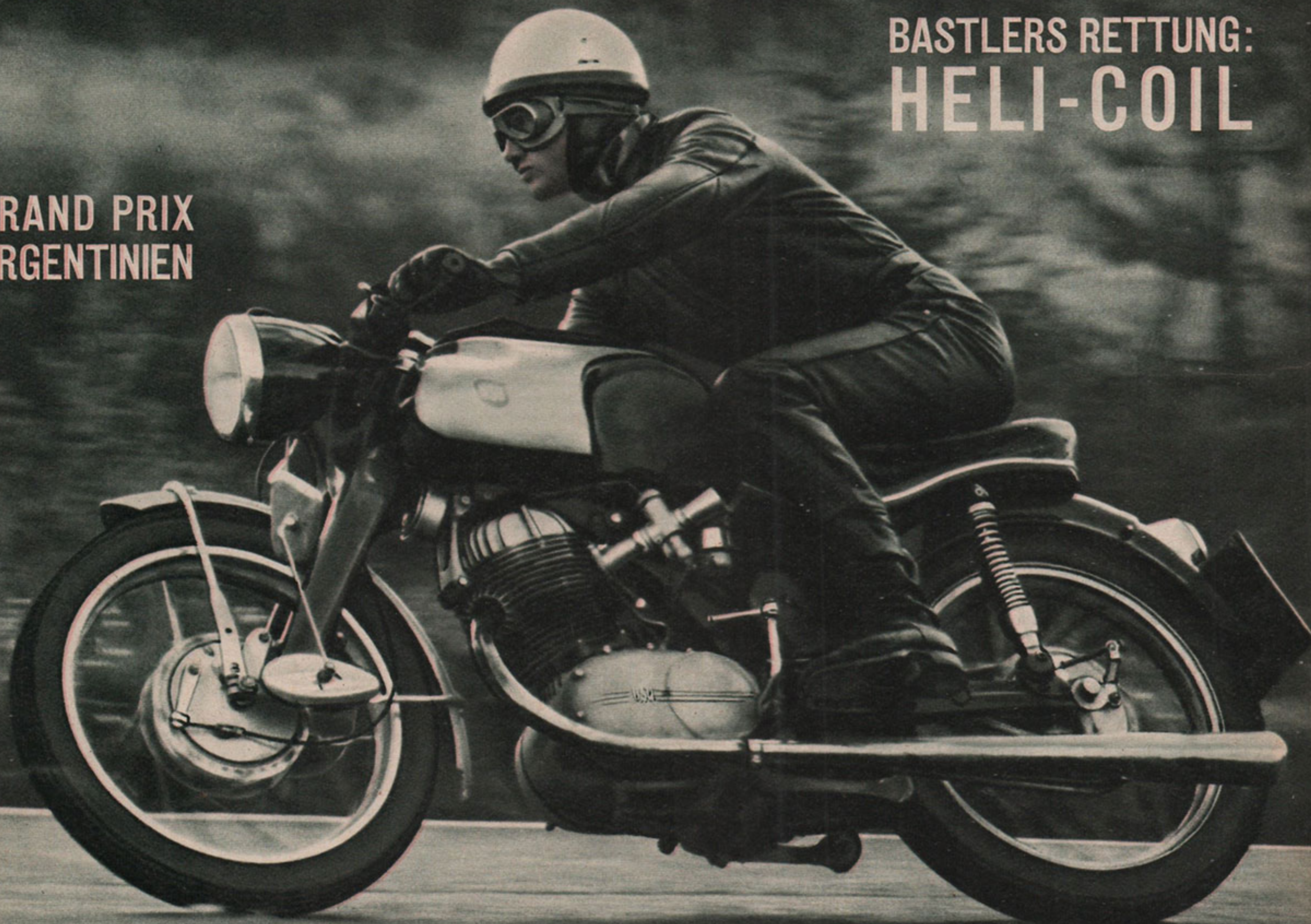


DAS **MOTORRAD**

JUNIOREN-ENTSCHEIDUNG AUF DEM NÜRBURGRING

BASTLERS RETTUNG:
HELI-COIL

GRAND PRIX
ARGENTINIEN



MOTORRAD-STRASSE
IM SOONWALD

WELTREKORD MIT
SACHSMOTOR

Nummer 45. Jahrgang 26. Oktober 1963

22

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. 1.20 / US \$ -45

AMC-PROGRAMM 1964

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-Presse-Verlag, Stuttgart 4892 erwerben. Vergessen Sie aber nicht, auf dem Postabschnitt das Stichwort „Motorrad-Schal“ zu vermerken, damit Sie prompt beliefert werden können.

An MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH Stuttgart, Postfach 1042
 Senden Sie mir bitte **MOTORRAD** ab _____ 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 184 99 (Nichtgewünschtes bitte streichen).

Name, Vorname

Postleitzahl und Ort

Straße, Nr.

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

GUTSCHEIN

kostenlos den praktischen GELBEN SCHAL für Motorradfahrer

Name, Vorname

Postleitzahl und Ort

Straße, Nr.

Mo 22

Kennen Sie Ihr Motorrad?

Diese Berichte sind noch erhältlich

Typ	Heft	Typ	Heft
AJS 16 CS 350 ccm Trial	8/59	Honda CB 77, Supersport 305 ccm	10/63
AJS, Modell 8, 350 ccm	26/60	Honda Supersport 125 ccm	24/60
BMW R 60 mit Seitenwagen	8/60	Jawa 250 ccm	22/60
BMW R 60-Gespann 63	16/63	Kreidler Florett Super	7/61
BMW R 11 750 ccm, 1930	7/63	Maico 250 GS	6/62
BMW R 69 S	21/63	Motobi 125 Supersport	9/61
BSA Star A 50 und A 65	3/62	Motobi Catria 175 Supersport	4/59
Francis-Barnett Trial	19/59	Motobi Catria DS	5/58
Gilera 98	4/62	Triumph Bonneville	17/62
Gilera 175 ccm Touren-Sport	11/62	Victoria KR 26	2/59
Harley Davidson FLH 74	21/62	Zündapp KS 75	10/62
Hercules K 103	3/62	Zündapp Trophy 175 SE	20/62
Hercules K 50, Fünfgang	25/62	Zündapp KS 75 Geländesport	18/61
Hercules K 100 Trial	19/58		
Honda CB 72, 250 ccm Supersport	6/63		

An Motor-Presse-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 22

INHALT

Trialsport ohne Industrie-Beteiligung	613
Das neue AMC-Programm	614
Entscheidung am Ring: Endlauf um den Juniorenpokal	616
Neues vom Strom — diesmal nach Dr. Oetker	620
Scharfe Sachen	621
Weltrekord mit Sachs-Motor	622
Grand Prix Argentinien	625
Speedway-Weltmeisterschaft	626
Deutsche Trialmeisterschaft 1964: 1. Lauf, Trial Ravensburg, Brake	627
Motorradstraßen: Am Soonwald	628
Motorrad und Wind (Schluß)	629
Veteranen-Kartei	631
Gewußt wo	632
Bastlers Rettung: Heli-Coil	634
Reden wir vom Sport	635
Ganz unter uns	640

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—

Unser Titelbild: Ist die Max ein „altes“ Motorrad? — Wir meinen, daß das ganz auf den Fahrer ankommt. Hat man die Maschine so getrimmt wie jener hier, der damit ein paar Urlaubstage auf dem Nürburgring verbrachte, dann ist es noch ein erstaunlich „junges“ und modernes Pferd. Ob die NSU-Leute mit der Maschine in dieser Form wohl zur Verlagerung der Produktion nach Jugoslawien gezwungen gewesen wären? (Foto: Klacks)

Rücktitel: Nachdem man bei MZ ursprünglich glaubte, die thermischen Schwierigkeiten beim Zweizylinder-250er auch mit Luftkühlung bewältigen zu können, hat man ihn in dieser Saison doch voll wassergekühlt eingesetzt — wie er nun geht, zeigte er am Sachsenring unter Hailwood und Shepherd. (Leica-Foto: Ben)

Trial-Sport ohne Industriebeteiligung

Wir haben es im MOTORRAD schon zu wiederholten Malen gesagt: wenn sich die Industrie irgendeines Landes (also nicht nur die Motorrad-Industrie Bundesdeutschlands) aktiv am Motorsport beteiligt, wenn sie also Werksfahrer mit Werksmaschinen für Wettbewerbe nennt und sie vor und während dem Wettbewerb tatkräftig unterstützt, wenn sie ihnen bei Erfolgen aus eigener Tasche Prämien zahlt, dann nicht aus edler Begeisterung für den Sport. Sondern lediglich deshalb, weil sich mit Sportserfolgen eine ausgezeichnete (u. U. zwar kostspielige, aber nicht einmal die teuerste) Propaganda machen läßt. Rein kommerzielle Propaganda für eine Marke und ihren Hersteller — aber auch politische, wenn es sich um die Industrie eines totalitären Staates handelt.

Wir sind nicht so albern, das nicht sehen — oder gar so albern, das ändern zu wollen. Wir finden uns mit den Gegebenheiten ab — weil ja (ebenso unbestreitbar) auch der Sport selbst seinen Nutzen aus der Industriebeteiligung zieht: manche Spezialarten gerade unseres Sports wären ohne Industriebeteiligung wahrscheinlich gar nicht durchzuführen (eine Sechstagesfahrt nicht, und eine Straßen-Weltmeisterschaft schon gar nicht). Die Beteiligung von Industriefirmen kommt, wenngleich sie für den privaten Fahrer oft ein beinahe unüberwindliches Handicap darstellt, eben auch diesem Privatfahrer zugute — weil sie in vielen Fällen erst die Möglichkeit gibt, daß Wettbewerbe, an denen dann auch er teilnehmen kann, und daß internationale Wettbewerbe, in denen die nationalen Privatfahrer ihre Schulung für das internationale Niveau erfahren, durchgeführt werden können.

Und wenn auch der jüngste Nachwuchsmann, der derzeit noch ein Moped fährt und lediglich als Zuschauer an einer Renn- oder Geländestrecke steht, weiß, daß die erfolgreichen Werksfahrer nicht mit Serienmodellen angetreten sind, sondern mit Fahrzeugen, die bestenfalls äußerlich der Serienausführung gleichen, im übrigen aber sorgsam als handwerkliche Einzelanfertigung hinter verschlossenen Türen entstanden sind — so bleiben Sportserfolge, den Interessenten in geschickter Weise im Anzeigenteil der Presse, in Plakaten und anderen Werbeträgern nahegebracht, eben doch nicht ohne die beabsichtigte Werbewirkung. Vor allem dann nicht, wenn es sich nicht um Einzelerfolge handelt. Und wenn der Werbemann dem interessierten Kunden klarzumachen versteht, daß diese Sportserfolge symptomatisch für das konstruktive Können, die Fertigungsqualität und die Fortschrittlichkeit des ganzen Werkes sind, dessen Serienfahrzeuge unter der gleichen Marke laufen wie die erfolgreichen Wettbewerbsfahrzeuge. Klar, daß bei solcher propagandistischer Auswertung auch die Namen der siegreichen Fahrer mit genannt werden — sie sind für die „unterschwellige“ Wirkung sogar u. U. sehr wertvoll. Aber letzter Sinn aller Anstrengungen bleibt natürlich die Herausstellung der Marke und ihres besonderen Wertes.

Wenn man in Kreisen der Interessierten nun aber schon weitgehend die Qualität der Wettbewerbs- und der Serienfahrzeuge zu identifizieren bereit ist — man weiß natürlich auch (wenn man nur einigermaßen in der Materie verwurzelt ist), wie sehr oft der Fahrer den entscheidenden Ausschlag für einen Erfolg gab. Dennoch wird man es fast immer der Werbung nachsehen, wenn sie, ihrer Aufgabenstellung entsprechend, die Maschine als das Entscheidende und den Erfolg eben nahezu ausschließlich auf das Konto der hohen Qualität gerade dieser Marke gehend herausstellt.

Wie gesagt — sehr weitgehend akzeptiert der angesprochene Interessent diese Darstellung. Aber sicher nicht ohne Begrenzung. Und nicht selten wird sich mancher schon über die Propagierung von Trial-Erfolgen durch die Industrie gewundert haben. Weil er der Meinung war, daß wohl bei einem Straßenrennen oder bei einem Geländewettbewerb dem Maschinenmaterial ein dem Fahrer gleicher Wert beizumessen sei — daß es aber doch schließlich beim Trialfahren, das doch nichts anderes sein soll als Stillfahren — Schulung und Dokumentation gekonnter Maschinenbeherrschung im Gelände — zum überwiegenden Teil auf den Fahrer ankäme und nur zum geringsten auf die Maschine. Daß sie nicht gerade auf den paar Trialkilometern zusammenbricht oder ihr Motor seinen Geist aufgibt — das sollte sie eigentlich mit jeder Serienmaschine gemeinsam haben, ohne daß davon viel Aufhebens zu machen wäre. Und was sie für den speziellen Einsatz von der Serienmaschine unterscheiden muß — nun, das ist schließlich nicht so viel, als daß es nicht auch heute noch von einem Bastler mit gutem Durchschnittskönnen zu schaffen wäre. Jedenfalls braucht eine Trialmaschine nicht in einer Rennabteilung gebaut zu werden — und selbst wenn — dann ist das noch immer kein Aufhänger für eine „Markenpropaganda“.

Dazu kommt, daß es immer Leute geben wird, die den Motorsport gern ohne Industriebeteiligung, als reine Privatfahrerangelegenheit, sähen. Warum das generell nicht geht, wurde am Anfang schon gesagt. Was aber generell nicht durchführbar ist (ohne daß sich der Sport totläuft), das geht im speziellen sehr wohl. Und eine solche spezielle Sportart ist nun mal der Trialsport. Man sollte meinen, daß es klug wäre, wenn die Industrie sich in Zukunft bei Trialveranstaltungen nicht mehr beteiligen, wenn sie das Feld ausschließlich den Fahrern überlassen — und wenn sie aus ihrer Propaganda Erfolge, die Trialfahrer auf Grund ihres Könnens zufällig auf ihrer Marke errangen, herausließe. Natürlich gibt das Übergangsschwierigkeiten (denn selbstverständlich sollen ja alle, die Spaß am Trialfahren haben, auch weiterhin daran teilnehmen können, und darunter werden eben auch Leute sein, die für andere Motorradisziplinen industriell gebunden sind); aber wenn man keine Propaganda mehr mit Trialserfolgen machen kann, dann wird man werksseitig auch keinen Fahrer mehr unterstützen, und dann wird jeder Trial-Aktive zwangsläufig mit der Zeit zum Privatfahrer. Daß es Differenzierungen und Grenzfälle immer geben wird, ist klar — nachdem wir in der anlaufenden Trialsaison erstmalig die Trennung zwischen Lizenz- und Ausweisfahrern bei uns haben, ist aber doch wohl ein wichtiger Schritt zu gerechten Vergleichsmaßstäben getan.

Einen weiteren Schritt tat dieser Tage Hercules: dort gab man in der Tagespresse bekannt, daß man sich in Zukunft werksseitig nicht mehr an Trialveranstaltungen beteiligen werde. Der wirkliche Grund für diese Entscheidung braucht uns nicht zu interessieren — es war nicht der Wunsch, den Trialsport zum ausschließlichen Sport des Privatfahrers zu machen! Aber er hat diese Auswirkung — und deshalb sollte es in Zukunft bei unseren Trialveranstaltungen auch sonst keine Werksbeteiligungen mehr geben. Die Industrie hätte davon keinen Schaden, der Sportgedanke schon gar nicht. Und es wäre mit einer solchen Entscheidung auch der anderen Industriefirmen eigentlich der letzte jener Steine weggeräumt, die, wie man uns immer sagt, der Popularisierung und Ausbreitung des Trialsports in Deutschland bisher noch hinderlich waren. Niemand brauchte sich dann mehr vorzuwerfen, daß er die Entwicklung eines Sportes hemme, in dem — auch bei uns — soviel drin ist! S. R.

DAS NEUE AMC-PROGRAMM

Es war sicher leicht vorauszusehen, daß die Zusammenlegung der Werke Norton und AJS-Matchless in kurzer Zeit eine Reihe von Änderungen mit sich bringen würde, die in der Hauptsache aus Gründen der Rationalisierung eingeführt werden würden. Daß aber die neuen Modelle derart rigorose Umkonstruktionen der alten darstellen könnten, mit einigen echten technischen Fortschritten, das war wohl weniger zu ahnen. Es ist bei solch einer Umstellung nur natürlich, daß nicht alle Neuigkeiten uns sympathisch sind, doch im großen und ganzen zeichnet sich eine deutliche Modernisierung ab. Fahrgestellseitig sind die Änderungen zumeist durch Übernahme von Norton-Teilen entstanden, so zum Beispiel haben alle 350er bis 650er-Modelle jetzt die Norton-Vordergabel eingebaut, ebenso werden die Norton-Naben verwendet. Im Zuge dieser Änderungen hat man gleich mehrere Kleinigkeiten mit berücksichtigt; die Gabel ist etwas breiter geworden, damit auch 4.00 x 18er Reifen eingebaut werden können, ein Lenkschloß ist vorgesehen, dieses übrigens auch bei den neuen Norton-Maschinen.

Die vordere Norton-Nabe, wie sie nun für alle AMC-Typen in der Serie verwendet wird, ist anerkannt gut, sie hat 200 mm Durchmesser. Die Hinternabe (mit 180 mm Durchmesser) läßt zweifellos noch einige Wünsche offen. Zwar geht der Radausbau trotz fehlender Steckachse doch recht schnell vor sich (drei Mitnehmerschrauben herausdrehen, Achsmutter abschrauben, Achse herausziehen, und das Rad ist frei), jedoch ist die schöne „Leichtmetallvollnabe“ innen leer — die Bremse sitzt nämlich unter dem Kettenrad. Das hat seine Vorteile, bleiben doch Kettenspannung und Bremseinstellung beim Radausbau unverändert, nur können wir uns im Hinblick auf die Kettenaufheizung mit dieser Anordnung nicht so recht befreunden. Das ist allerdings der einzige Punkt, der von vornherein als nicht gerade geglückt anzusprechen ist.

Die Hinterrahmen für die 650er Sportausführung (650 CSR) sind kürzer und steifer geworden, die 650er haben alle einheitlich 18"-Räder, dazu die für die 650 CSR nötige Anpassung der Gesamtübersetzung durch ein 24zähniiges Ritzel am Getriebeausgang. Ganz neu ist für AJS-Matchless, daß im Zuge der Rahmenänderungen und der Anpassung der Norton-Gabeln nun auch spezielle Gabeln für Gespannbetrieb angeboten werden, die anderen Nachlauf haben sollen. (Ist das bei Telegabeln eigentlich nötig?) Am meisten fallen die Änderungen an der elektrischen Anlage auf sowie die diversen Verbesserungen der Einzylindermotoren (die Zweizylinder sind als solche nicht überarbeitet worden.)

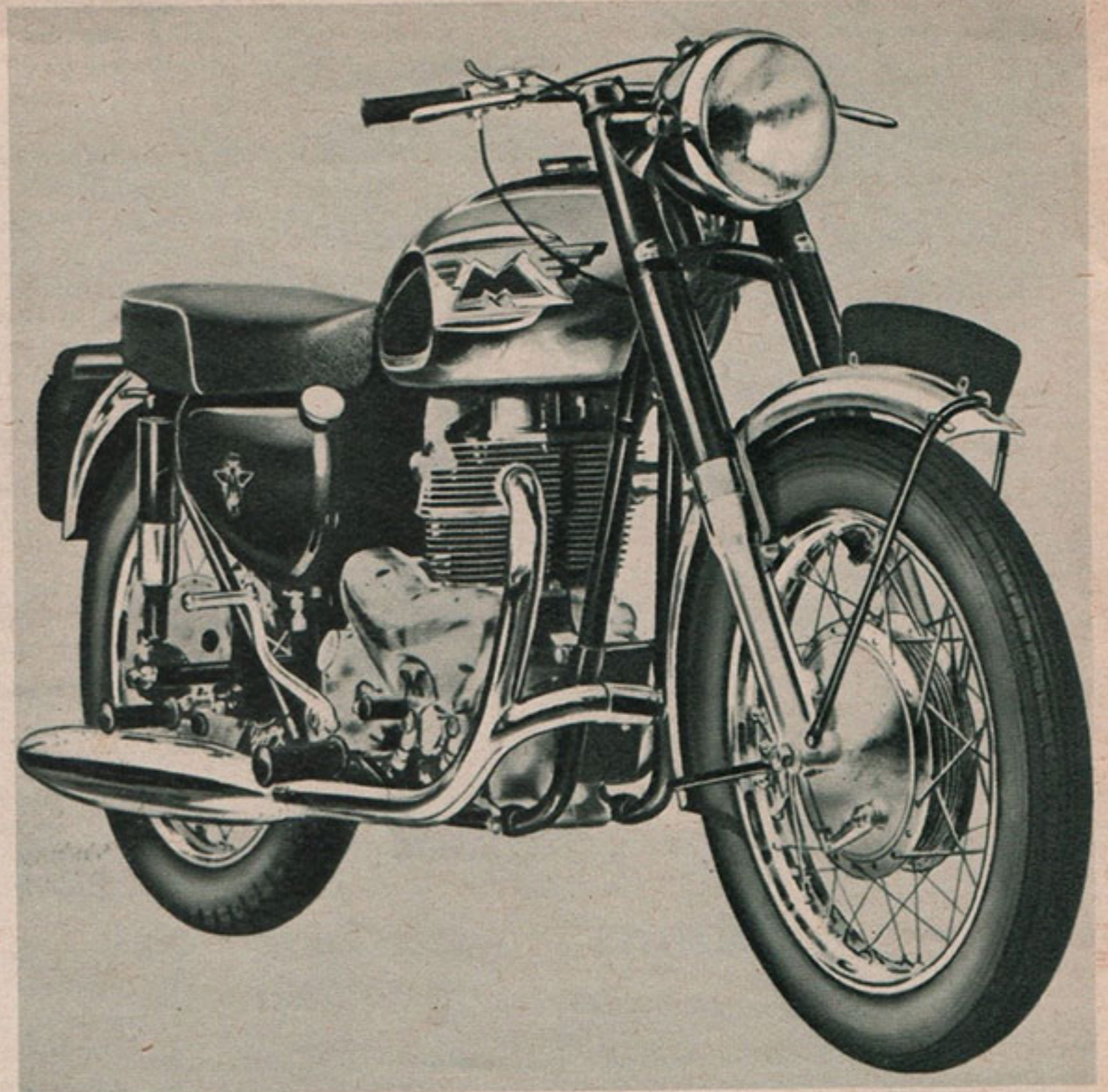
Alle 650er Twins haben eine 12 Volt-Anlage erhalten, was auf recht einfache Art vor sich ging. Man hat nur zwei 6 Volt-Batterien hintereinandergeschaltet, die Lucas-Wechselstromlichtmaschine konnte bleiben, ihre Spannung wird höher reguliert, wobei der Batterie-Ladestrom durch eine Zener-Diode (die unterm Tank montiert ist) dem jeweiligen Batterie-Ladezustand angepaßt werden soll. Das ist einer der wirklich echten Fortschritte, denn bei 12 Volt fallen die unvermeidlichen Spannungsverluste an Kontakten und in den Kabeln nicht mehr so stark ins Gewicht wie bei 6 Volt. Neu ist weiterhin die Verwendung von zwei Unterbrechern anstelle des bisherigen Verteilers. Im Zuge der Überarbeitung der elektrischen Anlage hat man auch an das Zubehör gedacht: eine feine Sache ist die 50/40 Watt-Zweifadenlampe im Scheinwerfer, auch hat man endlich für die neue 12 Volt-Hupe einen günstigeren Platz vor dem Motor gefunden.

Die Motoren der Einzylindermodelle haben eine regelrechte Verjüngungskur durchgemacht, und man kann annehmen, daß diese Neukonstruktionen, wenn nicht schon jetzt, so doch mindestens nach einer kurzen Anlaufzeit auch auf unseren deutschen Autobahnen vollgasfest sein werden. Ganz intensiv ist der Ölzufluß zu den gefährdeten Stellen (Pleuellager und Schwinghebel) überarbeitet worden, verbesserte Teile, teils von den „Scrambler“-Typen früherer Ausführung übernommen, teils völlig neu gestaltet, geben diesen Einzylindern von vornherein eine Menge Kredit.

Führen wir uns diese Änderungen einmal vor Augen: Bohrung und Hub sind bei den 350ern jetzt 72/85,5 gegen 74/81 früher, bei den 500ern 86/85,5 gegen 82,5/93. Damit ist jetzt nur noch der 350er Motor ein ausgesprochener Langhuber, während der 500er Einzylinder bereits 1/2 mm mehr Bohrung als Hub hat. Die Verdichtung ist bei den einzelnen Typen folgende: 350er Touren 9:1, Trial 7,5:1; 500 ccm wie früher 7,3:1.

Auf Erfahrungen mit den Scrambler-Modellen fußend hat man jetzt das Pleuel dieser Motoren für alle Einzylinder eingesetzt, dazu passend natürlich auch das Pleuellager (jetzt einreihiges Rollenlager, früher dreireihig) und den dickeren Hubzapfen der Scrambler-Ausführungen (8 mm mehr Durchmesser als früher!). Um die Trial-Motoren in der Leistung etwas anzuheben, hat man hier das Einlaßventil leicht vergrößert. Bei allen Motoren der Einzylinderbaureihe sind die Schwungscheiben nicht mehr aus „Eisen“, sondern aus „Stahl“, was wohl bedeuten soll, daß man sie heute wieder aus Schmiedestücken herstellt.

Der Lagerung der Kurbelwelle hat man seine besondere Aufmerksamkeit zugewandt, hier war auf der Steuerseite früher nur ein Gleitlager, heute ist außerdem noch ein Rollenlager zusätzlich vorgesehen. Die Umstellung der Schmierung beginnt mit der Verwendung der Norton-Zahnradölpumpe, die das Öl nun durch den hohlgebohrten Kurbelwellenhauptzapfen und durch die Schwungscheibe direkt seitlich ans Pleuellager heranbringt, während es



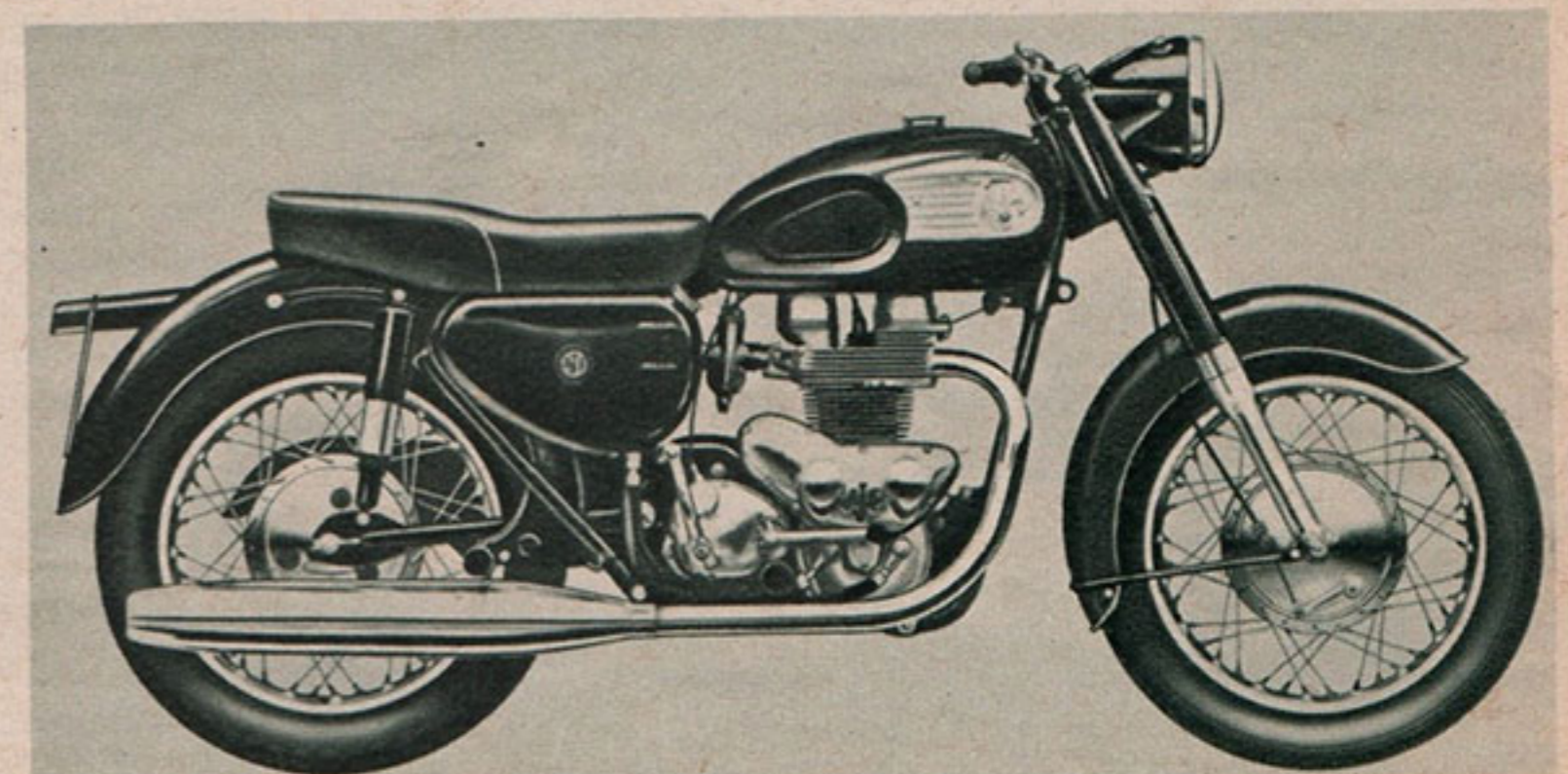
früher noch durch den hohlen Hubzapfen in die Mitte des Pleuellagers geführt wurde. Die Schwinghebelschmierung geht jetzt auch nicht mehr vom Vorderteil des Steuergehäuses weg, sondern direkt von einer Ölleitung in den Zylinderkopf. Dadurch ist die Linienführung des Steuergehäuses etwas weicher geworden, gleichzeitig hat dessen Steifigkeit zugenommen. Alle Einzylinder haben (aus den Abmessungen geht das ja schon hervor) neue Zylinder bekommen, bei denen die Stößelkapselung mit eingegossen ist. Wir kennen dies bereits von der Horex-Resident her, wie sich bei den englischen Ladies diese Art bewährt, bleibt abzuwarten. Die Wärmedehnung wird dadurch doch eher etwas ungünstiger, weil unsymmetrisch!

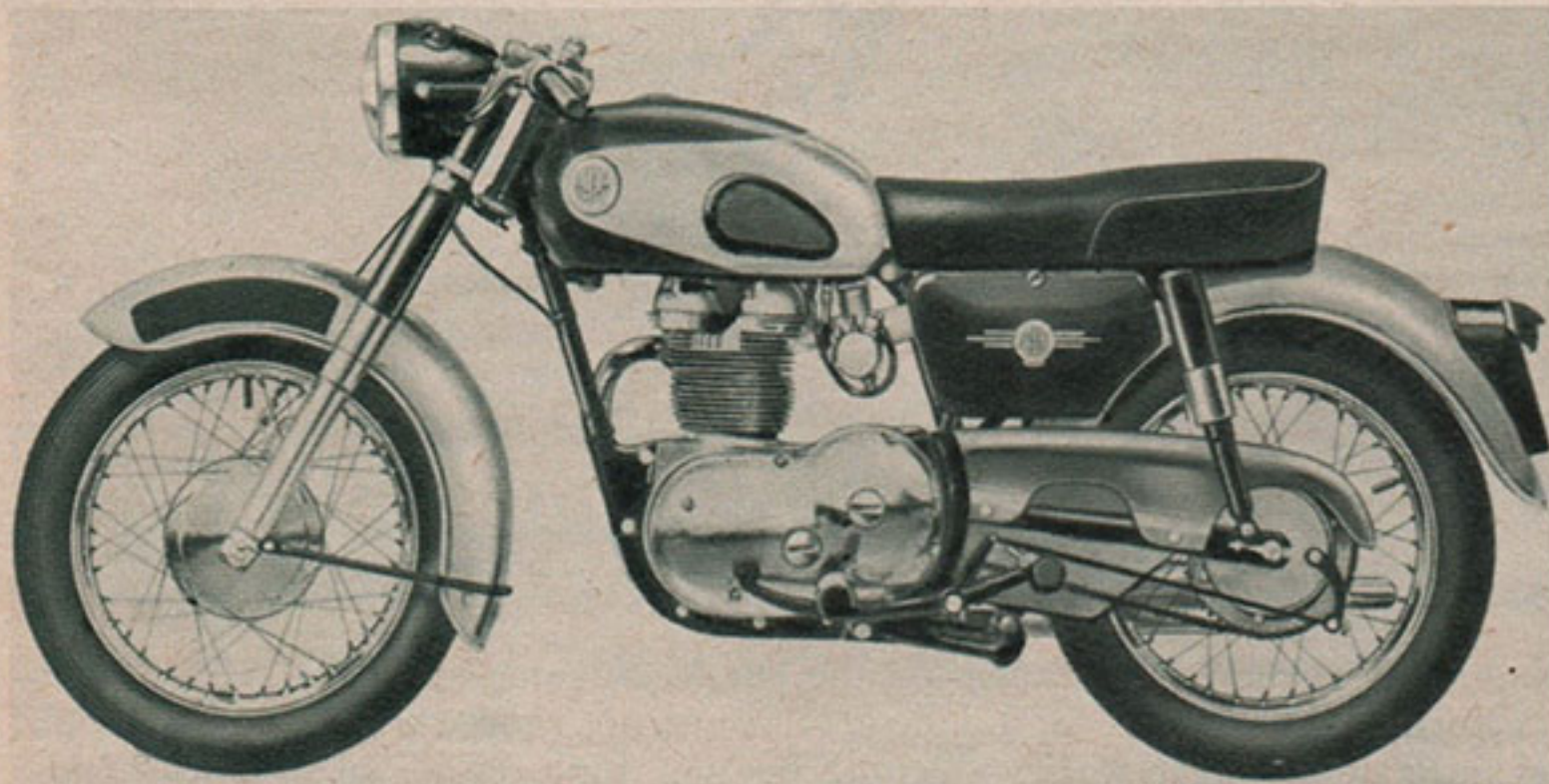
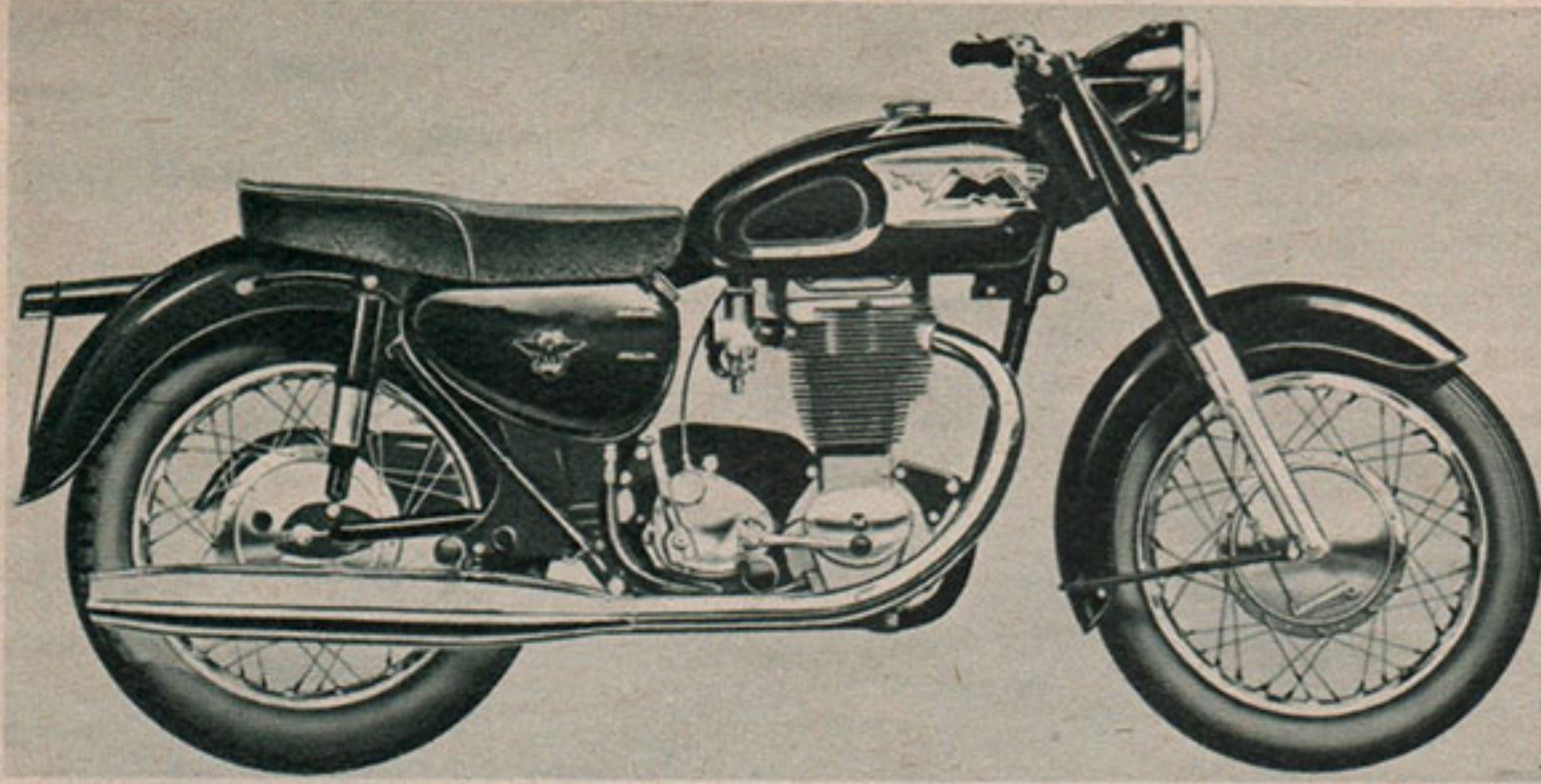
Vereinheitlicht wurden die 500er mit den 350ern noch dadurch, daß Zylinder und Zylinderköpfe der 500er Motoren nun auch gemeinsam mit langen durchgehenden Zugankern aufs Gehäuse geschraubt werden. Auch das war bereits bei den Horex-Resident-Modellen verwirklicht. Das Scrambler-Modell hat naturgemäß praktisch denselben Motor wie die Tourenmaschinen (500 ccm Einzylinder, Bezeichnung „Marksman“ bzw. „Southerner“), gegenüber der vorjährigen Ausführung sind nur die Umstellung der Schmierung, der Übergang auf eine Zahnradölpumpe und die Änderung des Kurbelgehäuses der Steuerseite vorgenommen worden.

Man hat auch vor, die Trialmaschine fahrgestellmäßig zu modernisieren, das ist jedoch bisher noch nicht zum Tragen gekommen, so daß man sich darauf beschränkte, dem Sattel eine sitzbankähnliche Form aus glasfaserverstärktem Kunststoff mit Schaumstoffauflage zu geben und die Beleuchtungsanlage völlig wegzulassen. Diese gibt es nun nur noch auf Sonderwunsch.

Soweit die Änderungen an den Einzylindermotoren; es ist dabei schon so, daß man nicht mehr nur von Änderungen sprechen kann, diese Motoren sind regelrechte Neukonstruktionen, höchstens unter Verwendung einiger alter Teile und Konstruktionstendenzen. Wir können uns gut vorstellen, daß diese Änderungen das ganze technische Personal so stark in Anspruch genommen haben, daß für die Twins keine Zeit mehr blieb. Dagegen haben

Die beiden einzigen Twins der AJS-Matchless-Gruppe. Oben die 650er Sportausführung, die heute auf den Namen „Swift“ hört, unten die normale Tourenmaschine. Beide Motoren werden unverändert weitergebaut.





Bis auf die Farben sind die AJS genau gleich wie die Matchless. Hier die beiden Einzylinder-Modelle, oben 500 ccm „Statesman“ von Matchless, unten 350 ccm „Mercury“ von AJS. Durch die Arbeit der Stylists, und vor allem den Einbau der Norton-Gabel, haben die Maschinen äußerlich wohl etwas gewonnen. Die innerlich neuen Motoren möchten wir möglichst bald einmal in ihrem Verhalten kennenlernen, die Änderungen versprechen viel!

sich die Stylists (die Leute, die dem fast fertigen Produkt den letzten Schliff zu geben versuchen) mehr der Zweizylindertypen angenommen, genau wie die Fahrgestellspezialisten: der Öltank und der Werkzeugkasten sind stromlinienförmig geworden, wogegen nichts zu sagen ist. So ist hierin die 650er CSR wieder der Tourenausführung angeglichen worden. Bei den schönen Alu-Kotflügeln der früheren CSR ist diese Gleichschaltung aber nicht so recht angebracht gewesen, hier haben die neuen 650 CSR auch Stahlkotflügel bekommen, diese allerdings verchromt. Anscheinend sind die Alu-Bleche doch zu oft in der Garantieabteilung unangenehm aufgefallen?

Rationalisierung wurde auch getrieben, indem man einen Typ ganz weggelassen ließ, nämlich die 250er-Tourenmaschine. In dieser Klasse steht jetzt nur noch die bekannte und unverändert gebliebene 250 CSR zur Verfügung. Weitere kleine Änderungen betreffen lediglich die Farbgebung, wobei zwar nicht das AJS-Blau wegfiel, jedoch durch ein „polychromatisches“ Blau ersetzt wurde.

Das wären alle Änderungen, die die AJS-Matchless-Modelle betreffen.

Deren Programm umfaßt ab sofort folgende Maschinen (man beachte die neuen Namen, die aufgrund der vielen Änderungen wohl verdient sein mögen, jemanden, der die alte Bezeichnungsart gewöhnt ist, jedoch völlig aus dem Konzept bringen können):

AJS (bis auf Farbunterschiede völlig mit Matchless identisch!)

Straßen-Tourenmodelle:

- 350 ccm Einzylinder (Mercury bzw. Sceptre)
- 500 ccm Einzylinder (Major bzw. Statesman)
- 650 ccm Zweizylinder (Majestic bzw. Swift)

Straßen-Sportmodelle:

- 250 ccm Einzylinder (Monitor bzw. Sapphire Super Sports, bisher CSR)
- 650 ccm Zweizylinder (Monarch bzw. Hurricane)
- Trial-Modell 350 ccm Einzylinder (Maestro bzw. Experts)
- Scrambler (Moto Cross-)Modell
- 500 ccm Einzylinder (Marksman bzw. Southerner)

Bei NORTON

ist nicht so viel geändert worden wie bei den Schwesterfirmen. Dafür hat hier die Rationalisierung aber eine ganze Reihe von Opfern mehr gefordert: die Tourenmaschinen 88 und Dominator sowie die Einzylinder-Modelle 50 und ES 2 sind aus dem Programm gestrichen worden, ebenso die Luxusausführungen der 250er Jubilee und der 350er Navigator.

Das Programm umfaßt jetzt also nur noch folgende Modelle: 250 ccm „Jubilee“, 350 ccm „Navigator“, 400 ccm „Electra“, 500 ccm „88 SS“ und 650 ccm „650 SS“.

Die Änderungen beschränken sich bei allen Typen auf Kleinigkeiten, wobei die 12 Volt-elektrische Anlage für die Typen ES 400 Electra und die zwei „Sports Specials“ 88 SS und 650 SS am meisten Beachtung verdient. Es ist anzunehmen, daß diese 12 Volt-Anlage der der AJS-Matchless gleich ist. Ebenso hat man bei Norton jetzt ein Lenkschloß mit eingebaut, was sicher durch die diesbezüglichen deutschen Vorschriften gefördert wurde. Das Kennzeichenschild liegt jetzt mit der ganzen Fläche auf, hier ist die Trägerplatte entsprechend vergrößert worden. In die gleiche Kategorie der Unwichtigkeiten gehören auch die neuerdings nur noch auf Sonderwunsch lieferbaren hochgezogenen Lenker der Jubilee und Navigator, beide bekommen also serienmäßig flache Lenker. Die Sports Specials haben nun auch (genau wie AJS-Matchless) nur noch verchromte Stahlkotflügel.

Damit wären wir durch die speziellen Norton-Neuerungen bereits hindurch. Ist es bei diesen Betrachtungen übrigens jemanden aufgefallen, daß sich unter den fünf Norton-Typen, die bei der großen Bereinigung übriggeblieben sind, nicht eine einzylindrige Maschine mehr befindet? Norton ist jetzt die Marke für Zweizylinder geworden! Bereits vor einigen Jahren hat diese Entwicklung begonnen, als die 250er Jubilee herausgebracht wurde, die 350er Navigator setzte die Tendenz folgerichtig fort, daß aber auf dieser Basis schließlich alle Einzylinder einmal wegfallen würden, wer hätte das bei der Geburt der Jubilee bereits vorauszusagen gewagt? Wir sicher nicht. Höchstens die Navigator hätte ein deutlicher Hinweis auf das weitere Ziel sein können, das jetzt erreicht zu sein scheint.

Wir gehen wohl nicht fehl in der Annahme, daß die Rationalisierung in den Norton-AJS-Matchless-Werken noch längst nicht zum Ende gekommen ist, sondern in den nächsten Jahren noch weitere Auswirkungen haben wird. Vielleicht einigt man sich sogar darauf, daß AJS-Matchless die Liebhaber der Einzylindermotoren speziell ansprechen wird, während Norton allein die Marke der Twins bleibt?

Was die Tradition betrifft, so ist bereits mit der Jubilee eine Menge davon über Bord geworfen worden, die Motoren sehen wesentlich „aufgeräumter“ aus, die gesamte Linie ist nicht mehr so typisch englisch zerklüftet wie früher, auch bei AJS-Matchless haben sich die Angleichungen an Norton vom äußeren Anblick her nur positiv ausgewirkt.

