

## DIE SECHSTAGE-GUZZIS

**250 000  
ADLER-  
KILOMETER**

**DIE TRIAL-  
MEISTER-  
SCHAFT 1964  
GEHT WEITER**

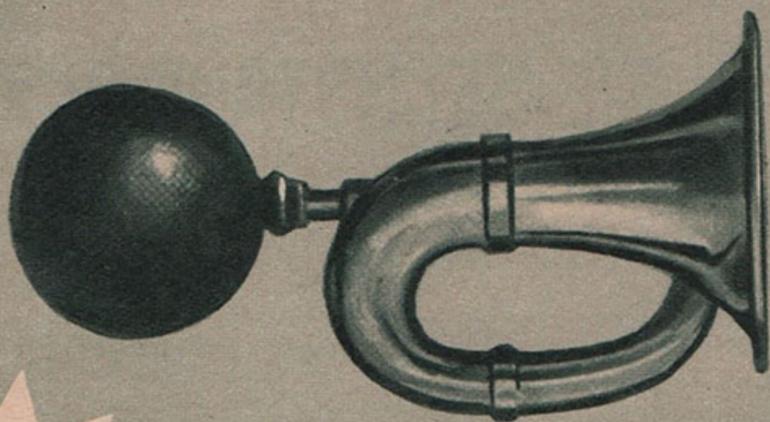
**WIR  
BAUEN  
TANKS**

**SPORT OHNE  
SPEZIALMASCHINE**

Nummer 45. Jahrgang 23. November 1963  
**24** 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

**FÜR DEN  
WINTER:**

# DIE EISBÄRHAUT



## UND ZUM FEST WAS GANZ BESONDERES

Ein ganz bezauberndes Schmunzelbuch für Autofahrer und Auto-  
narren und für alle, die „würzige Kost“ lieben.

Spritzig — unterhaltsam — fesselnd — lehrreich.

Ein reizendes Geschenk, über das sich der Fußgänger ebenso freut  
wie der Cadillac-Fahrer und das auch Sie selber immer wieder gern  
zur Hand nehmen, um sich im Reich des Humors zu erholen.

Deshalb gönnen Sie sich und Ihren Freunden diesen Leckerbissen.

**WIR LIEFERN SOFORT —**

**SIE ZAHLEN ERST ZUM 5. 1. 1964**

Der Autor Fritz B. Busch: Jahrgang 1922. Thüringer. All-round-man.  
Verbrachte seine Kindheit vorwiegend in und unter Autos. Da kennt  
er sich aus. Aber ebenso wie Automobile, scheint er auch die  
menschliche Seele auseinandernehmen und reparieren zu können.  
Und das ist es, was sein Buch so liebenswert macht und ihm seinen  
unvergleichlichen Reiz verleiht.

### Bestellschein

An Motor-Presse-Buch, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1370

Bitte liefern Sie mir sofort

\_\_\_\_\_ Ex. **Einer hupt immer** zu je DM 16,50

ich zahle zum 5. 1. 1964

ich wünsche Nachnahmesendung

Meine genaue Adresse:



### EINER HUPT IMMER

Heitere Automobilgeschichten  
mit Benzin geschrieben.

**Von Fritz B. Busch**

220 Seiten, 82 Zeichnungen,  
Ganzleinen, mehrfarbiger Schutzum-  
schlag, DM 16,50

**Bitte, bestellen Sie mit diesem  
Bestellschein.**

**Sie brauchen erst zum 5. 1. 1964  
zu zahlen!**

**Das Buch erhalten Sie sofort.**

Deutschlands Spezialversandhaus für  
Motor-Literatur

**MOTOR-PRESSE-BUCH  
STUTT GART**

## INHALT

Unser Crius wurde 60 (Die denkwürdige Geschichte eines denkwürdigen Motorrad- fahrers) . . . . .	669
DAS MOTORRAD beleuchtet 250 000 Adler-Kilometer . . . . .	672
Der nächste Winter ist schon da — aber auch: Die Eisbär-Haut . . . . .	675
Die Sechstage-Guzzis . . . . .	678
Tank aus Kunstharz . . . . .	681
Sport ohne Spezialmaschine (Erfahrungen der 1000 km-Fahrt) . . . . .	684
Der Vater der BMW wurde 80 . . . . .	687
Die Trialmeisterschaft 1964 geht weiter: Holzkirchen — Lüneburg — Uelzen . . . . .	687
Gewußt wo . . . . .	690
Reden wir vom Sport . . . . .	691
Ganz unter uns . . . . .	696

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—

**Unser Titelbild:** Carlo Perelli, unser italienischer Mitarbeiter in Mailand, mit einer der erfolgreichsten Sechstage-Maschinen von Moto Guzzi. Ist es nicht erst ein paar Jahre her, als es hieß, die Italiener würden nie etwas bei den Sixdays werden?

**Rücktitel:** Das ist die erste Maschine von BMW, die R 32, die den Anfang des legendären und so unerschütterlichen Nimbus der BMW-Motorräder in der ganzen Welt machte; Max Friz, der heute Achtzigjährige, schuf sie.

Die denkwürdige Geschichte  
eines denkwürdigen Motorrad-  
fahrers:

# UNSER CRIUS WURDE SECHZIG



Es mögen wohl dreißig Jahre vergangen sein seit dem Tag, als ich Crius zum ersten Male begegnete — und dieses erste Zusammentreffen ist mir so lebhaft in Erinnerung geblieben wie beinahe jedes Zusammensein mit Christian Christophe — wie er nun mal gut bürgerlich heißt, wengleich ihn auch alle seine Freunde und die meisten Motorradleser eben nur als „Crius“ kennen. (Übrigens hat er diesen „Künstlernamen“ nicht zu allen Zeiten getragen — mal unterschrieb er seine Beiträge im MOTORRAD mit Cri-Cri, eine Zeitlang signierte er mit Ch<sup>2</sup>, sein angetrautes Weib nennt ihn heute noch schlicht und einfach Cri — aber für uns alle ist er „der Crius“.)

Jenes erste Zusammentreffen mit ihm, von dem ich sprach, fand hinter dem Zeitnehmerhaus am Sachsenring statt (zu dieser Zeit befanden sich übrigens Start und Ziel und damit auch die Zeitnehmer noch oben an der Parallelgeraden zur Autobahn, erst später hat man sie hinter die Queckenberg-Kurve verlegt). Wir hatten schon mehrmals miteinander korrespondiert — alldieweil Crius mich mit seinen Scott-Schilderungen damals bereits sozusagen „scottnarrisch“ gemacht hatte und ich selbst dabei war, mir aus Trümmern ein solches fliegendes Eichhörnchen aufzubauen (ich hatte die Reste jener Scott gekauft, die einst in Marienburg unter Pätzold gewonnen hatte, dann von Rasmussen gekauft worden war und in Zschopau als Vorbild bzw. Anregung für den Bau zweizylindriger DKW-Motoren gedient hatte). Man rief mich von meinen Rundentabellen weg — ein Herr aus Berlin wolle mich sprechen. „Gun Tach — mein Name ist Christophe“, meinte der „Berliner Herr“ — der alles andere war als ein Herr. Ein Berliner freilich, und einer der waschechtesten, die ich je gekannt habe; aber im übrigen ein spindeldürrer Motorradfahrer (den Klamotten nach zu urteilen), an dem vorn eine mächtige Kamera baumelte, die offensichtlich wenigstens teilweise dazu bestimmt war, zu verhüten, daß der überschwere Rucksack den Berliner Herrn nach hinten rüberzerterte. Ich hatte mir den Scott-Experten meines Leib- und Magenblattes irgendwie anders vorgestellt: vielleicht so als „Schrack“ wie Rolf Bielefeld, den Motorrad-Tester der „Motor-Kritik“ (der etwa Max Schmelings Statur hatte) oder ein bißchen drahtig-englisch wie Gussi Mueller, den MOTORRAD-Boß. Damals wußte ich ja noch nicht, daß Crius gar nicht anders aussehen konnte, daß kein anderes äußeres Bild zu diesem Mann passen würde, der Humorist und Philosoph, Techniker und Künstler, Theoretiker und Bastler in einem — und dazu noch Motorradfahrer — nein, Motorradnarr bis in die letzten, geheimsten Winkel seines Ichs war und ist. Kein Zufall, daß er sich äußerlich in diesen dazwischenliegenden Jahren so wenig verändert hat — er ist sich auch innerlich bis heute in allem gleich geblieben.

Wenn Sie hier angekommen sind, werden Sie sicherlich mal kurz umgeblättert haben, um nachzuschauen, was wohl in die Leute vom MOTORRAD gefahren sein könne: ja, Sie sahen recht, Crius gehören auch noch die nächsten beiden Seiten dieses Heftes! Und wir hätten sogar ein Crius-Sonderheft gemacht — wenn wir nicht gar so knapp dran wären mit dem Platz. Lachen Sie nicht: wir hätten dann einfach einige seiner besten, seiner typischsten Beiträge im Original nochmal gebracht — und wir alle hätten sie mit demselben Interesse, mit demselben Schmunzeln gelesen wie zu ihrer Zeit. Weil das, was Crius in all diesen Jahren bei uns schrieb, stets so problemnahe war — und weil unsere Probleme sich in den letzten dreißig Jahren nicht wesentlich geändert haben. So aber müssen wir uns darauf beschränken, ein paar wenige Proben aus seinen Köstlichkeiten wieder aus der Schublade zu ziehen — und können aus der Fülle seiner unnachahmlichen Skizzen (Crius-Zeichnungen sind so unverkennbar wie die eines Lorient, eines Simmel oder eines Wigg Siegl) auch nur ein paar einzelne dazwischenstreuen.

Crius wurde es beileibe nicht an der Wiege gesungen, daß er einst dem Motorrad verfallen, daß er für Motorräder und Motorradfahrer zeichnen, schreiben, experimentieren — ja schließlich wissenschaftliche Forschungsarbeit treiben sollte: er erlernte ein zwar ehrbares, aber mit Motorradtechnik nicht im geringsten verwandtes Handwerk, begann nebenbei ein bißchen mit dem Zeichenstift zu hantieren — weil es ihm eben so Spaß machte —, kam irgendwie an seine legendäre Scott und kam auf diese Weise mit dem damaligen Redaktionsstamm vom MOTORRAD in Berlins Magazinstraße in Kontakt.

Die hatten zwar in Otto Senning einen festverankerten, tüchtigen Zeichner — aber was Crius machte, war ganz anders. Und man fand es nett, daß er seine Beiträge, die ohnedies schon lustig und locker und für jedermann verständlich geschrieben waren, noch mit seinen ulkigen Zeichnungen verdeutlichte. Bald zog man ihn sich näher an die Redaktion heran, druckte nicht nur seine originellen Motorrad-Reisestories, sondern ließ ihn auch all die Dinge machen, für die er ganz besonders geeignet schien: die Beschäftigung mit Veteranen-Fahrzeugen wie der Megola (sein damit im Zusammenhang stehendes Auftreten quasi als Zirkusdirektor und Dompoteur einer ganzen Anzahl störrischer, antiquierter Motorräder anlässlich einer großen Revue, die allabendlich den Besuchern der Berliner Kaiserdamm-Ausstellung gezeigt wurde, ist allen, die das erlebten, unvergänglich!) — man ließ ihn mit kleinen Zweitakttern basteln, brachte im MOTORRAD seine Überlegungen und Berichte zu mancherlei Fahrwerksverbesserungen, an denen er knobelte (z. B. einem mit Gummibändern abgefederten Hinterrad), und man nahm ihn auch dann mit, wenn es galt, ein Unternehmen aufzuziehen, dessen Gelingen unbedingte Kameradschaftlichkeit, zugleich aber auch all die Pfiffigkeit voraussetzte, die den echten Motorraddmann ausmachen. Die Alpenfahrt mit Gussi Mueller und Heinz Hahmeyer auf drei Hundertern (mit der man als Abschluß des sogenannten „Zwergenkrieges“ den Nachweis der Alpentauglichkeit dieser damals Kleinsten erbrachte) war so eine Gelegenheit.

In diesen Jahren vor dem Krieg wuchs also Crius immer enger mit dem MOTORRAD, mit der Redaktion nicht weniger als mit den Lesern, zusammen. Und als charakteristisch für jene Zeit und das, was Crius tat und schrieb, sollen nun ein paar kurze Zitate aus seinen MOTORRAD-Beiträgen jener Zeit gebracht werden.

Da war doch jener köstliche Bericht über eine Motorradreise zwischen London und Paris:

### An einem einzigen langen Sonntag

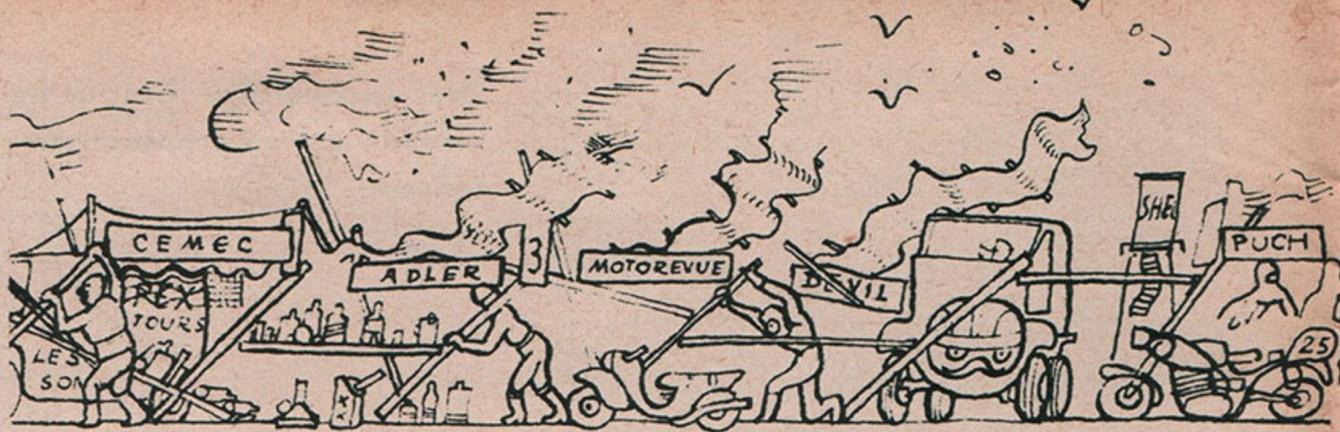
Reni steht auf der zwei Meter breiten Veranda und beobachtet mit lachenden Plinkeraugen den Auszug der Gäste. Bienentrieb und Ameiseninstinkt treibt sie zum heimischen Kramladen, denn die Badesaison ist zu Ende. Die ganze Promenade eilt nur noch in einer Richtung — zur Mole. Dort lehnt sich wie eine füllige Dame der weiße „Ben my chree“ über den Kai.

Überall flirrt und flimmert es. — Wenn die Möwen über die Mole fliegen oder eine größere Welle von den Steinen zurückbrandet — jede Bewegung durchheilt als Reflex das Wasser.

Der dickbauchige hat Schlagseite, weil er 60 Motorräder an Backbord verdaut hat. Das vielleicht aus Sympathie zu den Fischerbooten, die im alten Hafen von der Ebbe auf Sand gesetzt sind und jetzt ihr Pelzfutter von Algen hervorkehren.

You are my lucky . . . wehen Töne vom schaukelnden Trajekt dort unten. Flink und doch immer zu spät für den Takt, eilen Synkopen hinterher. Nein, diese Sonne, und alle Mädchen sind heute hübsch. Da tanzen sie jetzt auf dem Trajekt Nr. 2 zur gestopften Trompete und die sanften Wellen schlagen einen anderen Rhythmus.

Wenn der Bäderdampfer voll ist und nach zischemdem Pfoch die Insulaner das Abschiedstüchlein gezückt haben, erscheint die MAN-POST. Ich wundere mich gar nicht, daß TT-Berichte zu spät kommen können! Alles, was Postmützen aufhat, schmeißt nun mit Paketen nach dem Dämpfling und



so lange die Entfernung ohne nennenswerte Einbuße an Briefschaften überbrückt werden kann, sausen die Wurfsendungen durch die Luft.

Auf Wiedersehen, Isle of Man.

Wir hatten eine schöne Zeit, hatten wir nicht? Wir hatten eine trubelfreie Überfahrt, hatten wir nicht? Wir haben eine Braut in Liverpool . . . ? Ja, wir haben!

Die ältere Braut hatte sich mit einem lorry eingelassen und dabei Kühler- und Rahmenbrüche davongetragen. Nun war sie geflickt und erstrahlte weit hinaus. Der Meister nahm kein Trinkgeld, aber wir besprachen eingehend Fosters Taktik und Fleischmanns Stil in der Junior. Als die Versicherung bezahlt war, hieß es: Erst links, dann zweimal rechts, dann Kreis, dann wieder links durch den neuen Tunnel und dann ergibt sich automatisch der Weg nach London. Um 12 Uhr startete ich — um 1 Uhr fuhr ich das dritte Mal an der Reparaturwerkstatt vorbei und durch den neuen Tunnel war ich schon zweimal durch. Bei der dritten Durchquerung des Tunnels wurde ich darauf aufmerksam gemacht, daß die Benutzung desselben einen halben Shilling kostete. Wochenkarten entsprechend billiger. In diesem Augenblick brach die Sonne zum erstenmal seit Gründung der Stadt durch die Wolken, nun wußte meine Teure, wo Süden war und wir schnurrten durch eine endlose Vorstadt.

Es wurde immer dunkler und dann fielen die Wolken zu Boden. Das ist kein neuer Ausdruck für regnen, nein, davon kann keine Rede sein, es goß auch nicht mit Eimern, sondern der Wolkeninhalt fiel in einem Stück zu Boden. Aha, dachte ich, das trägt man hier so, und flüchtete in eine Telefonzelle.

\*

Da stand neben anderem folgendes in einem seiner vielen Berichte vom Bol d'Or (einer Veranstaltung, die ihm von jeher so sehr am Herzen lag, weil sie in ihrer ganzen Unbekümmertheit, in ihrer untierischen Fröhlichkeit und ihrem Zugschnitt auf den ganz privaten, aber doch sportlich zutiefst interessierten Motorradfahrer vielleicht am meisten eine Parallele zu den längst verklungenen Jahren darstellte, in denen Berlin ein Motorrad-Eldorado ganz und gar eigener Prägung war — als auch Crius selbst noch in Werneuchen, in Schönerrinde und in Teterow an den Start ging):

### Der neue Bol d'or

Voriges Jahr überschrieben wir: „Der letzte Bol d'or“, weil es das letzte 24-Stunden-Rennen nach der Formel „ein Fahrer pro Maschine“ war, das Ende der „heroischen Epoche“. Dieses Jahr fuhren wir mit Ablösung, nämlich 90 Fahrer und 6 Schmiermaxen stürzten sich auf 45 Maschinen. Mit 19% Bruch von Chassis, Ventilen, Kolben und Getriebewelle blieb man weit unter dem Durchschnitt der vergangenen 25 Rennen um die „Goldene Schale“. L'équipés Voraussage, daß „frische Fahrer“ die „müde Maschine“ schinden würden, erwies sich als Unsinn. Im Gegenteil: Ausgeruhte Fahrer schonen ihr Fahrzeug. Sie hören eben noch und fühlen, was vor sich geht. Dennoch stiegen in fast allen Klassen die Durchschnitte und so nebenbei: Nicht eine Rennmaschine kam heil ins Ziel. — So hat tatsächlich die neue Formel ihre Probe bestanden: Eine Dauerprüfung der Serien-Sportmaschine oder der Maschine, die auf Serienteilen aufgebaut ist. Die teilnehmenden Fahrer, Mechaniker und Versuchsleiter haben einen Sack voller Erkenntnisse heimgebracht, die sofort angewendet werden können, also nicht wie beim Rennsport jener auf einer einsamen Insel lebenden Abteilung dienen, die l'art pour l'art betreiben . . . nämlich den Bau bewunderungswürdiger Geschosse auf zwei Rädern — an sich ganz unnötig für Normalmenschen und schließlich „nichts weiter“ als ein Beweis der Tüchtigkeit dieser Männer . . . Dieser neue Bol d'or kann und sollte darum einen Moment lang ein Vorbild sein — bis

er überlebt ist oder bis wieder Spezialabteilungen, eine Auslese der Versuchsabteilungen, ihre ganze Kraft auf nichts anderes konzentrieren, als „Bol“-Boliden zu gebären.

Im Hauptquartier der Motorrad-Besessenen der Motorcycles-Redaktion beginnt unser Roman. Ihr gewöhnlicher Zustand LEERE deutet auf höchste Aktivität der Mitglieder. Hier zum Beispiel ein gewöhnlicher Samstag: Artikelbeschneider Court fährt in Provins, technischer Onkel Nebout macht Versuche in Monthéry und Fotograf Niedermann ist in Montreuil zum Moto Cross. Die Zeitungsherstellung ist dadurch nicht gefährdet, denn scheiden in einer Ecke schreibt Chef Enders Seite um Seite. Die drei Redaktionsnuppen braucht er als Echo für seine humorgeladenen Leitartikel. Inmitten der Berge von Fotos und Papier dieser Redaktion „beschlossen“ wir die Besetzung des Bol 1954 und telefonierten nach Bologna, Frankfurt, München und Neckarsulm. 50% der Angesprochenen begriffen unsere Masche, und so kam es, daß an einem stürmischen Donnerstag Court auf einer Devil den Berg von Monthéry hinaufklackerte und meine Adler einem Volkswagen-Bus aus der Kleyerstraße in Frankfurt folgte. Da waren köstliche Juwelen drin: Die Adler-Rennsport für Nebout und ein Royal-Seitenwagen für meine M 250.

\*

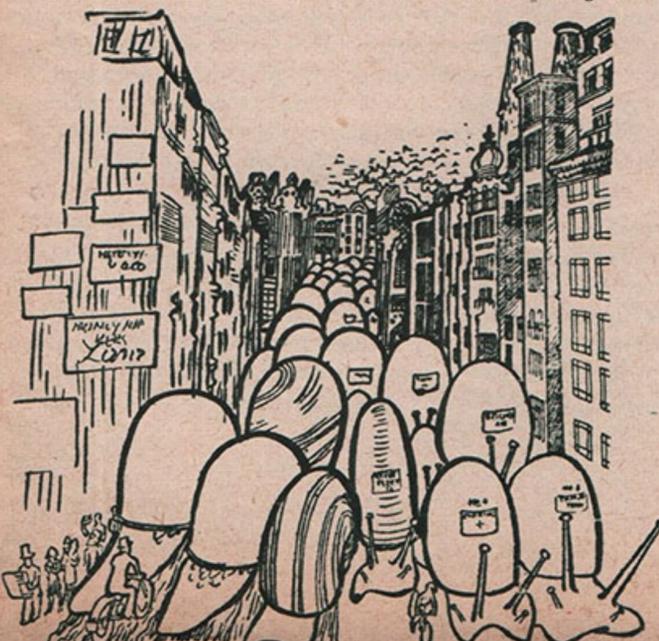
Als Ablösung in der Box war's auch nicht die rechte Erholung. Ein Sturm (immer noch derselbe!) wollte unser Dach ausreißen und kippte in einem gegebenen Moment (als die Puchs tankten) sämtliche untereinander verbundene Boxen um, worauf in den 50 Boxen mindestens hundert Mann zur Aufrechterhaltung der Säulen für weitere Arbeiten ausfielen, bis wir mit Splinten, Draht und Brettern soviel Traversen eingebaut hatten, daß man nunmehr den von dem gleichen Sturm entführten Kleidungsstücken, Pinseln, Leimbüchsen, Papiernummern und Eintrittskarten unter Lebensgefahr naheilen konnte. Allstündlich war ein Fußmarsch zum Shell-Tankwagen und dem freundlichen Onkel, der X-Hundert Öl verteilte, fällig, dann die Suche nach dem „Adler-nach Maß“-Trichter, der eine Stunde vor dem Rennen von 35 km weit hergeholt worden war, die Anfertigung immer neuer Papiernummern, da der aufkommende Regen sie ablöste (trotz eines Leims „der selbst Eisen klebt“) und vor allem diese Mischkünste mit Hilfe von Weinflaschen als Meßgefäß (Rudi fragte sich, ob es wohl immer 1:15 war). Und schließlich die Sorge „Was macht mein Kollege Paul“ Wenn 4:37" verstrichen waren, mußte er um die Ecke kommen. Manchmal kam er nicht (es gibt da ein Problem . . . Toiletten stehen nicht an der Rennstrecke — aber Zuschauer). Manchmal kam er dann nur 10 Sekunden später, die eben sehr lang erschienen.

\*

Übrigens, weil gerade oben von Teterow die Rede war: jeder, der Crius kennt, hat seine speziellen Erinnerungen an ihn und an das erste Zusammentreffen mit ihm — eine der köstlichsten Geschichten erzählt Erasmus Grüttefen gern und mit aller ihm eigenen, als Zündapp-Pressechef einst so bekannten Vitalität — auch da spielt Teterow eine Rolle und die Scott von Crius und eine Velocette, der man einen Zylinder verpaßt hatte, der aus dem vollen Material einer Eisenbahnwaggonachse herausgedreht worden war. Aber wie gesagt — es sind unzählige solcher Erinnerungen, die überall aufklingen, wenn der Name Crius im Kreis alter MOTORRAD-Freunde fällt.

\*

Und man erinnert sich dann auch stets, daß Crius eigentlich kaum denkbar wäre ohne Christine, seine Angetraute. Der nichts erspart blieb, was allein schon die Frau jedes „normalen“ Motorradfahrers durchzustehen hat — man kann sich denken, welcher „Seelengröße“ es bedurfte, zu jeder Stunde gute Miene zu Crius' zwar nie bösem, aber oft doch recht merkwürdigem Spiel zu machen. Selten machte sie ihrem gequälten Herzen



Luft — und wenn, dann in so liebenswürdiger, ihrem Crius so eng verwandten Art, wie sie aus den nachstehenden Zitaten klingt:

### Patience von hinten

Es fing damit an, daß ich eines Tages an die FICM schreiben mußte, um die offizielle Liste der Weltrekorde zu erbitten. Damals schon war das Arbeitszimmer unbenutzbar, es war mit Zeitschriften, Berechnungen und Zeichnungen besät. Aber das genügt nicht, um mich zu erschrecken, denn ich bin schon drei Jahre mit Crius verheiratet, und es gibt nichts mehr, dachte ich, was mich aus der Ruhe bringen könnte.

In diesem Zimmer mit dem zartblauen Velourbelag wurden ja schon Motoren auseinandergenommen und gereinigt. Olkohl gab dem lichten Blau diskrete Muster. Aprilserien wurden gestellt, zu denen Vogelsand pfundweise verwandt wurde, und Preisschießen finden täglich statt, denn Cri besitzt seit seinem letzten Geburtstag eine Luftpistole, die zur Unterhaltung der Gäste dient. Darunter aber leiden nur die Möbel, und die Tapete bröckelt an einigen Stellen ab.

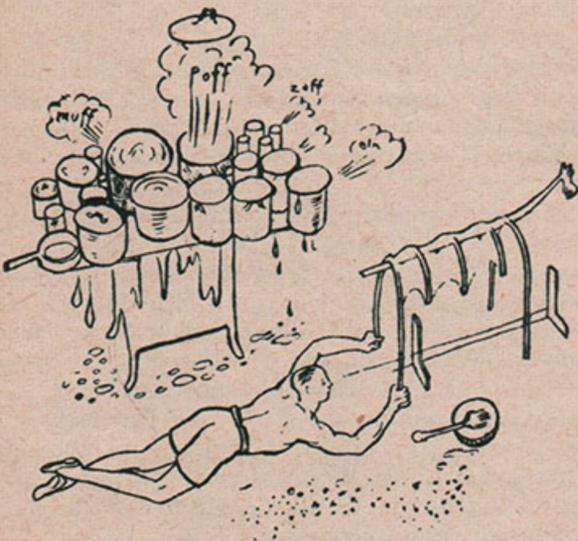
Die Antwort der FICM kam umgehend.

Cri fuhr nach Chemnitz.

Dort ließ man ihn die Weltrekord-Modelle ansehen, und damit entschied sich mein Schicksal der nächsten Monate.

Die Bauerei begann. Pappe ist halb so schlimm wie Holz, tröstete ich mich, fällt die Schweinerei mit den Sägespänen fort. Ich vergaß aber, daß zur „leichten Papparbeit“ Tischlerleim gehört. In meiner Speisekammer fand sich dann auch das geeignete Blechgefäß zum Leimkochen (der Grieb mußte umziehen). Das Wasserbad wurde in meinem besten Aluminium-Kochtopf bereitet, in dem ich sonst nur Milch kochte.

Dann verschwanden meine Wäscheklammern, da die Pappstreifen ja geklammert werden mußten. (Jetzt klebe ich meine Wäsche gleich an der Leine fest.) — Bald roch es in der Küche undufte — in Cris Zimmer stand das Eiergerüst, dem nun immer neue Pappstreifen angeleimt wurden. Hier roch es nur leicht muffig. Nach ein paar Tagen war das Gerüst fertig, und ich freute mich ... zu früh, denn nun ging es erst los



Auf den Küchenboden wurde Papier gelegt, darauf kamen Stoffbahnen, die ein alter Regenmantel lieferte, und jetzt lernte ich erst Leimgeruch kennen. In größeren Töpfen brodelte es nun unablässig. Der Stoff wurde zweiseitig mit Leim bestrichen und um das Ei herumgeklebt. Manchmal hörte man böse Flüche, aber nur, wenn Cri wieder einmal einen Jackenärmel mit eingeklebt hatte. Später arbeitete er nur noch nachts, um den Rest seiner Garderobe noch betriebsfertig zu erhalten.

Lage auf Lage wurde auf das Ei gepappt, und zwischendurch durfte es auf der Heizung in Cris Zimmer trocknen. Die Küche war nun unbenutzbar — wo man auch hinfaßte oder hintrat, klebte man fest. Es hatte auch aufgehört zu riechen — es stank nur noch. Das Zimmer des Meisters bewohnte nachts das werdende Ei auf der Heizung, und da für beide nicht Platz war, zog er aus. Er schlief auf meiner Couch und ich — im Kinderbett.

Am nächsten Tag reinigte ich alle Töpfe, so gut es ging, um wenigstens in meiner Küche schnell mal Mittag zu kochen. Ich entleimte den Herd (eine Flamme ist heute noch verklebt), hackte mit dem Beil den Leim vom Fußboden und — abends wurde weitergeklebt.

Viele Tage vergingen so, und unser Heim wurde immer trauriger und gemütlicher.

\*

Weil Christine gerade erwähnt wurde, darf auch jener klassische Ausspruch nicht vergessen werden, den Crius tat, als ich einmal längere Zeit nicht in Berlin und bei ihm gewesen war, und als sich inzwischen sein jüngstes Töchterchen eingestellt hatte. Auf meinen erstaunten Ausruf: „Ja, Crius — davon wußte ich ja gar nichts“, wußte er nur die lakonische Antwort: „Nun eben — so ernst hatten wir es auch gar nicht gemeint!“

Sein Berliner Heim in der Prinzregentenstraße war im übrigen ganz auf ihn und seine Betätigung ausgerichtet: die etwa zwanzig Meter lange Telefonschnur, die es ermöglichte, den Apparat in jeden Winkel der Wohnung zu schleppen, und über die man unentwegt stolperte, das Kindertischchen mit den beiden gestutzten Vorderbeinen (damit er eine schräge Zeichenplatte hätte), die Motoren und Teile und Töpfe und Schächtelchen, die überall herumstanden und mit denen Christine einen heroischen Kampf führte — Crius war schlechthin in allem einzigartig.

So einzigartig wie auch seine Korrespondenzen waren. Keines seiner Schreibwerke, das ich in all diesen vielen Jahren bekam, das nicht zu schalendem Gelächter — und zum Nachdenken Anlaß gab über irgendeinen neuen, gescheiterten Gedanken, den er andeutete, entwickelte und, wenn's ihm richtig erschien, mit einigen seiner klassischen Zeichnungen verdeutlichte. Kaum etwas bedaure ich heute so wie die Tatsache, daß ich seine Briefe und Karten nicht sammelte, um einstmals andere mit an ihrem Inhalt teilnehmen zu lassen. Und was waren da für Sachen dabei! So etwa jene *offene (!)* Postkarte, die er mir von Berlin nach Chemnitz etwa Mitte 1944 schrieb: „Man erzählt sich, Churchill sei auf Elba gewesen, habe dort altes Kastell besichtigt, mit der Hand zärtlich übers verwitterte Gemäuer gestrichen und nur gemurmelt: „Na, anstreichen kann er sich's ja dann selbst!“

Aber bis zu dieser Karte waren seit den glücklichen Berliner Motorrad-Tagen schon die ersten unseligen Kriegsjahre dahingegangen. Rasch hatte sich 1939 und 1940 die Redaktion gelichtet — Kurt Röder, unser BMW-Spezialist, war bereits gefallen, Gussi Mueller war eingerückt, Senning war Soldat, Wirsing war nicht mehr da — und auch unsere einstigen treuen Außenmitarbeiter — wie Bönsch, Hoepner, Hütten, Hilgendag und so viele, viele andere — taten irgendwo Dienst, der sie daran hinderte, noch was fürs MOTORRAD zu schreiben. Als quasi letzte Mohikaner verblieben Crius — und ich, der ich damals bei der Auto Union saß und schon seit einigen Jahren zu den Außenmitarbeitern zählte. Und so kam es, daß wir beiden unser MOTORRAD noch über die ersten Kriegsjahre hinwegbrachten — bis es dann schließlich Goebbels totalem Krieg endgültig zum Opfer fiel.

Crius kam zu einer Erprobungsstelle und mit ihr schließlich von Berlin weg ins Württembergische. Unser Kontakt wurde spärlich, aber der erste Brief von Crius, den ich einige Monate nach Kriegsende erhielt, zeigte, daß er der alte geblieben war: seine Schilderung der Auflösung des Institutes, an dem er eingesetzt war, und die plastische Untermauerung durch aktuelle Persönlichkeitsschlaglichter ist mir noch heute in Erinnerung:

„Die letzten Tage vor der Kapitulation saßen die Zackigen traurig im Wirtshaus und weinten ihren Kummer ein letztes Mal an Minnies spitzen, Ullas rundem, Hedis flachem Busen aus. — Wenige Tage später hatten die Gäste gewechselt und niemand weinte mehr — Minnie und Ulla und Hedi hatten inzwischen festgestellt, daß mindestens die natürliche Bewaffnung ihrer neuen Freunde nicht schlechter war als die ihrer verklungenen.“

\*

„Ich versuche, mit Gussi Kontakt zu bekommen und das MOTORRAD wieder aufzuziehen — wenn's geklappt hat, zockele ich Sie nach“ — das war das letzte, was ich damals aus Württemberg hörte. Mit dem MOTORRAD hatte es noch gute Weile, und inzwischen war Crius, verwandtschaftlichen Spuren nachgehend, in Paris gelandet. Wo er übrigens, mittlerweile in verantwortlicher

Position bei einem der größten französischen Zweiradhersteller mit ausgesprochenen Forschungsaufgaben betraut, noch heute sitzt.

Sitzt ist allerdings falsch. Denn er sitzt wohl die geringste Zeit des Tages — es sei denn, im Sattel irgendeines zweirädrigen Untersatzes. Nicht so sehr, weil das seine berufliche Aufgabe wäre — mehr deshalb, weil der alte Bazillus, der sich bei ihm schon einst in Berlin festgesetzt hat, sich in ihm so festgenistet hat, daß er ihn nicht mehr loswird.

\*

Wie in alten Zeiten bastelt, fährt und schreibt Crius auch heute noch, längst mehrfacher Großvater (Hahaha!) — und für Christines Leidensweg zeichnet sich noch kein Ende ab. Manchmal erhellt blitzartig aus ein paar Hinweisen in einem seiner Briefe, mit welcher weitreichenden Aufgaben er sich im Auftrage seines Brötchengebers beschäftigt — und man könnte jedem Unternehmen, das Motorräder baut, nur wünschen, daß es in seiner Entwicklungsabteilung einen so „aus dem vollen herausgearbeiteten“ Mann hätte, wie die Leute in der Nähe von Paris ihn an Crius haben. Aber all das läßt ihm eben Zeit, weiter der gleiche zu bleiben, der er immer war.

Da kreuzt er plötzlich bei einer Veteranen-Rallye mit einem uralten Vehikel auf, das er, wie er in seiner bedächtigen Sprechweise sagt (noch nie hat jemand Crius schnell oder gar laut sprechen hören!), „komplettiert“ hat. Das Komplettieren sah bei näherer Betrachtung so aus, daß grob gerechnet ein Hundertstel des Ganzen irgendwo auf einem Schrotthaufen lag und daß sich Crius das übrige nach alten Bildern und Beschreibungen zusammensuchte, nachbildete und „komplettierte“. Da taucht er ebenso plötzlich bei einer Sechstagesfahrt auf — spät am Abend des Tages vor der Fahrt —, muß noch in der Nacht unbedingt ins Gelände, verfranzt sich (natürlich ohne Licht), tritt dann nach Stunden lächelnd in sein Quartier, wo Christine mit Freunden seiner harrt — und hat irgend etwas festgestellt, was bisher kein anderer entdeckte und was er nun schmunzelnd, mit leisen Worten und oft nur mit sinnigen Umschreibungen, zum besten gibt. Natürlich hat er dann auch (weil er ja nur eben mal kurz herschauen wollte) keine richtige Fahrerkleidung dabei, ist am dritten Tag abends zum sechsten Male bis auf die Haut durchgeweicht, zieht deshalb am vierten statt der unbrauchbar gewordenen Unterwäsche seinen Schlafanzug drunter — aber im Gelände ist er!

Und schreibt wie ehemals — und zeichnet seine Bildchen dazu, die meist mehr sagen als zwanzig Zeilen stimmungsmalenden Textes:

Aber er schreibt eben nicht nur — er baut und fährt, was er sich gebaut hat, unverdrossen. Trialrösser sind seine große Liebe — mal mit einem großen Brocken drin, mal mit einem kleinen Fünzfinger (für die er genügend Rezepte weiß, um ihnen nicht auf dem Papier, sondern im wirklichen Gelände „unten was drin“ sein zu lassen, so daß man mit ihnen wirklich „Geländefahren“ kann). Dann wieder sitzt er irgendwo mit der Filmkamera und dreht Meter um Meter — nur um das Verhalten von Vordergabeln an bestimmten Geländepunkten zu registrieren. Und gelegentlich liegt er auch mal, weil's ihn ganz fürchterlich runtergedroschen hat, in einem Krankenhausbett. Nicht lange freilich — und kaum zur Freude der barmherzigen Schwestern, denen das Schicksal beschieden hat, einen so seltsamen Patienten zu betreuen. Die Geschichte von seinem letzten Krankenhausaufenthalt nach einem Sturz im Gelände, die Schilderung, wie man ihm dort die Hosen wegnahm, damit er nicht entwiche, wie man ihn dort, ganz gegen seinen Willen, in eine Badewanne mit fünf Zentimeter Wasserstand praktizierte — und wie er dann schließlich doch entwich — diese Geschichte ist wohl das Drolligste, was er je zum besten gab.

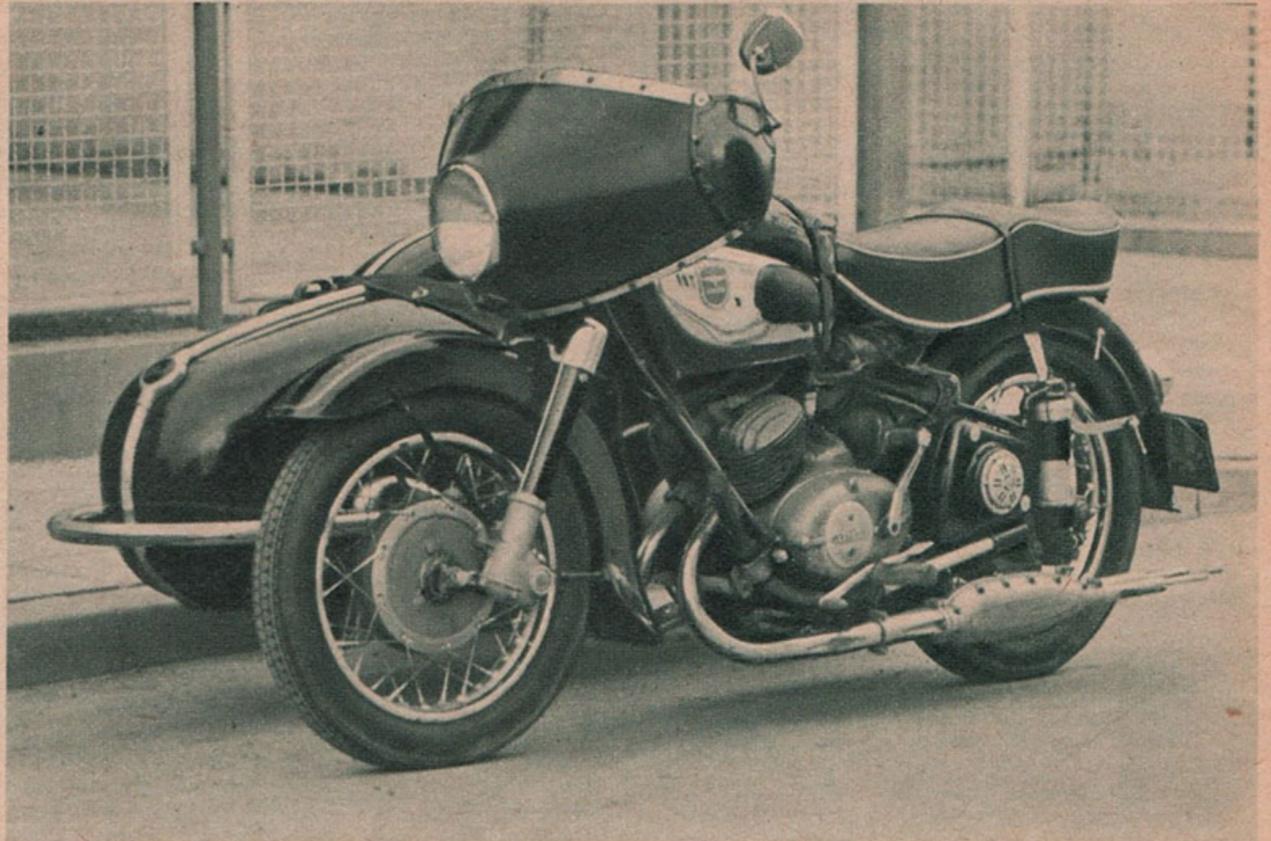
Nach alledem ist es kein Wunder, daß keiner von denen, die Crius kennen, daran glauben will, daß dieser Mann 60 Lebensjahre hinter sich hat — 60 Jahre, von denen er an die vierzig mit Motorrädern lebte.

