vermag ich auch nicht zu sagen. (Ganz bestimmt kann er aber niemals an einem frei außen liegenden Ende des Rahmens sein!)

Um festzustellen, ob der Regler hinreichend vibrationsgeschützt eingebaut ist, gibt es eine einfache Kontrollmöglichkeit: wie üblich, wird bei abgeklemmter Batterie und mäßiger Drehzahl die Reglerspannung gemessen. Dann wird der Motor hochgedreht, dabei darf bei 3000—4000 U/min. ein Spannungssprung von max. 0,5 V nach oben stattfinden. (Übergang von Regelung in Unterlage auf Regelung in Oberlage). Sofern jedoch die Ausgangsspannung stark von der Drehzahl abhängt, muß mit zu starken Vibrationen gerechnet werden. Als Gegenprobe wird dieselbe Messung bei abgeschraubtem, aber angeschlossenem Regler vorgenommen. Wenn dann die Spannung besser steht, ist der Verdacht bestätigt.

Es gibt noch eine besonders feine Möglichkeit, mit sämtlichen Unarten herkömmlicher Regler aufzuräumen, nämlich die, daß man sich einen voll-elektronischen Reglerschalter aus Transistoren und Zenerdioden aufbaut, der völlig verschleiß- und wartungsfrei arbeitet. Hierzu braucht man allerdings recht erhebliche Spezialkenntnisse und besondere Meßgeräte, weshalb diese Möglichkeit für die allermeisten Leute ausscheidet. Das ändert allerdings nichts an der Tatsache, daß ein solcher Regler das Wunschbild eines Reglers schlechthin darstellt.



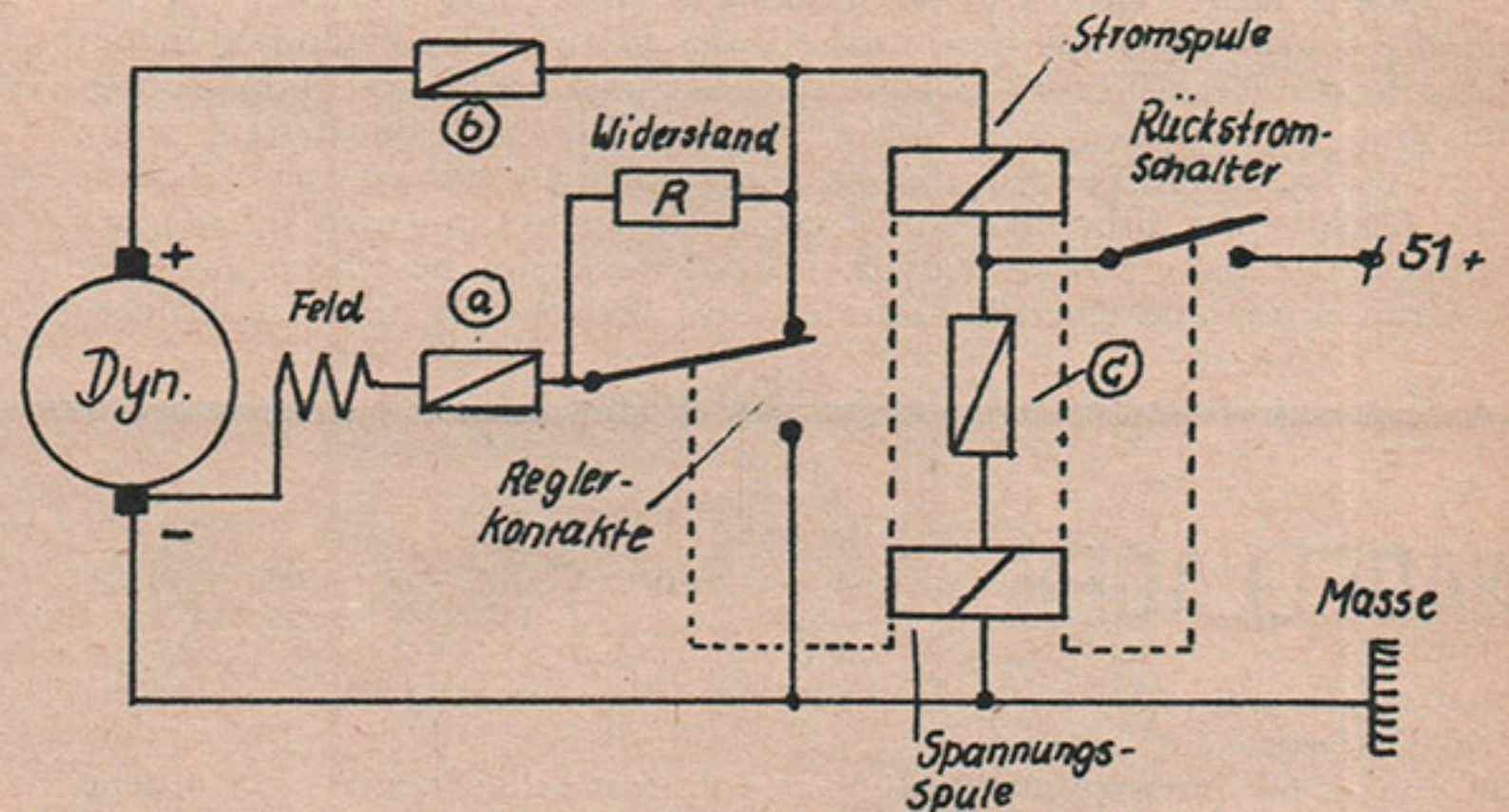
Das ist die von C. H. angegebene vollelektronische Reglerschaltung, die ohne bewegliche Kontakte, also völlig verschleißfrei, arbeitet.

Die Wirkungsweise: Wenn die Lichtmaschinenspannung größer als 8,8 Volt wird, macht sie den Steuertransistor auf, worauf dieser den Leistungs-transistor für den Erregerstrom zumacht. Dadurch fällt die Spannung, und alles läuft mit umgekehrtem Vorzeichen. Diese Schaltung entspricht also einem trägheitslosen Einkontaktregler. Den Rückstromschalter ersetzt die Leistungsdiode zwischen Klemme 61 und 51.

Der von C. H. vorgeschlagene Halbleiterregler (siehe Bild 6) funktioniert zwar grundsätzlich, hat aber für den Nachbau folgenden Nachteil: Die eingeregelt Spannung ist durch die Durchbruchspannung der verwendeten Zenerdiode ein für allemal festgelegt. Handelsübliche Zenerdioden besitzen aber eine Streuung dieser Durchbruchspannung von 8,4 V . . . 9,6 V bei den in Frage kommenden Typen, so daß eine befriedigende Funktion dieses Reglers nur möglich ist, wenn man in der Lage ist, aus einem großen Vorrat von Zenerdioden sich ein passendes Exemplar aussuchen zu lassen.

Weitere nicht auf Antrieb lösbare Probleme bei einem Halbleiterregler sind die entsprechende gutgekühlte Anbringung in Verbindung mit einer korrosionsfesten Bauweise, winterliche Salzbrühe, sowie die Einführung eines zuverlässigen Überlastschutzes.

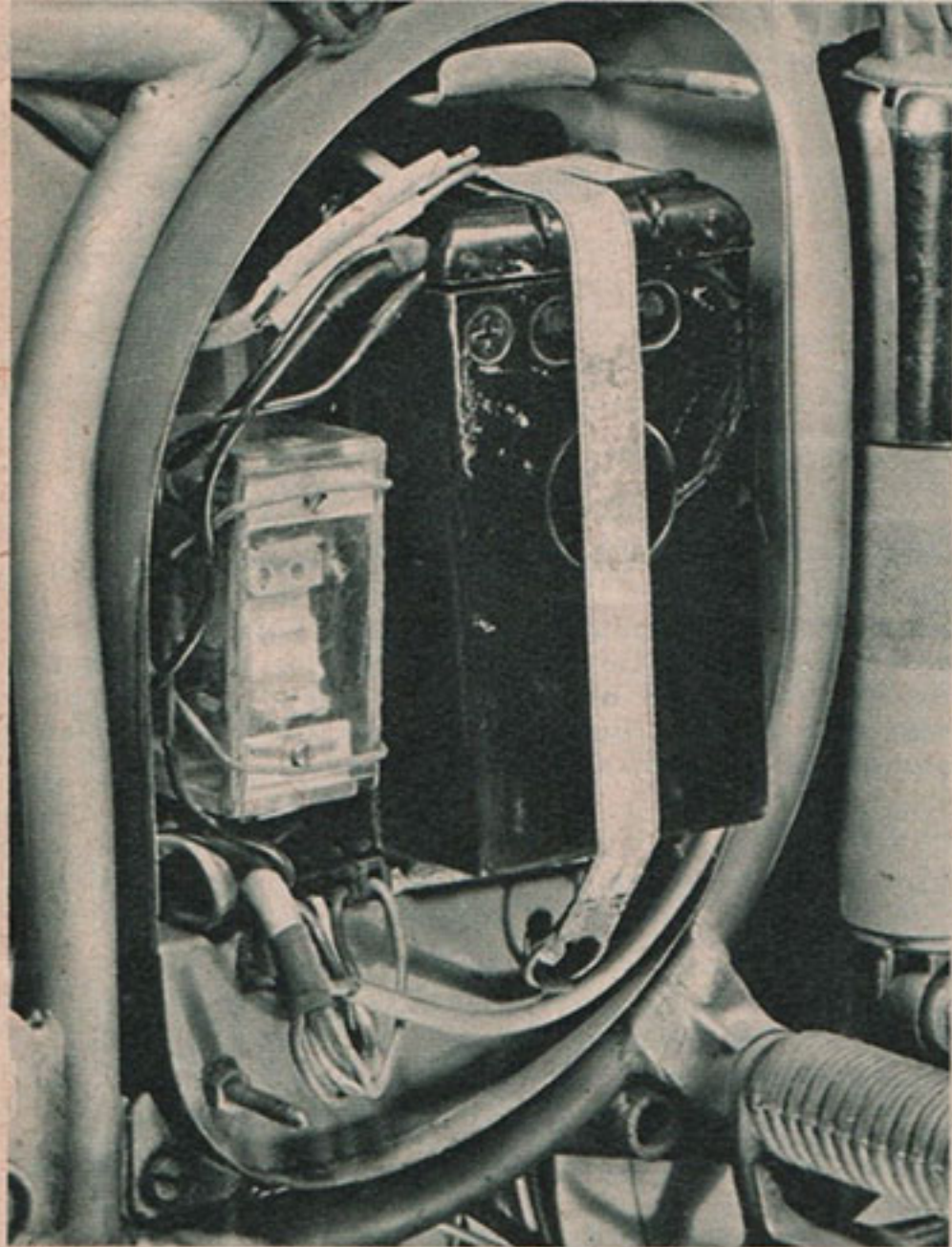
Noch etwas: Es ist völlig überflüssig und nichts als Schlamperei, daß bei jeder Überlastung und bei der geringsten Reglerstörung jedesmal die ganze Lichtmaschine (oft noch mitsamt dem Regler) zum Teufel geht, bloß weil niemand das Geld für ein paar Sicherungen an der richtigen Stelle ausgeben wollte. (Eine für den Ankerstrom, eine für die Reglerwicklung und notfalls auch noch eine für die Feldwicklung.) Mit ganz wenig Geld und ein paar Stunden Installationsarbeit kann man sich davor schützen, gegebenenfalls einen Hundertmarkschein hinlegen zu müssen.



Wenn man an den Stellen a, b und c Sicherungen einbaut, dürfte einem nach menschlichem Ermessen nie mehr die Lichtmaschine oder die Reglerwicklung verschmoren.

Bei Verwendung von Schmelzsicherungen als Überlastschutz muß berücksichtigt werden, daß eine Feinsicherung den 1,5fachen Nennstrom 60 Minuten lang aushalten muß und den 2fachen Nennstrom 30 Minuten lang aushalten darf, ohne anzusprechen, mit anderen Worten, wenn eine Lichtmaschine mit 15 A Höchstleistung (60/90 W) mit einer 15 A-Sicherung abgesichert wird, kann besonders im Hochsommer und bei Vollgas der Fall eintreten, daß der Anker durch eine Dauerbelastung von z. B. 20 A auslötet, ohne daß die Sicherung anspricht. Bei Verwendung einer 10 A-Sicherung kann ebenfalls in Grenzfällen der Anker auslötet, außerdem geht diese Sicherung unter Umständen bei einer mehrstündigen Belastung mit 15 A durch, so daß die Höchstleistung der Lichtmaschine nicht mehr als Dauerleistung entnommen werden kann. Für die Sicherung a kommt bei 60/90 W-Maschinen eine 2,5 A-Sicherung in Frage, und für c eine 0,5 A-Sicherung, für die selbstverständlich obige Ausführungen sinngemäß gelten.

3. Was schließlich die *Batterielebensdauer* angeht, so gibt es da eine Anzahl Maßnahmen von mehr oder minder großer Wirksamkeit sowie eine Radikallösung. Es ist der Lebensdauer einer Bleibatterie unbedingt zuträglich,



Hier sind gleich zwei äußerst nützliche Umbauten auf einem Bild zu sehen. Links sitzt unter Plexiglas der Regler, der von der heißen Lichtmaschine weg dorthin verlegt wurde, und rechts erkennt man die Nickelbatterie. Außer zum Fotografieren und Vorzeigen habe ich den Deckel vom Batteriekasten seit 30 000 Kilometern nur zwei- oder dreimal zum Wassernachfüllen aufmachen müssen.

1. eine möglichst große Batteriekapazität zu installieren,
2. die Batterie an einem kühlen Ort unterzubringen,
3. für vibrationsisolierende Aufhängung zu sorgen,
4. sommers und winters mit verschiedener Bordnetzspannung zu fahren,
5. öfter mal nach dem Wasser zu sehen und gelegentlich die Säuredichte zu überprüfen.

Wenn man das alles sorgfältig macht, kann man auch an einer Bleibatterie recht lange seine Freude haben. Alter als zwei Jahre wird sie allerdings auch dabei nur selten.

Die Lebensdauer einer Bleibatterie beträgt bei richtiger Reglereinstellung und Montage wesentlich mehr als 2 Jahre. An meinem R 51/3-Gespann ist die Bleibatterie jetzt 4 Jahre alt, dabei wurde in dieser Zeit allerhöchstens 5 mal Wasser nachgefüllt.

Wenn man länger seine Ruhe haben und überdies endlich den lästigen Säurefraß in der Umgebung der Bleibatterie los sein will, empfiehlt sich als Radikallösung die Umstellung auf eine Nickelbatterie.

Damit handelt man sich außer dem ewigen Leben dieser Batterie noch einen weiteren großen Vorteil ein, nämlich die Möglichkeit, mit einer höheren Bordnetzspannung fahren zu können, (bei einer fünfzelligen Nickelbatterie, die man unbedingt wählen sollte), was schon oben als Möglichkeit zur Verbesserung der Leistungsausbeute erwähnt wurde und was lichttechnisch jenen Nutzen bringt, über den bereits im Heft 17 Seite 472/3 berichtet wurde.

Aus all den Vorschlägen, die hier gemacht wurden, mag sich nun jeder zusammenklauben, was ihm für den eigenen Bedarf nützlich erscheint. Eine Bauanleitung im Stil von Doktor Oetkers Kochbuch konnte das nicht werden, sondern eben nur eine Anregung zum Selberweiterdenken. G. T.

SPEICHENKÖPFE

Angeregt durch eine diesbezügliche Bemerkung im Artikel „Schraubenverbindungen an Motorrädern“ schrieb uns Herr A. Steinbauer aus Bern: „Dem Abspringen der Speichenköpfe habe ich an meiner Triumph T 100 folgendermaßen abgeholfen: Habe unter jeden Speichenkopf eine passende Unterlegscheibe montiert und seitdem viele tausend Kilometer gefahren, ohne Speichen zu wechseln.“

Dazu ist folgendes zu sagen: In allen Fällen, wo das umgebogene Ende der Speiche länger ist, als es der Dicke des Nebenflansches entspricht, ist die angegebene Methode bestimmt richtig. Da die Speichenlöcher in der Nabe in der Regel mit 90 Grad ausgesenkt und die Speichenköpfe ohnehin eine 90-Grad-Senkung haben, ist die Wirkung am besten, wenn die Unterlegscheibe von vornherein entsprechend verformt ist. Da solche Unterlegscheiben nicht im Handel erhältlich sind, kann man sich einfach helfen, indem man sich ein einfaches Drückwerkzeug, bestehend aus einer 90-Grad-Spitze und einer 90-Grad-Senkung, drehen läßt und das Drücken

im Schraubstock vornimmt. Die Wirkung dieser Methode beruht natürlich darauf, daß der wirksame Hebelarm an der Speichenkröpfung verkleinert wird. Klar, daß nichts zu machen ist, wenn kein Platz mehr ist für die Unterlegscheibe. Nun wird es sicher Leute geben, die den klugen Rat parat haben, man möge doch die richtigen Speichen nehmen, Original-Ersatzteile — wie es schön heißt! Dazu kann man mit Sicherheit sagen, daß bei vielen Maschinen die Maße von vornherein nicht passen. An der KS 601 stellte ich z. B. fest, daß die Geschichte bei den Sportnaben (mit den kurzen, einmal gekreuzten Speichen) stimmt, bei den Gußnaben (mit den langen, zweimal gekreuzten Speichen) hingegen nicht. Womit allerdings nicht gesagt sein soll, daß bei der Sportnabe keine Speichenbrüche vorkämen, vielmehr kann man die Theorie ableiten, daß schmale Nabenflansche und dazu passende Speichenköpfe besser sind als breite Flansche — eine Forderung, die allerdings bei stählernen Naben eher zu verwirklichen ist als bei solchen aus Leichtmetall. Probieren kann man den Erfolg diesbezüglicher Bemühungen allerdings nicht mit einigen tausend Kilometern Fahrt, denn oft tritt die Ermüdung des Speichenmaterials erst nach -zigtausend Kilometern auf — und ist dann genauso ärgerlich! J. G.