Soweit sind alle Änderungen, alle aufgegebenen Modelle noch mit vernünftigen Worten zu verteidigen gewesen. Man konnte sich sagen, daß schließlich innerhalb eines Werkes nicht die gleiche Typenvielfalt weitergebaut werden konnte, wie bisher in drei Werken. Aber was uns wehmütig stimmt, was auch allen unseren Freunden, die besonderes Interesse an Straßenrennen haben, sehr ans Herz gehen wird, das ist der völlige Wegfall der sogenannten „Production-Racer“, der käuflichen Rennmaschinen. Norton „Manx“, AJS 7 R „Boy Racer“ und Matchless „G 50“ sind alle aus dem Programm gestrichen! Allerdings hat man noch nichts Endgültiges gesagt, ob man nicht evtl. im Jahre 1965 wieder deren Produktion aufnehmen wird, jedoch ist es schon schlimm genug, wenn Rationalisierungsauswirkungen soweit gehen, daß man mit einem Federstrich eine so berühmte Maschinenklasse einfach auslöscht. „Ersatzteile werden noch weiterhin hergestellt“, hieß es offiziell, aber kann das ein Trost sein? Es sind keine zehn Jahre her, daß man sich in England entschlossen hatte, keine Werksmannschaften mehr zu den einzelnen Rennen zu schicken. Ist in diesen zehn Jahren das Interesse am Rennsport bei AMC so gesunken, daß man es nicht mal mehr für nötig und richtig hält, wenigstens die Privatfahrer noch mit käuflichen Rennmaschinen zu versorgen? Vergißt man so von heute auf morgen die vielen Leute, die der Firma noch immer trotz der fehlenden Werksbeteiligung den Ruf eingebracht haben, SPORTLICH zu sein? Vergißt man so die Leute, die unter großen Anstrengungen bisher die Sache des Straßensportes hochgehalten haben, die bisher eine sehr sehr billige und trotzdem äußerst wirksame Reklame für die ganze Produktion der Werke waren?? Wie soll dieser Trend denn weitergehen? Hat man nicht in England unsere deutsche Industrie vor Augen, hat man denn nicht gemerkt, daß die Marken, die Sport betrieben, auch in der Serienproduktion ihr gutes Auskommen hatten und haben, während die anderen Firmen nur ein Leben am Rande führen? Muß denn das Beispiel Kreidler mit seiner marktbeherrschenden Position seit der Beteiligung am Sport immer wieder aus der Schublade hervorgeholt werden, ebenso wie der Niedergang der Industrie, der ja ebenfalls in engem Zusammenhang mit dem Niedergang des Sportes stand? Gewiß wird es nicht gerade billig sein, diese käuflichen Rennmaschinen auf die Beine zu stellen, im Gegenteil, diese Abteilung wird wahrscheinlich mit Verlust arbeiten. Aber ist man denn der Meinung, daß dieser Verlust zu groß ist im Verhältnis zu dem, was eine gut funktionierende Werbeabteilung kostet? Worauf soll denn eine Werbeabteilung aufbauen, wenn nicht auf Sport-erfolgen? Hoffen wir nur, daß die Pause, so wollen wir die Streichung der Production-Racer mal bezeichnen, eine schöpferische Pause sein wird, daß man also im Jahre 1965 oder erst 1966 wenigstens mit weiterentwickelten Maschinen wieder auf dem Markte erscheint. Wobei das Wort „weiterentwickelt“ auch nur ein frommer Wunsch sein kann, denn wie ist ein Fortschritt erzielbar, wenn nicht im Sport? Oder meint man gar in England auch schon, daß die Motorräder so, wie sie heute sind, vollständig fertig, schlicht vollkommen seien? Das wurde mir persönlich in einem deutschen Motorradwerk auch einmal gesagt: „Was wollen Sie denn bei uns noch verbessern, bei uns ist jeder Strich überlegt und rechnerisch belegt“. Sollte diese doch wohl etwas überhebliche Meinung sich bazillengleich weiterverbreiten haben? Daß es nicht ganz so kraß der Fall ist, das zeigen uns die Einzylindermotoren, die für die Serie ja eine Menge Vorteile mitbekommen haben, aber ist man nicht auf dem besten Wege zu einer derart selbstzerstörerischen Politik?

H.-J. M.

KLACKS: ENTSCHEIDUNG

AUF DEM NÜRBURGRING

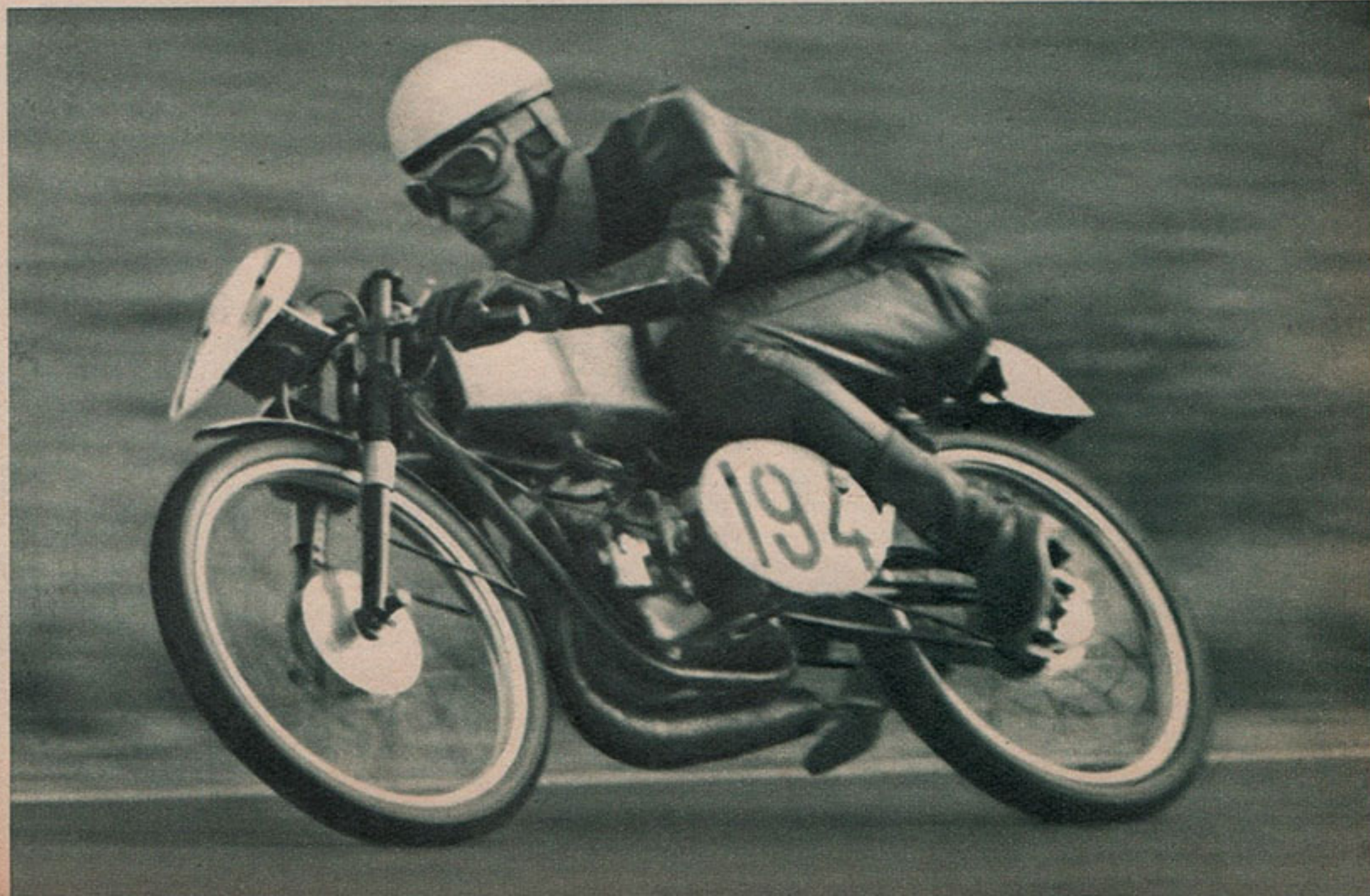
ENDLAUF UM DEN JUNIOREN-POKAL

Zu Beginn dieses Berichtes haben wir der beiden jungen Fahrer zu gedenken, die bei diesem Rennen auf dem Nürburgring so unglücklich stürzten, daß sie ihren Verletzungen erlagen: Dieter Schmicking und Axel Klaska. Es ist eine traurige Pflicht, unsere Freunde vom Ableben dieser begeisterten Sportler unterrichten zu müssen, und es ist uns selten so schwergefallen, eine solche Nachricht zu verfassen. Die Frische und Begeisterung Dieter Schmickings wird uns fehlen — wir werden es nicht vergessen, mit welcher Freude er uns in Kelheim von seiner neuen Honda erzählte —, und im Kreise nicht nur der Junioren werden wir Axel Klaska vermissen. Beide gehörten zur Klasse jener Straßenausweiskfahrer, die zu den schönsten Hoffnungen berechtigten und hingen mit Herz und Seele am Motorradfahren. Das Schicksal hat ihnen die Erfüllung ihrer Träume nicht geschenkt, als sie uns aber verließen, geschah dies mitten aus dem Streben heraus, ihr Bestes zu geben und zu lernen. Das werden wir immer vor Augen haben, wenn wir von ihnen sprechen.

Ein sehr kalter Wind pff über die Eifelberge, Sprühregen ging hin und wieder in Böen nieder, an der Strecke zündeten die Schlachtenbummler Feuer an, um sich zu wärmen. Hätte es geschneit, dann würde das niemanden gewundert haben. Manche der Fahrer konnten gar nicht so schnell zittern, wie sie frieren mußten. Der Herbst präsentierte uns einen kleinen Winter-vorgeschmack. Und doch waren am Renntage 30 000 Zuschauer an der 7,8 km langen Südschleife des Nürburgringes. Alle Klassen für die Ausweiskfahrer, die ja ihren „Großen Preis“, den Endlauf um den Juniorenpokal, zu fahren hatten, waren ausgeschrieben, dazu die Klassen 250 und 350 ccm für Lizenzfahrer. Alle diese Motorradrennen gingen über 7 Runden, die Rennwagen Formel Junior am Ende des Renntages fuhren 20 Runden. Der Veranstalter hatte wie immer vor der schier unlösbar scheinenden Aufgabe gestanden, mehr als 240 Motorradfahrer zu betreuen, von denen zum Rennen aus Sicherheits- und versicherungstechnischen Gründen (Behördenauflage) jeweils in den einzelnen Klassen höchstens 35 Maschinen zugelassen werden durften. Manche Härte ergab sich infolgedessen, und das Training

war bereits schon ein Rennen um die zur Verfügung stehenden Startplätze. Natürlich strebt jeder an, auf dem Nürburgring fahren zu können, aber ob es nicht doch klüger wäre — gerade bei den Junioren — zu so einem Endlauf, dessen Entscheidungen in manchen Klassen sehr knapp waren, das Fahrerfeld schon v o r dem Training zu sondieren? Es ist nämlich nicht nur unnötiger Aufwand, sondern auch geradezu gefährlich, wenn in den dichten Pulks auf der Südschleife Leute mitfahren, deren Motorradfahrerei offensichtlich das erste Mal überhaupt nur hier stattfindet. Wir haben den Eindruck, daß mindestens ein Viertel der am Ring gewesenen Fahrer (vorsichtig ausgedrückt!) überhaupt nicht die geistigen und körperlichen Fähigkeiten, und auch nicht die nötigen Erfahrungen mitbrachte, auf dem schwersten Rennkurs des Kontinents nicht nur Training, sondern auch noch um die Wurst im Rennen zu fahren! Es ist nicht zu schildern, was man da an Wildheiten, Dummheiten, Komplexen und Ahnungslosigkeiten sehen konnte. Wir haben Stürze beobachtet, wo man hinterher die Betroffenen kaum bemitleiden dürfte! Man fragt sich, ob der Start auf dem Nürburgring nicht doch von einer in der Pokalwertung erreichten bestimmten Punktzahl abhängig gemacht werden sollte — ja, wir fragen uns allen Ernstes, ob zum Ausweiskstraßenrennfahrer nur derjenige zugelassen werden sollte, der vorher im Gelände das Niveau seines Könnens und Denkens vorstellte und dabei den Beweis einer gewissen Reife erbracht hat. Wirklich. Darüber sollte einmal im Kreise der Sportbehörde diskutiert werden.

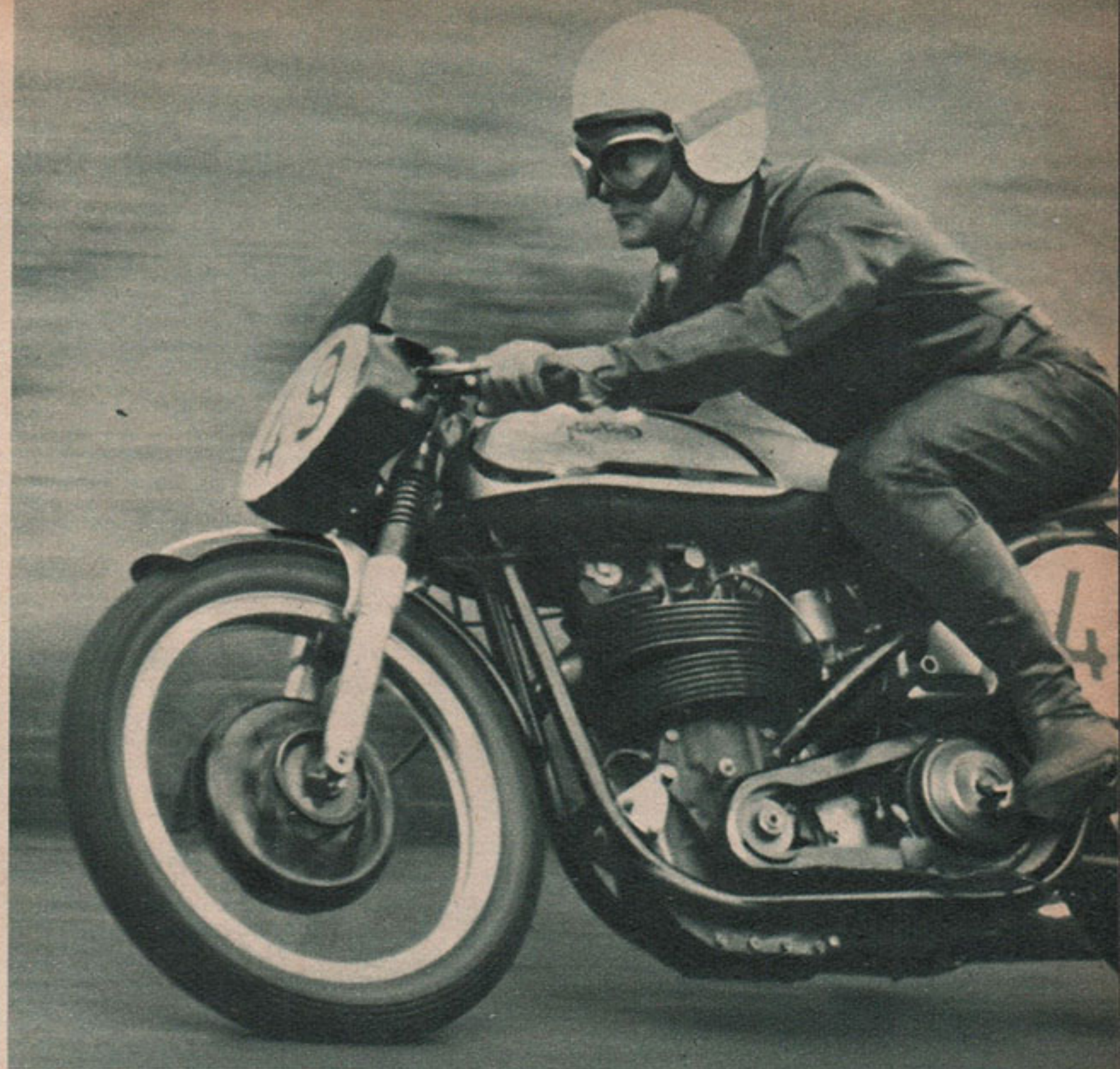
Es muß allerdings eingeräumt werden, daß — besonders in der 350 und 500 ccm-Soloklasse — es sichtlich schon besser war als im Jahre 1962 beim Eifelpokal-Rennen, auch wird eine punktmäßige Siebung erschwert durch die Tatsache, daß auch gute Nürburgring-Fahrer nicht alle Läufe in diesem Jahre mitfahren konnten. Es wird mir aber auch niemand bestreiten wollen, daß ein kurzes Training hier nichts taugt, wenn es gleich als Rennen gefahren werden soll. — Das sind einige dieser Punkte, die geklärt werden müssen, die dazu dienen sollen, die — aus Angeberei, Kopfflosigkeit, Unbeherrschtheit, Ahnungslosigkeit, falschen „Rennfahrer“-Vorstellungen, Wildwest-Manieren oder was es auch sonst immer sein sollte — vorhandenen und



für alle anderen gefährlichen Burschen vom Start auf dem Ring fernzuhalten. Wenn sie schon nicht an sich selbst dabei denken, so sollten sie doch wenigstens an ihre Kameraden denken, deren Leben sie u. U. gefährden! Das muß einmal gesagt werden. *Motorradfahren lernt man nicht bei einem Rennen!* Wer Rennen fahren will, soll vorher erst einmal nachweisen, daß er wenigstens die Grundbegriffe erfaßt hat und daß er nicht nur auf der Rennstrecke auf einer Maschine sitzt. Die OMK hat da ein wichtiges Problem zu lösen! —

*

Die Geschichte dieses Eifelpokal-Rennens aber erzählt vor allem aber auch von vielen überraschenden Ergebnissen, und sie ist voll von erstaunlichem Bemühen zu lernen, zeigt auch ebenso erstaunlich gut durchdachte Eigenbauten und darunter auch ebenso faszinierende Maschinen, deren Leistung alles bisher Dagewesene in den Schatten stellt. Die Kramer-Jungs aus Marbach, die können nicht nur beide enorm fahren, die zeigen auch beide ein erstaunliches technisches Wissen und handwerkliches Können! Und das findet man selten; meist können die großen Edelbastler selbst gar nicht fahren. Die 50er von Volker Kramer ist nach seinen Angaben *wirklich* in der Marbacher Alchimistenküche entstanden, und dazu brachte er nun auch in seinem früheren, ersten Fahrwerk einen Motor für die 125 ccm-Klasse mit! Gerade durch diese Kombination „gut fahren / gut bauen“ (die, wie gesagt, so selten ist) liegt u. E. das Paar der beiden Kramer-Brüder in der gebotenen Leistung weit vor allen anderen Leistungen unter den Junioren, wobei ich diesmal ausdrücklich bemerken muß, daß — nach Aussage der Kramer-Jungs — man im Werk in München gar nicht einmal so sehr begeistert über diese Rennerei sei. (Was aber führende Mitglieder des Hauses Zündapp in München natürlich nicht hinderte, dem Rennen beizuwohnen und begeistert über Volkrs Sieg zu applaudieren. Warum nicht?!) — Die nächste Überraschung war Hans-Walter Schmidt aus Wuppertal mit seiner fast im Äußeren serienmäßigen Stoßstangen-BMW, mit der er im Rennen der 500 ccm-Maschine der Norton von Klaus Enders so gewaltig einheizte und vor allen



Die 50 ccm-Klasse ging pünktlich um 10.00 Uhr am Renntag los. Volker Kramer war im Training mit einem Durchschnitt von 100,7 km/h auf den besten Startplatz gekommen. Er hatte auch den besten Start und war schon nach der dritten Runde mit erheblichem Abstand zum übrigen Feld ein nicht mehr zu schlagender Spitzenreiter. Hinter ihm gelang es dem Stuttgarter Bernd Haußmann (Kreidler), den zweiten Platz vor dem in Deutschland lebenden Japaner Shimada zu halten, der übrigens eine der alten Werks-Weltmeisterschaftsmaschinen von Kreidler kaufte und fuhr. Der Pokalanwärter Walter Däuwel, der mit seiner Zweirad-Union-DKW im Training mit 97,4 km/h Fünfter war, stürzte leider in der ersten Runde. Damit verlor er jede Chance auf den Pokal, den Volker Kramer mit insgesamt 38 Punkten verdient für sich buchen kann.

Das offizielle Ergebnis. 50 ccm:

1. V. Kramer, Marbach (Eigenbau), 32.34,9 = 99,9 km/h; 2. B. Haußmann, Sillenbuch (Kreidler), 33.13,2 = 99,0 km/h; 3. K. Shimada, Hamburg (Kreidler), 33.25,5 = 98,6 km/h; 4. W. Spengler, Erfelden (Kreidler), 34.03,7 = 95,5 km/h; 5. E. Görner, Hochheim (Kreidler), 34.05,3 = 95,4 km/h; 6. G. Dotterweich, Worzeldorf (DKW), und weitere 14 Fahrer. — Ausgeschieden: 5.

Schnellste Runde: V. Kramer (Eigenbau) 4.33,2 = 102,0 km/h.

Dieter Schmicking hatte vor seinem verhängnisvollen Sturz für die 125 ccm-Klasse den Rundenrekord für Ausweisfahrer im Training mit 3:58,8 auf 116,8 km/h gesetzt. Sein Startplatz blieb im Rennen leer. Als die Flagge fiel, schoß eine Gruppe mit dem Pokalanwärter K. Neddenien (Honda), Rolf Wintermeyer (Bultaco) und Bernd Haußmann (Honda) an die Spitze. Doch schon in der ersten Runde berührten Neddenien und Wintermeyer sich in der Müllenbach-Kurve und mußten ausscheiden. Das ergab eine völlig neue Situation, denn nun wuchsen die Chancen für James Prescott (Honda), zusammen mit seinem Punktbestand den Pokal zu gewinnen, gewaltig. Auch der Münchner Rott mit seiner Bultaco griff nun in das Geschehen ein. Der Kampf fand schließlich zwischen Prescott, Rott, dem wieder zum Motorrad-sport zurückgekehrten früheren mehrfachen Deutschen Moto Cross-Meister

Linke Seite:
(Links) James Prescott, der den Juniorenpokal der 125 ccm-Klasse gewann.

(Rechts) Volker Kramer auf seinem Zündapp-Eigenbau. Sieger der 50 ccm-Klasse und Pokalgewinner.

Rechte Seite:
(Oben) Herbert Ott, ehemaliger mehrfacher Deutscher Moto Cross-Meister, gewann die 125 ccm-Klasse und wurde Zweiter mit dieser Norton in der 350 ccm-Klasse.

(Mitte) Wilhelm Atterer aus Stadtbergen (rechts), Sieger der 250 ccm-Klasse und Gewinner des Juniorenpokals dieser Klasse.

(Nebenstehend) Das ist der Pokalgewinner der 350 ccm-Klasse, Manfred Zeller aus Augsburg.



anderen hinter Enders den zweiten Platz belegte. Es war dies das Tollste, was ich in den letzten Jahren hier auf dem Nürburgring erlebte! Bevor man da weiter erzählt, sollte man darüber einmal nachdenken. Schon von der Fahrwerkseite her gegen eine Norton —! Es ist der Beweis, daß es am Ring eben doch nicht allein auf die PS ankommt — ein Beweis für die Notwendigkeiten des einleitend kritisch Gesagten!

Über die Stoßstangen-BMW des Gespannes Schauzu/Schneider, die von Meister Erich Muthig aus Bad Soden (Taunus) gebaut und betreut wird, haben wir schon gesprochen. Da gibt es allerdings kein „Geheimnis“ oder irgendeine Zauberei — das ist nichts anderes als Arbeit, gute Handwerkerarbeit, ein wenig Gewußt-wie und das Negieren von allen Grubenhunden. Über die Maschine werden wir im MOTORRAD aus dem Grunde noch sprechen müssen. Die Fülle des Guten und Interessanten ist — trotz der käuflichen und überlegenen Honda-Production-Racer, trotz der Bultacos u. a. — unter den Bastlern noch immer groß — und, wie Münch beweist, man kommt mit Zähigkeit schließlich auch nach vorn. Ja, m. E. bilden diese Privatkonstruktoren und Fahrer nach wie vor das Rückgrat, den Stamm des Juniorenrennsportes. Und — was das Erfreuliche ist — sie lassen sich durch die Überlegenheit anderer nicht entmutigen. Man freut sich immer, wenn man ihre lachenden Gesichter bei den Rennen sehen kann. Und es sind Perlen dabei — siehe die TC-Fox, die Niedzielski-BMW.

*





Linke Seite:
(Links oben) Bernard Remy, der Sieger der Klasse bis 350 ccm.

(Rechts) Dieses Foto steht für alle Helfer, die in den Boxen und zu Hause an der Werkbank arbeiten und Nervenkraft hergeben, um „ihren“ Fahrern zum Erfolg zu verhelfen. Wieviel Mühen und welche Sorgen gehören dazu, eine Rennmaschine so weit zu entwickeln, daß sie nicht unter „ferner liefen“ rangiert, und dann – wird der Fahrer auch mit ihr fertig werden?

(Unten links) Das Gespann Schauz/Schneider auf der Muthig-BMW.

(Unten rechts) Böttcher/Wießmann, Gelsenkirchen, Sieger der Gespannklasse und Gewinner des Pokals 1963.

Herbert Ott (auf einem Honda-Production-Racer) und dem Bayreuther Bultaco-Fahrer Herbert Mann statt. Das ging bis einige 100 Meter vor der letzten Kurve, der Nordkurve. Und im Auslauf dieser Kurve konnte Herbert Ott in einem großartigen Endspurt James Prescott noch überholen und mit $\frac{1}{10}$ Sekunde Vorsprung das Rennen gewinnen. Die 8 Punkte für den zweiten Platz aber reichten für Prescott aus, den Pokal 1963 zu gewinnen!

Das offizielle Ergebnis. 125 ccm:

1. H. Ott, Giengen (Honda), 28.55,2 = 112,5 km/h; 2. J. Prescott, Marktwald (Honda), 28.56,1 = 112,4 km/h; 3. H. Mann, Bayreuth (Bultaco), 29.02,9 = 112,0 km/h; 4. J. Rott, München (Bultaco), 29.10,8 = 111,5 km/h; 5. H. Seel, Neuenrade (Bultaco), 29.36,8 = 109,8 km/h, und weitere 12 Fahrer. – Ausgeschieden: 12.

Schnellste Runde: Herbert Ott (Honda) 4.01,7 = 115,5 km/h (neuer Rundenrekord).

Die Klasse bis 250 ccm sah in Wilhelm Atterer aus Stadtbergen auf einer NSU-Sportmax mit großem Punktvorsprung aus den vorhergehenden Rennen bereits den feststehenden Gewinner der begehrten Trophäe. Doch war diese Klasse deswegen keineswegs uninteressant. Obwohl das Limit bei weitem überschritten wurde, ließ der im Punkte Startzulassung durch den unerhört großen Nennungsengang schwer geprüfte Veranstalter noch 43 (dreiundvierzig!) Fahrer in dieser Klasse an den Start. Inzwischen war zu dem kalten Wind wieder ein kurzer Regenguß gekommen, und die Strecke war schön naß! Und jetzt zeigten sich plötzlich die schon beim Training

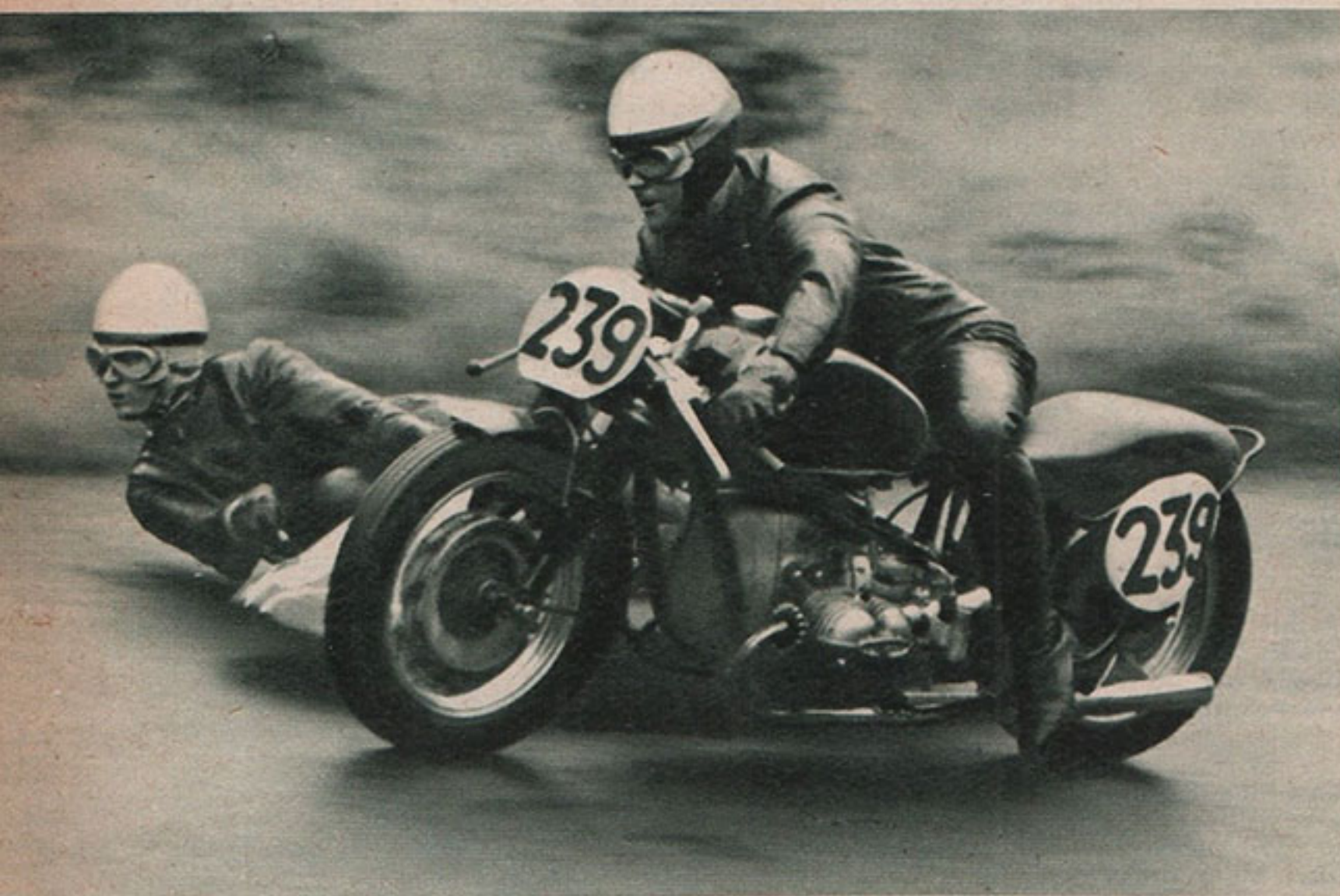


aufgetauchten Nürburgring-Talente, die sonst in der Punktwertung um den Pokal in den vorhergehenden Läufen kaum in den Vordergrund traten. In Rudi Argast (NSU), Walter Sommer (NSU) und Hans Josef Martinek (Honda) haben wir eine auf die Tücken des Ringes außerordentlich gut eingefahrene Gruppe aus dem westdeutschen Ruhr- und Industriegebiet. Martinek fuhr beste Trainingszeit mit 3:52,9 = 119,7 km/h. Unter diese mischte sich mit seiner gut liegenden Aermacchi Walter Klaus aus Maichingen und Ingo Janus aus Burgsteinfurt auf einer Honda. (Diese Hondas sind zum Teil fast serienmäßige Supersport-Modelle, Martineks Maschine ist jedoch speziell für Straßenrennen getrimmt.) Vom Start weg übernahm Atterer jedoch die Führung und hatte nach der fünften Runde etwa 11 Sekunden Vorsprung vor einer starken Verfolgergruppe, die aus Argast, Janus, Klaus und Sommer bestand. Diese Fahrer raufte sich um jeden Meter um den zweiten Platz. Während Atterer unangefochten seinem Siege und dem Pokal zufuhr, wechselten zwischen seinen vier Verfolgern laufend die Positionen, bis zuletzt Rudi Argast den zweiten Zieldurchgang für sich vor Sommer, Klaus und Janus entschied. Martinek schied aus.

Das offizielle Ergebnis. 250 ccm:

1. W. Atterer, Stadtbergen (NSU), 29.33,1 = 110,1 km/h; 2. R. Argast, Haltingen (NSU), 29.39,5 = 109,7 km/h; 3. W. Sommer, Köln (NSU), 29.45,3 = 109,3 km/h; 4. W. Klaus, Maichingen (Aermacchi), 29.51,4 = 109,0 km/h; 5. I. Janus, Burgsteinfurt (Honda), 29.53,8 = 108,8 km/h, und 28 weitere Fahrer. – Ausgeschieden: 10.

Schnellste Runde: Rudi Argast (NSU) 3.56,5 = 117,9 km/h.

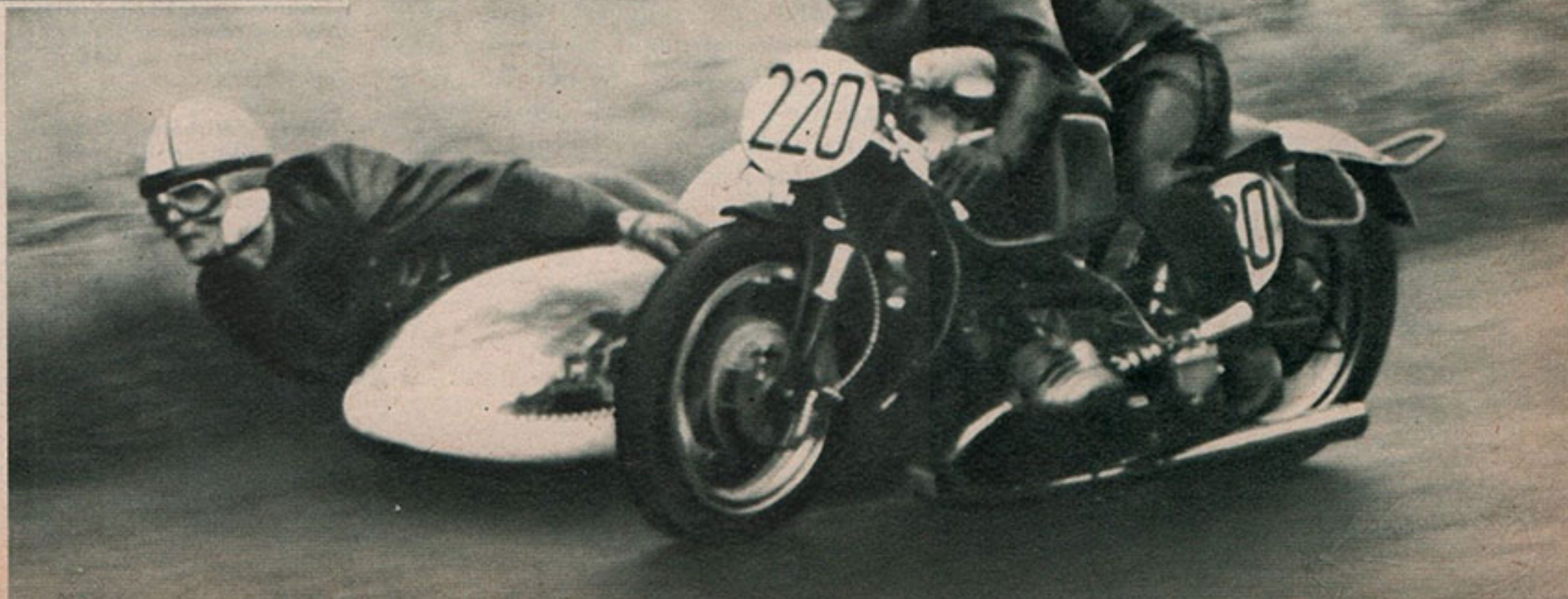


Rechte Seite:

(Oben) Klaus Enders aus Wetzlar siegte in der Klasse bis 500 ccm (hier hat er im Training wegen der Kälte einen Pullover über dem Lederzeug) und gewann den Juniorenpokal seiner Klasse.

(Mitte) Das ist Hans Walter Schmidt aus Wuppertal auf seiner Stoßstangen-BMW.

(Unten) Horst Ebert siegte in der Klasse 350 ccm der Lizenzfahrer mit nationaler Lizenz auf seiner AJS.

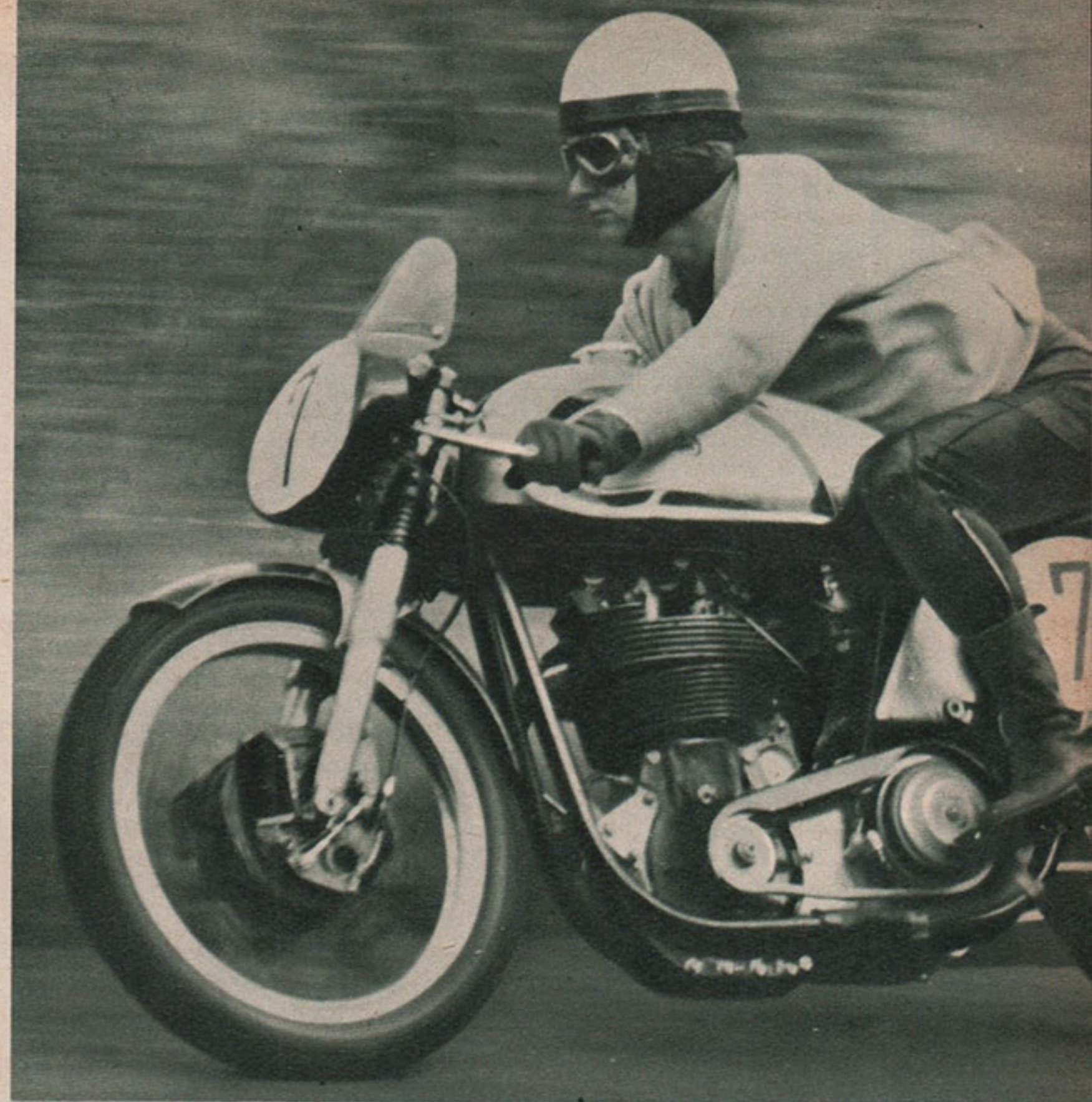


Trainingsschnellster in der 350 ccm-Klasse war Manfred Zeller aus Augsburg auf seiner AJS, dem Pokalgewinn übrigens am nächsten. Aber im Rennen hatte Zeller nach einem wunderbaren Kampf mit dem Oberhausener Bernard Remy (Norton) das Pech, daß seine AJS in der letzten Runde zu rauchen begann und nicht mehr wollte. Er fiel auf den dritten Platz zurück! Aber vorher hatte es um den zweiten Platz ein hartnäckiges Duell in einer zweiten Gruppe hinter den Spitzenreitern Remy und Zeller zwischen Herbert Ott (diesmal auf einer Norton) und Walter Meinhardt (Norton) gegeben, den schließlich Ott für sich entschied. Aber der Punktgewinn reichte aus, daß Manfred Zeller doch noch den Pokal bekommen konnte. Auch bei dem Sieger Bernard Remy zeigte sich Ring-Routine und hervorragende Fahrkunst als Trumpf.

Das offizielle Ergebnis. 350 ccm:

1. B. Remy, Oberhausen (Norton), 27.08,6 = 119,9 km/h; 2. H. Ott, Giengen (Norton), 27.27,5 = 118,5 km/h; 3. M. Zeller, Augsburg (AJS), 27.35,8 = 117,9 km/h; 4. W. Meinhardt, Hamburg (Norton), 28.29,3 = 114,3 km/h; 5. H. Kilian, Wiesbaden (Norton), 29.16,4 = 111,1 km/h, und 9 weitere Fahrer. — Ausgeschieden: 3.
Schnellste Runde: M. Zeller, Augsburg (AJS), 3.46,9 = 122,9 km/h.

Schon im Training hatte Hans Walter Schmidt aus Wuppertal auf seiner Stoßstangen-BMW mit 3:46,1 = 123,4 km/h hinter Klaus Enders (Norton; 3:38,1 = 127,9 km/h) gezeigt, was in ihm steckte. Hartmut Allner auf der BMW-RS blieb hinter diesen beiden, und auch der Nürnberger Horst Seidl, der mit seiner Norton in diesem Jahre schon mehrfach Hecht im Karpfenteich gespielt hatte, erreichte nicht Schmidts und Enders Zeiten.

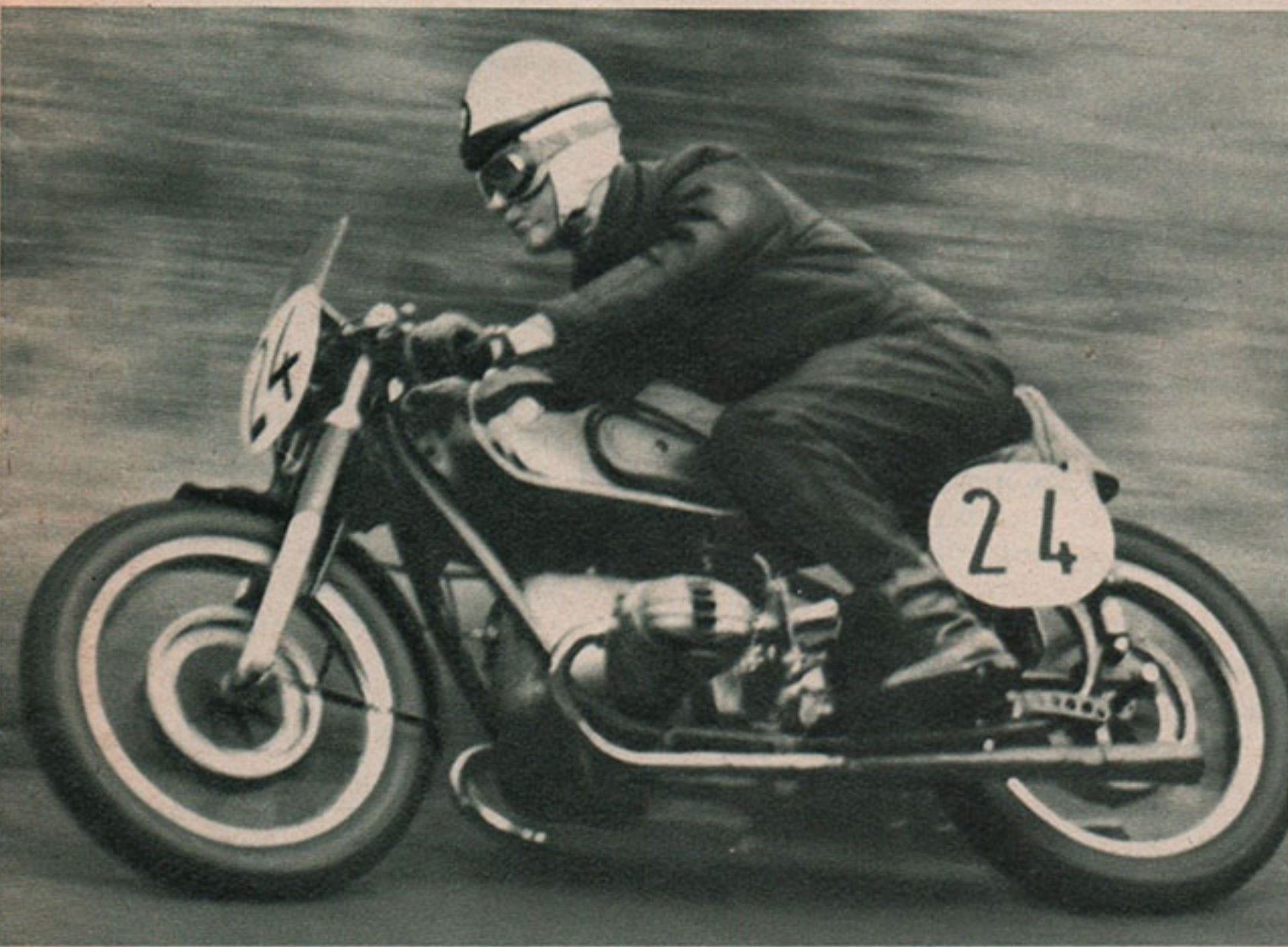


gültigen Rundenrekord (3:53,4 = 119,4 km/h) an die Spitze. Ihr Sieg war nach diesem Duell wirklich verdient, wobei sie aber nicht einen Augenblick zögerten, ihre Gegner Schauzu/Schneider für die gezeigte enorme Leistung herzlich zu beglückwünschen. Es ist beinahe schade, daß hinter diesem Wettstreit das übrige Geschehen zu verblassen schien, obwohl es zwischen Kreile/Schwerburger (BMW) und Ludwigkeit/Ludwigkeit (BMW) ebenso scharf und hart um den dritten und vierten Platz hergegangen war. Damit gelangt der Pokal an Böttcher/Wießmann.

Das offizielle Ergebnis. Seitenwagen:

1. Böttcher/Wießmann, Gelsenkirchen/Gießen (BMW), 27.47,5 = 117,1 km/h; 2. Schauzu/Schneider, Siegen (BMW), 27.53,6 = 116,6 km/h; 3. Kreile/Schwerburger, Frankfurt/Hofheim (BMW), 29.05,6 = 111,9 km/h; 4. H. und M. Ludwigkeit, Grünkraut (BMW), 29.14,9 = 111,3 km/h; 5. H. und R. Engelhardt, Oberursel (BMW), 29.36,3 = 109,9 km/h, und 10 weitere Gespanne. — Ausgeschieden: 5.
Schnellste Runde: Böttcher/Wießmann (BMW) 3.53,4 = 119,4 km/h (neuer Rundenrekord für Ausweissfahrer-Gespanne).