S. R.

**BELEUCHTET  
250 000**



**KILOMETER**



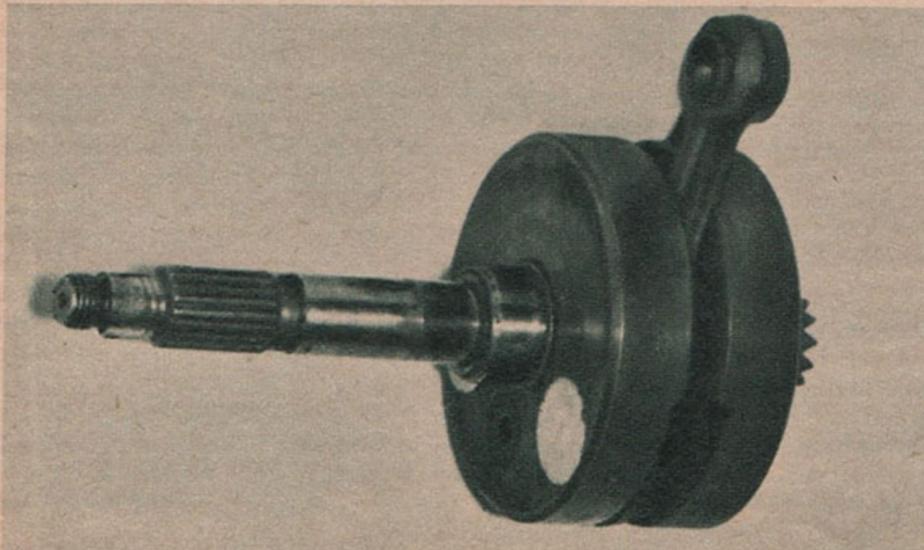
Wenn sich Viertaktliebhaber über Zweitakter unterhalten, so tun sie's nicht selten mit einem mokanten Lächeln. (Wir haben so einen hier in der Redaktion: Klacks!) Bleiben sie aber bei einem solchen Gespräch zustimmend, dann dreht es sich sicher um Zweitakt-Twins. (Ja. —! Klacks.) Wenn aber sogar ihre Augen dabei leuchten, gibt es nur noch die Möglichkeit, daß sie sich entweder an der Scott oder der 250er Adler begeistern. (Zweimal „ja“! Klacks.) Das hat natürlich seine Gründe: War die Scott früher lange Zeit beispielhaft, so kann den Adler-Maschinen *auch heute noch* bescheinigt werden, daß sie lange nicht zum alten Eisen gehören. Zwar begegneten ihnen viele Fahrer mit Vorurteilen, doch sind im Laufe der Entwicklung die Stärken dieser giftigen Hornissen derart deutlich zutage getreten, daß auch manch arger Zweifler die Segel streichen mußte.

Wer sich, mit herkömmlichen Motorrädern vertraut, das erste Mal an einen Adler-Motor heranwagt, der wird sich nur noch mit Mühe auskennen. Konstruktiv sind sie mit derart vielen, an keine Tradition gebundenen, neuen und ausgezeichneten Ideen gestaltet, daß man sofort merkt: *hier wurde sehr viel nachgedacht!* Die Konstruktion der Adler-Motoren lag in Händen von soliden Maschinenbauern, die nicht fragten, wie sich ein Problem am billigsten lösen läßt, sondern vielmehr: Welche Lösung kommt den technischen Forderungen am nächsten?

Anhand der besonders erwähnenswerten einzelnen Teile, die z. B. für die Lebensdauer wichtig sind oder eine gute Idee in sich bergen, wollen wir die M 250 und die MB 250 einmal genauer unter die Lupe nehmen. Wir wollen sie vor allem auf Lebensdauererwartung, Pflegebedarf, kritische Punkte und Eignung für verschiedene Zwecke untersuchen, und zwar unter besonderer Berücksichtigung der heutigen Gegebenheiten auf dem Gebiet der Werkstätten und im Hinblick auf den neuesten Stand der Motorradtechnik. Es ist dabei unausbleiblich, daß manche Details, die zum Zeitpunkt der Geburt der Adler durchaus lobenswert waren, heute nur noch mit einem knappen „ausreichend“ wegkommen, wohingegen viele andere Teile auch heute noch als mustergültig angesehen werden müssen.

Dieser Test fußt auf insgesamt 250 000 km, über die zwei Maschinen beobachtet wurden. M 250 = 136 000 km, MB 250 = 115 000 km. Beide Maschinen wurden in noch jugendlichem Alter gebraucht gekauft, die M ein Jahr solo, dann mit Seitenwagen, die MB nur mit Seitenwagen gefahren.

Die linke Hälfte der M-Kurbelwelle, die noch die Keilverzahnung zur Aufnahme der Kupplung hatte, die Hirth-Verzahnung schaut rechts noch hinter der Schwungscheibe hervor.



Das bedeutet, daß beide Motoren recht hart herangenommen wurden, ist doch sonst allgemein die Lebensdauer im Gespanntrieb nur noch ein geringer Teil der Solo-Lebensdauer. Benutzt wurden sie für den täglichen Weg zur Arbeit sowie pro Jahr etwa zu vier Langstreckenreisen von je ca. 2500 km. Vorweg sei gesagt, daß bis auf einen Lichtmaschinenschaden auf allen Reisen seit 1955 nie ein Werkzeug angefaßt werden mußte!

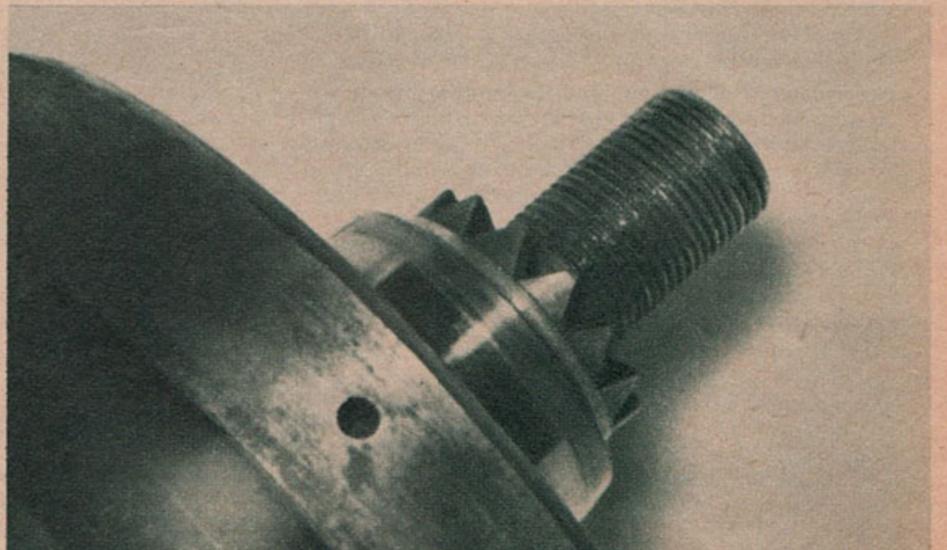
### Der Motor

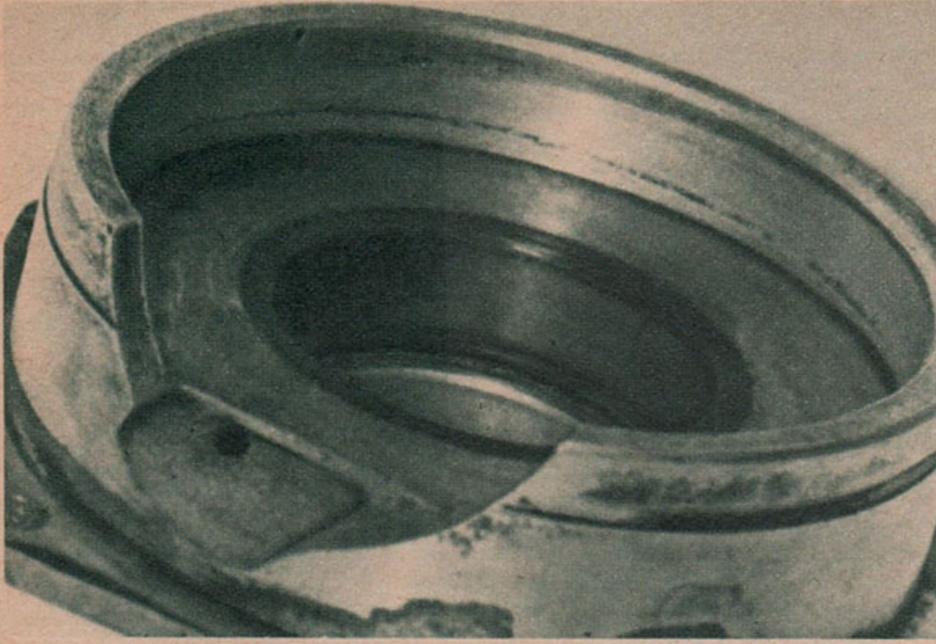
Er bestimmt den Charakter einer Maschine, die Lebensdauer, die Kosten und ihren Wert für einen heutigen Interessenten. Seine 16 PS (64 PS/l) stechen heute nicht mehr besonders aus dem Angebot der neuesten 250er hervor, seine Stärke liegt aber in der Zuverlässigkeit. Weshalb das so ist, sei an Hand von Einzelteilen kurz erklärt: Die Kurbelwelle ist *dreifach* rollengelagert, Lagerlaufbahn-Durchmesser 28 bzw. 32 mm. Diese Werte sind für 16 PS erstaunlich groß, wenn man bedenkt, daß beispielsweise die Regina mit 18 PS auf der Steuerseite nur ein Kugellager hatte mit ähnlicher Dimensionierung. So erweist sich die Kurbelwelle im Betrieb als nahezu unverwundlich, bezüglich ihrer Lager findet man in früheren Adler-Tests vom MOTORRAD kein Wort. Das bedeutet, daß sie schon damals nie auffiel!

Diese Lagerwerte sind jedoch nicht das einzig Wesentliche. Wichtig ist heute, beim Mangel an Werkstätten, daß man diese Kurbelwelle bequem selbst auswechseln kann. Und das läßt sich an einem Nachmittag schaffen. Nötig sind dazu nur ein Spezialschlüssel, mit dem man die Wellenhälften voneinander trennen kann, und eine elektrische Bohrmaschine zum Durchschleifen des Lagerinnenringes, der den Zugang für den Spezialschlüssel vorerst versperrt. Auch gibt es für das Abziehen des Innenringes noch heute ein Spezialwerkzeug zu kaufen, welches uns die Arbeit des Durchschleifens abnimmt. Dies wird nur erwähnt, um zu zeigen, daß man nicht unbedingt auf die wenigen noch existierenden guten Werkstätten angewiesen ist. In diesem Zusammenhang sei noch auf die im MOTORRAD in den Heften 16 bis 23/1959 erschienene Montageanleitung verwiesen. (Es sind bei uns allerdings nicht mehr alle Fortsetzungen zu haben.)

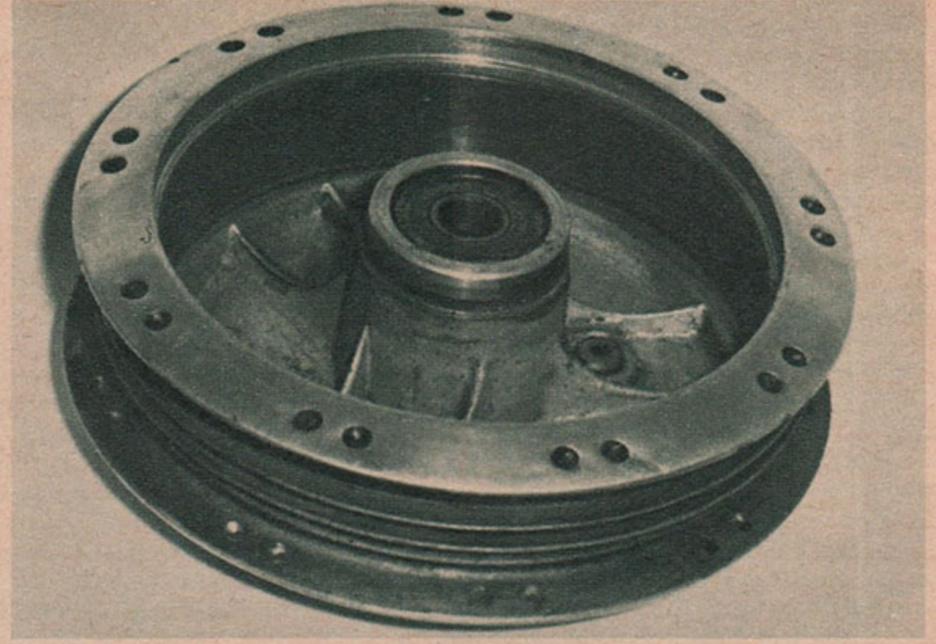
Vom technischen Standpunkt ist die Kurbelwelle noch weiterhin interessant, weil zur Verbindung der beiden Hälften eine der teuersten, aber auch

Noch ein Blick auf die Kurbelwelle: mit diesem Feingewindebolzen wird die Kurbelwelle zusammengezogen. Wegen des Feingewindes reichen hier 4,5 bis 5 mkg als Anzugsmoment aus.





Die älteren Lagerschilde und später auch wieder die neuesten wurden mit zusätzlichen Gußbuchsen zur Lageraufnahme versehen.



Hier die Vorderradbremstrommel: 180 mm Durchmesser, 30 mm Belagbreite, also groß und schön schmal. Auch heute noch vorbildlich.

sichersten Methoden gewählt wurde, nämlich die sogenannte „Hirth-Verzahnung“ (siehe MOTORRAD 4/1962). Hierdurch wird es theoretisch möglich, daß man z. B. bei einem einseitigen Pleuellagerschaden nur diese eine Hälfte zur Reparatur zu bringen braucht. Man kann ohne besondere Kunstgriffe sicher sein, daß die nachher selbst zusammengebaute Kurbelwelle wieder fluchtet, keine Totpunktverschiebungen aufweist. — Die Außenringe der Hauptlager wurden nicht direkt in die Gehäusewandungen eingesetzt, wie das allgemein üblich war, sondern es wurden besondere Lagerschilde verwendet. Auf diese Weise vermied man, daß gleich ein neues Gehäuse benötigt wurde, wenn sich mal ein Lageraußenring in seinem Sitz loswalzte und diesen dadurch erweiterte. Allerdings hat man sogar dieses Loswalzen beinahe unmöglich gemacht, indem der Lagerring im Schild nicht einfach im Alu-Material gehalten wird, sondern man hat noch einen besonderen Aufnahme ring im Schild vorgesehen, der — da aus Stahl — kaum einem Verschleiß durch den Lagerring unterliegen kann. Auf diese Weise ist eine doppelte Sicherung geschaffen worden, wie wir sie bei kaum einer anderen Maschine finden. Es hat bis heute gedauert, daß diese Methode als eigentlich nötig angesehen wurde, es werden aber noch Jahre vergehen, bis wirklich alle Neukonstruktionen ähnlich gut ausgelegt sind.

*In solchen Details steckt der Unterschied zwischen einer hochwertigen Maschine und einer billigen Konstruktion!*

Auf dem linken Hauptzapfen der Kurbelwelle sitzt die Kupplung. Ist schon diese Anordnung ungewöhnlich, so ist die Betätigung über Schnecke (Bronze) und Kugellager sowie die vom üblichen völlig abweichende Art des LöSENS gänzlich neu. Die Kupplung kann, an dieser Stelle angeordnet, sehr klein gehalten werden, hat sie doch nur ein relativ geringes Drehmoment zu übertragen. Die höheren Drehzahlen gegenüber den sonst untersezt drehenden Kupplungen bedeuten keine schwierige Berechnungsaufgabe. Bei den älteren Typen wurde noch die Kupplung mittels Keilverzahnung auf die Kurbelwelle montiert, ließ sich also von Hand abnehmen, während man später diese etwas teure Lösung zugunsten konischen Aufpressens verließ. Dadurch wurde wieder ein Abzieher nötig, allerdings reicht ein normaler Zweiarm-Universalabzieher hier aus.

Kolben und Zylinder haben früher manchen Leuten Kopfzerbrechen bereitet, richtige und falsche Einfahrmethoden sind sehr oft diskutiert worden. Bei unseren beiden Maschinen trat aber in dieser Hinsicht überhaupt keine Schwierigkeit auf. Es wurde einfach mit neuen Kolben nicht gleich stundenlang Vollgas gefahren, der längere tägliche Weg zur Arbeit (27 km) brachte stets die nötige Betriebstemperatur, so daß der Einfahrvorgang mehr oder weniger automatisch abließ. Allerdings wurden mögliche Fehlerquellen von

vornherein schon beseitigt. Wir verließen uns nicht darauf, daß die werksseitige Vergasereinstellung ausreichend sei, sondern nahmen lieber in Kauf, mit der 135er Hauptdüse eher etwas zu fett reguliert zu haben. Desgleichen wurden die Wärmewerte der Kerzen etwas hoch gewählt und der Zündzeitpunkt peinlich genau überwacht, erstens was seine Lage betrifft, zweitens auf die absolute Gleichheit für beide Zylinder. Schließlich wurde durch absichtliche Nebenluftgabe für den rechten Zylinder (hohlgebohrter Stehbolzen für Vergaserflansch, der in den Einlaßkanal mündet, 1 mm Bohrung) die merkwürdige Unsymmetrie in der Gemischaufbereitung zwischen beiden Zylindern der alten M 250 beseitigt.

Natürlich wurden nur als einwandfrei befundene überholte Teile eingebaut (z. B. darf die Kolbenbolzenpassung nicht zu stramm sein), doch sind das eigentlich Selbstverständlichkeiten, die für jeden Motor wichtig sind. Auf diese Weise blieben wir von Kolbensorgen restlos verschont. Es ist einmal nötig, die einzelnen Maßnahmen zur Sicherung der Kolben-Standfestigkeit zu erwähnen, man sollte nämlich kaum glauben, wie selten diese primitiven Grundsätze beherzigt werden, droht doch gerade heute auf Grund ihrer Vernachlässigung durch ahnungslose Fahrer manche Supersport-Maschine zu sterben! (Diese Maßnahmen sind nicht nur für Zweitakter gültig, sondern ebenso für Viertakter. Das früher bei Zweitaktern wohlbekanntes Loch im Kolben, eindeutige Überhitzungserscheinungen infolge zu magerer Vergasereinstellung und zu niedriger Kerze, wird heute durch Unkenntnis mancher Fahrer wieder modern.)

Eine schwache Stelle hat der Adler-Motor nicht. Manchmal wird die Schwungmasse, die nur durch die Hubscheiben gebildet wird, für zu klein gehalten, doch kann man über diesen Punkt sehr geteilter Meinung sein. Blitzschneller Drehzahlwechsel zum Schalten und gesteigerte Drehfreudigkeit sprechen für kleine, etwas ruhigerer Motorlauf in niedrigen Drehzahlen für große Schwungmassen. Beide haben also ihre Vorzüge.

Lebensdauererwartungen: Kurbelwelle mindestens 50 000 km selbst bei Gespanntrieb, Kolben und Zylinder eher etwas mehr. Das bedeutet, daß man nur ca. alle zwei bis drei Jahre eine Überholung vorzunehmen braucht. Kupplung: Bei beiden Maschinen ist noch keine Lebensdauererwartung festgestellt worden, einzig die Keilverzahnung der einen wurde durch Aufkupfern wieder zur Kurbelwelle passend gemacht, nachdem das entstandene Spiel sich durch Geräuschbildung bemerkbar machte.

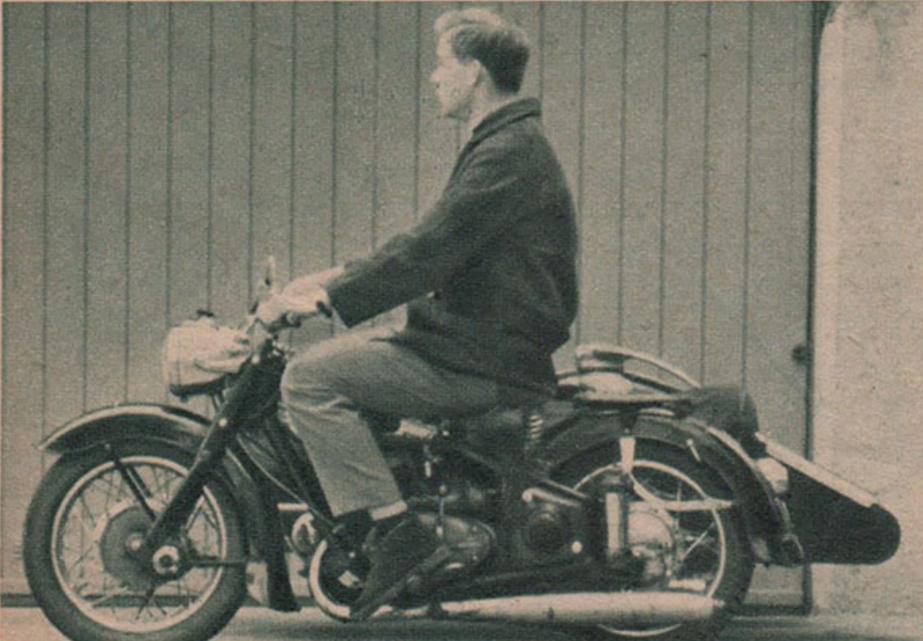
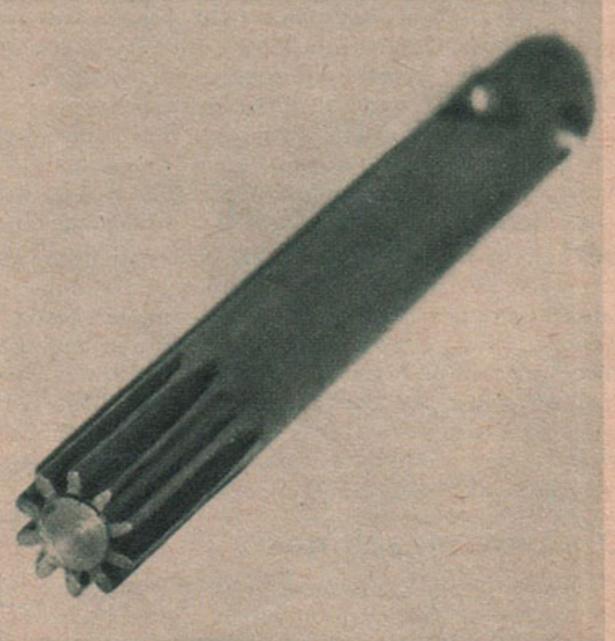
## Getriebe

Wieder im Gegensatz zur allgemein üblichen Konstruktionsrichtung nahm man keine Kette, sondern schrägverzahnte Stirnräder als Primärtrieb

Dieser Junge ist immerhin 1,92 m hoch, trotzdem sitzt er gar nicht schlecht auf der kleinen M 250. Die MB würde eine etwas bessere Sitzposition ergeben, doch so geht es für Gespanntrieb (!) recht gut.



Dies ist der Spezialschlüssel zur Kurbelwellenmontage: 30 min Einstellen der Fräsmaschine und 10 min pro Werkstück, das wäre doch was für die größeren Bastler.



zwischen Motor und Getriebe. Bisher traten bei keiner der beiden Maschinen irgendwelche Verschleißerscheinungen auf. Das Getriebe selbst zeigt keine Schwächen. Erwähnenswert ist wieder die leichte Demontierbarkeit, die erreicht wurde durch Verwendung eines gußeisernen Lageraufnahmedeckels. Man braucht also weder zur Motorüberholung noch zur Reparatur des Getriebes den Motorblock aus dem Rahmen zu nehmen. Die Eigenschaften des Getriebes sind ausgezeichnet, es ist leicht und schnell schaltbar und hat kurze Schaltwege. Etwas anders als normal liegt nicht der erste Gang unten, sondern der Leerlauf. Dies muß in sehr vielen Situationen als unbedingter Vorteil gewertet werden. Schließlich würde sich dadurch die Leerlaufanzeige völlig erübrigen, weil man nur, ohne besonders zu zählen, mehrmals abwärts zu treten braucht, um sicher den richtigen Leerlauf zu haben. Es ist z. B. vor Ampeln im Stadtverkehr nicht nötig, zuerst bis in den ersten Gang herunterzuschalten, um dann feinfühlig den Leerlauf zwischen erstem und zweitem Gang zu suchen. In diesem Falle, wo die Ganglagen absolut eindeutig sind, ist der kurze Schaltweg ein deutlicher Vorteil. Jeder Schaltvorgang ist durch eine ganze Hubbewegung sicher festgelegt, man muß keine Zwischenstufen ertasten.

Lebensdauer des Getriebes: Bei beiden Maschinen wurde das Getriebe erst vor kurzem (und das mehr aus Vorsicht) neu gelagert. Ausgesprochene Schäden traten nicht auf, obwohl auf der M 250 ein absoluter Neuling erst das Fahren lernte (und immer noch lernt).

## Fahrwerk M 250

Wenn Motor und Getriebe auch heute noch als vorbildlich gelten müssen, so trifft dies auf die Federung nicht zu. Die Kurzhebelschwinge vorn mit Reibungsstoßdämpfern und die hydraulisch gedämpfte Parallelhinterradfederung müssen eindeutig als technisch antiquiert bezeichnet werden. Zwar kann man durch zusätzliche hydraulische Dämpfer die Vorderfederung noch wesentlich für Gespannbetrieb verbessern, hinten ist jedoch keine Möglichkeit zur Modernisierung gegeben. Deswegen wurde die M 250 auch nicht mit Sitzbank versehen, ein weicher Sattel ist viel eher angebracht. Solo sollte man also keine großen Erwartungen in bezug auf Fahrkomfort hegen. Anders liegt es beim Gespannbetrieb. Ohne die hydraulische Dämpfung vorn zu fahren ist nicht gerade empfehlenswert, denn mit dieser Dämpfung werden noch recht annehmbare Federungseigenschaften erzielt. Die Hinterradfederung kann als klar gespannbrauchbar bezeichnet werden, bringt sie doch genügend Federweg bei äußerster Seitensteifigkeit, welche letztere gerade bei Schwingenkonstruktionen durchaus nicht immer gewährleistet ist. Hinzu kommt noch, daß die deutschen Seitenwagen (entwickelt 1930) bis heute keine genügend weiche Radfederung haben, so daß durch die ähnlichen Charakteristiken der Maschinen- und der Seitenradfederung recht brauchbare Fahreigenschaften in den gesetzten Grenzen erzielt werden. Was nützt zum Beispiel eine schöne weiche langhubige Hinterradschwinge, wenn vom Seitenrad dauernd härtere Stöße durchkommen. Hier wäre nach unseren Erfahrungen die Gleichwertigkeit der Federungen sehr wichtig.

Der Rahmen selbst ist nach dem Motor das nächste heute noch vorbildliche Teil beider Adler. Von den grundsätzlichen Eigenheiten durch die Hinterradfederung abgesehen, stellt er ein Musterbeispiel für vernünftige Konstruktion und vor allem für sichere Dimensionierung dar. Es dürfte unmöglich sein, diesen Rahmen durch Fahren allein zu verbiegen oder gar zu zerreißen. Als Doppelrohrrahmen ist er (mit seiner auch durch den Motor bedingten Breite) sehr verwindungssteif, so daß man nicht zu befürchten braucht, ihn durch das Gespannfahren für Solobetrieb zu verderben.

## Das MB-Fahrwerk

Es brachte mit der sehr aufwendig konstruierten, ausgezeichneten Vordergabel einen weiten Schritt nach vorn. Die Federungseigenschaften können sich mit jeder modernen Gabel messen. Merkwürdigerweise wirkt sich dies auch auf die prinzipiell gleichgebliebene Hinterfederung aus. Ansonsten ist auch hier das gleiche bezüglich des Rahmens zu sagen wie für die M-Typen.

## Die Räder

Für Adler charakteristisch waren von Anfang an die kleinen 16"-Räder. Sie brachten eine sehr tiefe Schwerpunktlage, was sich sowohl beim Solobetrieb als auch im Gespann recht günstig auswirkt. Die ganze Maschine wird dadurch sehr handlich. Diese seltene Reifengröße hat sich aber heutzutage als ein Nachteil herausgestellt, denn es gibt wegen der geringen Nachfrage naturgemäß auch nur geringe Auswahl an verschiedenen Profilen. Vor allem ist es so, daß man seine Reifen schon rechtzeitig bestellen muß, am Lager sind sie kaum zu finden. Es ist aber in diesem Falle gar keine Befürchtung nötig, da man speziell bei Reifen die zu erwartende Lebensdauer recht genau vorhersagen und sich entsprechend einrichten kann.

Der tiefe Schwerpunkt und die etwas niedrige äußere Erscheinung haben sich auch auf andere Weise noch negativ bemerkbar gemacht. Bei Solofahrten mit der M 250 mußte man immer besonders auf den Mittelkippständer achten, der ziemlich bald in Schräglage aufsetzte. Was aber nicht so ausgesprochen unangenehm und beengt ist, das ist wider Erwarten die Sitzposition selbst auf der M 250. Wie die Bilder zeigen, fühlen sich sowohl lange als auch kurze Leute durchaus nicht unbehaglich. So kann man die M 250 sehr wohl als Gespannmaschine noch empfehlen, auch wenn der Aspirant recht groß ausgefallen ist.

## Die Lichtmaschine

Während die M 250 noch die Lichtmaschine mit nur 45/60 Watt hatte, was natürlich nicht für Gespannbetrieb ausreicht, wurde die MB 250 endlich mit der 60/90 Watt-Maschine ausgerüstet. Diese hat sich über die ganze Zeit als

gut und ausreichend erwiesen, wohingegen die alte erwartungsgemäß einmal ausfiel. Über diesen Schaden brauchen wir uns aber nicht allzu viele Sorgen zu machen, es ist ohne weiteres möglich, die schwache Lichtmaschine herauszubauen, für Reservezwecke aufzuheben, und sich an ihrer Stelle die modernere und stärkere einzubauen. Falls man sie nicht neu kaufen will, dann bleibt, wie bei allen gebrauchten Motorrädern, immer der lohnende Weg zum nächsten Schrottplatz, wobei die ganze Lichtmaschine, wenn man nicht gleich den kompletten Motor mitnehmen will, kaum 5 Mark kosten wird.

## Bremsen

Beide Maschinen haben die gleichen Bremstrommeln mit 180 mm Durchmesser, 30 mm Belagbreite, die eine ganz ausgezeichnete Verzögerung ergeben. Zahlreiche Alpenpässe wurden mit beiden Gespannen schon gefahren, und es ist niemals eine Bremse unangenehm aufgefallen. Falls man von dem erwähnten Schrottplatz zwar eine Hinternabe an Land ziehen kann, aber eine Vordernabe benötigt, dann ist ein Umbau kein Problem, da es sich, was die Trommeln betrifft, um genau gleiche Teile handelt. Nur die Mitnehmer der Hinterradnabe, die eingeschraubt sind, bilden einen Unterschied, vorn befinden sich in diesen Bohrungen Plastikstopfen.

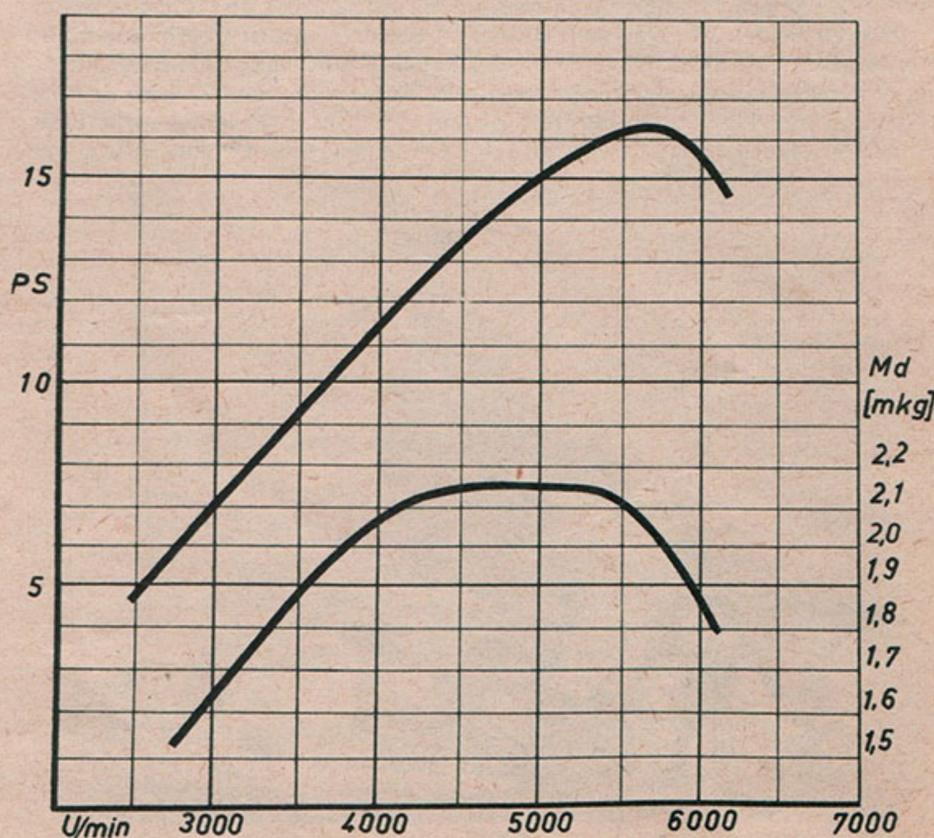
Die Bremsankerung war bei der M 250 noch leicht problematisch, weil sich die Maschine vorn beim Bremsen aus den Federn hob, die MB 250 hat dann diesen Effekt (der eigentlich nur optisch, kaum aber fahrmäßig störte) nicht mehr, weil man hier die Bremsankerung durch parallel laufende Zuganker vornahm. Nun wirken sich keine Bremskräfte mehr auf die Federung aus.

## Fahrleistungen

Mit 16 PS kann man in der heutigen Zeit nicht gerade mehr Rekorde fahren. Aber man darf diese 16 PS auf der anderen Seite doch nicht unterschätzen. Sie reichen durchaus noch für einen brauchbaren Seitenwagenbetrieb aus, man braucht sich nicht auf eine Stufe mit Kleinwagen gestellt zu fühlen. Der große Vorzug der Adler-Twins war ihre unheimliche Beschleunigung und vor allen Dingen ihre Unermüdlbarkeit auf längeren Strecken. Einmal hier in Stuttgart den Gasgriff geöffnet, brauchten wir ihn nur zu Tankpausen wieder zu schließen, mit dieser Methode konnte man quer durch Deutschland fahren. Was nützen einem die vielen PS, wenn man sie, wie es doch leider noch bei manchen Hochleistungsmaschinen neuester Bauart der Fall ist, nicht wirklich laufend zur Verfügung hat, schon gar nicht für Gespannbetrieb? Welche 250er macht einen so harten Gespannbetrieb so lange und so klaglos mit, und welche ist gleichzeitig derart anspruchslos? Man kann sich zwar auf der Autobahn nicht mit Mittelklassewagen messen (immer ist vom Gespann die Rede), doch darf man nicht vergessen, daß dazu heute schon ein 40 PS-Gespann nötig wäre. Und deshalb, weil man mit der Adler gegenüber vielen größeren Maschinen nicht besonders ungünstig liegt, hat sie heute noch einen wesentlich größeren Wert, als es der reinen Leistung nach zunächst aussehen mag. Vor allem wenn man sich die Drehmomentkurve ansieht, kann man schon schätzungsweise eine recht gute Gespanntauglichkeit herauslesen. Steiler Anstieg in den unteren Bereichen und langes Halten eines recht hohen Spitzenwertes ist schon immer eine erstrebenswerte Charakteristik für einen Gespannmotor gewesen.

Wenn man außerdem noch weiß, daß die Serienfertigung bei Adler mit sehr großer Sorgfalt betrieben wurde, wenn man die vielen Details im Finish kennt und mit anderen Maschinen vergleicht, dann kann man nur noch traurig den Kopf schütteln darüber, daß ausgerechnet diese wunderbaren Maschinen (die ja schließlich in der „Sprinter“ ihre folgerichtige Weiterentwicklung fanden) nicht mehr gebaut werden. Es ist schade, daß es vielen modernen Maschinen dieser Klasse entweder an der Seitenwagentauglichkeit oder an der Sportlichkeit mangelt.

H.-J. Mai



# DER NÄCHSTE WINTER IST SCHON DA — ABER AUCH:

# DIE „EISBÄRHAUT“

Leichter Fahranzug, schwerer Fahranzug, Mäntel aller Sorten, Leder, Wolle, Hosen mit Bauchnabel-Watfähigkeit — alles schön und gut, alles praktisch und für jeden speziellen Zweck zu gebrauchen, aber wenn's so richtig Stein und Bein friert, wenn es dazu noch schneit oder sonstwie vom Himmel runterkommt, dann fehlt in diesem Arsenal der praktischen Klamotten etwas, was auch noch bei 30° unter Null zwei Isländer unter der Jacke, Schaum- oder Zeitungspapier-Polster in den Knien, Bauchbinden, Superwollschals, elektrisch geheizte Nierengürtel und diesen ganzen Haufen Takelzeug überflüssig macht. Ernst Harr in Rohrdorf bei Nagold (der Mann, der die phantastische Tourenkombi baut) dachte seit dem letzten Winter darüber nach, wie man für die unentwegten Meilenreiter, die gerade im Winter ihre Freude am Fahren und an den großen Entfernungen haben, und für alle, die in der Jahreszeit unterwegs sind, mal etwas bauen und konstruieren müsse, was alles in einem ist: warm, wasserdicht, beweglich, einfach, möglichst viele Erkenntnisse der letzten Jahre vereint. Was aber auch nicht zu aufwendig für einen kürzeren Ritt zum Tragen und Anziehen ist. Ein Anzug für Polarwetter, für Feuerland-Klima.

Als das erste Musterstück fertig war, sind wir damit auf Reisen gegangen. Der Sommer und die letzten warmen Tage waren vorüber, beim Fahren schwitzte man also nicht mehr in dieser „Eisbärhaut“, (den Namen hatte dieser Bau sofort weg!), dafür aber konnten wir gleich einmal bei allen Regensorten probieren, wo es noch reinsickerte. Etwa 10 000 bis 11 000 km sind zusammengekommen, und nun sitzen die Schneider beim Harr schon auf den Tischen und bauen die ersten Stücke der Serie zusammen. Und wir denken, daß die „Eisbärhaut“ ein ungemein nützliches Ausrüstungsstück ist.

Bild 1 zeigt den ganzen Anzug. Hose und Jacke getrennt. Es ist ein Doppel-Planenstoff mit Polyamidgewebe, Neopren-Gummierung, Reißfestigkeit 300 kg, hergestellt bei Metzeler. Man gebraucht es auch als faltboot oder Schlauchboot-Haut. Das Zeug ist natürlich nicht so dünn und flexibel wie ein einfacher Gummistoff, aber es ist doch noch geschmeidig und vor allem — temperaturunempfindlich! Bei großer Kälte (unbegrenzt) wird es nicht hart oder gar steif, und auch ein draufgesetztes Bügeleisen machte nichts. Da schmort und schmilzt nichts. Dieser Stoff ist die Außenhaut. Wir wählten die helle, silbrige Seite, denn sie hat mehrere Vorteile: in der Dämmerung wird man

Der Gedanke, eine richtige Festung gegen alle Winterunbillen für die Motorradfahrer zu bauen, spukte schon lange in den Köpfen der Leute aus der Harr'schen Lederbekleidungsfabrik in Rohrdorf bei Nagold herum. Diesmal haben sie sich daran gewagt. Hier eine Kurzcharakteristik für eilige Leser:

Hose und Jacke getrennt. Doppel-Planenstoff mit Polyamidgewebe, zäh und wasserdicht, kaum zu zerreißen, nicht durch Scheuern zu beschädigen. Hose und Jacke mit echtem Lammfell gefüttert. Besondere, wasserdichte Hosen- und Jackenverschlüsse. Aber kein Schweißbeutel, da das Lammfell für Isolation und Ventilation sorgt. Aufstellbarer Kragen für verschiedene Kragenstellungen, Schutz gegen Zugluft und Wasser. Sehr hoher Hosenbund, hoher Nierenschutz, Jackenrand weit nach unten gezogen, durch Bundriemen gegen Verrutschen und Zugluft geschützt.

Der Anzug wird nach Maß gefertigt und ist nicht sehr schwer. Der Fahrer bleibt unbedingt beweglich, es flattert nichts, es bläht sich nichts auf. Der Kragen ist stabil und fällt nicht zusammen beim Aufstellen. Ideal für lange Winterreisen.

gesehen, im Dunkeln reflektiert der Stoff etwas im Scheinwerferlicht nachfolgender Fahrzeuge, selbst der intensive Rübendreck herbstlich ländlicher Straßen bleibt weitestgehend unsichtbar. Wer aber will, kann natürlich auch die graue, dunkle Seite nach außen kriegen.

Hose und Jacke sind mit echtem (!) Lammfell gefüttert, alle Nähte sind wasserdicht verklebt. Das Hauptproblem war ja auch, daß auf gar keinen Fall durch Nähte und Verschlüsse Wasser eindringen kann, denn einen durchnästen Fellanzug kriegt man tagelang nicht wieder trocken! Die fachkundigen Männer bei Harr haben uns hoch und heilig versprochen, bei der Verarbeitung der Materialien auf diese Sache ganz besonders zu achten! Und wie wir sie kennen, reden die das nicht nur so daher.

