

**TRIAL  
CUCUFA**

**GROSSER  
PREIS  
VON  
JAPAN**



**DAS IST DER  
PRESCOTT-PROTEST**

**NEUE BMW?  
IN SICHT?**

**TEST  
NORTON  
650 SS**

Nummer 45. Jahrgang 7. Dezember 1963  
**25** 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

# BESCHLAGFREIE BRILLE

# Die großen Motorrad-Ereignisse 1959-1963

## Großer Preis von Deutschland · Hockenheim 1963



Reporter: Ernst Leverkus (Klacks), Toningenieur: Ernst Hayter

Eine 25-cm-Langspielplatte, 30 Min. Laufzeit, mehrfarbige Schutzhülle, DM 13,50 + -,50 Porto (Ausland: 2,- Porto)

„Es gilt, das Wesentliche festzuhalten – die großen, dramatischen Momente des sportlichen Kampfes, die Männer selbst, die dort fahren, und vor allem auch ihre Maschinen. Durch neue Aufnahmegereäte und verbesserte Aufnahmetechnik, durch größeren persönlichen Einsatz können wir in diesem Jahre unseren Motorradfreunden eine neue, und wie wir glauben, in der Qualität weit verbesserte Tongeschichte vom Großen Preis von Deutschland 1963 bieten“, schreibt Ernst Leverkus zu seiner Schallplatte.

## Von den Motorrad-Ereignissen der Vorjahre liegen vor:



**Großer Preis von Deutschland · Solitude 1962**  
25-cm-Langspielplatte, DM 13,50 + -,50 Porto



**Großer Preis von Deutschland · Solitude 1960**  
25-cm-Langspielplatte, DM 13,50 + -,50 Porto



**Großer Preis von Deutschland · Hockenheim 1961**  
25-cm-Langspielplatte, DM 13,50 + -,50 Porto



**Großer Preis von Deutschland · Hockenheim 1959**  
25-cm-Langspielplatte, DM 13,50 + -,50 Porto

### Motorrad-Jahr 1959

Zwei 20-cm-Langspielplatten, DM 15,— + -,50 Porto

Bitte senden Sie den nebenstehenden Bestellschein umgehend an unsern. Ihre Bestellung kann dann noch rechtzeitig vor dem Fest ausgeführt werden. Übrigens: Wir liefern sofort – Sie brauchen erst zum 5. Januar 1964 zu zahlen.

**PP**

Angebote mit diesem Zeichen sind Angebote der Paul-Pietsch-Ver sandbuchhandlungen. Ihr Spezialversandhaus MOTOR-PRESSE- BUCH ist eine Abteilung der Paul Pietsch GmbH & Co. KG.

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

Bitte liefern Sie mir sofort — ab DM 28,— — portofrei:

_____ Expl. Hockenheim 1963	DM 13.50
_____ Expl. Solitude 1962	DM 13.50
_____ Expl. Hockenheim 1961	DM 13.50
_____ Expl. Solitude 1960	DM 13.50
_____ Expl. Hockenheim 1959	DM 13.50
_____ Expl. Motorrad-Jahr 1959	DM 15.—

Ich zahle zum 5. 1. 1964  Bitte per Nachnahme liefern  
Meine genaue Adresse:

**MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1**

### INHALT

In eigener Sache . . . . .	697
DAS MOTORRAD testet Norton 650 SS . . . . .	698
Neue BMW in Sicht? . . . . .	701
10. Motorschau in Tokio . . . . .	702
DAS MOTORRAD testet die Fospaic-Brille . . . . .	703
Letzter (12.) Lauf der Straßen- weltmeisterschaft 1963 Großer Preis von Japan . . . . .	704
St. Cucufa Trial . . . . .	706
Dienst am Motorradfahrer (BVdM-Vorträge) . . . . .	707
Lieber, guter Weihnachtsmann! . . . . .	708
Ein Brief zum Titelbild Heft 22 . . . . .	709
Neue Weltrekorde: Diesmal für Garelli . . . . .	710
Korsische Tage . . . . .	712
Ölkreislauf der BSA A 65 . . . . .	713
Für die Sicherheit: Die beschlagfreie Brille . . . . .	714
Das ist der Prescott-Protest . . . . .	716
Reden wir vom Sport . . . . .	719
Ganz unter uns . . . . .	724

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—

**Unser Titelbild:** Offenbar wissen es viel zu wenige, wie überlegen und sicher das Motorrad im dichten Verkehr ist. Und je größer desto mehr —!