Das Finale der Motorradrennen bildeten die kurz nacheinander zu einem Lauf gestarteten Fahrer mit nationaler Lizenz der 250 und der 350 ccm-Klasse. (250 ccm rote Helmüberzüge, 350 ccm blaue Helmüberzüge.) Sieben 350 ccm-Maschinen und zwölf 250er gingen auf die Reise. Wilhelm Burkert aus Bassum bei Bremen auf Adler galt in der Viertelliter-Klasse als Favorit. Doch schon in einer der ersten Runden fiel Burkert nach einer schnellsten Runde (3:52,8 = 118,5 km/h) durch einen Sturz unverletzt aus. Daraufhin gab es ein erbittertes Duell zwischen Helmut Henninger, Karlsruhe (Adler), und Günter Stoffel, Trier (Adler), vor Karl-Erich Waldmann, Ennepetal (Adler). Übrigens an Waldmanns Maschine sahen wir beim Training wieder einmal die enormen Einstellschwierigkeiten, die oftmals gerade für diesen Zweitakter bestehen. Bei ganz heller Kerze drehte der Motor nicht aus, bei brauner Kerze und bei dunkler nicht. Dabei war die Elektrik in Ordnung — na, es gab wieder mal Kopfzerbrechen. Aber jetzt ging der Apparat („... da hat einer plötzlich einen Pfropfen rausgezogen —!“), und Wald- (Schluß auf Seite 633)

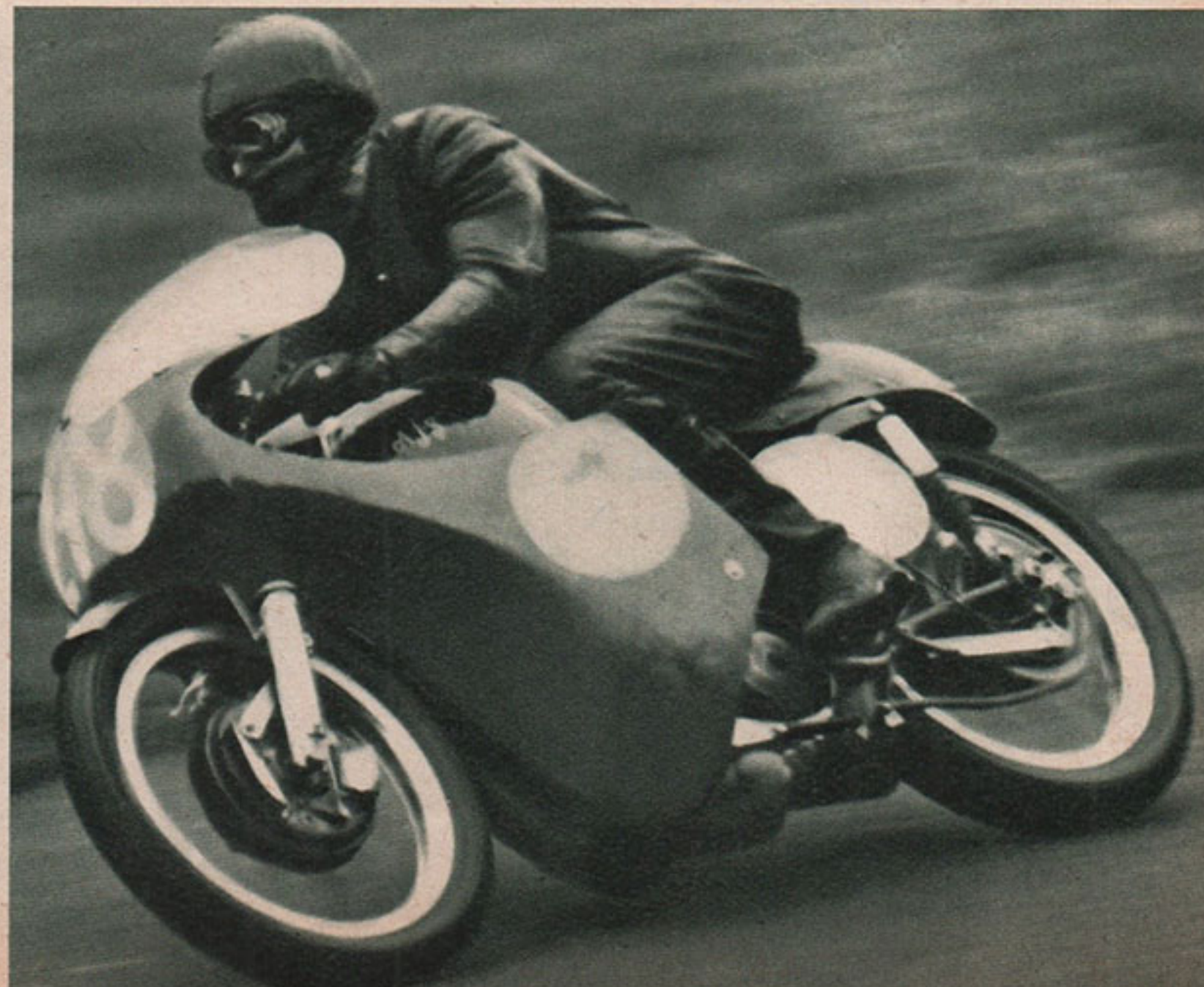


Allner auf der RS, Enders mit der Norton, Springenberg auf einer Horex, Wolf Suing (BMW) und Wolfgang Wagner (Norton) bildeten nach dem Start einen Spitzenpulk. Knapp vor Enders kam Allner aus der ersten Runde zurück, aber schon nach der zweiten Runde ging Enders an die Spitze knapp vor Allner. Und nach der dritten Runde war Schmidt mit seiner BMW von hinten aufkommend im Duell mit dem Horex-Mann Springenberg. Nach der fünften Runde (3:41,3 = 125,9) war Schmidt vor der Allnerschen BMW-RS! Und nun begann er auch noch den mit acht Sekunden Vorsprung führenden Enders anzugreifen! Sechste Runde: Neuer Rekord für Schmidt mit 3:37,3 = 128,3 km/h und Enders auf Sicht vor Schmidt! Nach der siebenten Runde: Enders als hervorragender Fahrer Sieger des Kampfes, und mit 2,6 Sekunden Abstand hinter ihm Schmidt als Zweiter im Ziel! Dann folgten erst mit größerem Abstand Allner und Springenberg auf den nächsten Plätzen! Es war eine großartige Geste des Siegers Klaus Enders, seinen Konkurrenten Schmidt für diese fahrerische und technische Leistung mit auf das Siegerpodium zu nehmen. Der Punktgewinn brachte Klaus Enders nun auch den Juniorenpokal dieser Klasse ein. Es war ein großartiges Rennen! —

Das offizielle Ergebnis. 500 ccm:

1. K. Enders, Wetzlar (Norton), 26.16,4 = 123,8 km/h; 2. H. W. Schmidt, Wuppertal (BMW), 26.19,0 = 123,6 km/h; 3. H. Allner, München (BMW), 26.47,0 = 121,5 km/h; 4. S. Springenberg, Dorsten (Horex), 26.48,6 = 121,4 km/h; 5. Ulrich Bader, Altensteig (BMW), 27.08,6 = 119,9 km/h, und 13 weitere Fahrer. — Ausgeschieden: 3.
Schnellste Runde: H. W. Schmidt (BMW) 3.37,3 = 128,3 km/h (neuer Rundenrekord).

Nach dem Start der Gespanne kamen aus der ersten Runde drei Maschinen fast nebeneinander von Müllenbach her auf die Nordkurve los: die Favoriten Böttcher/Wießmann (BMW-RS), Schauzu/Schneider (BMW), Enders/Mannscheff (Horex). Beim Herausgehen aus dem Boot griff Mannscheff daneben und fiel aus dem Seitenwagen, so daß Enders nur durch Geradeausfahrt bremsen und retten konnte. Das Gespann mußte mit unverletzt gebliebenen Fahrern ausscheiden, und das Rennen um den Pokal und um den Sieg dieses Laufes spielte sich nur noch zwischen Böttcher/Wießmann und Schauzu/Schneider ab. Aber diese beiden schenkten sich nichts. Ein Paar um das andere verbesserten sie laufend den Rundenrekord. In der fünften Runde gingen Böttcher/Wießmann nach einem erneuten und end-



NEUES VOM STROM

(DIESMAL ABER
„NACH DR. OETKER“)

Eigentlich hatte ich vor, einen langen Sermon über Hochleistungs-Wechselstromgeneratoren im allgemeinen und über die Verwendung von Nickel-Cadmium-Batterien bei solchen Lichtmaschinen im besonderen zu schreiben. Aber Herr Throm hat mir diese Mühe freundlicherweise schon weitgehend abgenommen, so daß ich nur noch über Verwendung von NC-Batterien in Verbindung mit Wechselstromlichtmaschinen einiges aus der Praxis zu berichten brauche.

Da die meisten motorradfahrenden „Normalverbraucher“ — wie ich auch — einen gewissen „Respekt“ vor der Elektrik haben und vieles trotz der letzten Neuigkeiten von Götz Throm noch nicht restlos klar ist, und z. B. auch der Spezialist, der die getönten Zwischenbemerkungen in dem Artikel „Neues vom Strom“ verfaßt hat, den Ärger mit überladenen Akkus kennt, bei Wechselstromlichtmaschinen aber auch keinen praktikablen Rat zur Abhilfe weiß, möchte ich im folgenden dafür ein allgemein verständliches Rezept geben und hoffe, daß auf dieser Basis in Zukunft noch mehr Winke aus der Praxis direkt für die Praxis erscheinen mögen.

Die gelehrten Elektriker unter uns brauchen jetzt nicht mehr weiterzulesen, aber ich sehe nicht ein, daß Kalle Drehgas sich von Kupferwürmern anknabbern lassen soll, nur weil ihm die Elektrik ein Buch mit sieben Siegeln ist!

Die Vorgeschichte, nämlich wie es zu dem Rezept kam, möchte ich zum besseren Verständnis des ganzen auch erzählen:

Eines häßlichen Wintertages sah ich nach einer Fahrt über teilweise vereiste Straßen, auf denen natürlich Salz gestreut war, auf dem linken Schalldämpfer merkwürdig graue Streifen. Ich hatte nicht viel Zeit, der Quelle dieser ominösen Spuren nachzugehen und beruhigte mein Gewissen damit, daß ich mir sagte, es müßten wohl Salzspritzer sein und kümmerte mich nicht weiter darum, außer daß ich sie schnell mit Wasser abwusch.

Nach einigen Tagen brauchte ich einen Schraubenschlüssel aus dem Werkzeugkasten, und als ich ihn öffnete, war alles so seltsam feucht darin, und sogleich stiegen auch schon Schwefelsäuredämpfe in meine Nase. An der durchscheinenden Lucas-Batterie, die nach Urvätersitten natürlich auch hier im Werkzeugkasten untergebracht ist, sah ich dann auch, woher die vermeintlichen Salzspritzer auf dem Schalldämpfer rührten: Eine Zelle der Batterie hatte von innen her ein Loch bekommen und war schlichtweg ausgelaufen. Die Säure hatte das Werkzeug ordentlich angesäuert und war dann aus dem Kasten auf den darunterliegenden Schalldämpfer getropft. . . . Diese Lucas-Batterien scheinen gern mal undicht zu werden, denn einem meiner Freunde geschah das gleiche Mißgeschick. Auch da muß das Loch von innen her entstanden sein, denn die Batterie ist völlig in Schaumgummi eingebettet, und es sind keine Vorsprünge oder Kanten vorhanden, die den Gummi hätten durchdrücken können. Es muß sich also um einen Material- oder Konstruktionsfehler in der Batterie handeln.

Die Bleibatterie war mir schon lange ein Dorn im Auge gewesen, und dann hatte ich endlich einen Grund, sie wegzuerwerfen, als hier der berühmte UHU plus auch nicht länger als zwei Monate halten wollte. Dafür kann die Firma UHU aber nichts, denn auf den Tuben steht drauf, daß der Leim nur verdünnten Säuren standhält. Aber ich wollte es einmal selbst ausprobieren. Nun konnte ich mir endlich eine Nickel-Cadmium-Batterie anschaffen, von der es im MOTORRAD in den Annoncen so schön heißt: . . . „Batterie kann nicht überladen werden.“

Eine Sache machte mir allerdings Kopfschmerzen: Weil ich eine Maschine mit Wechselstromgenerator habe, ist auch kein Regler da, den ich hätte auf 8,2 Volt einstellen können, wie es bei Verwendung einer fünfzelligen NC-Batterie nötig wäre, und bei meiner elektrischen Unbedarftheit nahm ich an, die Batterie würde nun nie richtig geladen werden. Ich probierte es einfach mal aus, und siehe da, genau das Gegenteil trat ein: Die Batterie wurde unheimlich überladen, und der Saft triefte nur so in wahren Bächen heraus, als ich im Sommer einen 550 km-Eiltrip zu meinem „elektrischen Bruder“ machte.

Mit Hilfe etlicher Meßinstrumente stellte er fest, daß die Bordspannung —

weil die 8 Ah NC-Batterie gegenüber der 13 Ah-Bleibatterie, auf die die Lichtmaschine abgestimmt ist, einen höheren Widerstand hat — so hoch gestiegen war, daß bei Höchstdrehzahl 3,5 A und bei normaler Fahrdrehzahl immer noch 3 A in die Batterie gepumpt wurden (Bild 4). Sobald man jedoch das Hauptlicht einschaltete, sanken diese Ladestromstärken sofort auf die recht passablen Werte von 0,7 A bzw. 0,8 A (Bild 4), obwohl der Lichtstrom direkt mit dem Batteriestrom nichts zu tun hat. Der Lichtstrom beeinflusst den Batterieladestrom durch Feldlinienverdrängung innerhalb der Lichtmaschine.

Wenn ich also immer mit Fern- oder Abblendlicht fahren würde, wäre die Batterieladung recht gut. Diese Lösung sagte mir verständlicherweise aber nicht zu, und da fand mein Bruder noch einen anderen Ausweg: Die NC-Batterie hat einen so hohen Widerstand, daß die Spannung zu sehr steigt und dadurch einen zu hohen Ladestrom hervorruft. Also muß man einen Widerstand davorschalten, damit der Ladestrom in vernünftigen Grenzen gehalten wird. Mit einem zur Batterie parallel geschalteten Widerstand könnte man die Ladespannung regulieren, aber dieser Widerstand würde die Batterie bei niedriger Drehzahl und bei Stillstand des Motors entladen. Ein normaler, linearer Widerstand hat den Nachteil, daß sein Ohmwert bei jeder Spannung konstant ist (Bild 2), so daß bei geringer Spannung = niedriger Drehzahl der Ladestrom viel zu niedrig ist und bei hoher Spannung = hoher Drehzahl ein zu hoher Ladestrom fließt. Gerade das ist aber nicht erwünscht, da bei langer Bummelei die Batterie zu wenig und bei Jagerei zu viel geladen wird.

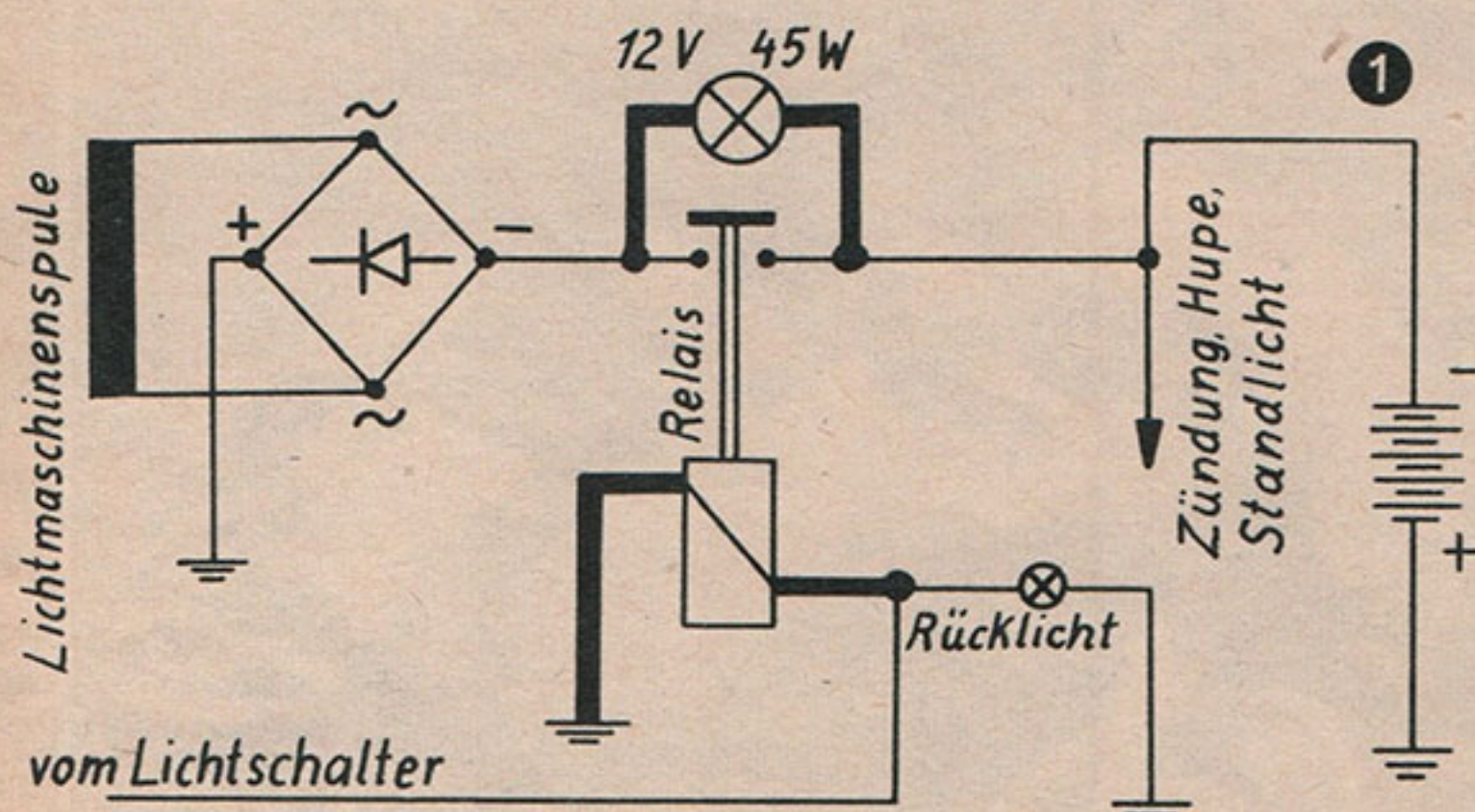
Man brauchte also einen Widerstand, der bei geringer Spannung niederohmig ist und mit zunehmender Spannung schnell seinen Widerstandswert erhöht (Bild 2), damit bei niedriger Motordrehzahl schon ein hoher Ladestrom fließt, der aber bei Höchstdrehzahl nicht zu stark wird. Ein solcher nicht linearer Widerstand ist eine ganz normale Glühbirne, wie aus den Schaubildern (Bild 2 und 3) deutlich zu sehen ist. Es kommt jetzt nur darauf an, die richtige Birne zu finden.

Unsere Messungen ergaben, daß von den handelsüblichen Birnen eine solche mit 12 V 45 W gute Werte liefert: Im Leerlauf, bei 800 U/min, fließt mit dieser vorgeschalteten Birne nur ein ganz minimaler Ladestrom, der bei 2000 U/min 0,3 A erreicht. Bei 3000 U/min sind es schon 1 A, bei 4000, der Reisedrehzahl, sind es 1,5 A und bei 5000 U/min sind es ganze 2 Ampère, die zur Batterie fließen (Bild 4).

So weit ist die Sache mit der Birne ganz in Ordnung, aber wenn man nun das Hauptlicht einschaltet, wird die Batterie bis hinauf zur Höchstdrehzahl sehr stark entladen. Ohne die „Widerstandsbirne“ und bei unveränderter Originalschaltung war aber bei eingeschaltetem Hauptlicht der Ladestromverlauf recht günstig gewesen (Bild 4), wie ich schon oben gezeigt hatte. Daß die Batterie bis 2000 U/min etwas entladen wird, ist nur zu begrüßen, denn das kommt der Batterielebensdauer zugute. Bei 5000 Touren fließt dann ein Ladestrom von 0,8 A. Man brauchte nun also nur dafür zu sorgen, daß in dem Moment, in dem man Licht einschaltet, die „Widerstandsbirne“ überbrückt wird.

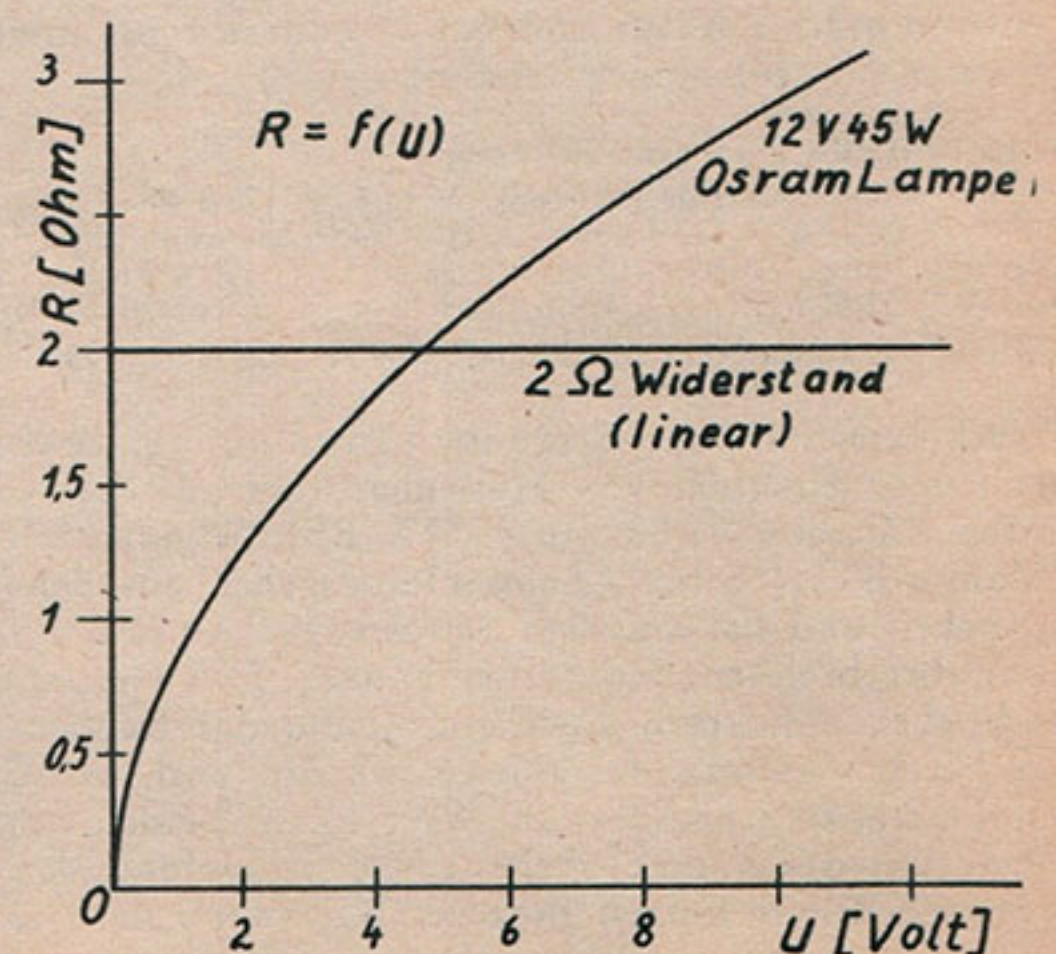
Auf jedem Autofriedhof kann man billig ein 6 V-Lichtupen-, Hupe- oder Nebelscheinwerferrelais erwerben, dessen Spule parallel zum Rücklicht geschaltet wird (Bild 1), das heißt, das Rücklichtkabel wird an einer günstigen Stelle angezapft und die Anzapfstelle mit dem einen Ende, während das andere Ende der Spule mit Masse verbunden wird. Beim Kauf des Relais ist darauf zu achten, daß es vier Anschlußklemmen hat, zwei für die Spule und zwei für die Schaltkontakte. Die Birne wird in die Leitung zwischen Gleichrichter und Batterie eingeschaltet, und die Schaltkontakte des Relais sollen die Birne überbrücken (siehe Schaltbild 1). Beim Einbau der Birne achte man darauf, daß die Anschlüsse für Zündspule, Hupe und Standlicht unmittelbar an der Batterie liegen.

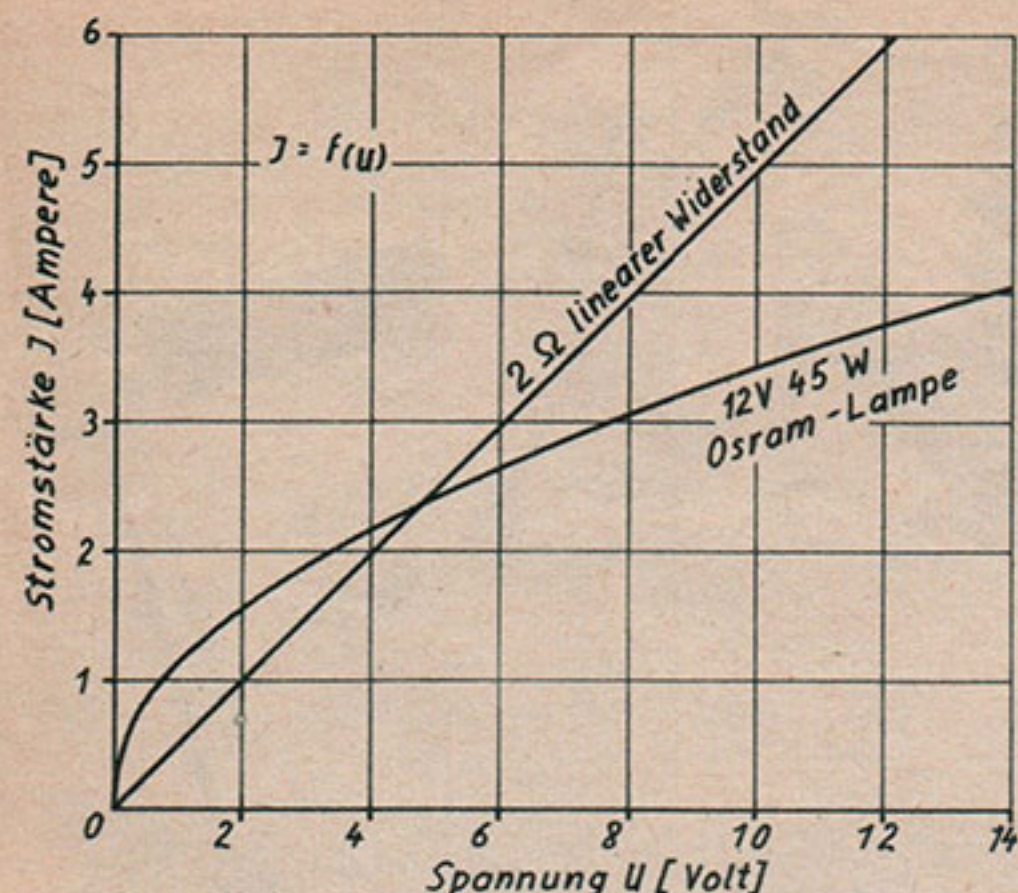
Für diejenigen, denen das bisher Gesagte auch noch zu unverständlich ist, hier das Rezept noch einmal in Kurzform:



Die dick eingezeichneten Kabel weichen vom Originalschaltbild ab und müssen beim Umbau verlegt werden.

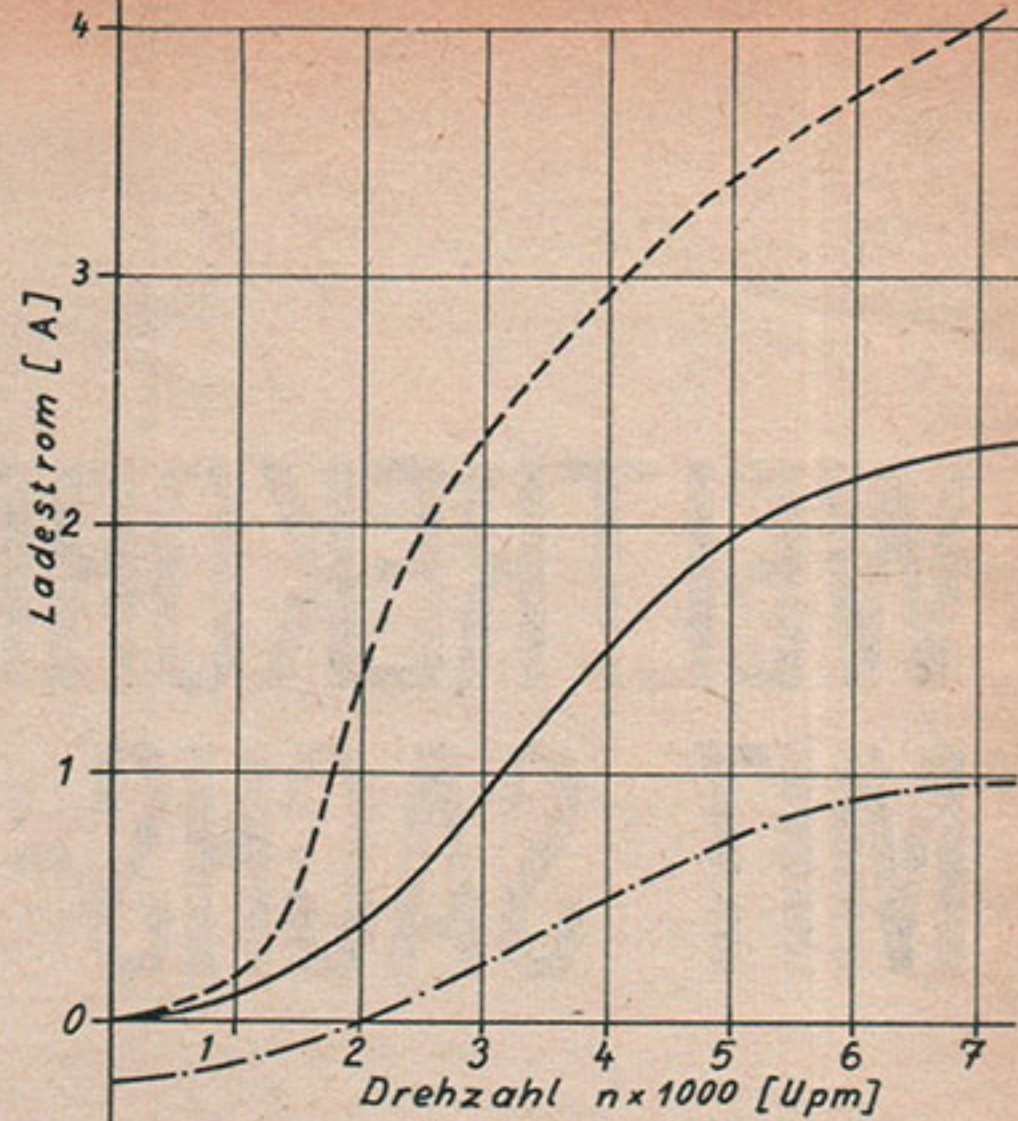
Der lineare Widerstand ist nicht abhängig von der Spannung, wohingegen der Widerstand der Birne sich stark mit der Spannung ändert.





Hier sieht man deutlich, wie bei steigender Spannung der Widerstand der Birne schnell zunimmt, so daß der Zuwachs an Stromstärke gegenüber dem linearen Widerstand ab ca. 5 V ständig abnimmt.

In diesem Diagramm ist gegenübergestellt, welches Verhalten des Ladestromes bei den zwei verschiedenen Schaltungen sich zeigt: die gestrichelte Linie gilt für den Ladestrom, der entstehen würde, wenn man die Originalschaltung beliebe und eine Nickel-Cadmium-Batterie eingebaut hätte: er wird viel zu hoch. Strichpunktiert ist die Linie für die gleichen Verhältnisse, nur diesmal mit eingeschaltetem Licht: erst ab 2000 U/min ist tatsächlich Ladestrom vorhanden. Ganz ausgezogen ist die Linie für die abgeänderte Schaltung, ohne daß das Hauptlicht brennt. Diese Linie beweist, daß der Ladestrom auch ohne Licht nicht zu hoch wird.



Voraussetzungen: Maschine mit Hochleistungs-Wechselstromgenerator, der für 6 V-Bleibatterie mit 13 Ah ausgelegt ist, wie es bei den großen „Engländerinnen“ der Fall ist. Eine Nickel-Cadmium-Batterie mit fünf Zellen und 8 Ah, wie im MOTORRAD immer angeboten.

Benötigte Teile: Eine Birne 12 V 45 W, ein 6 V-Relais mit vier Anschlüssen von Lichthupe, Hupe oder Nebellampe und etwas Kabel 2,5 ϕ .

Es würde zu weit führen, das ganze komplizierte Schaltbild, wie es in den Handbüchern steht, hier wiederzugeben, daher bringe ich hier ein vereinfachtes Schaltbild (Bild 1), aus dem zu ersehen ist, wie Birne und Relais angeschlossen werden sollen.

Rezept: Man schneide die Leitung, die vom Gleichrichter zur Zündung und

zur Batterie geht, unmittelbar hinter dem Gleichrichter durch und schließe die beiden so gewonnenen Enden nach dem Schaltbild an die Birne und an die beiden Schaltkontakte des Relais an. Dann lege man eine Verbindung von der Leitung, die von dem Lichtschalter zum Rücklicht führt, zu einem der beiden anderen Kontakte des Relais und den letzten noch freien Kontakt an Masse.

Damit ist schon alles erledigt, und man kann die Schaltung ausprobieren. Beim Einschalten des Lichts muß in dem Relais ein deutliches „Klack“ zu hören sein. Ohne Licht, bei laufendem Motor, leuchtet die Birne je nach Drehzahl schwach oder hell. Sobald aber Licht eingeschaltet wird, geht sie aus.

D. Gn.

SCHARFE SACHEN

Männer, die gern etwas härter sein möchten als andere Männer, trinken bekanntlich Puschkin-Wodka. Der macht's möglich.

Es gibt aber auch Leute, die nicht leben können, wenn ihr Pferdchen nicht schneller rennt als das von Nachbars Fritze oder wenn es nicht wenigstens so aussieht.

Ihnen wird ebenfalls mit scharfen Sachen nachgeholfen, deren Nutzeffekt die Härtesteigerung durch Wodkaverzehr oft nicht einmal erreicht.

Wir sind zwar sogenannte „moderne“ Menschen, aber eine ganze Menge vorsteinzeitlicher Wesenszüge haben wir aus Faustkeilzeiten in unser technisches Zeitalter hinübergerettet. So lebt zum Beispiel ein ganzer Industriezweig von der Befriedigung solcher Schmuckbedürfnisse, die sich bei primitiven Völkern heute noch im Kriegsbemalungs- und Fruchtbarkeitsbrauch in ihrer unverfälschten Urform beobachten lassen. Und was dem Primitiven sein furchterregender Kopfputz, mit dem er seinen Gegner kampflos in die Flucht zu schlagen hofft, das ist artverwandten Verkehrsteilnehmern hierzulande ihr „sportlich“ aufgeäumtes Vehikel.

Entsprechend der Anzahl der potentiellen Kunden ist das Lieferprogramm reichhaltig sortiert, es reicht vom einfachen Fuchsschwanz für beginnende „Renner“ bis zum einbaufertig gelieferten „Sportmotor“ für Fortgeschrittene. Dazwischen wird so ziemlich alles angeboten, womit jemals versucht wurde, einem Verbrennungsmotor mehr Leistung abzugewinnen.

Die allereinfachste Methode, ein Fahrzeug „schnell“ zu machen, ist bekanntlich noch immer ein Längsstreifen, der nach Art des Hauses individuell angebracht wird und den zugehörigen Streifenfahrer als qualifizierten „Renn- bzw. Rallyefahrer“ ausweist.

(Dieser Streifen hat übrigens einen erheblichen Bedeutungswandel mitgemacht: Anfangs — das war vor sieben oder acht Jahren — wurde er in Italien den hochfrisierten Fiats des Hauses Abarth zur Auflage gemacht, weil sich erboste Besitzer von Normalfiats wegen vermeintlicher Minderleistung ihrer Autos beim Werk zu beschweren pflegten, wenn ihnen ein Markengenosse auf und davon fuhr. Damals war die Bauchbinde das Gütezeichen unauffälliger, aber wirklich schneller Fahrzeuge.

Heute ist die Bauchbinde — weil nur Promille eines Motortunings kostend — ganz und gar zum Attribut ahnungsloser und harmloser Pubertätsjahrgänge abgesunken, so daß ernsthafte Leute schlechterdings nicht mehr damit ankommen können.)

Ich will hier aber lieber nicht ausführlicher in die Mentalitäten hineinleuchten, denn damit würde ich mir nur unnötig viele Feinde machen. Außerdem kann ich mich auch nicht so recht von der Vermutung freimachen, daß es im Grund nur äußerliche Hindernisse sind, die sich der Einführung des schnellen Längsstreifens bei manchen Zweiradlern entgegenstellen.

Denn auch bei Motorrädern wird auf dem Sektor „Schnellermachen“ eine Menge Unsinn geboten. Da wird viel gebaut, viel geredet, viel daran geglaubt und oft sehr wenig gewußt.

Es ist auch keineswegs das Anzeichen beginnender Verkalkung, wenn ich immer wieder auf der Beobachtung herumreite, daß eine gut gefahrene und richtig eingestellte Normalmaschine einem hilflos zusammengestoppelten Schauhobel fast immer mühelos wegläuft.

Selten genug findet man mal einen scharfgemachten Donnerbolzen, der auch

wirklich schnell gefahren wird. Meistens wird indessen nur ein Haufen Geld für nutzlose Außerlichkeiten investiert, der höchstens bei allfälligen Benzingesprächen eine schmale Rendite abwirft, denn meßbarer Leistungszuwachs wird fast nie erzielt.

Es ist nämlich nicht damit getan, sich Spezialnockenwellen und Ofenrohrvergaser einfach zu kaufen und irgendwie an einen Motor dranzuhängen in der frohen Hoffnung, da müßte sich ja dann auch eine gewaltige Wirkung einstellen.

Die Wirkung bleibt aber meist eine rein moralische, denn um solchen Sachen einen fühlbaren und dem hohen Preis angemessenen Effekt zu entlocken, bedarf es noch etwas differenzierterer Eigenschaften als blanke Kaufkraft, und die sind nicht so sehr verbreitet.

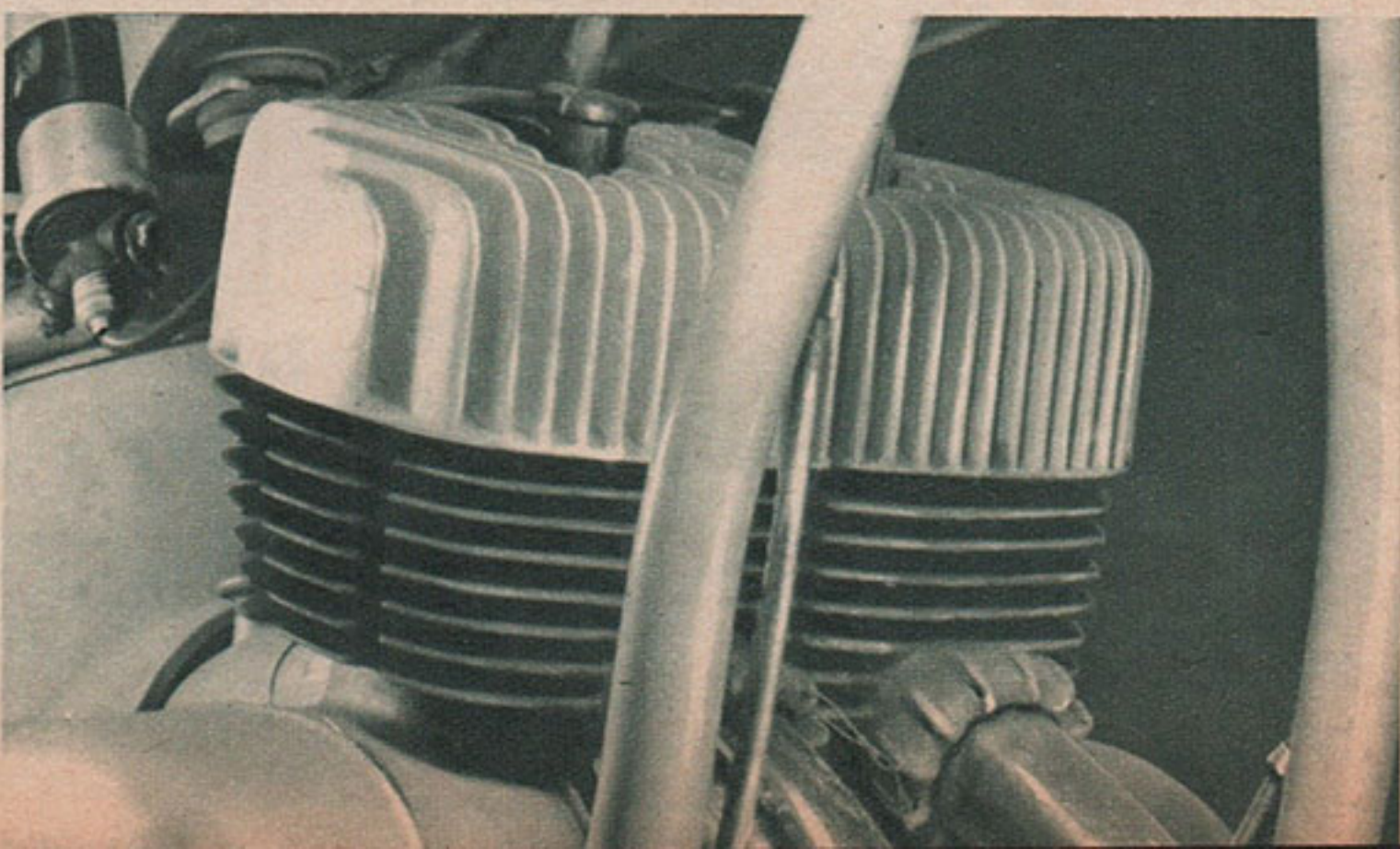
Manch einer, der über Minderleistung seines Motors klagte, wäre besser beraten gewesen, hätte er sein Geld für einen neuen Unterbrecher oder für neue Zündkerzen und für eine sachgemäße Einstellung ausgegeben, statt das Heil im Anbau eines Rennvergasers zu sehen, mit dessen richtiger Einstellung er dann überhaupt nicht mehr klar kam.

Ich kann sogar aus eigenen Beständen einen Augenwischer beisteuern: An meiner Adler habe ich ein paar „echte“ Rennsportzylinderköpfe, von denen aber bis jetzt nur ich wußte, daß sie nicht einen einzigen Knoten mehr Spitzengeschwindigkeit gebracht haben, als die normalen Deckel des S-Motors. (Uralte Zweitaktfachleute werden hier sicher gelangweilt gähnen und sich mit dem Hinweis begnügen, daß beim Zweitakter noch nie die Leistung im Kopf gewonnen wurde. Aber solche Fachleute sind ja sehr selten.)

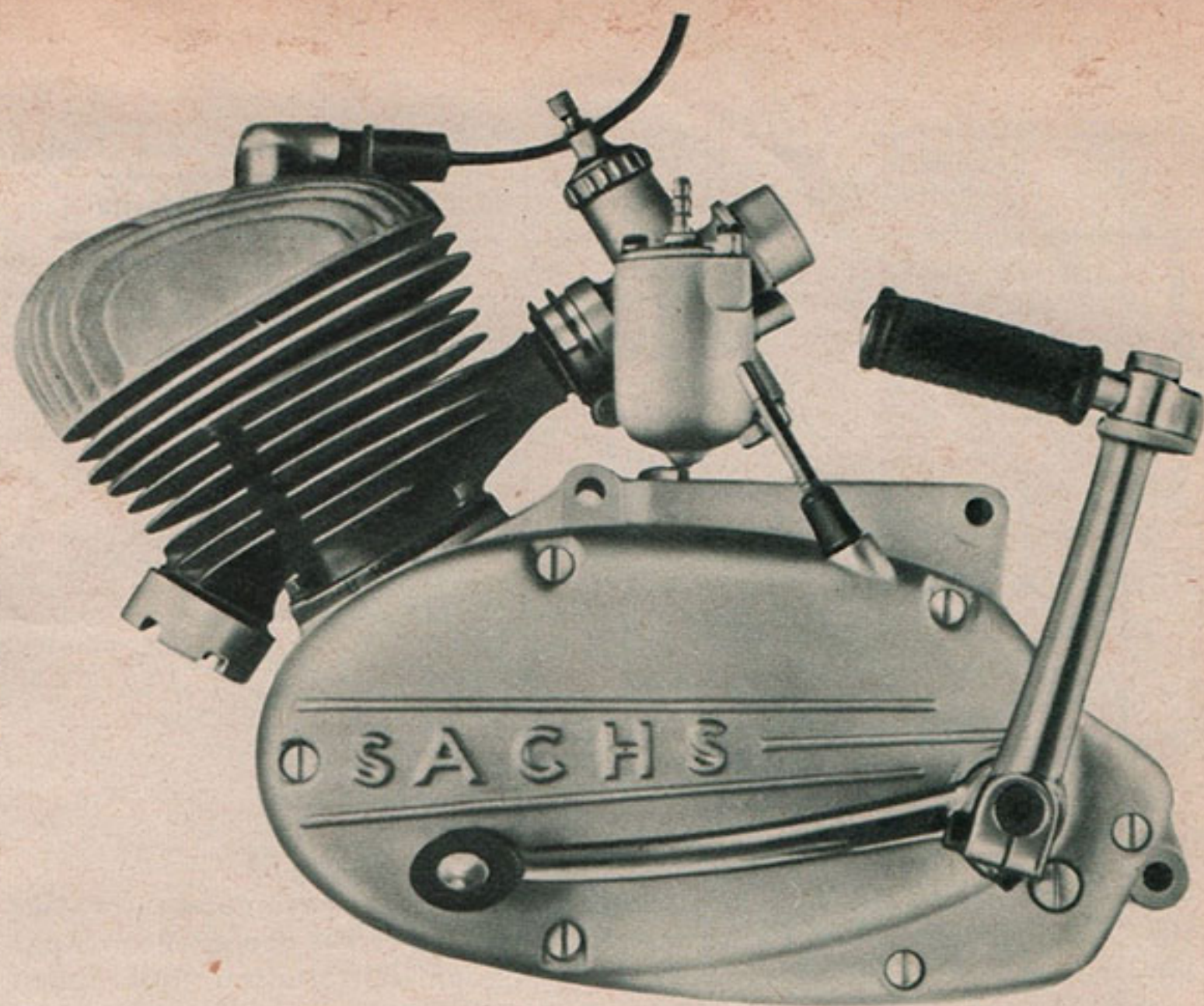
Ich wollte die Dinger ja auch gar nicht der höheren Leistung wegen — die Leistung ist eh' schon hoch genug, um ausreichend Kummer zu machen —, sondern weil ich mir eine bessere Kühlwirkung für den hochbelasteten Motor versprach. Aber nicht einmal damit ist es so arg weit her, wie man beim Anblick der Riesenrippen anzunehmen geneigt ist. Wer speziell von Kühlrippen etwas versteht oder gar ein wenig daran rechnen kann, weiß auch, warum das so sein muß. Nicht nur in der hohen Politik gibt es Dinge, die lange nicht so wirksam sind, wie sie einleuchtend aussehen.

Trotzdem bleiben die Köpfe natürlich dran, denn sie sind mir gelegentlich so ungemein nützlich: Immer, wenn mir ein Lästiger die theoretische Unterlegenheit meines braven Motors nachweisen will, brauche ich nur mit bläulich gespitzten Lippen das Wort „RS“ hochmütig überlegen auszusprechen und dabei sehr bedeutend auszusehen, um allsogleich in Ruhe gelassen zu werden.

An einer Spitze von mindestens 170 wagt dann schon gar keiner mehr zu zweifeln, ohne daß ich darüber eigens noch Worte machen müßte. Das ist sehr praktisch; die Leute haben ihr Sensationchen und ich meine Ruhe. So gesehen haben scharfe Sachen manchmal durchaus ihre Vorteile. G.Throm



WELTREKORD MIT SACHS-MOTOR



Georges Monneret ist nicht nur in Frankreich überall dort bekannt, wo man von Motorrädern spricht. Auch wir haben seinen Namen schon oft im Zusammenhang mit motorrad-sportlichen Ereignissen und mit der Aufstellung neuer Motorrad-Rekorde (speziell auf der Montlhéry-Bahn bei Paris) erwähnt. Man muß annehmen, daß es kaum eine Frage über bestehende Motorrad-Weltrekorde bzw. -Rekordmarken gibt, die er nicht auf Anhieb beantworten kann — und er kennt wohl jede Chance, einen bestehenden Rekord durch einen neuen zu überbieten. Tatsächlich gibt es ja solche Chancen immer wieder, und manche alte Höchstleistung erscheint nach dem derzeitigen Stand der Technik schon längst überholt. An solchen Punkten setzt Georges Monneret nur allzugern an — kein Wunder, daß ihm einige Rekorde ins Auge fielen, die noch immer für die Klasse bis 50 ccm bestanden und die „überholreif“ scheinen mußten.