Es ist nicht einfach, eine Hose zu machen, die beim

Sitzen nicht zu kurz, beim Stehen nicht zu lang ist und bei stark abgewinkelten Knien nicht kneift. Die Eigenstabilität der Außenhaut jedoch macht es möglich, die Beine so lang zu schneiden, daß sie beim Stehen zwar aufsitzen an den Stiefeln (Bild 2), daß sie aber nicht schlappen. So langen sie auch im Sitzen (Bild 1) bis zu den Füßen.

Der Pfiff der „Eisbärhaut“ sind die durch Druckknöpfe gehaltenen und verschlossenen Labyrinthfalten über den starken Neusilber-Reißverschlüssen am Jacken- und am Hosenverschluß (Bilder 3 und 9). Schlagregen geht da nicht durch und Kriechwasser hat einen verflixt langen Weg — es schafft es bei uns im Versuch nicht, bis zum Fell durchzukommen.

Der vollkommen geschlossene Anzug scheint nun keine Entlüftung zu haben, jeder denkt natürlich, daß man darunter schwitzen wird. Verhindern tut das aber das Lammfell — es hält genug Abstand, daß noch eine Entlüftung vorhanden ist, und außerdem wird etwa doch auftretende Schweißfeuchtigkeit vom Fell aufgesogen. Aber das merkt man nicht. Seit ich diesen Anzug trage, bleibt sogar inzwischen bei der morgendlichen Kälte bei langen Fahrten die Leder-Tourenkombi im Schrank hängen. Denn das Lammfell hält nicht nur enorm warm, ist nicht nur ein isolierendes und entlüftendes Luftpolster, sondern ein ebenso gutes Polster zu den Zivilkleidern! Steige ich am Ziel aus dieser Burg aus, dann ist meine Hose nicht verknittert und mein Jackett sitzt noch unbeschadet!

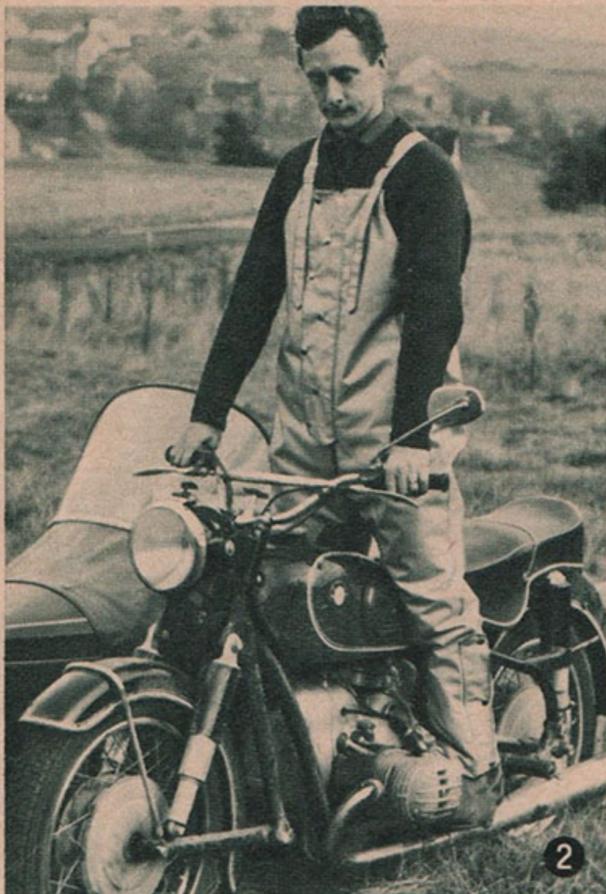
Der Außenstoff ist so zäh, daß er nicht durchscheuert. Wohl geht an den Innenseiten der Hosenbeine durch die Berührung mit dem Tank etwas von der silbrigen Schicht verloren, aber das nur an den Kanten der Nähte, das unglaublich zähe Gewebe selbst ist unmöglich durchzuscheuern. Es bleibt dicht.

Die Hose ist vorn mit einem Brustlatz hochgezogen (Bild 2) und reicht hinten (Bild 7) bis weit



Diese „Eisbärhaut“ für den Winter (unterziehen von Pullovern, dickem Zeug, Leder und dergleichen ist nicht notwendig!), eine Regenkombination oder Lederkombination für den Sommer — damit wäre eine komplette Motorrad-Ausrüstung ohne den sonst üblichen zahlreichen Kleinkram an Klamotten möglich.

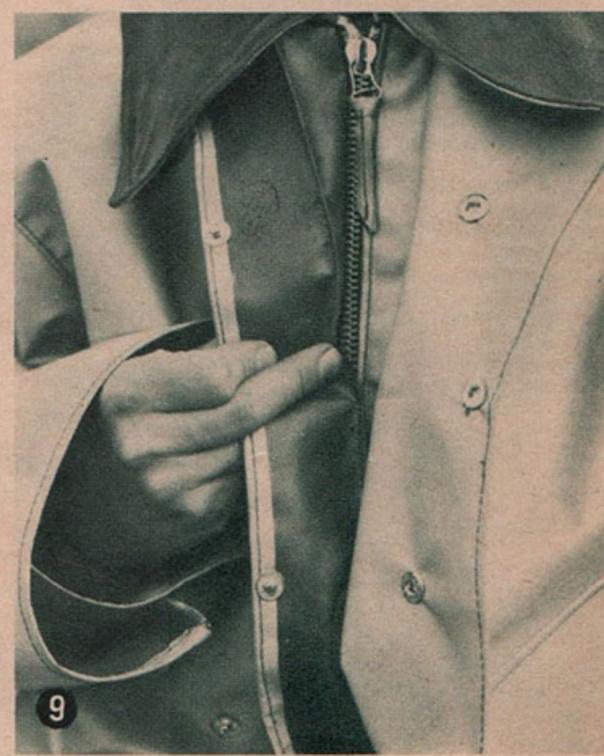




über die Nierenpartie. Mit verstellbaren, sehr stabilen Trägern (Bild 6) wird sie gehalten. Die Hosenbeine sind so weit zu öffnen (Bild 5), daß man auch mit Schuhen oder Stiefeln durchkommt. Man soll ja nicht schon vom Anziehen schwitzen! Zusammen mit den Dunlop-Gummistiefeln, über die die Hosenbeine bequem rüberzuziehen sind, oder den Riecker-Überziehschuhen, gibt das unten einen vollkommen dichten und durch das bis unten gezogene Lammfell warmen Schutz. Ob das Fell dort nun durch häufiges Aus- und Einsteigen, durch eingesickerten Schmutz mit der Zeit schmutzig wird, ist nicht so schlimm. Am Ende des Winters klopft man dann mal den Staub dort unten ab. Die kritische Stelle ist vorn unten am Hosenverschluß. Das ausgedehnte Faltenlabyrinth verhindert Durchsickern von Feuchtigkeit auch hier, die Naht zwischen den Hosenbeinen innen ist verklebt und dicht. Hat man nun einen Elefantentoy, einen Tankrucksack oder gar eine Windschutzscheibe oder Verkleidung vorm Bauch und vor der Nase, ist dies letztere noch ein zusätzlicher Schutz gegen Schlagregen. Zu den Hosentaschen kommt man einfach durch die mit Reißverschlüssen geschlossenen und überdeckten Durchgreiföffnungen hindurch (Bild 4). Der oberste Trägerteil der Hose ist mit Velveton gefüttert, der Pelz reicht bis über die Nieren.



Die weit hochgezogene Hose und die darüber greifende Jacke (Bild 8) lassen nicht ein bißchen Kälte und Feuchtigkeit durch. Das ist ein richtiges Festungs-System! Denn auch die Jacke wird mit diesem Falten-Labyrinth verschlossen (Bild 9). Die innere, scharfe Falte wird über den Reißverschluß in die äußere Überlappung eingesteckt und mit Druckknöpfen gehalten. Die äußere Überlappung (sehr groß!) wird dann über den Faltenbalg gezogen und wieder mit Druckknöpfen festgemacht. Auch mit Fausthandschuhen kriegt man die Knöpfe auf (!). Und das geht auch schnell, denn man braucht die Knopfteile nicht etwa suchen und irgendwo herumfummeln. Alle Druckknöpfe sind garantiert rostfreie und sehr stabile, große Messingknöpfe.

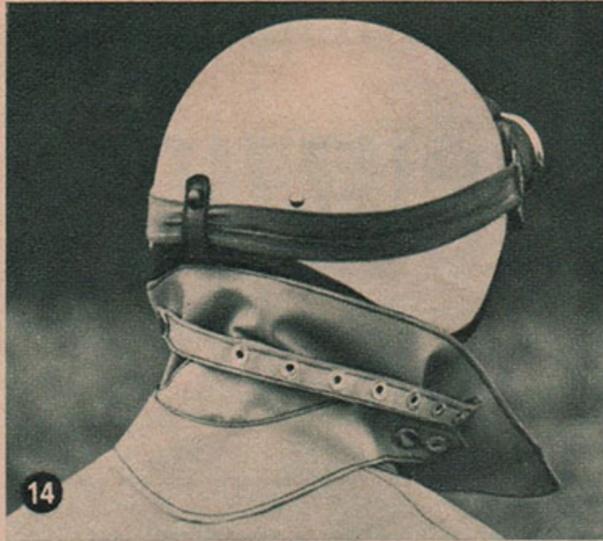


Wichtig ist, daß die Jacke nicht hochrutscht, sich aufbläht oder sonstwo Zugluft reinläßt. Deswegen wird sie unten rum mit einem eingelassenen Riemen gehalten. (Auf Bild 8 ist unten am Schritt die Schnalle zu sehen!) Da sie besonders lang ist, wirkt sich dieser Halt durch den Riemen als regelrechter „Nierenverschluß“ aus (Bild 10), und da, wo durch das Zuschnallen eine Wölbung entsteht — nämlich vorn — liegt der große Hosenverschluß dahinter. Zudem verbietet die Stabilität des Stoffes ein Knicken oder Rutschen. An dem ganzen Anzug flattert auch bei hoher Geschwindigkeit nirgendwo ein Zipfel, es bläht sich nichts auf, man hat ein wunderbar geborgenes Gefühl darin.

Alte Hasen stecken sich meist ein Frottierhandtuch in den Halsausschnitt, um das Wasser davon abzuhalten, die Brust zu kühlen und den Hals zu spülen (von „waschen“ kann man da ja nicht reden!). Wir haben uns schon lange einen Kragen gewünscht, der das Gesicht schützt, der das Wasser intensiver abhält, der aber auch ein Drehen des Kopfes erlaubt, ohne durch zu engen Sitz Verklemmungen hervorzurufen. Hier ist er. Zuerst war auch er mit schwarzem Lammfell gefüttert, aber davon sind wir schnell abgekommen.



10



14

Das Fell wird hier oben naß, es sammelt sich Staub darin, und das Ganze wird dann unhygienisch. Das Velveton-Futter ist weich genug an der Haut (wer will, hängt noch einen dünnen Schal dazwischen), es ist auch zusammen mit dem steifen Stoff stabil bei aufgestelltem Kragen, außerdem langt es auch bei eiskaltem Fahrwind, um Erfrierungen zu verhindern. Es ist warm genug. Die unter dem Kragen mit genug Zwischenraum sitzende Pelzjacke läßt genügend Wärme wie in einem Schacht nach oben. Ein Latz verhindert Wasser- und Zuglufteinbruch an der Kragenüberlappung (Bild 11), ein vielfach verstellbarer Schnallriemen — durch eine Öse geführt — hält die Kragenden oben zusammen. Man kann ihn einstellen bis zu ganz strammem, knappem Sitz des Kragens — aber zu empfehlen ist die leichte Stellung, wenn man den Kopf bequem bewegen will und Ventilation für die warme Luft nötig hat (Bild 11). Man kann ihn halb oder ganz herunterklappen (Bild 12), und mit heruntergezogener Brille sitzt man wirklich wie der Götz von Berlichingen im Turm seiner Burg am Neckar (Bild 13). Trägt man den Kragen offen, dann werden Latz und Riemen hinten durch Druckknöpfe gehalten und stören nicht (Bild 14). Auch den Kragenverschluß kann man schnell sogar mit Fausthandschuhen öffnen und schließen.

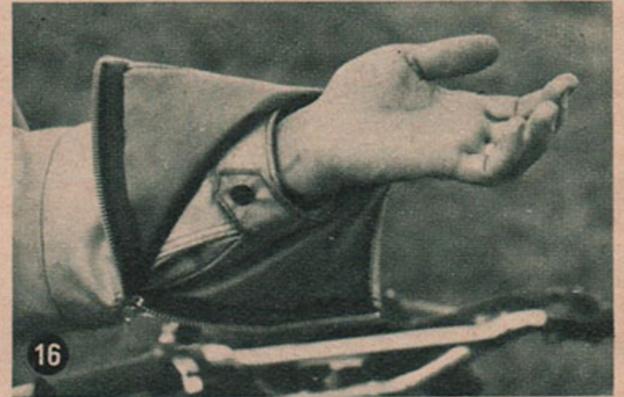
Zum Schluß müssen wir den Ärmel erwähnen. Er ist weit genug gehalten und im Gegensatz zum übrigen Anzug nicht mit Lammfell sondern mit einem warmen Wappolster ausgesteppt, um das Durchschlüpfen mit Stoff oder Leder leicht zu halten. Das Wappolster ist ebenfalls sehr warm. frieren kann man an den Armen schon deswegen weniger, weil der übrige Körper und der Blutkreislauf durch den Lammfell angeheizt bleiben. Die Ärmelenden haben innen einen weit genug gehaltenen Windschutz, der in die Stulpen der Handschuhe hineinreicht und mit einem Druckknopf verschlossen ist. Darüber zieht man den Außenärmel, der ebenfalls ausreichende Weite besitzt. So läuft kein Wasser von oben in die Stulpen der Handschuhe. Verschlossen wird das wieder mit einem starken Reißverschluß an der unteren Ärmelseite. Mit Handschuhen verschließbar und leicht zu öffnen (Bild 16).

Wenn man dauernd nach Mantelzipfeln langen, wenn man sich für eine Ausfahrt unterm Mantel oder Fahrzug erst in Leder und darunter dann noch in Wolle usw. hüllen muß, wenn man überlegt, daß das alles durch eine Kleider-Kombination überflüssig wird, dann wird man wohl sagen können, daß diese Eisbärhaut ihre Daseinsberechtigung hat. Vielleicht sieht man wie ein Teddybär aus — aber im Gegensatz zu vielem anderen Motorradzeug dann wenigstens wie ein *ordentlicher und beweglicher* Teddybär.

Es kommen immer wieder Leute auf den Gedanken, Zweckmäßigkeit mit modischem Schick zu paaren. Wenn es aber um Dinge geht, die sich in Sturm und Wind, bei Eis und Schneesturm, bei Hagel, hartem Regen und nochmals bei Sturm und nochmals Sturm abspielen, dann ist dem modischen Schick eine Grenze gesetzt. Und auf dem Motorrad stürmt und weht es nun mal immer — und zwar erheblich. Das sind Kap Horn-Winde, das sind Kap Horn-Eisregen, die man da im Winter abreitet (Das reißt Hein Seemann von der



15



16

Rah', wenn er nicht aufpaßt!). Da ist Schluß mit „Après-ski!“ — Wie man aber trotz allem, trotz dieser harten Bedingungen doch noch einen kleinen Schick in die Sache hineinkriegen kann, hat Harr an der Jacke seiner Eisbärhaut demonstriert (Bild 15). Das Fell sieht wirklich gut aus und läßt sich auch abseits der Maschine elegant tragen! (Alle Nähte sind mit einem äußerst zähen Perlonfaden verarbeitet).

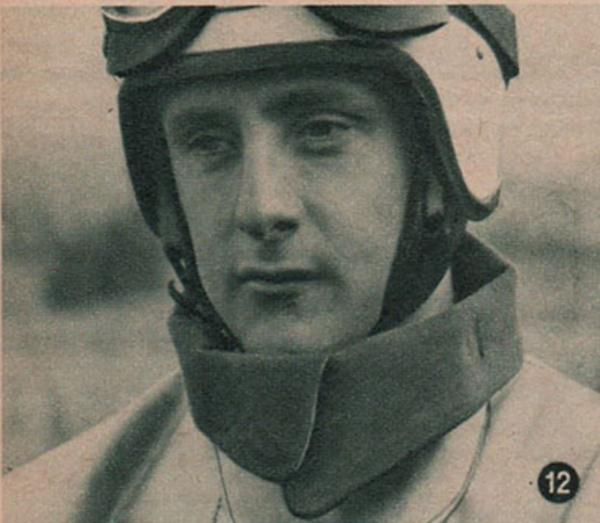
Nach allem, was man da geboten kriegt, ist der Preis meines Erachtens nicht zu hoch, wenn man auch etwas mehr als zwei blaue Scheine dafür hinlegen muß. Es ist nämlich ein reichlicher materieller und zeitlicher Arbeitsaufwand nötig und Harr liefert eine — in der heutigen Zeit wahrhaftig seltene (!) — erstklassige handwerkliche Arbeit. Da sitzen keine Tagelöhner dran, die *nur* nach der Uhr und nach dem nächsten Freibier spielen — da sitzen Schneider dran, die das Handwerk gelernt haben und noch als solches meisterhaft ausüben, da wird das Fell und das Leder noch in vorbildlicher Qualität hergerichtet. Es sind Männer, die auch wissen, was Sturm und Wind, Eis und Schnee, Kälte und Nässe bedeuten. Und nur da kann eine Eisbärhaut für uns Motorradfahrer entstehen!

Klacks

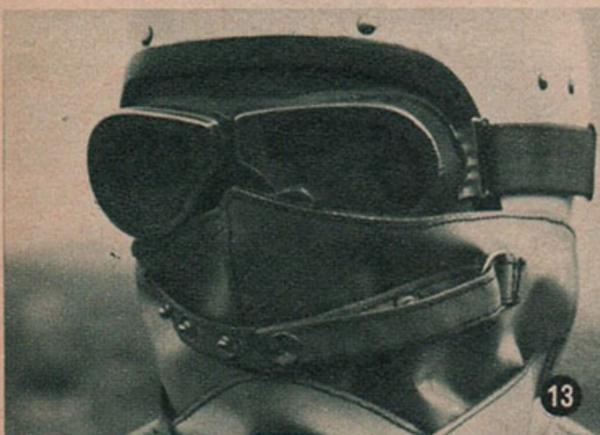
Hersteller: Ernst Harr, Gerberei und Lederbekleidungs-fabrik, 7271 Rohrdorf bei Nagold (Schwarzwald)



11



12



13



# CARLO PERELLI FUHR DIE ITALIENISCHEN SECHSTAGE-GUZZIS

Italien gewann in diesem Jahr in Spindelmühle, wie erinnerlich, die Silber vase — und das italienische National-Team kam im Kampf um die Trophy mit nur geringem Gutpunktrückstand hinter den Tschechen auf den zweiten Platz. Dieser unbestreitbare Erfolg bekommt noch mehr Gewicht, wenn man sich vergegenwärtigt, daß die italienischen Sechstage-Teilnehmer mit 10 Maschinen antraten, daß sie diese 10 Maschinen auch alle bis ins Ziel brachten — und daß alle 10 Fahrer eine Goldmedaille mit heimnahmen. Die Maschinen trugen alle die gleiche Marke — Moto Guzzi. Bereits 1931 und 1932 hatten die Italiener (mit seitengesteuerten Gileras) die Silber vase gewonnen, aber in späteren Jahren waren sie oft weniger erfolgreich — in manchen Jahren so wenig, daß man ihnen überhaupt keine ernstlichen Chancen bei der Sechstagefahrt mehr geben wollte. — Den italienischen Maschinen so wenig wie ihren Fahrern; die Maschinen, zwar als schnell und leicht allenthalben bekannt, hätten kein ausreichendes Stehvermögen über so lange Distanzen in schwerem Gelände — und die Italiener selbst hätten die notwendige Kondition erst recht nicht. Spindelmühle 1963 bewies schlagend das Gegenteil, wie die nachstehende Übersicht zeigt:

Die vom Werk in Mandello del Lario (am Comer See) genannten zehn Maschinen gehörten drei verschiedenen Hubraumklassen an: fünf 125er „Stornello“, zwei „Lodola“ mit 175 und drei mit 250 ccm — diese drei (mit Vogel-Namen belegten) Typen laufen bei Moto Guzzi auch in der Serienfabrikation, und nach wie vor ist Guzzi die größte italienische Motorradfabrik; sie liefert nur Motorräder über 50 ccm und davon noch immer etwa 30% mehr als der größte italienische Hersteller von Fünfzigern, die Firma Garelli (lediglich die beiden großen Roller-Hersteller, Piaggio/Vespa und Innocenti/Lambretta, haben einen noch wesentlich größeren Ausstoß — zusammen etwa das Zehnfache von Moto Guzzi!). Die für die Sechstagefahrt genannten Guzzi-Modelle sind sämtlich mit Viertaktmotoren ausgerüstet — eigentlich erstaunlich, nachdem doch der Zweitakter in diesen Hubraumgrößen auch für schwere Geländewettbewerbe immer mehr bevorzugt wurde und nachdem er sich auch als Rennmotor in den gleichen Hubraumklassen in den letzten Jahren dem Viertakter als überlegen gezeigt hat. Aber die Italiener haben ja auch schon früher, als dem Viertakter anderwärts insbesondere die großen Klassen vorbehalten schienen, erfolgreiche

kleine Viertaktmotoren gebaut: man erinnert sich der Modelle von Capriolo und Gilera und der Tatsache, daß es 98 und 125 ccm Gilera-Viertakter waren, die 1960 bei der Sechstagefahrt in Österreich die Silber vase gewinnen konnten.

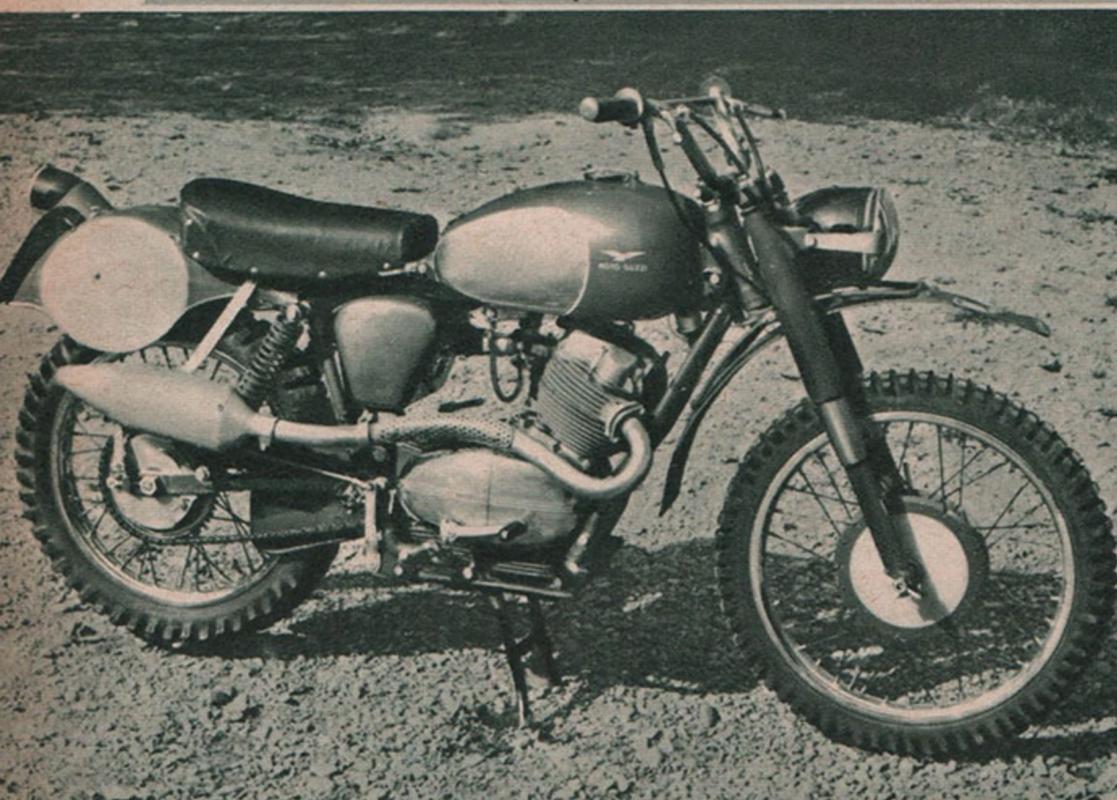
Tatsächlich haben ja die zehn Guzzis, die ihren Fahrern nicht nur sämtlich eine Goldene einbrachten, sondern auch den ersten Platz in der Wertung der Fabrikmannschaften, unter Beweis gestellt, daß sie alle die Vorzüge aufweisen, die man dem Zweitakter für Geländewettbewerbe nachsagt — und dazu jenen bulligen Durchzug, der gerade im Gelände so oft entscheidend ist; und die ganze Konstruktion ist eben bei den Guzzis so ausgereift, daß die Teile, deren Wegfall man immer dem Zweitakter zugute hält, keinerlei Störungsquellen darstellten — die Ventile mit ihrem ganzen Betätigungsmechanismus. Und das geringe Mehrgewicht des Viertakters gegenüber dem Zweitakter ist bei einer Geländemaschine nicht so ausschlaggebend — wenn sich das Gesamtgewicht in so niedrig liegenden Grenzen hält wie gerade bei diesen italienischen Viertaktmaschinen.

Ich hatte das Glück, mich einen Tag lang recht ausgiebig mit den Maschinen, die die Silber vase der diesjährigen Sechstagefahrt gewinnen konnten, im Gelände herumtreiben zu können — also mit je einer 125er Stornello und einer 250er Lodola, und ich war von beiden begeistert, wengleich mir die 250er wegen ihrer größeren Leistung und ihres ganzen — ich möchte sagen „stabileren“ — Verhaltens mehr zusagte. Keinesfalls beeinträchtigten das höhere Gewicht und die größeren Dimensionen der Lodola die Freude am Fahren auch in schwerem Gelände.

Im Motor der 125er hängen die Ventile in einer quer zur Fahrtrichtung liegenden Ebene unter einem Winkel von 35° im Zylinderkopf, die betätigenden Stoßstangen führen von der parallel zur Pleuellwelle angeordneten Pleuellwelle hinter dem Zylinder nach oben. Durchmesser des Einlaßventils 30 mm, des Auslaßventils 25 mm. Gemischauflbereitung in einem 24er Dellorto-Ver gaser. Der Leichtmetallzylinder ist mit einer hartverchromten Laufbahn versehen, bei 52 mm Bohrung und 58 mm Hub sowie einem Verdichtungsverhältnis von 11,3:1 ergibt sich eine Maximalleistung von 10,5 PS bei 8000 U/min. Der Zündstrom wird von einem Schwungradmagneten bzw. der in ihm befindlichen Generatorspule geliefert, wobei ein Fliehkraftregler die automatische Zündverstellung besorgt. Die Hochspannung liefert eine außenliegende Zündspule bzw. es sind deren zwei vorgesehen, um bei Zündstörungen mit Hilfe eines Schalters einfach umschalten zu können.

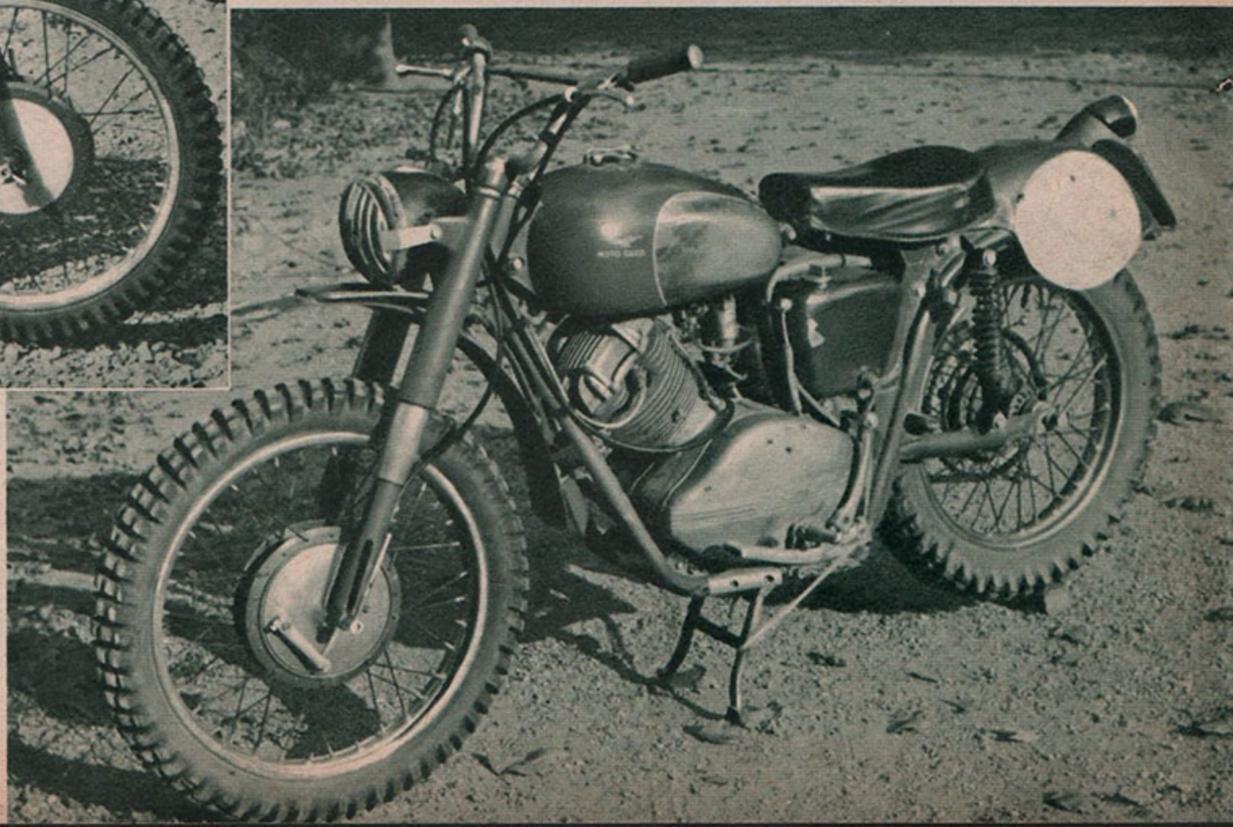
Den Primärtrieb zum Getriebe übernimmt ein schrägverzählter Zahnradsatz mit dem Übersetzungsverhältnis 2,8:1. Auf der linken Seite der Pleuellwelle ist nicht nur der Primärtrieb angeordnet, sondern auch eine Öl-Zentrifuge, die Fremdkörper aus dem Öl ausschleudert. Natürlich läuft zusammen mit Primärtrieb und Getriebe auch die Mehrplattenkupplung mit im Ölbad, und auch insoweit entspricht der Aufbau des Triebwerks ganz der derzeitigen italienischen Kon-

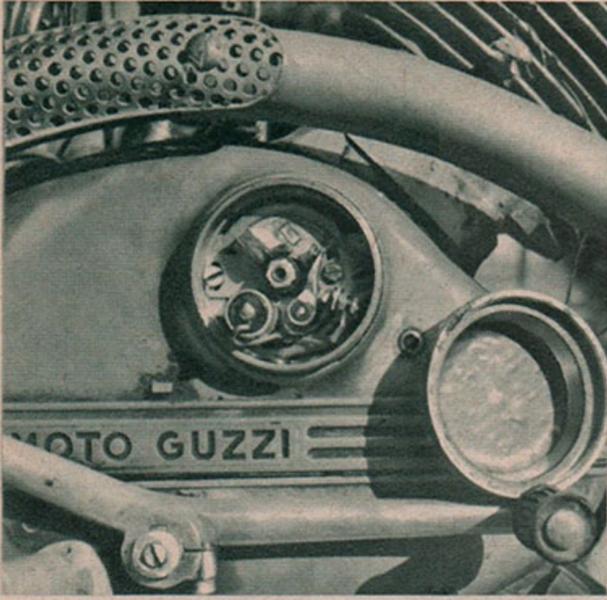
	Gestartet	Ausgefallen	Angekommen	Gold	Silber	Bronze
Großbritannien	43	23	20	15	3	2
Italien	10	—	10	10	—	—
Mitteldeutschland	26	8	18	16	2	—
Österreich	2	1	1	1	—	—
Polen	10	5	5	2	2	1
Schweden	9	4	5	1	2	2
Sowjetunion	19	6	13	4	6	3
Spanien	2	—	2	1	1	—
Tschechoslovakei	85	24	61	37	15	9
Westdeutschland	74	40	34	15	9	10



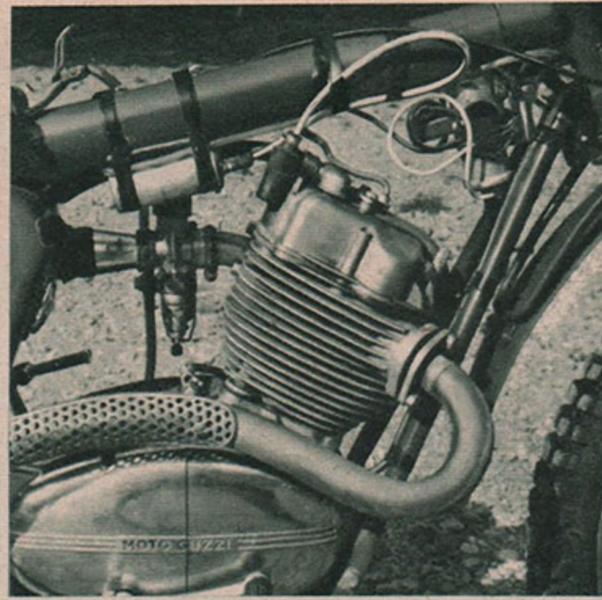
Links: Die 125er „Stornello“ von Moto Guzzi in Sechstage-Ausführung — nur wenig unterschiedlich von der Serie.

Unten: Auch die „Lodola“, die mit 175 und 250 ccm in den italienischen Teams eingesetzt war, zeigte nur in speziellen Anpassungen an die Erfordernisse einer sechstägigen Geländefahrt Abweichungen von der Serienausführung.

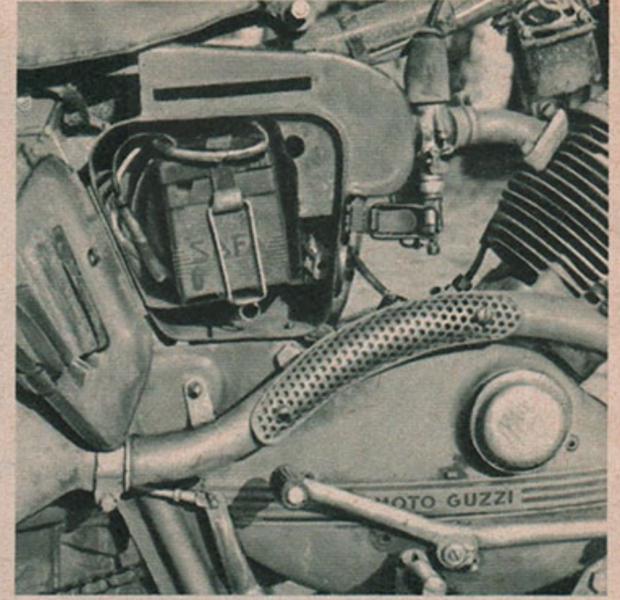




Links: Kondensator und Unterbrecher sitzen bei der 250er im rechten Gehäusedeckel, selbstverständlich einwandfrei gegen Wasser abgedichtet. Rechts: Beide



Guzzi-Modelle waren mit doppelten Zündanlagen ausgerüstet, d. h. mit umschaltbaren Zündspulen.



struktions-tendenz für solche Leichtgewichts-Maschinen.

Das im Block befindliche Viergang-Getriebe wird durch einen rechts angeordneten einarmigen Fußschalthebel betätigt, die Schaltwege sind extrem kurz, und die Funktion der Schaltung ist überaus präzise. Die Gesamtübersetzungen in den einzelnen Gängen werden verständlicherweise den jeweiligen Wettbewerbsbedingungen angepaßt, bei der Sechstagesfahrt im Riesengebirge betrug sie in den einzelnen Gängen 34,2 — 24 — 15,8 und 10,25:1. Wie man aus diesen Zahlen ersieht, lagen die beiden unteren Gänge verhältnismäßig tief, um mit den zu erwartenden Schwierigkeiten der Geländestrecken gut fertig werden zu können, während die beiden oberen Gänge normale Übersetzungsverhältnisse bzw. einen normalen Abstand aufweisen, um auch auf schnellen Streckenstücken die Motoren nicht unnötig überdrehen zu müssen. Abgesehen davon, daß bei ihnen ein Gang mehr vorhanden ist, fand sich die gleiche Tendenz der Getriebeauslegung übrigens auch bei den beiden größeren Modellen der Guzzi-Maschinen.

Der Doppel-Rohrrahmen, der bei der serienmäßigen Stornello unten offen und nur durch den Triebwerksblock geschlossen ist, erhielt für den Geländeeinsatz eine „Rohr-Bodengruppe“, mit der ein geschlossener Rahmenverband entstand und mit dem gleichzeitig auch die Ölwanne des Motors einen Schutz erhielt. Wie allgemein bei Geländemaschinen üblich, war auch hier das Vorderrad größer als das Hinterrad: Reifendimension 2 1/4 x 19 vorn gegenüber 2 1/4 x 18 hinten. Auch die wirksamen Bremsendurchmesser waren verschieden, die Vorderradbremse wies 180 mm, die Bremsstrommel im Hinterrad 150 mm Durchmesser auf. Noch ein paar Zahlenwerte: Lenkerhöhe 1030 mm, Lenkerbreite 700 mm, Sattelhöhe

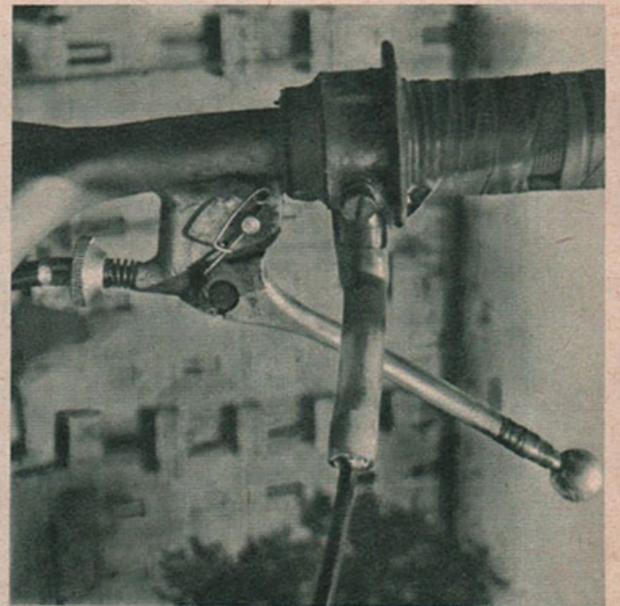
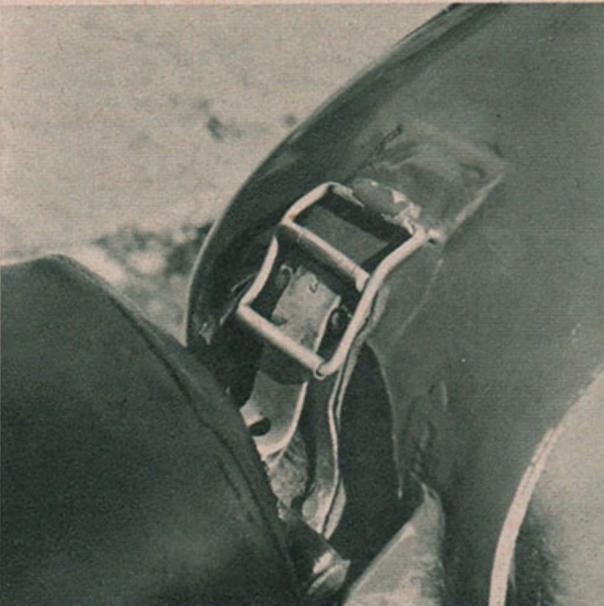
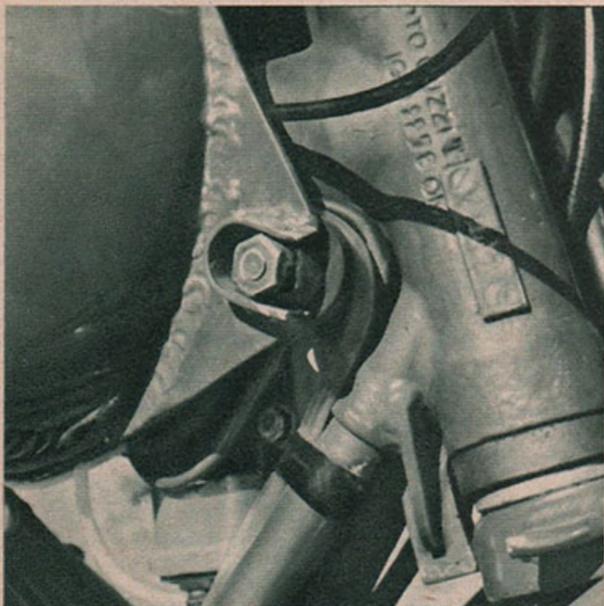
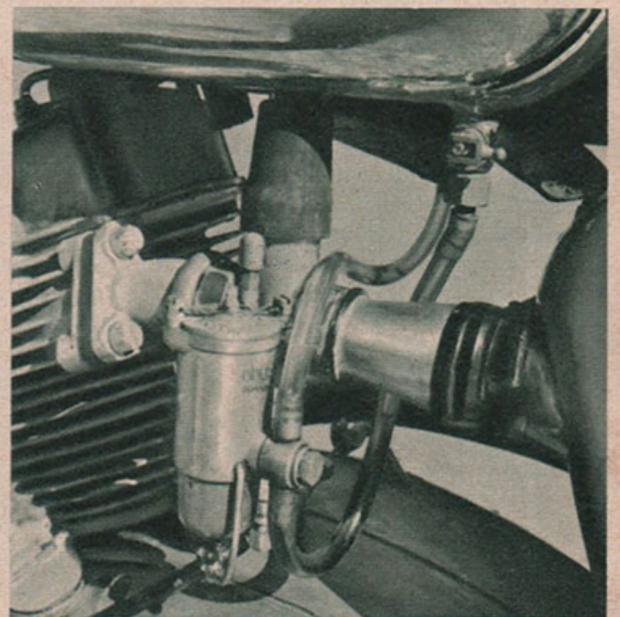
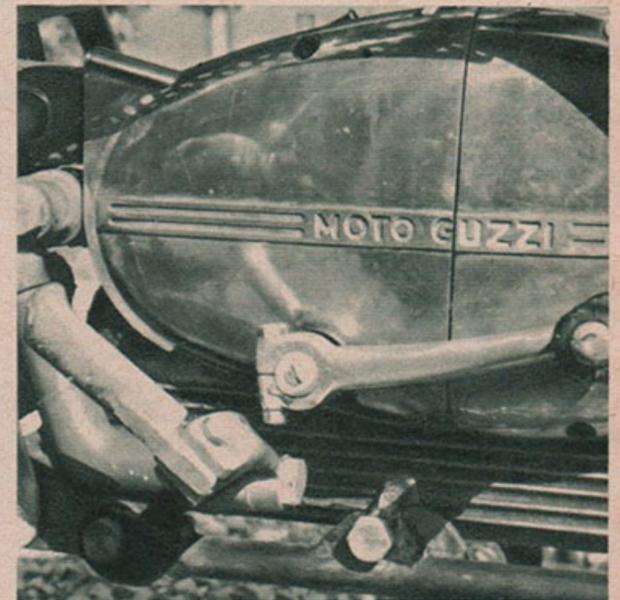
Links: Um den Tank absolut spannungsfrei in den Befestigungen zu halten, hatte man ihn vorn einfach über die gummiarmierten Haltebolzen geschoben (beachtenswert die stabile Ausführung der Lenkeinschlag-Begren-

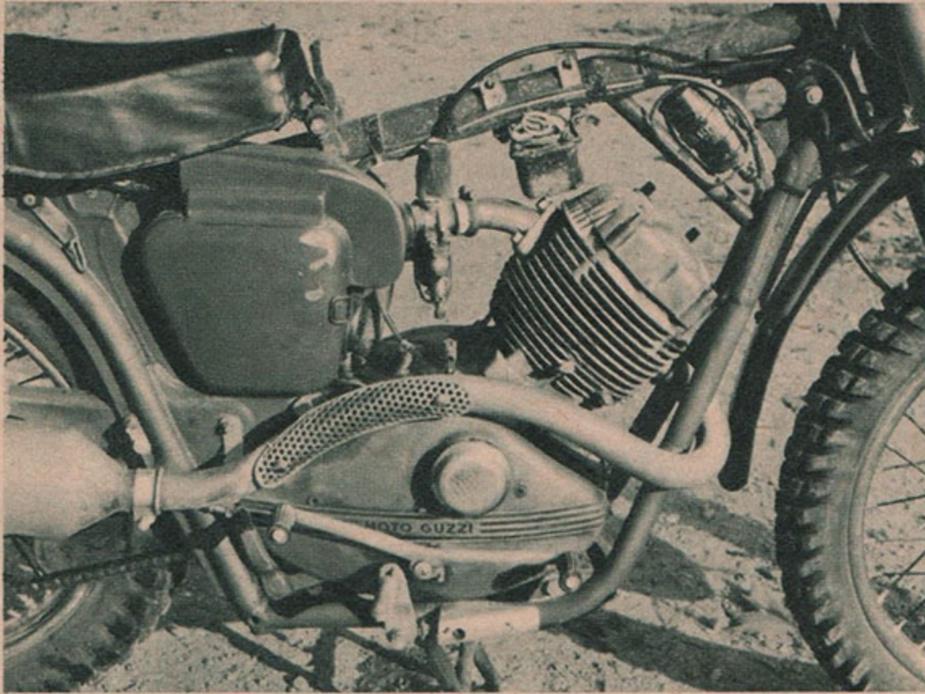
800 mm, Höhe der Fußrasten 290 mm; Bodenfreiheit 200 mm, Gesamtgewicht der Maschine 95 kg.