NADELLAGER

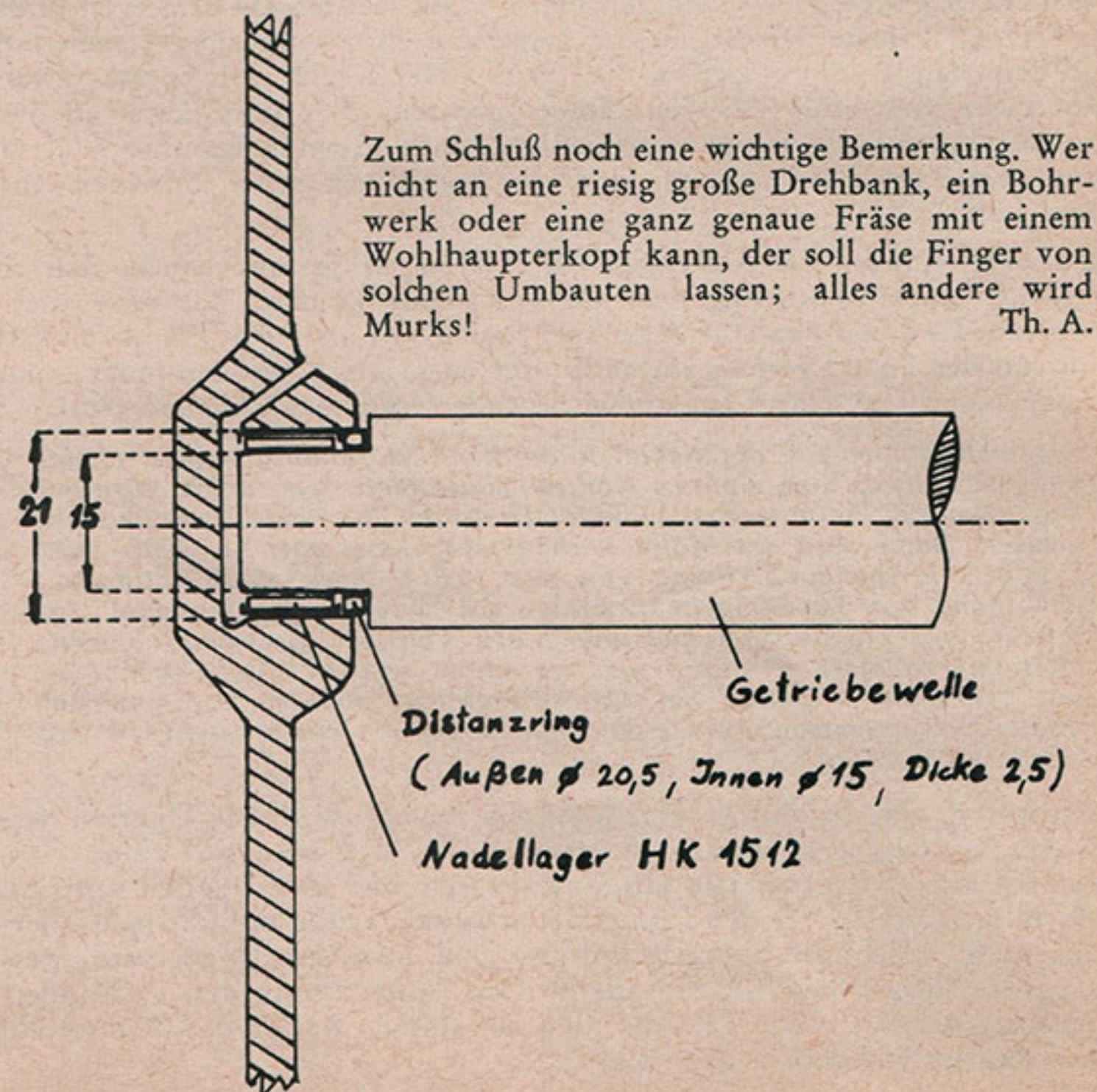
Hier ein Bericht, wie es zum Einbau eines INA-Nadellagers in mein Resident-Getriebe kam:

Im Juni 1962 hatte ich mir eine 250er Resident gekauft, die zwar ordentlich ging, von Anfang an aber ein schwaches, kreischendes Geräusch an sich hatte, das aus dem Getriebe kam und nach und nach sogar das Fahrgeräusch im mittleren Drehzahlbereich übertönte. Ich versuchte mir auszumalen, was mir wohl entgegenkäme, wenn ich das Getriebe aufmachen würde.

Ich machte es auf und was sahen meine Kulleraugen, die Gleitlager der Getriebenebenwelle waren ei-förmig! (Also auch dort der moderne Eierstil). Offensichtlich hatte das die etwas zu harte Welle angerichtet. Die Welle selbst war einwandfrei geblieben! Mein erster Gedanke waren Kugellager, weil da die Welle selbst nicht mehr läuft, sondern ein Ring auf Kugeln. Ich wurde zunächst bitter enttäuscht, denn weder gibt es Kugellager mit einem Innendurchmesser von 15 mm, die gleichzeitig in eine 20 mm-Bohrung passen, noch war in dem Gehäuse genügend „Fleisch“ zu einem großen Aufbohren vorhanden. Da fielen mir die Artikel über Nadellager ein, die ich im MOTORRAD gelesen hatte.

Ich ging in das Stuttgarter INA-Ingenieurbüro und ließ mir Getriebe mit Nadellagern zeigen. Es gab dort nur ein einziges Lager, was für meinen Zweck in Frage kam, nämlich das Lager mit der Bezeichnung HK 1512 ohne Innenring. Sein Außendurchmesser beträgt genau 21 mm.

Unter genauer Einhaltung der vorgeschriebenen Passung R 6, wurden die beiden Gehäusebohrungen auf einem Bohrwerk von 20 auf 21 mm gebracht. Da die Nadellager nicht so breit waren wie die Gleitlager habe ich zwei Distanzscheiben gedreht, die gleichzeitig die Lager schützen. Das Getriebe läuft seitdem so leicht und lautlos, wie ich mir das erhofft hatte.



GERSTETTEN- ENDLAUF UM DIE DEUTSCHE MOTO CROSS-MEISTERSCHAFT

Mit sehr gemischten Gefühlen fuhr ich in diesem Jahre nach Gerstetten. Wenn auch die Meisterschaft in der Klasse bis 250 ccm schon entschieden war, so war sie in der schweren Klasse noch vollkommen offen, und wer die beiden Kampfhähne Specht und Schmider kennt, mußte auf alles gefaßt sein, denn im Kampf um den Titelgewinn würden die alles daransetzen. Darüber hinaus kannte ich den neuen Kurs noch nicht, denn vage Andeutungen, man habe die lange, und ich möchte fast sagen, kriminelle Gerade entschärft, besagten zunächst wenig. Um es aber vorwegzunehmen: alle Befürchtungen waren überflüssig. Die Gerade war wirklich bestens entschärft, ja die Strecke hatte sogar durch den hinzugekommenen Bogen noch wesentlich an Reiz, wenigstens für den Zuschauer, gewonnen. Der Kurs war durch die Regenfälle der Vortage zwar weich, aber durch den steinigen Untergrund tadellos befahrbar. Lediglich der Regen, der den ganzen Tag über der Strecke hing, und die Kälte machten Fahrern und Zuschauern viel zu schaffen. Gleich beim ersten Lauf (Klasse bis 250 ccm) schien sich eine Überraschung anzubahnen, als Erwin Schmider vom Start weg die Führung übernahm und einen recht beachtlichen Vorsprung vor seinen Verfolgern Stauch und Specht herausfuhr. Aber ohne zunächst erkennbaren Grund wurde er von der 10. Runde ab langsamer, um in der 15. Runde Stauch vorbeizulassen, der sich so vor Chr. Specht, Finkenrath und A. Kleele noch als Zweiter platzieren konnte. Des Rätsels Lösung dann: ein gebrochener Bolzen des Schwingenlagers. Schade — denn der Zweikampf Schmider/Stauch war hochinteressant, kam aber durch den Schaden an Schmiders Maschine um seine eigentliche Pointe.

In der Klasse bis 500 ccm großes Fragezeichen: Specht oder Schmider, wer würde es schaffen? Nur ein erster Platz und Ausfall oder maximal ein 7. Platz Spechts konnte ihm den Sieg bringen. Das wären aber der Zufälle zu viel gewesen, denn man mußte auch noch mit Adolf Weil rechnen, der jederzeit für einen ersten Platz in den Läufen gut war. Schon der Beginn des Rennens zeigte, daß diese Prognose richtig war, denn vom Start weg setzte sich Weil an die Spitze, gefolgt von Specht und Schmider. Hart waren die Positionskämpfe zwischen beiden, bis es dem Wolfacher in der 11. Runde gelang, sich vor Specht zu setzen. Aber nur kurz war seine Freude, denn in der 14. Runde gelang es seinem Verfolger, sich wieder auf Platz zwei zu setzen und dann einen genügenden Vorsprung herauszufahren. Als schließlich Weil noch mit Maschinenschaden anhalten mußte, konnte Specht die Spitze übernehmen und bis zum Ende halten.

Der zweite Lauf der Klasse bis 250 ccm war vom Start bis ins Ziel eine sichere Beute des bereits feststehenden deutschen Meisters dieser Klasse, Gerhard Stauch, vor Specht und Schmi-

der. Dieser Lauf bot schließlich keinerlei Höhepunkte mehr, als ein heftiger Regen die Fahrer sehr stark behinderte.

Im zweiten Lauf der Klasse bis 500 ccm zeigte Weil seine große Klasse und distanzierte Chr. Specht um 22'3". Ich glaube, daß in Weil ein Fahrer nachgewachsen ist, der im kommenden Jahr noch viel von sich reden machen wird und der jederzeit ein Wort in der deutschen Meisterschaft mitsprechen kann.

Aber noch viele Fahrer laufen gewaltig zur Spitze auf, wie die beiden Mindelheimer Anton Kleele und Toni Rogg, der Solinger Clubkamerad von Weil, Harald Finkenrath und die beiden Süddeutschen Hölzle und Edgar Walz. Auch im Lager der Ausweisfahrer regen sich neue Kräfte, ich möchte da von allen nur einen herausgreifen, den Mindelheimer Magnus Kleele, der wohl im kommenden Jahr in den Reihen der Lizenzfahrer zu finden sein wird. Schön wäre es, wenn im nächsten Jahr auch die schweren Viertakter aktiver in das Geschehen eingreifen könnten. Wenn sie auch das Handicap des größeren Gewichts und des längeren Radstandes mit sich schleppen müssen, was auf unseren deutschen Meisterschaftsstrecken, die (mit Ausnahme von Bielstein) alle keine PS-Strecken sind, ein nicht zu unterschätzender Nachteil ist.

Die deutsche Moto Cross-Meisterschaft 1963 jedenfalls ist entschieden. Deutscher Meister 1963 wurde in der Klasse bis 250 ccm Gerhard Stauch/Sielmingen, und in der Klasse bis 500 ccm Christoph Specht/Poltringen. Vizemeister in beiden Klassen wurde Erwin Schmider/Wolfach — alle auf Maico. Ausgefahren wurde die Meisterschaft in sieben Läufen, wobei sich der Ersatz der ursprünglich vorgesehenen Strecken Ingolstadt und Stockach durch Mindelheim und Schwäb. Gmünd durchaus positiv ausgewirkt hat, so daß ernstlich zu überlegen wäre, ob nicht diese Strecken (zuzüglich eines 8. Laufs in Ansbach) im nächsten Jahr für Meisterschaftsläufe vergeben werden sollten. Es wäre zu schön, wenn wir zu Standardstrecken kämen, um endlich auch einigermaßen objektive Vergleichsverhältnisse zu erhalten. Alle ausgewählten Strecken dieses Jahres sind gut, da sie alle einen anderen Streckencharakter haben, und auch die Organisation scheint bei den Veranstaltern zu stehen.

Was mir bei den Meisterschaftsläufen immer wieder gefällt, ist der eingeschobene Lauf für Ausweisfahrer. Nicht allein über die große Zahl der Fahrer ist man erstaunt (bis zu 60 Nennungen für eine Klasse), die sogar Ausscheidungsläufe notwendig machten, sondern auch die gezeigten Leistungen sind beachtlich, so daß man im Moto Cross nicht von mangelndem Nachwuchs sprechen kann. Es ist allerdings wohl nicht zu viel verlangt, bei Nachwuchsveranstaltungen den Lokalmatador nicht zu sehr in den Vordergrund zu schieben und Startverpflichtungen nicht danach auszusuchen, ob der Nennende etwa schnell-

er ist als der Clubangehörige, um zutreffendenfalls eine Absage zu erteilen. Daß sich dann der Club des Abgewiesenen dadurch rächt, daß er den Angehörigen des abweisenden Clubs ebenfalls abschreibt, ist leider eine logische Reaktion. Aber ist das auch eine sportliche Haltung? Vielleicht überlegen sich die betreffenden Veranstalter, was sie auf diese Weise dem Sport antun und sprechen jeder für sich ihr „mea culpa“, ehe es zu spät ist.

Doch nun zum Maschinenmaterial. Im deutschen Moto Cross dominieren noch immer eindeutig die Maschinen, die die Marke Maico tragen. Aber obwohl sie teilweise enorm schnell und wendig gemacht worden sind, fehlt ihnen doch noch viel, um Anschluß an die internationale Spitze zu bekommen. An unseren Fahrern liegt es nicht, ich möchte einmal einen Specht oder Stauch auf einer der sagenhaft schnellen Husqvarnas sehen. Da die Maschinenleistungen der Maicos sich mit denen der ausländischen Maschinen bestimmen lassen können, kann es also nur am Fahrwerk liegen (was man übrigens besonders gut beim Weltmeisterschaftslauf in Bielstein beobachten konnte). Ich deutete schon damals den Unterschied zwischen den Husqvarnas, den CZ und den Greeves an, Maschinen, die alle im Fahrwerk den Maicos gewaltig überlegen sind. Aber hinter den Fahrern dieser ausländischen Maschinen stehen eben auch Werke, die sich mit ihren Fabrikaten ernsthaft befassen, und, wenn man das neue Moto Cross-Modell von Jawa sieht (s. Heft 18/63), möchte man schier zweifeln. Denn was tut sich in Deutschland...? Aber wir lassen uns in der Saison 1964 gern von neuen deutschen Spezialmaschinen überraschen!

Dr. Roland Baumann

Endstand der Deutschen Moto Cross-Meisterschaft

Klasse 175—250 ccm

1. G. Stauch, Sielmingen (Maico) 40 gew. P.
2. Schmider, Wolfach (Maico) 27 gew. P.
3. Chr. Specht, Poltringen (Maico), 16 gew. P.
4. Rogg, Mindelheim (Maico) 13 gew. P.
5. Kleele, Mindelheim (Maico) 13 gew. P.
6. Georg Hauger, Pfäffingen (Maico) 10 gew. P.
7. Otto Walz, Herrenberg (Maico) 6 gew. P.

Klasse 350—500 ccm

1. Christoph Specht Poltringen (Maico) 38 gew. P.
2. Schmider, Wolfach (Maico) 27 gew. P.
3. Weil, Solingen (Maico) 18 gew. P.
4. Dreisilker, Münster (BSA) 12 gew. P.
5. Georg Hauger, Pfäffingen (Maico) 12 gew. P.
6. Wirths, Heischeid (Monark) 11 gew. P.