(Foto: Sonja)

**Rücktitel:** Inzwischen fährt er nicht mehr mit Halbschuhen, der Versicherungsnkel —! Aber schnell war er trotzdem mit der Norton! Au, Backel!

(Foto: Klacks)

AUSNAHMS-  
WEISE  
EINMAL:

# IN EIGENER SACHE

Ab Januar 1964 muß nun auch der Preis der Zeitschrift DAS MOTORRAD auf DM 1.20 pro Heft erhöht werden.

Wahrscheinlich wird es mancher unserer Leser erstaunlich finden, daß wir über diese bedauerliche Festsetzung eines neuen Preises überhaupt viele Worte machen. Nachgerade mußten wir alle uns ja im Laufe der letzten Jahre daran gewöhnen, daß zunächst zaghaft und verschämt — und später mit immer größerer Selbstverständlichkeit nahezu für alle Bedarfsgüter unseres täglichen Lebens höhere Preise gefordert wurden, die nicht nur unseren persönlichen Etat mehr und mehr belasten, sondern bei denen wir uns leider oft auch fragen müssen, ob sich für sie wirklich eine stichhaltige Begründung geben läßt und ob sie zu verantworten sind.

Wir andererseits bringen es aber einfach nicht fertig, unsere Leser, mit denen uns zu einem beträchtlichen Teil bereits eine jahre-, ja oft jahrzehntelange Freundschaft verbindet, nun einfach mit der lapidaren Mitteilung abspesen zu lassen: „Ab heute kostet das Heft 20 Pfennig mehr — ist halt auch teurer geworden!“ Immerhin ist der Heftpreis unserer Zeitschrift von dem Tag an, als sie erstmals nach dem Krieg neu erschien, bis heute unverändert geblieben!

Das heißt nicht weniger, als daß es uns gelungen ist, mit einem Preis von DM 1.— 15 Jahre lang unverändert auszukommen. Allein schon, wenn Sie sich erinnern, was lebensnotwendige Anschaffungen 1949 für einen Kostenaufwand erforderten — was Sie 1949 für bestimmte Lebensmittel, Kleidung, Mieten und was sonst allein zur primitivsten Lebenshaltung gehört, zahlten — und was sie für die gleichen Dinge heute auf den Tisch blättern müssen, dann werden Sie uns recht geben, wenn wir ein wenig stolz darauf sind, daß wir unseren Preis bis heute halten konnten.

Freilich war das auch für uns nicht ganz einfach, denn auf der einen Seite sind natürlich auch bei uns die gesamten Herstellungskosten durch mehrfache Preiserhöhungen bei unseren Zulieferanten und den Druckereien im Laufe der zurückliegenden 15 Jahre teilweise beträchtlich angestiegen — und zum anderen wurde gerade im Verlaufe dieser Jahre eine für eine Zeitschrift entscheidende Rentabilitätsgrundlage immer ungenügender: der von uns allen so bedauerte Rückgang des Motorradabsatzes in der Bundesrepublik, die teilweise unter Krisenerscheinungen sich vollziehende Reduzierung der Motorrad-Industrie und die damit im Zusammenhang stehende Schrumpfung der gesamten Zweirad-Wirtschaft ließen das Inseraten-Aufkommen auf ein Minimum zurückgehen.