Mit seinem um 45° nach vorn geneigten Zylinder (übrigens ebenfalls in Leichtmetall mit Hartchrom-Laufbahn) wirkt, wohl auch wegen des getrennt angeordneten Ölbehälters, der Triebwerksblock der 250er Lodola ausgesprochen „zierlich“, und wegen seiner knappen Abmessungen ließ er sich auch gut in einem steifen, verhältnismäßig kurzen Doppelrohr-Rahmen unterbringen. Traditionellen Moto Guzzi-Abmessungen entsprechend betragen Bohrung und Hub je 68 mm, bei einem Verdichtungsverhältnis von 11:1 wird werksseitig eine bei 7500 U/min Spitzenleistung von 15 PS angegeben (?). Die unter einem Winkel von 27° im Kopf hängenden Ventile werden durch eine gemeinsame, über den Ventilen liegende Nockenwelle betätigt, die durch eine Kette angetrieben wird. Ein spezieller Kettenspanner sorgt bei allen Zylindertemperaturen für die richtige Spannung der Steuerkette. Ventildurchmesser bei diesem Motor 35 mm für den Einlaß, 30 mm für den Auslaß. Erstaunlicherweise hat der Dellorto-Ver-

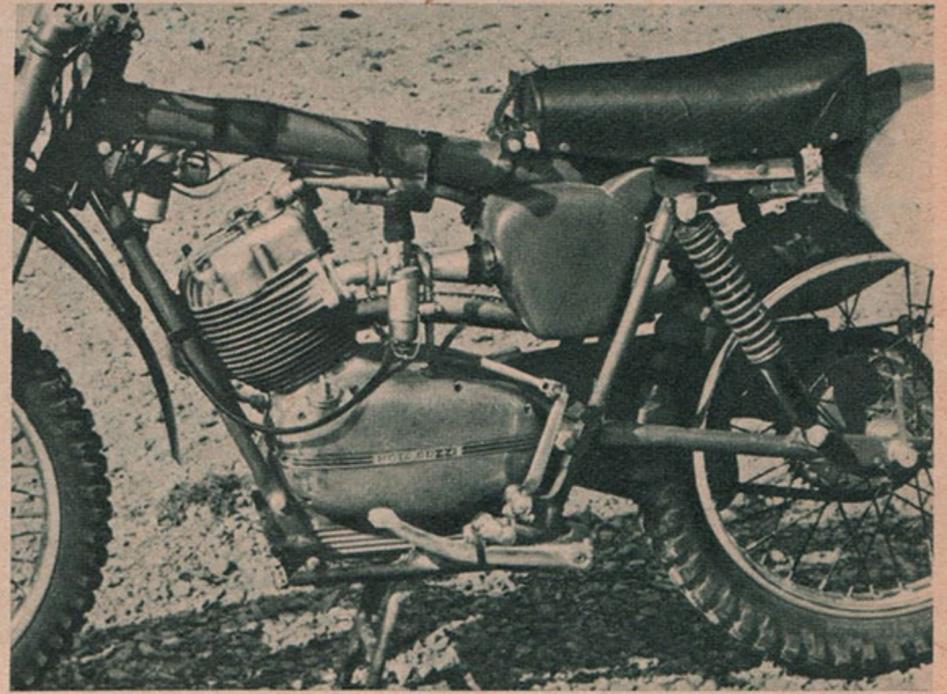
Bilder rechts außen: Im oberen Bild sieht man die Unterbringung der Batterie bei der Lodola (die Stornello hatte keine Batterie) im Kasten unter der Sitzbanknase, darüber die Ansaugkammer für den Vergaser (bei der Stornello diente der ganze Kasten gleichzeitig als Ansaugkammer); im Kasten auch die Umschaltmöglichkeit für die Zündspulen. Das zweite Bild von oben zeigt den einarmigen Fußschalthebel, den die Stornello im Gegensatz zur zweiarmigen Schaltwippe der Lodola aufwies, sowie die wegklappbare Fußraste. Das dritte Bild von oben zeigt ein interessantes Vergaserdetail: unterhalb der Schwimmerkammer war ein Filterabsetzbehälter mit Schnellverschluß vorgesehen (man sieht außerdem den Wasserschutz für die Mischkammer, den kräftigen Tupper, die doppelte Kraftstoffzuführung aus den beiden Tankhälften sowie die Einführung des Ansaugstutzens in die Ansaugkammer. Unteres Bild: Eine Spangenfeder bildete die sichere und doch schnell und ohne Werkzeug lösbare Sicherung des Handhebel-Drehbolzens.

zung!) — und hinten wurde er (Bild rechts) mittels dieses federbelasteten Schnappverschlusses auf die hinteren Gummiunterlagen am Rahmen gezogen.





Zylinderanordnung und getrennter Öltank ergeben bei der Lodola einen so kompakten Triebwerksblock, daß man mit einem ungewöhnlich knappen Doppelrohrrahmen trotz beachtlicher Bodenfreiheit auskommt.



Der Motor der Stornello sitzt höher im Rahmen, weil der Block unten das Ölreservoir trägt; beachtenswert das starke Oberrohr — unter demselben sieht man die beiden Zündspulen.

gaser des Lodola-Motors auch nur 24 mm Durchlaß — aber natürlich eine andere Einstellung als der des Stornello-Motors.

Die Zündung erfolgt bei diesem Motor als Batteriezündung, auch hier ist automatische Zündzeitpunktverstellung vorgesehen und auch hier besteht durch Doppelanordnung der Zündspulen die Möglichkeit, bei Störungen auf die Reserveanlage umzuschalten.

Alten Guzzi-Gepflogenheiten folgend arbeitet der Lodola-Motor mit einer Trockensumpf-Schmierung (und auch die Schwungscheibe liegt außerhalb des Kurbelraumes, allerdings unter der linksseitigen Gehäusekappe). Der 3 Liter fassende Öltank befindet sich unterhalb des Sattels auf der linken Seite, die gegenüberliegende Seite ist einem Behälter vorbehalten, der nicht nur Batterie und Bordwerkzeug enthält, sondern auch eine Kammer, durch die die Ansaugluft geleitet wird.

An der rechten Seite erfolgt, auch hier über schrägverzahnte Stirnräder, im Übersetzungsverhältnis von 2.03:1 der Primärtrieb auf die im Ölbad laufende Mehrplattenkupplung. Das im Block befindliche Fünfganggetriebe wird hier durch eine Schaltwippe betätigt, im rechtsseitigen Gehäusedeckel sitzt auch der Zündunterbrecher, wie aus den beigelegten Bildern ersichtlich ist. Die Gesamtübersetzungen betragen in den einzelnen Gängen 22,8 — 15,9 — 12,6 — 10 und 7:1, und auch hier ist also dafür gesorgt, daß die Maschinen schon beim Start mit allem Dampf losziehen können, ohne daß die Kupplung zu sehr strapaziert werden muß.

Die Laufrad- und Bremsendurchmesser sind die gleichen wie bei der kleinen Maschine, nur ist die Bereifungsdimension anders: die 250er Lodola ist vorn 3.00 und hinten 4.00 bereift.

Die komplette Maschine in Sechstagertrimm wog 120 kg, und sie bot, wie schon eingangs gesagt, für den Fahrer insgesamt eine befriedigendere Fahr-

position als die kleinere Maschine. Der Lenker war bei der gleichen Breite etwas tiefer gesetzt (Griffhöhe nur 1000 mm), und bei gleicher Fußrastenlänge (290 mm Bodenabstand) lag der Sattel um 40 mm tiefer als bei der 125er.

Beide Modelle besaßen keinen Luftschieber im Vergaser. Aber trotzdem bereitete es keine Schwierigkeiten, auch den ganz kalten Motor nach Betätigung des Schwimmtupfers mit leichter Drosselöffnung und mit einigen kräftigen Tritten auf den (bei der 250er schwenkbaren, bei der 125er festen) Kickstarter zum Anspringen zu bringen; trotz der 275er Kerze und des verhältnismäßig hohen Verdichtungsverhältnisses genügten stets zwei bis drei „Kicks“, bis der Motor lief.

Bei beiden Maschinen liegt der Kickstarter auf der linken Maschinenseite; den 125er-Motor kann man übrigens bei gezogener Kupplung mit eingelegtem 1. Gang anwerfen — das kann u. U. beim Start, wenn's pressiert, sehr willkommen sein.

Der Leerlauf ist nicht übermäßig schnell und sehr regelmäßig, aber der Auspuffton, der aus dem hochgelegten Rohr mit seinem (zweifelloso völlig ausgeräumten) „Dämpfer“ kommt, ist nicht ganz zivil: mit seinem „gesunden“ Staccato erinnert er ein wenig an die Guzzi-Rennmotoren aus den späten 40er Jahren. Wenn man aber den Drehgriff mit ein wenig Gefühl betätigt, kann man notfalls sogar vor Polizisten-Ohren bestehen.

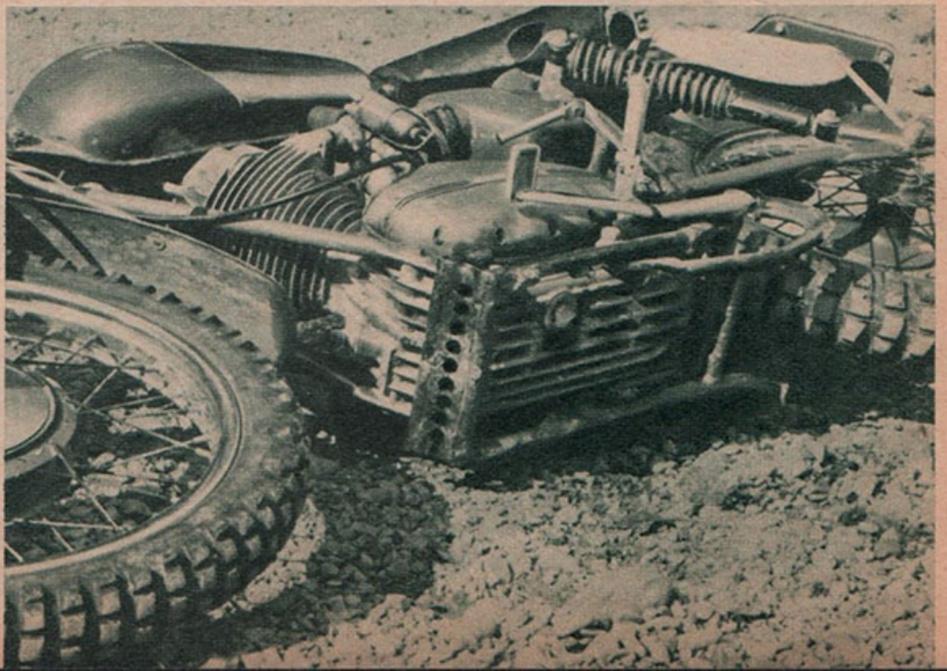
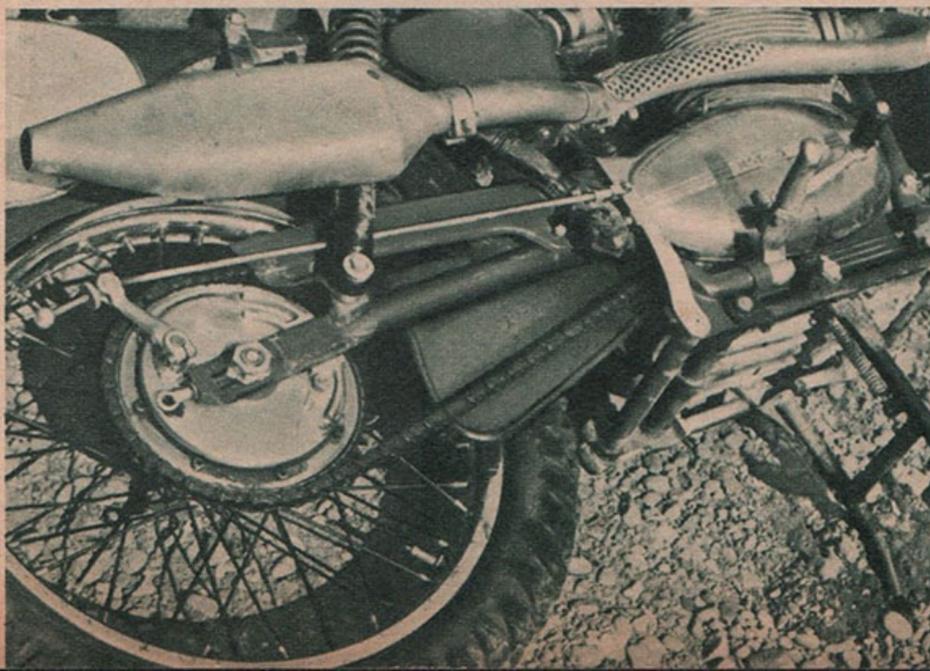
Die Bedienungshebel liegen durchweg richtig zu den Händen (bzw. zu den Füßen) — mit Ausnahme des schon erwähnten Doppel-Fußschalthebels bei der 250er. Die Maschinen sind dadurch und als Folge des extrem kleinen Wendekreises, des kurzen Radstandes, des weitgestuften Getriebes und nicht zuletzt durch den bulligen Abzug der Motoren auch für einen weniger versierten Fahrer im Gelände ausgezeichnet zu handhaben — der ganze Tag mit ihnen war eine reine Freude.

Auffällig gering waren die Vibrationen der Motoren (und sie drangen kaum bis zu den Lenkergriffen und Fußrasten durch) — auffällig war auch die Öldichtheit der Motoren, und insgesamt machen diese Maschinen den Eindruck, daß man sich bei ihnen auch um die letzten Kleinigkeiten gekümmert hatte, um ihre Funktion während des ganzen Wettbewerbs sicherzustellen. Vor allem war die Elektrik bestens gegen Schmutz und Wasser geschützt (und auch die Bremsen bekamen davon offensichtlich nur wenig in ihr Inneres). Mechanisch waren die Motoren (von Anfang an, wie man mir sagte) etwas laut, aber das stört ja beim Einsatz im Geländewettbewerb nicht.

Geradezu brutal ließen sich die Kupplungen behandeln: in den von mir gefahrenen Maschinen befanden sich noch die Originalteile, die die Sechstagefahrt überstanden hatten — und trotzdem machte sich weder ein Rutschen noch ein Rupfen bemerkbar, und auch bei kaltem Motor zeigte sich keinerlei Neigen zum Kleben der Lamellen. Diese Kupplungen arbeiteten erstaunlich und trugen ihr Teil dazu bei, daß man so präzise schalten konnte. Die Maximalgeschwindigkeit betrug bei der 125er ca. 95 km/h, bei der 250er ca. 130 km/h, in beiden Fällen mit den aufgeführten Sechstage-Übersetzungen. Die Beschleunigung war in den unteren Gängen außerordentlich — in den oberen, den Übersetzungsverhältnissen entsprechend, natürlich zahmer. Der Verbrauch der Motoren hängt verständlicherweise weitgehend von der Beanspruchung ab: mit einem Liter Kraftstoff kommt die 125er etwa 25 km weit, wenn sie voll aufgezo-gen wird — und etwa 40, wenn man sie weniger scharf herannehmen muß. Bei der 250er ist es nicht anders, da läuft ein Liter auf etwa 16 km durch, wenn sie hart arbeiten muß, während man mit der gleichen Kraftstoffmenge etwa 30 km weit kommt, wenn die Beanspruchung unter dem Maximum bleibt.

Bei beiden Guzzi-Typen fand sich diese Art von Kettenschutz: zwar unten offen, aber seitlich gut gegen den Hinterreifen abgedeckt. Die Auspuffanlagen einschließlich der flachgedrückten Dämpfer waren so weit wie möglich „herangeholt“, um sie sturz-sicher zu machen.

Der Rahmen der Stornello ist in der Serienausführung unten offen und wird dort durch den Triebwerksblock geschlossen (deshalb auch das starke Oberrohr im Bild oben!); für die Sechstageausführung hatte man zusätzlich einen geschlossenen Rohrunterzug vorgesehen; gleichzeitig auch als Schutz für die Ölwanne.



# TANK AUS KUNSTHARZ

## Warum Kunststoffanks?

Im Gelände und auf der Straße haben die Wettbewerber der letzten Jahre immer deutlicher die Überlegenheit des gewichtsmäßig leichten Fahrzeugs gegenüber viel Kilogramm Motorrad gezeigt. Gekonnter Leichtbau ist mitverantwortlich für die erstaunliche Leistungsfähigkeit der kleinen Maschinen. Diese Tatsache bewog wohl auch ein Dutzend Fahrer, bei der Schottischen Sechstagesfahrt mit Tanks und Schutzblechen aus Kunststoff anzutreten. Und seit Jahren schon zapfen manche Norton-Manx und andere Brocken ihr Feuerwasser aus einem Kunstharztank.

Welche Gewichtsersparnis ist möglich?

Strebt man die Steifheit und Festigkeit eines Stahlblechtanks an, so spart man bei gleicher Formgebung und Ausführung in glasfaserverstärktem Kunstharz etwa 55% Gewicht ein. Selbst gegenüber einer Aluminiumausführung ist der Kunstharztank um etwa 10% leichter. Duldet man jedoch eine gewisse Nachgiebigkeit des Tanks und betreibt für besondere Einsätze extremen Leichtbau, dann wird der Gewichtsunterschied zum Alu-Tank noch größer, ohne mit Nachteilen wie Tankrisse bei starken Vibrationen rechnen zu müssen.

Aber auch für den Normalverbraucher kann der Bau eines Kunstharztanks vorteilhaft sein, wenn es darum geht, die Sitzposition und den Radeinschlag zu verbessern, ein lästiges Dröhnen zu beseitigen oder den Tankinhalt zu ändern.

## Materialien und Kosten

Preislich gesehen liegt der handgefertigte Kunststoffank gegenüber den im Handel erhältlichen Blechtanks sehr günstig, sofern man für seine eigene Arbeit keinen hohen Stundenlohn rechnet. Die folgende Tabelle führt die Materialien und Gestehungskosten für einen mittelgroßen Tank (20 Liter Inhalt) auf:

### Modell

10 kg	Zement	DM 1.—
40 kg	Sand, 2 m Draht als Armierung	—
200 g	Grundierung	2.—
200 g	Spachtel	1.50
100 g	gute Lackfarbe	1.60
2 Bogen	Naßschleifpapier (180 Korn)	1.10
		<u>DM 7.20</u>

### Tank

5 qm	Doppelköpergewebe aus ungezwirnter E-Glasseide ca. 300 g/qm (z. B. interglas 92125), Silanfinish	DM 23.50
1 qm	Kreuzköpergewebe aus ungezwirnter E-Glasseide, ca. 160 g/qm (z. B. interglas 92110), Silanfinish	3.50
2,5 kg	Polyesterharz (z. B. Polyleit PM bzw. Polyleit TK von Reichhold)	12.—
250 ccm	Styrol	1.40
100 g	Katalysator (AP-Paste oder MEK)	3.50
20 ccm	Kobaltbeschleuniger	2.—
1 Liter	Reinigungsmittel (Aceton)	3.50
150 g	Trennlack (Polyvinylalkohol)	1.50

Einfüllstutzen und Ablauf aus Schrotttank, Befestigungsglaschen, Gummi mit leichter Profilierung für Schenkelschluß, Pattex und UHU-Plus

2 Bogen Naßschleifpapier (180 Korn) 8.—  
1.10

DM 60.—

### Lackierung nach Wahl:

Polyesterharz als Decklack oder Kunstharz-Autolack, eventuell mit Kunstharzgrundierung und Kunstharzspachtel.

### Sonstige Hilfsmittel:

Briefwaage, Thermometer, Schere, Küchenmesser, Pinsel Gr. 4—5, Marmeladegläser oder Pappbecher, Holzstäbchen zum Verrühren der Harzansätze. Für den Tankbau sind nur wenige Harze geeignet. Beständig gegenüber reinem Benzol sind eigentlich nur die teuren Epoxyharze. In dem handelsüblichen Kraftstoff muß man immer mit Benzol rechnen.

Die Polyesterharze — die Benzol in den bei uns üblichen Mengen aushalten — benötigen zur Verarbeitung eine Raumtemperatur von ca. 20° C. Mit 3% MEK-Katalysatorzusatz und etwa 0,2—0,3% Kobaltbeschleuniger beträgt dann die Topfzeit (das ist die Zeit zwischen dem Einmischen des Beschleunigers und dem Gelieren der Harzmasse) von Polyleit PM etwa 20 Minuten. Das Harz Polyleit TK ist noch reaktiver, benötigt also für die gleiche Topfzeit weniger Beschleuniger und Katalysator. Gegenüber Benzol noch beständiger, ist es jedoch nicht so schlagzäh wie Polyleit PM und deshalb nicht so robust bei Stürzen und Unfällen.

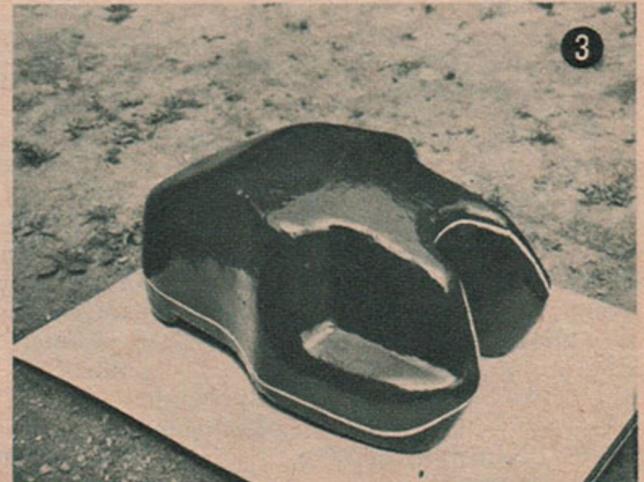
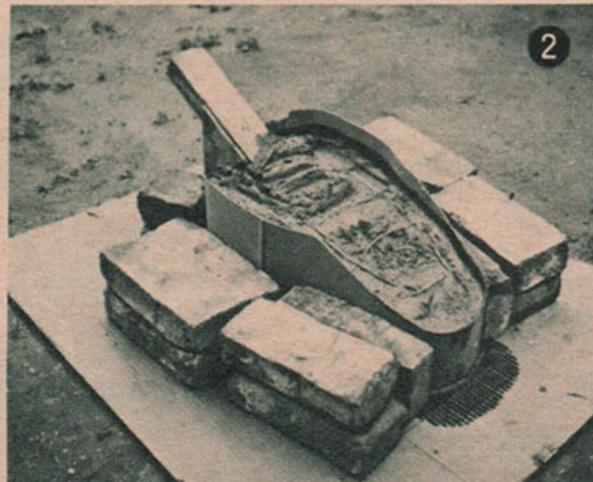
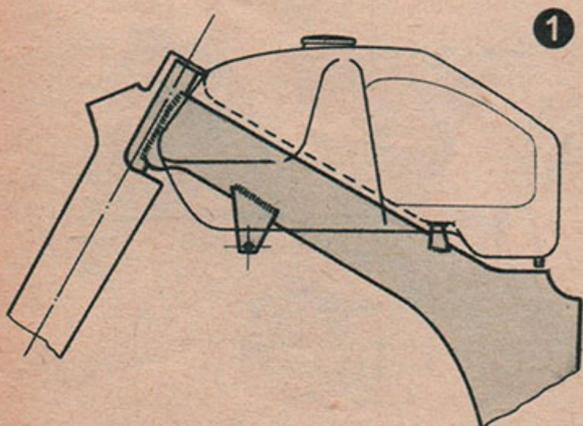
Von der Fa. Bayer, Leverkusen, dürften sich am besten die Harze Leguval W 20 und Leguval W 30 bewähren, das bestgeeignete Harz der Chemischen Werke Hüls nennt sich Vestopal H.

## Das Modell

Vor dem Bau des Modells opfert man ein paar Stunden für die vernünftige Gestaltung des neuen Tanks. Man lege Wert auf großen, ungehinderten Radeinschlag, glatte Verlegung der Seilzüge und Stromkabel, guten Knieschluß und ermüdungsfreie Sitzposition. Die günstigste Tankbreite zwischen den Schenkeln ist abhängig von der Stellung und Neigung der Fußrasten. Schmale Tanks sehen zwar sportlich aus, ermüden jedoch den Fahrer, wenn der Motorblock breit ist. Ferner muß überlegt sein, wie man bei der Fertigung den Tank in zwei Hälften teilt. Hinterschneidungen und scharfe Kanten sind möglichst zu vermeiden. Um zu sehen, was sich von unseren Vorstellungen verwirklichen läßt, zeichnen wir die Steuerkopfpattie und den Verlauf der oberen Rahmenrohre in der Ansicht und im Grundriß und skizzieren die Form des neuen Tanks ein (Bild 1).

Es ist zweckmäßig, das Modell des Tanks aus Beton herzustellen. Ein Modell aus Gips ist zwar etwas bequemer zu fertigen, übersteht jedoch meist nicht die Anprobe auf der Maschine. Den Aufriß des Tanks skizzieren wir im Maßstab 1:1 auf steifen Karton und grenzen ihn mit Pappe, Bretchen und Steinen ab. Die Aussparung, in der später das Rückgrat der Maschine Platz findet, wird in Holz ausgebildet. Sie muß so gebaut sein, daß später bei der Anprobe des Modells seitlich mindestens 1 cm Luft gegenüber dem Rahmen vorhanden ist und Seilzüge und Kabel genügend Platz haben (!).

In unsere Form wird nun Beton eingefüllt. Je nach Gestalt des Tanks und dem Bedürfnis des Modellbauers, Ewigkeitswerte zu schaffen, kann man Draht als Armierung einlegen (Bild 2). Nach einigen Stunden wird die



Pappe ringsum entfernt und die groben Umriss der oberen Modellhälfte mit einem Messer korrigiert.

Hohlkehlen werden nicht unter 10 mm Radius ausgeführt. Mit einfachen Schablonen aus steifem Karton prüfen wir die Symmetrie des Modells. Die Oberfläche wird möglichst gut geglättet. Die untere Hälfte des Modells kann noch nicht bearbeitet werden. Es lohnt deshalb, die Schalung der Aussparung sauber anzufertigen und für einen planen Boden zu sorgen. Am nächsten Tag können wir das Modell umdrehen und korrigieren, die Unterseite wie oben beschrieben. Ist der Beton ausreichend abgebunden, bringen wir das Modell vorsichtig auf den Rahmen der Maschine und prüfen die Lage der Seilzüge, den Lenkeinschlag, die Sitzposition usw.

Das Modell bleibt nun einige Tage liegen, damit es abbindet und austrocknet. Dann stellen wir sein Gewicht (in kg!) fest, teilen diese Zahl durch 2 und kennen jetzt den Inhalt des zukünftigen Tanks. Wiegt also das ausgetrocknete Betonmodell 40 kg, so dürfen wir auf 20 Liter Inhalt hoffen. Möchten wir den Inhalt ändern, so ist das jetzt noch möglich! Nach der Korrektur des Gewichts wird die Modelloberfläche grundiert, gespachtelt, naß geschliffen (180 Korn) und mit dunklem Lack gestrichen, damit später Luft einschließt im harzgetränkten Gewebe als helle Stellen sofort auffallen. Die Teillinie wird deutlich markiert. Außerlich ist das Tankmodell vom zukünftigen Tank nur durch das Fehlen des Tankverschlusses und des Ablaufes zu unterscheiden (Bild 3).

### Fertigung der beiden Tankhälften

Um zu verhindern, daß die harzgetränkten Gewebe nach dem Aushärten am Modell festkleben, behandeln wir die Oberfläche mit Trennlack. Der farblose Lack wird in mehreren Schichten dünn aufgespritzt (Trockendauer je Schicht etwa 10 Minuten), bis ein elastischer, cellophanartiger Film entsteht. Wir lassen den Film gut durchtrocknen, damit die im Trennlack enthaltenen Lösungsmittel vor dem Auftragen der ersten Harzschicht völlig abgedunstet sind.

Zur Aufbereitung des Harzes gießen wir 200 g Harz in ein Marmeladeglas und untermischen es zur Viskositätsverringerung mit etwas Styrol. Die Styrolbeigabe soll jedoch 10% des Harzgewichtes nicht übersteigen. Anhaltspunkt für die richtige Menge ist die leichte Einstreichbarkeit und satte Durchtränkung eines Streifens Glasgewebes. In senkrechter Lage darf das Harz aber nicht vom Gewebe abtropfen. Dem Harz-Styrol-Gemisch fügen wir 2—3 Gewichtsprozent Katalysator bei und untermischen ihn gründlich. Dieses Gemisch härtet nur sehr langsam aus und bleibt mehrere Tage verarbeitbar. Durch den Zusatz des Kobaltbeschleunigers wird das Harz erst richtig aktiviert, d. h. es härtet innerhalb ganz kurzer Zeit aus. Wir füllen deshalb stets nur soviel aufbereitetes Harz in einen Pappbecher oder in ein Glas, wie wir in den nächsten 20 Minuten verarbeiten können, fügen unseren Beschleuniger hinzu (35 Tropfen entsprechen 1 g) und verrühren ihn gut mit dem Harz.

**Wichtig: Niemals den Beschleuniger direkt mit dem Katalysator zusammenbringen, es erfolgt eine explosionsartige Verpuffung! Katalysator und Beschleuniger vor Kindern schützen! Katalysator darf unter keinen Umständen in die Augen gelangen. Schwere Augenentzündungen und baldige Erblindung sind die Folgen. Beim Handtieren mit Katalysator tragen wir deshalb die Motorradbrille.**

Das plötzliche Gelieren des Harzes erlaubt es nicht, mit größeren Mengen zu arbeiten. Wir setzen — nach Übung und Geschicklichkeit — jeweils 30 bis 70 g Harz mit Beschleuniger an, um nicht unnötig viel Harz durch das plötzliche Gelieren zu verlieren. Flüssiges und geliertes Harz wird mit Aceton von Pinsel und Händen entfernt. Zeigt sich die Haut gegenüber dem Harz empfindlich, kann man nach jedem Waschen eine Hautschutzsalbe — etwa Silicoderm F — auftragen.

Ab jetzt sind die vorgeschriebenen Temperaturen einzuhalten! Wir entscheiden uns, welche Tankhälfte wir zuerst anfertigen. Die mit Trennlack behandelte Oberfläche des Modells wird in Abständen von ca. 40 Minuten dreimal mit aktiviertem Harz bis 3—4 cm unterhalb der markierten Linie eingepinselt. Wir erreichen so ein glattes Tankinneres und haben gleichzeitig eine Schicht, die auch nach dem Aushärten klebrig bleibt und das aufgelegte Gewebe gut haften läßt.

Für unsere Zwecke eignen sich nur Köpergewebe (Bild 4). Diese Gewebart schmiegt sich auch verhältnismäßig komplizierten Modellen gut und ohne Faltenbildung an. Für sehr großflächige und in der Form einfache Tanks kann man anstelle des in der Materialaufstellung empfohlenen 300 g/m<sup>2</sup> schweren Köpergewebes auch ein 400 g/m<sup>2</sup> schweres Gewebe verwenden (z. B. interglas 92140).

Das Gewebe wird leicht auf die klebrige Oberfläche des Modells gelegt und, von der Mitte ausgehend, möglichst ohne Faltenbildung der Modellform angepaßt. Bildet sich dennoch eine Falte, wird das Gewebe in der Umgebung der Falte abgehoben, neu verlegt und angedrückt. Geht es einfach nicht ohne Falte ab, so tritt die Schere in Aktion und schneidet das überschüssige Glas weg. An den Hohlkehlen soll die Armierung satt und ohne Spannung anliegen, damit sich beim Auftragen des Harzes keine Luftblasen bilden. Nun wird das Gewebe 3—4 cm unterhalb der Trennlinie abgeschnitten und mit aktiviertem Harz getränkt. Die Pinselbewegungen sind sanft auszuführen, damit das Gewebe nicht verrutscht und sich in den Hohlkehlen strafft (Bild 5). Mit der Verteilung des Harzes gehen wir sehr sparsam um: Nicht mehr Harz auftragen als zur Tränkung des Gewebes nötig ist! Bei gleichem Tankgewicht ist hoher Glasanteil immer gleichbedeutend



mit großer Festigkeit und Stabilität! Beim Gelieren des Harzes wird der Pinsel sofort mit Aceton gereinigt. Die neue Harzmischung wird in einem anderen Becher angesetzt.

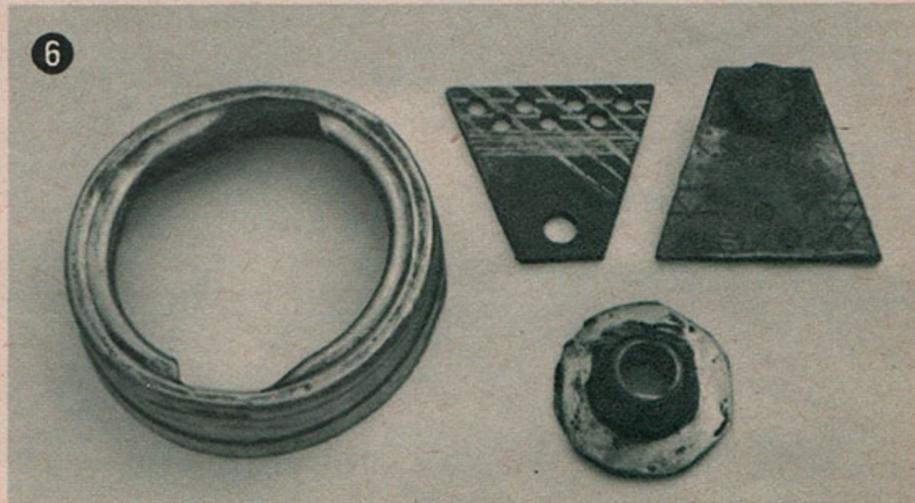
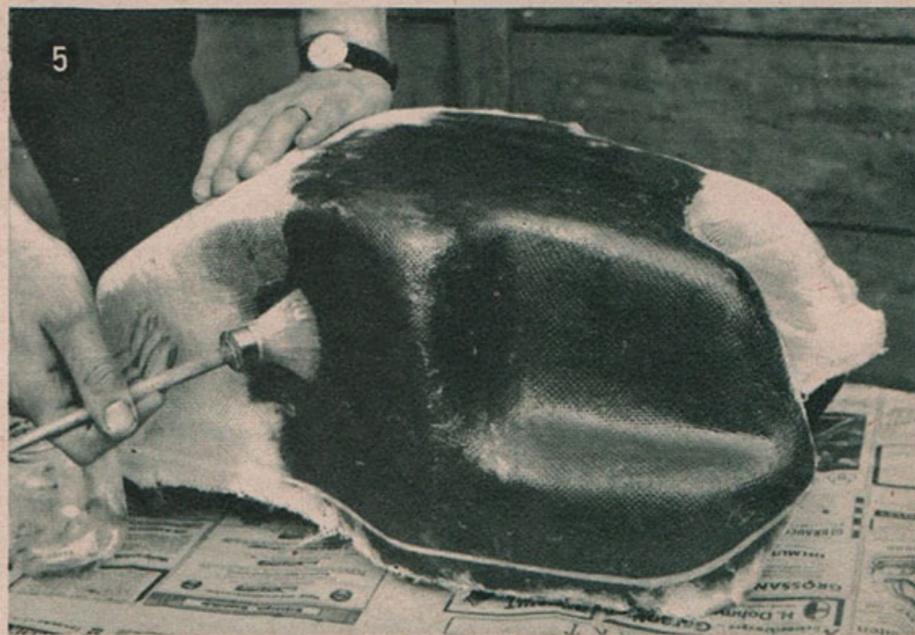
Etwa zwei Stunden nach dem Auftragen des Harzes ist die Gewebeschicht genügend ausgehärtet und kann vom Modell gehoben werden. Wir schieben zu diesem Zweck ein langes, dünnes, aber stumpfes Messer zwischen Modell und Tankhälfte und lösen beide mit viel Geduld und Sorgfalt voneinander. Bei komplizierten Modellen ist die Entformung trotz Trennlack immer etwas schwierig. Erleichternd für unsere Arbeit ist, daß die Schicht noch sehr dünn und biegsam ist. Nach der Trennung wird das Modell dort, wo der Lackfilm zerstört ist, erneut mit Trennlack behandelt. War die Entformung an einigen Stellen sehr schwierig, so legen wir Seidenpapier unter. Wir stülpen nun wieder unsere Tankhälfte über das Modell und tragen eine zweite Gewebelage auf. Da die Gewebe in diagonaler Richtung nur geringe Kräfte aufnehmen können, verlegen wir die zweite Schicht um etwa 45° gedreht zur ersten Lage. Wir erreichen so eine gleichmäßige hohe Festigkeit in jeder Richtung.

Die Anfertigung der zweiten Tankhälfte geht genauso vor sich. Wir tragen jedoch keine zweite Gewebeschicht auf, sondern begnügen uns mit einer Lage. Wir haben also eine etwas steifere und eine etwas elastischere Hälfte. Beim Zusammenkleben der beiden Teile wird dies von Vorteil sein.

### Die Metallteile

Einguß und Benzinablaufstutzen entnehmen wir einem alten Tank. Ein großer Einguß erweist sich beim Zusammenkleben der Tankhälften als sehr praktisch, weil wir durch seine Öffnung hindurch leicht die Fugen im Tankinneren verkleben können. Die Tankbefestigungen fertigt man vorteilhaft aus 3 mm dickem Schwarzblech. Alle Teile werden von Rost und Lackresten befreit, mit einer Feile oder Eisensäge künstlich aufgeraut und mit Aceton sehr gründlich von Schmutz und Fett gereinigt.