Da war zunächst der Weltrekord über sechs Stunden. Der stand bisher in der offiziellen Rekordliste für Mangiarotti und sein Team mit 103,1 km/h, aufgestellt im Juli 1956 auf einer 50 ccm Guazzoni (in den 50er Jahren waren bekanntlich die Italiener in der Entwicklung kleiner schneller Zweitakter noch führend). Nachdem die FIM-Bestimmungen vorschreiben, daß ein neuer Rekord nur dann anerkannt wird, wenn er mindestens 1% besser ist als der bestehende, konnte es nicht schwer sein, mit einer Fünffziger des Jahrgangs 1963 neuen Weltrekord zu fahren.

Der Weltrekord für 1000 km bestand seit Juli 1959, er war vom Team Jacopini auf einer 50 ccm DEMM (ebenfalls mit Zweitaktmotor) aufgestellt worden. Und das gleiche italienische DEMM-Team hatte damals auch den Weltrekord

über 12 Stunden in die offizielle Liste eintragen lassen. 98,810 betrug die Rekordgeschwindigkeit für die 1000 km-Marke und 99,396 für die 12 Stunden. Auch für diese beiden Rekorde schienen also die Tage mehr als gezählt — auch ohne daß man sich für das Vorhaben einen jener 50 ccm-Zweitaktrennmotoren zu holen brauchte, die heute bei den Straßenweltmeisterschaftsläufen eingesetzt werden und dort, wie die diesjährigen Messungen in Francorchamps und auf der TT-Strecke bewiesen haben, so um die 170 km/h herum laufen!

Als Fahrer nahm Monneret sich vier Mann, Beltoise, Behra, Allard und Savoye. Als Bahn kam natürlich wieder nur die von Linas-Montlhéry in Frage. Und als Motor für die Rekordversuche erschien Monneret der Fünfgang-Sachs, der 50 S, wie er in Deutschland von Hercules, Rabeneick und Göricke serienmäßig eingebaut wird, als das geeignete Objekt — zumal dieser Motor ja auch im Ausland von Einbaufirmen verwendet wird, u. a. in Frankreich von VAP. Die Vorbereitung der Rekordmaschine im ganzen oblag Monnerets Spezialmonteur „Roger“, für die letzten Einstellabstimmungen auf der Montlhéry-Bahn hatte man außerdem von Schweinfurt einen Motorenmann aus der Versuchsabteilung abgestellt.

Die Rekordfahrt wurde in der Nacht vom 13. zum 14. September durchgeführt — und sie war voll von Erfolg gekrönt. Denn die Fahrer, die alle Stunden wechselten, erzielten folgende neuen Weltbestleistungen (die natürlich noch der offiziellen Bestätigung durch die FIM bedürfen):

6 Std. mit einem Durchschn. v. 114,473 km/h
1000 km mit einem Durchschn. v. 114,106 km/h
12 Std. mit einem Durchschn. v. 114,106 km/h

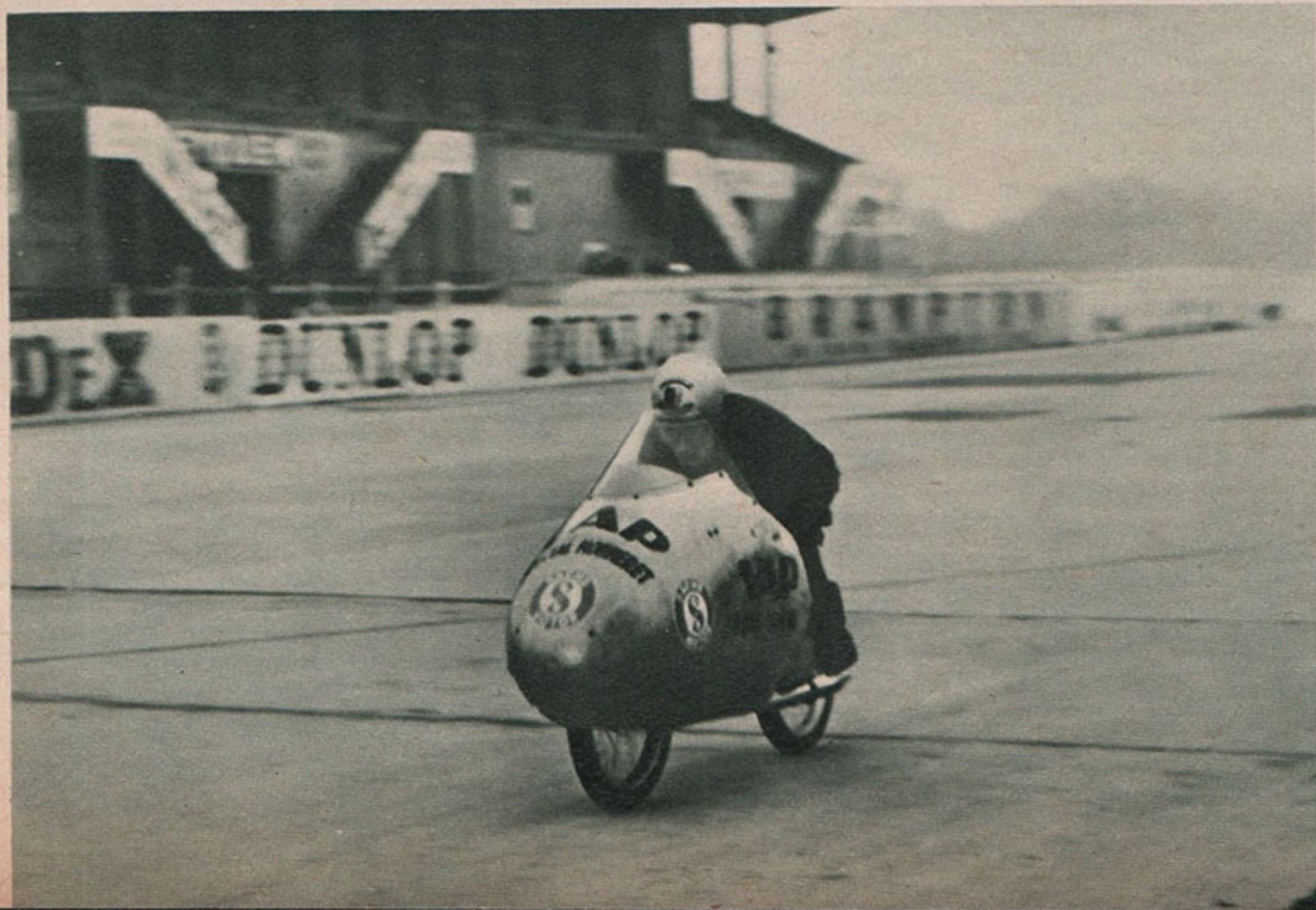
Das bedeutet, daß die bestehenden Rekorde um ca. 11 bzw. 15 km/h überboten wurden.

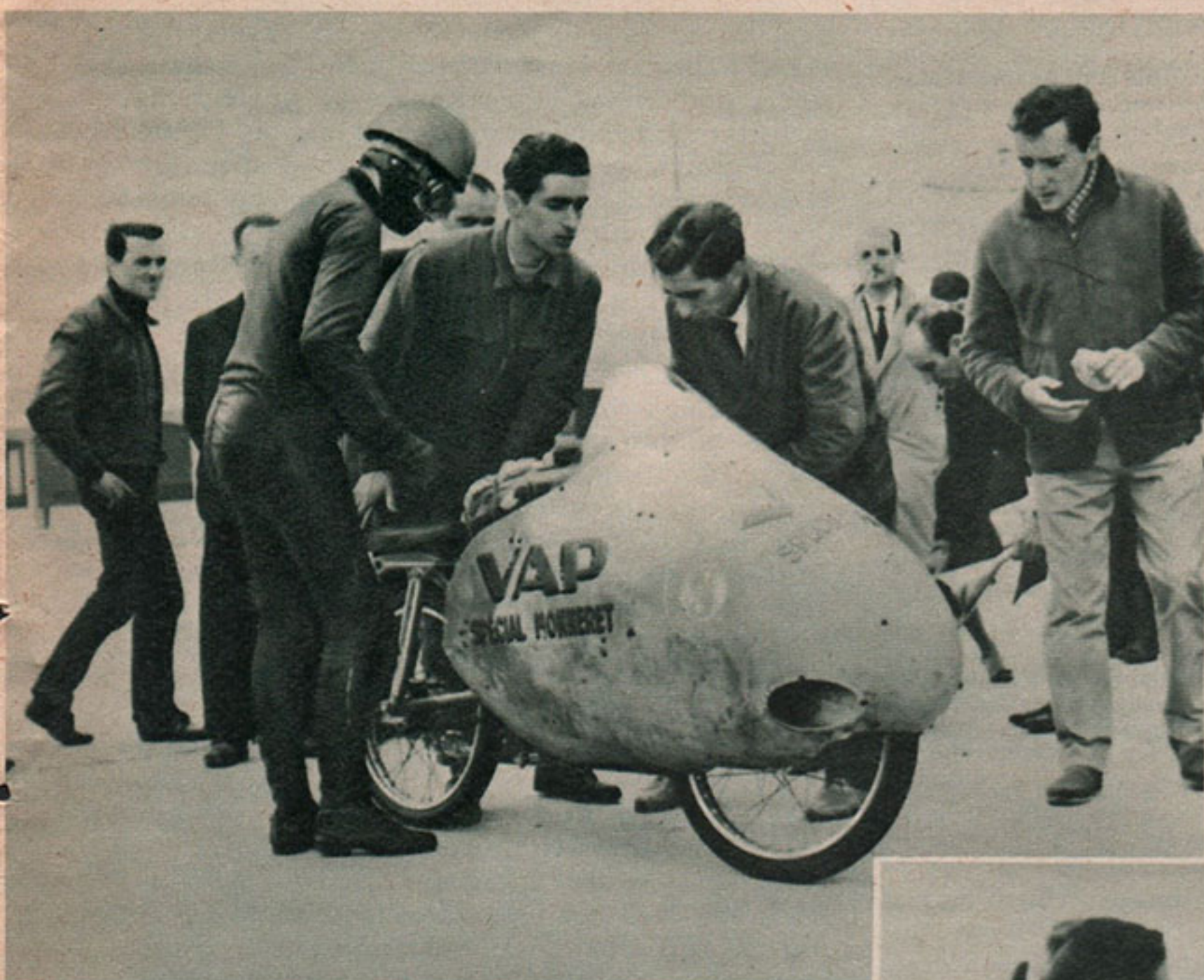
Wobei es wichtig ist, sich das Fahrzeug und speziell den Motor etwas näher zu betrachten, mit dem dieser Erfolg erzielt wurde.

Die Maschine war eine verkleidete Spezialausführung der französischen Marke VAP, die unter der Bezeichnung VAP-Sachs eingesetzt wurde. Sie war 2.00 — 18 Pirelli-bereift, der Reifendruck betrug vorn 3, hinten 4 atü. Große Luft-eintrittsöffnungen brachten die Kühlluft zum 50er Sachs-Motor, der auch für diesen Zweck mit normaler Fahrtwind-, also nicht mit Gebläse-kühlung arbeitete.

Dieser Sachs-Motor ist natürlich das Interessanteste an der ganzen Rekordfahrerei. Denn wie schon eingangs angedeutet, wäre es ein Leichtes gewesen, sich von den bestehenden Weltrekorden mit einem ausgesprochenen Rennmotor der 50 ccm-Klasse, die ja heute von verschiedenen Fabrikaten mit einer Leistung von über 10 PS vorhanden sind, noch wesentlich stärker zu distanzieren (und vielleicht dauert es auch gar nicht lange, bis mit einem solchen Motor den soeben erzielten Rekorde wieder das Lebenslicht ausgeblasen wird!). Aber das sind eben dann ausgesprochene Spezialmotoren, die von den Serienerzeugnissen der betreffenden Marken in einigen Punkten entscheidend abweichen. Der in Montlhéry von Monnerets Männern gefahrene Sachs-Motor aber muß grundsätzlich als ein Serienmotor bezeichnet werden. Daß an ihm geringfügige leistungssteigernde Maßnahmen durchgeführt wurden, wird nicht verschwiegen — aber man kann sie am besten so charakterisieren, daß sie nicht über das hinausgingen, was man in Schweinfurt beispielsweise an den werksseitig im Geländesport eingesetzten Motoren tut — und was vor allem jeder halbwegs geschickte Bastler ohne Risiko an seinem privaten Motor auch machen kann. Man darf ja nicht vergessen, daß die erzielten Geschwindigkeiten erstens auf der Bahn, zweitens mit weitgehend verkleidetem Fahrzeug und selbstverständlich in Rennhaltung der entsprechend gekleideten Fahrer erzielt wurden — und da sind die benötigten Motorleistungen erheblich geringer, als man sich gemeinhin (bzw. wenn man auf normalen Widerstands/Leistungs-Kurven basiert) vorstellt.

Der 50 S von Sachs ist wahrscheinlich die jüngste Konstruktion eines deutschen 50 ccm-Motors, und es ist deshalb nicht allzu verwunderlich, daß er, weil ohne jede Rücksicht auf Vorhandenes konstruiert, der derzeit schnellste Serienmotor dieser Hubraumklasse ist, d. h. der Motor mit der höchsten Serien-Durchschnittsleistung. Gegenüber dem Vorgänger, dem noch aus den ehemaligen Sachs-Mopedmotoren entstandenen Viergang-Typ, hat er bei gleichgebliebener Bohrung





Linke Seite unten: Beltoise war aus Monnerets Team der Schnellste, er fuhr eine ganze Stunde mit 117 km/h Schnitt (in der letzten Stunde sank der Schnitt auf 110 km/h!).

Nebenstehend: Die VAP-Maschine wird zum ersten Start fertiggemacht – der Mann, der da gerade an der Sitzbank anfaßt, ist Roger, der zusammen mit dem Versuchsmann Rödemer von Sachs die Rekordmaschine vorbereitete.

Unten: 11mal wurde während der zwölf Stunden die Fahrt gestoppt – zum Fahrerwechsel; getankt (wie hier) wurde nur bei fünf dieser Halte, und beim fünften mußte eine Kerze gewechselt werden – das war alles. Gesamtaufenthalt: 5 Minuten 19 Sekunden – für elfmal!

Links, im Mantel, Georges Monneret.

(38 mm) einen von 42 auf 44 mm vergrößerten Hub und demzufolge ist mit 49,9 ccm nun auch die Hubraumgrenze besser ausgenutzt als beim Viergangmotor. Allerdings sind es nicht die daraus resultierenden 2 ccm, die die entscheidende Leistungssteigerung gebracht haben; der ganze Motor konnte eben von vornherein auf eine höhere Literleistung ausgelegt werden – in der Kanalführung ebenso wie in der Brennraumgestaltung, im Vorverdichtungsraum ebenso wie im Ansaugtrakt, hinsichtlich Kurbelgehäuse und Kurbelwelle ebenso wie dann auch beim Getriebe, wo erst eine völlige Neukonstruktion mit anderen Wellenabständen den Einbau der Zahnradgrößen erlaubte, die das vorgesehene Fünfganggetriebe mit sinnvollen Abstufungen auszuliegen gestattete.

Der für die Rekordversuche verwendete Sachs-Motor ist, wie schon gesagt, in den wesentlichsten Bauteilen unverändert geblieben. So behielt er insbesondere den serienmäßigen Graugußzylinder und auch den serienmäßigen Kolben mit zwei normalen Kolbenringen, auch die Brennraumform mit der um 45 Grad gegenüber der Längsrichtung verdrehten ovalen Kalotte (serienmäßig im Hinblick auf die Vermeidung von Kerzenbrücken so angeordnet) blieb die gleiche – wenn auch die Verdichtung von 9:1 (Serie) auf ca. 9,5:1 durch Materialabnahme am Dichtrand des Kopfes (keine Kopfdichtung, auch serienmäßig!) erhöht wurde.

Unverändert blieb, wie schon gesagt, die Fahrtwindkühlung, unverändert von der Serie übernommen wurde der 29 Watt-Schwunglichtmagnetzündler (der nicht einmal einen Rennunterbrecher und auch keine verstärkte Unterbrecherfeder erhielt), unverändert blieb der Zündkerzenwärmewert mit 260, der ganze Kurbeltrieb, der Totraum des Kurbelgehäuses, der Zahnrad-Primärtrieb, die Kupplung, das Getriebe – kurzum das ganze Motorenunterteil. Das, was geändert wurde, ist tatsächlich als geringfügig zu bezeichnen (und wir hatten aus anderem Grund Gelegenheit, uns im Werk von der Richtigkeit dieser uns gemachten Angaben zu überzeugen – wir kommen noch darauf zurück).

Geändert wurde nämlich der Durchlaß des im übrigen unveränderten Bing-Vergasers, der serienmäßig 17 mm beträgt und der auf 18 mm gebracht wurde. Dementsprechend wurde auch der lange Ansaughals im Zylinder nachgearbeitet, also am Eingang auf den Vergaserdurchlaß gebracht und entsprechend über den ganzen Verlauf und schließlich auch im Einlaßschlitz erweitert, wobei die Breite des Schlitzes im Hinblick auf die Kolbenringe unverändert blieb, die



Schlitzhöhe aber nach unten um 2 mm vergrößert wurde. Daß dabei die Kanalwandungen geglättet wurden, versteht sich von selbst – und das geschah dann bei den anderen Kanälen natürlich auch.

Die Überströmkanäle erfuhren also eine Glättung der Wandung und unten am Einlauf, wo sie auf den entsprechenden Aussparungen des Kurbelgehäuses aufsitzen, eine Angleichung an diese Aussparungen, die eine Erweiterung bedeuteten, der natürlich durch die gegebenen Dimensionen des Seriengußteils eine enge Grenze gesetzt ist. Die Dimensionen der Überströmkanäle wurden nicht verändert. Dagegen erfuhr der Auslaßschlitz – in der Breite wieder mit Rücksicht auf die Führung der Kolbenringe unverändert wie bei der Serie belassen – eine Erhöhung um 1,5 mm.

Die Vorzündung blieb unverändert, die Hauptdüse wurde – in Abstimmung mit den Bahn- und Witterungsbedingungen – von der serienmäßigen Größe 85 auf 115 gebracht (und trotzdem betrug der Durchschnittsverbrauch über die insgesamt bei den Rekorden gefahrenen 1361,5 km nur 2,15 Ltr./100 km!). Unverändert blieb auch die Ölbeimischung zum Kraftstoff – 4%, das sind also 25:1, wobei ein französisches Öl SAE 40 verwendet wurde.

Und noch etwas, was zwar manchen privaten „Leistungssteigerer“, nicht aber den Motoren-

kenner überraschen wird: es verblieb nicht nur der serienmäßige Ansaugeräuschkämpfer (allerdings ohne Filtereinsatz) am Motor, sondern auch die serienmäßige Auspuffanlage mit 30 cm langem Auspuffrohr und dem nur im End-einsatz geringfügig gekürzten Serienauspufftopf! Mit diesen Änderungen stieg die serienmäßige Leistung des Motors auf reichlich 5,5 PS – es ist anzunehmen, daß diese Prüfstandleistung auf der Bahn noch um zwei oder drei Zehntel höher war, als Folge der Temperatur- und Luftverhältnisse in der Rekordnacht.

Unverändert war auch die Primäruntersetzung des Fünfgang-Motors geblieben, die in der Serie 3,21:1 beträgt. Aber man hatte natürlich die Sekundärübersetzung knapper wählen können als bei der Serie. Denn wenn sie da 13/35 Zähne beträgt, so hatte man in Montlhéry für die verkleidete Maschine das Getriebekettenritzel auf 14 Zähne vergrößern und das Kettenrad am Hinterrad auf 28 Zähne verkleinern können. Das ergab im fünften Gang eine Gesamtuntersetzung zwischen Motor und Hinterrad von 7,96:1, und mit dieser betrug die gestoppte

Spitze der Montlhéry-Maschine 122 km/h. Auf Motordrehzahl zurückgerechnet bedeutet das ziemlich genau 13 km/h für 1000 U/min – bei der genannten Höchstgeschwindigkeit drehte der Motor also etwa 9400 U/min.

Nun wird man natürlich fragen, wieso denn ein Motor, für den als Serienleistung 4,5 PS bei 6300 U/min angegeben werden, durch die angegebenen geringfügigen Korrekturen plötzlich nahezu 1 PS mehr abgeben könne – und wieso die Leistungskurve demnach wohl nach dem Überschreiten der 6300-Marke nicht abfiele, sondern weiter ansteigt (denn sonst könnte die Rekordmaschine ja nicht bis auf eine Motordrehzahl von über 9000 kommen).

Diese Frage ist berechtigt – aber sie kann eindeutig beantwortet werden. Wir haben uns in Schweinfurt bei Fichtel & Sachs sehr intensiv um den 50 S gekümmert und sind dort seiner Leistung nachgegangen. Wir haben auch die Bremskurve gesehen, die vom zuständigen TÜV-Abnahmebeamten seinerzeit als Grundlage zur Typprüfung aufgenommen wurde – und wir haben selbst wahllos vom Serienband genommene Motoren vermessen und durchgebremst. Resultat: Die von F & S angegebenen 4,5 PS bei 6300 U/min sind nicht der Serierendurchschnitt, sondern die unterste Grenze der Streuung, die überhaupt vorkommen kann – beim heutigen Stand der Fertigung und vor



Nebenstehend: Die neue Fehmarn-Brücke, Sinnbild und ausschlaggebende Voraussetzung für die Vogelfluglinie.

Unten links: Obwohl die Jungs dachten, sich schön warm angezogen zu haben, froren sie dann doch mächtig bei ihrer schnellen Fahrt über die nächtliche Nord/Süd-Autobahn.

Unten rechts: Die Fahrt beginnt - Lenz Müller und Ringshausen starten an der Grenzkontrollstelle Puttgarden zur ersten Etappe.

allein des Zylindergusses kommt sie praktisch schon gar nicht mehr vor, sondern wird auch bei „schlechten“ Serienmotoren bereits übertroffen. Der Seriedurchschnitt liegt höher, und die Leistungslinie fällt bei 6300 U/min nicht ab, sondern befindet sich dort noch im Anstieg; sie wird später natürlich weniger steil, aber ihr in Nähe des Umkehrpunktes erstaunlich flacher Verlauf ist die Erklärung für die Möglichkeit, daß ein leicht zurechtgemachter Motor nicht nur die angegebene erhöhte Leistung abgibt, sondern dabei auch die genannte Drehzahl erreicht. Veranlassung, uns so intensiv um den 50 S „direkt an der Wiege“ zu kümmern, waren aber gar nicht die in Monthéry aufgestellten Weltrekorde gewesen, sondern eine Idee der Hercules-Werbeabteilung:

Die Hercules-Vogelflugfahrt

Da war man nämlich bei Hercules in Nürnberg eines Tages auf den Einfall gekommen, mit zwei K 50-Maschinen eine Nonstop-Fahrt auf der ja derzeit aktuellen Vogelfluglinie Nord/Süd-Autobahn durchzuführen, um zu zeigen, daß eine moderne 50er nicht nur genügend schnell ist, um auch über eine ungewöhnlich lange Fahrtstrecke im Straßenverkehr einen hohen Durchschnitt zu erreichen, sondern daß eine solche Maschine das auch durchhält, ohne daß man etwas anderes aufwenden müßte als die Zeit fürs Betanken.

Auch diese Fahrt war — wenigstens überwiegend — für die Nacht angesetzt worden, und zwar für die vom 25. zum 26. September dieses Jahres. Auch hier sollte — mit Rücksicht auf Sicherheit und die schon recht niedrigen Nachttemperaturen — mit Fahrerwechsel etwa alle 150 km gefahren werden; sowohl bei diesen Wechseln als auch beim Tanken sollten die Motoren nicht abgestellt werden. Auf Grund der Erfahrungen mit den

beiden Vorserienmaschinen im Vorjahr (als Lehner, wie von uns berichtet, auf der Autobahn zwischen Nürnberg und München einen Schnitt von 76,5 km/h fuhr) hatte man damit gerechnet, daß diesmal wohl ein Schnitt von etwa 75 km/h herauskommen werde, nachdem es sich wiederum um zwar ausgesuchte, aber eben serienmäßige Motoren (und selbstverständlich auch völlig serienmäßige Fahrwerke von Hercules) handeln sollte. Die einzige Änderung war eine knappere Gesamtuntersetzung, die durch Verwendung eines 14zähligen anstelle des serienmäßigen 13zähligen Getriebe-Kettenritzels erzielt wurde (also 14/35 statt 13/35 im Sekundärtrieb — was einer Reduzierung der Motordrehzahlen um ca. 6,5 % entspricht).

Um 15 Uhr wurden beide Maschinen an der Fähr-Grenzkontrolle Puttgarden auf Fehmarn auf ihre 982 km lange Reise nach Lörrach geschickt — die erste Besetzung war durch Lenz Müller und Ringshausen erfolgt, als zweite waren Augustin und Lehner im Begleitfahrzeug bereit.

Die ganze Fahrerei klappte ausgezeichnet; schon um 16 Uhr wurde in Lübeck die Autobahnauffahrt erreicht, nachdem bis dahin der verkehrsmäßig bekanntlich nicht sehr erfreuliche Landstraßen-Teil der Vogelfluglinie bewältigt wurde, die Herrn Seebohms Getreue rechtzeitig auszubauen vergaßen. Gegen Abend und nachts wurde es ungemütlich kalt — zweifellos ein Plus für die Motoren, die wie die Uhrwerke liefen — aber ein beträchtlicher Nachteil für die Fahrer, die trotz ihrer vorsorglich angelegten dicken Unterkleidung wie die Schneider froren, so daß sich Hercules/Winkler — Initiator und Organisator der Fahrt — genötigt sah, die Wechsel-Intervalle auf jeweils 100 km zu verkürzen.

Wieder einmal zeigte sich bei dieser Gelegenheit, was man mit einer Fünffziger, was man aber überhaupt mit einem einspurigen Fahrzeug ma-

chen kann: es gab keine Verkehrsbehinderung für die beiden Herculesmaschinen, keine Baustelle, die sie aufhalten konnte (wenngleich es vielleicht auch ein paarmal nicht bis ins Letzte StVO-gemäß gehandhabt wurde — aber die Dinger kamen eben auch dort durch, wo selbst der ausgekochteste Wagenmann aufgehalten wurde). An Motoren und Maschinen aber wurde, wie vorgesehen, nichts anderes gemacht als an den vorgesehenen Stellen nachgetankt.

Nur eines kam völlig durcheinander: der Fahrplan. Denn wenn man auf Grund des angenommenen Schnittes von 75 km/h gerechnet hatte, um 18.20 Uhr in Soltau zu sein, so war man tatsächlich mit der ersten Maschine schon um 17.38 dort, in Göttingen um 19.45 statt um 21.05, in Karlsruhe betrug der Vorsprung vor der Zeittafel schon ziemlich genau 2 Stunden — und in Lörrach wurde die Fahrt nicht, wie ursprünglich vorgesehen, um 5 Uhr in der Früh, sondern bereits um 2.32 beendet.

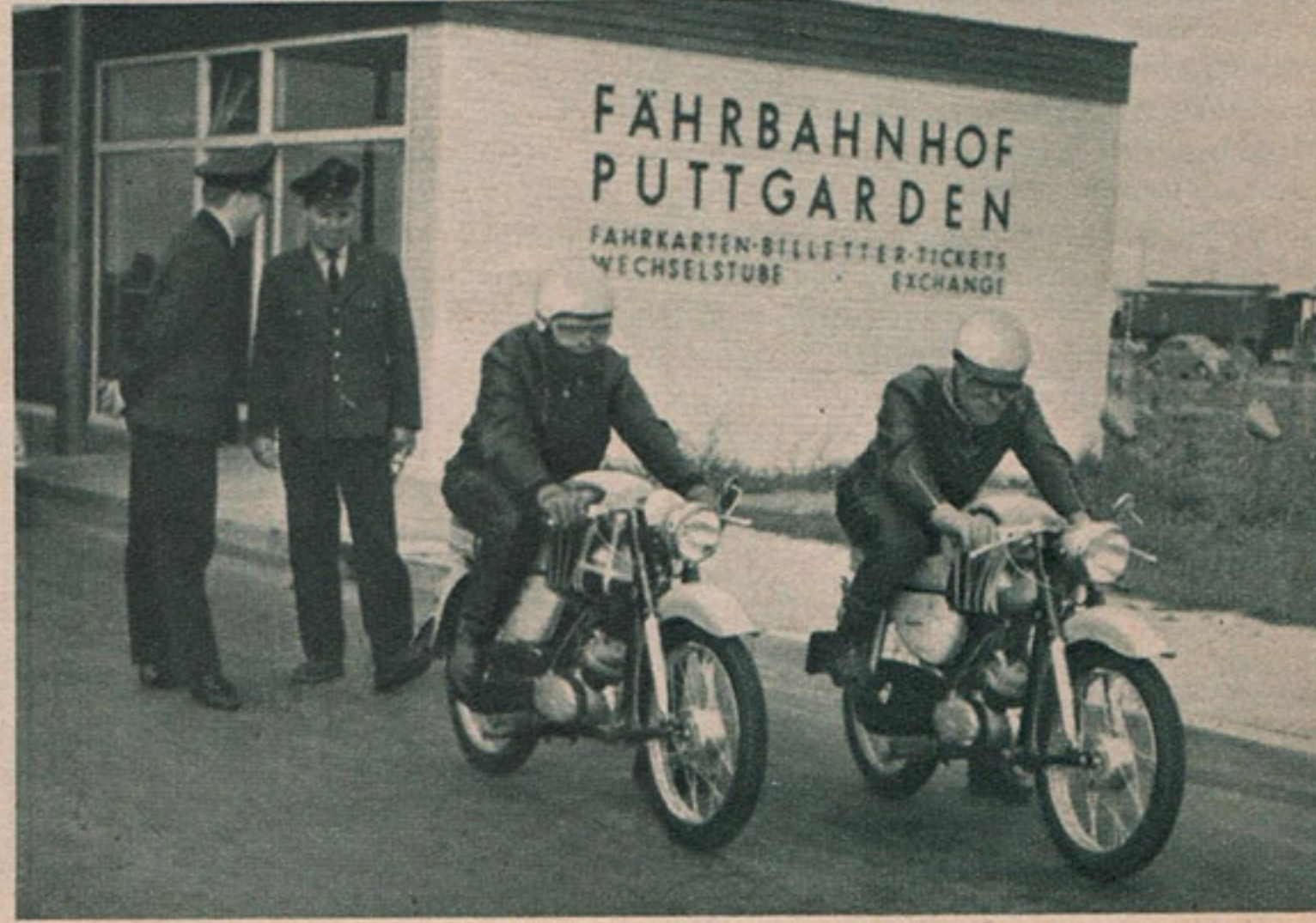
Wir waren nicht die ganze Strecke dabei, sondern nur auf den letzten etwa 300 Kilometern. Wenn aber einer sagen wollte, dann habe man vielleicht auf den ersten zwei Dritteln der Strecke gemogelt, dann ist das nicht nur deshalb unwahrscheinlich, weil der Gedanke, man habe die Maschinen nach alter Väter Sitte ein größeres Stück verladen, absurd ist: der Begleitwagen hatte, wie schon gesagt, Mühe, überhaupt mitzukommen. Und außerdem: auf einem brettebenen Stück gegen Ende der Fahrt stoppten wir die Geschwindigkeit der schnelleren Maschine mit 90 km/h, Rückenwind, Fahrer in enganliegendem Lederzeug langliegend!

Trotz dieser Fahrbedingungen erschien uns diese Geschwindigkeit unglaublich für einen Motor, der laut Prospekt bei 6300 4,5 PS abgeben soll. Denn umgerechnet sind das runde 8500 U/min, die der Motor da gedreht haben mußte — und wenn es auch Überdrehzahlen sein konnten — die Spitze dieses Motors konnte nicht bei 6300 und nicht bei 4,5 PS gelegen sein!

Das also war der Grund unseres anschließenden Besuches in Schweinfurt bei den Sachs-Leuten, nachdem wir sicherheitshalber nach Schluß der Fahrt die so schnellen Motoren ausreichend gekennzeichnet hatten.

Und das Resultat unserer Feststellungen? Wir sagten es schon anlässlich der Betrachtungen über den Monthéry-Motor: in diesem Sachs 50 stecken serienmäßig mehr Pferde drin, als der Prospekt ausweist! Daß man sich für eine derartige Fahrt aus der (immer streuenden) Serie nicht gerade die Exemplare herausucht, die an der unteren Leistungsgrenze liegen (und die wird eben durch die „offiziellen“ 4,5 PS dargestellt), ist klar. Und so war es auch hier: die „Vogelflug“-Motoren lagen nach der Fahrt beim Abbremsen auf dem Schweinfurter Prüfstand noch bei einer Spitzenleistung von knapp 5 PS bei 8300 U/min — damit aber noch immer unterhalb der Leistungskurve, die bei der Typprüfung des Motors vom TÜV ermittelt wurde.

S. R.



Straßen-Weltmeisterschaft 1963:

Zwischen Argentinien und Japan

Mit Monza war der letzte europäische und insgesamt der 10. diesjährige Lauf um die Straßen-Weltmeisterschaft über die Bühne gegangen — zwei weitere Läufe aber standen noch bevor, in denen die noch offenen Meisterschaften der Klassen bis 50 und bis 250 ccm entschieden werden sollten (die Meister der übrigen Klassen stehen mit Hailwood/MV für die 500er Solo, Deubel/Hörner-BMW für die Gespanne sowie Redman/Honda für die 350er und Anderson/Suzuki für die 125er-Klasse ja bereits fest).

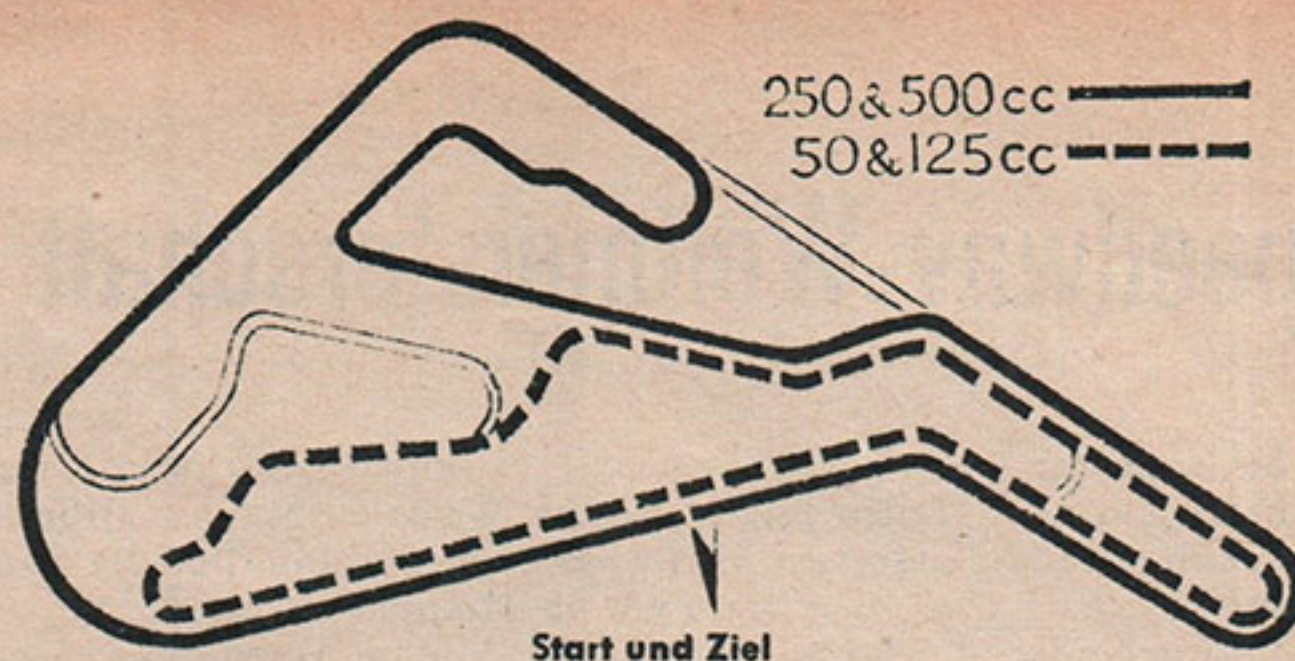
Für Kreidler ging es im Lauf in Argentinien, der zum 6. Oktober angesetzt war, darum, nach Möglichkeit hier einen ersten Platz mit Anscheidt herauszufahren — dann wäre nämlich für das einzige noch bei den Solomaschinen offiziell angetretene deutsche Werk die Weltmeisterschaft gewonnen gewesen. Man wußte ja inzwischen auch, daß von der Suzuki-Konkurrenz nur Anderson und Degner nach Argentinien gehen würden (wobei „nur“ allerdings lediglich im Hinblick auf das ursprüngliche Gerücht, Suzuki würde auch noch andere Werksfahrer einsetzen, zu verstehen ist!) — aber man wußte andererseits bei Kreidler natürlich auch, daß es, wenn in Argentinien etwas schiefgehen würde, kaum zu erwarten wäre, daß Anscheidt mit seiner Kreidler auf dem Suzuka-Kurs, auf dem für den 10. November der endgültig letzte diesjährige Weltmeisterschaftslauf ausgetragen werden wird, der Übermacht der japanischen Fahrer gewachsen sein könnte.

Inzwischen wurde ja nicht nur einmal von Augenzeugen bzw. Rennfahrern, die selbst probeweise auf dem Suzuka-Rundkurs fahren konnten, bestätigt, daß dort japanische Fahrer, die man entweder bisher in Europa gar nicht kennt oder die hier nicht zur Spitzenklasse gehören, einfach unschlagbar sind: Tag für Tag und Woche für Woche trainieren sie auf ihrem heimischen Kurs — riskieren dort das Letzte, d. h. fahren bis an die Grenze, bei der ihnen die Maschine weggeht — und machen sich aus den dabei unvermeidlichen Stürzen gar nichts. Machen sich aber dafür ein so genaues Bild ihrer Hausstrecke, daß gegen diese geradezu halsbrecherisch fahrende japanische Konkurrenz einfach kein Kraut gewachsen ist. Ganz abgesehen davon, daß eben gerade in der 50er Klasse mindestens Suzuki mit einem Team von Werksfahrern zur Stelle sein wird, das an sich schon allerschwerste Konkurrenz für Anscheidt darstellt.

So war man also sicher im Kreidlerstall entschlossen, in Buenos Aires alles auf eine Karte zu setzen — aber das Glück war den Kornwestheimern nicht wohlgesonnen: Anscheidt stürzte im Training, zog sich Verletzungen zu und erlitt insbesondere einen Anriß des Schlüsselbeins. Selbst wenn er nicht so starke Schmerzen gehabt hätte, wie er sie als Folge der Sturzverletzungen bekam, hätte ihn Chefingenieur Hilber, der persönlich seiner Mannschaft noch nach Argentinien nachgeflogen war, nicht starten lassen. (Der Sturz von Anscheidt war übrigens nur der Schlußpunkt einer ganzen Reihe von Widerwärtigkeiten, die sich dem Kreidler-Erfolg in den Tagen vor der Abreise schon entgegengestellt hatten: als beispielsweise nach langen Verhandlungen und ausdrücklichem Bestehen darauf, die Rennmaschinen — böser Vorjahresefahrungen eingedenk — mit der deutschen Lufthansa nach Argentinien zu fliegen, alles perfekt schien und die vier Kisten am Freitag oder Samstag, eine Woche vor dem Rennen, ihre Luftreise antreten sollten, wurde nach Kornwestheim mitgeteilt, man habe nur eine Kiste mitnehmen können, die anderen gingen am Dienstag nach; es sei vordringliches Diplomatengepäck zu befördern gewesen. Schön, nicht?).

Mit dem Fehlen von Anscheidt entbehrte nun allerdings auch das Rennen der 50er-Klasse aller Spannung. Hugh Anderson fuhr auf seiner Suzuki einen Start/Ziel-Sieg über die 30 Runden des von den beiden kleinen Klassen zu fahrenden kleinen Kurses des Autodroms (Gesamtlänge des Rennens ca. 80 km) heraus. Er war im Ziel über eine Minute vor seinem Stallgefährten Ernst Degner, mit dem zusammen er die Suzuki-Werksstreitmacht allein verkörperte. Beide Fahrer aber lagen, als das Rennen abgewinkt wurde, zwei Runden vor dem Dritten, Pagani auf der zweiten Kreidler (von dem man ja aus den früheren Läufen wußte, daß er keinesfalls ein vollwertiger Ersatz für Anscheidt sein kann). Mit ihm in der gleichen Runde lag noch der Argentinier Kissling, der auch eine Kreidler fuhr, weitere drei Runden zurück folgten dann zwei einheimische Privatfahrer, ebenfalls auf Suzuki-Maschinen. Dieser Rennausgang bei den 50ern bedeutet, daß Anderson nunmehr mit 2 Punkten Vorsprung vor Anscheidt liegt (wenn man, wie es ja allein richtig ist, von den insgesamt gefahrenen acht Läufen dieser Klasse die fünf besten nimmt, die im Endresultat gewertet werden — in der Gesamtpunktzahl liegt Anderson sogar 5 Punkte vor Anscheidt). Eine geringe Weltmeister-Chance besteht noch für Anscheidt: wenn es ihm gelingen sollte, am 10. November in Japan Erster zu werden, würde er, wenn Anderson Zweiter würde, mit ihm punktgleich und dann Weltmeister, da er mehr erste Plätze als Anderson hätte. Aber — selbst wenn alles Daumendrücken für Anscheidt und die Kreidlers helfen würde — zunächst ist ja noch ungeklärt, ob Anscheidts Verletzungen überhaupt in der verhältnismäßig kurzen Zeit soweit ausgeheilt sein können, daß er starten kann.

Die 125er-Klasse, die auf dem gleichen Kurs 40 Runden gleich etwa 105 km zu fahren hatte, lief ohne Suzuki-Werksbeteiligung, nachdem die Weltmeisterschaft bereits entschieden war. So konnte sich diesmal Jim Redman einen wenn auch nicht sehr glorreichen Sieg auf der Honda holen — er überrundete das ganze Feld zweimal, und als die dritte Überrundung



Das Autodrom von Buenos Aires, auf dem die Läufe zur Weltmeisterschaft ausgetragen werden, enthält zahlreiche Strecken-Kombinationsmöglichkeiten, von denen diesmal die gezeigten beiden benutzt wurden.

nahezu abgeschlossen war und die karierte Flagge fiel, war nur noch der Argentinier Pochettino auf einer Bultaco lediglich zweimal überrundet! Dritter wurde ebenfalls ein Argentinier auf einer Bultaco, Caldarella — aber eben noch eine Runde weiter zurück; mit ihm in gleicher Runde lagen die beiden Nächsten, Argentinier auf heimischen Zanella-Maschinen (nicht Sanella!)

Die 500er-Klasse wurde einmal mehr die Beute Mike Hailwoods mit der MV Agusta. Auch er überrundete (nachdem Alan Shepherd mit der Matchless durch Sturz ausgeschieden war) während des über etwa 135 km auf dem größeren Kurs des Autodroms gehenden Rennens die gesamte Konkurrenz mindestens einmal. Der schon erwähnte Argentinier Kissling, der hier eine Norton fuhr, lag mit seinem Landsmann Caldarella (Matchless) eine Runde zurück, der Rest des Feldes hatte bis zu sechs Runden Rückstand, als das Rennen abgewinkt wurde.

Sensationell dagegen verlief der Lauf der Viertelliterklasse. Hier war, wie man schon einige Tage vorher erfahren hatte, Provini mit der Morini nach Argentinien gekommen, um seine guten Weltmeisterschaftschancen zu verteidigen — als Rückendeckung fuhr der heute in Südamerika lebende Italiener Masetti eine zweite Werks-Morini.

Zunächst war durchaus nicht klar, ob Provini Redman wirklich hier die Punkte abnehmen würde. 32 Runden gleich etwa 125 km waren zu fahren, und Redman lag anfänglich in Führung. Aber dann stürzte der Vorjahres-Weltmeister mit der Vierzylinder-Honda — und Provini mit dem so unheimlich schnellen Einzylinder ging an die Spitze. In fliegender Eile versuchte man zwar an der Honda-Boxe, die Sturzschäden an Redmans Maschine zu beheben — aber als er wieder ins Rennen ging, war eine Runde verloren — unwiderbringlich verloren, denn so groß ist weder der Unterschied in der Motorleistung noch im fahrerischen Können dieser beiden Fahrer, als daß während der zweiten Rennhälfte der Rückstand hätte von Redman aufgeholt werden können. So siegte Tarquinio Provini auch hier, wie schon auf der Monza-Bahn drei Wochen vorher. Und mit diesem Sieg zog er in der Punkttabelle mit seinem großen Konkurrenten Redman gleich: beide verfügen jetzt über 42 gewertete Punkte — aber Provini hat einen ersten Platz mehr aufzuweisen als Redman. Was nichts anderes bedeutet, als daß nur ein erster Platz auf dem Suzuka-Kurs am 10. November Redman die Weltmeisterschaft dieses Jahres auch in der 250er-Klasse wieder bringen kann — sonst ist Provini (auch ohne ersten Platz) Weltmeister. Und ein Sieg in Japan wird auch für Redman nicht leicht sein.

Denn an diesem 10. November wird sich auf dem Suzuka-Kurs einiges tun! Zum erstenmal wird dort ein Weltmeisterschaftslauf gefahren werden — es wird gleichzeitig der 12. und letzte dieser Saison sein. (Schon im nächsten Jahr wird zum erstenmal ein nordamerikanischer Lauf die Reihe der Weltmeisterschaftskonkurrenzen erweitern — am 2. Februar wird er in Florida ausgetragen werden; für 1965 bewirbt sich außerdem bereits Kanada um einen Weltmeisterschaftslauf!) Der japanische Lauf dieses Jahres aber wird wahrscheinlich, vom technischen Gesichtspunkt aus, der interessanteste des ganzen Jahres werden. Denn sowohl Honda und Suzuki als auch Yamaha und Tohatsu wollen mit völlig neuen Rennmodellen hier erstmalig auftreten — in mehreren Klassen! Sie werden die Gelegenheit benutzen, auch einige neue Fahrer, die in der 1964er Saison in den Werkteams fahren sollen, erstmalig zu präsentieren — und wenn man auch bisher über die neuen Modelle nicht viel mehr weiß als Gerüchte — eines ist sicher: die schon so oft angekündigte wassergekühlte Vierzylinder-Drehschiebermaschine von Suzuki (vier Zweitaktzylinder im Quadrat stehend!) wird in nicht weniger als fünf Exemplaren eingesetzt und bei ihrem Debut von Anderson, Perris, Degner, Itoh und einem noch nicht genannten weiteren japanischen Fahrer gefahren werden. Über die Leistung der neuen Maschine hüllt man sich in der Suzuki-Fabrik von Hamamatsu vorläufig noch in Stillschweigen, aber japanische Journalisten haben doch herausbekommen, daß die Vierzylindermaschine (die nach Ohrenzeugenberichten einen Ton haben soll, als ob gleich mehrere Düsentriebwerke aufkreischten!) eine Leistung von 52 PS bei 12 000 U/min hat und daß das für eine Spitzengeschwindigkeit von 240 km/h ausreicht. Bei kürzlich durchgeführten Versuchsfahrten auf dem Suzuka-Ring soll die neue Suzuki schneller gewesen sein als kurz zuvor Redman mit einer ebenfalls neuen Vierzylinder-Honda, die nach seinen eigenen Mitteilungen, die er in Monza machte, einen erheblichen Fortschritt gegenüber dem derzeitigen Rennvierzylinder darstellt! Ob auch von Yamaha schon ein Vierzylindermotor kommen wird, ist noch nicht bekannt, aber auch der derzeitige 250er Zweizylinder, der auf der TT-Strecke so schnell war, wird es zweifellos neben den Suzukis Jim Redman schwer machen, den ersten Platz zu erringen, den er braucht, wenn er Weltmeister dieser Klasse werden will.