Ohne Inserate kann aber eine Zeitschrift, die zu einem tragbaren Preis verkauft werden soll, nicht existieren. Auch bei den großen Illustrierten ist es ja der große Prozentsatz der mit Anzeigen belegten Seiten, der es möglich macht, diese Zeitschriften zu einem Verkaufspreis, der nicht einmal den Papierwert deckt, herauszubringen.

Allerdings hatten wir das Glück, daß DAS MOTORRAD mit anderen Zeitschriften, für die günstigere Verbreitungsvoraussetzungen vorliegen, im gleichen Verlag erscheint. Damit profitieren unsere Leser von Kalkulations- und Rentabilitäts-Voraussetzungen, für die, wie überall in der Wirtschaft, große Zahlen vorteilhafte Möglichkeiten bieten. Im Einkauf, in der Herstellung, im Verlagsbetrieb — und im Vertrieb.

Andererseits waren es auch gerade unsere Leser selbst, die uns bei unserem Bestreben unterstützten, den bisherigen Preis so lange wie möglich unverändert zu lassen: Während die Zahl der Neuzulassungen von Motorrädern in der Bundesrepublik seit 1955 in immer steiler werdender Kurve abnahm und während sich auch der Bestand an Motorrädern von Jahr zu Jahr verringerte, strafte unsere Leser die Statistik gewissermaßen Lügen. Schon seit einigen Jahren hat die Auflage unserer Zeitschrift, die 1958, offenbar „konjunkturbedingt“, einen Tiefstand erreicht hatte, ständig zugenommen. Und heute sind wir mit einer Druckauflage von knapp 40 000 Exemplaren pro Heft nahe der höchsten Auflageziffer, die DAS MOTORRAD in den allerbesten Zeiten des Motorrades hatte! Es ist natürlich auch diese erfreulich gestiegene, hohe Auflagenziffer, die uns bei unseren sonstigen „Klimmzügen“, den Preis zu halten, behilflich war.

Nun treten aber mit Jahresbeginn weitere Vertriebskostenerhöhungen durch erhöhte Forderungen der Post ein (auch viele andere Publikationen wurden ja dadurch zu einer Erhöhung ihrer Bezugspreise gezwungen). Diese neue Unkostensteigerung können wir allein nicht mehr verkraften — und deshalb also muß nun doch DAS MOTORRAD einen neuen Preis bekommen: DM 1.20 bei Einzelkauf am Kiosk — 6.50 DM für das Vierteljahresabonnement, DM 22.— bei Jahresvorauszahlung.

So, wie wir unsere Leser kennen, hören wir viele von ihnen sagen: „Macht doch nicht soviel Rederei — macht so weiter wie bisher und verwendet die schöne Zeit und den kostbaren Raum für Besseres als solche langatmigen Reden.“ Nun — was das Weitermachen betrifft, da darf jeder unserer Freunde sicher sein, daß wir auch weiter nach Kräften versuchen werden, der Sache des Motorrades zu dienen und unseren Lesern das zu bringen, was sie — als Motorradfahrer und als Freunde des Motorrades — lesen möchten. Aber gerade weil wir einen so engen Kontakt mit so vielen unserer Leser haben, wollten wir die Gelegenheit benutzen, ihnen auch einmal etwas von unseren internen Sorgen zu sagen und ihnen gleichzeitig dafür zu danken, daß sie uns mit ihrem Interesse die Möglichkeit geben, für sie unsere Zeitschrift zu machen.

DAS MOTORRAD  
Verlag und Redaktion

TESTET

# Norton 650 ccm SS 49 PS

Die Marke Norton zählt zum AMC-Konzern (Norton, Matchless, AJS, um die bedeutenden Namen zu nennen), und was sich dort für die Saison 1964 angebahnt hat, haben wir in einem der letzten Hefte geschildert: Rationalisierung, Vereinheitlichung aller Modelle und — was in unseren Augen nicht gut ist und schwer wiegt — Wegfall der Herstellung der berühmten Rennmaschinen-Modelle Norton-Manx, Matchless G 50 und AJS 7 R. Wir wollen einmal ganz offen sagen, daß wir unter diesem Vorzeichen die Ansicht äußern können, daß die letztere Entscheidung einen Rückschritt bedeutet. Egal, warum diese Maßnahme nötig wurde!