Da Epoxydharze eine viel bessere Haftung an Metallen besitzen als Polyesterharze, bereiten wir einen Metallkleber auf Epoxydharzbasis (z. B. UHU-Plus) auf, bestreichen die Metallteile damit, legen darauf einen Ge-



webstreifen und stecken das Ganze für 30—40 Minuten in den Backofen (s. auch Klebeanleitung auf der Verpackung). Bild 6 zeigt die beiden Tankstutzen und die Befestigungslaschen; eine davon ist schon mit dem Glasstreifen verklebt. (Sollte sich jemand über den Rost auf der linken und rechten Lasche wundern: Er wurde bewußt noch nicht entfernt, um die Riefen auf dem Foto besser erkennbar zu machen!)

Mit einem scharfen Messer stechen wir in der oberen und unteren Tankhälfte die Löcher aus, in denen die Stutzen Platz finden sollen. Die Haftung zwischen Polyester- und Epoxydharzen ist gut, so daß die weitere Verklebung der beiden Teile mit den Tankhälften mit Polyesterharz und Glasgewebe vorgenommen wird. Die Tankbefestigungen werden nach der gleichen Methode verklebt, jedoch erst nach der Fertigstellung des Tanks und einer Anprobe auf der Maschine.

## Das Verkleben der Tankhälften

Beim Zusammensetzen der beiden Tankhälften wird die untere Hälfte in die obere geschoben. Die Überlappung soll 1—2 cm betragen. Wo sie größer ist, korrigieren wir die Ränder entsprechend. Vorteilhaft ist bei diesem Zusammenbau, daß wir eine steifere und eine elastischere Hälfte haben: die elastischere Hälfte paßt sich der steifen an, ohne daß diese ausbeult! Die Verklebung selbst fordert etwas Geduld. Hauptproblem: Das Harz ist dünnflüssig, es läuft aus den Fugen, bevor es geliert. Man hilft sich weiter, indem man in die Fugen Glasfasern legt, die das Harz aufsaugen und festhalten, den Tank auf die Seite kippt und stückweise klebt usw. Sind die Hälften ringsum verbunden, dann träufeln wir mit dem Pinsel auch vom Tankinnern aus Harz in die Überlappung. Nach dem Aushärten der Verklebung wird der Rand der äußeren Hälfte mit Messer oder Raspel konisch zulaufend gemacht, damit die Stufe an dieser Stelle verschwindet (Bild 7).

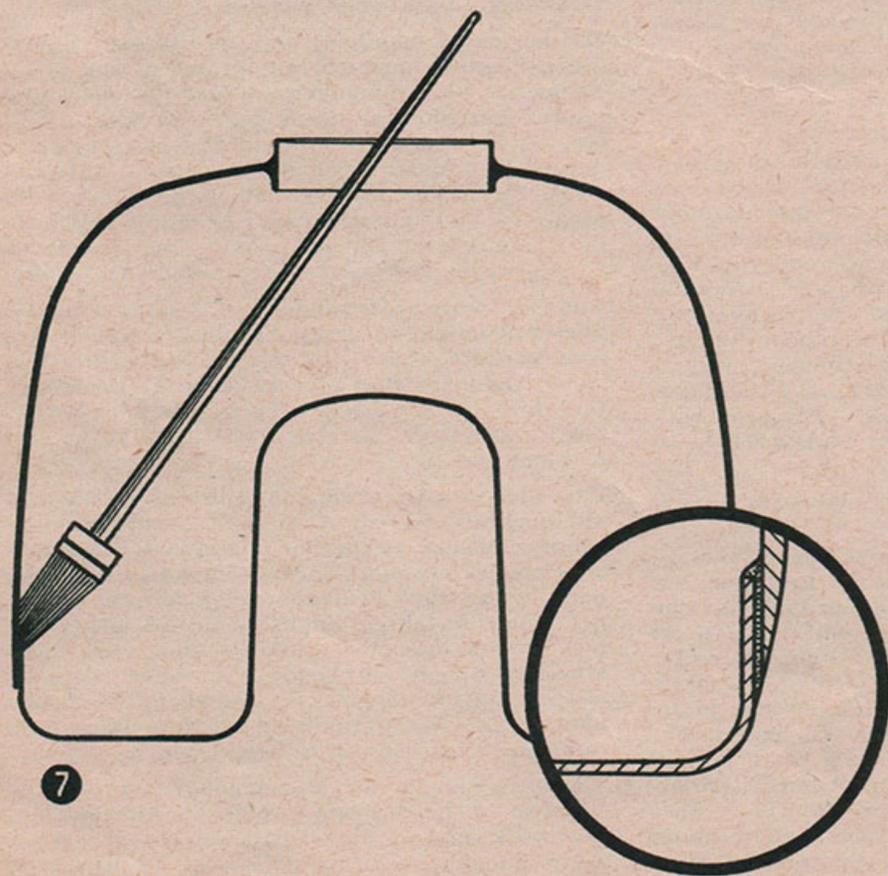
Zur Versteifung des Tanks werden jetzt weitere Gewebelagen aufgetragen. In den meisten Fällen genügen vier Gewebelagen à 300 g/qm insgesamt vollauf, so daß nach dem Zusammenkleben noch zwei bzw. drei Schichten aufgetragen werden müssen. Natürlich wird man jetzt nicht mehr die Teilinie als Grenze für eine Gewebelage benutzen, sondern diese Grenze einmal nach oben, das andere Mal nach unten variieren. So erhalten wir glatte Flächen ohne jede Stufe.

*In die letzte Gewebeschicht betten wir einen dünnen Kupferdraht ein, der mit seinem einen Ende am Einfüllstutzen weich angelötet wird und dessen anderes Ende wir mit einer der Befestigungslaschen verbinden. So wird gewährleistet, daß eventuelle elektrostatische Ladungen der Tankstutzenzone auf den Rahmen abgeleitet werden. (Allerdings wird die Möglichkeit einer gefährlichen Aufladung auf den Tankflächen allgemein stark überschätzt.)*

In der Praxis erreicht man selbst bei intensivem Reiben der Kunstharzflächen mit Wolltüchern in den seltensten Fällen eine Feldstärke, die auch nur der Hälfte der Durchschlagsfeldstärke der Luft entspricht. Der Vollständigkeit halber sei noch eine zweite Möglichkeit erwähnt, elektrische Ladungen abzuleiten: Man versetzt den Außenanstrich des Tanks mit etwa 10—20% Aluminium- oder Graphitpulver. Der Oberflächenwiderstand sinkt dadurch von etwa  $10^{12}$  Ohm unter  $10^{10}$  Ohm und damit unter jede Gefahrgrenze.

## Das Finish

Es gibt zwei Möglichkeiten, dem Tank ein Finish zu geben: Wir können den Werkstoff mit seiner reizvollen Glasstruktur wirken lassen und uns



an einem durchsichtigen Tank freuen, oder wir passen den Tank der Farbgebung der Maschine an und spritzen ihn mit Autolack. Im ersten Fall tragen wir als letzte Schicht ein leichtes Köpergewebe (160 g/qm) auf, um eine feine Oberfläche zu erhalten. Dann wird der Tank mit Naßschleifpapier und viel Wasser sorgfältig geschliffen. Kleine Unebenheiten der Oberfläche lassen sich so ausmerzen. Nach der anschließenden Trocknung tragen wir einen zweifachen Anstrich aus Polyesterharz auf. Die Klebrigkeit der luftzugewandten Seite verschwindet beim Tempern.

Fall 2: Hier können wir auf das leichte Gewebe verzichten, schleifen jedoch die Fläche wie im ersten Fall. Hiernach wird der Tank getempert. Je nach erzielter Oberflächengüte kann man alsdann Autolack direkt oder erst nach vorangehender Grundierung und Spachtelung der Flächen auftragen.

Die beiden profilierten Gummilappen für den Schenkelschluß lassen sich ohne chemische Vorbehandlung (ancyclisieren mit Schwefelsäure) nicht mittels Kunstharz verkleben. Mit einem geeigneten Kleber — z. B. Pattex — geht es jedoch ohne Vorbehandlung des Gummis.

Bild 8 zeigt den kompletten Tank auf der Maschine.

## Sonderfragen

Tempern: In jedem Fall lohnt es, den Tank nach der Fertigstellung zwei Stunden bei ca.  $100^{\circ}$  C zu tempern. Nur so wird die maximale chemische Beständigkeit des Kunstharzes erreicht. Auch festigkeitsmäßig ist ein Tempern lohnend. Falls kein geeigneter Temperofen zur Verfügung steht, setzt man den Tank gemeinsam mit einem Heizlüfter in einen großen Karton, kontrolliert die Lufttemperatur mit einem Einkochthermometer und reguliert sie mit Schlitzen in der Kartonwandung.

TÜV: In der Regel haben die TÜV-Stellen gegen glasfaserverstärkte Kunstharztanks nichts einzuwenden. Zwar gilt eine ältere Verordnung, daß Kraftstoffe nicht in brennbare Behälter abgefüllt werden dürfen. Um jedoch der technischen Weiterentwicklung Rechnung zu tragen, wird dem TÜV (lt. Kommentar zu § 45 der StVZO) empfohlen, diese Verordnung nicht zu handhaben. Die Kritik des TÜV richtet sich vielmehr gegen die im Handel erhältlichen Polyäthylen-Kanister, bei denen die Verletzbarkeit durch spitze Gegenstände und die Durchlässigkeit aromatischer Kohlenwasserstoffe in der Dampfphase bemängelt wird.

Reparaturen: Einen durch Sturz oder Unfall beschädigten Tank kann man mit einfachen Mitteln reparieren. In leichten Fällen überstreicht man die Schadensstelle mit Harz und klebt einen Gewebestreifen auf, bei schweren Schäden schneidet man mit der Säge das schadhafte Gewebestück aus und entfernt den Lack in einigen Zentimetern Umkreis von der Schadensstelle. Der anfallende Staub wird mit styrolgetränktem Lappen abgewischt. Nun werden von beiden Seiten mit aktiviertem Harz getränkte Gewebe aufgelegt. Die Wandstärke an der beschädigten Stelle soll möglichst doppelt so groß sein wie die normale Wanddicke.

Bezugsquellen für die benötigten Materialien:

Polyesterharze Polyleit TK oder PM liefern:

Fa. Klaus-W. Voß  
2082 Uetersen  
Kleiner Sand 16—18

und  
Andorit KG, Karl Wahler  
7054 Korb über Waiblingen

Leguval-Harze liefert:

Fa. Kunststoff-Knittel  
56 Wuppertal-Barmen  
Warndstraße 7

Bei diesen Firmen sind neben den obengenannten Harzen auch alle sonstigen Hilfsmittel zu beziehen.

Glasgewebe bezieht man günstig durch eine Werksvertretung oder vom Hersteller selbst (z. B. Interglas-Textil GmbH, 79 Ulm, Postfach 619).

Wolfhelm Gorissen

Fotos: U. Hickmann





# SPORT OHNE

# AM BEISPIEL DER 1000 KM

# SPEZIALMASCHINE

Dieser Artikel hat nicht die Aufgabe, aktuell zu sein, dazu ist schon zuviel Zeit seit der Veranstaltung, die am 8./9. Juni dieses Jahres stattfand, verflossen. Wir wollen diesmal am Beispiel einer Fahrt, die nun zum 7. Male ausgetragen wurde, etwas hinter die Kulissen schauen. Wollen einmal ein paar Gedanken aufwenden für die Probleme, die für den Veranstalter bei der Organisation und Durchführung auftreten, und wollen Fragen besprechen, die den Teilnehmer und seine Maschine angehen.

Viele werden sich vielleicht noch entsinnen, daß — nach mehreren Versuchen des **MOTORRAD** des Motorsportverbandes Bergisch-Land u. a. — im Jahre 1956, als Harry Spletstößer, seines Zeichens Motorradreferent des Gaues Berlin und Vorsitzender des rührigen Motor Club Steglitz, diese Fahrt zum ersten Male veranstaltete, viele Zweifler auftauchten, die sich fragten, was eine solche Veranstaltung wohl für einen Sinn haben sollte. Damals ging es nur über die Autobahn Berlin—Nürnberg—Berlin. 33 Berliner und 1 (!) Nürnberger waren am Start. Bei der Strecke über 884 km Autobahn war die Veranstaltung nicht so sehr eine Fahrer- als vielmehr eine Maschinen-Prüfung. Fast 25% der gestarteten Fahrer hatten damals Ärger mit ihren Maschinen, — die Industrie hätte eigentlich eine Portion Interesse an den Ergebnissen haben sollen. (Oh, Sie Optimist! Red. MOTORRAD.)

Nun soll hier kein historischer Abriss der Entwicklung der 1000-km-Fahrt gegeben werden. Für den, der sie noch nicht mitfahren ist: Sie hat sich inzwischen sehr gemauert. Wie sie sich entwickelt hat, zeigt äußerlich schon die Punktwertung für das Sportabzeichen (27 Punkte für Gold).

Wer die Veranstaltung gefahren ist, hat erlebt, daß sie mit zum Schönsten gehört, was an Motorrad-Langstrecken-Wettbewerben geboten wird. Es gibt Leute, die sich vom aktiven Sport aus diesen oder jenen Gründen zurückgezogen haben, — die „1000-km“ fahren sie aber immer wieder mit.

Im **MOTORRAD** Heft 19/1960 fragt W. v. Bock „Wo bleiben die Straßenfahrten?“ Er und seine Freunde — und mit ihnen sicher noch viele — sind enttäuscht darüber, daß immer weniger Langstrecken-Wettbewerbe auf der Straße veranstaltet werden, an denen man mit Serien-Maschinen teilnehmen kann.

Der Grund für diese lange Zeit rückläufiger Bewegung liegt beileibe nicht etwa im Mangel an Beteiligung. Fahrleute gibt es genug, die jede Gelegenheit zu einem solchen Wettbewerb ergreifen würden. Es ist ein Veranstalter-Problem!

Das beginnt ca. 5 Monate vor dem Fahrtstermin mit dem Entwurf, Druck und Versand der Ausschreibungen. Gut, hat jede andere Veranstaltung auch, ebenso die Verarbeitung der Nennungen, Aufstellen der Nennungs- und Teilnehmer-Listen und die Korrespondenz mit der OMK.

Jetzt muß zuerst die Strecke abgefahren werden. Sie führte am 8./9. Juni durch die Länder Bayern, Berlin, Hessen und Niedersachsen. In diesen Ländern gibt es wieder Landkreise (mit Ausnahme von Berlin), deren Genehmigung eingeholt werden muß. Insgesamt mußten zur letzten Fahrt 64 (vierundsechzig!) Einzelgenehmigungen eingeholt

werden. Der Schriftverkehr für diese Genehmigungen geht den Dienstweg über den Berliner Senat zu den entsprechenden Länderministerien, die die Anträge an die betreffenden Landkreise weiterleiten. Ein Ministerium läßt sich sehr viel Zeit, wie z. B. Hessen, bei den anderen geht es zwar schneller, dafür werden „Auflagen“ gemacht. In Bayern beispielsweise möchte man am liebsten an jeder Straßenkreuzung einen Aufpasser postiert haben. Bei den Ministerien möchte man wissen, zu welcher Tageszeit mit der Durchfahrt der Teilnehmer zu rechnen ist, — und das zu einem Zeitpunkt, an dem noch kein Meldeschluß ist und so die Klassenzusammenstellung noch gar nicht klar ist.

Dann wird wieder die Strecke abgefahren und dabei alles genau festgelegt.

Danach beginnt die Korrespondenz mit den Motorsport-Ortsclubs, die gebeten werden, mit ihren Mitgliedern Durchfahrt und Zeitkontrollen zu besetzen. Bei allen Schwierigkeiten mit den Behörden war unsere erfreulich schöne Zusammenarbeit mit diesen Clubs fast ein erquickendes Moment im Trubel der Vorbereitungsereignisse.

In der relativ großen Zeitlücke, die sich durch diese Korrespondenz ergibt, treten durch Straßensperrungen bzw. durch die inzwischen eingehenden „Auflagen“ in den behördlichen Genehmigungen wieder notwendige Streckenänderungen auf. Also wieder einiges von vorn. — Hier und da hilft nur ein persönliches Gespräch mit dem Ortsgewaltigen, das erfordert wieder ein Wochenende auf Achse. In Berlin ist es nun so, daß der gesamte Schriftwechsel zum Einholen der Einzelgenehmigungen vom Senat erledigt wird. Ein westdeutscher Veranstalter müßte das alles auf eigene Zeitkosten tun.

Wird nun etwas klar?

Wer Gelegenheit hatte, die abschließende Pauschal-Erlaubnis des Berliner Senators für Verkehr und Betriebe zu studieren, in der die einzelnen Länder-Bedingungen noch einmal zusammengefaßt sind, die dorthin auf dem Dienstwege zurückgekommen sind, dem sträuben sich beim Lesen der 11 eng beschriebenen Schreibmaschinenseiten die Haare über das, was da alles berücksichtigt und eingehalten werden muß. Diese Genehmigung ist gebührenpflichtig und kostet DM 250.—, nachdem die Streckenfestlegungsfahrten, Ferngespräche, Telegramme und Korrespondenz ca. DM 800.— bis DM 1000.— verschlungen haben.

Suchen Sie einmal Veranstalter, die so etwas für eine solche Fahrt auf sich nehmen!

Jeder Teilnehmer bekam mit seiner Nennungsbestätigung einen Streckenplan mit insgesamt 186 Ortsnamen, die durchfahren werden mußten. Man hatte also genügend Zeit, sich mit Hilfe guter Karten auf die Strecke vorzubereiten. Bei dieser Vorbereitung eventuelle Abschneide-Möglichkeiten zu studieren war nicht ratsam, da man ja die Kontrollen noch nicht kannte. Die standen erst auf den Kontrollkarten, die man beim Start erhielt. Die Klassen 4 und 5 der Ausschreibung (4: Motorräder über 50 ccm bis 75 ccm, 5: Motorräder über 75 ccm bis 100 ccm) waren wegen zu geringer Meldungen mit der Klasse 6 (Motorräder über

100 ccm bis 125 ccm) zusammengelegt worden. Gestartet wurde in Berlin und in Helmstedt.

Am Start ergab sich folgendes Bild:

**Klasse 1:** Motorroller bis 175 ccm. 15 Meldungen, 14 gestartet / **Klasse 2:** Motorroller über 175 ccm. 11 Meldungen, 10 gestartet / **Klasse 3:** Motorräder bis 50 ccm. 8 Meldungen, 5 gestartet, und zwar 4 Kreidler, 1 Zündapp / **Klasse 6:** Motorräder über 50 ccm bis 125 ccm. 10 Meldungen, 7 Starter, 2 Hercules, 1 Zündapp, 2 Honda, 1 DKW RT 125, 1 NSU Superfox / **Klasse 7:** Motorräder über 125 ccm bis 200 ccm. 10 Meldungen, 6 Starter, 3 Maico 175, 2 DKW RT 175, 1 Puch 175 / **Klasse 8:** Motorräder über 200 ccm bis 250 ccm. 11 Meldungen, 8 Starter, 3 NSU Max, 2 Honda CB 72, 1 Adler M 250, 1 Adler MB 250, 1 DKW RT 250 / **Klasse 9:** Motorräder über 250 ccm bis 400 ccm. 5 Meldungen, 4 Starter, 1 Honda CB 77, 2 Horex Imper., 1 Horex Resident / **Klasse 10:** Motorräder über 400 ccm: 11 Meldungen, 11 Starter, 5 BMW R 69 S, 2 BMW R 69, 2 BMW R 50, 2 BMW R 51/III / **Klasse 11:** Gespanne bis 350 ccm: 4 Meldungen, 4 Starter, 2 NSU-Max, 1 Adler MB 250, 1 Express / **Klasse 12:** Gespanne über 350 ccm: 13 Meldungen, 12 Starter, 5 BMW R 69 S, 3 BMW R 60, 1 BMW R 68, 1 BMW R 50 S, 2 Zündapp KS 601 / **Klasse 13:** Kabinenroller: 11 Meldungen, 11 Starter.

Ein Überblick über diese Aufstellung zeigt, daß Maschinen mitführen, die auch täglich auf der Straße gefahren werden.

Nach einer Startprüfung ging es im Abstand von 2 Minuten auf die 650 km lange Reise des 1. Fahrtages. Ziel dieses Tages war Oberhausen an der Wasserkuppe, wo die Nacht als Zwangspause eingelegt war. In der Ausschreibung war ausdrücklich das Fahren mit Geländereifen untersagt.

Der Regen begann in Berlin und begleitete uns fast den ganzen Tag über. Auf langen Strecken zeichnete sich die „Straße“ dadurch aus, daß Löcher vom verschiedensten Durchmesser mit Resten fester Straßenbestandteile verbunden waren. Schmierseifenstraßen wechselten mit Rollkies, Lehm und Pampe, — und von oben: Regen! Ein dreifach Hoch den wasserdichten Kerzensteckern! Die Fahrt durch den Harz von Wolfshagen über Lautenthal nach Seesen sollte man einmal in eine Urlaubsfahrt mit einbeziehen, — so schön war sie, — und wäre noch schöner gewesen, wenn nicht Feuchtigkeitsschwaden oft fast jede Sicht genommen hätten. — Es würde zu weit führen, die ganze Strecke zu beschreiben. Am Hohen Meißner war die erste Bergprüfung, wenigstens trocken! Aber die Abfahrt! Gelände 3 mit hohen Wasserrasten, z. T. 30—50 cm hohen Stufen und eis- bis faustgroßes Geröll. Junge, wer da ins „Rennen“ kam — bremsen war nicht! Wirklich, die Strecke war mit viel Liebe und Fachkenntnis ausgesucht!

Bei Herleshausen ging es für ein kurzes Stück auf die Autobahn, um die 2. Sonderprüfung des Tages zu absolvieren, den „stehenden Kilometer“. Ich weiß nicht, ob für das ganze Fahrerfeld, aber lange Zeit regnete es so, daß wir das Ende der Prüfstrecke nicht sehen konnten.

Da gab es so manchen, dem das Wasser erheblichen Elektrokummer bereitete, und es soll ja im Rahmen der Maschinenvorbereitung für eine solche Fahrt Möglichkeiten geben, das E-Werk abzudichten, — es soll auch wasserdichte Kerzenstecker geben! Die Abfahrt von der Autobahn war „Gelände, das man nicht vergißt“. Sage keiner, das ginge mit Straßenreifen nicht! Es wurde „getrialt“, — wer das noch nie getan hatte, hier wurde es zur Notwendigkeit, wenn man draufbleiben wollte.

Trial mit Serien-Motorrädern — so ganz ohne die Schwierigkeiten, zu denen Spezial-Maschinen notwendig werden mit anderen Übersetzungen und so —, das wäre auch eine Aufgabe für Veranstalter, denen das Ausfeilen eines guten Fahrstiles am Herzen liegt. So etwas gab es ja schon mal hier und da —!

Das sind so Gedanken, die man hat, wenn man allein unterwegs ist, nicht gerade mit Orientierungsproblemen zu tun hat und seinen Langstrecken-Stremel absputt. Und wieder Regen. Schade, daß die deutschen Brillenhersteller nicht mehr selber Motorrad fahren. Englische Brillen mit geteiltem Glas im stumpfen Winkel wurden viel länger vor den Augen getragen. Aber wenn man die nur einmal auf den nassen Sturzhelm geschoben hatte, waren sie durch Beschlag von innen auch nicht mehr durchsichtig zu bekommen.

Thema Kleidung im allgemeinen? Darüber ist schon so viel geschrieben worden, daß man sich läppisch vorkommt, darüber noch etwas zu sagen. Vielleicht muß dieses Thema mal gemalt werden, denn

vielleicht können die, die man da vollkommen durchnäht sah, nicht lesen. Erzählt es um der Menschenliebe willen diesen Analphabeten wenigstens weiter, daß es Barbour- und Belstaff-Anzüge gibt. Zu so einem Anzug kann man sagen: Wer naß wird, ist dumm! —

Keiner, der dabei war, vergißt die Ankunft und den Abend in Oberhausen! Die schon früher dort waren, hielten den neu Ankommenden die Maschinen, auf daß sie erst einmal ihre Karten abstempeln lassen konnten. — Und dann ging das Begrüßen los, — und das Erzählen.

Außer einem Fernsehapparat, vor dem einige Amerikaner saßen, die sich aber nicht mehr lange wohl fühlten, waren die benzingetauften Fahrerleute unter sich. Da wird nicht schwadroniert und angegeben, da frozelt man sich selbst und seine Erlebnisse. Da erzählt einer seinen Kampf mit dem ‚erstaunlich viel grünen Teig‘ der Kühe. Ein anderer berichtet von seinem Ausflug auf einen Bauernhof durch das offenstehende Hoftor, als die Dorfstraße unvorhergesehen einen Knick machte, und wie er erst kurz vor dem Misthaufen seinen Hobel zum Stehen brachte.

Ein R 51/III-Fahrer, der es mit seiner Tele-Hinterfederung schon schwer genug hatte, hatte listigerweise versucht, durch Befragen der einheimischen Bevölkerung seinen Kurs etwas abzukürzen. — Ob man auf dem Lande immer noch etwas gegen Motorradfahrer hat wie in Papa Geuders Anfangszeiten? Man schickte ihn auf einen Feldweg, den er brav nachfuhr. Der wurde im Verlauf immer enger, gar keine Fahrspuren mehr, nur noch Fußweg, — — — dann hörte er ganz auf. Fahrer und Maschine standen mitten in einem Rapsfeld, oder waren es Lupinen? Oder Hafer? Als Berliner weiß man das nicht so genau. Die Regenwürmer hörten seine Flüche! Als er zurückkam, konnte er seine ‚Wegbereiter‘ nicht mehr sehen. Aber er meinte sicher, daß er sie versteckt hinter Schobern habe kichern hören.

Erlebt das einmal mit, Freunde! Dieses Zusammensitzen im Kreise von Gleichgesinnten, die gerade ähnliches hinter sich gebracht haben, ist fast so schön wie der Fahrtwind, den wir lieben (weswegen das Elefantentreffen immer ein Treffen derjenigen bleiben muß, die eben von der Maschine kletterten — III). Aber am nächsten Tag in der Frühe ging es weiter, mancher wollte früh auf, um noch zu bauen. Drum ging es bald in die Koje. Wer nicht rechtzeitig Quartier bestellt hatte, mußte zusehen, wo er sein Auge voll Schlaf nehmen konnte. Aber der Wirt der ‚Fulda-Quelle‘ hatte vorgesorgt, und war einiges gewöhnt von früheren Fahrten. Wer keinen der zahlreichen Liegestühle bekam, sicherte sich einen Platz auf einer Bank im Lokal. Sparsame hatten sich Luftmatrat-

zen mitgebracht und kampierten in den Korridoren. — Es war ein Feldlager.

Aber, ohne daß zum Wecken geblasen werden mußte, waren die ersten gegen 5 Uhr schon wieder auf. Sie pflegten ihre Maschinen. Da wurden verbogene Fußrasten wieder hingehämmert, die ganze Elektrik zerlegt, schnell besorgte Leihbatterien im Seitenwagen eingebaut, Kupferwürmer getötet. Es wurden Düsen durchgeblasen, Vergaser auseinandergenommen und Kupplungen nachgestellt.

Die etwas über 500 km des 2. Fahrtages waren, — verglichen mit dem ersten Tag, — ausgesprochene Erholung. Lag es am Sonntag, oder an der Gegend, durch die wir fuhren? Am Sonnabend war es gar kein Problem, für die Ortskontrollen einen Stempel zu bekommen. Trotz des strömenden Regens standen Gruppen von Begeisterten mit Stempel und Stempelkissen auf der Straße. — Kontrollkarte heraus, Stempel drauf und weiter. Am Sonntag war das Wetter besser, aber bei der Fahrt durch Bayern mußten wir uns in den meisten Ortskontrollen mühsam eine Stelle suchen, an der man die Kontrollkarte gestempelt bekam. Trotz allem hatten wir aber an der Zeitkontrolle in Ahorn gute Zeit übrig. — Nur, wenn man dort erst merkte, daß man die Ortskontrolle Hafenspreppach versäumt hatte, die ungefähr 15 km zurücklag, also rund 30 km zusätzlich zu spulen hatte, dann wurde es etwas knapp. Er hat es dann aber doch noch geschafft, sogar mit einem Klassensieg.

Am Ködelberg nach Nordhalben hinauf war die 3. Sonderprüfung der Fahrt fällig, wieder eine Bergprüfung. Alle 3 Sonderprüfungen, der „Stehende Kilometer“ und die beiden Bergprüfungen wurden auf Strecken gefahren, die für den öffentlichen Verkehr gesperrt waren.

Thema Sonderprüfung! Nach der Veranstaltung wurden Stimmen laut, die die Einbeziehung der Sonderprüfung als reine Geschwindigkeitsprüfung in die Plakettenwertung kritisierten. Natürlich liegt es nahe zu sagen, daß die ganze Angelegenheit dann eine reine Maschinenfrage wird, wenn man nicht weiterdenkt. Mag es bei der Autobahnstrecke des stehenden Kilometers noch eine gewisse Richtigkeit haben, so zu denken — bei den Bergprüfungen nicht mehr. Geradeaus fährt Klein-Lieschen auf einem breiten Autobahnstück auch schnell, aber wie wenig Leute sind in der Lage, auf den zum Teil ziemlich kurvenreichen Bergstücken ihre PS am Hinterrad voll auf den Boden zu bringen. Wer das kann, dem sollte es anerkannt werden. Aber noch mehr Gründe sprechen dafür, die Sonderprüfungen doch in die Plakettenwertung mit einzubeziehen. Klacks schrieb mal 1955 unter dem Titel „Ich hab' was gegen Rallyes“, daß unserem Sport keine Veranstaltun-

gen dienlich seien, bei denen man „innerhalb der und der Zeit möglichst viele der angegebenen Kontrollen anzufahren“ hätte. So etwas wird notwendigerweise zum Rennen. Und das auf nicht abgesperrten Straßen dient wirklich nicht dem Ansehen unseres Motorradsportes, denn dabei passieren die tollsten Karambolagen!

Man könnte nun zwar die 1000-km-Fahrt auch als Motorrad-Rallye bezeichnen, aber ihre Struktur ist ja ganz anders als die von Veranstaltungen, in denen in möglichst kurzer Zeit möglichst viele Kontrollen angefahren werden müssen.

Hier ist ja jede Zeitkontrolle und jede Orientierungskontrolle genau vorgeschrieben. Das Auslassen wird mit Strafpunkten belegt, und die von den einzelnen Klassen zu fahrenden Schnitte sind ja im Hinblick auf die notwendig zu fahrenden Kilometer ermittelt.

Wer seine Maschine in Ordnung hat, und wer für die Orientierung die nötige Konzentration aufbringt, könnte diese Zeiten eigentlich ohne besondere Schwierigkeiten schaffen, ohne daß es auf der Straße zu einem Rennen wird. Zu den Sonderprüfungen stand nun in der Ausschreibung: „Die Bergprüfungen dienen wie der stehende Kilometer zur Ermittlung der Klassensieger. Darüber hinaus werden für die Gesamtwertung nach der Richtzeit Strafpunkte ermittelt.“

Die Richtzeit der Prüfungen ergibt sich aus dem Mittel der drei besten Fahrer jeder Klasse, sofern in den einzelnen Klassen mehr als fünf Teilnehmer sind. Bei weniger als fünf Teilnehmern wird die Richtzeit aus den Zeiten der zwei besten Fahrer ermittelt, dabei erfolgt jedoch keine Klassensieger-Auszeichnung. Bei Überschreitung der Richtzeit erhält der Fahrer jeweils für drei volle Sekunden 0,1 Strafpunkte.“

Wenn man jetzt weiterliest und dabei feststellt, daß es bis zu 0,9 Strafpunkten immer noch „Gold“ gibt, kann man sich eigentlich leicht ausrechnen, daß man — ist der Hobel wirklich nicht so schnell — immer noch 27 Sekunden hinter dem Mittel der drei Besten herhinken kann, ehe man in der Plakettenwertung eins tiefer rutscht. Es soll auch Veranstaltungen geben, bei denen irgendeiner auf einem maßlos schnellen Hirsch die Richtzeit für die Sonderprüfungen wer weiß wohin treibt und dann (vielleicht gerade wegen dieser enormen Schnelligkeit) ausfällt. Dies scheint mir nicht lobenswert zu sein.

Bei den „1000-km“ war das auch nicht der Fall, es galten nur die Sonderprüfungszeiten derer, die auch angekommen waren. Und das erscheint bei genauerer Überlegung doch recht zu sein.

Schon vor 30 und mehr Jahren wurden solche Langstrecken-Zuverlässigkeitsfahrten veranstaltet,

### Ergebnis der 1000-km-Fahrt:

Klasse	Anz. d. Starter + Fahrzeug	Angekommen	Ausgefallen	Gold	Silber	Bronze	Erinnerung	Klassensieger
50 ccm	5 4 Kreidler, 1 Zündapp	5	—	2 beide Kreidler	1 Kreidler	2 1 Kreidler 1 Zündapp	—	H. Löpp, Oberwambach Kreidler
über 50 ccm bis 125 ccm	7 2 Hercules, 2 Honda 1 Zündapp 75 (!) 1 DKW RT 125, 1 NSU	3 Zündapp Herkules NSU	4	2 Zündapp Herkules	1 NSU	—	—	K. Steege, Berlin Zündapp 75 ccm (!)
über 125 ccm bis 200 ccm	6 3 Maico 2 DKW 1 Puch	3 2 Maico 1 Puch	3	1 Puch	1 Maico	—	1 Maico	K.-H. Lootze, Berlin Puch
über 200 ccm bis 250 ccm	8 3 NSU-Max, 2 Honda CB 72 2 Adler (M + MB 250) 1 DKW RT 250	7	1 NSU-Max	2 Honda Adler M 250 (!)	3 NSU-Max DKW Adler MB	1 Honda	1 NSU-Max	K. Shimada, Hamburg Honda CB 72
über 250 ccm bis 400 ccm	4 1 Honda CB 77 3 Horex	2 Honda Horex-Resident	2	2	—	—	—	G. Zander, Berlin Honda CB 77
über 400 ccm	11 5 BMW R 69 S, 2 R 69, 2 R 50, 2 R 51/III	7 2 R 69 S, 1 R 69 2 R 50, 2 R 51/III	4	2 1 R 50 1 R 51/3	2 1 R 69 S 1 R 50	2 1 R 69 S 1 R 69	1 R 51/3	H. Rolf, Datteln BMW R 50 (!)
Gespanne bis 350 ccm	4 2 NSU-Max, 1 Adler MB 250, 1 Express	3	1 Express	2 NSU-Max	—	—	1 Adler MB 250	—
Gespanne über 350 ccm	12 5 BMW R 69 S, 3 BMW R 60, 1 R 68, 1 R 50 S, 2 Zündapp KS 601	10	2 1 BMW R 60 1 KS 601	3 3 R 69 S	4 2 R 69 S 1 R 60 1 R 50 S	1 KS 601	2 1 R 68 1 R 60	G. Steenbock/K. Stark, Frankf./M.-Königsstein BMW R 69 S

deren Schnitte nicht geringer waren. „Da waren die Straßen aber noch nicht so vom Verkehr vollgestopft“ wird mancher sagen. Dafür waren sie aber z. T. noch schlechter als heute, und die Maschinen sind ja doch wohl besser geworden, zumindest was die Straßenlage angeht. Wenn die Medaillenentscheidung nur auf der Strecke fallen sollte, dann müßten die Zeiten viel mehr differenziert werden, und das ergäbe dann das unerwünschte Rennen. Wir haben uns zusammengesetzt und dieses Problem wirklich nach allen Richtungen hin überlegt, es ist aber wohl so — wie es nun ist — am besten gelöst.

Von der Fahrt selbst ist eigentlich nicht mehr viel zu schreiben. Die Strecke von der Bergprüfung abwärts über Dürrenwaid und Geroldsgrün war landschaftlich wieder so schön, daß man wieder an einen nächsten Urlaub dachte. Über Naila ging es nach Töpen, und dort über die Autobahn zurück nach Berlin. Auf der Autobahn scherten einem die Mitnehmerbolzen ab, — aus der Ersatzteilkiste eines Vopo-LKW suchte er sich Bolzen heraus, mit denen er wenigstens noch nach Hause kam. Eine DKW RT 175 blieb mit gebrochener Kurbelwelle liegen.

Nun ein paar Antworten zu direkten Fragen, die gestellt wurden. Interessant für die, die im nächsten Jahr vielleicht mit von der Partie sein werden.

1. Was kostet die Geschichte für einen Solofahrer und für ein Gespann? Abgesehen von den sehr verschiedenen Kosten der ebenfalls sehr verschiedenen Vorbereitungsgrade der Maschinen liegen die reinen Fahrtkosten (incl. Meldegebühr, Treibstoff und Öl, Übernachtung und Essen und Autobahngebühren) zwischen DM 60.— bei den 50ern und DM 120.— in der großen Soloklasse. Die Gespanne bis 350 ccm müssen ungefähr mit DM 120.—, die über 350 ccm mit DM 150.— bis DM 160.— rechnen.
2. Mit welchen Maschinen hat man Aussicht, mindestens eine Goldmedaille zu fahren? Ich glaube,

das habe ich im Artikel selbst schon deutlich beantwortet. Für die, die es noch nicht gemerkt haben: *Mit jeder!* Wenn man bedenkt, daß z. B. in der Klasse 6 (bis 125 ccm) eine 75 ccm-Zündapp den Klassensieg herausgefahren hat, und daß 1962 Erich Hoffmann den Klassensieg in der Klasse bis 400 ccm mit einer **serienmäßigen Horex Regina** fuhr, wird das schon genügend erhärtet. Weitere Beweise erfährt diese These durch die tabellarische Übersicht des Geschehens am Schluß des Berichtes.

3. Wie muß die ideale Maschine aussehen, mit der es sich lohnt, mitzumachen? Sie muß einfach nur innerlich und äußerlich gepflegt sein. Wünschenswert ist ein Tank mit gutem Fassungsvermögen und daß man sich Gedanken darüber macht, wie man die Elektrik einigermaßen wasserdicht bekommt. Über gegilsterete Reifen und gesicherte Muttern — siehe Lesenkönnen wie beim Abschnitt „Kleidung“.
4. Welche Klassen sind hinsichtlich Anzahl der Starter, Konkurrenz etc. besonders interessant? Auch das beantwortet dem Interessierten sicher die Schlußaufstellung.
5. Welche Reize bietet für einen Motorradfahrer die Streckenführung? Auch die Antwort auf diese Frage habe ich im Text schon sehr anklingen lassen: Alle! Es ist einfach alles drin: Straße, Gelände, herrliches Schwingen auf eigens anscheinend für Motorradfahrer gebauten schmalen, kurvenreichen Wegen, Autobahn.
6. Kleidung? Siehe Text!
7. Welche Probleme ergeben sich für den Veranstalter? Auch das ist genügend beleuchtet worden. Vielleicht interessiert es noch, daß das reine Defizit ca. DM 3500.— betrug. Das ist verhältnismäßig billig, gemessen an manchen Gelände-Veranstaltungen, die mehr kosten. Mit ein Grund dafür ist der, daß die westdeutschen Ortsclubs sich aus Liebe zur Sache zur Ver-

fügung stellten und so manche Mark gespart wurde. (Die Bayerische Landespolizei präsentierte für den Einsatz ihrer Beamten eine Rechnung von über DM 400.—). Wenn man noch einmal aufmerksam durchliest, was der Veranstalter für Vorarbeiten zu leisten hat, von denen in Berlin, wie gesagt, ein erklecklich Teil der Senat übernimmt, wird sicher klar, warum so eine Veranstaltung nicht jeden Sonntag stattfindet. Und noch etwas fällt mir dabei ein: Sucht einmal im lieben Bundeslande einen zweiten Gastwirt (Nett-Wirt in Drees ausgenommen), der in diesem Jahre zum 5. Male Hunderte von Motorradfahrern, die aus dem dicksten Dreck kamen, beherbergt! Gruß und Dank dem Wirt der „Fulda-Quelle“ in Oberhausen an der Wasserkuppe! Fahrt im Urlaub mal hin, Freunde, er wird sich freuen, und die Gegend ist es wert!

Noch etwas fällt mir ein, was bei dieser Fahrt so schön ist, — vom sportlichen Standpunkt aus: Es führt ja schon in vielen Fällen immer mehr dazu, daß Leute, denen es nicht ums Mitfahren geht, sondern um die Plakette, aus einem Wettbewerb aussteigen, wenn sie nicht mehr „in Gold“ sind. Das fällt hier flach, da ja niemand weiß, wie die Konkurrenz liegt. Und noch etwas ist eine sehr gute Erziehung zu sportlichem Durchhalten: Jeder muß ja wieder nach Hause!

Wenn man es auch nicht von vielen Veranstaltern verlangen kann, ein solches Unternehmen zu starten (aus den ausführlich dargelegten Gründen), so ist eine solche Fahrt, die den Motorradsport fast jedem ermöglicht, um so mehr zu begrüßen. Wenn noch jemand Fragen haben sollte, — bitte! Die Anschrift des Veranstalters ist: Motor Club Steglitz e. V., Berlin-Lichterfelde, (Berlin 45) Ostpreußendamm 153 a.

Ich bin eigentlich im Wettbewerb nur mitgefahren, um diesen Artikel zu schreiben und zu fotografieren, ohne auf einen Blumentopp scharf zu sein, aber nun weiß ich: Ich fahre immer wieder mit!

Horst Bredow

## Hausgerät — richtig eingesetzt

Haushalt und Motorrad hängen schon immer eng zusammen, viel enger als nur über die lapidare Feststellung, daß halt der Haushaltsvorstand auf dem Motorrad herumfährt. Es sind gar mannigfaltige Verbindungen, die sich zwischen dem Motorrad des Hausherrn und den Gerätschaften des Haushalts nach und nach entwickeln.

Wer kennt nicht die Küchentische, auf denen nächtens Motoren zerlegt werden, daß die Teile nur so fliegen und die enge Stube vom Gemaule der Bastler widerhallt, indessen die Hausfrau angstvoll das Allerheiligste, den Küchenschrank, verteidigt, wohl wissend, daß bald der Sturm auf den großen Kochtopf einsetzen wird, in dem die verölten Bremsbacken ausgekocht werden.