Baxter

Speedway-Weltmeisterschaft 63

Die Schlange der Busse und Personenwagen, mit denen ein Teil der 62 000 Zuschauer aus allen Teilen Englands zum Wembley-Stadion strömte, hatte sich in sich selbst festgefressen. Das zwang den Veranstalter der Speedway-Weltmeisterschaft 1963, den Start um 15 Minuten zu verschieben — bitter für die Engländer, die sich gern über jede Minute Verspätung eines kontinentalen Programms mockieren. Diejenigen, die den ca. 40mal 40 Meter großen Motorradparkplatz mit ihren dicken Dampfhammern gefüllt hatten, hockten feixend auf ihren Plätzen. Mit einem Motorrad, auch wenn es noch so schwer ist, hat man es eben überall leichter, sich pünktlich durch proppenvolle Straßen zu schlängeln.

Gewitzt durch langjährige Erfahrung saßen die teilnehmenden Fahrer schon seit Stunden in der Box, schlugen die Zeit tot und sonnten sich in der Gewißheit, im Stadion zu sein, wenn die Rennerei um Sunday Mirror's 500 Pfund-Scheck losginge.

H. M. Scotts Guards Band lieferte sich einen edlen Wettstreit mit den warm-laufenden 16 Japs und den ESOs des Schweden Peo Sodermann und von Boris Samorodov aus Sowjetrußland. Einen Wettstreit, bei dem die Motoren für fünf Minuten sicher in Führung lagen — was die Lautstärke betrifft.

Um 19.30 Uhr schließlich hallte es unter dem neuen Kunststoffdach des Stadions wider von Kuhglocken, Knarren (mit und ohne Resonanzkasten) und mühsam samt 6 V-Batterie herangeschleppten Klaxons, als Fahnen und Fahrer aus Schweden, Norwegen, Australien, Neuseeland, Rußland und England gebührend begrüßt wurden. Wack Hofmeister hatte sich wieder nicht qualifizieren können — schade, es wäre ein schöner Abschluß seiner Laufbahn gewesen.

1. Lauf: Sverre Harrfeldt (Norwegen), ein junger Nachfolger Basse Hveems, dem man ernsthafte Vorschußlorbeeren gegeben hatte, ist Favorit, als die ersten vier Fahrer sich auf dem sorgfältig mit der Gießkanne gewässerten Startband aufstellen. Er gewinnt auch einige Zentimeter am Start, doch Nigel Boocockein, ein anderer neuer Mann (im blauen Lederzeug), der sauber fährt, erwischt die Innenbahn und führt unangefochten. Ausgangs der ersten Runde verliert Harrfeldt seinen zweiten Platz an Jim Lightfoot, mit dem er die nächsten beiden Runden erbittert kämpft. In der dritten Runde berühren sich die Maschinen der beiden fast, Harrfeldt quetscht sich innen vorbei und Lightfoot fährt seine Jap fünfzig Meter später fest. Das trägt Dick Fisher einen billigen Punkt ein. Zeit: 70.4.

2. Lauf: Weltmeister Peter Craven und das schwedische Talent Björn Knutsson starten schlecht und liegen hinter Peter Moore (Australien) und P. Sodermann auf den letzten Plätzen. Craven braucht nur eine Runde, um die Führung an sich zu reißen, nach weiteren 400 Metern ist Björn hinter ihm, kann ihn aber nicht mehr angreifen. Peter Moore bekommt den restlichen Punkt; Zeit 69.0.

3. Lauf: Drei gebrochene Knochen im rechten Fuß behindern Ove Fundin. Zusammen mit dem Vorjahrszweiten Barry Briggs, Ron How, dem sehr harten Speedway-Fahrer aus Passion, der sich am Ende der Saison auf seinen Bauernhof zurückziehen will, und Boris Samorodov reihen sich auf. Fundin und Briggs kämpfen um die Führung, Samorodov will nicht einsehen, daß man How nicht überholen soll. Ausgangs der ersten Runde machen sie catch as catch can und bleiben beide auf der Strecke. Ohne den Russen wird das Rennen wiederholt, eine Tatsache, die nicht nur seinen Manager die Wand hochjagt. Nach Briggs Sturz in der dritten Runde jubelt How sich zwei Punkte unter die Weste. Fundin setzt die schnellste Zeit des Tages mit 68.4, und Briggs rettet in langsamer Fahrt einen Punkt.

4. Lauf: Leo McAuliffe führt zwei Runden lang, macht dann einen wilden Schlenker, den G. Nordin (Schweden) ausnutzt und sich auf den ersten Platz schiebt. P. Svensson wird Dritter vor A. Carlsson. Zeit 70.4.

5. Lauf: Fundin führt unangefochten vor Nordin, der zwei Rennen unmittelbar nacheinander fahren muß, und Boocock. Sodermann geht zum zweiten Male leer aus. Zeit: 69.6.

6. Lauf: Peter Craven führt eine Runde lang vor Jim Lightfoot, legt dann unnötigerweise seine Jap hin. Lightfoot ist irritiert, Ron How und P. Svensson passieren ihn. In der nächsten Runde schnappt er sich den Schweden, kann aber an How nicht herankommen. In der letzten Runde bleibt Svenssons Eso einige Sekunden lang stehen, das genügt Craven, um den Punkt für den dritten Platz zu retten. Zeit: 71.8

7. Lauf: Samorodov startet schlecht, überholt aber in der ersten Runde P. Moore und Carlsson und hängt sich an Sverre Harrfeldt. Seine ESO hat jetzt das letzte bißchen Kraft, das Plechanov's Maschine im Vorjahr fehlte. (Frage des Spezialkraftstoffs?) In der letzten Kurve kann der Russe sich an Harrfeldt vorbeizaubern und mit 71.0 gewinnen. Sein Fahrstil spricht von hohem Einsatz, aber es ist kein erfolgreicher Versuch, die Gesetze der Physik durch schiere Kraft und blindes Draufgängertum zu überwinden. Peter Moore wird Dritter, Carlsson bekommt die zweite Null in die Tabelle.

8. Lauf: Barry Briggs fährt vorneweg, Knutsson hat mit Fisher zu tun, was ihm viel Zeit kostet. In der zweiten Runde setzt er Briggs nach, kann ihn aber nicht mehr erreichen. McAuliffe fällt aus. Zeit: 69.6.

Jetzt haben alle Fahrer zwei Rennen hinter sich. Fundin führt mit maximal möglichen sechs Punkten vor Nordin und How mit fünf. Boocock, Harrfeldt, Craven, Knutsson und Briggs liegen mit vier Punkten noch auf aussichtsreicher Position.

9. Lauf: Nach Cravens Sturz in der ersten Runde (er lag in Führung) wird das Rennen abgebrochen und ohne ihn neu gestartet. Samorodov, beim ersten Start Schlußlicht, nutzt die Gelegenheit und führt vor McAuliffe und Boocock. Die beiden Engländer berühren sich in der zweiten Runde, Boocock geht zu Boden, nimmt das Rennen aber wieder auf und wird Dritter. Zeit: 70.

10. Lauf: Eine sichere Sache für Barry Briggs. Sodermann und Lightfoot kämpfen eine Runde lang um den zweiten Platz, dann fällt der Engländer zurück und kann sich gerade noch vor Carlsson über die Linie retten. Zeit: 70.

In der Pause haben die Fahrer Gelegenheit, etwas gegen ihre Nervosität zu tun. Das läßt auf einen normaleren, sichereren Verlauf der Läufe im zweiten Teil des Abends hoffen.

Zeit hat man auch, sich die Speedway-Maschinen zu betrachten und zu dem Schluß zu kommen, daß sie gar nicht so viel weiter vom Alltagsmotorrad entfernt sind als z. B. eine Trial-Spezial. Die steinzeitlichen Jap- und Eso-Langhuber, allgemein als toter Arm der Entwicklung angesehen, sind, ohne daß man es wollte, zu einem heute interessanten Gegenstück der schmalbrüstigen Straßenrennmotoren geworden, die nur eine hochverfeinerte Getriebetechnik noch am Laufen hält. Die urtümlichen Pumpen, mit denen man auf der Bahn fährt, müssen ein extrem breites nutzbares Drehzahlband haben (kein Wechselgetriebe!), sind daher Abstimmversuchen kaum zugänglich und auf „innere Kompressoren“ angewiesen, wenn sie höhere Leistungen abgeben sollen. (Nitromethan, das „fetteres“ und dennoch völlig verbrennendes Gemisch ermöglicht. Entspricht grob gesehen komprimierter oder sauerstoffreicherer Luft und größeren Düsen.)

Schade, daß heutzutage kein Werk sich mehr für den Zirkus interessiert, denn auf dem Umweg über den Bahnsport könnten wir entweder zu Motoren kommen, die trotz hoher Literleistung ein breites nutzbares Drehzahlbereich aufweisen, oder aber ein stufenloses Getriebe mit geringen Verlusten könnte aus derartigen Bemühungen hervorgehen.

11. Lauf: Harrfeldt erwischt einen guten Start, tanzt aber auf dem Hinterrad durch die erste Kurve. Obwohl er seine Maschine wieder zur Ordnung rufen kann, ziehen Knutsson und Fundin vorbei. Svensson wird vierter. Zeit: 69.2.

12. Lauf: Ron How führt vom Start, Nordin greift ihn an und überholt ihn nach hartem Kampf in der zweiten Runde. Eingangs der dritten tut How zu viel des Guten und wirft die Jap hin. Dadurch gewinnt Nordin vor Fisher und Moore in 70.

Nach drei Rennen führt jetzt Fundin zusammen mit Nordin mit acht Punkten vor Knutsson und Briggs mit je sieben. Samorodov ist fünfter mit sechs, Boocock, Harrfeldt, How haben je fünf. Damit sind die Kandidaten für die ersten fünf Plätze ermittelt.

13. Lauf: Briggs, Boocock, Moore und Svensson behalten ihre Positionen, die sie vom Start an einnahmen. Zeit: 70.2.

14. Lauf: Knutsson gewinnt sicher, Samorodov geht in der ersten Kurve außen an Nordin und Lightfoot vorbei und schließt für eine Runde zu dem Sieger auf, fällt dann aber wieder in sicheren Abstand zurück. Zeit: 69.6.

15. Lauf: McAuliffe zieht vom Start an davon, Harrfeldt folgt ihm, kann gegen Ende des Rennens aufschließen, aber nicht überholen. Ron How ist an dritter Stelle liegend in der ersten Kurve wieder gestürzt, dadurch bekommt Sodermann einen Punkt. Zeit: 71.6.

16. Lauf: Fundin führt, Fisher fährt vor Craven durch die erste Kurve, hält ihn dadurch zurück, so daß der Exweltmeister nur den zweiten Platz belegt. In der letzten Kurve geht Carlsson an Fisher vorbei. Zeit: 69.8.

Mit nur noch einem Rennen zu fahren führt Fundin mit 11 Punkten vor Knutsson mit 10, Briggs mit 10, Nordin mit neun und Samorodov mit acht. Boocock, Harrfeldt und McAuliffe haben mit sieben Punkten noch theoretische Chancen, den zweiten Platz zu belegen.

17. Lauf: Knutsson gewinnt sicher, How und Boocock raufen sich um den zweiten Platz, den der härtere How bekommt. Carlsson bleibt die vier Runden über hinten. Zeit: 70.2.

18. Lauf: Fundin hat keine Opposition von Moore und Lightfoot, der McAuliffe auf den letzten Metern abfängt. Nach 71.4 Sek. fangen die schwedischen Fahrer ihren Weltmeister ein und tragen ihn im Triumph in die Box. Von seinen 15 möglichen Punkten hat er nur einen an seinen jungen Landsmann Björn Knutsson verloren.

19. Lauf: Harrfeldt und Briggs liegen hinter Nordin, können ihn in der zweiten Runde passieren. Nordin bleibt dicht hinter dem Neuseeländer, bis die beiden in der dritten Runde touchieren und Zeit verlieren. Dadurch verliert Briggs seine Chance, punktgleich mit Knutsson zu ziehen und wird mit 12 Punkten dritter hinter Björn. Peter Craven trat in diesem Lauf nicht in Erscheinung, am Ende des Feldes spulte er seine vier Runden ab. Zeit: 71.4.

20. Lauf: Samorodov und Sodermann fahren auf ihren Esos den Japs von Fisher und Svensson in 71.0 davon. Dadurch kommt der Russe mit elf Punkten auf den vierten Rang, eine schöne Leistung, wenn man bedenkt, daß er ein Rennen durch die unglückselige Kollision mit How restlos verloren hatte.

Ove Fundin kassiert also den 500 Pfund-Scheck, Björn Knutsson den über 200 und Barry Briggs den kleinsten über 100 Pfund. Wenn man berücksichtigt, daß jeder Punkt fünf weitere Pfündchen einbringt, dann kommt man zu dem Schluß, daß es ein lohnender Abend war. *Heinz-J. Schneider*

Ergebnisse: 1. O. Fundin 14 Punkte; 2. B. Knutsson 13; 3. B. Briggs 12; 4. B. Samorodov 11; 5. S. Harrfeldt, G. Nordin je 10; 7. N. Boocock 8; 8. R. How, L. McAuliffe je 7; 10. P. Craven, P. Moore je 6; 12. D. Fisher, P. Sodermann je 5; 14. J. Lightfoot 4; 15. P. Svensson, A. Carlsson je 1. — Reserve: T. Teodorswicz, Ron Mountford.

TRIAL RAVENSBURGER LAND

Eigentlich hatte der MSC Brake für Oktober noch ein ng-Trial geplant, aber es sollte anders kommen: Mitte September entschied sich die OMK, den von verschiedenen Seiten (und besonders auch von seiten des MOTORRAD) vortragenen Ratschlägen, die Trialmeisterschaft ähnlich wie in England und Belgien im Winterhalbjahr durchzuführen, zu folgen. „Könnt Ihr am 6. Oktober den ersten Lauf durchführen?“ — Klar, daß die Braker mit von der Partie waren. Und nicht nur das: Trotz der kurzen Vorbereitungszeit klappte alles wie am Schnürchen. Inzwischen weiß man, auf welche Nachbarclubs Verlaß ist, und bewährte Prüfungs-Gegenden gibt es in der Braker Gegend auch.

Viele Tage war es schon naß und regnerisch gewesen, aber offensichtlich hatte Petrus großen Respekt vor den Wünschen der Grußwort-Schreiber. Am Veranstaltungssonntag herrschte jedenfalls ideales Trialwetter: Genügend frisch — damit niemand schwitzte — und durchweg sonniges Wetter. Und wenn nun jemand glaubte, der vorhergehende Regen habe alle Sektionen glitschig gemacht, der wurde eines Besseren belehrt. — Eine gute Mischung hielten die Braker Trialspezialisten bereit. Doch der Reihe nach:

Unweit der Bundesstraße von Bielefeld nach Herford in der Ortschaft Stedefreund hatten sich im Fahrerlager 10 Ausweis- und 17 Lizenzfahrer aus allen Gegenden Deutschlands versammelt — kein gerade überwältigendes Fahrerfeld. Erster Start erfolgte um 9 Uhr, zu fahren waren vier Runden mit 18 km Länge und je acht Sektionen.

Wir begaben uns erst mal zur „Mergelkuhle“, die ihr Gesicht im Vergleich zu 1962 vollkommen verändert hat. Wo sich die „Geister schieden“, war nicht etwa die steile Ausfahrt (da schieden sich höchstens die 50er von den anderen), sondern eine unscheinbare glitschige Stufe — die man allerdings mit eingeschlagenem Vorderrad rauffahren mußte, da in einer Kurve liegend. Um die zurückkehrende erste Runde noch zu erwischen, wurde dann die 8. Sektion besichtigt. Über einen zwei Meter hohen Erdhügel ging es in einen Bach hinab, wobei nach dem „Fall in den Bach“ gleich nach rechts gewendet werden mußte, für Könner täglich Brot, Anfänger legten sich da freilich hin. Oberhalb von Brake die „99 Stufen“: ... hier hieften sie gerade eine Fox hoch ... in einer schmierigen Steilrinne, die allenfalls mit einem Motorrad, nicht aber zu Fuß erklommen werden konnte. Nicht nur hier — wo mit Fünfigern (vom Schlage der Fünfgang-Rixe von Stender oder der Honda von Lienert) mangels Tempo nichts zu wollen war — dachten wir an Lamborelle: die Sektionen waren absolut meisterschaftswürdig, sogar die vom Vorjahr her bekannten Bergabsektionen (für Leichtgewichte günstig) hatte man verlassen zugunsten solcher, die zwar „Karbid“ verlangten, aber nur mit Verstand eingesetztem. Musterbeispiel hierfür Sektion 5 an der Apfelstraße: Hier ging es auf einigermaßen griffigem Waldboden etwa zehn Meter über mehrere Stufen bergan, nach einer Kehre am Hang daneben wieder runter, dann rechts und Wende in einem engen Kessel, und anschließend wieder über die

den ganzen Hang entlanggehenden Stufen hinauf. Man mußte hier das Gas so dosieren, daß das Vorderrad gerade nicht abhob — so eine typische Sektion, die einfach aussieht, wenn ein Könner wie Franke oder Gienger rauf — und runter „schwebt“ — —

Ganz witzig auch die im nahe gelegenen „Höners Wald“ gelegene Prüfung: Einfahrt an einem sehr schrägen Waldhang, dann „Abkippen“ nach links in eine Mulde und Rechtskurve mit anschließendem Schlamm, der sich zuletzt in eine Rinne formierte.

Die Flußdurchfahrt an der Milser Mühle konnten wir schon vom Vorjahre, diesmal war der Fluß besonders undurchsichtig, denn vom kurz davor liegenden Stauwehr schwamm dünner Schaum heran — man hätte also lange Stiefel haben und vorher erkunden müssen, wo die dicksten Ziegelbrocken lagen. Mehr Können als Glück verlangte die letzte Sektion: ein in engen Mäandern sich durch den Laubwald schlängelnder Bach mit wenig Wasser war schwieriger als er aussah, so mancher blieb an der Felsplatte hängen, andere an einer dummen Wurzel in Höhe der Fußrasten. Aus den Ergebnissen — die übrigens erfreulicherweise direkt nach Rückkehr aus jeder Runde mit Kreide vor aller Augen auf eine große Tafel geschrieben wurden — läßt sich gut erkennen, daß die Prüfungen für alle Klassen etwa gleichwertige Schwierigkeiten bereiteten:

Gruppe bis 100 ccm:

1. A. Brandl (Zündapp 100) 12; 2. L. Specht (Zündapp 100) 14; 3. R. Holy (Zündapp 100) 33; 4. M. Schulzek (Zündapp 100) 46; 5. W. Bauer (Hercules 100) 60; 6. R. Kopetzky (NSU Fox) 80; 7. M. Westermann (Zündapp 75) 105; 8. R. Lienert (Honda 50) 113; 9. H. Stender (Rixe 50) 120; 10. Brinkmann (Zündapp 75) 142; 11. Hölzer (Rixe 100) 155.

Gruppe bis 200 ccm:

1. S. Gienger (NSU 175) 9 (Tagesbester!); 2. G. Sengfelder (Zündapp 175) 24; 3. D. Weber (Rixe 175) 26; 4. H. Kupper (Engl. Triumph 200) 55.

Gruppe über 200 ccm:

1. G. Franke (Zündapp 250) 12; 2. H. Cramer (Maico) 13; 3. H. Andres (Zündapp 250) 27; 4. W. Zahn (Maico 250) 36; 5. H. Bitzer (NSU 250) 47; 6. W. Piepho (Zündapp 250) 57; 7. K. Meyer (DKW 250) 61; 8. A. Happel (Maico 250) 90.

Aus den Ergebnissen geht nicht hervor, daß Lienert und Stender ihre vielen Punkte vorwiegend infolge des mangelnden „Dampfes“ der beiden leistungsmäßig etwa gleichliegenden 50er holten — nicht wegen mangelnder Reifendimensionierung; beide Maschinen sind hervorragend zurechtgemacht mit Vierzöllern im Hinterrad. Nebenbei bemerkt: Es ist ulkig, daß immer wieder Leute antreten, die da glauben, es täte auch ein schmalerer Hinterradreifen!

Bemerkenswert: trotz eines starken Werksaufgebots aus München wurde Tagesbester ein Privatfahrer, dessen Motorrad nur dem Namen nach aus einer Fabrik stammen soll! J. G.



Mitunter reichte das Wasser an der Milser Mühle weit über die Naben, hier Lorenz Specht als U-Boot-Kapitän; der Schaum war übel. (Fotos: Goebel)



Die 50er Honda von Lienert. Vorne sitzt die bei Trialbastlern wegen ihres geringen Gewichtes beliebte Dürkopp-Gabel drin. Der Apparat müßte nur mehr Hubraum haben.



Die schwierige Stufe in der Mergelkuhle befindet sich links neben dem Kopf des Fahrers. (Man muß genau hinschauen, Aufnahme wurde offensichtlich aus einem Nachrichten-Satelliten geschossen! D. Red.)

AM SOONWALD

Zwischen der unteren Nahe und der Hunsrückhöhenstraße liegt ein ziemlich einsames Gebirgsland mit alten Eichen- und Tannenwäldern, viel Wild und schönen Straßen. Straßen für Motorradfahrer mit Kurven, Steigungen und Gefällen, wenig Verkehr (wir haben an einem schönen Spätsommertag, wo sich auf den Auto- und großen Bundesstraßen die Fahrzeugschlangen kilometerlang nur im Schritt-Tempo bewegten, auf ca. 20 km kein anderes Fahrzeug gesehen), und mit herrlichen Ausblicken auf die Hügellandschaft an der Nahe. Der Soonwald gehört geographisch gesehen zum Hunsrück, hat aber einen viel helleren Charakter als der dunkle und romantische Hunsrück. Wir kamen von Bad Kreuznach, das an der Nahe und damit am Fuße des Soonwaldes liegt. Bad Kreuznach ist das bedeutendste Radium-Solbad Deutschlands. Man hat mir erzählt, daß der Herbst in Kreuznach und Umgebung durch das milde Klima besonders schön sei; außerdem zählt dies Gebiet zu den regenärmsten Gegenden im Bundesgebiet. Die Römer bauten ein Kastell zum Schutz der Reisewege aus Süd und West, die sich hier kreuzten. Unter Ludwig dem Frommen entstand dann bei der ehemaligen römischen Siedlung ein fränkischer Königshof. Die Altstadt mit ihren kleinen, winkligen Straßen und alten Häusern, und die Brückenhäuser an der um 1300 erbauten steinernen Nahebrücke sind Zeichen, daß Vergangenes mit Fleiß erhalten wird. Außerdem ist in Bad Kreuznach ein römischer Mosaikboden erhalten, der in 13 Bildern den Verlauf eines Kampftages in einem Amphitheater zeigt. Es gibt eigentlich noch allerlei in und um Kreuznach zu sehen: Alte Patrizierhäuser, das Salinental, Felsenschluchten, Schlösser und Burgen.

Von Bad Kreuznach aus fuhren wir durch das wunderschöne Gräfenbachtal zum Soonwald hin-

auf. Westlich von Kreuznach geht es direkt am Gräfenbach entlang über Hargesheim und Roxheim nach Wallhausen. Hier wird das Tal wunderhübsch. Weinberge begleiten die Straße, und teilweise sind die Bauern schon bei der Frühlese. Ihre Karren mit den großen, hölzernen Büten stehen eng an den Weinberg gedrückt und manche vorbeigefallene Traube kollert langsam über die staubige Straße. Ein altes Schloß, das heute noch von dem Prinzen von Salm-Salm bewohnt wird, überragt malerisch die Dächer des kleinen Dorfes. Wir kamen aus Wallhausen heraus, und gleich wird das Tal enger, die Straße führt aufwärts durch bunte Laubwälder (die vielen Eichen machen den Wald besonders bunt) nach Dalberg mit der nächsten Burg. An den steilen Schieferbergen wachsen bekannte und beliebte Weinsorten. Wer jetzt für einen kurzen Abschnitt die Straße, die zur Zeit übrigens noch besser ausgebaut wird, und damit das Gräfenbachtal verläßt, kann sich in dem bekannten Wallfahrtsort des Soonwaldes, in Spabrücken, eines der ältesten Handwerke, die man überhaupt kennt, anschauen. Hier wird nämlich Steingut gebrannt. Es handelt sich um alte Familientöpfereien, die schon seit Jahrhunderten bestehen. Die Familien des Ortes sind alle untereinander verwandt. Der Mann arbeitet an der Drehscheibe wie schon seine Vorfahren, und der einzige Unterschied liegt darin, daß heute die Drehscheiben elektrisch angetrieben werden. Sonst geht alles im Handbetrieb. Der Meister dreht die hübschen Krüge und Töpfe in traditionellen Formen, Frau Meisterin malt die Muster nach alten Vorlagen und die Kinder machen die Handreichungen, bis sie alles von ihren Eltern gelernt haben. Sechzig Stunden muß das Geschirr im Ofen bleiben, und wenn der Brand gelungen ist, feiert die ganze Familie.

Wenige Kilometer hinter dem Ort, trifft man wieder auf die Straße, die weiter durch den Soonwald läuft. Wer sich für diesen Abstecher ins Mittelalter nicht interessiert, und lieber auf der Hauptstraße weiterfährt, sieht den Ort Argenschwang und die Ruine Rosenberg mit ihren mächtigen Türmen und Mauern vor sich. Wer zwischen Wäldern und Wiesen eine Reisepause einlegen will und ländliche Stille liebt, fährt an einem Nebenarm des Gräfenbaches entlang nach dem in 400 Meter Höhe gelegenen Spall. Etwas weiter bei Münchwald, hört das Gräfenbachtal auf, denn der Bach, der durch enge, schroffe Schieferfelsen in den Bergen des Soonwaldes verschwindet, hat dort seine Quelle. An dem springenden Wasser zwischen den engen Steilwänden machten wir eine kurze Rast und sahen einer Gebirgsbachstelze bei ihren zierlichen Schrittschen am Ufer entlang zu.

Die Straße wird sehr einsam, Orte berührt sie kaum noch, ein einsames Forsthaus liegt rechts am Wege, die Straße wirkt wie durch den Wald geschnitten. Auf der linken Seite öffnet sich der Wald einige Male, der Blick über Rheinhessen ist einmalig. Noch ist es nur ein leichter Wind, der durch die Waldlücken die Straße trifft, bei Sturm aber muß man zumindest mit einer Solomaschine aufpassen, daß man durch den plötzlichen Windschlag nicht in Bedrängnis kommt. Weit und breit war kein anderes Fahrzeug zu sehen, so müßte man allenthalben fahren können auf Deutschlands Straßen, ohne Bummer, die in ihrer Ehre gekränkt sind, wenn man sie überholt, oder plötzlich Gas geben, wenn sie ein Motorrad neben sich haben. Oder was noch viel schlimmer ist: die rücksichtslos nach links ziehen, wenn man hinter ihnen zum Überholen ansetzt. Wir befahren diese Straße öfters auf der Rückfahrt vom Nürburgring an einem Sonntag. Der Verkehr war noch nie viel stärker als an Wochentagen.

Vor uns liegen jetzt einige Schlingelkurven, in die man sich richtig mit der Maschine hineinfallen lassen kann. Rechts der Straße steht ein Schildchen „Gemünder Heide.“ Ich glaube, hier könnte man in dunklen, stürmischen Herbstnächten dem „König des Soonwaldes“, dem „Johannes durch den Wald“, dem „Schinderhannes“ begegnen. Denn der Soonwald war der große Schlupfwinkel für Johann Bückler, den großen Räuberhauptmann. Er war von den Einheimischen und von den Franzosen, die damals in Deutschland waren, gleichermaßen gefürchtet. Schon mit 17 Jahren war er der Anführer einer Bande von Räubern und Mördern, und die Händler, die mit ihren Planwagen auf den wenigen Straßen durch den Soonwald fuhren, um auch die abgelegenen Höfe und Dörfer mit ihren Waren zu versorgen, konnten erst wieder

Routen in diesem Gebiet:

I) Treis (a. d. Mosel) – Lieg – Zilshausen – Kastellaun – Laubach – Simmern – (Straße nach Argenthal) – Winterbach (quer durch den Soonwald, schlechter Straßenzustand, kaum befahrene, einsame und unbekanntes Straße) – Winterburg – Kallweiler – Sobernheim.

II) Idar-Oberstein – Nieder-Wörresbach – Bundenbach – Rhaunen – Gemünden – Mengerschied – Glashütte (mitten im Soonwald) – Ellern – Rheinböllen – Bacharach.

aufatmen, als man den Schinderhannes und 20 seiner Bandenmitglieder gegen Ende des Jahres 1803 vor den Toren von Mainz hingerichtet hatte. Die Straße bringt uns jetzt abwärts an den Fuß des Soonwaldes nach Gemünden, einem kleinen Luftkurort am Zusammenfluß vom Simmer- und Lametbach. Die Felsengruppen, die senkrecht aus dem Tal aufsteigen, geben der Landschaft einen eigenartigen, fast schwermütigen Reiz. Der Ort selber hat hübsche Fachwerkhäuser, über ihre Dächer sieht man Teile des Schlosses, das zu Beginn des 18. Jahrhunderts nach einer Zerstörung in der heutigen Form wieder aufgebaut wurde. Wenn man beim „Forellenwirt“ nachfragt, zeigt der einem seine Sammlung seltener Versteinerungen.

Nicht weit von Gemünden an den Nordhängen des Soonwaldes liegt das Dörfchen Ravengiersburg mit seiner großartigen romanischen Kirche, die auf steilen Felsen weit über das Land blickt. Vielfach wird sie auch der „Hunsrücker Dom“ genannt. Diese ehemalige Stiftskirche wurde schon im 11. Jahrhundert erbaut. Der Soonwald ist reich an Kirchen und Wallfahrtskapellen, so findet man eine aus dem 12. Jahrhundert stammende, dem heiligen Rochus geweihte Kapelle mit frühen gotischen Wandmalereien bei dem Dörfchen Sargenroth. Die Kapelle ist bekannt unter dem Namen Nunkirche.

Es gibt nicht viele Straßen, die direkt durch den Soonwald gehen, man wird meistens am Rande entlanggeführt. Wir fahren nach Mengerschied am Nordhang des Waldes weiter, durch den Forst nach Tiefenbach.

Es ist ganz still, nur der Motor brummt vor sich hin. Ich bilde mir ein, daß er mir zuruft: „Schneller, schneller!“ — Aber man muß ja nicht immer nur schnell fahren; der letzte Schein der Abendsonne bricht tanzend mit tausend kleinen Pfeilen durch das Blätterdach. Nicht weit von der Straße äst rotbraun in der Sonne leuchtend ruhig eine Ricke mit ihrem Kitz. Wir halten langsam an. Bemerkst sie uns denn gar nicht? Die Maschine läuft leise im Leerlauf, dann ziehen wir den Zündschlüssel raus — es ist ganz still bis auf das Windrauschen in den Bäumen. Da kommt plötzlich Bewe-

gung in die kleine Gruppe. Schon lange haben wir unser Glas aus dem Elefantenboy geholt, um ja nichts zu verpassen. Nein, uns gilt die Unruhe nicht. Ein zweites Kitz kommt den Waldabhang herunter, ein langer Sprung, es steht auch auf der Wiese und friedlich äsen die drei weiter. Es riecht nach Pilzen und Erde, ein kleiner Hauch von einem Kartoffelfeuer liegt in der Luft, wir fühlen uns einmal wieder richtig glücklich und zufrieden. Niemals werden wir die Erlebnisse vergessen können, die wir auf unseren Motorradfahrten durch die herrliche Welt haben. Es wird für uns nie etwas Schöneres geben als auf einer feinen Maschine über Landstraßen, durch Wälder und Berge zu fahren.

Der Wind zerrt eine Wolke über die Sonne, unsere Rehe spüren die plötzliche Frische und springen ab. Wir fahren wieder weiter, auf der Suche nach einer Straße quer durch den Soonwald. Die meisten Wege sind für jeden Verkehr gesperrt und eigentlich ist das auch gut so. In unserer hastigen und engen Welt ist hier noch ein Fleckchen Erde ursprünglich gehalten. Man findet auf einer Wanderung nicht unter jeder schönen Eiche Reste einer Mahlzeit, und es kann einem passieren, daß eine Rotte Sauen aus der Dickung hervorbricht und man sich bei ihrem Krach enorm erschrickt. Oder Rotwild geht am hellen Tag in langen Fluchten durch die Bachschlucht.

Die Bundesregierung veranstaltet hier in jedem Herbst ihre Jagden vom Forsthaus Entenpfuhl aus, und hier dürfen die Diplomaten ihre anderen Böcke schießen. Ein Blick auf die Karte zeigt uns einen weißen Fleck im sonstigen Gewimmel der Straßen, der Eisenbahnlinien und der Ortschaften. Das ist der Soonwald, ein Paradies für Tiere und für den Wanderer aus den Tälern. Es gibt noch wirkliche Forsthäuser mitten im Wald, und der Förster ist nicht nur Holzhändler.

Wir erreichen Argenthal. Dieser Ort hat schon eine lange Geschichte. Schon im 11. Jahrhundert geriet das Reichsgut Argenthal durch Schenkung an das Hochstift Speyer, spätere Besitzer ließen den Ort dann befestigen. Wir könnten hier endlich eine schmale Straße durch den Soonwald fahren, aber Rheinböllen am Eingang des Gulden-

bachtales zwischen Soonwald und Bingerwald liegt so wunderbar zwischen herrlichen Hochwäldern, daß man diesen Ort nicht auslassen sollte. In den Wäldern ist noch das Rotwild zu Hause, und man kann bei Wanderungen so viele wunderbare Beobachtungen machen, daß es sich lohnt, in einem der netten Gasthöfe zu übernachten und eine Wanderung hinauf zum Hochsteinchen zu machen, der 650 Meter hoch ist und in früheren Zeiten eine der vielen Zufluchtstätten des Schinderhannes war. Übrigens hat Rheinböllen noch eine geschichtliche Besonderheit aufzuweisen, denn im evangelischen Pfarrhaus übernachtete Blücher mit Prinz Wilhelm bei seinem berühmten Rheinübergang in der Neujahrsnacht 1813/14.

Die Straße Richtung Stromberg wird auf einer Seite vom Soonwald und auf der anderen Seite vom Bingerwald eingerahmt. Nach etwa 10 Kilometern durch das romantische Tal sehen wir Stromberg mit seiner Ruine vor uns liegen. Wir haben den Soonwald fast umkreist, denn wir sind jetzt am Ostrand des Gebirgszuges. Hier müßten wir eigentlich unseren Sturzhelm abnehmen und einige Zeit im stummen Schweigen verharren, wie es immer so schön heißt. Aus diesem Ort stammt nämlich der Name, der allen Deutschen in der Welt gegeben wird: Der „deutsche Michel“. Denn die Fustenburg, wie die Stromburg auch genannt wird, ist die Heimatburg jenes Michael von Obentraut, der als „Deutscher Michel“ im Dreißigjährigen Krieg im Kampf gegen Tilly und seine Horden fiel. Um diese Burg wurde viel gekämpft, die Franzosen haben sie endgültig zerstört. Ihr gegenüber liegt die Burg Gollenfels. Das Städtchen selber hat hübsche alte Bürgerhäuser und wirkt so, wie die Märchenbücher die kleinen Städte in Deutschland darstellen.

Noch ein Tip: Wer gerne im Soonwald wandern möchte, besorge sich im Buchhandel die vom Stromberger Verkehrsverein herausgegebene Karte mit allen Wanderwegen. Die Karte ist sehr gut!

Unsere Fahrt ist für heute beendet. Wir fahren durch den Bingerwald hinab nach Bingerbrück, und freuen uns über den Klang des Motors, als wir die Straße zum Rhein hinabfahren.

Inge Rogge

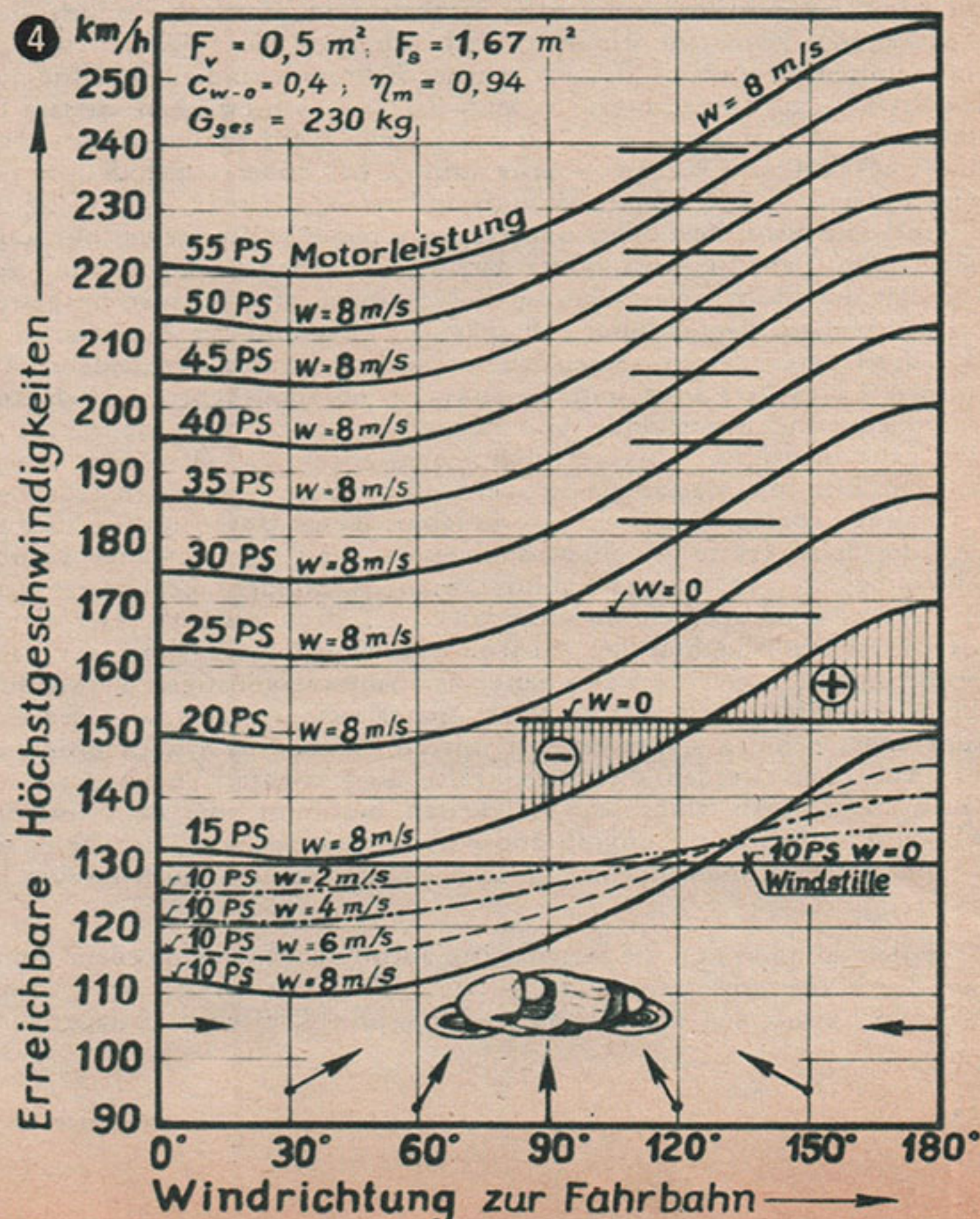
MOTORRAD UND FRISCHER WIND

(Schluß aus Heft 21/63)

Auf einen größeren Druckrückgewinn werden wir bei unseren Maschinen jedoch verzichten müssen. Denn ein Diffusorteil wird viel zu lang. Selbst bei Rennwagen ist man längst wieder dazu übergegangen, ihn kurzerhand abzuhacken. Sein letztes Ende bringt ohnehin nicht mehr viel, die Geschwindigkeitsquadrate werden hier ja minimal. Um so wichtiger ist es aber, den Vorderteil strömungsgünstig auszubilden. Wenn auch die vergrößerte Halbkugel bereits unempfindlich gegen Schräganströmung durch Wind auf der Fahrbahn ist, so stellt sie jedoch noch keineswegs eine Idealform dar. Hieran erfolgt nämlich der Geschwindigkeitsanstieg vom Staupunkt weg und damit der Druckabfall auf der Vorderfront noch viel zu allmählich. Wesentlich günstiger ist eine elliptische oder „Fischkopf“-Form. Ein in der langen Achse angeströmtes, nicht einmal besonders schlankes Ellipsoid hat einen c_w -Wert von 0,05 bis 0,1. Wird es etwas hinter der Mitte abgehakt, so ändert sich der c_w -Wert kaum. Denn die Strömung liegt ja auch sonst nur ein kurzes Stück noch hinter der dicksten Stelle des Ellipsoides an. Hieran nimmt die Geschwindigkeit anfangs schneller, zuletzt jedoch langsamer zu als bei der Kugelform. Daher ist es nicht erstaunlich, daß diese Form noch einen bis zu 6,8mal kleineren c_w -Wert als eine Halbkugel aufweist. Einmal fällt ja der Druck quadratisch mit der Geschwindigkeit ab. Zum anderen ist die Richtung der Druckkräfte auch günstiger. Sie wirken bereits viel schräger zur Fahrtrichtung als bei der Kugel und kommen infolgedessen auch viel weniger als Bremskräfte zur Geltung. Andererseits ist aber klar, daß eine solche Form bei Schräganströmung auch größere Seitenkräfte am Fahrzeug ergeben muß als die Kugelform.

Bedenkt man nun, welche geradezu erstaunlichen Leistungen unsere Motoren- oder Triebwerksbauer in den letzten Jahren erarbeitet haben, so kann man nur mit einem gewissen Groll an die „Zellenbauer“ denken, um in der Luftfahrtfachsprache zu sprechen. Die mühsam erkämpften Pferdestärken werden durch Luftbremsen größtenteils wieder vernichtet. Wegen vieler anderer guter Eigenschaften unserer Motorräder müssen wir hier allerdings mehr Kompromisse hinnehmen als überall sonst, beispielsweise im Kraftwagenbau. Wir wollen auch keinen unnötigen Blechkrepel, der Motor muß sichtbar und zugänglich sein. Das kann er aber auch mit einem halbwegs strömungsgünstigen Schutzschild.

Dann kann man nämlich auch die Großvater-Schutzbleche vorn durch einfache schmale Rennbleche à la „Bonneville“ ersetzen. Denn sie brauchen dann ja nur noch dafür zu sorgen, daß der Motor nicht durch den Kühllufttritt mit Spritzern oder Steinchen traktiert wird. Und die Groß-



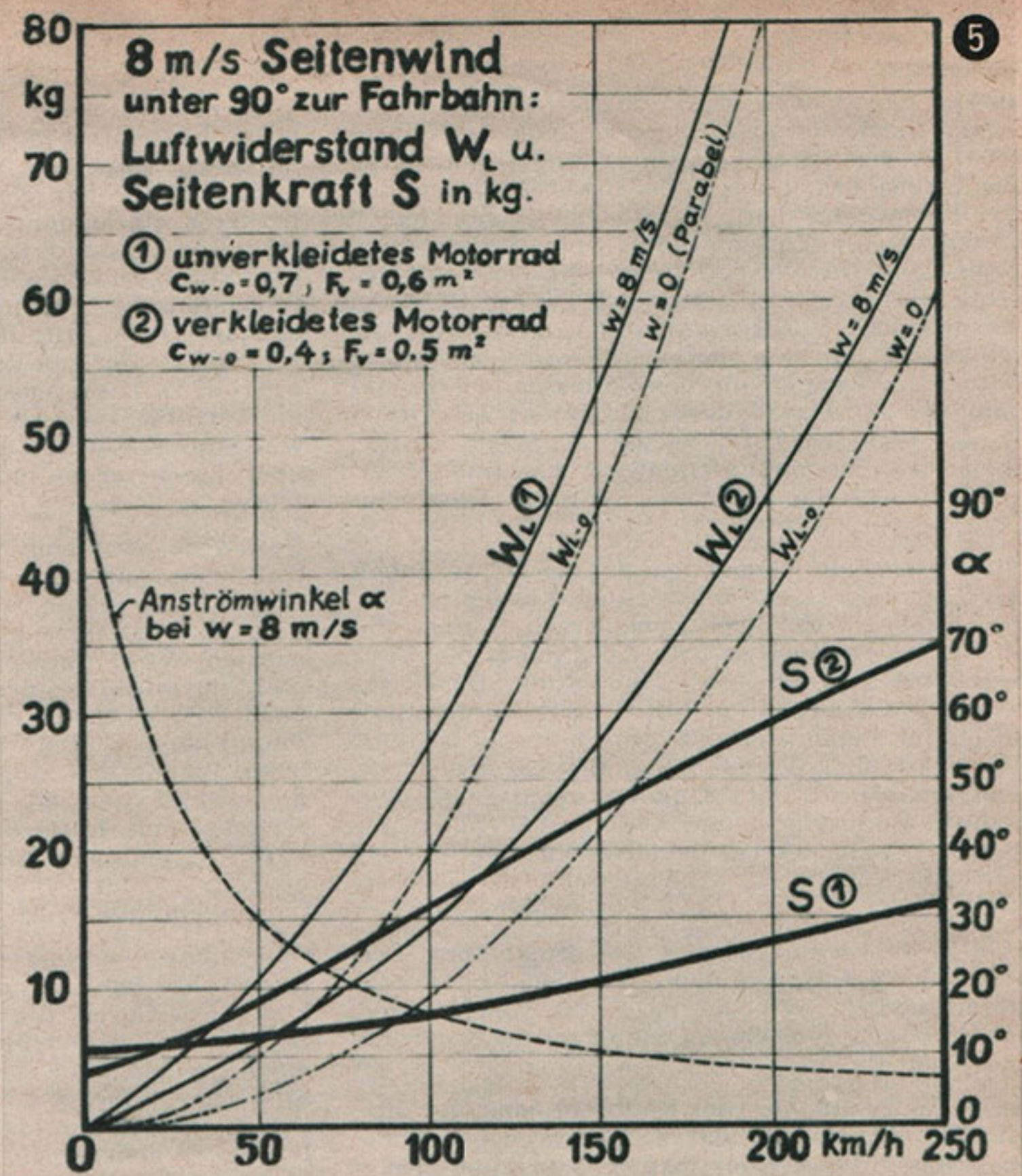
vater-Schutzbleche kosten ja auch etwas. Nur daß sie weit mehr Luft abstoppen und sogar entgegen der Fahrtrichtung wieder hinausjagen als alles andere. Natürlich darf der Kühllufttritt eines Schutzschildes auch keine scharfe Strömungsumlenkung und keinen messerscharfen Lochrand aufweisen, wie gehabt. Schon wenn man einmal durchfassen muß, um die Zündkerze herauszuschrauben, riskiert man bei einem Abrutscher fast eine Handamputation. Auch den Zylinderkühlrippen ist eine gesunde Düsenströmung lieber als rings herum Ablösewirbel „und sonst gar nichts!“

Die Kluft zwischen einer Maschine mit ausgesprochener Rennverkleidung und einem Normalmotorrad können finanziell nur wenige überspringen, abgesehen von dem Mitbestimmungsrecht anderer in der Familie, die uns ein fahrbares Dach anpreisen und unser tägliches Frischluftbad ausreden wollen. Ein strömungsgünstiger Schutz vom Lenker abwärts genügt und ist weit billiger. Doch ist es wenig sinnvoll, dem Fahrer eine Wirbelschlepe auf den Bauch prallen und unter der Maschine zusätzlich Staub aufwirbeln zu lassen. Die seitliche Freiheit für die Beine ist im Stadtverkehr gleichfalls unerlässlich, wenn man an Ampeln Kipp- und Einbeulversuche an Kraftwagen vermeiden will. Ferner soll das Schild harmonisch in die Gesamtkonstruktion eingefügt, trotzdem abnehmbar und im rechten und linken, gegebenenfalls auch im oberen und unteren Teil einzeln ersetzbar sowie absolut vibrationsicher sein. Eine Randeinfassung darf nicht nach außen — und schon gar nicht scharfkantig — überstehen, sondern nur nach innen. Wegen der Verletzungsgefahr eignet sich hierfür am besten eine innen eingesetzte Profilgummi-Randleiste, die man sich gegebenenfalls auch selbst neu einkleben kann. Der c_w -Wert des Schildes jedoch muß so niedrig liegen, daß die hierdurch gegebene Flächenvergrößerung mehr als ausgeglichen wird, beziehungsweise der Gesamt- c_w -Wert des Fahrzeugs sogar noch etwas tiefer liegt als sonst, auch bei Schräganströmung.