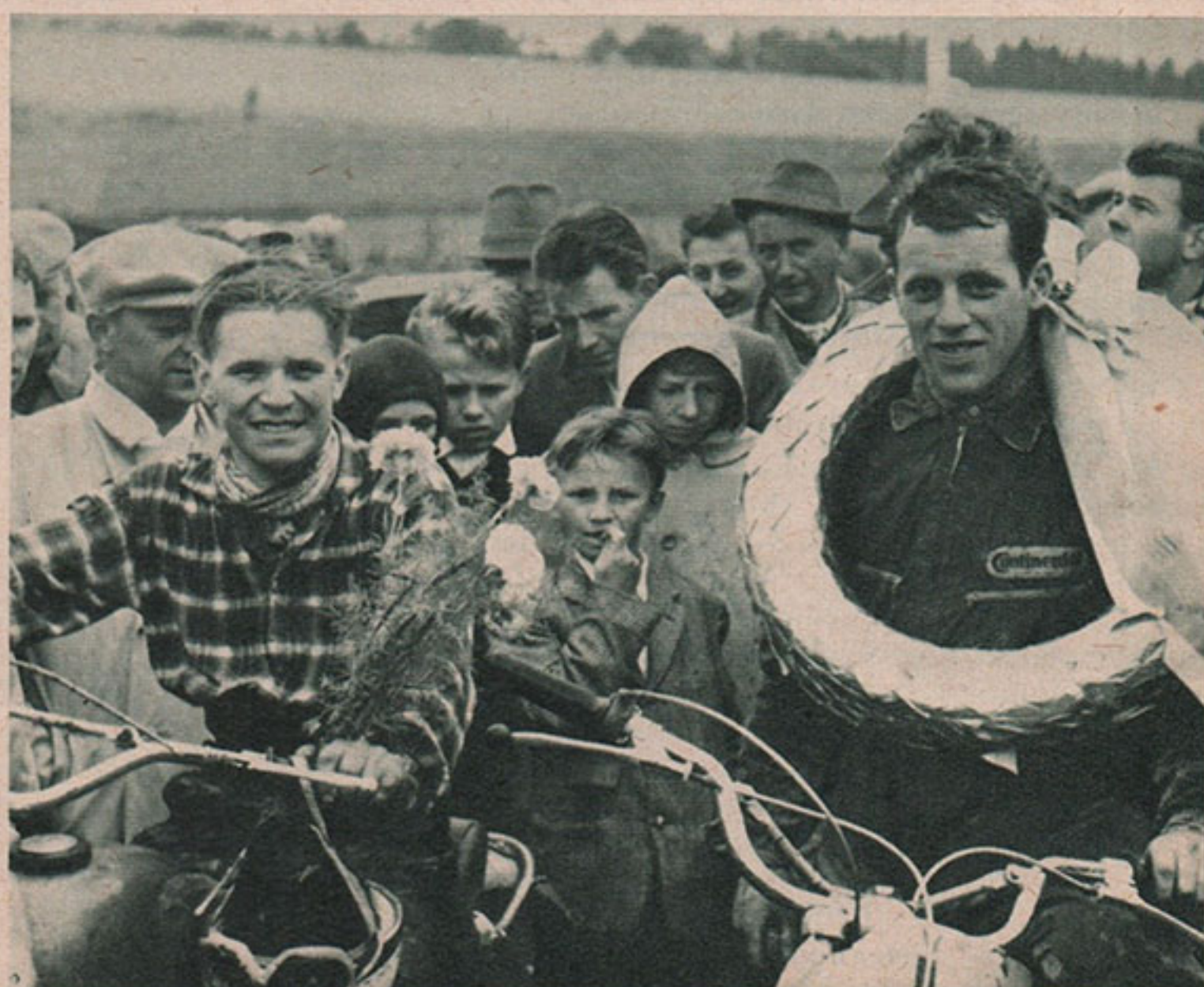
Ergebnisse: Klasse bis 250 ccm: 1. Gerhard Stauch, Sielmingen, 2 Punkte; 2. Erwin Schmider, Wolfach, 5 P.; 3. Christof Specht, Poltringen, 5 P.; 4. Harald Finkenrath, Solingen, 9 P.; 5. Anton Kleele, Mindelheim, 12 P.; 6. Karl Heinz Matthes, Mannheim, 12 P., alle auf Maico.
Klasse bis 500 ccm: 1. Christoph Specht, Poltringen (Maico), 3 P.; 2. Adolf Weil, Solingen (Maico), 4 P.; 3. Erwin Schmider, Wolfach (Maico) 5 P.; 4. Karl Heinz Matthes, Mannheim (Maico), 8 P.; 5. Helmfried Rieker, Stuttgart (ESO), 11 P.; 6. Siegfried Wirts, Bielstein (Monark), 11 P.



Rechts: Der neue Deutsche Meister der Klasse bis 250 ccm, G. Stauch, Sielmingen (rechts), mit dem „Vizemeister“ beider Moto Cross-Klassen, E. Schmider, Wolfach.

Links: Christian Specht, Poltringen, hat gut lachen: er wurde nicht nur Deutscher Moto Cross-Meister der 500er Klasse, sondern auch Dritter in der 250er Klasse.

Leica-Fotos: Dr. Baumann



VERGASER-VEREISUNG

Es gibt sicherlich viele Motorradfahrer, die von einer Möglichkeit, daß der Vergaser ihres Motors vereisen könnte, noch nie etwas gehört haben — geschweige denn, daß ihnen eine solche Vereisung schon einmal vorgekommen wäre. „Ja — werden Sie sagen — das ist auch ganz verständlich, denn im Winter fahre ich nicht!“ Damit allerdings brauchen sie durchaus die richtige Erklärung nicht gefunden zu haben. Denn gerade dann, wenn es „richtig“ Winter ist, ist die Vereisungsgefahr gar nicht am größten — meist sogar besteht sie dann überhaupt nicht. Die Übergangszeiten im Herbst und am Jahresanfang, wenn es schon wieder dem Frühling entgegengeht, bringen nämlich am häufigsten Vereisungserscheinungen an Vergasern (an Motorradvergäsern übrigens nicht mehr als an Automobilvergäsern auch!).

Zunächst einmal eine Begriffs-Festlegung: als Vergaser-Vereisung bezeichnet man das Ausfrieren der in der Ansaugluft befindlichen Luftfeuchtigkeit beim Absinken der Luft- und Wandungstemperaturen im Vergaser unter den Gefrierpunkt. Die Ursache für diese Temperatursenkung liegt in der Funktion des Vergasers selbst, in dem ja bekanntlich Kraftstoff zerstäubt und gleichzeitig verdampft wird. Die zum Verdampfen nötige Wärme aber wird den Vergaserteilen entzogen, die um die Kraftstoff-Austrittsstelle in der Mischkammer gruppiert sind, also dem Düsenträger mit der Kraftstoffdüse, dem Drosselorgan (Drosselklappe bzw. Gasschieber) sowie der Mischkammer-Wandung. Dort können, obwohl die Außentemperatur noch über 0° C liegt, durchaus Temperaturen unter 0° C auftreten. Und da gleichzeitig durch die Abkühlung der Ansaugluft, die ja im Mittel 50 bis 100% relative Feuchtigkeit aufweist, Wasser ausfällt, bildet dieses eine dünne Eisschicht auf allen Teilen des Vergasers, die in der Umgebung der Zerstäubungszone liegen.

Zum erstenmal bekamen übrigens die Techniker mit Vergaser-Vereisungen nicht bei Kraftfahrzeugmotoren zu tun, sondern bei Flugmotoren. Das war in den dreißiger Jahren: wenn Flugzeuge da unter bestimmten kritischen Wetterbedingungen (die durch hohe relative Luftfeuchtigkeit bei niedrigen Temperaturen gekennzeichnet waren) solche Wetterzonen durchflogen, kam es zu Vergaser-Vereisungen. Diese bewirkten eine Gemischdrosselung und -überfettung, und deren Folge wieder war zunächst unregelmäßiger Motorlauf, nachlassende Leistung — und schließlich völliger Stillstand des Motors. Verständlich, daß sich also bereits in dieser Zeit Motoren- und Vergaserleute Gedanken über Ursachen und Verhinderung solcher Vereisungserscheinungen machen mußten — aber die Frage betraf zunächst nur Flugmotoren. Bei Kraftfahrzeugmotoren wurde die Geschichte mit der Vergaser-Vereisung erst etwa 20 Jahre später akut.

Fragt man nach dem Grund dafür, warum bei unseren Motoren Vereisungen erst soviel später störend in Erscheinung traten, so läßt sich das einfach damit erklären, daß die modernen Aufbereitungsverfahren des Kraftstoffs einerseits, die geforderte hohe Klopfestigkeit andererseits es mit sich brachten, daß der Anteil an leichtflüchtigen Bestandteilen in den Kraftstoffen für Kraftfahrzeugmotoren im Laufe der Jahre ständig stieg. Da diese Entwicklungstendenzen von Amerika ausgingen, ist es nicht verwunderlich, daß man dort auch am ehesten mit vereisten Fahrzeugmotoren Scherereien bekam.

Die Abkühlung des Vergasers durch den Verdampfungsvorgang ist ja an sich den meisten, die mit Motoren umgehen, bekannt: man wird, wenn man den Motor abstellt, ja sicher schon häufig festgestellt haben, daß man zwar den Zylinder kaum anfassen konnte, daß aber, solange nicht die Wärme des stillgesetzten Motors in den Vergaser wandert, dieser selbst kühl geblieben — ja daß er manchmal sogar mit einer Reifschicht bedeckt war. Das allein bedeutet aber noch nicht, daß im Vergaser Vereisungsgefahr besteht.

Die Vereisung tritt im allgemeinen, vom Fahrer unbeobachtet, mit der Zeit am Düsenystem und am Drosselorgan auf, sie kann (was evtl. sogar gefährlich sein kann) die Drossel so festsetzen, daß sie von der Rückzugfeder nicht mehr bewegt werden kann, sie kann aber ebenso die Zerstäubung beeinträchtigen und den Austritt des Kraftstoffs aus den Düsenbohrungen (z. B. auch aus den Leerlaufbohrungen, und insgesamt kann es, nach rasch fortschreitendem Leistungsverlust, auf diese Weise bis zum völligen Absterben des Motors kommen.

Nur müssen, damit es soweit kommt, bestimmte Voraussetzungen vorliegen — meist addieren sich mehrere.

Der Aufbau der hinderlichen Eisschicht vollzieht sich übrigens am schnellsten bei gering belastetem Motor — bei Automotoren vorzugsweise im Stadtverkehr, weil dabei die Abkühlung des Vergasers durch die Wärmeabstrahlung des Motors am wenigsten beeinträchtigt wird. Aber das heißt nicht, daß bei Vollast keine Vergaser-Vereisung eintreten könnte — das kommt genauso vor. Vielleicht erinnern sich unsere Leser noch der geplanten Vierundzwanzigstunden-Nonstopfahrt mit der neuen 50er Hercules (mit dem Fünfgang-Sachs) im vergangenen Herbst auf dem Nürburgring, die nach 500 km Fahrt wegen Vergaservereisung abgebrochen werden mußte. Und einige Monate später, im zeitigen Frühjahr, hatten wir Gelegenheit, bei einer Dauererprobung mit Fünfigern eines anderen Fabrikats auf der Monzabahn etwas Ähnliches zu erleben: da bedurfte es besonderer Maßnahmen, um die Erprobung planmäßig fortführen zu können, weil bereits in den Morgenstunden der ersten Nacht die Motoren wegen Vergaservereisung den Dienst verweigern wollten!

In Mitteleuropa sind Vereisungen im Vergaser in einem Temperaturbereich zwischen etwa -10 und +15°C zu erwarten, weil unterhalb dieses Temperaturbereichs die Luft selbst bei hoher relativer Feuchtigkeit zu wenig Wasserdampf enthält, als daß es zu einer störenden Eisbildung kommen könnte — und oberhalb des genannten Bereichs ist die Kühlwirkung des verdampfenden Kraftstoffs zu gering, um eine Vereisung zu bewirken.

Wie man nun aber dem vorliegenden, aus dem In- und Ausland stammenden Versuchsmaterial entnehmen kann (über das insbesondere die großen Kraftstoffkonzerne in ihren Forschungsabteilungen verfügen), besteht ein enger Zusammenhang zwischen dem bezeichneten kritischen Temperaturbereich und der relativen Luftfeuchtigkeit. Daraus ist zunächst zu entnehmen, daß auch bei leichtflüchtigen Kraftstoffen keine Vereisungsgefahr besteht, wenn die relative Luftfeuchtigkeit unter 65% liegt (bei normalen Benzenen sogar unter 75%, aber, wie eingangs schon gesagt, der Anteil der leichtflüchtigen Bestandteile ist eben ständig im Steigen begriffen gewesen und ist es wohl heute noch). Mit steigender relativer Luftfeuchtigkeit wird die Vereisungsgefahr im kritischen Temperaturbereich immer größer: tatsächlich weisen die Unterlagen aus, daß bei 100% relativer Feuchtigkeit der kritische Temperaturbereich, wie ebenfalls schon angeführt, nahezu bis -10 und auf der anderen Seite bis +15° C reicht.

Man hat aber bei den vielfältigen Untersuchungen auch festzustellen gesucht, wann denn die diesbezüglich ungünstigen Bedingungen vorliegen, wann also die Gefahr der Vergaservereisung am größten ist. Und man hat aus verschiedenen Meßreihen, die in Deutschland in Hamburg, dem Ruhrgebiet und in München und damit in Höhenlagen von 6, von 80 und von 510 m über N. N. durchgeführt wurden, entnehmen können, daß zwar die Anzahl der Tage mit solchen kritischen Wetterbedingungen mit der Höhenlage der Meßorte verschieden ist (in Hamburg am größten, in München am geringsten) — daß sich aber überall zwei deutliche Spitzen der Meßkurven abzeichnen: einmal im November und dann noch einmal, etwas schwächer, im März.

Deshalb also war es kein Zufall, daß es im Herbst auf dem Ring und im Frühjahr auf der Monzabahn Vergaser-Vereisungen bei unseren Fünfigern gab!

Entsprechend den geschilderten Ursachen für die Vereisung ergeben sich nun auch die Abhilfe-Maßnahmen.

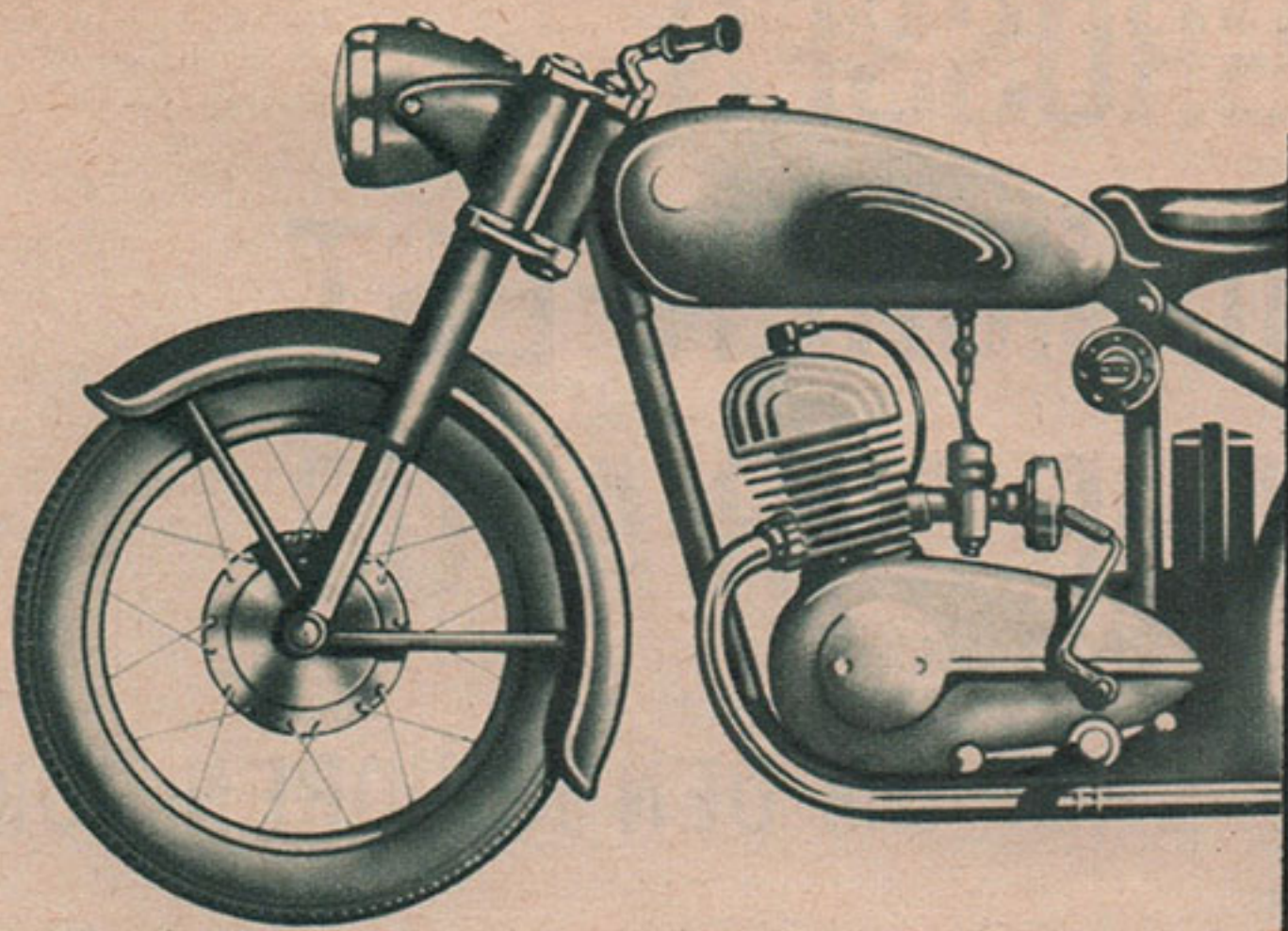
Es wurde schon mehrfach erwähnt, daß die Leichtflüchtigkeit des Kraftstoffs maßgeblich an der Vereisungsneigung beteiligt ist. Also sollte man meinen, daß Wege gesucht werden müßten, die Kraftstoff-Flüchtigkeit zu verringern. Das aber würde bedeuten, daß gerade dann, wenn die Startbedingungen für den Motor an sich schon verschlechtert sind, nämlich im Winter, durch geringere Flüchtigkeit das Startverhalten weiter verschlechtert, die Aufwärmzeit des Motors verlängert und das Beschleunigungsverhalten des noch kalten Motors beeinträchtigt werden würde. Deshalb also kommt eine Abhilfe durch Verringerung der Kraftstoff-Flüchtigkeit nicht in Frage.