In dieses Bild paßt auch die Tatsache, daß es uns — im Gegensatz zu prompter positiver Reaktion anderer englischer Fabriken (!) — erst nach unendlichen Mühen gelang, in die sich der Importeur einschaltete, von der Norton 650 SS eine simple Motorleistungskurve mit dem Drehmoment-Verlauf aus der Fabrik zu erhalten, in der man zunächst erklärte, daß die Hergabe derartiger Diagramme „nicht zu den Gepflogenheiten des Hauses gehöre“. Nun, wir hätten ein solches Diagramm letztlich selbst auf dem Rollen-Prüfstand aufgenommen, und wenn ich diese Sache schildere, so tue ich es nur, um darzulegen, wie schwerfällig und „konservativ“ dieser Konzern im Hinblick auf den Festland-Markt Europas zu arbeiten scheint! Die Schilderungen vieler Leser, die uns von der Norton 650 SS seit deren Erscheinen schon immer berichteten (u. a. in der sehr heißen Diskussion „4000.— DM Motorräder“), manche eigene Beobachtungen außerdem führten dazu, daß wir im großen und ganzen der Existenz dieser Sport-Spezialmaschine mit einer Hubraumleistung von mehr als 75 PS/Liter mit großer Skepsis gegenüberstehen. Besonders auch aus dem Gesichtspunkt heraus, daß eine empfindliche Hochleistungs-Maschine unwiderlegbar den besonders gut funktionierenden Werkstatt- und Ersatzteildienst einer schnellen und anpassungsfähigen

Fabrik im Rücken haben muß, soll sich ihre Existenz nicht unerfreulich auswirken.

Es hatte ja keinen Sinn, den Kopf in den Sand zu stecken und sich vor einer Stellungnahme zu drücken, deswegen bemühten wir uns um eine Maschine direkt von England. Diese Bemühungen hat der Importeur in Hamburg, Detlev Louis, eifrig unterstützt, denn schließlich galt es ja, den Beweis zu erbringen, daß aus einem Hause, dessen geradezu unglaublich ruhmvoller Name aus dem Stra-