Daß diese letzte Forderung nicht übertrieben ist, beweisen ja die Rennverkleidungen. Auch sie vergrößern ja den Stirnflächenquerschnitt nicht unbeträchtlich, so daß die Gesamtstirnfläche selbst bei geduckter Fahrerposition kaum verringert ist. Wie Abb. 4 zeigt, ist der Anstieg des Geschwindigkeitsniveaus trotzdem ganz erheblich, obwohl sich der Wind einfluß hier sogar noch stärker bemerkbar macht als bei unverkleideten Motorradern. Die Rechnungs-Grundwerte sind auch bei Abb. 4 im Schaubild selbst eingetragen und weitere Erklärungen hierzu überflüssig. Erreichbar sind diese Höchstgeschwindigkeiten natürlich auch nur mit einer richtigen Gesamtübersetzung. Da 50 ccm-Rennmaschinen bis 12 Gänge besitzen, dürfte auch für sie hierin kein Problem liegen. Auch überbieten sie ja die 10 PS-Kurven bereits, für die vergleichshalber auch die Geschwindigkeitskurven für kleinere Windstärken dargestellt wurden.

Was nun die bereits mehrfach erwähnten Seitenkräfte anbelangt, so ist hierfür eine andere Darstellung zweckmäßiger und aufschlußreicher. Ihr Maximum braucht auch nicht bei einer Windrichtung von 90° zur Fahrbahn zu liegen. Es läßt sich jedoch nachweisen, daß das Maximum der Wind-Seitenkräfte sich mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit immer mehr der 90° -Windrichtung nähert. Da die Seitenkräfte auch erst bei höheren Fahrgeschwindigkeiten interessant werden, genügt hierfür also eine Darstellung des Kräfteverlaufs bei 90° -Seitenwind in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit, wie in Abb. 5 dargestellt. Eingezeichnet wurden hierin auch die Luftwiderstände der Fahrzeuge nach Abb. 3 und 4, die nur bei Windstille quadratische Parabeln sind. (Auch das braucht noch nicht einmal genau zu stimmen, weil sich auch die c_w -Werte mit der sogenannten Re-Zahl, d. h. auch mit der Fahrgeschwindigkeit selbst noch ändern können). Eingezeichnet ist auch der — uns inzwischen sattem bekannt — Anströmwinkel α , der bei kleinen Geschwindigkeiten — nur hier natürlich von 90° an — sehr schnell, bei höheren jedoch nur sehr langsam und — wie könnte er auch anders — nur sehr widerwillig abnimmt. Die als dicke Linien eingetragenen Seitenkräfte stellen nur angenäherte, mittlere Vergleichswerte dar, weil ihre Berechnung nur mit Annahmen durchführbar ist, die durch Messungen erst genauer festgestellt werden müßten. Dafür lohnt sich aber die Mühe und der Aufwand nicht. Wie die Kurven zeigen, stehen bei verkleideten und unverkleideten Maschinen Luftwiderstände und Seitenkräfte im umgekehrten Verhältnis, also kleine Luftwiderstände und hohe Seitenkräfte und umgekehrt — von ganz niedrigen Fahrgeschwindigkeiten abgesehen. Das deckt sich im übrigen auch mit Messungen an mehr oder weniger günstigen Göttinger Strömungsprofilen. Das wichtigste Ergebnis dieser Untersuchung aber ist, daß die Seitenkräfte — glücklicherweise — mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit nur sehr allmählich ansteigen können, keineswegs etwa mit einem quadratischen Zuwachs wie die Luftwiderstände. Der Grund hierfür ist die Abnahme des Anströmwinkels α mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit. Gerade wenn bei einer strömungsgünstigen Verkleidung die Seitenkräfte mit α anfangs stark, später weniger stark, also degressiv zunehmen, nehmen sie umgekehrt mit abnehmendem α auch progressiv ab. Außerdem werden die Seitenkräfte aber ebenfalls noch durch die Quadrate der Anströmgeschwindigkeiten bestimmt, die der Anströmwinkel α natürlich nur unvollständig kompensieren kann, so sehr er sich — und das muß man ihm ja nun auch einmal lassen — auch hierum bemüht.

Trotzdem können nun die Seitenkräfte auch unangenehm werden, weniger durch ihre absolute Höhe — zumindest können sie bei frischem Wind mit 8 m/s den uns bekannten Kurvenfliehkräften noch lange nicht



das Wasser reichen — als durch ihr bekannt bockiges Auftreten insbesondere bei böigem Wind oder vor und hinter Strömungshindernissen wie Brückenpfeilern, Gebäudelücken und dergleichen. Insbesondere können sie dann auch durch Aufschaukeln des Lenker-Schwingungssystems zu gefährlichen Pendelbewegungen Anlaß geben. Das beste Dämpfungsmittel hiergegen ist wohl immer noch das eiserne Festhalten des Lenkers, möglichst schon vor dem Hindernis. Reibungsdämpfer hierfür sind erfahrungsgemäß auch nicht ideal, Öldämpfungszyylinder hierfür im allgemeinen wohl zu aufwendig. Die Pendelgefahr wird bei Solomaschinen gerade bei höherer Schwerpunktlage geringer, weil hierdurch die Erfahrungsfrequenz des Fahrzeugpendels verringert und die Aufschaukelungsdauer erhöht wird. Im übrigen ist dies auch eine Frage des Vorderradvorlaufs und weiterer Faktoren des Lenkungssystems. Bekanntlich neigen aber gerade Motorroller mit ihrer niedrigen Schwerpunktlage und ihren sonstigen Lenkungseigenschaften zu einer unangenehm kurzen Schwingungsdauer. Das wird auch nicht gerade dadurch besser, daß man die Maschine nicht fest zwischen die Beine klemmen kann.

Bei Rennverkleidungen werden nun die Seitenkräfte um so geringer, je besser der Druckausgleich zwischen der Überdruck- und Unterdruckseite der Verkleidung bei Schräganströmung ist. Er erfolgt durch seitliche Umströmung über die Verkleidung und über den Rücken des geduckten Fahrers hinweg, wie aber auch unter der Maschine zwischen beiden Rädern hindurch. Begünstigt wird er durch einen niedrigen Querschnitt, der aber nicht nur durch eine geringe Bauhöhe, sondern auch durch eine größere Bodenfreiheit erreicht werden kann. Zweckmäßig ist daher nicht nur eine gute Querabrundung der Verkleidung auf der Oberseite — einschließlich Fahrerrücken —, sondern auch auf der Unterseite zwischen den Rädern. Hiermit werden jedoch noch weitere Nachteile vermieden. Eine derartige Verkleidung wird dann nämlich praktisch sicher gegen Abreißen der Strömung auf der Sogseite auch bei großen Anströmwinkeln. Und diese können sich ja selbst bei höheren Fahrgeschwindigkeiten auch noch durch heftige Seitenböen ergeben. Das Abreißen der Strömung auf der Sogseite hat einen sehr plötzlichen Kraftwechsel, außerdem aber ein sprunghaftes Ansteigen des c_w -Wertes zur Folge, und muß daher auf jeden Fall vermieden werden.

Da wir ja nun leider nicht allein auf den Verkehrsstraßen fahren können — und wer von uns täte das nicht gern, besonders an Feiertagen —, müssen wir zu unserer eigenen Sicherheit auch noch einen argwöhnischen Seitenblick auf unsere vierrädrigen Begleiter werfen. Während wir bei Seitenwind und fest gepacktem Lenker höchstens etwas ins Schaukeln geraten können, kann es ihnen und damit mittelbar auch wieder uns noch viel schlimmer ergehen. Bei Kraftwagen kommen zu den Seitenkräften durch Wind noch weitere Luftkräfte hinzu, die durch die wesentlich größere Fahrzeugbreite bedingt sind. Je nach Wagenform kann sich — mehr oder weniger — unter dem Wagen ein Stau und über dem Wagen ein Sog ausbilden. Hierdurch ergibt sich dann zusätzlich noch ein Auftrieb, der den Radandruck und damit die Reifenhaftung verringert. Bei tragflächenähnlicher Form, also oben konvex gewölbt, unten annähernd eben, greift die Auftriebsresultierende etwa im ersten Viertel, also ziemlich weit vorn am Wagen an. Dadurch kann besonders die Steuerfähigkeit des Wagens beeinträchtigt werden. Diese Gefahr erhöht sich noch bei hintenliegendem Motor und schwacher Besetzung bzw. Belastung des Vorderwagens. Der größte Nachteil gegenüber Motorradern aber besteht darin, daß dieser

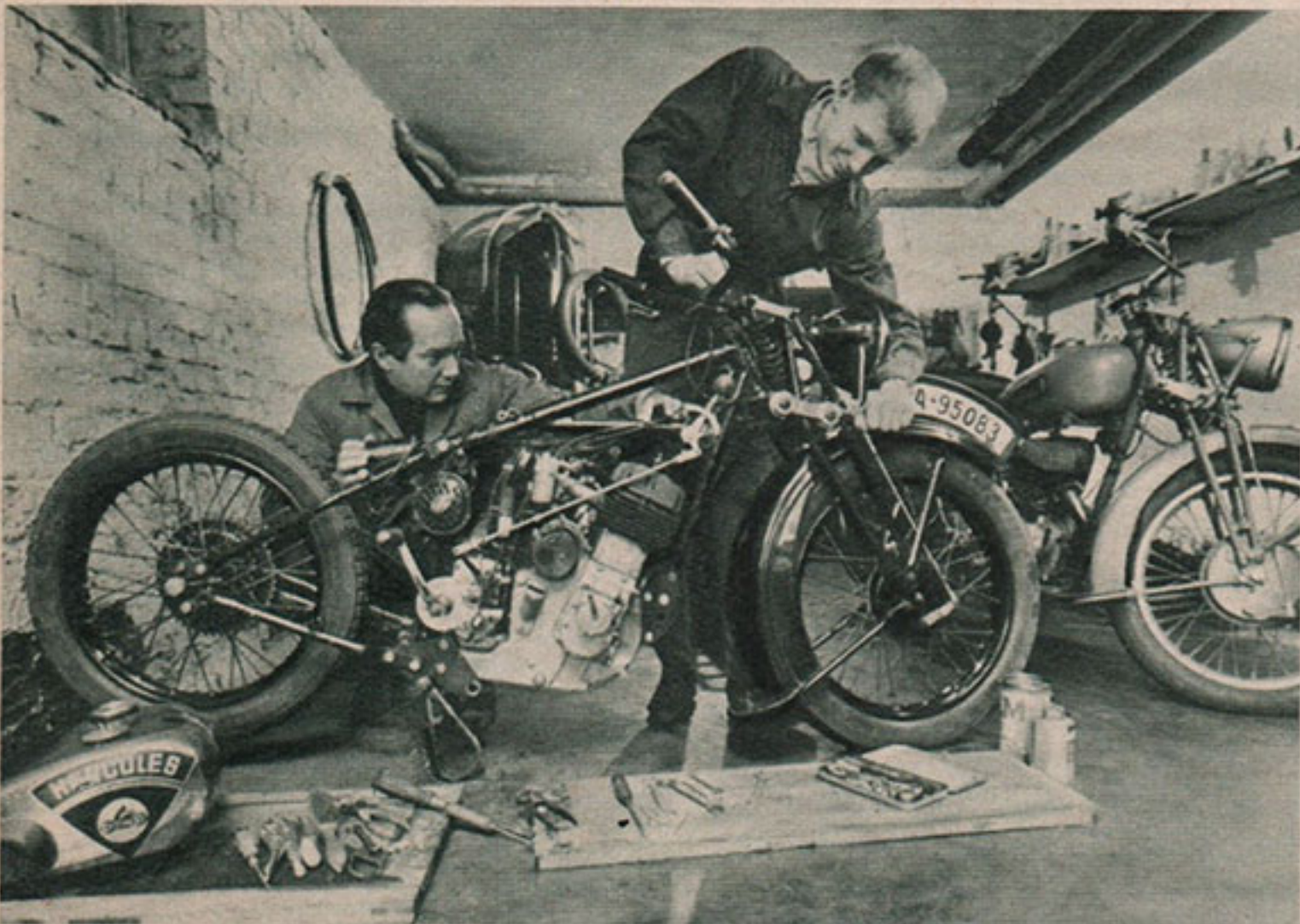
Auftrieb — ganz gleich, woher der Wind weht — stets quadratisch mit der Anströmgeschwindigkeit ansteigt, also praktisch wie der Luftwiderstand, wenn auch nicht ganz genau wie dieser, es sei denn bei Windstille. Er erreicht sein Maximum bei Wind genau von vorn und nicht, wie man oft meint, bei Seitenwind. Besonders gefährlich wird es dann aber bei Wind schräg von vorn, bei dem der Auftrieb kaum wesentlich geringer ist, die Seitenkräfte aber bereits erheblich angestiegen sind. Unter Umständen ist dann der Wagen — selbst auf gerader Fahrbahn — auch durch Gegensteuern einfach nicht mehr zu halten. Im Polizeibericht steht dann als Unfallursache: Überhöhte Geschwindigkeit. Und nicht einmal ganz zu Unrecht. Traurigen Ruhm hat in dieser Beziehung die ewig windige Autobahn Köln—Bonn erlangt, für welche die Höchstgeschwindigkeit auf 80 km/h begrenzt wurde, nachdem das Maß voll war. Aus diesem Grunde hat man auch die ausgesprochenen Stromlinienformen wieder verlassen und baut wieder „abgehacktere“ Karosserien. Besonders interessant in dieser Hinsicht ist jedoch der neue Ferrari-Rennwagen. Auf Grund seiner Karosserieform wird seine Bahnhaftung sogar vergrößert. Der vordere, von der flachgedrückten Luftansaugschnauze fast geradlinig schräg nach hinten ansteigende Wagenteil wirkt wie ein umgedrehter Tragflügel, der wie ein Keil die Luft nach oben treibt und somit zumindest den Stau unter dem Wagen kompensiert. Das abgehackte Hinterteil läuft sogar in einer stark nach oben gekrümmten, ausgesprochenen Abreißkante aus. Also auch hier wird die Luft nochmals erheblich nach oben abgelenkt und auch der Reifenandruck hinten erhöht. Zwar ist der c_w -Wert des Wagens dann ebenfalls erhöht. Bei einer Rennstrecke mit vielen Kurven, wie beispielsweise auf dem Nürburg-Ring, ist das jedoch weniger von Bedeutung, zumal bei der Motorleistung. Und es mag nicht nur an der Motorleistung, an Glück und fahrerischem Können allein gelegen haben, daß die Ferrari-Wagen das Nürburg-Rennen am 19. Mai 1963 siegreich beenden konnten.

Dipl.-Ing. Kramer

VETERANEN-KARTEI

Die These, daß nur eigene Praxis vom Sattel der Maschine herunter Gedanken hervorbringt, die der Motorradwelt wirklichen Nutzen bringen, bestätigt sich wieder einmal in der Gruppe jener Berliner Motorradfahrer, die sich seit einiger Zeit der Erhaltung und Pflege der Motorradvergangenheit widmen (siehe Heft 16/1963, Seite 264). Bei dieser Arbeitsgemeinschaft hat man schon Fortschritte gemacht: 32 alte — z. T. sagenhafte (!) — Motorräder (also keine „Zweiräder“) sind schon zusammen. Umfangreiches Archivmaterial, Literatur, sogar Ton-Aufzeichnungen usw. haben diese Männer gesammelt. Nun beginnen sie mit der Erstellung einer Zentralkartei aller Motorrad-Veteranen in Deutschland. Dadurch soll es allen Veteranen-Liebhabern und Motorradfahrern möglich werden, Kontakt untereinander zu bekommen (aber ohne Vereinsmeierei und neuen „Verband“!), besonders bei Fahrern gleicher Maschinen. Ferner wird eine solche Kartei die gegenseitige Unterstützung mit Ersatzteilen und den Austausch von Erfahrungen fördern. Alles Wissen über alte Maschinen wird zusammengetragen und sorgfältig registriert. Umfangreiches Material über Vorkriegsmotorräder ist jetzt schon vorhanden, so daß Interessenten sich mit Anfragen über technische Daten und andere Dinge dorthin wenden können (!). Die nun angefangene Kartei soll dazu dienen, Anfragen an die richtigen Adressen weiterleiten zu können, wenn das Material der Arbeitsgemeinschaft noch nicht ausreicht. Grundlage dieser Registratur sind nicht die Namen der Fahrer, sondern die Maschinen und Typen. Jeder tut ein gutes Werk, der eine alte Maschine besitzt, und jetzt dorthin schreibt, die ihm bekannten technischen Daten mitteilt, Baujahr usw. und wenn möglich noch ein Foto sendet (bekommt er nach Reproduktion zurück!). Dort ist etwas am Werden, was unser aller Unterstützung verdient. Adresse: Arbeitsgemeinschaft zur Erhaltung und Pflege von Motorrad-Veteranen, Horst Bredow, 1 Berlin 41, Schmidt-Ott-Str. 2 a, Tel. 72 89 20. Klacks

Stück für Stück der gesammelten Schätze wird von Motorradkennern und -liebhabern zerlegt, gesäubert, auf neu poliert und wieder zusammgebaut. Höchstes Ziel: alle sollen laufen! Die dabei gemachten Erfahrungen werden ebenso registriert (auch im Bild festgehalten!) wie die einfachen technischen Daten. Horst Bredow mit Sohn Christian bei der Arbeit.



Was Zwei-Takt-Fahrern Freude macht



Ein Zweitaktöl,
das alle Wünsche erfüllt

CASTROL ZWEI-TAKT-OEL selbstmischend

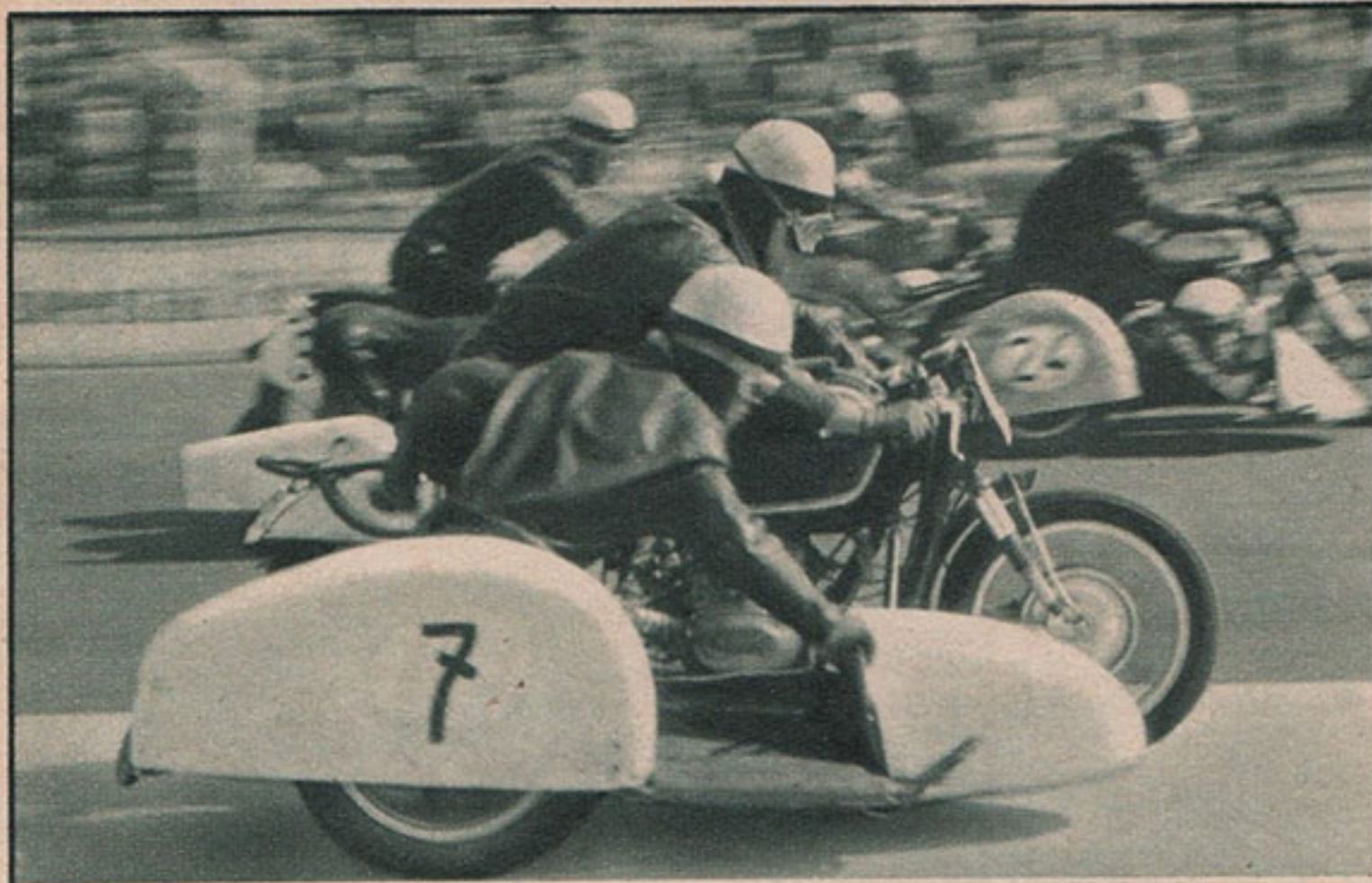
- mischt sich von selbst mit jeder Benzinsorte
- schützt Ihren Motor bei hohen und niedrigen Betriebstemperaturen vor Verschleiß und Korrosion
- verhindert Rückstandsbildung an den Zündkerzen und Ablagerungen an den Kolben und in den Ein- und Auslaßschlitzen

Verlangen Sie darum beim
nächsten Tanken ausdrücklich:

CASTROL ZWEI-TAKT-OEL
selbstmischend

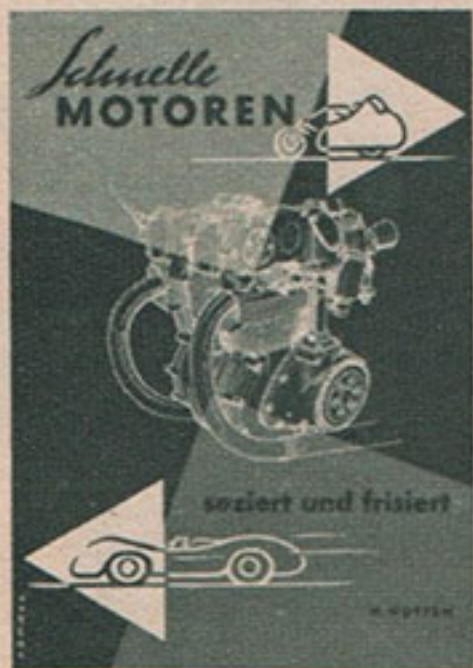
Es kommt Ihrem Motor zugute!





Wollen Sie noch mehr herausholen?

Wollen Sie noch schneller sein? Das ist nicht nur ein Wunschtraum! Diesen Traum können Sie in die Tat umsetzen! „Ja, wenn ich eine richtige Anleitung hätte...“ werden Sie sagen. Natürlich brauchen Sie dafür eine Anleitung, und zwar eine, die hieb- und stichfest ist. Mit seinem Buch „Schnelle Motoren – seziert und frisiert“ hat Dipl.-Ing. Helmut Hütten Ihnen diese Anleitung geschaffen, von der nun die vierte, völlig neu bearbeitete Auflage vorliegt.



Helmut Hütten

Schnelle Motoren

– seziert und frisiert

4. völlig neu bearbeitete und erweiterte Auflage.

578 Seiten, 5 Ausschlagtafeln, 392 Abbildungen, Ganzleinen, DM 22.–

Genau das, was Sie brauchen!

Helmut Hütten ist kein bloßer Theoretiker, der Ihnen eine trockene, einstudierte Wissenschaft „verzapft“, er ist ein Mann der Praxis, der selber Rennen auf zwei und auf vier Rädern fährt. Sein Buch schrieb er aus dem reichen Schatz seiner Erfahrungen. Helmut Hütten hat sein Buch auf den neuesten Stand gebracht, so daß Sie hiermit absolut „up-to-date“ sind! Er ist sogar geradezu immun gegen Fehlerurteile. Große Worte sind für dieses vortreffliche Buch völlig überflüssig, denn es spricht für sich selbst! Seinem Rat können Sie unbedingt vertrauen, ein Rat, der im wahrsten Sinne des Wortes Gold wert ist.

Bitte senden Sie uns den untenstehenden Bestellschein umgehend ein. Lieferung erfolgt sofort. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, genügt Postkarte.

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1

Bestellschein

An MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 Stuttgart 1 · Postf. 1370

Bitte liefern Sie mir sofort (ab DM 28.– portofrei):

Expl. Hütten, Schnelle Motoren DM 22.–

Ich zahle nach Erhalt Bitte per Nachnahme liefern

Meine genaue Adresse:

Mo 22



Kupplung rutscht bei BMW

Bei meiner neuen R 60 Solo, Kilometerstand 2800, rutscht die Kupplung. Bis 125 km/h (nach Tacho) ist alles normal, aber wenn ich mehr Gas gebe, steigt die Drehzahl und die Geschwindigkeit geht zurück. Ich habe schon mit mehreren BMW-Fahrern gesprochen, die sagen ausnahmslos, das sei eine BMW-Krankheit. Rutschen in Stuttgart die Kupplungen nicht oder traut man sich nicht, das im MOTORRAD zu schreiben?

Seitdem ich die R 60 fahre (ich hatte bisher 6 Motorräder) weiß ich auch, was eine Ratschenschaltung ist: das rutscht nämlich ganz schön beim Schalten. Wenn einer über 150 000 km auf Motorrädern zugebracht hat, wird er ja wohl wissen, wann der Gang drin ist – ohne einen Gruß vom Getriebe.

Hat die R 69 S eine verstärkte Kupplung, wenn ja, kann man diese in meine R 60 einbauen? Kann man die Kupplung mehr auf Druck setzen? Kann es sein, daß aus Motor oder Getriebe Öl austritt? A.-D. B. in K.

Wir vermuten, daß bei der eingebauten Kurbelwelle ein falsches Pleuel verwendet wurde. Damit stimmt der rechnerisch festgelegte Auswuchtprozentsatz der rotierenden und oszillierenden Massen nicht mehr, und besonders bei hohen Drehzahlen wird durch die vorhandene Umwucht der Motor in starke Vibration versetzt. Die erste Serie des Baumusters BMW R 26 hatte ein Aluminiumpleuel, später wurde dann ein Stahlpleuel eingebaut; dementsprechend ist auch der Gewichtsausgleich am Kurbelschenkel unterschiedlich.

Es wäre aber auch denkbar, daß man die Kurbelwelle in das Motorgehäuse unsachgemäß einsetzte. Bei einer Beschädigung können die Wellenenden stark schlagen und damit eine Umwucht erzeugen. Der maximale Schlag, an den Kurbelwellenenden gemessen, darf nicht mehr als 0,02 mm betragen. Auch der seitliche Schlag der Schwungscheibe sollte überprüft werden (max. 0,1 mm).

Der BMW-Motor R 60 erzeugt ein verhältnismäßig hohes Drehmoment, doch dadurch kann schon ein geringfügiger Fehler an der Kupplung ein Rutschen verursachen. Als typische BMW-Krankheit ist das aber keinesfalls zu bezeichnen.

Das Rutschen der Kupplung kann auf verschiedene Mängel zurückzuführen sein. Vor allem wäre die Einstellung des Seilzuges zu überprüfen. Der Leerweg des Seilzuges soll 4–5 mm betragen – gemessen am Anschluß zum Handhebel – und kann nach Lockern der Rändelscheibe und Verdrehen der Stellschraube verändert werden. Der Kupplungsbowdenzug muß sich leicht bewegen lassen und darf nirgends hängenbleiben. Auch eine ölbenetzte Mitnehmerscheibe, lahme oder gebrochene Tellerfeder und verzogener Druckring führen zum Rutschen der Kupplung.

Da an Ihrem Fahrzeug bereits Ölspuren in der Mulde hinter der Ölwanne vorhanden sind, kann die Ursache für das Rutschen der Kupplung auf einen undichten Simmerring entweder am Motor (Schwungscheibenseite) oder am Getriebe (Antriebswelle) zurückzuführen sein. Es bleibt in solch einem Falle nichts anderes übrig, als das Getriebe auszubauen und den Simmerring zu erneuern. Um eine einwandfreie Abdichtung zu erzielen, ist auch unbedingt der Bund der Schwungscheibe auf etwaige Riefenbildung zu überprüfen und gegebenenfalls nachzuschleifen. Beim Auswechseln des Simmerrings ist weiterhin darauf zu achten, daß er nicht zu tief eingepreßt wird, da sonst die Lippen zu nahe an der Kante der Schwungscheibe liegen und damit nicht einwandfrei abdichten. Es soll am Umfang gleichmäßig vom Lagerdeckel 1 mm vorstehen.

Es wäre ohne weiteres denkbar, die verstärkte Tellerfeder vom Baumuster R 69 S einzubauen. Sie unterscheidet sich gegenüber der R 60-Ausführung durch den höheren Anpreßdruck (bei einem Federweg von 11 mm ist die aufzuwendende Kraft: R 60 ca. 120–130 kg – R 69 S ca. 165 kg). Außerlich kann man diese beiden Tellerfedern durch ihre unterschiedliche Stärke (R 60 = 2,2 mm, R 69 S = 2,6 mm) unterscheiden. Sollten Sie noch die alte Mitnehmerscheibe und Druckplatte eingebaut haben, würden wir Ihnen unbedingt raten, auch diese beiden Teile gegen die neuere Ausführung auszutauschen. Die Mitnehmerscheibe besitzt elastisch aufgenietete Beläge, wodurch ein weiches Eingreifen beim Kupplungsvorgang ermöglicht wird. Sie ist insgesamt 9 mm dick (alte Ausführung 5 mm). Um ein Durchbiegen des Druckringes zu vermeiden, wurde auch dieser verstärkt. Die zur Befestigung des Druckringes eingebauten Senkschrauben sind gegen längere auszutauschen.

Da Sie bei Ihrem Motorrad bestimmt noch einen Gewährleistungsanspruch erheben können, setzen Sie sich am besten mit einer BMW-Vertragswerkstatt in Verbindung, damit Ihnen diese Störung kostenlos beseitigt wird.

Wir müssen zugeben, daß das Geräusch beim Schalten bei sportlicher Fahrweise sehr unangenehm sein kann und haben uns in dieser Angelegenheit auch schon mit BMW in Verbindung gesetzt. Es liegt zum Teil in der konstruktiven Eigenart des Getriebes, aber auch durch gefühlvolles Schalten kann man dieses Geräusch weitgehend vermindern. Bedenken brauchen Sie allerdings keine haben; denn gerade diese Getriebebauart zeichnet sich durch ihre Robustheit besonders aus.

Wie entsteht der Zündfunke?

Mir ist die Funktion der Zündanlage nicht ganz klar. Ich habe die Zündspule auseinandergenommen. Welcher Draht ist die Primärwicklung (sicher der dickere), welcher die Sekundärwicklung? Ein winzig dünner Draht führt zum Zündkabel. Kommen denn da 1000 Volt durch? Warum geht der gestoppte Strom (wenn der Unterbrecherhammer trennt) nicht in der Hauptleitung zur Batterie zurück, wäre doch bequemer für ihn? E. W. in O.

Die für den Zündfunken notwendige Spannung von 12 000–20 000 Volt entsteht in der Batteriezündanlage auf folgende Weise:

Bei geschlossenem Unterbrecher fließt durch die Primärwicklung der Zündspule (dicker Draht) ein Strom. Dieser Strom erzeugt ein Magnetfeld. Durch das Öffnen des Unterbrechers hört der Stromfluß ruckartig auf und das Magnetfeld bricht schnell zusammen. Durch diese schnelle Magnetfeldänderung wird in der Sekundärspule (dünner Draht) die zur Zündung notwendige Spannung erzeugt.

Da im Sekundärkreis kein nennenswerter Strom fließt, kann für die Sekundärwicklung ein sehr dünner Draht verwendet werden.

Der gestoppte Strom geht aus den gleichen Gründen nicht zur Batterie zurück, aus denen z. B. das Wasser in der Wasserleitung beim Schließen des Wasserhahns nicht zum Wasserwerk zurückläuft.

Hinterradnabe der Zündapp Elastic

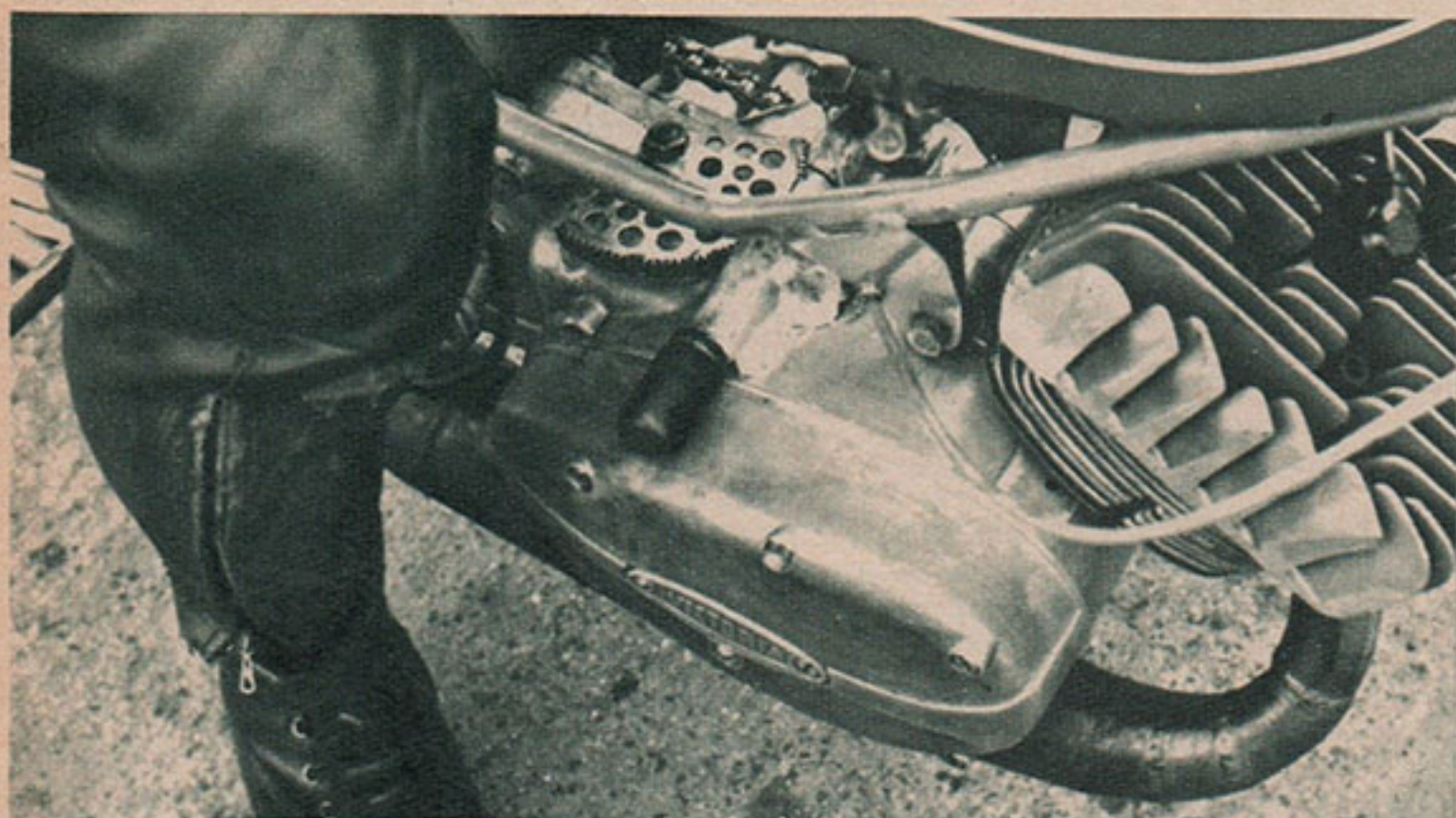
Bitte schreiben Sie mir die Adresse einer guten Werkstatt für NSU und Zündapp an meinem Wohnort. Außerdem hätte ich gern gewußt, wer Räder gut einspeicht.

An den Hinterradnaben der Zündapp Elastic 200 ccm, 1954, und 250 ccm, 1955, läuft auf der Kettenseite direkt unter den Speichenbohrungen eine ca. 1 mm tiefe Nut ringsum; ist das an diesen Naben normal oder stammt die Nut von einer abgesprungenen und dazwischengeklebten Kette? H. H. in N.

Die erwähnte Rille am Speichenkranz der Hinterräder ist serienmäßig. Eine Werkstatt, wo man von Motorrädern etwas versteht, ist: Fritz Rotermundt, Nürnberg/Altenfurt, Regensburger Straße 261 (Aral-Tankstelle).

ENTSCHEIDUNG DER JUNIOREN

(Schluß von Seite 619)



Mit diesem riesigen Zahnsegment wird der Ziehkeil des Achtgang-Getriebes der 50 ccm-Maschine Walter Däuwels bewegt. Däuwel fiel leider im Rennen aus und verlor damit den Pokal.

mann konnte sogar nach einem tollen Angriff auf Stoffel den zweiten Platz herausfahren. Henninger blieb der Sieger dieses Rennens.

Bei den sieben Fahrern der 350 ccm-Klasse sahen wir Horst Ebert aus Grein mit seiner AJS dominieren. Hinter ihm kam Wilhelm Kern aus Mannheim mit seiner Norton auf den zweiten Platz, nachdem er gegen Ronald Vooth aus Hamburg (Norton) und Bernhard Bockelmann aus Bremen zu kämpfen hatte. Bockelmann brachte die alte Exelsior an den Start, die wir aus vielen Rennen der früheren Jahre kennen, und die auch beim Juniorenpokal keine Unbekannte war. Das ist — wir dürfen es wohl sagen — wohl erwähnenswert, wenn nicht zu bewundern! Den sechsten und Schlußmann dieser Runde machte Albert Handermann aus Eßlingen auf einer Norton.

Das offizielle Ergebnis

Lizenzklasse bis 350 ccm:

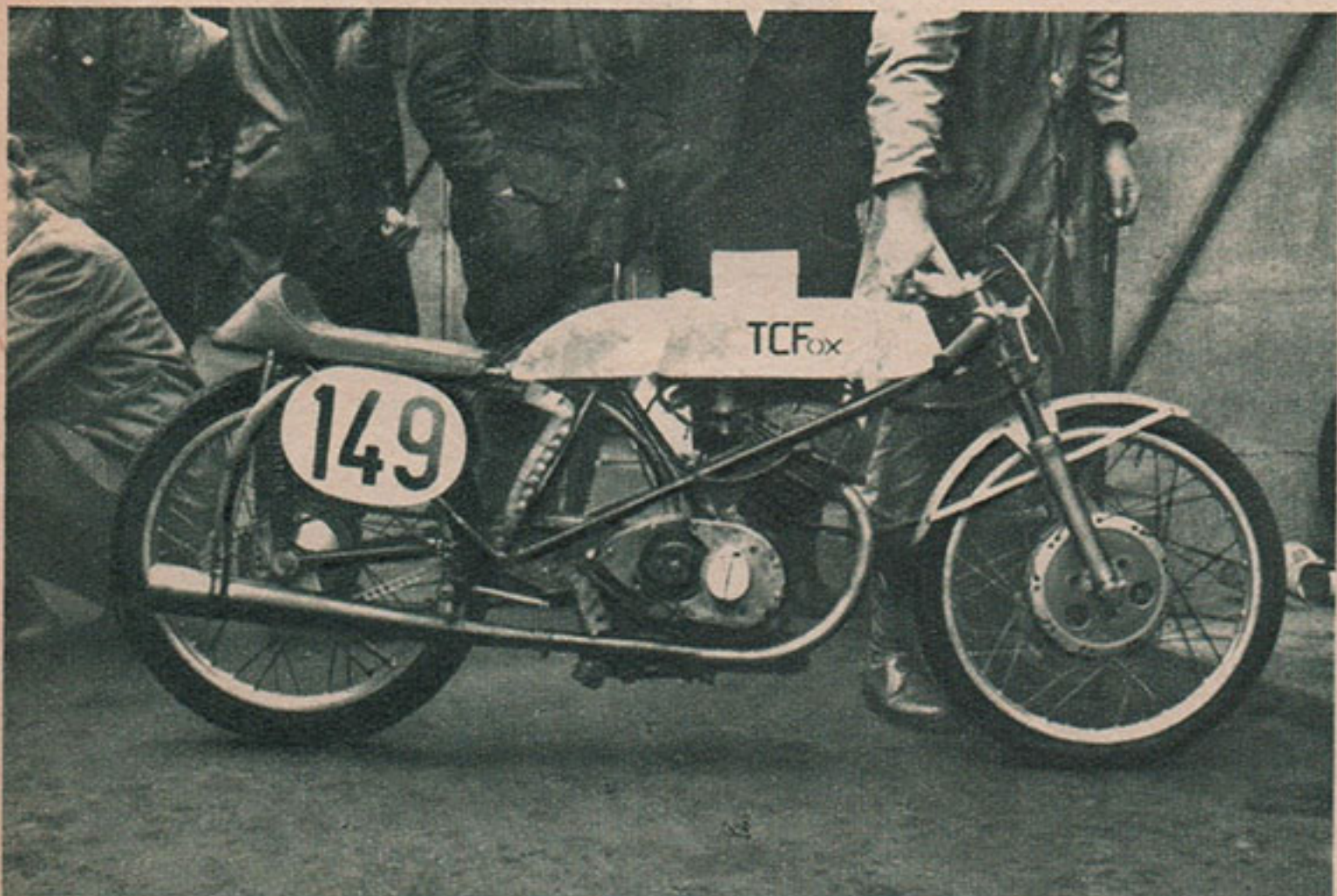
1. H. Ebert, Grein (AJS), 26.53,5 = 121,0 km/h; 2. W. Kern, Mannheim (Norton), 27.09,0 = 119,9 km/h; 3. R. Vooth, Hamburg (Norton), 27.30,0 = 118,3 km/h; 4. B. Bockelmann, Bremen (Excelsior), 27.32,8 = 118,1 km/h; 5. A. Handermann, Speyer (Norton), 29.13,7 = 111,2 km/h, und eine weitere Zieldurchfahrt. — Ausgeschieden: 1. Schnellste Runde: Horst Ebert (AJS) 3.45,6 = 123,6 km/h.

Lizenzklasse bis 250 ccm:

1. H. Henninger, Karlsruhe (Adler), 28.06,1 = 115,8 km/h; 2. K.-E. Waldmann, Ennepetal (Adler), 28.34,5 = 114,0 km/h; 3. G. Stoffel, Trier (Adler), 28.43,3 = 113,3 km/h; 4. W. Kaletsch, Cappel (NSU), 29.49,4 = 109,2 km/h; 5. C. Scharf, Hagen (NSU), 30.23,1 = 107,1 km/h, und noch zwei Fahrer. — Ausgeschieden: 5. Schnellste Runde: W. Burkert (Adler) 3.52,8 = 118,5 km/h

Den Inhabern der „nationalen“ Lizenz wünschen wir bis zur Möglichkeit, durch die „internationale“ Lizenz ihren Sport auf Startmöglichkeiten im Ausland ausdehnen zu können, mehr solcher Teilnahmen an Rennen. Der Lizenz-Nachwuchs, der aus dem Juniorenpokal hervorgeht, hat nämlich bis jetzt nicht genug Fahrgelegenheiten gehabt. Es ist aber zu erwarten, daß nach der glücklichen Forcierung des Juniorensportes nun so viele Fahrer in die nationale Lizenzklasse eintreten, daß wir im kommenden Jahr ein größeres Betätigungsfeld für diese Fahrerkategorie in der Bundesrepublik haben werden. Mit mehr Startmöglichkeiten und mehr Rennen für nicht gar so exklusives Maschinenmaterial (!!!) halten wir hier nämlich auch mehr gute Fahrer bei der Stange und beim Sport. Oder ist mein Optimismus in diesem Falle zu groß?

Das ist die TC-Fox mit dem Dreiecksverband-Rahmen. Leider ist das Getrieberitzel sehr weit vom Schwingendrehpunkt entfernt. Ansonsten ist dies eine der wirklich guten Basteleien. (Fotos: Klacks)



Einbanddecke Jahrgang 1963

Sammelmappen



Jeder gebundene Jahrgang „Das MOTORRAD“ gewinnt ständig an Wert. Sie finden im Inhaltsverzeichnis (Nr. 26/1962) alles Wichtige sofort wieder und können noch nach Jahren jede Einzelheit der Entwicklung und Geschichte der Motorräder genau verfolgen. — Die einzelnen Ausgaben werden am besten in Sammelmappen aufbewahrt.

Einbanddecken — auch von zurückliegenden Jahrgängen — aus flexibler roter Plastik mit Goldprägung DM 3.80 + DM -.50 Porto.
Sammelmappen aus der gleichen Plastik für 13 Hefte (ein halber Jahrgang) DM 5.— + DM -.80 Porto.

An MOTOR-PRESSE-VERLAG • 7 Stuttgart 1 • Postfach 1042

Liefere Sie mir bitte _____ Einbanddecke _____ „Das MOTORRAD“ (DM 3.80 + 50 Pf Porto) — _____ Sammelmappe „Das MOTORRAD“ (DM 5.— + 80 Pf Porto).
Gesamtbetrag liegt bei — habe ich am _____ auf Postscheckkonto Stuttgart 4892 überwiesen — Lieferung kann durch Nachnahme (70 Pf teurer) erfolgen.
(Nichtgewünschtes ist gestrichen).