Davon, daß im Spülstein immer die Klemmstellen aus den Zylindern gelaugt werden, redet sie ja schon nicht mehr. Auch nicht von den drei alten Kaffeetassen, in denen immer Nadellager und ähnliches Kleinzeug gelagert werden, aber daß neulich erst die beste Wäscheleine geätzt wurde, um einen abzuschleppen, hat sie noch nicht ganz verwunden.

Auch wenn die große Dose mit dem Kettenfett auf dem Gasherd heißgemacht wird, ist es nur der Hausherr allein, dem die dicken Wolken nichts ausmachen, die dabei durchs Haus wallen, obwohl das Zeug viel schlimmer stinkt als ein paar angebrannte Bratkartoffeln, über die er sich sonst jedesmal aufregt.

Und irgendwo aufhängen muß man die heiße Kette ja dann auch zum Kaltwerden, wenn sie aus dem Fett herauskommt; und das geht noch immer am besten auf der Wäscheleine.

Und Bubi braucht sich auch nicht so dämlich aufzuregen: Schließlich hätte er, wenn Papi nicht so'n technisch interessierter Mann wäre, die elektrische Eisenbahn wohl schwerlich bekommen, deren Transformator jetzt gelegentlich mal zum Batterieladen eingesetzt werden muß.

Und immer das alberne Gefenne, wenn die Nagelfeile gebraucht wird, um in einer Zündanlage herumzupolken. Als ob man das mit was anderem besser machen könnte.

Schließlich gibt es ja sogar Leute, bei denen das Motorrad im Hausflur sein Plätzchen hat, und das ist nicht mal ein kleines Motorrad, sondern eines mit 600 Kubikzentimetern; da können Besucher auch gleich mal sehen, daß da wohlhabende Leute wohnen.

Einen kenne ich, der würde sein Motorrad am liebsten noch mit ins Bett nehmen, besonders im kalten Winter, wenn er es bloß nicht zu diesem Zweck eine Treppe hochschieben müßte. Der ist allerdings unverheiratet. Und dann fällt mir immer der Mann ein, der mit einem gebrochenen Rahmen herumfuhr, den er mit einem Stück Schrubberstiel aus Mutters Haushalt kunstvoll geschient hatte, gar nicht zu reden von dem Enthusiasten, der den heimischen Staubsauger schon sichergestellt hatte und al-

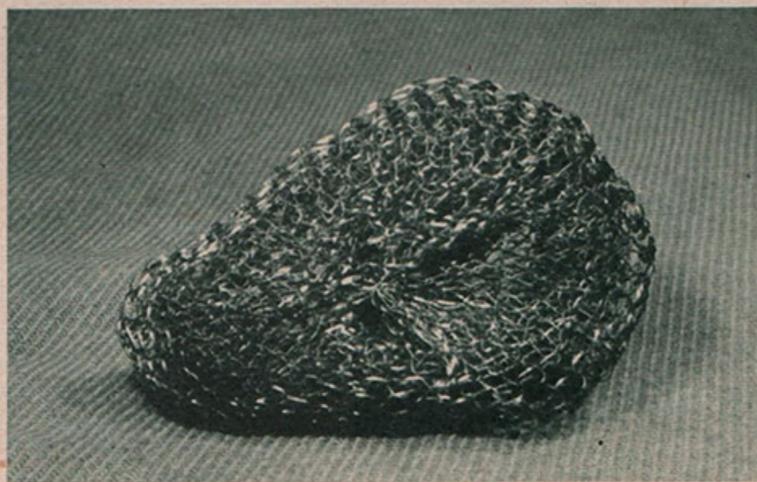
len Ernstes dabei war, sich daraus einen Kompressor für sein Florett zu bauen.

Es sind — wie gesagt — der engen Bindungen viele, die sich zwischen dem Motorrad und den Gegenständen des häuslichen Lebens ganz von selbst ergeben.

Nur eines einzigen braven Hausgenossen gedenkt man fast nie, wenn die stillen Heldentaten des Hausrats zum Wohle großer und kleiner Motorräder gewürdigt werden.

Haben Sie ihn auf dem Bild erkannt? Er ist es, der „Dippekratzer“, der stahlwollene Reiniger stark verschmutzter Kochtöpfe. Segensreich ist sein Wirken, still und bescheiden sein Auftreten.

Ja, er liebt es gar nicht, daß man überhaupt von ihm spricht. Jedenfalls nicht gerade dann, wenn ein TÜV-Beamter in der Nähe ist und eine überschwere englische Dame mit verschämt fistelndem Stimmchen vor einem Phonmeßgerät schöntut, gerade als könnte sie sich schlechterdings nicht vorstellen, kurz vorher noch mit Artgenossinnen um die Wette gebrüllt zu haben: „Von Null auf Hundert in fünfkommafünf . . .“



In solchen Fällen sind es immer die bescheidenen faustgroßen Stahlwolle-eier, die — schockweise zusammengedrängt — den vormals herrischen Ton zu sanftem Gezischel herunterdämpfen, wenn es die Distanzröhrchen allein nicht schaffen, die den Hub der Gasschieber auf ein Drittel begrenzen. Es ist nur furchtbar peinlich, wenn sich ein paar Vorwitzige zu ungelegener Zeit ins Freie begeben, wie es einmal einem erging, der seine Ducati gedämpft hatte: Das Ding entlud sich wie ein Stahlgewitter nach hinten, und die Hinterherfahrenden sparten nicht mit bösen Kommentaren über die Qualität italienischer Motorräder, die sogar schon aus dem Auspuff mit Einzelteilen schossen . . .

Das klärte sich allerdings noch auf. Die Schuldigen sollten vor Gericht gestellt werden. Wegen unerlaubter Entfernung von der Truppe. Man fand sie aber nie. Sie hatten sich abseits der Straße verkrümelte. G. T.



# DER VATER DER BMW WURDE 80!

Am 1. Oktober dieses Jahres beging in der Zurückgezogenheit seines Ruhesitzes am Tegernsee ein Mann seinen 80. Geburtstag, der zeit seines Lebens nichts davon hielt, von sich und den Resultaten einer beispielhaft schöpferischen Arbeit viel Aufhebens zu machen: Dr.-Ing. e. h. Max Friz, ehemaliger Chefkonstrukteur und Direktor der Bayerischen Motorenwerke. Wenn der Name BMW heute in aller Welt zum Inbegriff hochwertiger Motoren- und Fahrzeugkonstruktion geworden ist, dann ist es anlässlich seines Geburtstages angebracht, sich daran zu erinnern, daß es Max Friz war, der einst in München überhaupt erst die technische Basis schuf, auf der die Bayerischen Motorenwerke aufgebaut werden konnten.

Im Schwabenland geboren, kam er nach Absolvierung einer Lehrzeit schon 1902 als junger Konstrukteur zu Daimler in Canstatt, wo er sich, zäh, und zielstrebig arbeitend, so durchsetzen konnte, daß die von Lautenschlager, Sailer und Salzer gefahrenen Mercedes-Grand Prix-Motoren, die 1914 den Großen Preis von Frankreich gewinnen konnten, ebenso zu den von ihm stammenden Konstruktionen zu zählen sind. Wie eine ganze Reihe von Daimler-Flugmotoren, unter ihnen ein bahnbrechender Höhenflugmotor, sowie mehrere, z. T. auch in anderen Ländern in Lizenz gebaute Flugmotoren, mit denen seinerzeit aufsehenerregende Rekord- und Langstreckenflüge absolviert werden konnten.

1916, während des ersten Weltkrieges, wechselte Friz zu den Rapp-Motorenwerken in München, aus denen dann die Bayerischen Motorenwerke entstanden. Hier schuf Friz in kürzester Zeit jene Sternmotoren, die zum erstenmal den Namen BMW als die Marke eines der besten Flugmotoren der Welt bekannt werden ließen (später, in den dreißiger Jahren, waren es wieder die Konstruktionen von Max Friz, die den neuen BMW-Flugzeugmotoren zugrunde lagen). Besonders wegen seiner Verdienste, die er sich so zum wiederholten Male um die Flugmotorenentwicklung gemacht hatte, verlieh ihm vor einigen Jahren die Technische Hochschule München den Dr.-Ing. ehrenhalber.

Aber nicht allein durch diese Motoren hat Friz den Weltruf der BMW begründet. Er war es, der nach dem unglücklichen Ausgang des ersten Weltkrieges (der natürlich alle Arbeiten an Flugmotoren mit einem Schlag beendete) nach geeigneten Friedensfertigungen suchte und der, als schon Bootsmotoren und Schwerölmotoren für Lastwagen nach seinen Konstruktionen in der Fertigung liefen, auch einen 500 ccm-Motorradmotor zeichnete und damit den Anfang einer BMW-Fahrzeugfertigung setzte.

Dieser Motor war ein luftgekühlter Boxer mit Seitenventilen — eine grundsätzlich bekannte Konzeption, der man insbesondere in München schon vor dem Krieg begegnet war: im englischen Douglas-Motorrad nämlich. Aber nur die Gesamtanordnung war bekannt — der von Max Friz geschaffene Boxermotor war eine völlig eigene Konstruktion, und er wurde zunächst an die Nürnberger Victoria-Werke und später (als diese in München die Firma Sedlbauer übernommen hatten und dort einen eigenen, nun aber schon obengesteuerten, Boxermotor bauten) an die Münchner Helios-Werke geliefert.

Die geradezu epochemachende Idee hatte Friz aber erst einige Jahre später: 1922 nämlich, als er das erste eigene BMW-Motorrad entwarf und ihm den charakteristischen Doppelrohrrahmen gab, in den er den Boxermotor quer einbaute. Vom angeflanschten, über eine Trockenkupplung angetriebenen Wechselgetriebe wurde die Arbeitskraft dem Hinterrad über eine mit einer Gelenkscheibe elastisch gemachte Welle und über ein Kegelradgetriebe zugeleitet — eine Gesamtanordnung, die später als durchaus logisch erscheinen mußte, die aber in einer Zeit geschaffen wurde, als andere Boxermotoren noch mit erheblichen Kühlungsschwierigkeiten am hinteren Zylinder zu kämpfen hatten, als man auch große Motoren noch in offene, zweidimensionale Rohrrahmen hing, als man das Getriebe noch mit einer bestenfalls notdürftig abgedeckten, aber ansonsten offenlaufenden Rollenkette antrieb und als der Keilriemen auch in dieser Hubraumklasse noch das bevorzugte Antriebselement war.

Was aus, der dann ab 1923 serienmäßig gelieferten ersten BMW, der R 32 (siehe unser Rücktitelbild) im Laufe der Entwicklungsjahre geworden ist, ist zur Genüge bekannt: die BMW wurde das Sinnbild einer Motorrad-Extraklasse, die in aller Welt als solche respektiert wird. In ihren Grundzügen gleicht die BMW von 1963 noch genau der, die vor 40 Jahren von Max Friz geschaffen wurde.

Wir freuen uns mit dem Jubilar, daß er, wenn auch selbst nicht mehr aktiv daran beteiligt, diesen langen Entwicklungsweg miterlebt hat, und wir wünschen ihm von Herzen, daß er noch lange Jahre als Vater der BMW die Geschichte seiner Kinder verfolgen kann.

S. R.

## DIE DEUTSCHE TRIAL-MEISTERSCHAFT 1964 GEHT WEITER

### Holzkirchen, 2. Lauf

In Holzkirchen wurde Tagesbester und auch Sieger der Wertungsgruppe II (bis 200 ccm) Günter Sengfelder mit 23 Punkten. Hinter ihm placierte sich Siegfried Gienger auf seinem NSU-Eigenbau mit 37 Punkten als bester Amateur. Heinrich Mayer auf Hercules erhielt 72 Punkte.

In der Wertungsgruppe III (über 200 ccm) war der beste Fahrer wieder Gustav Franke (Zündapp), 32 Punkte. Der ausgezeichnete Hans Cramer aus Bergisch-Gladbach kam mit seiner Maico auf 55 Punkte. Dritter in diesem Kreis war Moritz Eckl aus Garmisch mit 61 Punkten.

Bei den kleinen Maschinen war wiederum ein Werks-Ritter von Zündapp vorn (Wertungsgruppe I bis 100 ccm), Andreas Brandl mit 33 Punkten. (Fahren können die Burschen schon, sonst hätte sie der Schorsch Weiß nicht ins Fabrikteam geholt —?) Zweiter: Lorenz Specht, 49 Punkte; Dritter: Leo Holy, 85 Punkte.

Und hier die besten Ausweissfahrer: Wertungsgruppe I bis 100 ccm Franz Brandl 63 P., Ludwig Terne 74 P., Manfred Schulzeck 89 P. (alle Zündapp). Wertungsgruppe III über 200 ccm Johann Atzinger, 68 P., Zündapp. Die Veranstaltung war im übrigen sehr gut organisiert. Trotz des trockenen Wetters am 20. Oktober bot die Strecke sehr viele Schwierigkeiten, und einige Sektionen kann man für den Nachwuchs und den Durchschnitt als zu schwer bezeichnen.

#### Tabellen-Punkte nach dem zweiten Lauf:

Wertungsgruppe I: A. Brandl 200, L. Specht 198, L. Holy 196, W. Bauer 193 (Hercules), S. Richter 97 (Zündapp), R. Kopetzki 96 (NSU).

Wertungsgruppe II: G. Sengfelder 100, S. Gienger 99 (NSU), H. Mayer 98 (Hercules), G. Hillmann 97 (Maico).

Wertungsgruppe III: G. Franke 200, H. Cramer 198 (Maico), H. Bitzer 193 (NSU), H. Andres 98 (Zündapp), M. Eckl 98 (Zündapp), W. Zahn 97 (Maico), W. Piepho 95 (Zündapp), K. Meyer 94 (DKW), A. Happel 93 (Maico).

Während die letztjährige Trialmeisterschaft — also die Saison 1963 — an etwas mageren Fahrerfeldern krankte, darüber hinaus aber die gewaltigen Entfernungen zwischen den Austragungsstellen der einzelnen Läufe die Aspiranten zu kleinen Weltreisenden machten (zu einem Großteil war dies gleichzeitig die Ursache der nicht zufriedenstellenden Fahrerfelder), so hoffte man dem in der Saison 1964 — neben anderen spürbaren Verbesserungen — dadurch zu begegnen, daß man die einzelnen Läufe nicht in die entferntesten Ecken der Bundesrepublik und sogar in 2 Fällen je zwei Läufe auf ein Wochenende legte.

Nach dem 1. Lauf in Brake am 6. 10., dem 2. in Holzkirchen am 20. 10. 63, zeigte sich das erste der beiden „Trial-Wochenenden“ vom 2. auf den 3. Nov. im Raum Lüneburg-Uelzen — also in der echten Lüneburger Heide.

### Lüneburg, 3. Lauf

Selbst-Kenner der Lüneburger Materie hatten zunächst geglaubt, man würde dort wieder in das Gebiet um Tosterglope gehen. Schließlich hat man seine Erfahrungen in dieser Ecke und konnte sich dort gut umtun.

Um so überraschender, daß man genau in die Gegenrichtung zog, nämlich westlich Lüneburgs. Da war der Groschen dann gefallen: wohnt doch im Zentrum dieses Gebietes Werner Piepho, den wir wohl ungefährdet als den Vater der neuen Strecke ansprechen dürfen.

Tosterglope und Umgebung hatte einen Nachteil, den man nun wettzumachen hoffte: hier gab es Wasser oder mehr als feuchtes Erdreich in Hülle und Fülle.

Als Startplatz wählten die Lüneburger das Forsthaus Böhmsholz — gut zu erreichen und wohl in seiner Lage kaum zu übertreffen. Zwischen den Bäumen davor ausreichend Platz sowie genügend

Abschirmung, um Bürger, die mit anderer Zielsetzung lustwanderten, nicht zu erschrecken oder ungetümen Tatsache, daß Leute auf Motorrädern umherfuhren.

Nahe dem Start bereits Sektion 1. Grabenähnliches Gefüge, mehrfach nach links und rechts zu meistern. Boden bereits sehr schwer; es gab den richtigen Vorgeschmack auf das, was noch kommen würde. Die Ausfahrt wurde für Normalverbraucher alsbald kritisch — nachgebendes Erdreich —, für Könnner mag sie richtig gewesen sein. Nr. 2 war — kurzgefaßt — eine Kurverei in Modder und Schlamm mit winzigen Bächlein bzw. Wasserrinnen darin. Einer Lüneburger Tageszeitung zufolge soll Holy hier geäußert haben, jetzt wüßte er endlich, warum Lüneburg Sol- und Moorbad hieß. Aber — wie gesagt — es reichte auch wirklich.

Nr. 3 und 4 machten den Reigen der Pampe voll. Nicht umsonst betreibt in dieser Gegend eine gutgehende Ziegelei ihren Betrieb. Das heißt also: Ton, Lehm, Mergel. In welcher Art es dargeboten wurde, war fast einerlei. Nach dem Motto „Hauptsache, du kommst durch“ gab es einen bunten Katalog sämtlicher Varianten des Versuchs, auf den Rasten zu bleiben. Zu dieser Sorte gehörte auch Nr. 5, die ohne Punkte nicht von einem einzigen Privatfahrer geschafft wurde. Dabei war sie im Charakter gekonnt angelegt und verlangte nicht nur Fahren auf Durchkommen.

Nr. 6 und 7 haben wir uns, ebenso wie Nr. 10, gespart, 8 und 9 jedoch lag noch innerhalb der zur Verfügung stehenden Zeit und waren den Besuch wert. Nr. 8 Auf- und Abfahrten längs des Schrägufers an einem breiten Bach. Insbesondere die zweite zu wiederholende Auffahrt sparte nicht mit Punkten. Eine feine Sektion, die sich kaum veränderte.

Nr. 9 war Lamborelle-reif. Steileinfahrt in den gleichen Bach an einer Wasserwende. Aus dem Wasser heraus auf das gegenüberliegende Ufer, wieder hinein und dann — ja dann kam es: erneute Ausfahrt über eine Stufe, die rund einen

Meter hoch war! Jeder 0-Fehler-Ritt wurde hier mit jubelndem Beifall begrüßt.

Die Sieger in den Lizenzklassen hießen von I—III, Brandl und Specht, Sengfelder, Franke. In den entsprechenden Ausweisklassen Schulzeck, Köln; Graf, Gärnersdorf und Weber, Louisendorf.

Franke als Tagesbester dabei mit 30, Sengfelder 45 und Brandl sowie Specht mit 46 Punkten. Diese Ergebnisse sagen eigentlich alles: Ein schweres, teilweise sehr schweres Trial mit Passagen, die nicht ohne Punkte zu bewältigen waren.

Für die Super-Trialer ein gefundenes Fressen! Für den Nachwuchs oder den Durchschnitt ein harter Prüfstein. Für die letzteren war Uelzen nach diesem — vielleicht auch berechtigten — Niederschlag ein hoffnungsvolles Erwachen.

8 Fahrer mußten in Lüneburg aufgeben oder zogen vor, Sonntag nicht zu starten. Ob Maschinenschaden oder körperliche Entkräftung konnten wir nicht einzeln prüfen. Diese Leute fehlten beim Uelzener Trial. (Anmerkung der Redaktion: War es in Lüneburg nicht doch zu hart? Sind nur die paar Werksfahrer Maßstab? Klacks)

Rechnen wir also bei zukünftigen Trial-Wochenenden mit ca. 10 % Ausfällen am 1. Tag. Diese Faustregel wird sich bestätigen und den Veranstalter die vorausschauenden Maßnahmen erleichtern helfen. Keinesfalls jedoch ein Grund, um an dieser Austragungsart nicht mehr festzuhalten. Ganz im Gegenteil, manch einer wird durch harte Arbeit an sich selbst doch noch zum Durchstehen von 2 Tagen kommen, ohne eine Ersatzmaschine bereit zu haben.

## Uelzen, 4. Lauf

Trials des MC Uelzen e. V. im ADAC laufen unter der Bezeichnung „Hellkuhlen-Bergtrial“. Das ist seit einigen Jahren so und hat seinen Ursprung in der Flurbezeichnung „Hellkuhlen“, das ist der Streckenabschnitt, in dem sich in diesem Jahr die Sektionen 1—4 befanden, also nördlich des Startortes Velgen.

Norddeutsche und eine große Anzahl westdeutscher Trialfahrer wissen recht genau, daß der Zusatz „Bergtrial“ nicht von ungefähr kommt. Manch ein süddeutscher Freund hatte sich allerdings gesagt: „An Berg-Treiöl uf der Lüneburger Heid'n? Ja — gib's denn dös a?“

Dös gab's. Und zwar eine so handfeste Sache, daß es manchem zunächst die Sprache verschlug. Bei genauem Hinsehen war dann aber zu entdecken, daß nicht eine einzige der Sektionen zu hohe Anforderungen stellte oder sich während der Veranstaltung so veränderte, daß sie nicht mehr mit 0 zu schaffen war.

Es lag auf der Hand, daß dieses „Hellkuhlen-Bergtrial“ ganz besonders kritisch beurteilt werden würde. Kritisch zunächst einmal durch die Fahrer, die das erste Anrecht darauf haben. Dazu aber fanden sich prominente Zuschauer ein, die in dieser Anhäufung nicht oft zu finden sind — jeden-

falls nicht bei einem Trial. Als sich um 10.01 die nicht vorhandene „Startflagge“ senkte, die Fahrer in Minutenabstand auf die Strecke gingen (50 Nennungen, 45 Starter), da wischten sich die Fahrleitung und deren Helfer nicht den ersten Schweiß des Tages von der Stirn. Zumal bereits die erste totale Pleite eingetreten war: Man hatte für das Anpinseln von Startnummern im Fahrerlager wohl weiße und gelbe Grundfarbe, aber keine schwarze! Nach einigen Minuten waren etliche Töpfe mit schwarzer Farbe da. Man hätte damit wohl für die ganze Saison ausgedient.

Man hatte sich für einen Rundkurs von 25 km mit je 10 Sektionen entschlossen. Das entspricht der heute brauchbarsten Konzeption eines Meisterschaftstrials, siehe auch Lüneburg.

Nr. 1—3 lagen im eigentlichen Hellkuhlen-Grund an Schräghängen im Wald. Davon Nr. 1 die bereits bekannte „Wurzelspinne“, die so einladend und freundlich dalag, daß man den Mittelpunkt — das kurze Stück aufwärts über die Wurzeln — fast unterschätzen konnte. Es soll hier aber Fahrer gegeben haben, die jede einzelne der Wurzeln mit der Hand prüften. Und nicht zum Nachteil.

Nr. 2 schloß sich kurz darauf an. Eine schrägführend recht steile Auffahrt, die wellige Stufen in sich barg, bis die obere Kehre den Kurs wieder — unter gleichartigem Gelände — abwärts führte. Die 3. bot Anfahrt in einer Rechtskehre am gegenüberliegenden Hang, führte dann einige Meter gerade, um sodann in großzügig ausgestecktem Bogen nach oben abzubiegen.

Nr. 4 als Sandsektion soll nicht begeistert gewesen sein — so manche Expertenurteile. Es handelte sich dabei um eine kurze, gerade Anfahrt am oberen Rand einer tiefen Kiesgrube, anschließend abknickend nach links in den Grubengrund hinein.

Ich habe mir die Sektion recht aufmerksam angesehen und bin zu der Überzeugung gelangt, daß sie nicht leicht war. Wenn man auch einen bestimmten Teil der Fahrer dort fast elegant hinunterschlidern sah, so sprechen doch die Punktkarten eine andere Sprache: Selbst bekannte Fahrer holten sich hier Punkte. Nicht 1, auch 3 und 5 waren dabei! Indessen — und das muß zustimmend zu erstgenannten Expertenurteilen gesagt werden, wenn man das damit meinte — diese Sektion hatte keinen bestimmten Kniff. Hier war weder ein spitzer Schrei angebracht noch großes Kopfgrübeln. Fußgänger waren in diesen 50 m Sand dennoch genug —.

Sektion 5 — in Buschwald seitlich des Weges gelegen, verlangte einiges von dem, was man hierzulande als „Bandefahren“ anspricht. Also vermittels mitgebrachtem Schwung eine Schrägkehre am Hang oder mehrere davon zu bewältigen, die man aus dem Stand heraus nie fahren könnte. Die richtige Vordosierung des Gashebels entschied hier über Erfolg oder Punkte.

Nr. 6 und 7 machten sich am Barnstedter Bach breit. Dieses Fleckchen Erde — so idyllisch es auch gelegen ist — birgt jedes Jahr Sektionen in sich, die im wahrsten Sinne des Wortes mit allen Was-

sern gewaschen sind. Jede dieser Prüfungen ein Paradedstück für sich, von der anschließenden Schlammpanne (Nr. 8) ganz zu schweigen. Um diese Schlammpanne hat es schon Ärger gegeben — zum Schluß nicht mehr befahrbar.

In diesem Jahr hatten die Verantwortlichen einen neuen Trick gefunden. Die Fahrer fanden von A bis E der Sektion nicht durchgehend Schlamm, sondern auf halbem Wege einen kleinen Höhenrücken, der 6—7 m festesten Untergrundes bot — genug Zeit und Weg also, um sich vom ersten Teil der Sektion auszupendeln, genug Pause auch, um sich — stehend in den Rasten — auf die 2. Hälfte zu konzentrieren. Noch in der letzten Runde wurde diese Prüfung von einigen Könnern mit 0 Punkten bewältigt.

In hohem Buchenwald fanden wir 9 und Nr. 10.

Über eines fluchten die Fahrer jämmerlich: Der Veranstalter verlangte peinlichst das Einhalten der vorgeschriebenen Zeiten! Leute, die es also trotzdem nach der Weise „Wer ist der Schnellste“ versuchten, mußten ihre Zeit wenig später vor der Kontroll-Uhr wieder absitzen. Da wurden natürlich wilde Sprüche laut, man hat dann aber doch keinen in Stücke gerissen, sondern die angenehmen Seiten dieser Regelung auch einmal gespürt. (Immer wiederkehrendes Argument dabei: Wir wollen schneller fertig sein, wir haben noch einen langen Weg vor uns!)

Keiner hatte aber offenbar damit gerechnet, daß genau 20 Minuten nach Schluß der Veranstaltung die Ergebnisse aushingen. Hatte man sich doch gerade erst übers Eisbein-Essen hergemacht. War auch wieder nicht recht, stürzte doch jetzt alles zu den Ergebnissen und die Eisbeine wurden kalt. Sieger der 3 Wertungsgruppen wurden in den Lizenzklassen Brandl für Gruppe I, Gienger für II und Franke für Gruppe III. Beispielhaft für die Ausgewogenheit dieses Trials: Jeder dieser 3 Klassensieger hatte 7 Strafpunkte. Brandl wurde mit der kleinsten Maschine Tagesbester. (Anmerkung der Redaktion: Raten Sie mal, wer bei fehlender, weiterer Fabrik-Konkurrenz Trialmeister 1964 wird! Klacks)

In den Ausweisklassen sah man Küpper, Aachen, als besten Mann mit 29 Punkten (Gruppe II). Schulzeck aus Köln in der Wertungsgruppe I mit 30 Punkten Sieger, und die große Klasse ging an Weber, Louisendorf — allerdings beendeten hier nur 2 Mann in Wertung. Eine Meisterschaftszählung ergibt sich da also nicht, weil auch keine 5 Mann am Start waren.

Der Tag klang aus mit Überreichung des großen DTSG-Pokals für den besten Deutschen Privat-Trialfahrer 1963 an Cramer, Bergisch-Gladbach. Cramer wurde in der 63er Meisterschaft Vizemeister in der Wertungsgruppe III hinter Franke. Vom Vorbesitzer Rolf Kopetzky aus Hannover nahm Cramer die Trophäe in Empfang.

Wie sagte doch am Abend in kleinerer Runde der Seeberger Hans aus Garmisch zum dicken Heicke? „I hab' immer gla'bt, ihr seid hier droben so a paar, so a paar — na, so a paar... jetzt weiß i ni, was i sagen soll. Daß ihr solcherne seid, dös hab i net gla'bt!“

Eisenschuh

## Ergebnisse: Lüneburg, 3. Lauf

Wertungsgruppe I, Lizenz	
1. Brandl, Holzolling	46 100
2. Specht, Ludwigsmoos	46 100
3. Kopetzki, Hannover	58 98
4. Holy, Grafing	65 97
5. Rieker, Stuttgart	97 96
6. Richter, GaPa	119 95
7. Mathes, Simmozheim	130 94

Wertungsgruppe II, Lizenz	
1. Sengfelder, München	45 100
2. Gienger, Schützingen	63 99
3. Weber, Brake	76 98
4. Guse, Kassel	63 97
5. Hillmann, Gerh., Hamburg	105 96

Wertungsgruppe III, Lizenz	
1. Franke, Stadeln	30 100
2. Cramer, Berg.-Gladbach	80 99
3. Zahn, Kassel	86 98
4. Bitzer, Großsachsenheim	87 97
5. Piepho, Hücklingen	103 96
6. Happel, Kassel	124 95
7. Meyer, Lüneburg	127 94

Gruppe III, Ausweis	
1. Weber, Louisendorf	135 100
2. Peine, Berlin	140 99

Die obenstehende Gruppe III, Ausweis, wird nicht zur Deutschen Meisterschaft 1964 gewertet, weil keine 5 Fahrer am Start waren.

Gruppe I, Ausweis	
1. Schulzeck, Köln	68 100
2. Terne, Grainau	84 99
3. Withoef, Oldesloe	90 98
4. Wittenborn, Laar	93 97
5. Westermann, Lüneburg	103 96
6. Liener, Hamburg	113 95
7. Rudolph, Eblingen	114 94
8. Appelbaum, Darmstadt	124 93
9. Brinkmann, Greste	132 92
10. Machalet, Börsum	134 91
11. Meyer, Hamburg	147 90

Gruppe II, Ausweis	
1. Graf, Gärnersdorf	88 100
2. Küpper, Aachen	103 99
3. Beyer, Unterlüß	107 98
4. Menzel, Stuttgart	122 97
5. Poppen, Delmenhorst	126 96
6. Rumpe, Hamburg	126 96
7. Hillmann, G., Hamburg	131 94
8. Könecke, Hamburg	146 93
9. Röhrich, Rindern	148 92

Mannschaften:	
1. Zündapp-Werke: Franke, Sengfelder, Specht	300
2. AC Garmisch: Brandl, Holy, Terne	296
3. MSC Bietigheim: Gienger, Cramer, Bitzer	295
4. MSC Brake: Weber, Wittenborn, Brinkmann	287
5. OC Lüneburg: Meyer, Piepho, Westermann	286

## Ergebnisse: Uelzen, 4. Lauf

Wertungsgruppe I, Lizenz	
1. Brandl, Holzolling	7 100
2. Specht, Ludwigsmoos	10 99
3. Kopetzki, Hannover	15 98
4. Holy, Grafing	17 97
5. Richter, Garmisch	86 96

Wertungsgruppe II, Lizenz	
1. Gienger, Schützingen	7 100
2. Sengfelder, München	15 99
3. Weber, Brake	18 98
4. Guse, Kassel	29 97
5. Hillmann, Gerh., Hamburg	72 96

Wertungsgruppe III, Lizenz	
1. Franke, Stadeln	7 100
2. Cramer, Berg.-Gladbach	16 99
2. Zahn, Kassel	16 99
4. Andres, Oldendorf	22 97
5. Bitzer, Großsachsenheim	49 96
6. Piepho, Hücklingen	54 95

Wertungsgruppe III, Ausweis	
1. Weber, Louisendorf	102 —
2. Peine, Berlin	106 —

Wertungsgruppe I, Ausweis	
1. Schulzeck, Köln	30 100
2. Wittenborn, Laar	36 99
3. Terne, Grainau	54 98
4. Withoef, Oldesloe	61 97
5. Westermann, Lüneburg	69 96
6. Machalet, Börsum	81 95
7. Liener, Hamb.-Harburg	87 94
8. Rudolf, Eblingen	92 93
9. Brinkmann, Greste	116 92
10. Klie, Braunschweig	126 91

Mannschaften:	
1. Zündapp-Werke mit Franke, Specht, Sengfelder	298
2. MSC Bietigheim mit Gienger, Bitzer, Cramer	295
2. AC Garmisch mit Terne, Holy, Brandl	295
4. MSC Brake mit Weber, Wittenborn, Brinkmann	289
5. DMV „Solidarität“ Hamburg-Harburg mit Hillmann, Liener, Rumpe	283

Tagesbester: Brandl auf Zündapp.

# winter-reisen 64 – eine bunte Palette wertvoller Ferienanregungen

## auto motor und sport winter reisen 64

75 Vorschläge  
für Ski-Urlaub  
und Wochenende

Winter-Olympia  
in Innsbruck

Knigge  
für Piste  
und Lift

Paradies  
am Arlberg

Alles über moderne  
Skier und  
Sicherheitsbindungen

2.50 DM  
SONDERHEFT

Ausgabe 8 A/IV/63  
Vereinigte Motor-Verlage GmbH Stuttgart  
Schweiz sfr 2.73, Österreich öS 18.50, Niederlande hfl. 3.-  
Dänemark dKr 6.20, Schweden sKr 4.50 inkl. oms., US \$ 1.-



# Sonderheft DM 2.50

Für alle, die ihren Winterurlaub sorgfältig planen wollen, bietet **winter-reisen 64** eine unerschöpfliche Fundgrube guter Tips und Anregungen.

Hier nur einige Themen aus dem Inhalt:

75 Vorschläge für Ski-Urlaub und Wochenende — Innsbruck 1964 — Knigge für Piste und Lift — Paradies am Arlberg — Wo kann man verladen? — Wichtig für Auslandsreisen — Seilbahnen rund um Oberstdorf — Zwischen Ortler und Frühling — Skihosen für alle Tage — Winterkuren in deutschen Heilbädern — Alles über moderne Skier und Sicherheitsbindungen — Wann sind die Alpenpässe gesperrt?

Auf alle Fragen finden Sie eine genaue Antwort und darüber hinaus viele Anregungen zu einem perfekten Winterurlaub.

**winter-reisen 64** dieser großartige, exklusive, vierfarbige Reisealmanach, Großformat, 164 Seiten, kostet nur DM 2.50

Erhältlich beim Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt durch VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH  
7. STUTTGART 1 Postfach 1042

**winter-reisen 64** · Heftpreis DM 2.50 plus 50 Pf Porto. Zusendung erfolgt nach Überweisung des Betrages auf Postscheckkonto Nr. 5346 Stuttgart.

Bei Zusendung per Nachnahme zusätzlich 70 Pf Gebühr.

Senden Sie mir bitte....**winter-reisen 64**. Ich habe den Betrag überwiesen/Ich bitte um Nachnahme-Lieferung.\*

Name

Postleitzahl und Wohnort

Straße und Hausnummer

\* Unzutreffendes bitte streichen

MO 24



Mein zweites Inserat dürfen Sie nicht mehr veröffentlichen, denn ich konnte mein Fahrzeug 2 Stunden nach Erscheinen Ihrer Zeitschrift DAS MOTORRAD verkaufen.  
Heinrich B., Wattenscheid

35645 Meine Maschine ist verkauft. Meine Anzeige war ein voller Erfolg. Besten Dank!  
Ellen P., Frankfurt

Meine Anzeige in DAS MOTORRAD brachte mir 50 Karten, 20 Briefe, nebst 10 persönlichen Besuchen. Ich kann Ihre Zeitschrift DAS MOTORRAD bestens weiterempfehlen.  
H. A., Stuttgart

## 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 1 mm 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., 7 Stuttgart 1, Postf. 1042

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Text \_\_\_\_\_ x in der nächsterreichbaren Ausgabe der Zeitschrift DAS MOTORRAD auf.

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

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

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

Postleitzahl und Ort: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_

MO 24



### Adler MB-Gabel paßt nicht

Können Sie mir bitte sagen, ob sich die Adler MB-Gabel in den Rahmen der MB 250, Baujahr 1953, einbauen läßt. Außerdem möchte ich den Motor der MB 250 S gern in meinen alten „M“-Rahmen einbauen.  
W. N. in G.

Eine MB-Gabel können Sie nicht ohne weiteres in Ihre M einbauen, es sei denn, Sie nehmen das Schaffrohr aus der MB-Gabel heraus und drehen es so weit im Außendurchmesser ab, daß es in den Steuerkopf der M paßt. Allerdings ist das eine Sache, die man nur im äußersten Notfall vornehmen sollte und die wir nicht allen Bastlern empfehlen können, denn es kommt sehr auf die Ausführung dieser Arbeit an. Also: **Vorsicht!** Die Bremsankerplatte einer MB brauchen Sie auch noch, da die Abstützung an dieser Gabel anders ist.

Den Motor können Sie jedoch ohne weiteres in Ihren Rahmen einbauen, die Maße stimmen ganz genau.

### Puch 125 SL wird schneller

Ich möchte mit meiner 125 SL Puch an Geländefahrten teilnehmen. Zu diesem Zweck müßte ich statt der vorhandenen 7,6 PS bei 5900 U/min mindestens 2 PS mehr haben. Können Sie mir einige Tips geben, wie ich auf 9,5 bis 10 PS kommen kann?  
O. S. in H.

Eine Leistungssteigerung der Maschine Puch 125 SL ist mit folgenden Maßnahmen zu erzielen:

Steuernde Schlitzkanten des Zylinders, vom Zylinderfußflansch gemessen, wie folgt nacharbeiten: Einlaß 22 mm, seitliche Spülschlitze 63 mm, rückwärtige Spülschlitze 62 mm, Auslaßschlitz 68,5 mm.

Verdichtungsraum auf 18–20 ccm verkleinern (Kopfabräsen). Zylinderinnenwand in Breite des Zylinderkopfes 6 mm tief ausschneiden, Kanten gut verrunden.

Vorzündung 6–9 mm am rückwärtigen Kolben gemessen.

Das Wichtigste ist eine abgestimmte Auspuffanlage mit Absorptions-(Burgess-)Schalldämpfer. Diese können von der Fa. L. Liedl, Regensburg-Graßlting, bezogen werden, sie sind mit einer Rohrlänge von 500–600 mm zu montieren. Die größere Rohrlänge gibt besseres Drehmoment, die kürzere höhere Drehzahlen.

Sehr wesentlich ist weiter Anpassung der Übersetzung an die Geländestrecke. Entsprechende Kettenräder sind ebenfalls von genannter Firma erhältlich.

### Wieder mal: Telegabel in Schwingen-BMW

Bei meiner R 50 möchte ich gerne die Schwinggabel vorn ausbauen und eine Telegabel einbauen. Können Sie mir raten, welche Telegabel ich verwenden könnte und ob ich evtl. das Vorderrad der R 50 beibehalten könnte.  
G. K. in B. C.

Da die Steuerkopfparte des Rahmens beim Baumuster R 50 und R 51/3 gleich sind, könnte ohne weiteres die Teleskopgabel der R 51/3 in das Schwingenmodell montiert werden. Zur Ausnutzung des sehr großen Federweges wurde beim Baumuster R 50 der Steuerkopf etwas angehoben. Bei der Montage der Teleskopgabel wird damit der Radmittelpunkt nach oben und nach vorne verlegt. Um annähernd gleiche Fahrverhältnisse zu erhalten, sollte daher die komplette Teleskopgabel mit dem dazugehörigen 19 Zoll-Reifen eingebaut werden.

Der Nachlauf beim Baumuster R 50 beträgt Solo 95 mm und verringert sich nach Einbau der Teleskopgabel auf 55 mm. Hierbei haben wir einige Bedenken, daß gerade bei hohen Geschwindigkeiten sich diese Nachlaufverkürzung negativ auf die Fahreigenschaften auswirken kann. Es kommt natürlich darauf an, für welchen Zweck Sie Ihr Fahrzeug einsetzen möchten. Für Zuverlässigkeitsfahrten dürfte nach unserer Ansicht dieser Umbau gewisse Vorteile bringen.

Die beim Baumuster R 50 eingebaute Langarmschwinge hat sich bereits vor Übernahme in die Serienproduktion auf der Rennpiste einen guten Namen gemacht. Klagen über schlechte Fahreigenschaften waren nach unseren Erfahrungen meistens auf eingeschlichene Fehler zurückzuführen.

Die Schwingenmaschinen sind diesbezüglich sehr empfindlich und schon ein geringfügiges Spiel in den einzelnen Lagern beeinflußt in erheblichem Maße die Fahreigenschaften. Auch schlechte Stoßdämpfer, nicht ausgewuchtete Laufräder, starker Felgenschlag können Anlaß für eine falsche Bewertung der Schwinge sein.

### Ansaugrohr für Sportmax

Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie mir die genauen Maße des Ansaugrohres zwischen Vergaser und Zylinderkopf der NSU Sportmax angeben könnten. Bitte evtl. auch die Maße des Ansaugtrichters. Gibt es für den Sportmax-Motor einen passenden Bing-Vergaser (Durchlaß 30 mm oder 30,2 mm, ein Schieber?) und wo kann ich diesen beziehen?  
G. M. in H.

Das Ansaugrohr zwischen Vergaser und Zylinderkopf der Sportmax beziehen Sie am besten von NSU. Wir haben erfahren, daß eine geringe Stückzahl noch vorhanden ist und verkauft werden kann. Das Ansaugrohr hat die Teilenummer 13 02 040. Es kostet DM 31.40. Der Zylinderkopf muß dem Querschnitt dieses Rohres angepaßt werden. Auch diese Arbeit überlassen Sie wohl am besten der Zentralwerkstatt von NSU, die solche Arbeiten bereits mehrfach durchgeführt hat.

Anstelle des Bing-Vergasers mit 30 mm Durchgang oder des Original-Sportmax-Vergasers Amal GP 13/16" empfehlen wir Ihnen, einen Dell'Orto-Vergaser mit 30 mm Durchgang zu verwenden. Sie können einen solchen Vergaser vom Zentralversand Edmund Bühler, Stuttgart, Gänseheideweg, beziehen. Ansaugtrichter gehören mit zum Vergaser. Wir möchten aber darauf hinweisen, daß frisierte Motoren empfindlich gegen Witterungseinflüsse und Höhenunterschiede werden. Ansaugtrichter verschiedener Größenordnung spielen dann eine Rolle, um die Maschine in allen Feinheiten zu trimmen und auf den Bedarf der Rennstrecke abzustimmen.