Wohl aber kann von der Kraftstoffseite her mit anderen Mitteln versucht werden, der Vereisungsgefahr zu begegnen: nämlich durch Zusatz von vereisungshindernden Additiven zum Kraftstoff. Solche Zusätze gibt es, und zwar können sie auf zweierlei Art wirksam werden. Entweder nämlich handelt es sich um alkoholartige Kohlenwasserstoffe, die der Eisbildung dadurch entgegenwirken, daß sie durch Gefrierpunkt-Herabsetzung des ausgeschiedenen Eises den beginnenden Eisansatz verhindern. Oder es handelt sich um sogenannte „oberflächenaktive“ Zusätze (das sind z. B. phosphorhaltige Stickstoff/Kohlenwasserstoff-Verbindungen), die sich als Film an der Oberfläche der Vergaserinnenteile ablagern und die wasserabstoßend wirken. Solche Zusätze werden bei unseren modernen Kraftstoffen bereits in erheblichem Umfang verwendet.

Man kann — und muß, wenn es sich um Motoren handelt, die unter kritischen Wetterbedingungen zur Vergaser-Vereisung neigen — der Vereisungsgefahr aber auch von der Motorseite her begegnen: indem man nämlich für eine Vergaserbeheizung sorgt. Freilich stößt man dabei auf die Zwischneidigkeit des Problems. Denn auf der einen Seite ist man bemüht, die Motorwärme möglichst vom Vergaser fernzuhalten, weil eine Anheizung des Kraftstoff/Luftgemischs eine schlechtere Zylinderfüllung und damit Minderleistung bedeutet, weil andererseits im angeheizten Vergaser die leichtflüchtigen Kraftstoff-Bestandteile verloren gehen und dadurch die Startfreudigkeit herabgesetzt wird. Das ist ja auch der Grund, weshalb man bei vielen Motoren zwischen Zylinder bzw. Zylinderkopf und Vergaserflansch eine Isolier-Zwischenlage außer der normalen Abdichtung vorsieht. Sie soll den Wärmeübergang vor allem auch bei stillgesetztem Motor verhindern bzw. zurückdämmen, bis die Temperatur des Zylinders nachgelassen hat. Genau das Umgekehrte aber müßte man machen, um die Vereisungsgefahr im Vergaser zu bannen — und man hat es auch bereits versucht. Eine deutsche Motorradfabrik schrieb vor einigen Jahren sogar einmal kurzzeitig vor, bei ihrem Zweitakter im Sommer einen Isolierflansch und im Winter einen dem Temperaturübergang nicht hinderlichen Leichtmetallflansch am Vergaseranschluß zu verwenden. Diese Lösung muß natürlich abwegig erscheinen.

Bei Automotoren kann man sich mit einer Warmwasserbeheizung des Vergasers aus dem Kühlsystem helfen, wobei der Heizmantel dann nur in der Zeit, in der kritische Wetterbedingungen zu erwarten sind, an den Warmwasserumlauf angeschlossen wird. Bei Motorradmotoren muß man, sofern in einzelnen Fällen mit Vereisungsgefahr zu rechnen ist, durch geeignete Kühlluftführung (am leichtesten bei Gebläsekühlung zu realisieren) dafür sorgen, daß eine — im Hinblick auf die geschilderten Nachteile allerdings begrenzte — Aufheizung des Vergasers erfolgt.

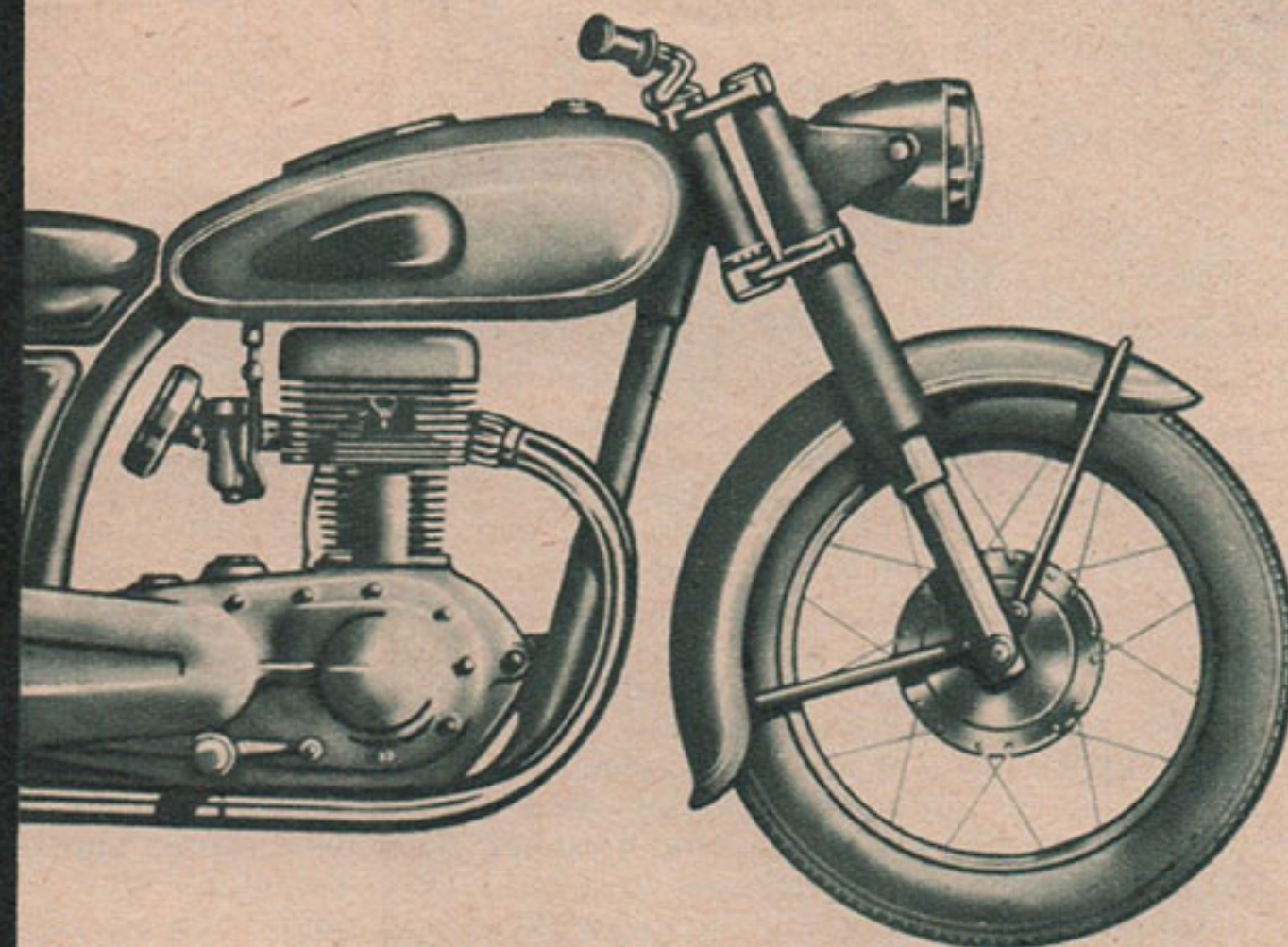
S. R.



Für Zweitakter: SHELL 2T MOTOROEL

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

Für Viertakter: SHELL X-100 MULTIGRAD



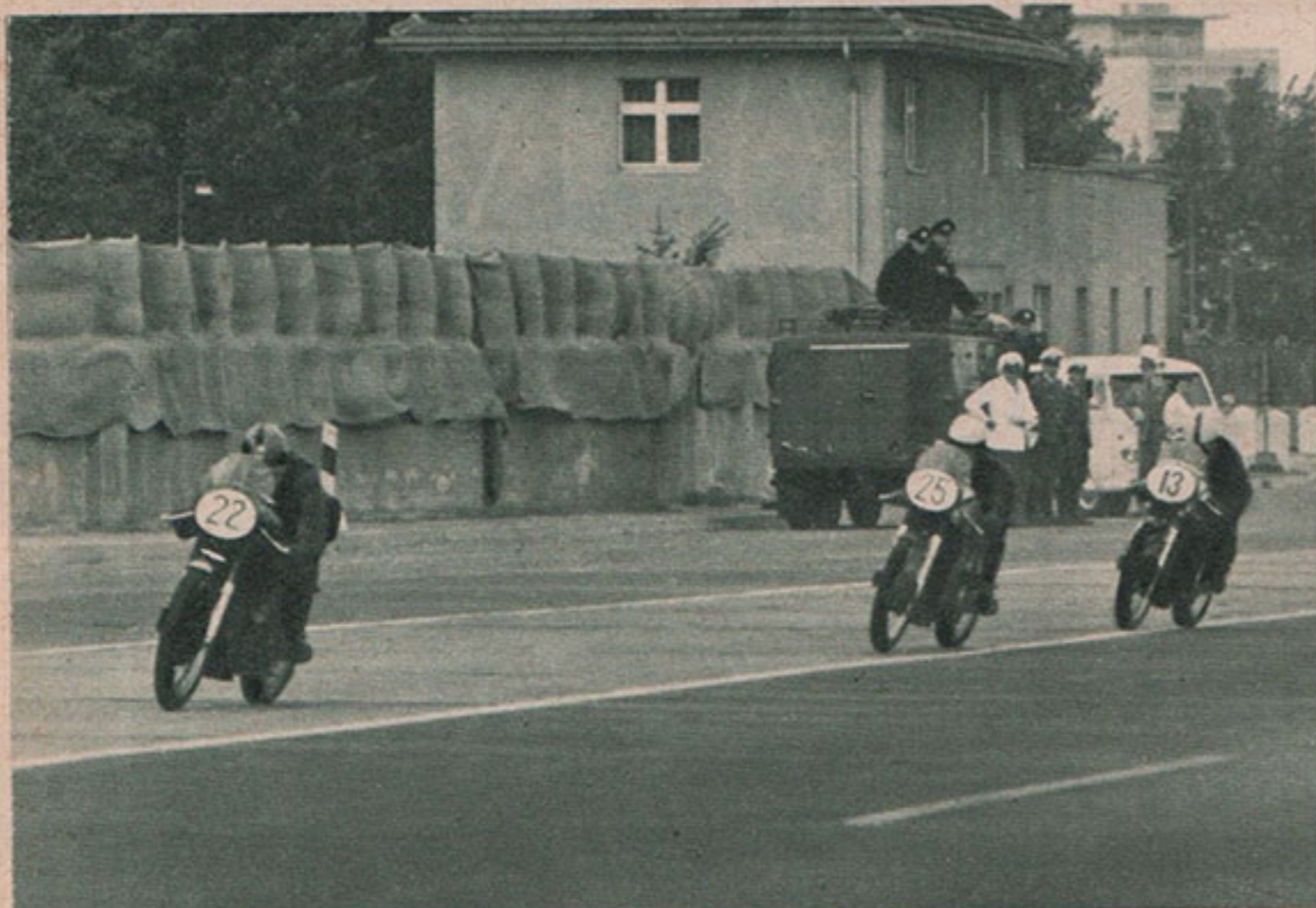
- ... bestes Shell X-100 Motoroel, gut für
alle Jahreszeiten —
- ... besonders geeignet für Stadt- und
Langstreckenverkehr, in dem heute
zumeist gefahren wird —
- ... dünnflüssig bei Kälte, tragfester
Schmierfilm bei höherer Betriebs-
temperatur durch automatische
Viskositätsanpassung —
- ... hilft im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



SIE FAHREN GUT MIT SHELL

GROSSES JUNIORENFEST AUF DER AVUS

6. LAUF UM DEN JUNIOREN-POKAL



Die Spitzengruppe der 500 ccm Ausweisklasse im Positionskampf. 22 = Horst Seidl (Norton), 25 = Klaus Enders (Norton), 13 = Rolf Fenker (Norton). (Fotos: Bredow)

Abnahme: Daß man es damit in Berlin besonders genau nimmt, hatte sich anscheinend bei manchen Fahrern noch nicht herumgesprochen. (Laßt mich zuerst meckern, damit dann nachher die vielen erfreulichen Beobachtungen um so 'leuchtender' wirken können). Ja, — Freunde, die Abnahme dient doch — genau genommen — nur eurer eigenen Sicherheit! Auch wer in diesem Jahr erst in die Wettfahrerei eingestiegen ist, könnte doch eigentlich beim 6. Lauf schon gemerkt haben, daß man zu einem Rennen nicht mit abgefahrenen oder runderneuerten Reifen antritt, daß man in seinem ureigensten Interesse auch nicht versucht, mit einem eingerissenen Bremswiderlager am Vorderrad oder angebrochenen Seitenwagenstreben 'durchzukommen'. Und dann die Diskussionen und Überredungsversuche! Was soll das? Laßt euch einmal erzählen, wie das in England so vor sich geht. Da sitzen die Abnahmeleute herum, jeder hat ganz bestimmte Teile, die er überprüft, die Maschine wird in den Kreis der Abnehmenden geschoben — kein Wort wird geredet — entweder wird mit dem Kopf genickt — o. k., oder man schüttelt den Kopf, dann schiebt der Fahrer seine Maschine stillschweigend wieder zurück, kommt nach einiger Zeit noch einmal wieder und hat seinen Schlitten in Ordnung gebracht. Eine interessante Beobachtung: Die Fahrer, die wußten, daß ihre Maschine in Ordnung ist, kamen, stellten einfach ihr Fahrzeug hin und ließen ruhig an allen Teilen herumputzen — und das war weit die Mehrzahl. Aber dann kamen welche, die redeten und redeten . . . und wenn man dann genauer hinsah, — oh, heiliger Christophorus!

Das Training begann. Und da wir schon einmal bei der Kritik sind: Es ist zu überlegen, ob man das Eintrittsgeld für die Südkehre nicht spart für einen Besuch der 'Stachelschweine' oder eines anderen Kabarets, denn man kann in beiden Fällen mächtig lachen. Es ist witzvoll zu sehen, wie manche ankommen. Handbremse ziehen? Ach, nee, tut man das? Nun geht einem auf, warum Bremsbelagfirmen Bremsbeläge an Rennfahrer verschenken. Ist ja kein großer Verlust für die Firmen! Die meisten Fahrer brauchen ja gar keine, wenigstens nicht vorn. Da wird hinten draufgelatscht, daß das große Schwänzeln beginnt. Irgendwie kommt man dann schon um die Kehre, mal so — mal so. Manche fahren auch geradeaus, aber da kann ja nicht viel passieren, weiter hinten kommt ja die Zonengrenze, da steht die Grenzpolizei mit 'ner Kelle. Warum muß denn gleich so losgeschrotet werden? Nun hat die Avus doch nur diese eine Kurve, die auswendig gelernt werden muß. Die überhöhte Nordkurve hat je einen weißen Strich eingemalt, an den man sich halten kann. Da sucht man sich eben in zwei verhalten gefahrenen Trainingsrunden seinen 'Strich' in der Südkehre — oder soll der Harry Splettstößer den auch noch hinmalen lassen? Es ist auch putzig, einige Spannungsfahrer in der Südkehre zu beobachten, deren Beifahrer jedesmal versuchen, das Gespann umzukippen. Da wird dann gar nicht erst versucht, das Hinterrad zu belasten, oder wenn schon eine Gewichtsverlagerung, dann wird anmutig der Kopf geneigt. Es mag ja sein, daß der Kopf der wert-

vollste Teil des Körpers ist, aber gewichtiger ist eben doch eine andere Körperpartie — die müßt ihr in Bewegung bringen, ihr Leute im Boot!