Name und Vorname

Postleitzahl und Ort

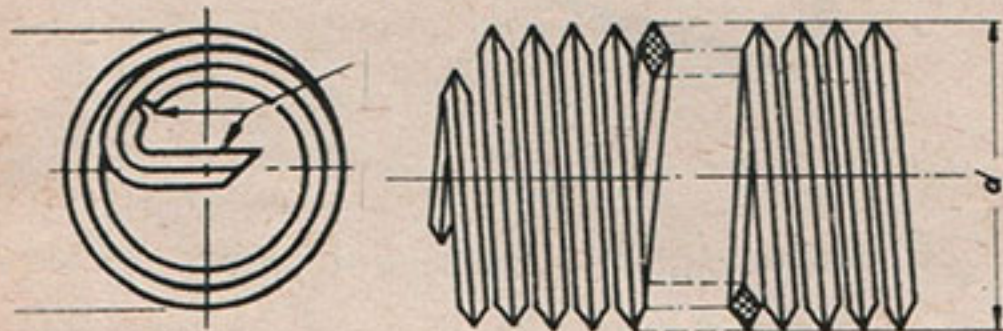
Straße und Hausnummer

Mo 22

Bastlers Rettung: HELI-COIL

Wohl jeder von uns hat sich schon einmal über ein ausgerissenes Gewinde geärgert. Meist sind es teure Gehäuseteile, die durch solch ein Pech zunächst einmal unbrauchbar wurden, so daß man vor der Wahl steht, entweder ein neues Gehäuse zu kaufen oder ein größeres Gewinde zu bohren oder — ja, und die letzte Möglichkeit ist Heli-Coil.

Vergessen wir nicht, daß der Ausweg „neues Gehäuse“ für viele nicht nur preismäßig unmöglich ist, sondern daß es für so manche Maschine gar keine neuen Gehäuse mehr gibt. Und die Sache mit dem größeren Gewinde? Auch das ist eine sehr umstrittene Methode, oft wegen Platzmangel nicht möglich, bedingt sie gleichzeitige Änderungen mindestens zweier Gehäuseteile. Außerdem ist das größere Gewinde wegen des möglichen größeren Anzugsmomentes noch viel eher gefährdet, ein „ewiges Gewinde“ zu werden. Hier wäre also die beste Reparatur die, die gestattet, mit denselben Schrauben bei geringstem Platzbedarf eine höhere Sicherheit gegen Ausreißen zu erreichen. Und gerade dies ist einer der großen Vorteile von Heli-Coil.



Es hat noch eine ganze Reihe anderer guter Eigenschaften aufzuweisen, dieses Wundermittel, das hiermit vorgestellt werden soll: 18/8 CrNi-Profil-Stahldraht, 128 kg/mm² Zugfestigkeit, hitzebeständig, Härte HRC 43 bis 50, das sind die Grundwerte von Heli-Coil. Dieser Draht, dessen Querschnitt rautenförmig ist, wird zu einer schraubenfederähnlichen Form gewickelt. Dann bildet er praktisch innen und außen ein Gewinde. Soweit käme man auch noch mit einer gedrehten Buchse. Was die Buchse aber nicht mehr so gut kann, das ist die Herstellung des Kraftschlusses zwischen dem äußeren Gewinde und dem Werkstück. Hier legt sich jede Heli-Coil-Windung eng an das Spezial-Innengewinde des Werkstückes an, es trägt also nicht, wie sonst bei Schrauben, Muttern und ähnlichen Gewindeteilen, immer nur jeweils ein Teil der eingeschraubten Gewindegänge, sondern jeder einzelne Gang. Darin liegt wahrscheinlich auch der Effekt begründet, daß nämlich der Heli-Coil-Einsatz fast gar nicht mehr entfernt werden kann, wenn er einmal in einem Gewinde steckt. Denselben Effekt hat wohl auch schon mancher Bastler bemerkt, wenn er eine abgebrochene Schraube ausbohren wollte. Hat man da so weit aufgebohrt, daß die ehemalige Schraube nur mehr ein Gewinderohr mit 1/10 mm Wandstärke ist, dann kann man den Gewinderest

①

Werkstoff	Zugfestigkeit	Einschraublänge	
		8 G	10 K + 12 K
Al bzw. Al-Knetlegierungen	12	1,5–2 d	2 –2,5 d
	21	0,5–1,5 d	2 –2,5 d
	42	0,5–1 d	1,5–2 d
Al-Gußlegierungen	14–20	1 –2 d	2 –2,5 d
	20–30	0,5–1,5 d	2 –2,5 d
Mg-Guß	13–15	1,5–2 d	2 –2,5 d
	20–25	1 –1,5 d	1,5–2 d
Gußeisen	—	0,5–1 d	1,5–2 d
Stahl bzw. Stahlguß	über 50	0,5–1 d	1,5–2 d

auch nicht mehr auf einmal herausholen, sondern muß jeden Gang einzeln mit der Reißnadel hervorziehen.

Für den Bastler ist Heli-Coil aber nicht nur interessant bei zufälligen Reparaturen, auch für Verbesserungen und Neuteile ist es gut zu gebrauchen. Denken wir mal, wir wollten ein Kunststoffkästchen für den Regler bauen oder sonstige Kunststoffe mit Gewinde versehen. Normalerweise hält ein Gewinde in Kunststoffen nur einmal. Setzen wir aber Heli-Coil ein, dann können wir das ganze Bauwerk auch wieder auseinanderschrauben, ohne etwas zu ruinieren.

Dieses Argument läßt sich genauso gut für alle Alu-Teile anwenden, auch außerhalb eines Reparaturfalles! Gewinde zum Befestigen von Lichtmaschinendeckeln, Kipphebelkappen, also Stellen, die häufig kontrolliert werden müssen, nicht zuletzt Kerzengewinde in Leichtmetall-Zylinderköpfen — alles das sind Anwendungsstellen für Heli-Coil.

Es ist ja klar, daß man ein Stahlgewinde öfter benutzen kann als eines im Alu-Guß. Nun ist natürlich die Anwendung von Heli-Coil nicht allein auf weiche, empfindliche Metalle beschränkt. Auch im Motorradrahmen z. B. gibt es noch viele Gewinde, die gern ausreißen oder schief gezogen werden. So befinden sich an Tankaufhängung, Fußrastenbefestigung und Motoraufhängung meist gefährdete Gewinde, und auch da ist Heli-Coil in Schadensfällen gut anwendbar.

Es sind natürlich noch einige Tips nötig, wenn man an eine solche Arbeit herangehen will. Genau wie bei normalem Gewinde die Einschraubtiefe des Bolzens vom Werkstoff der Mutter abhängt, genauso besteht diese Beziehung bei Heli-Coil. In Tabelle 1 sind einige Werkstoffe und die ihnen zugeordnete Einschraubtiefe angegeben. Diese Längen gelten für Durchgangslöcher; wenn man ein Sackloch vorgesehen hat, dann sollte man das Gewinde aus Sicherheitsgründen (gegen Festsetzen der Schraube auf dem Lochgrund) noch etwa 0,5 d tiefer machen. In dieser Tabelle sind keine Kunststoffe angegeben, weil es davon eine derart große Anzahl mit den verschiedensten Eigenschaften gibt, daß man allein mit der Kunststoff-Tabelle das halbe MOTORRAD füllen könnte. Der Hersteller empfiehlt, in solchen Fällen vorher bei ihm anzufragen. Für unsere bastlerischen Vorhaben reicht es aber wohl, wenn wir die Einschraublänge in Kunststoffen im Durchschnitt etwas länger halten, als sie für Magnesium-Guß angegeben ist. Bei der Verarbeitung von Heli-Coil sind folgende Arbeitsgänge nötig: Aufbohren des alten Gewinderestes auf den vorgeschriebenen Kernlochdurchmesser für Heli-Coil. Mit einem Spezial-Gewindebohrer, den man für jede Größe natürlich dazukaufen muß, wird dann das Muttergewinde für die Heli-Coil-Windel gebohrt.

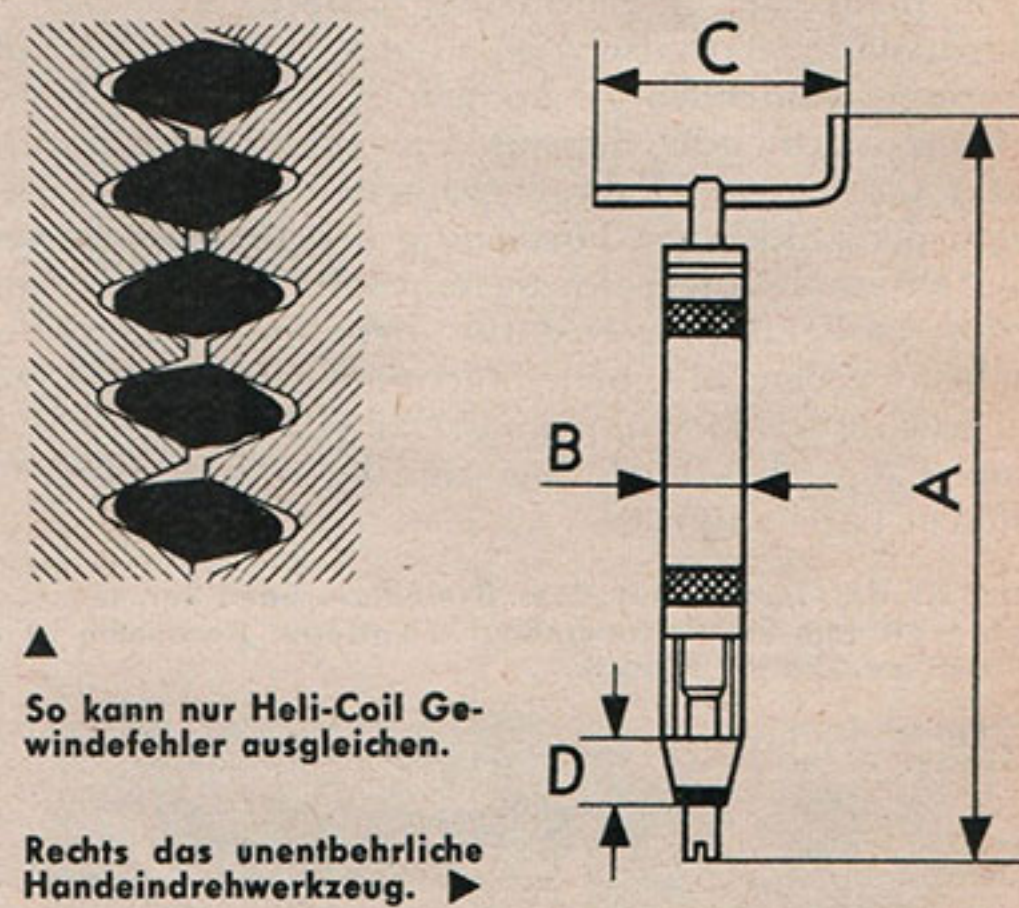
Als letztes kommt dann das Eindrehen in das Werkstück und das Abbrechen des kleinen Zapfens am Wendel. Das in der Skizze gezeigte Eindrehwerkzeug ist ebenfalls unbedingt nötig, man bekommt sonst die Wendel nicht sauber in ihren Sitz. Tabelle 2 gibt die Kernlochdurchmesser für die jeweils zu reparierenden Gewinde an, die bei Verwendung von Heli-Coil benötigt werden. Um bei dem ersten Wert zu bleiben: hat man ein M4-Gewinde vermurkst, dann wird dieses auf 4,02 aufgebohrt, das dazugehörige Heli-Coil-Gewinde eingepöhrt, die Wendel eingeschraubt, und dann kann wieder eine M4-Schraube verwendet werden.

Nun kommen am Motorrad nicht nur die normalen Gewinde vor; wie oft ist es gerade ein Feingewinde, das ausreißt. Aber auch diesbezüglich braucht man keine Befürchtungen zu haben: Aufstellung 3 zeigt, daß es für jede Steigung die passende Heli-Coil-Reparaturmöglichkeit gibt.

Nachdem nun die Vorzüge so hervorgehoben worden sind, erhebt sich die Frage, warum die Industrie nicht von vornherein serienmäßig Heli-Coil-Einsätze in Leichtmetallgewinden vorsieht? Das ist zweifellos eine Frage des Preises, mindestens in der Fahrzeugindustrie, wo der Endpreis so stark auf die Kalkulation drückt. Andere Branchen, z. B. Hersteller von elektronischen Bauelementen aus Kunststoffen und ähnlichen leichten Materialien, sind in der Kalkulation nicht so beengt, dort wird deshalb Heli-Coil häufiger angewendet.

Sollte nun jemand in die Verlegenheit kommen, ein Kerzengewinde reparieren zu müssen, so kann dafür noch ein kleiner Tip gegeben werden: Man drehe die Wendel etwas weiter ein, so daß sie nicht mehr bündig mit dem Kerzensitz (der Dichtfläche außen) abschließt. Etwa 1,5 mm soll der letzte Wendelgang tiefer sitzen. Der Dichtungsring der Kerze kann dann nämlich, in diese Vertiefung eingedrückt, seinen Zweck etwas besser erfüllen, als wenn er nur flach aufliegt.

Das wäre so das Wesentlichste über Heli-Coil. Zum Schluß nur noch den deutschen Hersteller dieses amerikanischen Patents: Firma Böllhoff & Co., Bielefeld, Postfach 245. Mai



▲ So kann nur Heli-Coil Gewindefehler ausgleichen.

Rechts das unentbehrliche Handeindrehwerkzeug. ▶

Gew.	Reihe 1	Reihe 2	Gew.	Reihe 1	Reihe 2
M 4	4,02	4,21	M 10	10,05	10,40
M 5	5,03	5,25	M 12	12,05	12,50
M 6	6,04	6,31	M 14	14,06	14,53
M 7	7,04	7,31	M 16	16,06	16,53
M 8	8,04	8,35	M 18	18,07	18,63

②

*

Gewinde M 4 bis M 48 normal
M 8 x 1 bis M 10 x 1
M 14 x 1,25 (Kerzel)
M 12 x 1,5 bis M 50 x 1,5
M 18 x 2 bis M 33 x 2
M 36 x 3 bis M 42 x 3

③



Vorläufige internationale Termine 1964

Nachstehend geben wir die bisher bei der OMK für die Bundesrepublik angemeldeten internationalen Termine 1964 bekannt:

1. Straßenrennen

26. 4.: Int. ADAC-Eifelrennen, Nürburgring; 10. 5.: Int. Preis des Saarlandes, St. Wendel; 19. 7.: Großer Preis von Deutschland, Solitude; 9. 8.: Int. ADAC-Bergpreis Freiburg, Schauinsland.

2. Moto Cross

1. 5.: Int. Moto Cross Kamp Lintfort; 3. 5.: Int. Moto Cross Beuern; 17. 5.: Int. Moto Cross Erlangen (Weltmeisterschaftslauf 250 ccm); 2. 8.: Int. Moto Cross Venne; 16. 8.: Großer Preis von Deutschland (Weltmeisterschaftslauf 500 ccm); 13. 9.: Int. Moto Cross Buxtehude.

3. Bahnrennen

26. 4.: Int. Sandbahnrennen München; 26. 4.: Int. Sandbahnrennen Cadenberge; 1. 5.: Int. Sandbahnrennen Straubing; 1. 5.: Int. Aschenbahnrennen Bremen; 3. 5.: Int. Sandbahnrennen Niederrodenbach; 7. 5.: Int. Grasbahnrennen Lüdinghausen; 7. 5.: Int. Sandbahnrennen Herxheim; 28. 5.: Int. Speedwayrennen Olching; 31. 5.: Int. Sandbahnrennen Mühlendorf; ? 5.: Int. Speedwayrennen Abensberg (Weltmeisterschaftslauf); 7. 6.: Int. Grasbahnrennen Rodenkirchen; ? 6.: Int. Sandbahnrennen Plattling (Europa-Meisterschaftslauf); 5. 7.: Int. Grasbahnrennen Osnabrück; 12. 7.: Int. Grasbahnrennen Homburg; 12. 7.: Int. Grasbahnrennen Recklinghausen; 9. 8.: Int. Grasbahnrennen Heide; 9. 8.: Int. Grasbahnrennen Schwarme; 23. 8.: Int. Sandbahnrennen Jübeck; ? 8.: Int. Sandbahnrennen Scheessel (Europa-Meisterschaftslauf); 20. 9.: Int. Aschenbahnrennen Kempten; 6. 9.: Int. Grasbahnrennen Erbach; 6. 9.: Int. Grasbahnrennen Wendthagen; 11. 10.: Int. Sandbahnrennen München.

4. Leistungsprüfungen

23. 5.: Int. Westfalen-Lippe-Trial; 14./16. 6.: Int. ADAC-3-Tagefahrt Isny; 5. 7.: Int. Schwere Sachsenwald-Geländefahrt Schwarzenbek; 5. 9.: Int. Prüfungsfahrt Solitude.

Solling-Fahrt

Der MSC - Weser/Solling, Fürstenhagen, veranstaltet am 3. 11. 1963 die 5. Weser/Solling-Geländezuverlässigkeitsfahrt für Motorräder mit und ohne Seitenwagen. Anfragen sind zu richten an: MSC - Weser/Solling, 3419 Fürstenhagen, Uslar-Land.

Zusammenkunft der Senioren

(Siehe Heft 19/1963, Seite 526.) Zu einer Zusammenkunft der Senioren aus dem süddeutschen Raum am 27. Oktober 1963, 10.00 Uhr, im Zweirad-Museum von Neckarsulm lädt A. Kleindienst, 7000 Stuttgart S, Dornhaldenstr. 19, ein.

Natürlich haben Sie es sofort gemerkt ...

... das mit der „gut geladenen Batterie und leichtem Start trotz starken Frostes im R 69 S Test im letzten Heft auf Seite 580. Es ist natürlich Unsinn, daß bei Magnetzündung die Batterie-Kapazität Einfluß auf die Startfreudigkeit des Motors ausübt.

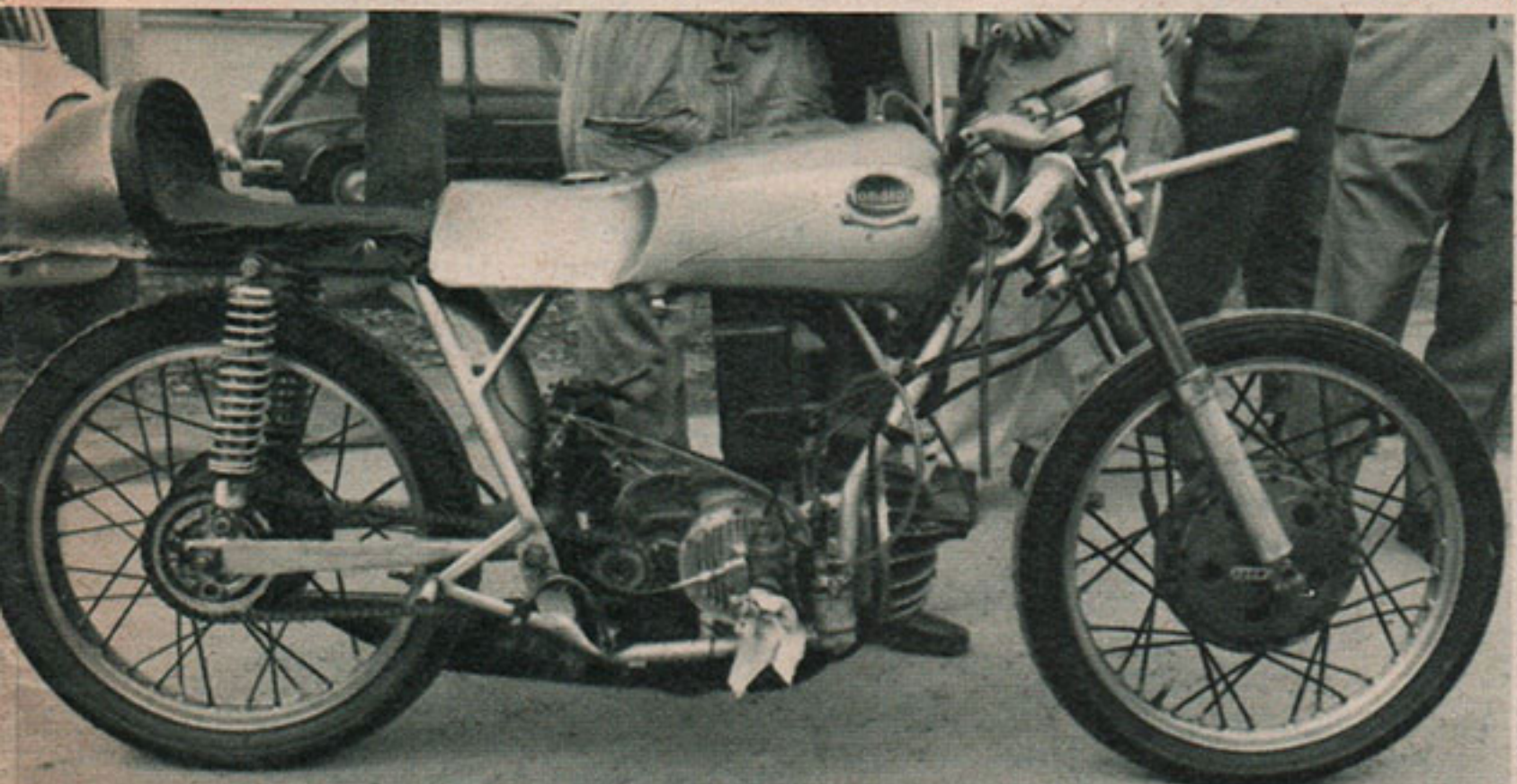
Dieser Nachsatz „solange...“ gehört eigentlich als fester Begriff zu jeder Aussage über Startwilligkeit bei einer Batteriezündung. Und nur weil wir in diesem Zusammenhang so oft etwas zu bemängeln hatten, ist uns dieses „solange...“ so in Fleisch und Blut übergegangen, daß es nun gewohnheitsmäßig bei Magnetzündung auftauchte. Und das war wiederum menschlich nur möglich, weil wir bei der S auf alles andere immer wieder achteten, aber die Elektrik kaum beobachten mußten, weil's da keinen Ärger und nichts gab. Unsere Leser werden uns ja wohl glauben, daß wir darüber Bescheid wissen.

*

Redaktion MOTORRAD

Im Monza-Bericht, den wir im vorigen Heft brachten, war kein Platz mehr für das Bild der Zweitakt-Mondial, die dort im Training unter Villa ganz hervorragende Zeiten gefahren hatte, im Rennen aber nicht eingesetzt wurde. Hier ist sie nun: liegender 125er Einzylinder, wassergekühlte Laufbahn und luftgekühlter Kopf, Kühler im Rahmen zurückgesetzt, Einlaßsteuerung ins Kurbelgehäuse durch Plattendrehchieber à la MZ. Wir müssen abwarten, ob sie wirklich weiterentwickelt wird, wie man uns in Monza sagte.

(Leica-Foto: Ben)



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

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

Ferner möchte ich meinen Dank für die vorige Anzeige aussprechen, die mir weit über 50 Zuschriften gebracht hat, so daß ich meine Triumph für Anzeigen auf motorsportlichem Gebiet; ich empfehle sie stets meinen Freunden und Bekannten. W. in B.

DAS MOTORRAD

- Deutschlands größte Motorradzeitschrift -

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

Preise: DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—, für 1mm Höhe bei 48 mm Breite. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50.

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

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

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

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

Anzeige soll mit folgender Adresse* - unter Chiffre* - erscheinen.

*Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name:

Ort: Datum:

Straße: Nr.

MR 22

MOTORRAD-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

Sofortige Einschaltung, kleine Preise
günstige Rabatte

Norton ab Lager lieferbar

1 **Norton** 650 ccm, Sports
Specials, fabrikenue

1 **Norton** 250 ccm, Jubilee,
fabrikenue

Avon-Reifen
Lodge- und
KLG-Zündkerzen
engl. Renold-Ketten

Importeure:

Fr. & Wilh. Herrmann
Stuttgart O GmbH
Neckarstraße 1 B, Telefon 291308

ADLER

Adler Stützpunkt - Ersatzteile für alle Typen
sof. lieferbar: K.-H. Meller, 2 Hamburg
22, Winterhuder Weg 58-62, Tel. 236953.

Achtung ADLER-Fahrer!

Am 1. 4. 1960 haben wir die ADLER-
Werksreparatur übernommen. Eingesandte
Motoren gehen innerhalb 24 Stunden in-
standgesetzt zurück. Sonderarbeiten, wie
Leistungserhöhung, Moto Cross sowie
Grasbahnmaschinen, werden ausgeführt.
Austauschmotoren und Ersatzteile von al-
len Modellen ab Lager sofort lieferbar.
Fa. Ferdinand Schrodtt oHG., Ffm.-Höchst,
Kasinostraße 23. 36 257

Suche Adler-Sprinter-Rahmen. Angeb. an
Hans Lücke, Dorsten 1, Lippetal 12. 36 126

Verkaufe wegen Sportunfall Adler-Six-
days-Gespann, sowie 2 Motoren u. viele
Extras dazu, Preis nach Vereinbarung.
Klaus Merker, Bietigheim-Metterzimmern.
36 127



Hestrü-Beinschild

Die neue Form -
windschnittig - stabil - elegant

Helmut Strümpfler
71 HEILBRONN/N.
Oststraße 96

MBS 250, gut erh., DM 300.—, zu verk.
Wiechert, Wolfsburg, Krähenhoop 13. 36 264

Verkaufe Adler MB 250 ccm, sehr gepflegt,
2-Vergaseranlage (28 Bing). Neu eingebaut
ist: Außenlieg. Zündspule, Regler, Zylind-
der, Kolben sowie neu gelagerte Kurbel-
welle, Spitze 140 km/h, Preis DM 650.—.
Anfragen: Richard Hauenstein, 83 Lands-
hut, Volksstraße 2. 36 256

Schalldämpfer, Felgen 200/250 ccm liefert:
F. Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 36 215

Adler M 200, mit defektem Motor, gegen
Höchstgebot. Idee: ca. DM 50.—. K.
Ehlers, 33 Braunschweig, Friedensallee 8.
36 299

Verkaufe Adler 250 ccm, leicht reparatur-
bed., DM 130.—, Bauj. 53. Sandforth, Köln-
Merkheim, Rüdigerstr. (Kiosk). 36 293

AERMACCHI

Verworner liefert alle Aermacchi-Modelle.

AJS

A.J.S. 650 ccm 31 CSR
1a Zustand, 13 000 km

A.J.S. 500 ccm DM 1500.—

neue und gebrauchte AJS-
Maschinen von 250-650 ccm
sowie Original-Ersatzteile.

Importeure:

Fr. & Wilh. Herrmann GmbH
Stuttgart O, Neckarstr. 1 B, Tel. 291308

A.J.S. Motorräder Ersatzteile Zubehör
Dettlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
36 240

AJS — 31 CSR, 1962/3000 km mit Gar-
rard SW. zu verkaufen. Reinh. Doose,
2301 Achterwehr b. Kiel. 36 123

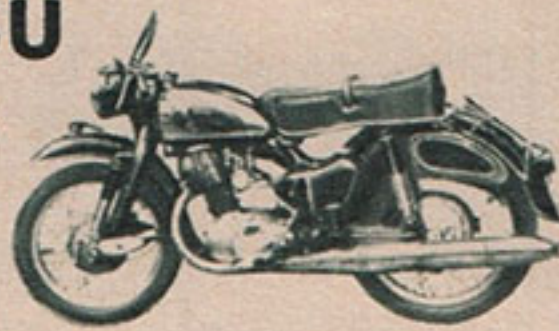
Liebhaber, Achtung: zu verkaufen in ein-
malig schönem Zustand und zu fabelhaft
günstigem Preis

1961er AJS 650 ccm Modell 31,
in engl. weiß und schwarz; mit 2. Ver-
gaser, Monoblock neu, Drehzahlmesser
Smith, Sturzbügel, Sportlenker, Spez.-
Griffe, Zündschloß, Spez.-Doppelhörner,
Tankrucksack und div. neuen Ersatzteilen.
Maschine in jeder Hinsicht neuwertig. In
Leistung und Fahrverhalten unschlagbar.
(Nur Langstrecken gefahren, keine Ol-
sardine!) Dazu
1 Barbourjacke mit Futter und Hose,
Größe mittel,
1 Barbour International, neu (für Damen),
1 Corker Full-Jet, Gr. 56 u. Spez.-Brille,
1 Harr Nierenschutz und Waddington
Handschuhe,
1 Satz Reisekoffer aus Aluminium mit
Gepäckträger. Nur geg. bar sfr 2150.—.
U. Dürrenmatt, Pfaffenlohweg 60, Riehen/
Basel, Schweiz. 36 183

Verkaufe AJS, Mod. 20/55, 500 ccm, 2 Zyl.,
sehr gut erhalten, für DM 1500.— bar.
Erich Müller, Clusthal-Zellerfeld, Burg-
städterstraße 22. 36 129

Federbein-Anbausätze

NSU
Max
Lux
Fox



(auch Super) zum Selbsteinbau-
tausendfach bewährt

Schraubbefestigung, kein Schweißen
Verstellbare Federbeine weiter ver-
bessert für Vorder- und Hinterrad-
schwinge.

Fordern Sie Prospekte für Ihren Typ.

G. GEHRING
MÜNCHEN - Obermenzing
Adelsbergstraße 1 Telefon: 57 36 33

BERNEG

Verkaufe neue Berneg-Sport 175 ccm,
4-Takt, 2-Zylinder, Zulassung Mai 1962,
3000 km gelaufen, mit Drehzahlmesser u.
weiteren Extras, billig abzugeben. Preis
nach Anfrage. Peter Melzig, Germersheim
a. Rh., Königsberger Str. 5. 36 279

BSA

BSA Motoren-Instandsetzung Motorräder

großes Ersatzteillager, auch für ältere Typen
Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstr. 3

BSA Motorräder Ersatzteile Zubehör
Dettlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
36 241

BSA Golden Flash 650 ccm, 35 PS, Bauj.
53, TUV Dez. 64, neue Lichtmaschine mit
allen Handbüchern, für DM 650.— bar zu
verkaufen. Gero Schlösser, 3352 Einbeck,
Andershauser Str. 21. 36 166

Verkaufe Erfolgs-BSA-Goldstar-Moto
Cross, Bauj. 62, Bestzustand, Saison 63
18 1.—3. Plätze, kein Ausfall, DM 2200.—.
Wolfgang Müller, Essen, Maschinenstr. 16.
36 274

Verkaufe BSA AA 7, Bauj. 51, Best-
zustand, DM 550.—. R. Rudnig, Duisburg-
Hamborn, August-Thyssen-Str. 61. 36 275

BULTACO

Verkaufe Bultaco TSS 125 ccm gegen
Höchstgebot. Angebote unter M 3983 an
„das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach
1042. 36 107

DELLORTO

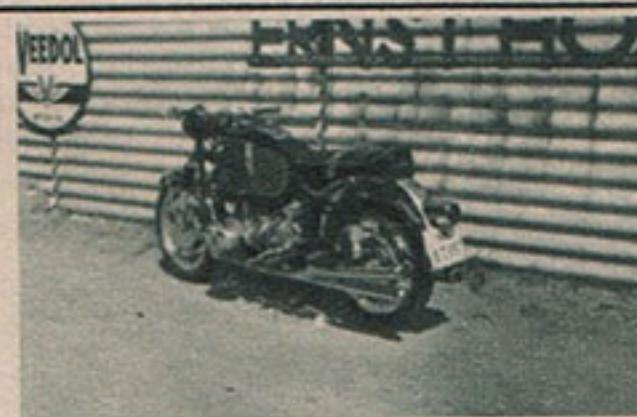
Dellorto Renn- und Sportvergaser
für alle Motorräder u. Kleinkraftfahrersofort
ab Lager lieferbar! Bitte Prospekt anfordern.
Techn. Zentralversand E. Bühler
Stuttgart-Ost, Gänseheidstr. 19, Tel. 245707

DKW

Ersatzteillager für DKW-Mopeds

Rudolf Baitinger, Stuttgart,
Hauptstätter Straße 45
Fernruf 24 57 12. Stützpunkt
der Zweirad Union AG. 36 223

Original DKW
Motorrad- und Moped-
Ersatzteile, auch für ältere Mo-
delle, ab Auslieferungslager
Hans Richter, Nürnberg
Theresienpl. 7 Tel. 22 23 27



Ernst Hoske liefert:

Sporttanks
Schalldämpfer
Sportlenker
Schutzbleche
Drehzahlmesseranlagen
und sonstigen
Sport-Zubehör

Bitte Preisliste anfordern
3251 Gr.-Hilligsfeld bei Hameln

Verkaufe DKW RT 125, defekt, nicht an-
gemeldet, mit Ersatzmotor, Gabel, H.-Rad,
Ersatzteillisten u. sonstiges, Verhandl.-
Basis DM 80.—. Hans-W. Kaulfuß, 4931
Belle 55, Krs. Detmold. 36 232

DKW RT 250/2 (Kurbelwelle defekt), sonst
gut erhalten, 90% bereift, mit Lederzeug
u. 2 Sturzhelmen, billig abzugeben. Peter
Schaar, 45 Osnabrück, Mellerstr. 234. 36 231

DKW RT 250/2, Baujahr 1955, vollkommen
einwandfrei, sehr gepflegtes Liebhaber-
stück, wie neu, preiswert abzugeben.
Suche NSU Super-Max oder BMW, nur
ganz neuwertig. Schampach, 8266 Laufen,
Obb., Rottmayrstr. 9. 36 193

DKW RT 250/2, gut erhalten, DM 110.—.
Gatzmaga, Aachen, Eckstr. 4. 36 189

Verkaufe: DKW 250 ccm, Bj. 55, TUV 8. 64,
80% Bereif., Blinker, Nebellampe, für DM
250.—. Walter Goldau, 289 Nordenham,
Johannastraße 21b. 36 269

Verkaufe meine erfolgreiche DKW 175 GS
Eigenbau. Außerdem alle Teile von Er-
satzm., mehrere neu bereifte Räder, Ver-
gaser, Geländekopf, Ketten, gegen Höchst-
gebot oder alles für DM 700.—. Heinz
Groß, 7542 Schöberg/Calw, Sanat. Schöm-
berg. 36 309

Neuwertiger DKW Hobby, garantiert
8000 km gelaufen, für nur DM 300.— zu
verkaufen. E. Schmitz, 4955 Hille Nr. 109.
36 294

DUCATI

Verkaufe gutes Ducati-Fahrgestell von
175 S, passend für Adler-Motor, komplett
für DM 450.—. Er. Köhler, 51 Aachen,
Goebbelgasse 66. 36 154

GIULIETTA

Verkaufe Giulietta SS, 50 ccm, Bj. 1961,
10 000 km, sehr guter Zustand, 5,5 PS,
Spitze ca. 95 km/h, Preis DM 500.— oder
Gebot. Michael Sewald, 8021 Icking, Ir-
schenhauser Straße 39. 36 230

HARLEY DAVIDSON

Importeur Georg Suck, Hamburg-St., Ha-
genbeckstr. 1-5, liefert die neuesten
Modelle und Ersatzteile. 36 106

Suche 1000 oder 1200 ccm Harley Davidson
ab Baujahr 1948, auch Unfall, zum Aus-
schlachten, auch mit Original-Beiwagen.
F. Liefink, 639 Usingen, Marktplatz 21.
36 144

HEINKEL

Spezial-Zubehör für TOURIST - Bildpro-
spekt „HEI“ gratis. Karl-Heinz Meller,
2 Hamburg 22, Winterhuder Weg 58-62

Verkaufe „Heinkel Tourist“, Bestzustand,
Bauj. 62, 15 000 km, DM 1250.—. E. Zim-
mermann, 403 Ratingen, Bracht 66 a, ARAL-
Tankstelle, Telefon 47 59 Rtg. 36 304

Spezial-Zweirad- Versicherungs-Büro!

Neue Stützpunkte:

6236 Eschborn, Horst Meinhardt
Sulzbacher Str. 77
6104 Jugenheim, Walther Richler
Am Tannenbergr 5
7734 Klengen, Christel Müller
b. Villingen, Dürheimer Str. 6
741 Reutlingen, Eugen Schlauch
Königsberger Str. 87
66 Saar-
brücken 3, Schneider+Bergmann
Mainzer Str. 20
6 Frankfurt, Manfred Haarrig
H.-Dransfeld-Str. 5
623 Ffm-
Zeilsheim, Karl Röder
Bielefelder Str. 11

Schriftliche Anfragen weiterhin an
»LHU« Generalvertretung
Hans Ehlert, 7073 Lorch/Württ.
Adalbert-Stifter-Straße 6, Tel. 579/071 72



Die BMW-Seite



Ersatzteile

für ältere BMW-Typen ab Lager
A. Fischer,
8 München 3, Hess-Str. 4
Telefon 220709



Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
36 242

Kaufe sämtl. Typen BMW
Tageshöchstpreise, Barzahlg., Abhol.
Ondrak, München 23, Ungererstr. 137, Tel. 364618

SEIT 1935

überh. gebrauchte Motorräder
Ständig große Auswahl in BMW Motor-
rädern von 250 ccm bis 600 ccm, auf Teil-
zahlung ohne Aufschlag.
PABST HAMBURG 22
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05

Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-62 und R25/3,
R26, R27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und
reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bun-
desgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an
R. Cikrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9

BMW-Motorräder ab Bauj. 54 bei sofortiger
Abnahme und Barzahlung zu kaufen
gesucht. C. van Hal, Groesbeek (Holland),
Ottenhofstraße 40, Telefon 2 79. 36 250

Zahle Höchstpreise für alle BMW-
Kräder 250 bis 600 ccm sowie Wehr-
machtskräder R 12, R 17, R 75, Zünd-
app KS 750, auch defekt, Unfall, Er-
satzteile. Fa. Blaimer, München 58,
Bajuwarenstr. 17, Tel. 08 11 / 42 18 58.
36 339

Original-Ersatz. für BMW-Motorräder,
auch f. ält. Modelle. E. Kathrein, Lorschbach
(Taun.). 36 338

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motor-
räder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung.
Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen,
Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland),
Telefon 0 17 29 - 1 20. 36 237

„VERWORNER liefert alle BMW-Modelle“.
36 254

Ich kaufe alle BMW-Motorräder gegen
Barzahlung. Angebote mit Preis u. Typ an
Irmgard van den Berg, Moers-Asberg,
Essenberger Straße 80. 36 236

Verk. BMW R 26, Bj. 60, 5000 km gelaufen,
Bestzust. mit Telegabel, für DM 900.—.
Buchner, Hamborn, Neumühl, Schröderstr.
Nr. 7a. 36 235

Einwandfreie R 67/2 mit Vollnaben, Sitz-
bank, Gepäckträger, Sportgas, Motor
generalüberholt, TÜV bis 6. 65, für DM
1200.— wegen R 69 S-Kaufes abzugeben.
Reinhold Kienle, 7750 Konstanz, Fürsten-
bergstraße 8. 36 234

Schalldämpfer u. Felgen liefert: F. Fallier,
Nürnberg, Munkerstraße 47. 36 216

Suche dringend Motor für R 67/2 ohne
Getriebe. Zahle bar. Gerhard Probst, 7741
Gütenbach/Schwarzw., Heidenkopf 207.
36 233

R 50 zu verkaufen. Zuschriften unter M
3991 an „das MOTORRAD“, Stuttgart,
Postfach 1042. 36 201

BMW R 69 S, Bj. 62, Motor auf neuestem
Stand und neu gelagert, Meier-Tank,
breite Sitzbank, Drehzahlmesser, viel
Extras und Zubehör. Verhandlungsbasis
DM 2900.—. Zuschriften unter M 3987 an
„das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach
1042. 36 156

Wir zahlen Höchstpreise für BMW-
und NSU Max-Motorräder beim
Kauf eines Wagens aus dem Glas
Automobil-Programm. Angebote mit
Preis an Hermann Neumaier, Werks-
vertretung, 7611 Mühlenbach i. K.,
Telefon 4 26. 36 162

Verkaufe BMW 600 ccm R 67/II, 54, Mo-
tor und Getriebe teilweise überholt. Sport-
lenker, 25 Ltr.-Sch.-Meier-Tank, Sitzbank,
Rennhebel, Sturzbügel, 90% Bereifung,
Alu-Schutzblech, zum Preis von DM 900.—
bar. Suche Schwungscheibe (neuwertig)
R 68 oder R 69. Nobert Sippel, Weil/Rhein,
Elsässerstraße 16a. 36 194

R 50, fabrikneu, sofort ab Lager lieferbar;
drei Stück R 60, bildhübsch, gepflegt, bil-
ligst! Verworner, Berlin. 36 251

Suche BMW R 51/II, möglichst Gespann.
Biete Renault 4 CV/56. P. Hoffrecht, 5983
Balve/Westf., Hönnetalstraße 16. 36 272

Verkaufe i. A. wegen Todesfall BMW R 50
mit R 68-Motor, Bestzustand, DM 1700.—.
Bender, Reichenbach/Fils, Schillerstr. 34.
36 265

Suche für BMW R 26 komplette Licht-
maschine in gutem Zustand. Angebote mit
Preis an Hartwig Würtenberger, 6111
Heubach i. Odw., Friedhofstr. 15. 36 263

Verkaufe R 50-Motor (30 600 gel.), kompl.
mit Auspuffkrümmern u. Vergasern, DM
450.—. Friedh. Müller, Hamburg 19, Heuss-
Weg 102. 36 262

Gut erhaltene R 50-R 60 oder 69 gesucht.
Anzahlung DM 500.—, Rest in Raten von
DM 100.— monatlich. Karl-Heinz Döll,
404 Neuß, Berghäusenschweg 1/3. 36 261

Verkaufe BMW R 50 S, 13 000 km gel.,
Jahrg. 1961, DM 1800.— bar. Horst Hent-
scher, Bln. 33, Reinerzstr. 40/41. 36 180

Aus Gesundheitsgründen verkaufe ich
meine BMW Typ R 50, Bauj. 1956, 65 000
km, sehr guter Zustand, 1 kompl. Leder-
kombi Gr. 50, Preis DM 1700.—, auch Teil-
zahlung möglich. Hans Jaekel, 6604
Bischmisheim, Geisberg 96. 36 179

R 51/3, TÜV Aug. 65, angemeldet, 24 Ltr.-
Hoske-Tank, Sitzbank, Kofferträger auf
beiden Seiten, Sturzbügel, schmaler Sport-
lenker, Chromfelgen und Chromnabe für
DM 1000.— bar zu verkaufen. Motor R
51/2, komplett bis auf rechten Zylinder
und Kolben DM 100.—. Tank für 51/3 DM
30.—. Gero Schlösser, 3352 Einbeck, An-
dershäuserstraße 21. 36 167

BMW R 69 S, Bj. 63, neu, mit 65 km, so-
fort zu verkaufen zum Preis von DM
3900.—. Gg. Münch, 8 München 9, Balan-
straße 119. 36 164

Verkaufe BMW R 51/3, Bj. 54, 45 000 km,
Vollnaben, Meier-Tank, f. DM 550.— oder
Tausche geg. engl. Twin ab Bj. 56, mögl.
Gespann. Wertausgleich in bar. Helmut
Steitz, 3551 Dreihäusen 199. 36 199

Verkaufe für R 50, 60, 69, 2 Zylinderköpfe,
neuwertig, DM 300.—, 1 Luftfilter komplett
DM 10.—, 1 Sitzbank Typ Amerika DM
80.—, 1 Gepäckträger DM 10.—, 1 Kot-
flügel R 51/3 DM 10.—, 2 Ansaugröhren
DM 10.—, 1 Tacho 1,0 DM 15.—, 1 Nocken-
welle R 51 DM 20.—, 2 Paar Schwingen-
Federn je DM 10.—. Johann Straßgürtl,
8305 Ergoldsbach, Blumenstr. 2. 36 151

Verkaufe R 27, Alu-Kotflügel, Hoske-Tüte,
in allerbesten Verfassung für DM 1500.—,
25 000 km, Zuschriften unter M 3986 an
„das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach
1042. 36 147

Verk. R 50 S, Bj. 61, 16 000 km, sehr ge-
pflegt für DM 2400.—. H. Maier, 8938
Buchloe, Bahnhofstraße 14. 36 141

Verk. weg. endg. Aufgabe des Motorrad-
sports meine R 69 S, Bj. 62, 7000 km, zu-
gel., großer Tank, Sportlenker, Seiten-
ständer, unfallfrei, neuwertig, geg. Gebot.
Nehme PKW, evtl. BMW 250 ccm, in
äußerstem Fall BMW R 50 in Zahlg. Preis-
ausgleich. Finanz. mögl. Viktor Auracher,
Stuttgart S, Tannenstr. 3a, Tel. 70 65 18.
36 138

Verk.: 2 R 50-Räder kpl. à DM 80.—.
Steib 500 DM 85.—, 2 A-Felgen 18" à DM
7.—, Z.-Magnet kpl. DM 50.—. Braun,
565 SG-Ohligs, Fraunhoferstr. 6. 36 131

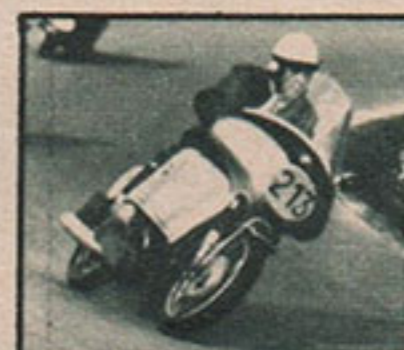
Einige gut erh. BMW-Serientanks für
R 51/3 etc. gesucht. Verkaufe zwei 31-
Liter-Hosketanks gebr. und einige Satz
Teller- u. Kegelrad 9/35 neu. ONDRAK,
München 23, Ungererstr. 137. Tel. 36 46 18.
36 124

BMW R 50 S-Gespann, Bauj. 1962, gel.
12 000 km, umständehalber, preisgünstig
zu verkauf. Talkenberger, Halver/Westf.,
Leye 5, Ruf 30 06. 36 121

R 50 S-Motor, 0 km, zu verkaufen, DM
850.—. Klaus Schilling, 623 Frankfurt/M.-
Unterliederbach, Wasgastr. 9. 36 120

Suche kompl. R 68 od. R 69-Motor u. re.
Zyl.-Kopf von R 51/III. von Engeln, Göt-
tingen, Planckstraße 8. 36 105

Verkaufe R 69, Baujahr
1960 (Ende), Sommer-
Zweitfahrzeug, 16 000
km, sehr gepflegt, bis
1965 TÜV abgenommen,
gegen Gebot. Zuschriften unter M 3982 an
„das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach
1042. 36 102



Sie gewinnen
viel mit der
bewährten

Heinrich-Verkleidung für die große BMW

KARL HEINRICH
Verkleidungen von Fahrzeugen
7034 Maichingen bei Stuttgart
Krautgartenstr. 4 · Tel. 82728 Böblg.