### Bergmeister - Sportsatz?

Gibt es eine Firma, die für die 350er Victoria Bergmeister (2-Zyl.-V-Motor) Sportsätze (z. B. Nockenwellen, Kolben, Zylinder, Zylinderköpfe oder Übersetzungen) liefert oder anfertigt?  
K. O. in L.

Sportsätze für dieses Modell werden nicht mehr hergestellt. Die wenigen Zylinderköpfe für die 2-Vergaserausführung wurden seinerzeit nur in Maschinen zur Teilnahme an Wettbewerben verwendet (Werkmaschinen). Eine geringe Anzahl ging später in das Eigentum einiger Privatleute über. Es ist durchaus möglich, durch eine Annonce im MOTORRAD den einen oder anderen Teil noch aufzutreiben. Spezial-Nockenwellen gab es nicht, wohl aber verschiedene Übersetzungen.



Reden wir vom Sport

### Sensationelle Ergebnisse beim letzten Weltmeisterschaftslauf

gab es am 10. November auf der japanischen Suzuka-Rundstrecke. Neuer Weltmeister in der Klasse bis 50 ccm ist Anderson auf Suzuki, nachdem H.-G. Anscheid das Rennen bereits in der dritten Runde beenden mußte. Klassensieger wurde jedoch nicht Anderson, sondern Luigi Taveri auf der weiterentwickelten Zweizylinder-Honda (!). Die 125er-Klasse gewann Perris auf Suzuki, während Degner (Suzuki) Dritter wurde. Den zweiten Platz in diesem Lauf belegte Jim Redman mit der neuen Vierzylinder-Honda mit Benzineinspritzung, die gleiche Maschine brachte Tommy Robb auf den vierten Platz. Sieger der Klasse bis 250 ccm wurde Jim Redman auf Honda, damit wurde er gleichzeitig Weltmeister dieser Klasse und ist somit auch in diesem Jahr wiederum Doppelweltmeister auf Honda. Während (außerordentlich knapp hinter ihm) Fumio Itoh mit der Yamaha auf den zweiten Platz und Phil Read, der ebenfalls eine Yamaha fuhr, auf dem dritten Platz landeten, konnte sich Provini mit der Morini nur als Vierter placieren. Die neuen, wassergekühlten Vierzylinder-Suzuki konnten nicht zum Zuge kommen. Auch die 350er-Klasse gewann Jim Redman auf der Honda, hinter ihm liefen Yamashita und Taveri, beide ebenfalls auf Honda, durchs Ziel – alles andere war ausgefallen. Auch über dieses Rennen bringen wir im nächsten Heft noch einen ausführlicheren Bericht.

### Schon wieder neue 50er Weltrekorde!

Die italienische Firma Garelli (Italiens größter 50 ccm-Hersteller) fuhr am 3. und 4. November auf der Monzabahn acht neue Weltrekorde mit zwei 50 ccm-Maschinen. Dabei wurde u. a. der erst kürzlich in Monthéry mit einem Sachs-Motor aufgestellte Weltrekord über 6 Stunden auf 122,311 km/h hochgeschraubt. Wir berichten im nächsten Heft über die Rekordfahrt und die Rekordmaschinen.

### Bekannte Fahrer auf bekannten Marken

Das Jahr 1964 wird im internationalen Straßensport zweifellos wieder sehr interessant werden. Darauf deuten einige schon heute bekanntgegebene Vertragsabschlüsse bzw. kurz vor dem Abschluß stehende Verhandlungen. Daß Mike Hailwood wieder die großen MV Agusta fahren wird, berichteten wir an dieser Stelle bereits. Die neue 250er MV, die 1964 erscheinen soll, wird wahrscheinlich Provini fahren, dessen Frau ihn zwar bestimmen wollte, die Rennerei ganz aufzugeben und der – englischen Meldungen zufolge – Angebote von Kreidler und Yamaha abgelehnt hat, dem aber Conte Agusta zugesagt hat, jeden Preis zu zahlen, wenn er auf MV antritt. Gilera (wo man auf Dukes Veranlassung derzeit Versuche mit einer Reynolds-Schwingengabel macht, auf die Duke schwört) wird nun auch bestimmt wieder dabei sein, als Fahrer stehen John Hartle, Gilberto Milani und – Alan Shepherd fest! Derek Minter wird nicht wieder auf Gilera starten, in welchem Umfang er eventuell auf der verbesserten Bianchi eingesetzt wird, ist noch nicht endgültig entschieden. Bestimmt werden 1964 in der Klasse bis 125 ccm zwei desmodromische Ducati-Zweizylinder mit von der Partie sein, die von der spanischen Ducati-Zweigfabrik hergerichtet und genannt und von Spaggiari und Farné gefahren werden sollen.

### Das britische Scott-Trial

am 26. Oktober auf dem fast 100 km langen Geländekurs in der Grafschaft Yorkshire standen von 202 gestarteten Teilnehmern nur 67 durch, wobei Sammy Miller auf Ariel 500 vor Arthur Lampkin auf BSA 250 die Bestwertung erzielte, während den Markenteampreis die Triumph-Fahrer R. Peplow, J. Sayer und S. Ellis gewinnen konnten.

### Drei Fahrten für Meilenreiter

Beim traditionellen Treffen am Weißenstein bei Gefrees (am Rande des Fichtelgebirges, 21. 9.) gab es diesmal neue Gesichter bei den Initiatoren. Sie hielten sich daran, daß derartige Treffen keine Folge von Zirkus-Darbietungen und Geschenke-Austeilen sein sollen, sondern gaben schlicht und einfach eine Anerkennung an den ältesten Motorradfahrer in ihrem Kreis, der den weitesten Weg zurücklegte. Es fand keine Verlosung statt, es wurde auch sonst kein Kindergarten-Spielchen gemacht, sondern es blieb bei der einfachen Zusammenkunft gleichgesinnter Fahrer. Der innere Wert ist darum für die, die im nächsten Jahre dorthin fahren werden, um so größer!

★

Die Kieler Gruppe des Bundesverbandes der Motorradfahrer e. V. machte in Form einer Zielfahrt am 12./13. 10. einen touristischen Wettbewerb, an dem sich 65 Fahrer beteiligten. 48 davon wurden im Ziel Ralsdorf bei Kiel gewertet. Etwa 300 Motorrad-Schlachtenbummler erschienen dann bei dem gleichzeitig damit ausgeschriebenen Treffen. Bei den Solomaschinen bis 350 ccm kam mit 1907 km Luftlinie Karl Mohr, Bokel (BMW 250), auf den ersten Platz; die Klasse Solomaschinen über 350 ccm buchte mit 1927 km Alfred Marquardt, Hamburg (Horex Imperator). Gespanne bis 350 ccm: Horst Orłowski, Remscheid (NSU-Max), 490 km. Gespanne über 350 ccm: Adolf Neumann, Hittfeld (BMW R 69), 1899 km. Der 70 Jahre alte Eduard Bärwald aus Hamburg, den viele unserer Leser schon von der Obertürkheimer und anderen Sternfahrten her kennen, erhielt als ältester Teilnehmer auf einer 40 Jahre alten Hermes (!) 147 ccm eine besondere Anerkennung. Die Fahrt der „Nordlichter“ wird im kommenden Jahr noch vervollkommen und verbessert.

★

Etwas später, am 26./27. 10., versammelte sich die Motorrad-Gemeinde aus Norddeutschland wieder zu einem Traditionstreffen in Dannenberg bei Bremen, das Kurt (Opa) Lange und seine Freunde jedes Jahr auf die Räder bringen. Fazit: 300 Besucher, zum Teil mit Zelten. Ein Fahrer aus der Schweiz, aus Berlin 10 und wieder Opa Bärwald dabei. Das – so meinen wir – sind Ereignisse, an denen man nicht vorbeisehen kann. Es ist ein echtes Bedürfnis unter allen Motorradfahrern vorhanden, mit der normalen Maschine zu zeigen, daß man damit zu fahren imstande ist, und die Gemeinschaft kann auf diese Weise besonders gut gepflegt werden. Abgesehen davon: im norddeutschen Raum ist Aktivität nicht nur im Trial oder ihm Bahnsport b i t t e r nötig! Stärken wir diesen Männern also den Rücken!

# RHEUMA? HEXENSCHUSS?

ABC-Pflaster lindert und heilt rheumatische Schmerzen durch hochwirksame Heilkräuter-Extrakte auf natürliche Weise. Es fördert die Durchblutung und Erwärmung, scheidet die schmerzverursachenden Stoffe über die Blutbahn aus und beseitigt in den meisten Fällen rasch die Beschwerden.

DM 1,50 in Apotheken



P 3110



## ABC pflaster

## SKIL mit SCHNAPP-FIX

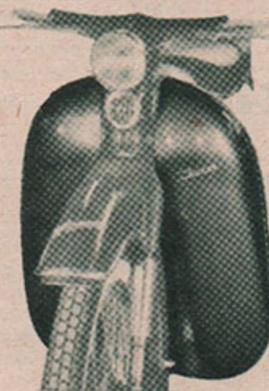


Ein wertvolles Gerät für Ihre Handwerksarbeiten in Haus, Garten und Garage. Mit der SKIL von LUX können Sie Holz und Metall sägen, schleifen, polieren, bohren (auch in Mauerwerk), Holz fräsen, nuten u. a. m. Ideal zum Polieren Ihres Fahrzeuges! Grundgerät: DM 136,50 mit SCHNAPP-FIX-Schnellkupplung zum blitzschnellen Auswechseln der vielen praktischen Zusatzgeräte. Satz zum Polieren DM 12,90. Erhältlich beim Fachhandel oder direkt von LUX, Remscheid, per Nachnahme. SKIL-Prospekt kostenlos! LUX-Farbkatalog gegen DM 1,- (in Briefmarken).

Ein LUX Gerät und

... Selbst ist der Mann®

\*EMIL LUX, 5630 REMSCHEID ABT.SK102



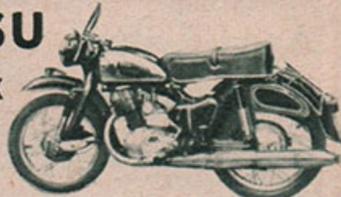
Hestrü-Beinschild

Die neue Form – windschnittig – stabil – elegant

Helmut Strümpfer  
71 HEILBRONN/N.  
Oststraße 96

### Federbein-Anbausätze

NSU  
Max  
Lux  
Fox



(auch Super) zum Selbsteinbau-tausendfach bewährt

Schraubbefestigung, kein Schweißen. Verstellbare Federbeine weiter verbessert für Vorder- und Hinterradschwinge.

Fordern Sie Prospekte für Ihren Typ.

G. GEHRING

MÜNCHEN - Obermenzing  
Adelsbergstraße 1 Telefon: 57 36 33

### Spezial-Zweirad-Versicherungsbüro

Jahresbeiträge für Krafträder:

bis	bis	bis	bis	bis	über
50 ccm	100 ccm	175 ccm	250 ccm	475 ccm	475 ccm
64,-	24,-	54,-	70,-	161,-	214,-

Deckungssummen:  
500 000 DM für Personenschäden  
100 000 DM für Sachschäden

50 % Rabatt gewähren wir für Pkw, Kombi und Kleinbusse schon nach 3 Jahren schadenfreien Verlaufs, 30 % nach 2 Jahren und 10 % nach 1 Jahr, auch in Orten über 5000 Einwohnern.

Alle Sach- und Lebensversicherungen durch Ihren Spezialisten: Hans Ehlert, Generalagentur der LHU, 7073 Lorch/Württ., Adalbert-Stifter-Str. 6, Arbeitsgebiet Baden-Württemberg, Rhein-Pfalz, Rhein-Hessen, Saarland und Hessen bis zur Mainlinie.

### Wollen Sie noch schneller sein?

Wollen Sie noch mehr aus Ihrer Maschine herausholen? Dann empfehlen wir Ihnen die tausendfach bewährte Anleitung – allerdings völlig neu bearbeitet:

Helmut Hütten

### Schnelle Motoren – seziert und frisiert

4. völlig neubearbeitete und erweiterte Auflage. 578 Seiten, 392 Abbildungen, 5 Aufschlagtafeln, Ganzleinen, DM 22,-

### Genau das, was Sie brauchen!

Bitte schreiben Sie möglichst noch heute eine Postkarte, damit wir Sie noch rechtzeitig vor dem Fest beliefern können.

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

## MOTORRAD-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

### BEZUGSQUELLEN

Sofortige Einschaltung, kleine Preise  
günstige Rabatte

**Norton** ab Lager lieferbar

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

1 **Norton** 250 ccm, Jubilee,  
fabrikneu

**Avon-Reifen**

**Lodge- und**

**KLG-Zündkerzen**

**engl. Renold-Ketten**

Importeure:

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

### ADLER

**Achtung ADLER-Fahrer!**

Am 1. 4. 1960 haben wir die ADLER-Werksreparatur übernommen. Eingesandte Motoren gehen innerhalb 24 Stunden instandgesetzt zurück. Sonderarbeiten, wie Leistungserhöhung, Moto Cross sowie Grasbahnmaschinen, werden ausgeführt. Austauschmotoren und Ersatzteile von allen Modellen ab Lager sofort lieferbar. Fa. Ferdinand Schrodtt oHG., Ffm.-Höchst, Kasinostraße 23. 36 648

Schalldämpfer, Felgen, 200/250 ccm, liefert: F. Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 36 683

Verkaufe gut erhaltenen Rahmen von ADLER MB 250 für DM 35.—. W. Dohr, 406 Viersen, Am alten Nordkanal 11. 36 559

Verkaufe schnelle Adler MBS, 250 ccm. I. Kohl, 79 Ulm, Haßlerstr. 20. 36 554

ADLER, s. Heft 9/63, neu lackiert und neue Girlingfederbeine außenl., Regler u. Zündspulen, TÜV April 65, viele Ersatzteile und Übersetzungen, wegen RS-Kauf gegen Gebot. Siegi Fischer, 8021 Hohenschäftlarn, Mauberger Straße 1. 36 549

Verkaufe sämtliche Teile von MB 250 und S. J. Raddatz, Eningen u. A. 36 584

Verkaufe Adler MB 250, hochgez. Auspuff, neue Kurbelwelle, Bereifung gut, dazu extra 1 Gabel, 1 Lenker, 1 Lichtmaschine, 1 Bremsankerplatte u. einen 200er-Motor, TÜV bis 1965, Steuer u. Versicherung bis April 1964, für DM 400.— wegen Platzmangel. Herbert Decker, 6832 Hockenheim, Rathausstr. 13. 36 731

250 ccm Adler-Motor gesucht. Stier, Leonberg, Hainbuchenweg 35. 36 734

### ANZEIGENSCHLUSS

für die Nr. 26  
ist am

5. Dez. 1963

### AERMACCHI

Verworner liefert alle Aermacchi-Modelle.

### AJS

**AJS** 650 ccm 31 CSR  
Ia Zustand, 13000 km  
**AJS** 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

**AJS** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 655

AJS 18 CS Moto Cross, Bauj. 61, ehem. Lizenzm., Motor u. Fahrgest. generalüberholt. Preis DM 1500.—. Paul Eger, 7032 Königsbrunn, Tannenstr. 4. 36 630

Verkaufe umständehalber AJS 31 CSR mit Rennsatz (Drehzahlmesser, Zweivergaser, Verdichtung 1:10), 52 PS, Tachostand 1000 km, Bauj. 1963, gegen DM 3000.—. Fladl, Aflenz, Stmk. (Österr.). 36 609

AJS 31 CSR, 1961, Drehzahlmesser, Zweivergaseranl., 10 000 km, zu verkaufen. Verhandlungsbasis DM 2400.—. Kuno Kurbjuweit, 439 Gladbeck (Westf.), Horster Str. 269. 36 606

Verkaufe gegen Gebot AJS, Bauj. 55, mit 500 ccm BSA-Motor (Twin), TÜV bis 9. 1965. R. Schindler, 6 Frankfurt a. M., Waldschmidtstr. 17. 36 588

### BSA

**BSA Motoren-Instandsetzung**  
**Motorräder**

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

**BSA** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 656

Suche BSA A 7 oder A 10 mit Schwinge. Angebote unter M 4007 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 475

BSA Road Rocket 650 ccm mit Gläser-Verkleidung, neuer Motor, Drehzahlm., TT-Vergaser, für DM 1300.— bar zu verkaufen, noch angemeldet. Erwin Nickel, Clausthal-Zellerfeld, Burgstädter Str. 5. 36 611

BSA 500 ccm Twin wegen Zylinderschaden ganz oder in Einzelteilen, von denen viele neu sind, abzugeben. Heinz Grunwald, Hamburg-Bramfeld, Anderheitsallee 77. 36 672

BSA Goldstar B 34 CLUBMAN, Bauj. 1963, neu, noch nicht zugelassen, zu verkaufen gegen Höchstgebot. Mirosław Czerniewski, 75 Karlsruhe, Kronenstr. 16. 36 594

BSA 350 ccm Type B 31, Bauj. 1955, Unfallmasch., zerlegt, günstig zu verkaufen. Wolfgang Froböse, Hamburg-Finkenwerder, Auedeich 65 L. 36 601

Verkaufe BSA - B 31 in Einzelteilen, Schwingenrahmen, neuer Tank, Sitzbank, Tacho, Drehzahlm. (Smith), Federbeine, Lederkombi 1,70 m, Barbour 1,78 m, Sturzhelm Gr. 59, Brille, Handschuhe u. vieles andere. Klaus Keller, Wuppertal, Langerfelder Straße 137. 36 620

BSA 650 ccm, 35 PS, für DM 450.— bar zu verkaufen. Gero Schlösser, 3352 Einbeck, Andershäuser Str. 21. 36 694

### DELLORTO

Dellorto Renn- und Sportvergaser für alle Motorräder u. Kleinkrafttrader sofort 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. 36 651

**Original DKW**  
**Motorrad- und Moped-**

Ersatzteile, auch für ältere Modelle, ab Auslieferungslager  
**Hans Richter, Nürnberg**  
Theresienpl. 7 Tel. 22 23 27

Verkaufe meine erfolgreiche 125 ccm DKW-Moto Cross-Maschine mit vielen Ersatzteilen, sowie 125 ccm DKW, gut erhalten. Hans Völler, 7 Stuttgart-Feuerbach, Schneckenbergstr. 3. 36 614

Verkaufe DKW RT 175 oder tausche gegen Geländemaschine, zahle Wertausgleich. Hermann Stick, Vaale, üb. Wilster i. Holst. 36 613

DKW 125 ccm, Gras- u. Sandbahnmasch., Gaumeister 1963, Spez.-Fahrgestell, 23"-Vorderrad mit 12 Übersetzungen, 6 Rennen gel., wegen Aufgabe zu verkaufen. Außerdem verkaufe ich einen schnellen 125 ccm 4-Gang-DKW-Motor, DM 160.—. Rudi Böttcher, 2409 Gleschendorf, Kreis Eutin. 36 366

### DUCATI

200 Ducati Elite, neuwertig, zu verkaufen. Kraemulat, Solingen, Wuppertaler Str. 191. 36 595

Ducati 200 ccm, 18 PS, sehr schnell, Dellorto SS 27 A, generalüberh., n. Zylinder, große Bank, TÜV 1965, zu verkaufen. Anzusehen bei: P. Witz im Zentral-Autohof, Köln-E'feld, Herculesstr. 38. 36 628

Ducati 125 Sport, 4500 km, tadelloser Zustand, für DM 500.— oder gegen Gebot zu verkaufen. Jiricek, 7802 Merzhausen bei Freiburg/Brsg. 36 692

### FRANCIS-BARNETT

Verkaufe: Francis-Barnett Trial, 250 ccm, Bauj. 59, Verhandlungsbasis DM 600.—, auch Teilzahlung. Jörn Pinnow, Hamburg 20, Kugelfang 21, Telef. 51 76 77 nach 17.00 Uhr. 36 715

### GELÄNDEMASCHINEN

Suche Hercules K 103 GS oder K 175 GS gegen bar. B. Dörfler, 7901 Dornstadt, Lerchenfeld 210 b. 36 647

Verkaufe Kreidler-Florett-Geländemasch. Zuschriften an M. Kamitz, 8069 Scheyern, Hochstr. 19 D. 36 587

Maico 175 ccm Geländesport, in gutem Zustand, zu verkaufen. Udo Heiß, 1 Berlin 28, Schramberger Straße 26. 36 676

HERCULES K 101 GS mit Spezialmotor von F & S, 8,5 PS (Fahrgestell u. Motor Original werksmäßig), nur 1300 km gel., keine Veranstaltungen, absolut neuwertig, Zubehör: Orig. lederner Tankrucksack, 2 Kettenräder für hinten, Straßenreifen, ZU VERKAUFEN. H. Köhn, 2941 Friedeburg, Ostfriesland, Telefon 257. 36 581

Verkaufe meine schnelle GS Maico 277, Werksmotor, für DM 600.—. Joachim Happel, Kassel, Jägerstr. 12. 36 608

Maico Geländesport 250 ccm, DM 800.—, zugelassen. Maico-Cross-Motoren 250 ccm DM 350.—, 380 ccm DM 300.— verkauft Zitzen, D'dorf, Efeueweg 29, Eilangebote. 36 604

Verkaufe Hercules GS 175, Bauj. 63, neuer Motor, Preis DM 1300.— bar. Ferber, Gelsenkirchen, Lützwstr. 4. 36 552

Verkaufe meine Geländemaschine Hercules K 101/GS, 4-Gang, Bauj. 1962, gegen Gebot. Werner Reichel, 8586 Gefrees (Ofr.), Roglerstr. 1. 36 696

### HARLEY DAVIDSON

Importeur Georg Suck, Hamburg-St., Hagenbeckstr. 1-5, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 36 546

### HEINKEL

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

### HERCULES

K 175 GS (Orig.), neuester Stand, einwandfrei, wettbewerbsfähig, gegen bar zu verkaufen. O. Willenbockel, 3119 Gifkendorf, Krs. Lüneburg. 36 542

VERWORNER liefert alle Hercules-Modelle. 36 668

Suche dringend gut erhaltenes Hercules-Sachs 5-Gang, Bauj. 62/63, tausche evtl. gegen neuwert. ital. Capriolo 125 Sport. Friedrich Oehler, Karlsruhe-West, Sudetenstraße 41. 36 591

### 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, Radlostr. 16

### 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

Verkaufe wegen Gespannkauf Honda CB 72 SS, 15 000 km, blau, erstkl. Zust., für DM 1800.—. A. Seifert, 7762 Ludwigshafen/See, Seestr. 29. 36 536

HONDA C 71, 250 ccm, 14 000 km, in bestem Zustand, wegen Aufgabe des Motorsports für DM 1100.— zu verkaufen. Rolf Nonnenmacher, 6909 Walldorf bei Heidelberg, Sandstr. Nr. 9. 36 560

**Setzen Sie ein Bild**  
**in Ihre Anzeige!**

Keine Klischeekosten, keine  
zusätzlichen Insertionskosten!  
Ihre Anzeige wird wirkungs-  
voller.

Gutes Amateurfoto genügt.



# Die BMW-Seite



## Ersatzteile

für ältere BMW-Typen ab Lager  
**A. Fischer,**  
8 München 3, Hess-Str. 4  
Telefon 2207 09

**BMW-Motorräder** ab Bauj. 54 bei sofortiger Abnahme und Barzahlung zu kaufen gesucht. C. van Hal, Groesbeek (Holland), Ottenhofstr. 40, Telefon 279. 36 649



**Motorräder Ersatzteile Zubehör**  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 657

## Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-62 und R 25/3, R 26, R 27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an **R. Cirkrit**, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9

## SEIT 1935

**überh. gebrauchte Motorräder**  
Ständig große Auswahl in BMW Motorrädern von 250 ccm bis 600 ccm, auf Teilzahlung ohne Aufschlag.  
**PABST HAMBURG 22**  
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05

## Kaufe sämtl. Typen BMW

Tageshöchstpreise, Barzahlg., Abhol. **Ondrak**, München 23, Ungererstr. 137, Tel. 364618



**Verkaufe R 26**, Baujahr 56, guter Allgemeinzustand, 80% bereift, Preis DM 650.—. Gero Opers, 8406 Sünching, Krs. Regensburg. 36 665

**Schalldämpfer u. Felgen liefert:** F. Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 36 684

**Zahle Höchstpreise für alle BMW-Kräder 250 bis 600 ccm** sowie Wehrmachtskräder R 12, R 17, R 75, Zündapp KS 750, auch defekt, Unfall, Ersatzteile. Fa. Blaimer, München 58, Bajuwarenstr. 17, Tel. 08 11 / 42 18 58. 36 650

**VERWORNER liefert alle BMW-Modelle.** 36 667

**BMW R 51/2**, Motor generalüberh., 0 km, Fahrgest. 36 000 km, für DM 600.— zu verkaufen. Falk Borges, 67 Ludwigshafen/Rh., Erzbergerstr. 66. 36 627

**Original-Ersatzl. f. BMW-Motorräder**, auch f. äl. Modelle. E. Kathrein, Lorschach (Ts.). 36 690

**R 50 mit S 350 für DM 1490.—** verkauft Heift, 755 Rastatt, Danziger Str. 26. 36 626

**Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55** gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29 — 120. 36 689

**Verkaufe R 51/3**, Bauj. 53, mit ölgebr. Behördenbeiwagen, für DM 900.—. D. Steinbrink, 422 Dinslaken-Bruckhausen, Tenderingsweg 16. 36 607

**Ich kaufe alle BMW-Motorräder** gegen Barzahlung. Angebote mit Preis u. Typ an Irmgard van den Berg, Moers-Asberg, Essenberger Str. 80. 36 688

**Verkaufe R 67**, TÜV 5, 64, guter Zust., Masch. vor ca. 2000 km für DM 310.— nachweisb. überh., für DM 800.— bar. Tausche gr. Richter-Kabine mit elektr. Scheibenwisch. u. Innenbel. gegen Windschutzscheibe u. Decke für TR 500. Vigehts, 433 Mülheim/Ruhr, Schloßstr. 35. 36 623

**Kaufe R 51/III**, fahrbereit, auf Raten, ca. DM 600.— bis 800.—. Angebote an: Manfred Oetzel, 783 Emmendingen, Linckenstraße 10. 36 624

**Suche BMW R 50, R 50 S oder R 60 u. R 69 S**, bis ca. 30 000 km gel., gegen bar. Angebote an Günther Libera, 2443 Großenbrode Kai/Holst., 2 Amph. Trs. Btl. 4. 36 582

**BMW R 69 S**, Bauj. 62, mit Meier-Tank, Hoske-Tüten, 15 000 km, einwandfr., guter Zust., aus Geschäftsgründen für DM 2700.— zu verkaufen. **Ferner eine BMW R 50**, in Bestzust., mit Meier-Bank, BMW-Gepäckträger, Lichtlupe u. Nebellampen, vers. u. verst., für DM 1300.— zu verkaufen. **1 Meier-Tank**, fast neu, von R 69 S, für DM 120.— zu verkaufen. **SCHNELL-IMBISS-LOKAL**, Horst Ueckert, 876 MILTENBERG, Bürgstädter Str. 1, Telefon 33 98. 36 691

**Suche R 50, 60, 69**, defekt, auch Unfall, zahle bar. Angebote unter M 4020 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 639

**Suche Motor R 68**, auch defekt. Bruno Steinhaus, 238 Schleswig, Schubstr. 16b. 36 635

**Suche komplettes Hinterrad mit Vollnabe**, 4,00—18, für R 60. Karl-Heinz Meier, 466 Gelsenk.-Buer, Kirchhellenstr. 194. 36 585

**Suche neuen oder gebrauchten Sporttank**, ca. 28 Liter, für 250 ccm BMW R 25/3. Angebote an Volker Schulze-Geißler, 483 Gütersloh, Alsenstr. 20. 36 678

**Wir zahlen Höchstpreise für BMW- und NSU Max-Motorräder** beim Kauf eines Wagens aus dem **Glas Automobil-Programm**. Angebote mit Preis an Hermann Neumaier, Werksvertretung, 7611 Mühlenbach i. K., Telefon 426. 36 671

**Verkaufe sehr erfolgreiches BMW-Gespann**. Weiterhin von R 51/3: Hoske-Tank, -Tüten, -Vollnaben u. Drehzahlmesser sowie 16"-Räder u. Felgen, GS-Reifen, Übersetzungen, Sportgetriebe u. viele andere Teile. A. Goldmann, 4522 Wellingholzhausen 158. 36 666

**BMW R 51/III**, Bauj. 54, zu verkaufen. Kolben u. Ventile (8 mm) neu, 28 Ltr.-H.-Tank, M.-Bank, neue Schalldämpfer, Sportlenker, Rennhebel, Sportschutzblech, gr. Rücklicht, Sturzbügel, Lampenbügel, gr. verchr. Luftfilter, Motor teilw. poliert, gute Bereifung, Gepäckträger plus 2 Vergaser (24 mm) extra, neue Motorradhose, 2 ital. AGV-Sturzhelme, TÜV bis Sept. 1965, vers. bis Dez., sehr guter Zustand. Verhandlungsbasis nur DM 1200.—. Wolfgang Nasdala, 7858 Weil/Rh., Bühlstr. 1. 36 567

**Verkaufe meine beiden BMW-RS-Gespanne** mit allem Zubehör u. Transportfahrzeug Ford FK 1000, wegen Aufgabe des Rennsports. A. Ritter, Speyer/Rh., Backofen 5, Telefon 33 71. 36 563

**BMW R 50**, Ia Zustand, Sitzbank, Sturzb. usw., Motor vor 3000 km generalüberh., für DM 1750.— zu verkaufen, Barzahlung DM 1600.—. Masch. ist angemeldet. W. Borgmann, Alfter-Bonn, Pelzstr. 30. 36 561

**Verkaufe BMW R 68** mit Sportlenker, Sportgas, Meier-Tank, breite Meier-Sitzbank, neu, Frankfurter Töpfe u. a., für DM 1000.—. Jürgen Dreide, 41 Du.-Beeck, Stockumer Str. 12. 36 532

**Suche dringend für BMW 500 R 51/3** einen Zylinder (rechts) komplett mit Kopf u. Deckel, wenn möglich mit Kolben, jedoch nicht erforderlich. **1 Motor R 51/3**, **1 Vergaser rechts**, die Teile müssen einwandfrei sein. Zahle bar. Angebote mit Preisangabe an Jürgen Lässig, 741 Reutlingen, Otto-Johannes-Str. 28, Tel. 3 81 26. 36 705

**Verkaufe R 51/2**, zerlegt, alle Teile gegen Gebot. R. Werner, 35 Braunschweig, Ludwigstraße 20. 36 732

**R 51/3**, sehr guter Zustand, viele Extras, für DM 700.— bar zu verkaufen. Gero Schlösser, 3352 Einbeck, Andershäuser Straße 21. 36 695

**Verkaufe BMW R 75-Gespann** (leichte Reparatur notwendig). Eilangebote bitte unter M 4022 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 710

**Suche BMW R 51/3 oder R 67/2**, möglichst Raum Westfalen, auf Teilzahlung. Preis bis DM 1200.—, DM 300.— bis DM 400.— Anzahlung. Rest in Raten DM 100.— bis DM 150.—. Volker Schulze-Geißler, 483 Gütersloh, Alsenstr. 20. 36 697

**Suche: R 69 S- oder R 69-Motor**. Biete: R 26, Bauj. 58, 30 000 km. U. Schmidt, Darmstadt, Rheinstr. 47. 36 703

**Suche für R 26 Bremsnabe** evtl. Laufrad. R. Espenschied, 78 Freiburg i. Br., Oberrieder Str. 19. 36 706

### Verkaufe!

**1 Rennseitenwagen** (siehe Bild) DM 200.—; **2 Köpfe**,  $\phi$  28 mm Einlaßvent. 38 mm, DM 120.—; **2 Amal TT**, 27  $\phi$  mit Ausgleichschwimmerkammer, DM 100.—; **1 Amal TT**, 30  $\phi$ , komplett, DM 80.—; **2 Bosch-Hörner**, verchromt, DM 40.—; **Doppelbremsrad**, Tank u. Fliehkraftkupplung der „Vincent black Shadow“. Lederjacke u. Hose, 170 gr., breit, einwandfrei, DM 100.—. Kurt Kraus, 6 Frankfurt/M., Mörfelder Landstr. 227. 36 708



## HEINRICH - Verkleidungen 1000fach bewährt

Motorradverkleidungen und Sporttanks für BMW-Motorräder direkt vom Hersteller:

**KARL HEINRICH**  
7034 Maichingen bei Stuttgart  
Krautgartenstr. 4 · Tel. 82728 Böblg.

**Verkaufe BMW R 67/II**, Bauj. 54, nur 21 000 km gel., für DM 1100.— bar. Albert Weber, z. Zt. Insel Reichenau, Rheinstraße 313. 36 739

**Verkaufe R 68**, Bauj. 52, TÜV 65, 3/4 J. vers., Hosketank, -tüten, -naben, Meierbank, Sturzbügel, Gepäcktr., neu: H.-Lager, Ventile, -Führungen, -Federn, Zylinder, Kolben, Öltherm., Hoske-Olwannezw. ring, Drehzahlm., Regler, Kuppelungsscheibe, Dämpfer, Nickel-Cad.-Bat., Gabel-Führungen, -Federn, Sp.-Hebel, Gaszugvert. w. „Lady“ Brautschau, für DM 2000.—. R. Stein, 51 Aachen, Melatenerstraße 115. 36 413

**Eilt! Biete Wagen: Eilt!**  
**BMW 700 LS**, 16 000 km, einwandfreier Zustand, mit Radio (Blaupunkt), Nebelscheinwerfer, Doppelklanghörner, gegen R 69 S, neu, oder Kaufvertrag. Helmut Kramp, 4222 Vörde/Friedrichsfeld, Spellenner Straße 67. 36 360

**Verkaufe BMW 51/3**, Hoske-Tank 27 Ltr., Rennbank, Alubl., Hoske-Tüten, Gläserverkleidet. An Ersatzteilen (kompl. Seitenwagenübersetzt mit Kardan), neu **Sw. 500 Steib L** mit Richter-Kabine, DM 1300.—. Alfred Meyer, Essen-West, Windmühlenstr. Nr. 25. 36 359

**Verkaufe BMW R 50**, Bauj. 1958, 35 000 km, mit Verkleid. u. Hoske-Tank, gut gepflegt, für DM 2300.—. Rolf Suing, Bad Godesberg, Pionierstraße 16. 36 321

**Verkaufe R 26**, Bauj. 58, 38 000 km, mit Seitenwagen S 250 (gebremst). 2 Schwingen mit Solo und SW-Übersetzung, 11 Reifen 50% u. viele Ersatzteile. Bis September 64 versichert. Festpreis DM 800.—. Heinz Gilbert, 5675 Hilgen, Bechhausen 23. 36 372

**Suche: Für BMW R 51/2 Lichtmaschine** u. 30—40 Ltr. Hoske-Tank. Für DKW RT 175 Tank mit verchromten Seitenflächen, sowie eine guterhaltene Meier-Bank. Angebote mit Preis an: Heinrich Müller jr., 3551 Simtshausen 15, Krs. Marburg/Lahn. 36 493



## Gläser-Sportverkleidungen ges. gesch.

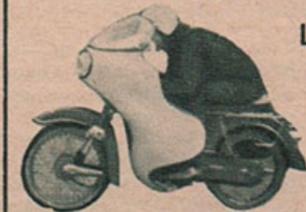
3387 Vienenburg/Harz

sind Spitzenleistungen internationaler Motorradverkleidungstechnik. Der neueste Stand jahrzehntelanger Erfahrungen war richtungweisend. Was Motorradfahren zur besonderen Freude macht, ist in techn. Vollkommenheit 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**

Lieferbar in allen Größen  
und Breiten für alle  
Maschinen passend  
auch Cinemascope-  
Scheinwerfer



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

## HONDA

# Honda Motorräder

und Zentralersatzteillager. B. Flintrup, 44 Münster, Kuhstr. 13, Ruf 4 27 17. 36 579

**HONDA Sport 50 ccm C 110 zu verkaufen.** Erstzul. August 62, gepfl. Maschine, verschiedene Ersatztl., DM 500.— bar. H. Uwe Steding, 334 Wolfenbüttel, Lg. Herzogstr. 49. 36 593

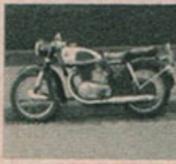
**Gelegenheit. Verkauft meine Honda CB 72 SS** wegen CB 77-Kauf preisgünstig Nur 800 km gel., wie nagelneu, noch mit Garantie, kaskovers. für noch 9 Monate, DM 2300.—. Werner Willmann, 78 Freiburg/Br., Kreuzstr. 22. 36 603

**Honda CB 72, 250 ccm Super-Sport,** Baujahr 62, ca. 16 000 km, erstkl. Zustand, vers. u. verst. bis Mai 64, wegen Anschaffung einer schweren Maschine, gegen Höchstgebot bar zu verkaufen. R. Letsche, 7417 Pfullingen (Württ.), Brühlstr. 6. 36 723

**Gelegenheit! Ia CB 92 SS, fahrbereit,** DM 750.—. R. Rose, 8562 Hersbruck, Kühnhofener Str. 10, Telef. 27 87. 36 724

## HOREX

**Verkaufe Regina 4, gut erhalten, mit „Gewußt wo“,** DM 300.—. Klaus Keller, Wuppertal, Langerfelder Str. 137. 36 619



**Verkaufe Horex Resident 350 ccm,** gut erhalten, generalüberholt lt. Rechnung. Werner Schmiedel, 753 Pforzheim, Hermannstr. 8. 36 557

**Verkaufe Horex Resident 350 ccm,** Bauj. 1959, für DM 150.—. Motor defekt. Siegfried Köpp, 5141 Hilfrath, Schickweg 16. 36 558

**Suche für Horex Imperator 450 oder 500 ccm Motor u. einen Sporttank,** Angebote mit Preisangabe an: Klaus Hamerschmidt, 28 Bremen, Herdentorsteinweg 43. 36 674

**Verkaufe Horex Imperator 400, Ia Zust.,** Bauj. 57, 2 Vergaser, Drehzahlm., Ölthermometer, Sportarmaturen und viele Extras. Verhandlungsbasis DM 900.—. Enno Wenk jun., 294 Wilhelmshaven, Bremer Str. 162. 36 598



**Regina 350 ccm, sehr gepflegt,** TÜV 1965, Alu-Felgen, Sturzbr., 2 Ers.-Motoren, div. Ersatzteile, Reifen 80%, vers. u. verst. 2. 1964, ca. DM 450.—. R. Meier, 334 Wolfenbüttel, Ringstr. 17. 36 617

**Verkaufe Horex Regina 400 ccm,** TÜV 1965, Kurbelwelle, Zylinder, Kolben, Ventile u. Führungen neu, ca. 5000 km erst gefahren, mit div. Ersatzteilen für ca. DM 450.—. Klaus Forster, 614 Bensheim, Hemsbergstr. 33. 36 721

## IFA

**Suche für 350 IFA gebrauchte, guterh. Denfeld- oder Georg-Meier-Sitzbank.** Angebote an: Karin Schmelzer, 6651 Breilfurt/Saar, Hauptstr. 123. 36 539

## ILO

**Suche dringend ILO - M 2 - 125 zum Ausschachten.** H. J. Mai, 7441 Grötzingen, Schillerstr. 17. 36 476

## Anzeigenschluß

für Heft Nr. 26  
am

5. Dezember 1963

## 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 Geländesport-**  
**maschinen kurzfristig lieferbar.**  
Fordern Sie bitte Prospekte an.  
**JAWA Importeur K.-H. Meller, Hamburg 22,**  
**Winterhuder Weg 58-62, Tel. 236953-55**

## JAWA



Die neue Moto Cross-Maschine nur DM 1935.— verzollt ab Hamburg. Bitte rechtzeitig bestellen. Importeur Karl-Heinz Meller, Hamburg 22, Winterhuderweg 58-62. 36 713

## 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.**

**Kreidler-Verkleidungsbaukasten, rassige Form.** Prospekte in Vorbereitung.  
**Fr. Alexander, 3057 Neustadt a. Rbge., Postf. 115**

**Verkaufe fast ganz verchromte Liebhaber-Florett, viele Extras, guter Motor.** Jürgen Pietrangeli, 4922 Brake, Danziger Str. 20. 36 631

**Florett 4-Gang-Motor gesucht. Helmut Strebe, 8941 Dickenreishausen 22 1/2.** 36 586

**Suche für Kreidler „S“ Gläserverkleidung** in gutem Zustand mit Preis. Holger Hofmann, 581 Witten, Oberstr. 64 a. 36 675

**Verkaufe Kreidler Super, Baujahr 61,** 10 500 km, sehr schnell, Spitze 90 km/h, TÜV 1964, Motor generalüberholt, Preis DM 750.— oder Gebot (nicht frisiert), 1 Gabel des oben genannten Typs (gebraucht, aber guter Zustand), Zuschriften unter M 4026 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 733

## MAICO

**Gelegenheit!**  
**Verkaufe Maico 175 GS, Bauj. 60, 5400 km,** Breitwandzylinder, DM 1000.— bar. Bestzustand! D. Westphalen, 2082 Uetersen, Gr. Sand 35, Telefon 27 38. 36 541

**VERWORNER liefert alle MAICO-Modelle.** 36 669

**Verkaufe Maico-Schwinggabel, VR 100% bereift, Lampe, Tacho, Tank u. Horex-VR-Nabe.** H. Köhler, 41 Du.-Hamborn, Rückertstr. 109. 36 565

**Maico 200 S, Bauj. 54, generalüberholter** Motor, neuer Kolben und Batterie, 90% Bereifg., sehr guter Zustand, 0 km gel., DM 200.—. Von **Maico 250** alle Einzelteile. Motor defekt. Wolfgang Maschala, 7858 Weil/Rhein, Bühlstr. 1. 36 568

**Verkaufe meine 250 ccm Moto Cross mit Aluzylinder u. tiefem Fahrgestell.** Kurt Klakow, Offenbach/Main, Bettinastr. 105. 36 637

**Maico 250 S, Motor u. Getr. überh.,** Räder, Reifen u. Lack neu, zugell., sportl., DM 500.—. W. Henschel, 28 Bremen, Duckwitzstr. 19. 36 644

## MATCHLESS

**MATCHLESS** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 658

**Suche Motor, Vergaser u. Auspuff von MATCHLESS G 80 oder G 80 S.** Zuschr. an: H. Schäfer, 6 Frankfurt/M., Senckenberganlage 25. 36 679

## MOTOBI

## Maltry-Twin, 250-350-500 ccm

Die Maschine mit den besten Fahreigenschaften! **Maltry-Motobi: Einzylinder-Spezialmaschinen.** Pesaro-Motobi: 125 ccm SS - Catria Sport 175 ccm - Sprite 200 ccm - Nockenwellen - Spezialverkleidungen - Getriebe. **Werner Maltry, Mechanische Werkstätten, Zürich 10/37, Hönggerstraße 3**  
**Fritz Alexander, Service in Deutschland, 3051 Poggenhagen Nr. 58**  
üb. Wunstorf/Hann.