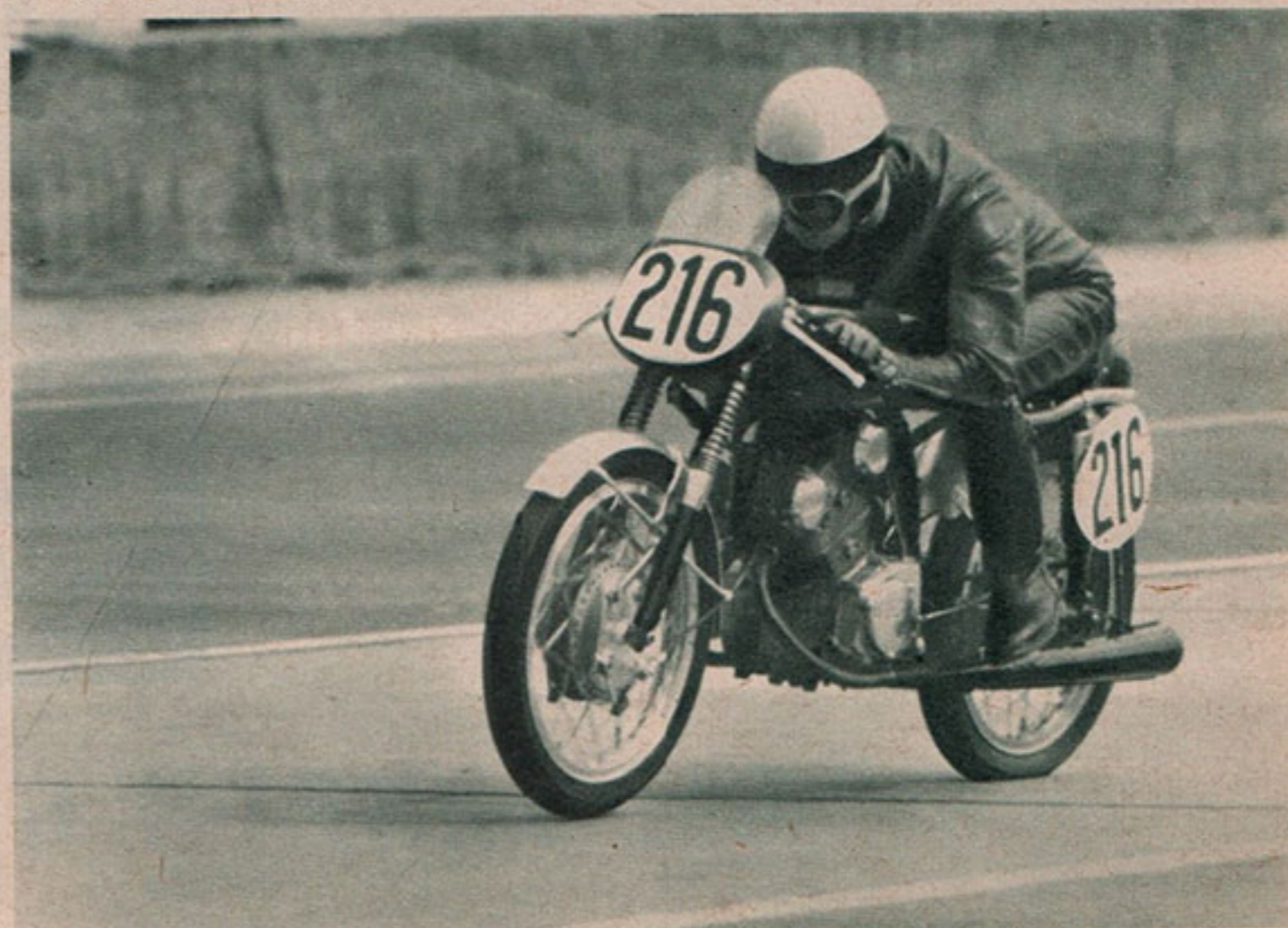
Verdammt nochmal, lernt erst mal Motorradfahren, bevor ihr euch als „Rennfahrer“ betätigt und aus Ahnungslosigkeit euch und vor allem andere gefährdet! „Jungs, trainiert mehr!“ . . . hieß mal ein Artikel im MOTORRAD, oder ganz einfach, auch das konnte man schon lesen, fährt auch alltags mehr mit dem Motorrad! Ich habe mich einmal dafür interessiert, wer noch mit dem Gespann zum Rennen kommt, Wettbewerbsmaschine nebendrauf geschnallt. Es kann sein, daß ich beim Suchen danach einen übersehen habe, aber gefunden habe ich vier: H. J. Dittberner, Mülheim; G. Hippe, Oberrodern; J. Oltersdorf, Düsseldorf und H. W. Steuper aus Hunnebrock. Es wäre zu weit gegangen, wenn man alle Fahrer, die einem mit einem kriminellen Fahrstil aufgefallen waren, gefragt hätte, ob sie auch alltags noch Motorrad fahren, — außerdem: Ob es wahr gewesen wäre? Ubrigens hatte die Fahrleitung einen Meckerkasten, in den die Fahrer ihre Vorschläge, Wünsche und Beschwerden hineinwerfen sollten, erfreulich, nicht wahr? Ich war bei der Öffnung dabei: 3 Zettel, einer anonym und nicht zutreffend und die beiden anderen keine Meckereien, sondern Anfragen, die schon vor der Öffnung des Kastens von der Rennleitung veranlaßt worden waren. Das ist ein Spiegel dieser Veranstaltung, die man als mustergültig bezeichnen kann. Bei einem Mann wie Splettstößer als Fahrleiter, erwartet man das ja schon gar nicht mehr anders, aber auch von Seiten der Fahrer und ihrer Betreuer wurde mit unbedeutenden Ausnahmen alles getan, den Sonnabend als Trainingstag und den Sonntag als Renntag zu einem erfreulichen Gesamterlebnis werden zu lassen, an das man sich gerne erinnert. Am Nürburgring hat man mir einmal gesagt: „Lieber 1000 Motorradfahrer zum Elefantentreffen als 20 . . .“ Also, das war das einzig wirklich Störende, das am Renntag zwischen den Läufen der Motorräder zwei Stunden für Wagenläufe der Rallye Avus freigehalten werden mußten. Bei der Siegerehrung versprach Splettstößer aber, daß er sich darauf auf keinen Fall mehr einlasse. Und wie ich ihn kenne, dürfen wir ihm das glauben!

In der Klasse bis 50 ccm waren 25 Maschinen gemeldet, davon 18 Kreidler, 2 DKW, 2 Honda, 1 Victoria und 2 Eigenbauten, von denen Dieter Kramers Konstruktion, die von Volker gefahren wurde, natürlich am meisten Interesse erweckt hatte. Im Training ging sie nicht ganz so schnell wie Haußmanns Kreidler, der mit 4:12,1 (= 118,3 km/h) die schnellste Trainingszeit hatte. Sie haben dann noch bis spät in die Nacht gebaut. Das haben mehrere! Aber die Kramers mit Erfolg. Beim Training der 50er haben übrigens 6 Fahrer den bisherigen Rundenrekord dieser Klasse, den Rotermundt 1962 mit 114,5 km/h aufgestellt hatte, überboten. Am Start stehen um 8.15 Uhr 18 Starter. Kramer, Haußmann, Däuwel und Dotterweich kommen an der Spitze des Feldes aus der 1. Runde zurück, auf den weiteren Plätzen Kraemer, Spengler und Zörnig. Volker Kramer hält die Spitze während des ganzen Rennens, es ist aber eine Freude zu beobachten, wie sich Wolfgang Speng-

(Fortsetzung Seite 541)

Karl-Heinz Neddenien gewann auf der Serien-Rennmaschine von Honda die 125 ccm Klasse der Ausweisklasse.

Fritz Kläger ist bei den Ausweisrennen ein gern gesehener Betreuer und Lehrmeister.





Rekord am Mt.Ventoux

Das Team G. Monneret und J.-P. Behra hat auf einem Moped mit serienmäßigem 50-ccm-Sachs-Motor einen sensationellen Rekord aufgestellt: 37 mal wurde der 1.912 m hohe Mt. Ventoux in den französischen Alpen im Laufe einer 1.431-km-Langstreckenfahrt „erklettert“. Insgesamt wurden 54.104 m Höhenunterschied überwunden – in 37 Stunden Tag- und Nachtfahrt, die durch ständigen Geländewechsel, schroffe Temperaturstürze, Sturm mit Spitzenböen von 160 km/h auf dem

Gipfel gekennzeichnet war. Unvorstellbar harte Bedingungen hatten die Fahrer und der kleine Sachs-Motor zu bewältigen – und sie schafften es ohne Zwischenfall oder Störungen. Die 50-ccm-Klasse von Sachs hat erneut ihre konstruktive Reife und ihre unbeschränkte Anwendbarkeit überzeugend unter Beweis gestellt. Übrigens: Das französische Fernsehen, der Rundfunk und die Presse des Landes haben von dieser sportlichen Leistung an hervorragender Stelle Notiz genommen.



F & S - FORTSCHRITT UND SICHERHEIT
FICHEL & SACHS AG SCHWEINFURT

Reparatur-Anleitungen

praktisch – übersichtlich – zuverlässig

Mit diesen Reparatur-Anleitungen sind Sie jeder Situation gewachsen und vor mancher unliebsamen Überraschung sicher!

BMW R 50 - R 50 S - R 60 - R 69 S	DM 24.-
BMW R 26	DM 18.-
BMW R 26/R 27	DM 18.-
BMW R 51/3 - R 67 - R 67/2	DM 18.-

Diese Reparatur-Anleitungen sind so ausführlich geschrieben, daß jeder, auch nicht besonders technisch Begabte die an seiner Maschine notwendigen Reparaturen ausführen kann.

Außer diesen Reparatur-Anleitungen für Motorräder sind auch für die gängigsten Kraftwagen Anleitungen erschienen. Bitte verlangen Sie kostenlos den ausführlichen Prospekt.

Der untenstehende Bestellschein soll Ihre Bestellung erleichtern. Bitte senden Sie den Bestellschein an uns ein. Falls Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, genügt Postkarte.

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1

Bestellschein

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

Ich zahle nach Erhalt Bitte per Nachnahme liefern
Meine genaue Anschrift:

Mo 19

Ein Handbuch für Motorrad-Fahrer

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



Motorrad und Motorroller von W. Thoenz

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

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

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

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1

Bestellschein

An **MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370**
Bitte senden Sie mir sofort portofrei:

— Expl. Thoenz, Motorrad und Motorroller DM 46.–
 Ich zahle nach Erhalt Bitte per Nachnahme
 Ich zahle in 4 Monatsraten
Meine genaue Adresse:

Mo 19

Großes Juniorenfest auf der Avus

(Schluß von Seite 532)

ler, Erfelden von seinem anfänglich 6. Platz vorarbeitet. Volker Kramer fährt mehrere schnelle Runden, in der 6. die schnellste Runde dieses Laufes, aber aus der 6. Runde kommt auch Spengler, der in der 4. und 5. noch an 4. Stelle hinter Haubmann und Däuwel lag, an 2. Stelle heraus. Diesen Platz läßt er sich in der 7. und letzten Runde nicht mehr nehmen und so lautet das Ergebnis: 1. V. Kramer 30:02,7 = 116,1 km/h; 2. W. Spengler 115,1 km/h; 3. B. Haubmann 114,7 km/h. — Schnellste Runde: V. Kramer 4:17,7 = 117,4 km/h. (Kramer Eigenbau, Spengler u. Haubmann/Kreidler).

In der Klasse bis 125 ccm hatte Prescott mit 3:21,0 = 148,7 km/h die schnellste Trainingsrunde vor Haubmann (146,7) und Neddenien (144,4) absolviert. 31 Fahrer standen am Start. Schmicking kommt aus der vordersten Startreihe am besten weg. In den ersten beiden Runden liegt Prescott in Führung, dann zeigt aber Neddenien, daß er seiner Honda im Training nicht das letzte abverlangt hatte und zieht an Prescott vorbei. An dritter Stelle liegt über fünf Runden hinweg Haubmann (Honda), wird aber in der 6. von Kleimaier abgefangen, so daß im Ziel die Reihenfolge lautet: Neddenien, Prescott, Kleimaier, Haubmann, Schmicking. Damit haben 5 Hondas die ersten Plätze gefolgt von 5 Bultacos auf den Plätzen 5–10, deren Reigen Rott, München auf dem 6. Platz anführt.

Ergebnis: 1. K. H. Neddenien 23:55,3 = 146,7 km/h; 2. J. D. Prescott 145,2 km/h; 3. E. Kleimaier 145,0 km/h. — Schnellste Runde: Neddenien.

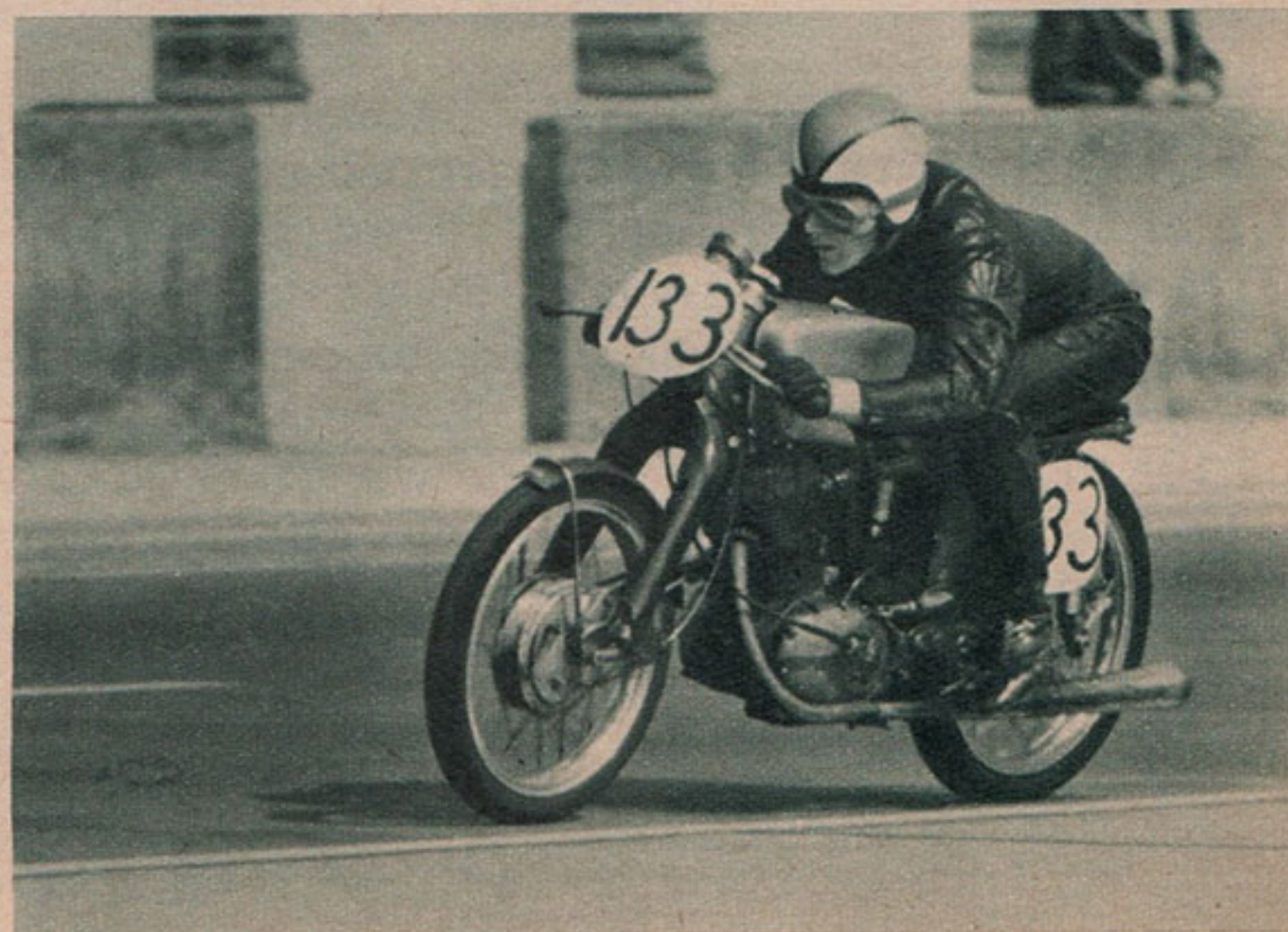
Für die Klasse bis 250 ccm hatten sich im Training 43 Fahrer qualifiziert. Das waren etwas viel, es sollte aber niemand wieder nach Hause geschickt werden, deshalb ließ die Rennleitung diese Klasse in zwei Läufen ausfahren, die nach den Trainingszeiten zusammengestellt wurden. Die 18 Trainings-schnellsten, angeführt von Klauk, Berlin mit 165,9 km/h starteten im 1. Lauf. Meub ging mit seiner Adler als erster vom Start auf und davon, und nun entwickelte sich das vielleicht interessanteste Rennen des ganzen Tages. R. Argast ging als zweitletzter vom Start, Meub konnte ein eng zusammenliegendes Spitzenfeld von 6 Fahrern zwei Runden lang anführen, hinter ihm lagen Atterer, Martinek und Schwarze. Auf dem 5. Platz lag Schwarze und da hatte nach der 2. Runde schon Rudi Argast zur Spitzengruppe aufgeschlossen. Den Kampf dieser sechs wird man so schnell nicht vergessen. Dicht aufgeschlossen kurbelten sie weit vor dem übrigen Feld ihre Runden. Die ständigen Positionswechsel waren gar nicht festzuhalten. Aus der 3. Runde kommt Martinek als erster zurück, dann führt Atterer zwei Runden, und am Ende der 6. Runde hat Norbert Schwarze die Spitze übernommen, die er bis ins Ziel behält. Jungs, war das herrlich, wie ihr euch da gerauft habt! Im 2. Lauf dieser Klasse, der am Nachmittag gestartet wurde, konnte keiner der Fahrer die Zeiten der ersten 7 Fahrer des 1. Laufes erreichen, so daß das Endergebnis folgendermaßen aussah: 1. N. Schwarze, NSU 22:37,3 = 154,1; 2. H. J. Martinek, Honda 154,0; 3. W. Atterer, NSU 153,9; 4. K. H. Meub, Adler 153,8; 5. R. Argast, Honda 153,7 km/h. — Schnellste Runde: R. Argast, Honda 3:09,8 = 157,5 km/h.