Verkaufe BMW R 26, Bauj. 1960, ca.
20 000 km, dunkelgrün, 16 Ltr.-Tank, Dreh-
zahlm., Alubleche, Sportarmaturen, für
ca. DM 800.—. Rainer Ferch, Brackwede
(Westf.), Heimweg 23. 36 287

Achtung! Verkaufe BMW R 60, Bauj. 61,
34 000 km gel., mit 27 Ltr.-Hoske-Tank,
Sturzbügel u. Sportscheibe, Preis DM
2800.—. Helmut Pillath, 2101 Helmstorf 54,
Krs. Harburg. 36 290

Achtung BMW-Motorradfahrer!
Frisiere R 51/3, R 50, R 50 S für Straßen-
rennen u. schnelle Sportfahrer. Erreiche
Spitzendrehzahlen über 8500. Übernehme
auch Polier- und Instandsetzungsarbeiten.
Liefere polierte RS-Federn u. Ventile.
Ferner verkaufe ich meine R 50-Versuchs-
maschine, rennfertig. Näheres durch Hei-
ner Lanzel, 8113 Kochel a. See (Obb.),
Mittenwalder Str. 17. 36 288

Zu verkaufen von R 51/2: Motor, guter
Zust., Köpfe neu, kompl. mit Vergaser,
DM 150.—, Telegabel 100% DM 50.—,
2 Laufräder à DM 10.—, Lampe, kompl.
mit Tacho, DM 10.—. Von R 51/3 Endantr.
mit Kardan, SW-Ubers. DM 60.—. A.
Vigehls, 433 Mülheim/Ruhr, Schloßstr. 35.
36 296

Kaufe BMW R 51/3 auf Raten. Maschine
muß fahrbereit sein, Preis: bis DM 800.—.
Arno Böse, 8058 Erding, Landshuter
Straße 70/142. 36 302

BMW R 50 S, 61, generalüberholt, für
DM 2200.— zu verk. Renner, 6078 Neu
Isenburg, Friedrichstr. 18. 36 289

Verkaufe R 67/II u. R 51/III in Einzelteilen.
W. Hormann, 495 Minden, Diemelstr. 7.
36 284

Verkaufe 1 R 51/3-Motor, generalüberh.,
1000 km gel., DM 200.—, sowie gebr.
Lederkombi, Gr. 175, DM 180.—. Josef
Birkle, 7804 Föhrental, Haus Nr. 29, Krs.
Freiburg. 36 308

Verkaufe 1 Getriebe R 69, DM 200.—, neu-
wertig. Mende, 534 Honnef, Dellenweg 73.
36 281

Verkaufe: R 69 S, 20 000, m. 35-Ltr.-Tank,
220er-Lampe, Lederbehl., Regenbehl., DM
2500.—. Von R 60: Laufräder m. Bereifg.
St. u. Lm.-Felge DM 100.— u. DM 120.—.
2 Getriebe DM 125.— u. DM 150.—. H.-
Achsgeh. DM 125.—, H.-Achsgeh. 51/3 DM
25.—, Heinrich-Lenkerverkl. DM 75.—,
Hauptbremszylinder DM 20.—, 200er Her-
cules Bj. 32 DM 75.—, 1 Imperator-Rahmen
m. Brief, V.- u. H.-Schwingen, Tank, Aus-
puff DM 100.—, 2 Federbeine neu DM
30.—. H. Langhanki, 56 W.-Barmen, Bo-
genstraße 4. 36 189

Verkaufe R 50, mit R 68-Motor, Sport-
getriebe, H.-Tüten, M.-Bank, Drehzahl-
messer, Öltherm., Alu-Lampenverklei-
dung, lange Hebel, Maschine wie neu, für
ca. DM 2200.—. G. Bußmer, Idar-Ober-
stein 2, Layenstr. 51, Tel. 45 06. 36 172

Verk. R 60, Bj. 60, 36 000 km, mit Steib
LS 501, für DM 2300.—. Neue Reifen,
Dämpfer, Kolben, Zyl.-Köpfe u. SW-Ubers.,
Bank, Hoske-Tank, Vers. DM 170.— jährl.
H. Cegla, 2 H H 26, Borgfelderstr. 6a.
36 119

BMW R 26, 1959, Unfallmaschine, 7000
km, zum Preis von DM 400.— abzugeben.
Werner Müller, Niederwürzbach, Schiller-
straße 47. 36 023

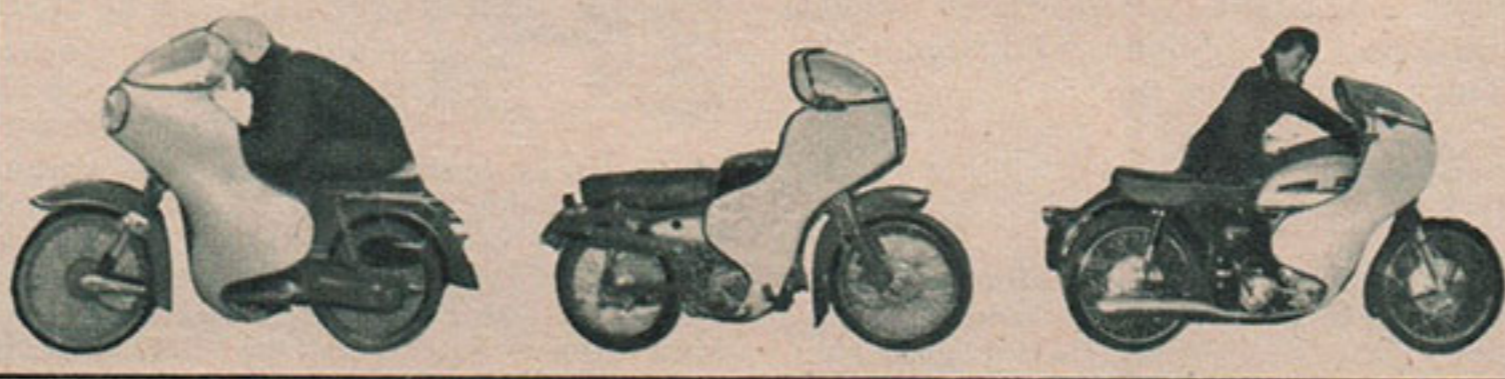


Gläser-Sportverkleidungen ges. gesch.

3387 Vienenburg/Harz

sind Spitzenleistungen internationaler Motorradverkleidungstechnik. Der neueste Stand jahrzehntelanger
Erfahrungen war richtungweisend. Was Motorradfahren zur besonderen Freude macht, ist in techn. Voll-
kommenheit vereint:

Perfektion von Wirkung und Ansicht
- überragende Fahreigenschaften - zeitlos schöne Form
Aus der intensiven Erprobung im härtesten Einsatz resultieren u. a.
viele Siege sowie absolute Runden- und Streckenrekorde



HERCULES

Hercules K 100 GS, Baujahr 1962, in gutem Zustand, mit 3- oder 4-Gang-GS-Motor, gegen Gebot zu verkaufen. Rudi Mielke, 599 Altena (Westf.), Hegenscheiderweg 38a. 36 114

Verkaufe Hercules 250 ccm, Bauj. 1956, in tadellosem Zustand, TÜV bis 5. 1965, mit 2. Motor, zusammen für DM 300.—. Suche für Horex Regina 4, gut erhaltene Sitzbank, Seitenwagenschutz für Steib TR 500 sowie 1 Paar Krümmer und Schall-dämpfer. Zuschriften erbeten an: W. Sepp, Nbg., Wieselerstr. 8. 36 150

Dringend 175er Hercules, GS, Baujahr 1962 oder 1963, guter Zustand, gegen bar gesucht. Eugen Strohe, 5485 Sinzig/Rh., Kölner Straße 3. 36 160

VERWORNER liefert alle Hercules-Modelle. 36 253

Verkaufe Hercules-Sachs 175 ccm, Bauj. 1955, Geländesport-Reifen, 90%, gepflegt, TÜV 1965, Preis ca. DM 350.—. H. Bitsch, 6149 Mittershausen b. Heppenheim a. d. Bergstraße. 36 295

Verkaufe 175er Hercules Geländesp., 62, letzte Ausführung, DM 1050.—. Teilzahl. W. Epke, 4812 Brackwede, Schulstr. 65. 36 292

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf **MOTORRAD**

HONDA



Honda-Motorräder

alle von 50-305 ccm und das „Kleinste“ HONDA-Monkey. Neu: HONDA CGM 100/49 ccm, Führerschein Kl. 5, DM 895.—
Ersatzteile + Reparaturen
HONDA - Motorüberholungen
Bezirksvertretung · Motorradzentrale
Franz Beckmann
6 Frankfurt a. M.-Rödelheim, Radilostr. 16



HONDA IN MÜNCHEN



WILHELM KARL GEISS
Honda - Bezirksvertretung
Verkauf: Herrstraße 2 „am Isartor“ und Müllerstr. 56 „am Sendlinger Torpl.“ - Spez.-Werkstätte: Mü. 8, Hochstr. 7 - Zweigbetrieb: Gars/Inn, Tel. 236

Sämtl. Honda-Motorräder

von 50-300 ccm ab Lager lieferbar. Täglich Expres-Versand von Honda-Ersatzteilen. Honda Bezirksvertretung:

Bruno Lippke, Kempten im Allgäu, Füssener Straße 56, Telefon 7678

ACHTUNG, HONDA-FAHRER!

Reparaturen und Generalüberholungen von Honda-Motoren schnell und preiswert. Honda-Motorräder. Ersatzteile, Tauschzylinder.

RÜDIGER LIENERT
Kraftfahrzeuge, Kfz.-Teile, Kfz.-Zubehör
Spezialausrüstung für Motorsport
Hamburg-Harburg, Hastedtplatz 17. Telefon 77 55 06

Honda! Alle Modelle ab Lager lieferbar. Reparaturwerkstatt! Ersatzteile! Nestler, Bonn, Stiftsplatz. 36 146

Suche: CB 92, auch defekt, zerlegt oder Unfall. H. Hufloss, 8 München 9, Chiemgaustraße 18. 36 142

Honda 125 SS CB 92, 8000 km, Mittrans.-Drehzm., gut erhalten, DM 1000.—. K. Milbradt, 3 Hannover, Am Kanonenwall 1. 36 176

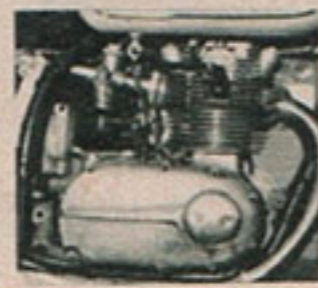
HOREX

Für HOREX-Motorräder Original-Ersatz- und Austauschteile sofort ab Lager lieferbar. Nachnahme-Versand HOREX-Bezirksstelle Putsch-Berger, 56 Wuppertal-Cronenberg, Herichhauser Str. 55, Postfach 261. 36 192

Verkaufe Horex Imperator 400, 2 Vergaser, m. Seitenwagen-Steib 501. Motor leicht defekt. Verkauf wegen vorhandener Zweitmaschine gegen Höchstgebot. Verhandlungsbasis DM 750.—. Manfred Schwidetzky, 1 Berlin 65, Putbusser Straße 49. 36 190

Instandsetzung sämtlicher Imperator-Motoren und Umbauten als Renn- und Sportmotoren mit vielen Spezialteilen. Liefere weiterhin alle Vergaser in Renn- und Sportausführung, vertrete AMAL-Birmingham-Weber-Bologna. Lieferung von Pleuelsätzen für Imperatormotoren an Werkstätten und privat, Lieferung von Rennsportkolben nach Vorbestellung. Nockenwellen nach Muster oder Kurve können gefertigt werden. Interessenten melden sich bei: Friedel Münch, 6361 Nieder-Florstadt, Altenstädter Straße 62. 36 111

Verkaufe sportl. Regina 350 ccm, Bj. 54, Motor überholt, 600 km gelaufen, Ölthermometer, Lichtlupe, großer Tacho, Ersatzrahmen u. Teile, TÜV bis 4. 64 u. zugelassen. Preis DM 550.—. Wieland, 7501 Eggenstein, Bahnhofstraße 80. 36 229



Imperator 500 ccm-Motor, Alu-Zyl., ca. 42 PS, neuwertig, geg. Gebot zu verkaufen. Nehme 400er in Zahlg. Wolfg. Kayser, 7012 Fellbach-Stuttgart, Ludwigsburger Straße 43. 36 182

Achtung Ausweissfahrer! Verkaufe mein 500er Lizenz-Grasbahn-Gespann „Imperator“ gegen Gebot. Zuschr. unt. M 3989 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 159

Bitte fassen Sie den Text für Ihre Anzeige in Blockbuchstaben oder deutlich lesbaren Schrift ab. Sie ersparen sich und auch uns unnötigen Ärger und Fehlerquellen; denn für Fehler, die auf unleserliche Manuskripte zurückzuführen sind, können wir leider nicht haften.

Horex Imperator, 400 ccm, erstklassiger Zustand, Drehzähler, Öldruckmesser und viele Extras, wegen Kauf einer schweren Maschine zu verkaufen. Verhandlungsbasis DM 1000.—. Peter Hartmetz, Eßlingen-Liebersbronn, Schönblick 37. 36 136

Verkaufe Horex Regina 400 mit Seitenwagen, bester Zust., Motor ca. 6000 km, für DM 500.—. Georg Dammel, 6085 Nauheim b. Gr.-Gerau. 36 116

Die Produktion der neuen Imperator-Motoren ist aufgenommen. Lieferbar sind in Kürze: Renn- und Sportmotoren in 500/600 ccm, auch zum nachträglichen Einbau in eigene Fahrgestelle. Interessenten schreiben an: Friedel Münch, Motorrad-Spezial-Werkstätte, 6361 Nieder-Florstadt. 36 108

HOREX-MÜNCH

Wir bauen auf Bestellung: Horex-Imperator-Rennspanne, 500 ccm, Liegestuhl, 500 ccm Ultra-Kurzhub-Spezialmotor mit Elektrongegehäuse, Spez.-Kurbelwelle, Renngetriebe, Weber-Doppelvergaser, dreifach hydraulisch gebremst, jeder Motor auf eigener Leistungsbremse auf Höchstleistung eingestellt. Interessenten melden sich bei: Friedel Münch, 6361 Nieder-Florstadt, Altenstädter Str. 62. 36 112

ILO

Gebrauchte ILO-TS 50-Auspuffanlage (hochgezogen) u. einen 5 PS Zylinder zu verk., zus. f. DM 55.—. Peter Herzig, 8858 Neuburg/Donau, Amalienstraße A 21. 36 206

JAWA

JAWA-Preise für fabrikneue Maschinen verzollt ab Hamburg:
125 ccm - DM 1225.—, 175 ccm - DM 1325.—
250 ccm - DM 1685.—, 350 ccm - DM 1835.—
JAWA Moto Cross- und Geländesportmaschinen kurzfristig lieferbar. Fordern Sie bitte Prospekte an. JAWA Importeur K.-H. Meller, Hamburg 22, Winterhuder Weg 58-62, Tel. 236953-55

KREIDLER

Spezial-Zubehör-Schnell-Versand für Kreidler „Florett“! Gratiskatal. anfordern! NESTLER, BONN, STIFTSPLATZ

Spezial-Zubehör-Versand für KREIDLER „FLORETT“. Gratiskatalog „KR“ anfordern! Karl-Heinz Meller, Hamburg 22, Winterhuder Weg 58-62

Rennsportsatz für Kreidler:
Zylinder neu mit Kolben, Zylinderkopf, Ansaugstutzen, Vergaser, 6,5 PS, 169 DM.
Kurbelwellenreparatur mit spez. Käfiglager und neuem Pleuel 34 DM. Generalüberholungen von Kreidler-Motoren und Motor-tuning für alle Zwecke. 15- und 16-zählige Kettenritzel liefert: Alfons Mohr, Hausen b. Mayen (Nettetal), Telefon Mayen 2644.

Suche für Kreidler Florett Hinterrad, Kettenritzel, in gutem Zust., 28-, 29-, 30-, 31-, 32zählige. Hans-Jürgen Marschollek, 5 Köln-Mülheim, Gronauer Str. 29. 36 286

MAICO

Suche Maico Moto Cross-Rahmen, mögl. Bauj. 62-63. Angebote an M. Fichtl, 8921 Hohenfurch 5. 36 178

Achtung! Verkaufe wegen Sportunfall 250 ccm GS Alu Maico in 6-Tage-Ausführung, nur 5mal gelaufen, Baujahr Ende 62, für DM 1450.— oder tausche gegen sportl. Tourenm. Manfred Rahm, 565 Solingen, Klingestraße 128. 36 137

VERWORNER liefert alle Maico-Modelle. 36 252

Maico 200 S, Bauj. 53, 52 000 km, sehr guter Zustand, fast neue Bereifung, Blinkanlage, Gepäckträger, TÜV Febr. 64, verkauft für DM 250.—. R. Pankow, Hamburg-Wandsbek, Sonnenredder 33. 36 130

MATCHLESS

MATCHLESS Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7 36 243

Suche für Matchless G 9, Bauj. 1954, Lichtmaschine und sämtliche Motorenteile. Angebote mit Preis an Harald Wortmann, 304 Soltau, Marienburger-Damm 15. 36 158

Anzeigenschluß

für Heft 24
ist am 6. 11. 1963

MOTO CROSS

Moto Cross Maico 250 ccm, Aluzylinder, rennfertig, sowie 1 Transportanhänger für 2 Masch. zu verkaufen. Hubert Wiedemann, 8949 Apfeltrach 44, Krs. Mindelheim. 36 133

Verkaufe günstig weg. Einberufg. 175 MC Maico in gutem Zustand. H. Dieterle, 7321 Krummwälden, Krs. Göppingen. 36 203



MC Maico 250 in best. Zustand für DM 950.— zu verkaufen. H. Walgenbach, Trier, Johannisstraße 27. 36 181

Moto Cross Maico 250 ccm, sehr schnell und daher siegreich, mit BSA-Gabel, ital. Federbeine usw., erstklassige Fahreigenschaften, in überholtem, rennfertigem Zustand, für DM 1200.— zu verkaufen. Reinhold Kienle, 7750 Konstanz, Fürstenbergstraße 8. 36 225

Wegen Aufgabe des Rennsports verkaufe ich meine erfolgreiche 250 ccm-Moto Cross-Maico, neuester Stand, mit vielen Extras, in rennfertigem Zustand, für DM 950.—. Manfred Graf, 2106 Bendestorf, üb. Hbg.-Harburg. 36 277

Wegen Verkehrsunfall verkaufe ich meine erfolgreichen Moto Cross - Maschinen 125 ccm DKW DM 200.—, 175 ccm DKW DM 550.—. Alle Maschinen befinden sich in bestem Zustand. Werner Büser, 2111 Reindorf üb. Buchholz i. d. N. 36 305

MOTOBI

Für schnelle Fahrer - schnelle Maschinen! Motobi-Sport 125-175-250-350 und 500 ccm. Service in Norddeutschland Fr. Alexander, Poggenhagen 58, üb. Wunstorf/Hann.

MV-AGUSTA

MV Agusta 125 ccm Sport, Rennmaschine, in Ia Zustand, für zwei zugelassen, Spitze 125 km/h, abzugeben. Peter Walther, Graz, Weinzödl 39, Steiermark, Austria. 36 103

MZ

MZ-Motorräder ab Lager Stuttgart. Auch auf Teilzahlung

ES 125, 8,5 PS DM 1150.—
ES 150, 10 PS DM 1250.—
ES 250/1, 16 PS DM 1730.—
ES 300, 18,5 PS DM 1850.—

Preise einschl. Sitzbank u. Blinklichtanlage. Fordern Sie Prospekte u. Zahlungslisten an. PAUL LANGE & Co, STUTTGART-N Rosensteinstraße 35-37

Verkaufe ES 250, 13 000 km gelaufen, gut erhalten, für DM 300.—, wegen Aufgabe des Motorradsports. Karl Schirmer, 48 Bielefeld, Sieboldstraße 32. 36 161

NORTON



Motorräder neu u. gebraucht sowie Original-Ersatzteile

Importeure: Fr. & Wilh. Herrmann, Stuttgart O. Neckarstraße 1 B



Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7 36 244

Norton Jubilee 250 ccm, Bauj. 1959 (14 817 km), Farbe: rot/beige, neu revidiert, zu verkaufen, Zuschr. erbeten an A. Schatzl, Elfenaueweg 45, Bern (Schweiz). 36 195

Norton ES 2, 500 ccm, 1 Zyl., Motor generalüberh., sehr guter Allgemeinzustand, an schnellentschl. Käufer gegen bar abzugeben. Peter Berneck, 3201 Ochtersum/Hildesheim 75. 36 226

NSU

Achtung Neuheit! Zum Einbau in Serienmax: Renngetriebe mit Original-Sportmax-Abstufungen für DM 320.— sowie Sportgetriebe, Abstufungen 2,5:1, 1,6:1, 1,14:1, DM 120.—, liefert laufend Hans Kirchmeyer, Wien 19, Hutweidengasse 34/7. 36 227



Verkaufe NSU Max Spezial 56, vorne Alu-Blech, Zündspule und Batterie am Rahmen, Rennlenker, Sitzbank, Federbeine, neue Reifen (Bild), DM 600.— bar. Hans-Josef Schotten, 5146 Lövenich/Erk., Am Vogelsang 6. 36 211



Verkaufe weg. Umstellung meine sportlich zu rechtgemachte NSU-Max mit 28-Liter-Sporttank, einer italien. Sitzbank, Fußrasten mit Schaltung und Bremse nach hinten versetzt. Zusätzlich gebe ich noch Dellorto 28 mm Ø SS. Die Maschine ist mit neuem Motor ca. 9000 km gelaufen. Bereifung 100%, Preis DM 800.— bar, Vereinbarung. Ew. Meffert, 5451 Gladbach/Neuwied, Schubertstr. 4. 36 207

Verkaufe Orig. NSU Sportmax mit div. Ersatzteilen gegen Gebot, Zuschr. unter M 3990 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 187



... ganz unter uns

Kutscherflucht

Angesichts der oft kilometerlangen Stauungen auf Seebohms schnellen Autobahnen und des meist mehr als zähen Verkehrsbreies in unseren Städten scheint der Seufzer nach der guten alten Zeit, der man keine Verkehrsprobleme zutraut, nur zu berechtigt. Daß die Zeit vor 150 Jahren für manche Verkehrsteilnehmer gar nicht so golden war, wurde mir bewußt, als ich in den von Heinrich Kleist 1810/11 herausgegebenen „Berliner Abendblättern“ schmökerte und dabei in der Nummer vom 26. 11. 1810 unter „Polizeiliche Tages-Mittheilungen“ las:

„Der Knecht eines hiesigen Kaufmanns hat am Mühlendamm einen Menschen überfahren und ist alsdann davongejagt. Der Uebergefahrene ist wenig beschädigt, der Kutscher hiernächst aber zum Arrest gebracht.“

Und in der Nummer vom 2. Januar 1811 steht:

„Am 29ten, abends 7 Uhr, hat ein Hausknecht vor seines Herrn Hause das Unglück gehabt, von einer Kutsche überfahren zu werden. Durch schnelles Fahren hat sich der Führer der Equipage, worauf sich auch noch Bediente befanden, der näheren Ausmittlung entzogen.“

Also zwei typische Fälle von Kutscherflucht! Und ich dachte bisher, diese Fluchtart sei als häßliches Attribut der Kraftfahrt erfunden worden!

FADING

Der „Opa“

Bei unserem letzten Besuch auf dem Ring wollten wir die große BSA fahren. Aber als wir — mit fertig montiertem Fahrtschreiber und allem Drum und Dran — auf die Bahn fahren wollten, prangte da unten ein Schild: Rennstrecke gesperrt! — Natürlich schauten wir nach und trafen die Porsche-Leute, die einen 2-Liter Grand Turismo-Wagen probierten. Herbert Linge fuhr, Renningenieur Hild und seine Männer nahmen die Zeit, bauten und waren schwer beschäftigt. Wir sagten zu ihnen, wie lange sie denn den Ring absperren ließen, wir könnten leider keinen Tag mehr erübrigen, wenn wir jetzt nicht fahren könnten. „Na, dann fährt ihr jedesmal, wenn der Linge vorbei ist. Der fährt etwa 10 Minuten und ihr fahrt vielleicht 13. Dann trifft sich niemand. Wir haben nichts dagegen.“ So konnten wir also auf vollkommen gesperrtem Ring lostoben. Zwischen 12:30 und 13:00 lagen die Zeiten, während Linge fliegend im Start und fliegend im Ziel eine schnellste Runde mit 9:45,4 hinlegte. $9:45,4 = 140,28 \text{ km/h!}$ — Nachher sagte er: „Als ich noch meine R 68 hatte, da war das auch noch eine Freude!“ Wir schauten den Wagen und seine Meßgeräte (!) an und diskutierten lange. Gewicht ca. 600 kg (!), Kunststoff-Karosserie, cw-Wert hätte uns sehr interessiert. Aber dann kam's: Sagte der Linge Herbert doch, daß es sich bei diesem Auto um einen „Opa“ handle, der nun schon viele zigtausend Kilometer ohne Schaden auf dem Buckel habe.

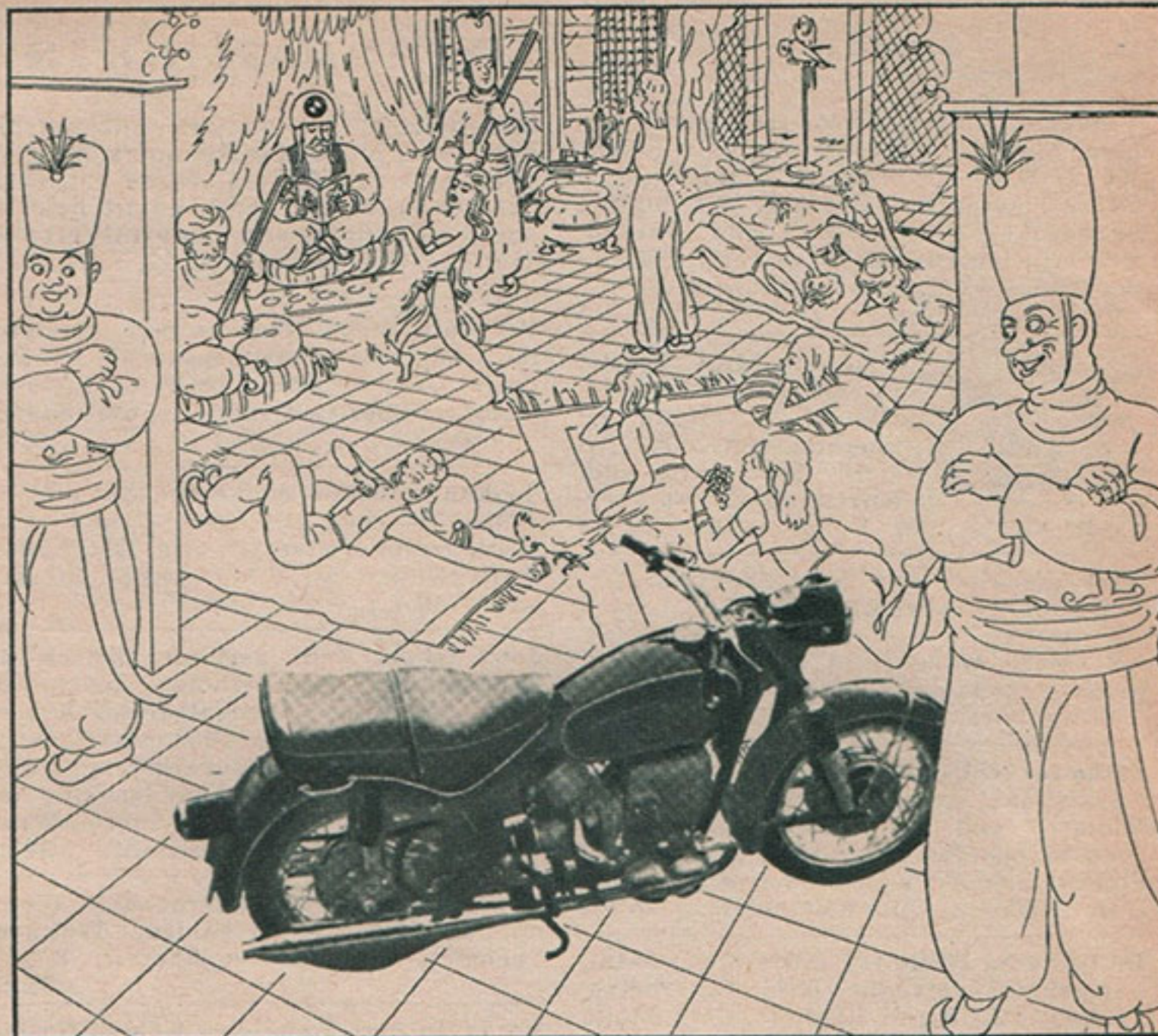
Clacks

Christians Sport

Wenn das neue MOTORRAD herauskommt, hat Christian, mein hoffnungsvoller Sprößling, einen besonderen Sport: er studiert nach der Verarbeitung des Inhalts genüßlich jede Anzeige, Wort für Wort. Dabei sucht er mit unverkennbarer Schadenfreude jene heraus, die mit den Worten beginnen „Verkaufe wegen Heirat . . .“ oder jene, die besagen, daß der Inserent „aus Familiengründen“ eine tolle ABC bestgepflegt zu verkaufen habe.

Wenn meine Angetraute und ich dann abends zusammensitzen, schlendert er betont langsam die Treppe hinunter und liest laut — wenn er eine entsprechende „Insertion“ entdeckt hat: „ . . . meine einmalig schnelle Adler-MB 250 gebe ich wegen (und hier hebt er die Stimme an und spricht betont langsamer weiter) Heirat nur an Liebhaber ab . . .“ Dann bleibt er im Zimmer vor uns stehen, grient mich an und meint: „Würd'st Du sowas heiraten —?“ Hand auf's Herz, liebe Freunde, würdet Ihr sowas heiraten — ? (!) —

HaBe



Auch diese Anzeige fanden wir in einer amerikanischen Motorrad-Zeitschrift (s. a. Heft 6/63). Natürlich wurde sie nicht in München, sondern von einem Werbemann in Amerika entworfen. Ob die Münchner auch einmal auf so etwas kommen? —

Clacks

„Tausch“

Vor etwa 9 Wochen wurde aus der Motorradwache der Kokerei August-Thyssen-Hütte AG., Hamborn, eine 600er BMW gestohlen. (Feine „Wache“! Red. MOTORRAD.) Der Dieb ließ dafür eine Horex-Imperator stehen. Das Fahrzeug ist ohne pol. Kennzeichen und ohne Typenschild. Wer kann hier weiterhelfen? Die Imperator hat vorn eine Telegabel, Pirelli-Reifen, zwei Vergaser, harte Bank, Hoske-Tüten, schmaler Lenker, kurzer Hinterradkotflügel, Drehzahlmesser und Motor-Nr. 072 132. Karl Dinow, 41 Duisburg-Hamborn, Brunhildenstraße 9.

Zu: „Der Knopf—!“ in Heft 20

Es gibt, und das ist inzwischen zum allgemeinen Wissen geworden, Menschen, die nicht weit denken.

An diese Tatsache mußte ich denken, als ich die Leserschrift von Herrn Bernau las. Denn —

Wer als Motorradfahrer selber unter einer Brücke steht, sollte nicht mit dem Finger auf Autofahrer zeigen, die im Regen nicht gerne aussteigen wollen. Und wer von einem Fahrlehrer verlangt, daß er seinen Schülern die Anbringung der elektrischen Knöpfe an in- und ausländischen Automodellen erklärt, hat den Sinn dieses Berufes verkannt. Oder hat Ihnen, Herr Bernau, Ihr Fahrlehrer erzählt, wo bei den einzelnen Motorradmarken das Werkzeug untergebracht ist, oder bei welchen Maschinen der Kickstarter links oder rechts angebracht ist?

Ich habe das bei meinem Fahrlehrer nicht gelernt. Er hat sich vielmehr bemüht, mir das Fahren beizubringen, wie es seine Aufgabe war.

Und eigentlich sollten Sie sich gewundert haben, daß die Dame Sie überhaupt anzusprechen wagte, denn alte, nasse Klamotten auswringend machten Sie bestimmt keinen vertrauenerweckenden Eindruck!

Siegfried

Wer hat?

Die Arbeitsgemeinschaft zur Erhaltung und Pflege von Motorrad-Veteranen, Horst Bredow, 1 Berlin 41, Schmidt-Ott-Straße 2 a (Telefon 72 89 20), sucht: das Buch von Neumann-Neander „Mit dem Motorrad durch Eis und Schnee“, Deutschlandfahrt 1924. (Notfalls zur Reproduktion.) Dann von Waldemar Burghard „Besser fahren mit dem Motorrad“. Hefte DAS MOTORRAD, Jahrgang 1939, Heft 12 und 29, Jahrgang 1942, Heft 13 und 24, Jahrgang 1950, Heft 17 und 18 und alle Hefte bzw. Jahrgänge v o r 1939. (Siehe auch Seite 631)

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 †. — Redaktion: Obering. Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Leverkus. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belsler, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (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 vierteljähr. DM 6.—, jährl. 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 (kompreß): 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“



ZÜNDAPP

KS 601 billig zu verkaufen, TR-Laufrad, Hoske-Tank, viele Einzelteile, Jan Gwizdalla, 3441 Holzhausen/Herleshausen. 36 197

Verkaufe 2 KS 601 in Einzelteilen, div. Ersatzteile, 1 TR 500 u. 1 Geländeseitenw. Suche Geländemaschine 175 oder 250 ccm. Egon Malek, Bremen, Alter Postweg 215. 36 188

Verkaufe Motorrad Zündapp 175 S, Bauj. 1956, erstm. zugl. Dez. 1957, ca. 29 000 km, 1. Hand, für DM 290.—, Klaus Kügler, 4806 Werther, Borgholzhausener Str. 32. 36 300

VERSCHIEDENE

AERMACCHI, MOTOM CAPRIOLO, DUCATI GILERA, SACHS

Motorräder - Reparatur - Kundendienst
Tuning von italienischen Sportmaschinen
K. Witzemann, Mechanikermeister
75 Karlsruhe, Waldhornstraße 30

Zündapp KS 75 10/62, Zündapp KS 75
Geländesport 18/61, Kreidler Florett Super
4/61, Kreidler Florett Super 7/61.
Heinz Warnken, 282 Bremen-St. Magnus,
Weizenfurt 4. 36 171

3 BMWs R 26 (neuwert.), 3 Bella, 2 Prima,
1 G-S, 1 DKW, 1 Horex, en bloc gegen
Gebot zu verkaufen. Ruf Köln 42 24 20.
L. Buchkremer, 5 Köln, Luxemburger
Straße 183. 36 115

Verkaufe billig „Cornet“ u. 250er „Rixe“
mit Ilo M 2 x 125, fahrbereit, wegen
Krankheit. F. Gehrman, 3587 Borken/
Kassel, Singliser Str. 23. 36 132

Verkaufe mein BMW-Original-Werk-
geländespann R 69 S und eine 50er
Kreidler GS, Fritz Arnold, Heidelberg-
Rohrbach, Viktoriastr. 70. 36 196

Verkaufe BMW R 50, in tadellosem Zust.,
Motor generalüberh., DM 1300.—, 1 NSU
Supermax, Bauj. 1957, einwandfrei, mit
generalüberh. 2. Motor, neu bereift, DM
800.—, Dieter Kruse, 59 Siegen, In der
Grobe 27. 36 282

PKW

PKW BMW 600, Bauj. 58, sehr guter Zust.,
TUV bis 6. 65, zu verkaufen. Nehme
Motorrad in Zahlg. Verhandlungsbasis ca.
DM 1500.—, oder tausche gegen gleich-
wertige R 50 oder Honda CB 72, Bertz,
6509 Monzernheim b. Worms/Rh., Pfarr-
hof 10. 36 276

RENNBRILLEN

Fospac-Rennbrillen
Typ Francor L45, Preis ab Stuttgart 38.50 DM
nur durch Fa. Techn. Zentralversand
Stuttgart, Gänshaidstr. 19, Tel. 2457 07

STURZHELME

Engl. Sturzhelme

Gratis-Katalog „St“ anfordern beim Importeur:
K. H. Meller, 2 Hamburg 22
Winterhuder Weg 58-62

Original italienische AGV-Sturzhelme
auch Jet-Form
Bitte Prospekte anfordern
Techn. Zentralversand E. Bühler
Stuttgart, Gänshaidstr. 19, Tel. 2457 07

Engl. Renn- und Straßensturzhelme, alle
Ausführungen, liefert: Detlev Louis, Ham-
burg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 44 74 91.
36 249

RENNÖL

Amerik. Spezial-Rennöl für 2-u. 4-Takt-
Motoren durch T.V. E. Bühler, Stuttgart,
Gänshaidstraße 19, Telefon 24 57 07

ERSATZTEILE

Ersatzteile für alle englischen Maschinen liefern

Importeure:
Fr. & Wilh. Herrmann, Stuttgart O, Neckarstraße 1 B

Seit 1930

Motorrad - Verwertung Laubscher,
Stuttgart W, Rosenbergstraße 84. Liefere-
rung sämtlicher Motorrad- und Roller-
Ersatzteile.

Motorrad Ersatzteile neu und gebraucht
für alle deutschen Motorräder: Austausch-
motoren, Kurbelwellen, Zylinder, Rahmen,
Gabeln, Tanks, Räder. Über 3000 kom-
plette Motoren, gebraucht, Export auch nach
Übersee.

Motorradverwertung Nettessheim
Flensburg, Husumer Straße 75 - Tel. 20 44

ZUBEHÖR Katalog anfordern
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
36 247

Schalldämpfer und Felgen für BMW, NSU
Max, Horex, Zündapp KS 601 etc. liefert:
F. Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 4/7.
36 217

Weltbekannter, bestens eingeführter Motorrad- und Roller-Zubehörartikel in Lizenz zu vergeben.

Angebote unter M 3993 an „das
MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042.
36 260

BATTERIEN

Nickel-Cadmium-Batterien GLZ wieder lieferbar.
162 mm hoch, 85 mm breit, 95 mm lang, Kapazität 6 V
8 Ah, fast wartungsfrei, nahezu unbegrenzte Lebens-
dauer, kann nicht überladen werden. Preis DM 39.50.
Carl Meinel & Co., Stuttgart N, Rosensteinstraße 35-37.

Anzeigenschluß

für die Nummer 23
ist am 23. Oktober 1963

ALU-SCHUTZBLECHE

PELTZ, 8 München 8, Wörthstr. 23,
liefert ALU-SCHUTZBLECHE, 75, 100,
125 und 150 mm breit, engl. SITZBÄNKE.
Prospekt anfordern.

ALU-Schutzbleche

englische Geländelenker,
Sitzbänke, Verkleidungen
Zubehör liefert:

Fritz Benzinger
307 Nienburg · Bahnhofstr. 3

VERKLEIDUNGEN

Herzlichen Glückwunsch für Horst Ebert,
Grein, der beim Eifelpokal-Rennen auf
seiner 350er AJS

— TICKLE-verkleidet —
die schnellste Zeit aller Lizenzfahrer fuhr.
Die gleiche Verkleidung liefert Ihnen
F. Rulff, 5302 Beuel/Rh.,
Combahnstraße 90. 36 168

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog
mit der großen Auswahl an C. M. I., Old
Farm, Lamberhurst, Kent (England).
36 307

BEILAGENHINWEIS

Der Gesamtauflage unserer Ausgabe liegt folgender Prospekt bei:
Hamburger Fern-Lehrinstitut, Hamburg-Rahlstedt.
Wir bitten unsere Leser um freundliche Beachtung.

STELLENGESUCHE

KS-Fahrer, 40 Jahre, Kfz.-Handwerker,
Führerschein 1, 2 u. Omnibus, A- u. E-
Schweißer, einfache Dreharbeiten. Berufs-
praxis: Kfz.-Rep., Kraftfahrer, Zweitakt-
motoren-Werksreparatur, Bauschlosserei,
leitender Betriebsschlosser in metallverarb.,
mittl. Betrieb (Reparatur u. Wartung von
Maschinen, Druckluft-, Farbspritz-, Sand-
strahl- u. A-Schweißanlagen, Planung u.
Erstellung von Rohrleitungsnetzen, Be-
triebseinrichtungen, Stahltüren usw.) sucht
verantwortliche Stellung. Zuschriften unter
M 3994 an „das MOTORRAD“, Stuttgart,
Postfach 1042. 36 270

TAUSCH

Tausche Zweirad-Union Victoria, Typ 155,
50 ccm, Bauj. 61, 8070 km, mit Beinsch.
u. Gepäcktr., gegen schwere Maschine
oder verkaufe gegen Gebot. Hans Harlas,
4981 Ostkilver 177. 36 214

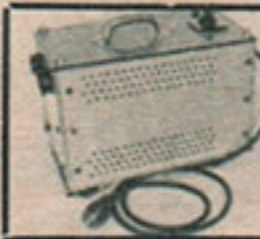
Tausche R 27 gegen C 72, CB 72. Sieben,
4154 St. Tönis, Krefelder Str. 151. 36 267

Tausche Taunus 12 M, Bauj. 1953, guter
Zust., TUV bis 1965, gegen R 51/III oder
R 67. Erwin Bosler, 54 Koblenz/Rh.,
Magazinstr. 6. 36 291

VERSCHIEDENES

Motorradfreunde! Besorge laufend billige Motoren und
Teile, denn „Samstag wird geschlachtet!“
Fritz Alexander, 3057 Neustadt a. Rbge. Postfach 115

RADSPANNEREI - Spezialbetrieb für
Drahtspeichenräder - mit Reparatur für
Auto - Motorrad - Moped - Räder. Sämt-
liche Speichen und Felgen auch BMW
Gabler-Krause Berlin SW 68, Gitschiner
Straße 64. Ruf 61 2858



**Schweißtrafo -
Selbstbau 220 + 380 V**
Schweißstrom bis 180 A, Bausatz
ab 170,- DM. Bauplan p. Nn. DM
9,80 liefert Jos. Bode,
502 Frechen, Im.-Kant.-Str. 7

Verkaufe Giuliettarahmen SS Super-Sport
mit Schwinge hint., Gabel u. Tank, DM
100.—, 1 Giulietta-Moped SS, DM 140.—,
1 NSU gr. Quickly, Tank neu, DM 85.—,
Manfred Saemann, 7887 Grenzach, Rhein-
felder Str. 60. 36 185

BMW-Tank 28 Ltr., Zündapp-Elastic u.
2 Dellorto-Schwimmerkammern verkauft
Kräußel, Nbg., Gibitzenhofstr. 8. 36 268

Harr-Kombi 188 cm, Bundw. 87, Leder-
jacke u. -jeans, Damen-Lederjeans, Taille
65, Gr. 40, Helm Gr. 56. H. Tietz, 1 Ber-
lin 62, Erdmannstr. 13, Quergeb. 36 117

Verkaufe von Horex Imperator 2 Feder-
beine DM 20.—, Sitzbank l. b. DM 10.—,
1 H.-Rad ohne Bereifung, neu, DM 20.—,
1 Horex-Tele (steil), passend für Max,
mit V.-Rad, Bremsbelagbreite 50 mm,
2 Ersatzholme DM 80.—; von NSU ein
Max-Motor, Spitze 145 km/h, DM 70.—,
1 v. N.-Rad kompl. DM 20.—, 1 Kupplung,
2 Nockenwellen kompl., 1 Getriebe, 1
Tank, 1 „NSU Max richtig angefaßt“
(Leverkus) DM 30.—, 1 Seitenwagenanschl.
DM 20.—, K.-H. Frohnhofen, Düsseldorf
Nord, Ziegelstr. 325. 36 200

Achtung Horexfreunde! Wegen Platz-
mangel Regina-Teile aller Art zu ver-
kaufen. Außerdem 1 Tele f. Ardie BD 176,
1 AJS-Motor 350 ccm, Bauj. 53, 1 Steib-
Seitenwagen 500, 1 Olympia-Schreibma-
schine, neuwertig, für DM 250.—. Günther
Schlösser, 2362 Wahlstedt, Krs. Segeberg,
Gildeweg 8. 36 213

Leistungsbremse bis ca. 40 PS dringend
gesucht. BLEY ENGINES, 2 N. 180 Chatham
Ave. Villa Park/III, USA. 36 212

Barbour-Anzug, Jacke u. Hose, 100fach
im int. Motorsport erprobt, liefert: Detlev
Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tele-
fon 44 74 91. 36 248

Einer meiner Kunden stürzte!

Ein Stahlrohr der Befestigung brach
entzwei, andere wurden verbogen!
Die Verkleidung aber blieb heil!
Sie wies nur unwesentliche Kratzer auf.
Schützen auch Sie Leben u. Gesundheit
mit einer original Tickle-Verkleidung
von F. Rulff, 5302 Beuel/Rh.,
Combahnstr. 90

Wo fehlt eine?

Schreibmaschinen-Großangebot.
Neueste Modelle. Garantie.
Kundendienst. Kleine Raten.
Kein Risiko, da Umtauschrecht.
Stets preisgünstige Sonderposten.
Fordern Sie Katalog N 827 gratis.
Deutschlands größtes
Büromaschinenhaus

NÖTHEL
GÖTTINGEN, Postfach 601

ROLLY-SPRITZ- u. KÄLTESCHUTZ

für Motorräder! Keine Schutzbleche,
sondern elegante Alu-Jalousie, kräf-
tig und stabil. Er hat sich wirklich seit
10 Jahren bestens bewährt.

Prospekte vom Hersteller:

Hans Jäger, München 12
Tübinger Straße 7, Telefon 196 71

Suche in München Anschluß zu Motor-
radfahrern u. Unterstellmöglichkeit für
mein Gespann. Zuschriften unter M 3992
an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Post-
fach 1042. 36 204

Suche dringend Handbuch oder Betriebs-
anleitung für BMW R 25/III u. für Horex
Regina 350 ccm, Bauj. 1950. Horst Hage-
mann, 4571 Nortrup, Krs. Bersenbrück.
36 128

SW-Anschl. 4 Pkt., SW-Tragfedern, Steu-
erungsämpfer, pass. für AJS/Matchless,
für DM 50.—. Gabelholm für R 60 für
DM 120.— zu verkaufen. Gerd Menke,
3014 Misburg, Waldstr. 8. 36 280

Achtung Bastler!

Verkaufe Henkel-Perle u. alle Ersatz-
teile, auch alles einzeln. 1 DKW-Motor
125 ccm u. 1 DKW-Motor 125 ccm, zerlegt,
1 Denfeld-Bank, 1 DKW 125 ccm-Rahmen,
1 DKW 125 ccm-Telegabel, 1 Avanti-Tank,
weiß, mehrere Vergaser 16 mm, 2 DKW
125 ccm-Vollnabenräder, komplett. Preis-
angebote an Franz Josef Schneider, Essen-
Borbeck, Rechtsstr. 19. 36 258

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule Gerhard Klein

Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Gütersloh i. W., Moltkestr. 22, Ruf 2370
Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf
Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfah-
rung in der Fahrlehrer-Fachausbildung.
Erstklass. Referenzen u. beste Erfolgswach-
weise bei modernstem Lehrmaterial.

Wollen Sie Techniker werden?

Für strebsame Schlosser, Elektriker,
Radiomechaniker, Maurer gibt es
heute hervorragende Aufstiegs-
möglichkeiten. Wie Sie Techniker,
Meister, Ingenieurassistent werden
können, erfahren Sie aus dem inter-
essanten Buch DER WEG AUFWÄRTS.
Sie erhalten es gratis. Schreiben
Sie einfach auf eine Postkarte:
Bitte Taschenbuch! Karte gleich ab-
senden an Technisches Lehrinstitut

Dr.-Ing. Christiani Konstanz Postfach 1554

Verkehrspädagogische Gesellschaft

Die Berufsfachschule für

Fahrlehrer, Busfahrer

und Berufskraftfahrer - Hamburg, Schlüterstr. 4/9

DAS **MOTORRAD**