## MOTO CROSS

**Verkaufe Moto Cross AJ5 18 CS, Doppelrohrrahmen für DM 1500.—, Bauj. 1962.** Zuschriften unter 4014 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 548

**Suche sehr schnelle u. leichte 500 ccm Moto Cross-Maschine.** Wolfgang Müller, 43 Essen, Maschinenstr. 16. 36 634

**Wegen Kauf einer Lito verkaufe ich eine** Greeves, 250 ccm, Bauj. 63, mit vielen Ersatzteilen, DM 1800.—; eine Jawa, 250 ccm, Bauj. 61, DM 700.—; eine Jawa, 360 ccm, Kolben defekt, DM 160.—. Ebbo Klaass, 2 Hamburg 13, Dillstr. 3, bei Philipp. 36 735

## MV AGUSTA

**Verkaufe sehr gut erhalt. MV Agusta 125,** eine Nockenwelle, rennf., mit Ersatz. Gerhard Petrykiewicz, Ludwigsburg-Hoheneck, Ostertagstr. 5. 36 576

## MZ

**Sieger der internat. 6-Tagefahrt 1963**  
**Motorradwerk Zschopau**

**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

## NORTON

**Norton** Motorräder neu u. gebraucht sowie Original-Ersatzteile  
Importeure:  
Fr. & Wilh. Herrmann, Stuttgart 0. Neckarstraße 1 B  
36 659

**Norton** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 659

**Fabrikneue kompl. Vorderradgabel für NORTON SS, DM 150.—** unter Neupr. zu verkaufen. 1 Harr-Damen-Lederk. (für Gr. 165, Taille 70), neuwertig, DM 175.—. Fritz Nokelski, Barbis/Harz, Tel. 0 55 24 - 10 11. 36 600

**Verkaufe 650 SS, Bauj. 1962, 12 000 km,** um DM 2000.—. Uwe Stoll, 6 Frankfurt a. Main, Schmittener Str. 3. 36 718

## NSU

**Verkaufe NSU FOX 98 Viertakt, Viergang, reparaturbedürftig oder zerlegt,** für DM 60.—. Erich Tölle, 4903 Schötmar, Wasserfuhrstr. 10. 36 632



**NSU Superfox, 11 PS, Zündapp-Tele, Rohrhinterrahmen, engl. Federbeine, 4,00 x 19 bereift, mit fast kompl. Zweitmaschine f. Ers.-Teile,** für DM 400.— zu verkaufen. H. Michaelis, Königstein (Taun.), Hauptstr. 28. 36 574

**Billig verkauft 2 NSU Max Herbert Kauer,** 6101 Erzhäuser, Fr.-Ebert-Str. 136. 36 569

**Verkaufe notgedrungen NSU Supermax,** Bauj. 61, blau, Masch. ist zum Teil zerlegt. Da ich zur BW. eingezogen wurde, konnte ich die Masch. nicht mehr zusammenbauen, günstig gegen Gebot, ca. DM 300.—. E. Roggenbach, Gladbeck i. W., Berliner Str. 193. 36 564

**NSU Superfox, Bauj. 1958, umständehalber für DM 550.—** abzugeben. Maschine ist generalüberholt u. sehr schnell, TÜV August 1965, Rohrlenker, Federbeine. Ferner 1 Standard-Max-Fahrgest., kompl., DM 50.—, 1 Rahmen mit Telegabel u. Hinterradschwinge von Fox 98 DM 40.—. Friedrich Bankrath, 6731 Lachen, Hauptstraße 58. 36 693

**EILT! Suche Teile von NSU-OSL-Motor,** hauptsächlich komplette Kupplung. Dirk Rosendahl, 2918 Augustfehn II. 36 698

## PUCH

**Original-Ersatzteile für Puch, Moped, Roller, Motorräder und Wagen** sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chromzylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren, Geländesportausrüstungen und Renntriebwerke.  
Spezial-Werkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager  
Puch-Generalvertretung L. Liedl,  
Regensburg-Gräßling, Telef. 0 94 05 / 274. 36 646

**175 CV Burgess-Anlage, Auspuffkolben** defekt, Motor SVS, auch kaputt, TÜV 9. 64, Sitzbank, billigst abzugeben. Diekmann, 6703 Limburgerhof, Jugenddorf 21. 36 728

**Achtung Puch-Fahrer! Verkauft sämtliche** Teile von Puch SGS, Räder neu bereift u. a., neuw., Denfeld-Sitzbank, schwarz. Angebote unter M 4025 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 727

## RENNMASCHINEN

**Superleichte, ölgedämpfte, italienische** Rennwagen für 50 ccm Rennmaschine, mit offenliegenden Federn, Farbe rot, Preis DM 148,50, ab Stuttgart, sofort lieferbar durch **Technischen Zentralversand, Stuttgart-O, Gänsheidestr. 19, Tel. 24 57 07**

**Achtung Rennfahrer!**  
Verkaufe meine schnelle 350 ccm AJS-Rennmaschine, 1. Platz auf dem Nürburgring, mit Verkl., Übersetz. u. Ersatztl., in bestem, rennfertigem Zustand. Horst Ebert, 6901 Grein. 36 580

**Achtung Ausweissfahrer!**  
Verkaufe wegen Heirat mein schnelles u. erfolgreiches ADLER-Grasbahngespann (Schrodt frisiert) mit 4 Übersetzungen, Ersatzrahmen mit Gabel u. Motor, Preis DM 1300.—. Manfred Schlageter, 67 Ludwigs-hafen a. Rh., Mundenheimer Str. 242. 36 641

**Wer möchte 64 Meister werden?**  
Verkaufe meine schnellen Meisterschafts-Maschinen, **Honda CB 93, 125 ccm, Bj. 63,** u. **Norton, 500 ccm, St. 63,** mit vielen Ersatztl. Beide Maschinen sind in bestem Zustand, à DM 5000.—. Walter Scheimann, Bremen, Ammerländer Straße 9. 36 575

**1. Verkauft meine schnelle 350 JAP-Sand-**  
**bahnmaschine, garantiert unverändert,** neuwertig. **2. Kompl. Aschenbahnfahr-**  
**gestell (mit Rädern, Vorgelege, Tank,** Übersetzungen usw.). **3. Meinen geschlossenen Transport-Anhänger f. Renn-**  
**maschinen.** Fritz Ringel, 2081 Prisdorf (Holstein), Hauptstraße. 36 573

**Verkaufe Rennmaschine Aermacchi, 250** ccm, für DM 2600.— und 1 schwarze Harr-Rennkombi für DM 200.—, Gr. 1,71 bis 1,74 m. Beides in tadellosem Zustand. Zuschriften unter M 4016 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042. 36 578

**Suche dringend ein kompl. 50 ccm-Renn-**  
**Fahrgest. mit Rädern für Kreidler.** Lothar Ronsdorf, Wuppertal, Im Hackert 20. 36 677

**Aermacchi-Rennmaschine, Mod. 63, preis-**  
**günstig abzugeben.** Zuschr. unter M 4012 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 535

## RENNMASCHINEN

### Totalausverkauf!

Honda 125 SS CB 92, Bauj. 63, 11 000 km, nur DM 1000.—; MC Maico 250 ccm, DM 650.—; MC Maico 250 ccm, Pleuellager defekt, ohne Räder, DM 150.—; Grasbahn-Max 250er- u. 305er-Motor m. orig. Sportmaxteilen, DM 700.—; 400er Taifun, 2 Vergaser, im 250er Crossrahmen, DM 350.—; 250er Maico Blizzard, DM 260.—; BMW V8, 2,6 Ltr., TÜV bis 65, DM 2500.— oder Tausch gegen 500er Bahngespann Jap oder Eso, auch Solomasch.  
G. Funck, 6086 Goddelau (Hessen), Hospitalstr. 29, Telefon 528. 36 681

**RENNMASCHINE**, 125 ccm Honda, 2 Vergaser, 1962, in erstkl., rennf. Zustand, billig zu verk. Ernst-A. Alberti, 3 Hannover, Dormannstr. 12. 36 540

**Verkaufe** wegen Heirat meine Constellation, Bauj. 60, 18 000 km, Verdichtung 1:7,25, gut bereift, neue Batterie, Britax-Gepäcktaschen, in Solostellung anzubr. Vierklang-Hörner. Verhandlungsbasis DM 2500.—. Dieter Link, Am Eichamt 10, 698 Wertheim am Main. 36 551

**Verkaufe 250 ccm Maico Moto Cross Breitwand**, Bauj. 1963, mit viel Zubehör, Maschine hat nur 3 Rennen gelaufen. Adolf Dauser, 7141 Enzweihingen, Hochdorfer Straße 35. 36 726

**Verkaufe Ducati Grand Prix 125 ccm-Motor**, überholt, für DM 3500.—. P. Dürr, München 25, Daiserstr. 21 d. 36 736

**Gelegenheit!** Verkaufe umständeh. meine schnelle Lizenz 500 ccm **AJS Moto Cross**, Bauj. 63, mit Chereani-Gabel, BSA-Fahrwerk, Alu-Tank, Alu-Motorhalterungen, sehr leicht, nur 6 Rennen gelaufen. Willi Heitmann, 4401 Ostbevern, Loburg 56. 36 711



**Orig. R.-Maschine AJS 7 R**, gut erhalten, mit einigen Ersatzteil., für DM 1500.— zu verkaufen, wegen Verkehrsunfall, bin gelähmt. Werner Somplatzki, 532 Bad Godesberg, Kölner Str. 22. 36 716

**Verkaufe 125 ccm - Rennmaschinen Ilo**, 2 Verg., Renngetr., 1 Gras-Sandbahnmachine mit 21 Vorderr., 1 Straßenrennmachine. Dazu noch Ersatzmotoren, div. Ersatzteile, Räder u. Übersetzungen, weg. Aufgabe des Rennsports. Deshalb günstig! Angeb. an Dieter Lüttke, Lübeck, Wachtstraße 9. 36 712

**Schnelle, wassergekühlte Adler RS 250 ccm**, Bauj. 1962, zum Festpreis von DM 3800.— zu verkaufen, Karlheinz Meub, 6 Ffm.-Ginnheim, Stadtweg 94. 36 720

**Verkaufe 125 ccm DKW-Rennmaschine** mit vielen Ersatzteilen u. Zubehör gegen Höchstgebot. Nur bar. Paul Meyer, 671 Frankenthal, Friedhofstr. 1. 36 699

## RIXE



**Rixe RS 100/3 mit Sachs 100**, Dreigang, 98 ccm, neuwertig, 20 000 km gel., DM 550.—. Heinrich Kausen, 41 Duisburg-Duisern, Werthacker 93. 36 737

## ROYAL ENFIELD

**Verkaufe 350 Royal Enfield**, Bauj. 53, nicht fahrber., gegen Gebot. H. Steffens, 2 HH-Fu., Auf dem Kamp 7. 36 702

## Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

Keine Klischeekosten, keine zusätzlichen Insertionskosten! Ihre Anzeige wird wirkungsvoller. Gutes Amateurfoto genügt.

## SACHS

**Suche 50 ccm-5-Gang-Sachs-Motor**. Hans Dieter Schäfer, Altenahr, Roßberg 38. 36 602

## SEITENWAGEN



**Verk. SW. Steib S 250 mit neuer Schelbe**, Reifen 90%, s. Bild, DM 150.—. R. Lenhardt, D'dorf-Unterbach, Vennstraße 136. 36 629

**Adler-Seitenwagen**, Royal Sportmodell RSA oder Steib S 250 mit Anschließteilen gesucht, Joachim Heerwagen, 7712 Blumberg/Bd., Haldenstr. 31. 36 577

**Wegen Platzmangel Seitenw. Steib 350**, grau, mittelm. Zustand, und Imperator-Anschlüsse bei Selbstabholung geg. Barzahlung dieses Inserats abzugeben. G. Siebenborn, 7101 Schluchtern, Hohensteinstraße 6. 36 537

**Suche Steib S 250 für R 60** mit oder ohne Richter-Kabine. Marquardt, 61 Darmstadt, Riedeselstraße 64. 36 640

## TRIUMPH

### Triumph-Ersatzteillager

BDG 125, BDG 250  
Boss, Cornet, Contessa

**Rudolf Baitinger, 7 Stuttgart 1,**

Hauptstätter Str. 45, Anruf 24 57 12

36 652

**Triumph „BDG 250 H“**, Baujahr 1952, neu gespritzt, rot und weiß, teilzerlegt, auch in einzelnen Teilen abzugeben. Preis n. Vereinbarung. Brief vorhanden. Holger Pankratz, Ffm.-Fechenheim, Birsteiner Straße 71 a. 36 645

**Cornet GS**, generalüberholt, neu bereift, n. Batt., n. Cross-L. u. sonst. „Gewußt wo“, bis 3. 64 zugel., DM 380.—. L. Langer, Ingolstadt, Ringlerstraße 14. 36 534

**Suche BDG 250/L oder SL oder Boss**. Gegen bar. Nur einwandfreie u. zugel. Fahrz. H. Grässer, Bonn, Moltkestr. 7 b. 36 719

## ENGL. TRIUMPH

**TRIUMPH** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 660

**Verkaufe Triumph Bonneville Tiger 120**. Angebote unter M 4017 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 597

**Verk. Bonneville**, Bauj. 1961, 46 PS, 15 000 km, DM 2500.—. Zuschriften unter M 4015 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 570

**Verkaufe Rahmen für T 100 oder 110**, umgebaut auf Schwinge, einschl. Getriebe, Kupplungsteile, Regler, Tank und Hinterrad, Verhandlungsbasis DM 250.—. Peter Römer, 7502 Malsch, üb. K'ruhe, Kreuzstraße 10. 36 547

## VELOCETTE

**Velocette** Motorräder, Ersatzteile  
schnellster Einzylinder  
Importeure:  
Fr. & Wilh. Herrmann, Stuttgart 0, Neckarstraße 1 B

**Suche 350er oder 500er Clubman**, auch Rennmaschine. John, 8713 Marktbreit Nr. 562. 36 610

## VESPA

**VESPA 150 T**, Bauj. 59, 22 000 km, gen.-überholt, sehr gut erh., ca. DM 500.—, verk. A. Hueber, 8011 Zorneding, Am Kapellenberg 22. 36 592

## VETERANEN

**Suche Megola**, auch rep.-bed. Weiser, Bad Homburg, Schwedenpfad 10. 36 682

**NSU, 350 ccm sv**, Baujahr 1933, bestens erhalten, Originalzustand, gegen Höchstgebot abzugeben. Ludwig Rosenberger, 8671 Lichtenberg (Ofr.). 36 621

**Achtung Liebhaber! Verkaufe Standard**, Bauj. 32, mit 500 ccm-Motosaccho-Motor, in bestem Zustand. Angeb. unter M 4024 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 717

## VICTORIA

### Ersatzteillager für Victoria-Motorräder Victoria-Mopeds

**Rudolf Baitinger, Stuttgart, Hauptstätter Straße 45**  
Fernruf 245712. Stützpunkt der Zweirad Union AG. 36 653

### Original VICTORIA Motorrad- und Moped-

Ersatzteile, auch für ältere Modelle, ab Auslieferungslager  
**Hans Richter, Nürnberg**  
Theresienpl. 7 Tel. 222327

## VINCENT

**Vincent, Black Shadow**, Originalzustand, Kolben neu, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg/B. 36 583

**Vincent 1000 ccm Black Shadow**, erstkl. Zustand, gegen Gebot zu verkaufen. H. Bernath, 3014 Misburg/Hann., Birkenwäldchen 12. 36 704

## ZÜNDAPP

### ZÜNDAPP

#### Ersatzteile-Lager:

Ferd. Schad, Frankfurt a. M., Rheinstr. 11, Tel. 72 58 22  
Austauschmotore — Austauschteile — Zubehör



Motorräder Mop. Ersatz. Spez. 601-T.  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 661

**KS 601**, TÜV 1965, DM 450.—. **KS 601-Motor**, Sportn. u. -Kolben, mit Lichtm., DM 120.—. Horst Reiter, 8580 Bayreuth, Kulmbacher Straße 5. 36 636

**Suche für KS 601** hochgezogene Auspuffanlage, Alu-Naben, Solo-Übersetz., oder kompl., Original-Werks-Geländemaschine. Verkaufe TR 500 mit BMW-Rad. H. Franzen, 2393 Sörup-Mühlenholz. 36 612

**VERWORNER liefert alle Zündapp-Modelle.** 36 670

**Zündapp-Zentral-Ersatzteillager** für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 36 687

**KS 601 Sport**, alle Teile von KS 601 und neuwertige kompl. Steib-SW-Bremse zu verkaufen. Kraemulat, Solingen, Wuppertaler Straße 191. 36 596

**Verkaufe KS 601 Sport mit TR. Liebhaberstück**, Motor vor 8000 km für DM 900.— generalüberholt, Hoske-Tank, Sturzbügel, Nickel-Cadm.-Batterie, neu lindgrün gespritzt, DM 1250.—, evtl. Einzelverkauf. Zuschr. unter M 4018 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 599

**Wegen Krankheit: Gut erhaltenes KS 600-Gespann mit SW. Steib S 500**, GS-Lenker, Sportgas, Bereifung 90%/ig, UT-Dämpfer, SW-Kofferträger, Reserveradhalter, hohe Plexischeibe, mit kompl. 2. Maschine u. vielen Ersatzteilen. Dazu Lederstiefel, Lederbreches, Jacke, Nierenschutz und Helm. Maschine ist zugel., insgesamt DM 400.—. Walter Schmid, 715 Backnang, Wacholderhöhe 33. 36 572

**Zündapp-Ersatzteile — Austauschteile** für Janus — Motorräder — Roller — Mopeds. Zündapp-Welter, Hannover, Postfach 21 266, Telefon 44 00 80. 36 686

**Zündapp, Trial, Orig.-Werksmasch. GS 75**, Baujahr 62, 5000 km (kein Gelände gefahren), Ia Zustand, DM 1000.—. Fahrzeughaus Blasberg KG., 5678 Wermelskirchen, Berliner Straße 190—111, Telefon 26 59. 36 571

**Zündapp GS 75**, Bauj. 62, wettbewerbsfertig, für DM 850.— zu verk. Willi Klemme, 4811 Oerlinghausen, Wellenbruch 1. 36 555

**Zündapp KS 50 Falconette**, Bj. 61, tadell. Zust., hat für ca. DM 490.— abzugeben: Volker Herrlinger, 74 Tübingen, Biesinger Straße 18. 36 553

**Verkaufe KS 601 Sport**, M. überholt, noch nicht gefahren, Räder, Auspuffanlage, Hoske-Tank, neu, DM 650.—. Rudolf Derkum, Köln-Vingst, Waldstr. 33. 36 722

## VERSCHIEDENE

### AERMACCHI, MOTOM CAPRIOLO, DUCATI GILERA, SACHS

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

Maschinen, Motoren, Einzelteile billigst, denn „Samstags wird geschlachtet“!  
Fr. Alexander, 3057 Neustadt a. Rbge., Postf. 115

## TRIALMASTER-Anzug

Jacke und Hose 100% wasserdicht, auch mit einknopfbarem Wollfutter lieferbar.

Bitte Prospekt anfordern!  
Import: Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstraße 3

**Suche DKW RT 250 VS oder BMW R 26** bis 27. Angebote an Herbert Frenz, stud. phys., 755 Rastatt, Tilsiter Str. 9. 36 531

**Verkaufe rennfertige Moto Cross DKW RT 175** mit Cross-Getriebe für DM 350.—. **Victoria Parilla**, 18 000 km gelaufen, zerlegt, neu bereift, vers. u. verst. bis März 1964, TÜV 7. 65, Pleuellager defekt, für DM 500.— oder Angebot. Zuschriften unt. M 4019 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 618

**Puch 175 SVS**, grün, Sportmaschine, sehr gepflegt, 15-Ltr.-Tank, 19" V.-Rad, Lenkerstab., viele Neuteile, Motor defekt (Kolben).

**Zündapp 201 S**, Spitze ca. 120 km/h. Beide Maschinen zugel., TÜV bis 1965. Touren- und Rennkombi wird in Zahlung genommen. (Gr. 171 cm, Bundweite 80 cm.) Reiner Kubala, 77 Singen (Hohentwiel), Bahwärterhaus 519 b. 36 633

**Zu verkaufen um DM 2400.—:**  
**BMW R 50**, Bauj. 62, 11 000 km, Hoske 31-Ltr.-Tank, gr. Ölwanne, Lenkerstummel, Sportkotflügel, RS-Armat. **Rennmaschine Bultaco TSS 125**, Bauj. 62, DM 2000.—; **Maico GS 250**, Bj. 62, DM 800.—; **Steib-Seitenwagen LS 200**, gebremst, DM 120.—. Angebote an Helmut Herter, 7401 Tübg.-Derendingen, Waldstr. 14. 36 562

**Verk. BK 350 ccm für DM 250.—**, mit überh. Mot. u. Räd. gel., Teleg. n. gebücht, neue Bautenz., el. Kab., u. vieles mehr. Masch. h. Kond. schad. Von Jawa 250 ccm Rahm. m. Schw., Tele. Tank, Kotfl. u. Räd. NSU OSL mit 2. Mot. u. Getr., 3 Zyl., K., Schw., Tele. Spez.-Nockenw., 26er Verg. Max einl. V. u. viel. Erst., all. zus. weg. Platzm. für DM 200.— od. auch einz. g. billig abzugeb. **Suche Seitenw.-Anschl. für Taifun**, Walter Heger, 6096 Raunheim/Main, Kelsterbacher Straße 48. 36 642

**Verkaufe HONDA SS Grasbahn-Gespann**. Wahlweise zum Selbstumbau von 250 auf 305 ccm. Gegen Gebot, NSU Supermax, Kurbelwelle defekt, DM 200.—. Tornax 250 ccm, DM 50.— und viele NSU-Ersatzteile. Fritz Dewald, Gießen, Stephanstraße 14. 36 544



... ganz winter uns

### So einer ist Prescott!

(Juniorepokal der 125er Klasse)

Bravo, Klacks! Mit diesem Artikel hast Du genau ins Schwarze getroffen! Wie kann es passieren, daß einem Fahrer, der ADAC-Mitglied ist und den OMK-Ausweis besitzt, am Schluß der Saison der gewiß verdiente Pokal mit einer solch fadenscheinigen Begründung vorenthalten wird? Man könnte glauben, die verantwortlichen Herren in der OMK hätten keine Ahnung, was heute im Motorsport investiert werden muß, wenn man Erfolg haben will! Fahren können allein, tut es da nicht immer.

Was diese Herren und unsere Leser wahrscheinlich nicht wissen: Prescott hat daheim eine Frau und 5 (fünf!) Kinder. Das älteste geht gerade zur Schule! In eine deutsche!

Ich kenne ihn schon lange persönlich und weiß, was er an Entbehrungen und Enttäuschungen hinter sich hat. Nun, da er am Ziel seiner Erfolge wäre, wird ihm der wohlverdiente Pokal vorenthalten. Wir können uns vor dem Ausland schämen!  
Herbert Maier, Buchloe (Allgäu)

### Werkstätten

Der Inhaber des Ladens, in dem ich meine R 51/3 gebraucht kaufte, ist ebenso ein Motorradfreund. Er vertritt BMW, ist aber sehr enttäuscht davon. Er hätte in diesem Jahr, nach seinen Angaben, vier schwere Maschinen verkaufen können, geliefert bekam er keine einzige. Einem Kunden gab er seine eigene Maschine zur Benutzung, da die versprochene Lieferfrist nicht eingehalten wurde. Ihre Zeitschrift ist meiner Meinung nach die kompetenteste Stelle, sich einmal mit BMW über die Werkstattsituation in Deutschland auseinanderzusetzen. Könnte man die Maschinen mit erschwierlichen Werkzeugen selber reparieren, sähe alles ganz anders aus, und die Werkstätten könnten sich endlich voll ihren geliebten Autos widmen. Auf einer Fahrt nach Norddeutschland beschloß ich, in Stuttgart die Zylinder ausschleifen zu lassen und neue Kolben einzubauen. Im Hof dieser renommierten BMW-Vertretung baute ich alles auseinander, und besorgte die Teile. Zum Kolbenbolzeneindrücken holte ich mir einen Monteur, der mir berichtete, Klacks könnte noch nicht einmal Ventile einstellen. Dann schlug mir der gute Mann die Bolzen kalt ein; sie hielten auch dementsprechend lange (die Kolben!). In meiner Heimatstadt weiß ich keinen Laden, der einen korrekt bedienen kann. Mich wundert nur, daß die Polizeigewaltigen nicht kritisierend auf den Plan treten. Der Polizeimonteur, ein gelernter BMW-Spezialist, muß sich des fehlenden Werkzeuges wegen auch mit leichteren Reparaturen begnügen. Ernestus

### Motorrad-Technik als Schulfach

Die britische Motorradzeitschrift MOTOR CYCLE NEWS berichtet über ein zunehmendes Interesse, das Lehrer und Schüler, ja selbst Schülerinnen englischer Volks- und Oberschulen einer Beschäftigung mit der Motorrad-Technik entgegenbringen. Da wurden z. B. innerhalb kurzer Zeit vom AMC-Konzern etwa 350 Motorrad-Motoren samt Getrieben zu Instruktionen- und Demontagezwecken an Schulen gegeben, nachdem einige besonders motorradbegeisterte Schulmeister sich in diesem Sinne eingesetzt hatten. Da gibt es Klassen, in denen man sich sogar schon mit dem Herrichten von Trialmaschinen beschäftigt, da hat eine britische Motorradfirma mit einer Schule ein Abkommen dahingehend getroffen, daß die Jungs der oberen Klassen angelieferte Motoren zu Schnittmodellen verarbeiten — bei Rücklieferung bekommen sie den nächsten Motor —, und die Wortführerin einer Mädchenklasse begründete das Interesse ihrer Kameradinnen an praktischer Beschäftigung mit der Motorrad-Technik im Schulunterricht schlicht und einfach damit, daß so viele von ihnen Roller oder Mopeds führen, daß es ihnen schon deshalb Spaß mache, sich etwas genauer mit der Technik der Zweirädigen zu befassen.

Ein verfrühter Aprilscherz? Mitnichten. Nur — das Land, in dem sich eine (auch nicht gerade auf Rosen gebettete) Industrie auf diese Weise bemüht, den Nachwuchs an ihre Erzeugnisse heranzubringen, liegt nicht diesseits, sondern jenseits des Kanals! Fu.



Wir alle, die wir den Motorsport auch hinter den Kulissen kennen, wissen genau, welche Schwierigkeiten dem Veranstalter eines Geländelaufes behördlicherseits in den Weg gelegt werden. Bei Fußballspielen mit anschließendem Verkehrschaos kennt man diese Erscheinung im allgemeinen nicht. Ein Phänomen fürwahr.

Doch es gibt noch erfreuliche Ausnahmen, die allerdings die Regel bestätigen. Die für das Gebiet der „Kraichgau-Zuverlässigkeitsfahrt“ verantwortlichen Behörden haben das im vergangenen Herbst bewiesen. Statt, wie sonst üblich, einfach die Genehmigung zu versagen, machte man sich sogar noch Gedanken, wie die Überquerung der B 39 wirkungsvoll abgesichert werden könne.

Das Ergebnis der gemeinsamen Überlegungen zwischen Veranstalter und Behörde sieht man auf dem obigen Foto. Es geht schon, wenn man will. Nur — wollen muß man eben! Peter

### Es ging ums kleine Nummernschild

Ich möchte Ihnen meine Erfahrung mit amtlichen Kennzeichen berichten, die sicher viele Motorradfahrer interessiert. Ich fahre seit einem Jahr eine R 25/III und bekam bei der Zulassung ein Kennzeichen „verpaßt“, das an allen Seiten über das vorgesehene Montageblech weit hinausragte. Der Erfolg blieb nicht lange aus, und ich hatte ein klapperndes Etwas, das zerbeult und eingerissen, jede Vibration wie ein Membran verstärkte. Ich bestellte mir also ein neues kleines Kennzeichen, brachte es an und freute mich über den guten Sitz. Weniger freute sich der Beamte am Straßenverkehrsamt, der mir die neuen Stempel aufkleben sollte. Nachdem er 1 DM kassiert hatte, tat er mir kund, daß das meinige Nummernschild das falsche sei und ich ein großes Schild an der Maschine haben müßte. Ich versuchte mit Klagen und Bitten. Es war nichts zu machen. Da die Polizei aber auch das kleine Schild benutzt, gab ich mich nicht geschlagen und forschte nun genauer. Die Polizei habe eine Sondergenehmigung vom Minister, wurde mir gesagt, und das kleine Schild sei nur für Kleinkrafträder und niedrige Roller erlaubt. Ich fuhr also wieder nach Hause und wandte mich nun telefonisch an das Straßenverkehrsamt. Im Wortlaut ließ ich mir die Bestimmungen vorlesen und kam zu dem Ergebnis, daß Krafträder, deren Unterkante der Nummernschildbeleuchtung 50 cm und höher über dem Boden ist, ein großes Schild haben müssen. Ich habe also gemessen und stellte 42 cm fest. Wieder hin zum Straßenverkehrsamt, auf die Bestimmungen verwiesen und Zollstock angehalten, war mein letzter Schritt. Unter Kopfschütteln und Verwunderung drückten die Beamten die Stempel auf. Ich habe jetzt wohl als einziger „Privater“ in Münster ein kleines Nummernschild an einer „großen“ Maschine. Vielleicht messen die anderen auch einmal. Dieter

### Nächste IFMA: September 1964 in Köln!

Schon seit längerer Zeit wurden bei der Industrie Überlegungen darüber angestellt, ob es richtig sei, die nächste IFMA wieder in Frankfurt durchzuführen. Vom Gesichtspunkt des Publikumsinteresses sicher nicht — und deshalb suchte man beim VFM nach einem geeigneteren Ort. Die Wahl fiel — nach mancherlei anderen Vorschlägen — schließlich auf Köln. Dort also wird man uns in den Tagen vom 16. bis 20. September 1964 das Motorrad-Angebot auf dem deutschen Markt zeigen.

Was werden wir da zu sehen bekommen???

Fu.

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. Belser, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbrock, Albbrock (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonntag. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag durch Post oder den Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis in Deutschland vierteljährlich DM 6.—, jährlich bei Vorauszahlung DM 21.—, Ausland DM 28.60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonto: Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preis laut Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompromäßig): 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“



## VERSCHIEDENE

Verk. Heinkel 61, 29 700 km, TÜV 65, vers. u. verst. bis 1. 64, DM 800.—. — Suche Renault 4 CV, Citroen 2 CV oder Prinz bis III. Bei Tausch Wertausgleich. Jürgen Seil, Garstedt/Hamburg, Achternfelde 65. 36 625

Suche billigst englisches KRAD bis zu 350 ccm. Angebote mit Preis an Albert Hübner, Hamb.-Rahlstedt, Lehmkoppel 19, 36 700

MAICO TAIFUN 400, Hercules K 101, 3-Gang, Motor Ilo-Twin, Teile von MAX, FOX, HOREX, MAICO. MOTORRAD Raichle, 73 Eßlingen, Kanalstr. 13. 36 740

## ANHÄNGER

Anhänger zum Transport einer 125 ccm-Rennmaschine Bultaco, für Renault Dauphine gesucht, Willi Busch, Ladenburg am Neckar, Eintracht 4. 36 566

## RENNBRILLEN

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

## RENNÖL

Amerik. Spezial-Rennöl für 2- u. 4-Takt-Motoren durch T.V. E. Bühler, Stuttgart, Gänsheidestraße 19, Telefon 24 57 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, Gänsheidestr. 19, Tel. 2457 07

Engl. Renn- und Straßensturzhelme, alle Ausführungen, liefert: Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 44 74 91. 36 664

## PKW

DKW 3 = 6, Bauj. 55, guter Zustand, Motor 8000 km gel., Barpreis DM 950.—, oder Tausch gegen BSA A 10, gleichwertig. Preisausgleich. Heinz Kentenich, Köln a. Rhein, Erftrstr. 58. 36 556

Porsche 1500 Super, Bauj. 1954, einmaliger Zustand, mit vielen Teilen, zwei Getriebe, Bremsen usw. für DM 5200.— zu verkaufen. Rolf Straub, 7345 Deggingen, Bronnwiesenstraße 2. 36 543

## STELLENANGEBOTE

Wir suchen

### 2 Motorrad-Mechaniker

Gewünscht werden: Gute Fachkenntnisse für alle Reparaturen an Motorrädern und Rollern diverser Marken. Selbständiges Arbeiten und Disponieren. Geboten wird: Angenehmes Arbeitsklima in gut eingerichteter Werkstatt, zeitgemäße Entlohnung, geregelte Arbeitszeit. Arbeitsort: Schweiz, Nähe Luzern. Offerten mit Angaben über bisherige Tätigkeit, Zeugnisabschriften und Lohnanforderungen unter M 4021 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 709

## STELLENGESUCHE

Suche eine Stelle als Beifahrer für Seitenwagen oder Rallye. Bin Automechaniker, 23 J. Angebote unter M 4013 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 545

## ROLLY-SPRITZ- u. KÄLTESCHUTZ

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

Prospekte vom Hersteller:  
Hans Jäger, München 12  
Tübinger Straße 7, Telefon 196 71

## TAUSCH

Tausche oder verkaufe DKW 175 VS, neuw., geg. Adler MB od. BMW R 25—27, zahle Wertausgleich. Josef Seibold, 8906 Gersthofen, Eschenweg 20. 36 533

Tausche mein erstklassiges GLAS 1204 Cabriolet 53 PS, Bauj. 1963, ca. 8500 km, gegen nur besterhaltene BMW 2-Zylinder (evtl. auch 1-Zyl.), nur in Schwingen-Ausführ. Eugen Müller, Kaufmann, 7731 Obereschach (Südbaden). 36 707

## 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. Lieferung sämtlicher Motorrad- und Roller-Ersatzteile.

ZUBEHÖR Katalog anfordern Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7 36 662

Schalldämpfer und Felgen für BMW, NSU Max, Horex, Zündapp KS 601 etc. liefert: F. Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 36 685

## 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 Lebensdauer, kann nicht überladen werden. Preis DM 39.50. Carl Meinel & Co., Stuttgart N, Rosensteinstraße 35-37.

## ALU-SCHUTZBLECHE

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

## ALU-Schutzbleche

in vielen Größen  
Sitzbänke, Lenker, Zubehör  
Fritz Benzinger  
307 Nienburg · Bahnhofstraße 3

## VERKLEIDUNGEN

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog mit der großen Auswahl an C.M.I., Old Farm, Lamberhurst, Kent (England). 36 654  
Verkaufe Gläser-Sportverkleidung mit eingebautem 17 M-Scheinwerfer für DM 200.—. Neupreis DM 350.—, passend für Kreidler u. Zündapp. Manfred Güse, 48 Bielefeld, Am Grünen Winkel 1 a. 36 725

## BEILAGENHINWEIS

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

## VERSCHIEDENES

RADSPANNEREI – Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder – mit Reparatur für Auto – Motorrad – Moped – Räder. Sämtliche Speichen und Felgen auch BMW Gabler-Krause Berlin SW 68, Gitschiner Straße 64. Ruf 61 28 58

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

Barbour-Anzug, Jacke u. Hose, 100fach im int. Motorsport erprobt, liefert: Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 44 74 91. 36 663

Zwei Grasbahn- und Sandbahnrahmen zu verkaufen. Wolfgang Wittmer, 6663 Dellfeld, Hauptstr. 122 1/2. 36 615

Gesucht Motorrad mit Ilo 2 x 125, evtl. auch Rahmen mit Brief. Motor Sachs 175 billigst abzugeben. Hans Rayhle, Schorn-dorf, Mozartweg 18. 36 550

Verk. wegen Garagenwechsel folgendes: DKW RT 175 S, Bj. 56, mit Brief, für DM 70.—

von Viktoria Bergmeister V 35 1 Motor mit Getr., Kardan u. Endantr. DM 70.—  
2 Felgen mit Vollnaben Stück DM 20.—  
1 Lampe mit Tacho DM 10.—  
1 Telegabel mit Lenker u. Schutzbl. DM 30.—

1 Paar Federbeine hinten DM 15.—  
1 Tank 18 Liter DM 10.—  
und Steib S 500 Luxus mit Aufh. o. Verdeck DM 50.—  
und 1 Werksanleitung von Viktoria V 35 DM 5.—  
Udo Dick, 6798 Kusel (Pfalz), Weiherplatz 30. 36 589

Verkaufe billigst! Adler MB 200, zerlegt, DM 150.—; Heinkel-Roller, zerlegt, DM 170.—; NSU-Max, zerlegt, ohne Motor, DM 80.—, und Verschiedenes mehr, evtl. einzeln. Tuninganleitung für Kreidler Florett DM 20.—. Werner Post, 4733 Waldstedde-Herrenstein 19 b. 36 590

Verk.: BMW R 51/3, 30 000 km, Bauj. 54, RS-Tank, Volln., DM 1200.— bar. Maico 175 GS, 12 PS, Ersatz., DM 300.— bar. BSA-Motor, 500 ccm, 1 Zyl., getunt, für Bahnr., DM 150.— bar. R 51/3 Solo-Kardan DM 50.— bar. H. Klohr, F. Enzenauer, 6731 Gimmeldingen (Pfalz), Bahnhofstraße 26. 36 616

Verkaufe Harr-Tourenkombi (1,86 m, schlanke Figur) DM 150.—. Peter Weyer, 2901 Wüstring, Oldenburg i. O. 36 730

Achtung! Suche Original-Fahrgestell von Adler Sprinter Moto Cross oder RS, H. Kudenholdt, 2081 Bönningstedt (Holst.), Kieler Str. 116. 36 729

2 Motorrad-Sportler wollen nicht länger allein sein u. reisen. Suchen deshalb auf diesem Wege 2 nette Mädchen im Raum Berlin. Zuschriften unter M 4023 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 714

Lederanzug sowie Stiefel, Handschuhe, Nierenschutzgürtel, 1 Jet- u. 1 Römerhelm mit Brille u. Tankrucksack zu verkaufen, Stücke auch einzeln abzugeben. H. Nelles, 3 Hannover, Brüderstr. 3. 36 701

Achtung Motorradfahrer! Besorge zu günstigen Preisen sämtl. Ersatzteile aller Typen (gebr.), ganze Motoren u. elektr. Kleinteile. Vigeihls, 433 Mülheim/Ruhr, Schloßstr. 35. 36 622

Verkaufe generalüberh. Max-Motor ohne Schlammhülsen DM 250.—, 1 Sportmax-Motor ohne Nockenwelle, Hebeln und Vergaser DM 400.—, Fahrgestell ohne hinteren Rahmen, mit Tank, DM 80.—, 1 Laufrad mit Bereifg. DM 35.—, 1 Lampe mit Tacho DM 20.—. Dieter Kruse, 59 Siegen, In der Grobe 27. 36 638

Suche Zylinder mit Kolben, evtl. Motor, für Victoria Parilla, 175 ccm. Zuschr. mit Preisangeb. erb. K. Hengge, 8939 Lindenberg b. Buchloe. 36 643

## Zweiteiliger Überanzug



aus gummiertem Stoff, absolut regendicht, bekannt unter dem Namen DRAX-GELÄNDEANZUG. Jacke und Hose auch einzeln lieferbar. Bitte verlangen Sie Angebot und Preisliste 23, auch über Fahrrmäntel, Überhosen, Überschuhe, Überhandschuhe u. sonstige Ausrüstung.

W. Dillenberg  
7 Stuttgart-Vaihingen, Hauptstr. 100  
Telefon 78 81 03

# Ihr Vorteil

ist es, wenn Sie sich im 225-seitigen Fotokatalog informieren, bevor Sie sich zum Kauf einer Foto- oder Filmkamera, eines Projektors oder Feldstechers entschließen. 277 günstige Angebote. 1/3 Anzahlung, 10 Raten, 20 Schajavorteile, Ansicht, Garantie. Alte Kamera nehmen wir in Zahlung. Schreiben Sie an

PHOTO-SHAJA  
ABT. 22 MÜNCHEN 22

FAHRER Jacken - Hosen - Handschuhe - Hauben - Brillen - Helme

Emil Weigert

85 NÜRNBERG  
Ludwigstr. 50

## Wo fehlt eine?

Schreibmaschinen-Großangebot. Neueste Modelle. Garantie. Kundendienst. Kleine Raten. Kein Risiko, da Umtauschrecht. Stets preisgünstige Sonderposten. Fordern Sie Katalog P 827 gratis. Deutschlands größtes Büromaschinenhaus  
NÖTHEL GÖTTINGEN, Postfach 601

Verkaufe Rahmen mit Brief R 67, DM 30.—, V.- u. H.-Räder von Resident à DM 20.—. 1 Steib 500 S für DM 100.—. Hans Haar, 2341 Karby/Kappeln. 36 605

## ANZEIGEN-SCHLUSS

für Heft Nr. 25  
am 21. November

für Heft Nr. 26  
am 5. Dezember

## UNTERRICHT und AUSBILDUNG

### Fahrlehrer-Fachschule Gerhard Klein

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

**DAS MOTORRAD**