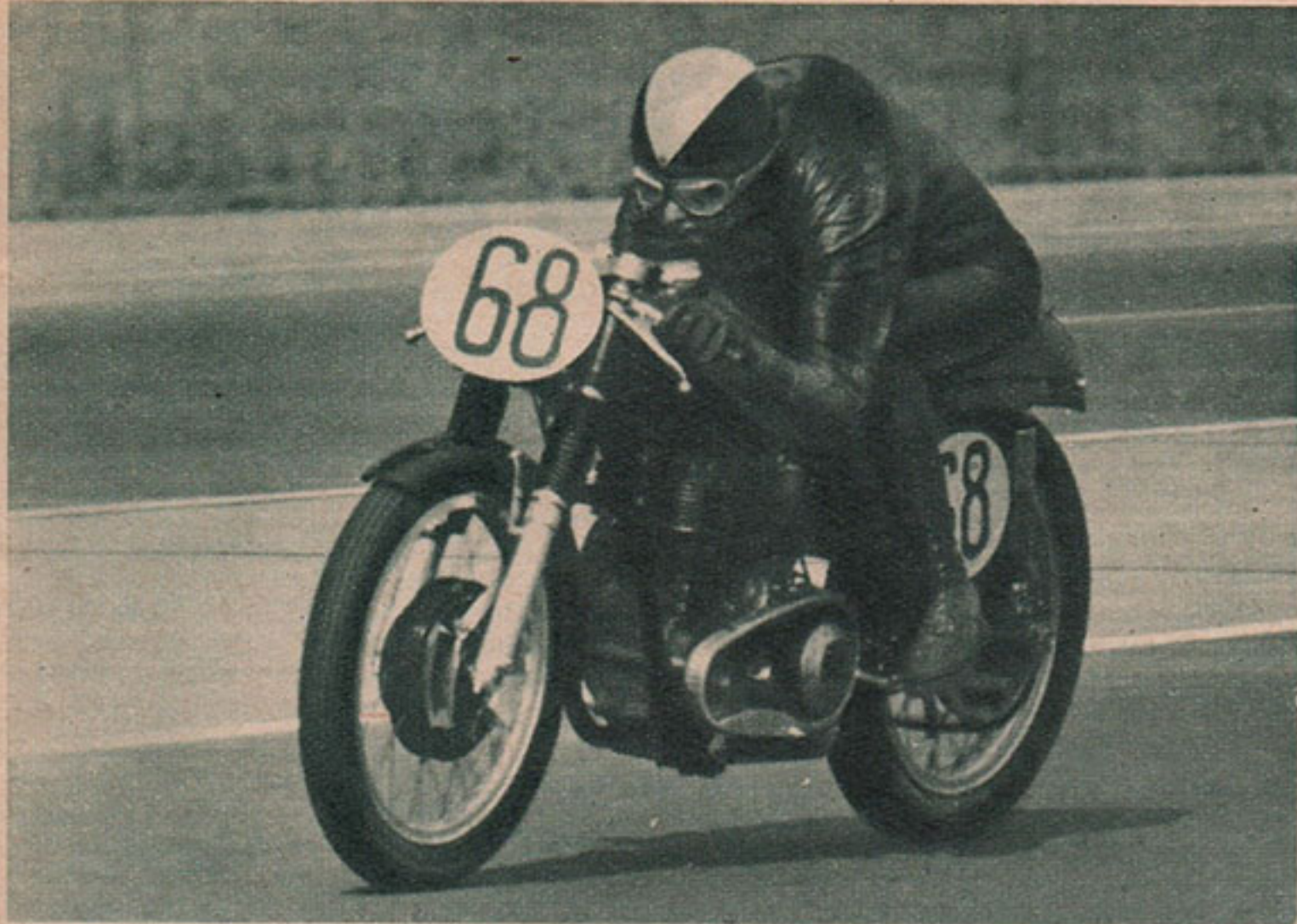
Bei den 350ern war Pohlig auf einer Velocette KTT die schnellste Trainingsrunde mit 168,5 km/h gefahren. Als interessante Arbeit fiel der Rahmen von O. Anders, Bad Soden, auf, in den er den aufgebohrten NSU-Max-Motor gehängt hatte. In Ultraleichtbauweise wiegt er mit Schwinge und Sitzbank nicht mehr als 8,5 kg. Er hatte aber noch kurz vor dem Rennen einen neuen Kolben einbauen müssen, so daß der Motor nicht richtig ging und sich das Leichtgewicht nicht richtig auswirken konnte. Der Favorit in dieser Klasse, der in der Pokalwertung mit 31 Punkten führt, H. Bernard, fuhr drei Runden lang, gefolgt von Meinhardt und Zeller, vor dem Feld her — in der 4. Runde bleibt er weg und schiebt ins Fahrerlager. Kupplungszug gerissen, aus. Zeller hatte sich auf den 1. Platz vorgeschoben. Meinhardt liegt jetzt hinter ihm, dann eine Weile nichts, dann W. Braun, Rüsselsheim. — So bleibt es bis zum Ziel.

Ergebnis: 1. M. Zeller, AJS 21:23,6 = 163,0 km/h; 2. W. Meinhardt, Norton 161,4; 3. W. Braun, Norton 151,4 km/h. — Schnellste Runde: H. Bernard, AJS 2:58,1 = 167,8 km/h.

Die Klasse bis 500 ccm wird bis jetzt in der Pokalwertung von Enders, Wetzlar, auf Norton angeführt. Er fuhr auch die schnellste Trainingsrunde mit 179,9 km/h, kam als 1., gefolgt von Seidl und Fenker aus der ersten Runde zurück und dann entwickelte sich zwischen diesen dreien wieder ein Positionskampf. 2. Runde: Seidl, Fenker, Enders. 3. Runde: Seidl, Enders, Fen-

In der Einfahrt zur Zielgeraden: Norbert Schwarze, Sieger der Klasse Ausweisfahrer bis 250 ccm auf NSU.





Manfred Zeller, Augsburg. Sieger des Rennens der Klasse Ausweisfahrer bis 350 ccm auf AJS.

ker. 4. Runde: Enders, Seidl, Fenker. 5. und 6. Runde: Enders wieder hinter Seidl, der jetzt die Spitze behält, aber Fenker zieht jetzt auf und kann Enders noch überholen.

Ergebnis: 1. H. Seidl, Norton 19:23,8 = 179,8; 2. R. Fenker, Norton 178,5; 3. K. Enders, Norton, 177,6 km/h. — Schnellste Runde: H. Seidl, Norton 2:42,2 = 184,3 km/h.

Die Gespannklasse bis 500 ccm versprach eine besondere Würze durch die Teilnahme der Lizenzgespanne Huber/Huber, Hahn/Schwerburger, Ludwig/Braun und Lünemann/Hagemann. Es wäre witzlos gewesen, diese vier Lizenzgespanne in einem Lauf allein auf die Reise zu schicken, und so wurde in einer Fahrerbesprechung Harry Spletstößers Anregung, Lizenz- und Ausweisfahrer in einem Lauf starten zu lassen, angenommen. Die Lizenzfahrer mit 30 Sekunden Vorsprung, um nicht etwa Ausweisfahrer zu einer unüberlegten Jagerei anzureizen. — Bei den Lizenzlern hatte Hahn die schnellste Trainingszeit gefahren (171,4 km/h), bei den Ausweislern das Gespann Schauzu/Schneider (149,0). Das befürchtete 'Jagen' konnte nicht eintreten, da weit dem Feld voran Hahn/Schwerburger ihre Runden drehten, bis zur 4. Runde noch gefolgt von Huber/Huber. Ludwig/Braun fielen schon in der 1. Runde aus und bei Lünemann/Hagemann ging der Motor nicht richtig. Huber hatte in der 4. Runde Reifenschaden, so daß Hahn allein weiterfuhr. Die Reihenfolge bei den Ausweisfahrern war zuerst Schauzu/Schneider, Enders/Mannscheff, in der 2. Runde konnte Enders an Schauzu vorbeigehen, dann lag Schauzu wieder vor Enders, der aber in der 4. Runde seine Horex aus dem Rennen nehmen mußte. Leider fiel auch noch die Horex von Rosen-dahl/Ricken aus, dafür hielt Schmelzers Imperator, die hier ihr zweites Straßenrennen fuhr. In der Reihenfolge Schauzu/Schneider, Gebrüder Ludwigkeit, Selbmann/Müller wurde ab 5. Runde der Lauf zu Ende gefahren. Ein schönes Rennen in diesem Lauf fuhren auch Röttger/Roder und Kolb/Schlink. Es war überhaupt in fast allen Läufen zu beobachten, daß um jeden Zentimeter gekämpft wurde, auch wenn es nicht um den Sieg ging.

Ergebnis: 1. S. Schauzu/H. Schneider BMW 23:20,4 = 149,0; 2. Ludwigkeit/Ludwigkeit, BMW 148,0; 3. Selbmann/Müller, BMW 145,3 km/h. — Schnellste Runde: Schauzu/Schneider 154,6 km/h. Lizenz: Hahn/Schwerburger, BMW 20:30,0 = 170,0 km/h.

Den Abschluß dieses schönen Tages bildete das Rennen der Solo-Lizenz bis 500 ccm. das vom Start weg von Ochsenreiter auf Norton angeführt wurde. Um die weiteren Plätze raufte sich Stöcker, Melcher und Arends. Drei Runden lang führte Melcher vor Arends und Stöcker. In der 4. konnte Stöcker sich vor Melcher setzen, in der 5. Runde lag Arends an 2. Stelle und in jeder Runde baute Ochsenreiter seinen Vorsprung um fast 4 Sekunden mehr aus. 14 Runden mußten gefahren werden. Ab der 8. Runde änderte sich die Reihenfolge Ochsenreiter—Stöcker—Arends—Melcher nicht mehr. Souverän führte Ochsenreiter auf der Norton — bis 500 m vor dem Ziel in der letzten Runde der Motor festging — ist das zum Heulen? Es ist! Als er an der Tribüne zum Siegerpodest vorbeilief, erhielt er einen lautstarken Sonderapplaus, — und dann nahm Stöcker ostentativ den Siegerkranz, den eigentlich irgendein Prominenter überreichen sollte, und hängte ihn Ochsenreiter um und kroch dann mit hinein. Bravo Stöcker! Die Prominenten-Siegerehrer staunten — das ist Motorrad-Sportkameradschaft!

Ergebnis: 1. A. Stöcker, BMW (14 Runden = 116,2 km) 37:51,8 = 184,1 km/h. 2. L. Arends, BMW 183,4; 3. H. J. Melcher, Norton 181,8 km/h. — Schnellste Runde: A. Stöcker 2:38,8 = 188,2 km/h. Horst Bredow

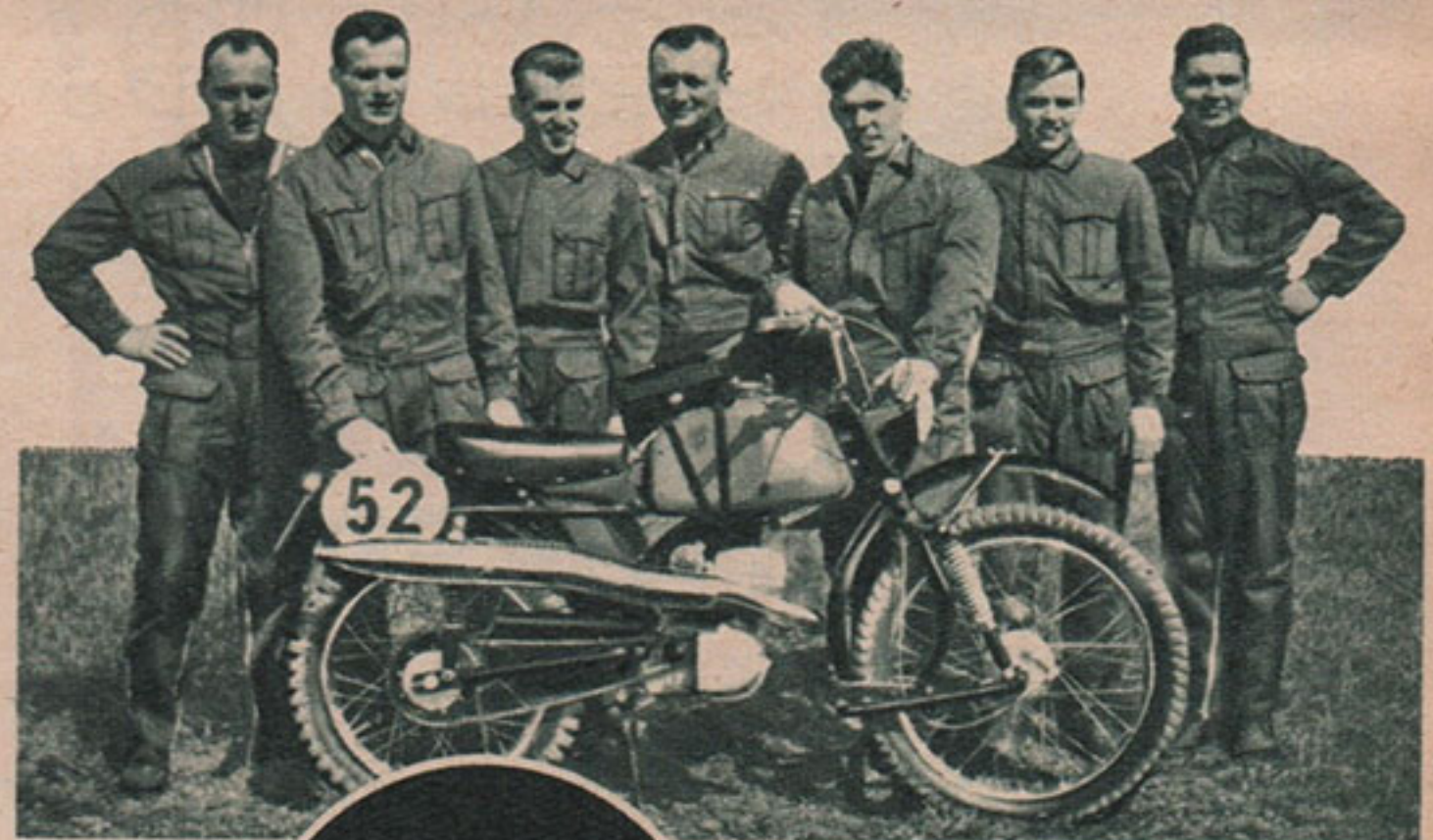
Achtung! Motorradsport-Freunde in Norddeutschland!

Am 15. September findet auf dem Flugplatz Aahum in der Nähe von Bückeburg und Stadthagen der nächste Lauf um den Juniorenpokal statt! Bei diesem Straßenrennen für Wagen und Motorräder starten folgende Motorradklassen: 350 ccm Solomaschinen Ausweisfahrer, 500 ccm Solomaschinen Ausweisfahrer, Seitenwagen bis 500 ccm Ausweisfahrer und Seitenwagen bis 500 ccm Lizenzfahrer. Nach dem Rennen in Bremerhaven ist dies nun das zweite Straßenrennsport-Ereignis im norddeutschen Raum.

Da die Genehmigungen seitens der Behörden zu spät erteilt wurden, fällt das Rennen „Kieler Hafenkurs“ auf dem Flugplatz Holtenau am 22. September aus! (Es soll 1964 bestimmt durchgeführt werden). Der Endlauf um den Juniorenpokal, der in den meisten Klassen noch völlig offen ist, wird am 28. September auf der Südschleife des Nürburgringes beim „Eifel-Pokal-Rennen“ in allen Klassen ausgefahren. Bei Punktgleichheit ist dieses Rennen entscheidend. Außerdem starten in der Eifel die 250 und 350 ccm Lizenzmaschinen. Im Ganzen also noch ein sehr erfreulicher Terminkalender zum Abschluß der Straßensaison!

Int. 6-Tage-Fahrt 1963

Die Olympiade des Motorsportes



Die HERCULES-Werksfahrer von links nach rechts:

Lorenz Müller, Karl Augustin, Alfred Lehner, Fritz Witzel, Karl Wessel, Heinz Brinkmann, Bernd Ringshausen

mit SACHS-Motor

Bei dieser schwersten Motorrad-Gelände-fahrt des Jahres sind natürlich HERCULES-Fahrer in den Klassen:

- 50 ccm**
- 100 ccm**
- 175 ccm**

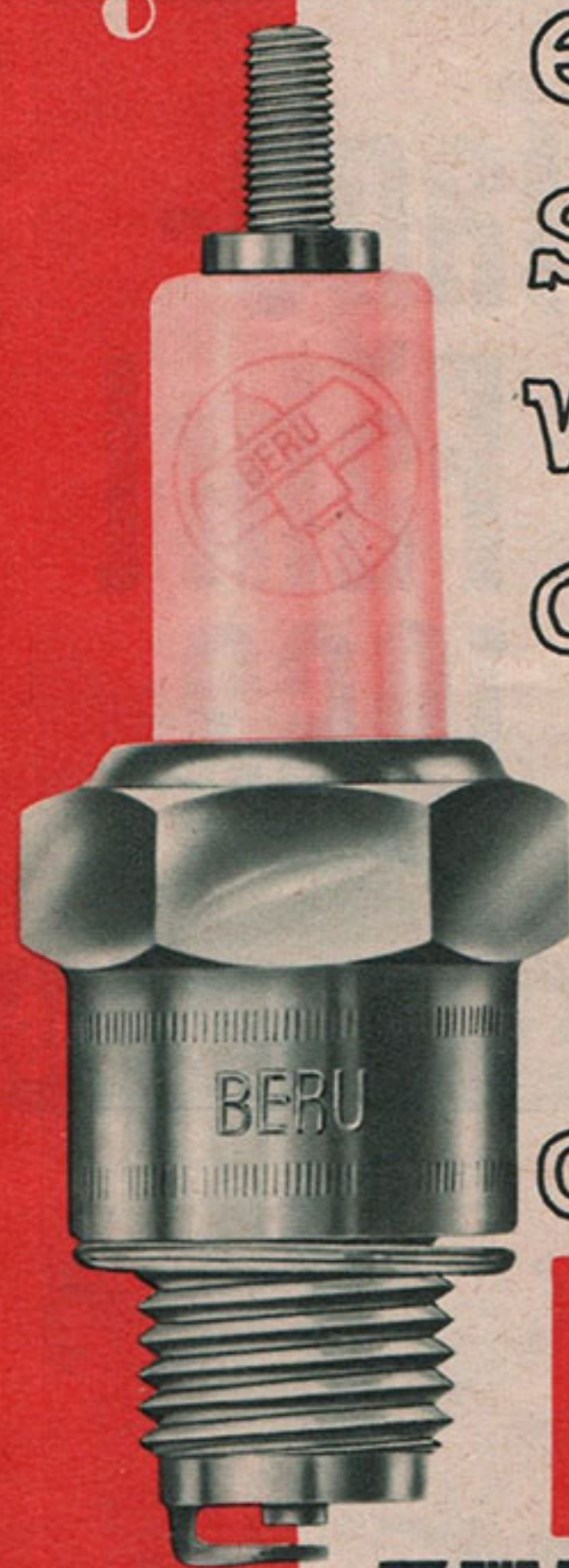


mit dabei, um im sportlichen Wettbewerb erneut ihr fahrerisches Können zu zeigen und den Leitspruch zu beweisen:

HERCULES

etwas ganz BESONDERES!

NÜRNBERGER HERCULES-WERKE GMBH
NÜRNBERG, Fürther Straße 191-193



eine
so gut
wie die
andere
und
besser
denn je!
BERU
ZÜNDKERZEN

Ihr Vorteil

ist es, wenn Sie Ihr Kraftrad bei uns versichern!

Die Jahresbeiträge betragen für diese Fahrzeugart:

bis	bis	bis	bis	bis	über
50 ccm	100 ccm	175 ccm	250 ccm	475 ccm	475 ccm
62.—	23.—	52.—	68.—	156.—	208.—

Jahresbeitrag für Mopeds

einschließlich Brand und Entwendung: DM 29.—

Deckungssummen: DM 250000.— für Personen- und
DM 50000.— für Sachschäden

Unser Geschäftsgebiet ist begrenzt auf Baden-Württemberg, Rheinpfalz, Rheinhessen südlich des Mains und das Saarland.



Landwirtschaftliche Haftpflicht- u. Unfallversicherung (LHU-Versicherung) VaG,
75 Karlsruhe, Bahnhofstraße 46
Postfach 1048, Telefon 30771/72



Frühzündung ist nicht hinzukriegen

Bei meinem Max-Motor läßt sich die vorgeschriebene Frühzündung nicht einstellen. Beim Boschdienst wurde festgestellt, daß sich die vorgeschriebenen 36° vor OT bei ausgespreizten Fliehkraftreglern nicht ergeben. Das Polgehäuse läßt sich nicht weit genug drehen, um die Prüflampe zum Aufleuchten zu bringen. Selbst nach Nachfeilen der Langlöcher komme ich maximal auf 25-28° vOT. Was wäre da zu tun?
Außerdem zeigt sich bei meinem Motor noch Folgendes: zwischen 80 und 90 km/h im Vierten fängt es an zu schlagen, die Leistung sinkt, der Motor dreht nicht mehr höher. Erst wenn man das Gas zurücknimmt, läuft der Motor wieder ruhiger. Auch der Erste bis Dritte läßt sich nicht ausfahren. Was kann nun das wieder sein? B. L. in M.-R.

Die Tatsache, die Sie uns schildern, daß sich nämlich die Zündanlage Ihrer Max nicht auf die vorgeschriebene Frühzündung von 36° v.O.T. stellen läßt, verwundert uns, denn wir haben noch nie von einem solchen Fall gehört. Dagegen kann es sein, daß die Gewichte des Fliehkraftreglers nicht voll ausgespreizt wurden. Man öffnet sie am besten mit den Fingern und legt sie mit einem Holzkeilchen fest, damit sie auf keinen Fall zurückgehen können. Beste Lösung für Ihr Problem wird sein, wenn Sie keine langen Versuche anstellen, sondern einen neuen Fliehkraftregler montieren und prüfen, ob die Maschine damit einwandfrei funktioniert.

Einige Mäxe leiden unter Luftmangel, weil der Rahmen nicht genug „beruhigte Ansaugluft“ zum Vergaser läßt. Auch hier sollten Sie eine Probefahrt mit abgenommener Gummischlauchverbindung zwischen Vergaser und Luftfilter durchführen. Wird die Maschine dabei in der Leistung einwandfrei besser, dann ist des Rätsels Lösung bereits gefunden. Wir schreiben Ihnen dann gern und im einzelnen, was in diesem Fall zu unternehmen ist.

Frisieren eines Mopedmotors?

Ich besitze ein Sachs-Moped, Baujahr 1962, der Sachs ist etwas lahm, möchte gern, daß er mehr zieht und etwas schneller wird. Habe folgendes schon daran geändert: den Zylinderdeckel 1 mm abgedreht, den Vergaser 2 mm aufgebohrt, größere Düse eingesetzt, am Kolbenrand ein Stück rausgefeilt, damit der Ansaugkanal im Zylinder am oberen Totpunkt ganz auf ist, Kanäle poliert, Auspuff gesäubert, Unterbrecher ausgewechselt. Habe eine 240er Kerze mit langem Gewinde reingeschraubt, die Leistung ist ein klein wenig gestiegen, aber allen anderen Mopeds ist er nicht gewachsen. Wollte mir schon einen Sportvergasers kaufen. Bitte schreiben Sie mir, was ich machen soll. W. Sch. in N.

Sicher ist Ihnen auch bekannt, daß Mopeds einer gesetzlichen Geschwindigkeitsbeschränkung von 40 km/h unterliegen, und wir können Ihnen versichern, daß man sich bei Sachs und in anderen Motorenfabriken den Kopf zerbricht, was man machen kann, damit die Dinger nicht über 40 gehen. Umgekehrt gibt es natürlich eine ganze Menge Maßnahmen, um so einen Motor über 40 zu bringen, aber „das MOTORRAD“ würde sich strafbar machen, wenn es Ihnen da Vorschläge machte oder Anleitungen gäbe. Es ist doch auf jeden Fall richtiger, das Moped zu verkaufen und den Führerschein 4 zu machen, was sehr einfach ist. Dann können Sie eine 50er mit ungedrosselter Leistung fahren, an der Sie gar nichts zu verändern brauchen, die ist schon ab Werk sehr lebendig, egal, ob es sich um Sachs, Zündapp oder Kreidler handelt. Was Sie an Ihrem Motor bisher gemacht haben, war nicht gerade falsch, bis auf die Zündkerze mit langem Gewinde. Die muß wieder raus, in den Sachs gehört eine Kerze mit normal-langem Gewinde. Die Sie jetzt drin haben, steht innen vor, und es kann passieren, daß die Gewindegänge so heiß werden, daß es zu Glühzündungen kommt.

Superkraftstoff für Zweitakter?

Ich habe eine 175er Hercules mit Viergang-Sachsmotor. Laut meiner Werkstatt dürfte ich kein Super fahren, da das Kurbelwellenlager zu wenig Schmierung bekäme. Ich habe aber diese Maschine schon mit Super gefahren – bei Düsennadelstellung 4 waren 10 km mehr Spitze drin! Bitte sagen Sie mir Ihre Meinung hierzu. H. B. in K.-O.

Wir möchten Ihnen eigentlich zunächst die Frage stellen, warum Sie denn überhaupt Superkraftstoff fahren wollen? Es gibt dafür bei einem Zweitakter wirklich keinen Grund. Die heutigen Normal-Benzine liegen alle in der Oktanzahl so hoch, daß sie für die Ansprüche aller serienmäßigen Zweitakter voll ausreichen. Wir nehmen an, daß Ihnen der wirkliche Unterschied zwischen Normal- und Superkraftstoff bekannt ist. Das spielt nur eine Rolle hinsichtlich der Oktanzahl, es gibt keinen Grund, daß ein normaler Motor mit Super mehr leisten sollte als mit normalem Kraftstoff. Ihre Angabe, daß die Hercules mit Super 10 km/h schneller gewesen sein soll, muß auf einer Fehlbeobachtung fußen. Im übrigen dürfen wir Sie darauf hinweisen, daß die Stellung der Düsennadel bei einem Motorradvergasers nicht für die Höchstgeschwindigkeit, sondern nur für den Übergang verantwortlich ist. Bei Vollgas und Höchstgeschwindigkeit spielt nur noch die Größe der Hauptdüse eine Rolle.

Bei der Verwendung von Super – falls Sie es nicht lassen können und zuviel Geld haben – müssen Sie die Hauptdüse 1-2 Nummern größer als bei normaler Einstellung für Normal-Benzin nehmen. Eine Gefahr für den Motor bzw. speziell für die Lager besteht nicht, da sind nur Menge und Qualität des verwendeten Öles maßgebend.

Zündapp KS mit 42 PS?

In einer Ihrer letzten Ausgaben wird eine KS 601 S Werksport-Exportausführung mit 42 PS angeboten. Meine KS 601 S hat nur 34 PS. Hat es eine solche sagenhafte 42 PS-Ausführung wirklich gegeben? Um welche Änderungen handelt es sich? Ist es ein Schwingenmodell? Gerüchte schwirren umher, daß die KS wieder gebaut würde. Mit Schwinde? E. R. in B.

Diese Maschine (KS 601 Elastic) wurde von Zündapp ausschließlich für Amerika gebaut. Der dortige Importeur ließ vertragsmäßig für sich solche Maschinen herstellen und frisierte die Motoren noch nachträglich. Es ist kaum anzunehmen, daß von dort so ein Objekt zurückkam. Eventuell sind Motorteile durch damalige Werksangehörige veräußert worden, was zwar vertragswidrig gewesen wäre, aber nicht ausgeschlossen ist. Die Elastic hatte vorn und hinten Schwingen, bei Zündapp in Nürnberg hergestellt. Die Herstellerrechte gehörten dem Importeur, der dadurch den amerikanischen Markt beleben wollte. Es wurde damals damit „Der Sportler des Jahres“ in Amerika herausgefahren.

Vorläufig denkt man bei Zündapp nicht an den Bau größerer Maschinen als 250 ccm; die Fertigungseinrichtungen für die 600er-Maschinen existieren nicht mehr.



Reden wir vom Sport

Stand der Straßenweltmeisterschaft nach dem 8. Lauf
(Nach der Punkte-Staffelung: 8, 6, 4, 3, 2, 1)

Klasse bis 125 ccm

1. H. Anderson (Suzuki)	0	6	8	8	8	6	8	8	= 52
2. L. Taveri (Honda)	8	3	4	3	4	4	4	3	= 33
3. B. Schneider (Suzuki)	0	0	0	2	3	8	6	4	= 23
4. F. Ferris (Suzuki)	0	0	3	6	6	0	1	0	= 16
5. J. Redman (Honda)	6	0	6	1	0	0	0	0	= 13
6. E. Degner (Suzuki)	0	8	1	4	0	0	0	0	= 13

Klasse bis 250 ccm

1. J. Redman (Honda)	6	4	8	8	0	8	4	= 38
2. T. Provini (Morini)	8	8	0	4	4	6	0	= 30
3. F. Itoh (Yamaha)	0	0	6	6	8	0	0	= 20
4. T. Robb (Honda)	4	6	2	2	2	4	0	= 20
5. Y. Sunako (Yamaha)	0	0	0	3	6	0	0	= 9
6. M. Hailwood (MZ)	0	0	0	0	0	0	8	= 8

Klasse bis 350 ccm

1. J. Redman (Honda)	8	8	8	8	4	= 36
2. M. Hailwood (MV)	0	0	6	6	8	= 20
3. L. Taveri (Honda)	0	0	4	4	6	= 14
4. F. Stastny (Jawa)	0	4	3	0	0	= 7
5. J. Hartle (Gilera)	0	6	0	0	0	= 6
6. R. Venturi (Bianchi)	6	0	0	0	0	= 6

Klasse bis 500 ccm

1. M. Hailwood (MV)	8	0	8	8	8	= 32
2. J. Hartle (Gilera)	6	8	0	6	0	= 20
3. P. Read (Gilera)	4	6	6	0	0	= 16
4. A. Shepherd (Matchless)	0	4	4	3	4	= 15
5. D. Minter (Gilera)	0	0	0	4	6	= 10
6. M. Duff (Matchless)	3	0	0	1	3	= 7

Klasse bis 50 ccm

1. Anderson (Suzuki)	6	8	0	6	6	3	= 29
2. Anscheidt (Kreidler)	8	3	8	4	1	4	= 28
3. Degner (Suzuki)	0	4	6	0	8	6	= 24
4. Morishita (Suzuki)	3	6	0	3	3	8	= 23
5. Itoh (Suzuki)	0	2	0	8	2	2	= 14
6. Ichino (Suzuki)	0	1	4	2	4	0	= 11

Beim 11. Lauf zur 500 ccm Moto Cross-Meisterschaft,

der am 11. August als MC-Grand Prix von Luxemburg vor 15 000 Zuschauern zum 5. Mal in Ettelbrück stattfand, gewann der schwedische Lito-Fahrer Sten Lundin das Gesamtklassement vor dem Engländer John Burton auf BSA, dem Schweden P. O. Persson auf Husqvarna und dem Briten J. V. Smith auf BSA. Den 5. Platz belegte dessen Landsmann A. Lampkin (BSA) vor den Belgiern N. Jansen (Metisse), F. Slechten (AJS) und dem Schweizer H. P. Lutz (BLM). Der Deutsche Dreisilker konnte seine BSA nur auf den 11. Platz bringen, und der bereits als 1963-Weltmeister feststehende schwedische Husqvarna-Fahrer Rolf Tibblin (er erreichte 46 Punkte vor seinem Landsmann S. Lundin mit 40 und dem Engländer J. Smith mit 36) zog sich bei einem Sturz in der 9. Runde des zweiten Laufs mehrere Fleischwunden zu, so daß er ins Krankenhaus verbracht werden mußte.

Das traditionelle Motorradfahrer-Treffen in Gefrees 1963

Aus der Menge der neuerdings mehr und mehr veranstalteten Treffpunkte ragt das nun schon vierte Motorradfahrer-Treffen in Gefrees heraus. Jedes Jahr laden einige Motorradfahrer ihre Freunde aus der Bundesrepublik und den Ländern Europas ein, ihre Maschinen zur Fahrt nach dem Weissenstein bei Gefrees anzutreten. Dieses Jahr wird man sich dort am 21. September treffen. Anfragen bitte an Norbert Przybilowitz, 8581 Streitnau ü. Bayreuth, Haus Nr. 27. Die bisherigen Treffen auf dem Weissenstein sind nicht nur den Teilnehmern bekannt, berühmt wegen der Harmonie, und als Ziel für unsere unentwegten Meilenreiter sehr beliebt.

Zielfahrt des BVDM 1963

Der Bundesverband der Motorradfahrer e. V., Bezirk Nordost, veranstaltet am 12. und 13. Oktober 1963 im Zuge einer Zusammenkunft für Motorradfahrer eine große Zielfahrt, womit im Norden der Bundesrepublik eine Belebung des Motorradsportes und des Motorradfahrens unterstrichen werden soll. Die Zielkontrolle befindet sich in Raisdorf, südlich von Kiel an der Einmündung der B 202 in die B 76. Das Ziellokal heißt „Rosenheim“. Die Anfahrt ist von der B 76 aus gekennzeichnet. Die Kontrolle ist am 12. 10. von 10.00 bis 19.00 Uhr geöffnet. Zugelassen sind alle Motorradfahrer - Lizenzen und Ausweise sind nicht erforderlich. Nach den Buchstaben des Namens H-O-L-T-E-N-A-U müssen bei der Fahrt Orte mit solchen Anfangsbuchstaben angefahren werden, wobei die größte Zahl der gefahrenen Kilometer gewertet wird. Klassen: Solomaschinen bis 350 ccm, über 350 ccm; Seitenwagenmaschinen bis 350 ccm und über 350 ccm. Die Ausschreibung erhält man durch den Fahrtleiter H. Heinrich Franzen, 2393 Sörup-Mühlenholz, Nennungsschluß ist der 30. 9. 1963. Das ist wieder eine feine Gelegenheit für unsere Langstrecken-Spezialisten. In der Ausschreibung heißt es u. a.: „... wir bitten alle anständigen Motorradfahrer, durch zahlreiche Teilnahme der Veranstaltung einen guten Erfolg zu sichern. Gleichzeitig aber bitten wir auch alle Totenkopfeinis, Schalldämpfer-Ausräumer und dergleichen Spezies, ihre Zielfahrten auch weiterhin am heimatlichen Stammkino enden zu lassen... Natürlich sind alle Motorradfahrer auch herzlich willkommen, die die Zielfahrt selbst nicht mitmachen wollen...“ Na, denn los - Leute, mit den eisernen Hintern, sattelt die Rosse zum Ritt gen Norden!

Motor-Presse Stuttgart bringt als große Ausstellungshefte zur IAA 1963



führend, unabhängig, aktuell, von den besten Motorjournalisten gestaltet. Erscheint vierzehntäglich. Quartalsabonnement DM 8.50 Einzelheft DM 1.50



Das ganz Besondere über Auto, Fahren und Reisen - exklusiv in Stil und Inhalt, speziell für den Kenner. Erscheint vierteljährlich. Jahresabonnement DM 20.- Einzelheft DM 5.-



Die Zeitschrift für wirtschaftliches Fahren. Für alle Fahrzeuge bis zur Mittelklasse einschließlich des großen VW-Teils. Erscheint vierzehntägl. Quartalsabon. DM 6.90 Einzelheft DM 1.20



Betreut seit nahezu 40 Jahren die schwerste Klasse in fahrtechnischen und wirtschaftlichen Fragen. Erscheint monatlich. Quartalsabonnement DM 7.50 Einzelheft DM 2.50

Ein Nachschlagewerk über mehr als 600 Automodelle des In- und Auslandes, einschließlich einer Aufstellung aller modernen Nutzfahrzeuge. Ein Jahreskatalog im Großformat. DM 4.80

Die Auto-Modelle 1963/64

Erhältlich im Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt durch Bestellung bei:

**MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH
VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH
7 STUTTGART 1 - POSTFACH 1042**



... ganz winter uns

Was ist Schleichwerbung?

Es gab einmal eine Rennveranstaltung, die vom Fernsehen übertragen werden sollte. Aber die Kameramänner drehten keinen Film, sondern sich mit dem Rücken zur Piste, rauchten mißvergnügt ihre Stengel und guckten auf die Kameras. Wartend, bis sich das Gedröhn hinter ihnen gelegt hatte, und die Rennleitung zwecks Siegerehrung aufgestanden war. Dann öffneten sie flugs ihr Visier, sprich die Linsen, und ließen auf den Mattscheiben die Köpfe der Sieger erglänzen.

Damals wurde dieser Boykott damit begründet, daß an der Rennstrecke zu viele Reklametransparente hingen: „Schleichwerbung“ hieß das Motto, unter dem die Ritter des Fernsehens gegen die Ritter der Motoren zu Felde zogen.

Als Berliner Boofke von 15 Jahren hätte ich angesichts dessen, was sich jüngst getan hat, gesagt: „Oh, Kalle, wi haste Dir vaändat!“

Da war doch am 16. Juli im Bayerischen Fernsehen zur aktuellen Viertelstunde sogar einmal das Zweirad an der Reihe! Und gerade Nürnberg, die Hochburg von dunnemals, hatten sich die wackeren Fernsehmannle ausgesucht! Da sah man eines der (beiden) Nürnberger Werke, sah die Werkshallen plus lebendem und totem Inventar, sah auf den Dächern die Reklameschriften der stolzen Produkte gen Himmel wuchten, sah die Motorproduktion für die Bundeswehr (in Lizenz!) — und sah freilich, während ein Direktor des Werkes zur Sache des Zweirads sprach, daß Vierradfahrzeuge jenes Unternehmens, unter dessen schützende Obhut man sich vor einiger Zeit begab, den entscheidenden Fertigungsanteil dieses Zweiradwerkes ausmachen.

Alles schön und gut — aber so ganz konnte sich der Nahsitzer am Fernseher des Gedankens doch nicht erwehren, daß mit dem Zweirad-Mäntelchen nur eine gute Beziehung zum Fernsehen und eine pfundige Industrie-Reportage kaschiert wurde.

Schleichwerbung? Aber ich bitte Sie! Das war doch keine Werbung fürs Zweirad; sonst hätten sich doch die nicht in gleicher Weise herausgestellten anderen bayerischen Zweirad-Werke benachteiligt fühlen müssen. (Ganz unter uns: tüchtig war der Mann, der diese Sendung zustandebrachte, aber doch!) svv

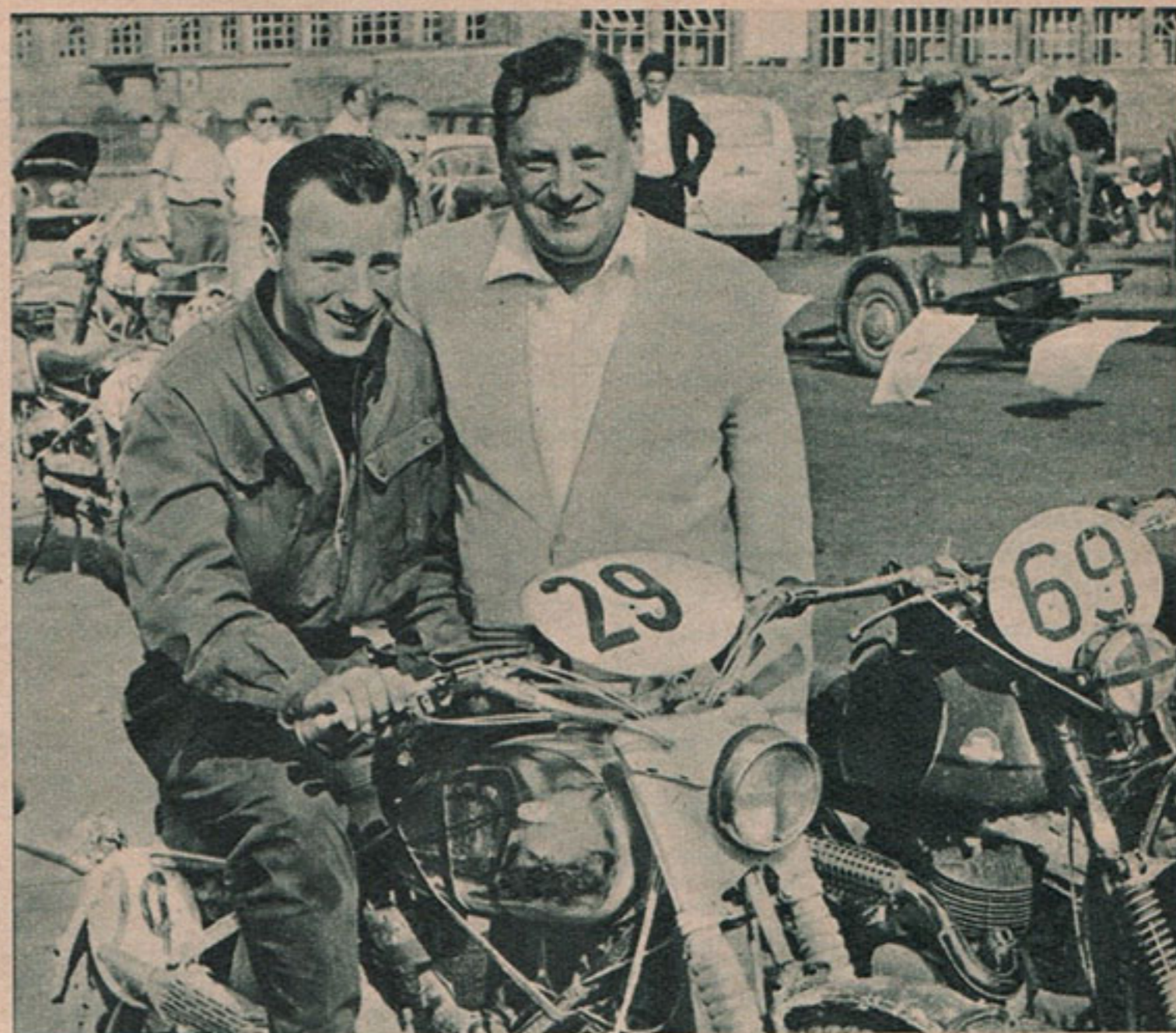
Jubiläum auf dem Nürburgring

Seit dem Jahre 1951 wurden bei Testfahrten auf dem Nürburgring vom MOTORRAD 100 000 km = 4386 Runden ohne Unfallschäden zurückgelegt. Abgerissene Pleuel, Abbruch der Versuchsfahrten wegen zerschmetterter Kolben, Kolbenklemmern, gebrochener Rahmen, ungenügender Fahrwerke, durch Vibrationen zerstörter wichtiger Maschinendetails, Vergaservereisungen, Zusammenbruch der Elektrik und vielem anderen fallen freilich nicht unter „Unfallschäden“ in dieser Liste!

Die Erkenntnisse und Erfahrungen dieser Nürburgring-Fahrten fanden ihren Niederschlag neben vielen anderen auch in 70 Tests und Fahrberichten, worunter ganz spezielle Nürburgring-Tests sind. Am 26. August 1963 wurde die „Jubiläums“-Runde mit einer Norton 650 ccm Supersport zurückgelegt. Die Fahrten wurden in jeder Jahreszeit und bei jeder Witterung unternommen, selbst tiefer Schnee war im Winter 1960/1961 kein Hindernis, auch Solomaschinen auf ihr Fahrverhalten und Fahrleistungen unter solch harten Bedingungen zu prüfen. Langsam wurde auf diese Art ein Vergleichs-Schema geschaffen, das es heute gestattet, weitestgehend objektiv die getesteten Maschinen zu beurteilen. Besonders nachdem das MOTORRAD seit 1956 die Testfahrten nur noch mit Kienzle Spezial-Fahrtschreiber zur Erstellung von Vergleichs-Unterlagen durchführt. Erst diese Fahrtschreiber-Diagramme geben die wertvollen Aufschlüsse über mögliche Fahrleistung, Wirtschaftlichkeit, vermutliche Lebensdauer und vieles andere, die ganz allgemein für den Fahrbetrieb mit Motorrädern interessant und wichtig sind. Sozusagen schwarz auf weiß kann man da alles ungeschminkt ablesen.

Man wird uns glauben, daß wir diese Art erarbeiteter Testberichte für wertvoller und aussagekräftiger halten als manches, was unter gleichem Namen heute mancherorts zusammengeschrieben wird. Vielleicht ist auch dieser Blick „hinter die Kulissen“ unserer Tätigkeit für viele unserer Freunde und Leser nicht ganz uninteressant. Auf denn — zum nächsten Hunderttausend!

Redaktion MOTORRAD



Wenn der Vater mit dem Sohne —

nicht auf den Bummel, sondern in diesem Fall zu den Geländemeisterschaftsläufen, geht — dann gibt's am Schluß der Saison ein solches Bildchen. Beinahe hätten sie ja beide noch ein bißchen mehr gestrahlt, Tschech sen., der Boß der Zweirad Union, und Tschech jun. — wenn nämlich dem Hartmut der „Beste Ausweissfahrer“ nicht so blöd knapp weggeschnappt worden wäre. Aber der Junge hat gezeigt, daß er fahren kann — und der Alte hat alle die Lügen gestraft, die es ihm nicht abnehmen wollten, daß die Zweirad Union dem Zweirad und dem Motorsport treu bleiben werde, nachdem man die Ehe mit Faun eingegangen war. — Im übrigen weiß man ja, daß wir uns jedesmal mordsmäßig freuen, wenn wir einen der verantwortlichen Männer unserer Industrie dort sehen, wo ihre Motorräder unter sportlichen Bedingungen gefahren werden! S. R.

SITUATION IN ZAHLEN

(Schluß von Seite 521)

Aufgabe vorgezeichnet ist: unter diesen Jungs steckt unser Nachwuchs — nutzen wir jede Gelegenheit, sie davon zu überzeugen, daß ein Motorrad mit mehr als 50 ccm eben noch etwas viel Feineres ist als ein noch so flinkes Maschinchen von denen, die sie jetzt fahren.

Zum Schluß aber noch eine Aufstellung aus den amtlichen Unterlagen, die manche erstaunliche Zahl enthält:

Die Anfang 1963 in der Bundesrepublik zugelassenen 1 315 579 Motorroller und Motorräder verteilten sich auf folgende Marken:

Achilles	1 441	Hoffmann	23 254	Progress	3 657
Adler	45 798	Horex	18 084	Rabeneick	10 835
Ardie	13 099	Innocenti	6 128	Rixe	12 133
Bastert	1 838	Jawa	1 000	Steyr/Puch	9 061
Bauer	1 272	Maico	20 410	Tornax	5 561
BMW	97 492	Manurhin	2 046	Torpedo	2 169
Bismarck	1 939	Mars	5 047	Triumph	42 989
DKW	199 318	Meister	3 192	UT	3 116
Dürkopp	24 494	Miele	17 323	Venus	1 267
Express	20 767	MZ	1 198	Vespa	71 211
Glas (Goggo)	16 727	Presto	1 161	Victoria	17 158
Göricke	6 768	NSU	297 087	Wanderer	6 172
Hecker	1 628	Pamag	3 040	Zündapp	136 170
Heinkel	99 001	Panther	4 827	sonst. deutsche	12 191
Hercules	38 560	Phänomen	2 127	sonst. ausländ.	5 793
				zus.	1 315 579

Verlag: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart W, Seidenstraße 50, Postfach 1042, Telefon 22 41 41. Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart. Fernschreiber: Telex 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch und Ernst Troeltsch f. — Redaktion: Oberg. Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Leverkus. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleisch, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belsler, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbuck, Albbuck (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonnabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag durch Post oder den Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis in Deutschland: vierteljährlich DM 6.—, jährlich bei Vorauszahlung DM 21.—, Ausland DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonto: Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preis laut Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (komplett): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Zwei Anzeigen mit 10%, drei mit 15% und sechs Anzeigen mit 20% Rabatt. — Im gleichen Verlag „der MOTOR-TEST“. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN GMBH., „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „MOTOR-REVUE + Europa Motor“, „FLUG-REVUE“, „LASTAUTO und OMNIBUS“, mot — die Zeitschrift für wirtschaftliches Fahren, „der MOTOR-TEST“



Für

jeden

neugewonnenen

Abonnenten

ein

gelber Schal



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

An MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH Stuttgart, Postfach 1042
Senden Sie mir bitte **MOTORRAD** ab _____ 1963 für die Dauer eines Jahres zum Preis DM 21.— (zahlbar in vier Raten zu je DM 6.—). Den Betrag DM _____ werde ich nach Erhalt Ihrer Rechnung überweisen — zahle ich am _____ auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 18499 (Nichtgewünschtes bitte streichen).

Name, Vorname

Postleitzahl und Ort

Straße, Nr.

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

GUTSCHEIN

kostenlos den praktischen GELBEN SCHAL für Motorradfahrer

Name, Vorname

Postleitzahl und Ort

Straße, Nr.

Mo 19

Kennen Sie Ihr Motorrad?

Diese Berichte sind noch erhältlich

Typ	Heft	Typ	Heft
AJS 16 CS 350 ccm Trial	8/59	Honda Supersport 125 ccm	24/60
AJS, Modell 8, 350 ccm	26/60	Jawa 250 ccm	22/60
BMW R 60 mit Seitenwagen	8/60	Kreidler Florett Super	4/61
BMW R 60-Gespann 63	16/63	Kreidler Florett Super	7/61
BMW R11 750 ccm, 1930	7/63	Maico 250 GS	6/62
BSA Star A 50 und A 65	3/62	Motobi 125 Supersport	9/61
DKW RT 125	4/61	Motobi Catria 175 Supersport	4/59
DKW RT 250 VS	26/57	Motobi Catria DS	5/58
Ducati 175 ccm	23/59	Motobi Catria 175 ccm	6/57
Francis-Barnett Trial	19/59	Motobi Catria Sport 175 ccm	23/57
Gilera 98	4/62	Norton Supersport 650	23/62
Gilera 175 ccm Touren-Sport	11/62	NZ ES 175 ccm	12/59
Harley Davidson FLH 74	21/62	Triumph Bonneville	17/62
Hercules K 103	3/62	Victoria KR 26	2/59
Hercules K 50, Fünfgang	25/62	Zündapp KS 75	10/62
Hercules K 100 Trial	19/58	Zündapp Trophy 175 SE	20/62
Honda CB 72, 250 ccm Supersport	6/63	Zündapp KS 75 Geländesport	18/61
Honda CB 77, Supersport 305 ccm	10/63		

An Motor-Press-Verlag GmbH · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1042

Senden Sie mir bitte folgende Hefte DAS MOTORRAD mit Testberichten _____

_____ zum Einzelpreis von DM 1.— plus DM —.20 Porto. Den Betrag

von DM _____ habe ich am _____ auf Ihr Postscheckkonto

Nr. 4892 Stuttgart überwiesen / bitte ich durch Nachnahme (plus DM —.70) einzuziehen.

Name

Vorname

Postleitzahl und Wohnort

Straße

Mo 19