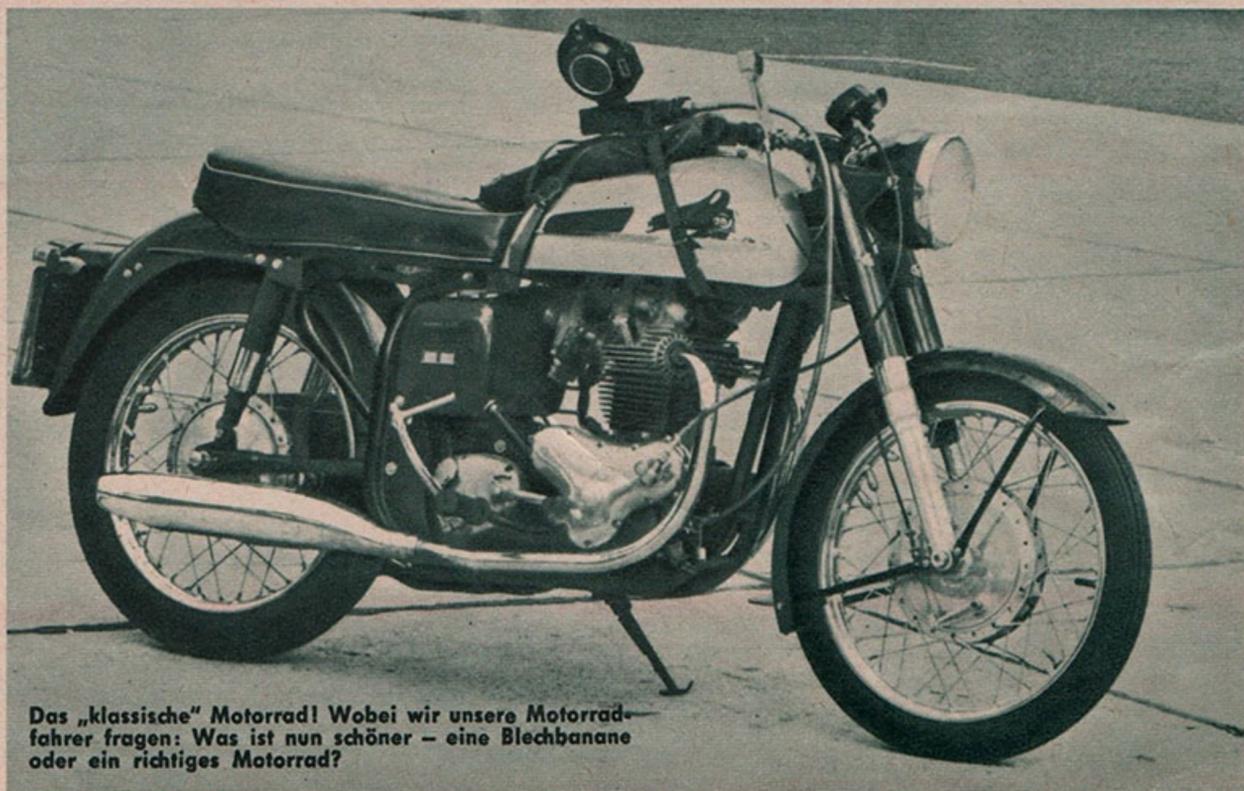
ßenrennsport bei sehr vielen Motorradfreunden zum Begriff des Motorrads schlechthin geworden ist, daß also aus diesem Hause auch nur Serienmaschinen kommen, die diesen Namen durch eine ebenso berühmte Fahrleistung und Qualität bestätigen.

Das fast Unglaubliche geschah: es kam aus England eine Maschine 650 SS direkt von der Fabrik für diesen Test! Allerdings dauerte es nach der ersten Kontaktnahme länger als ein Jahr.

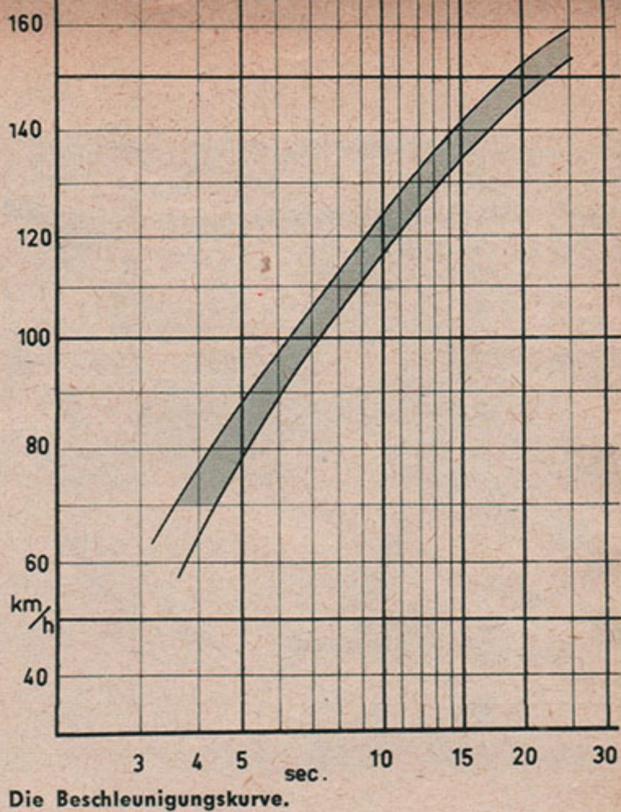
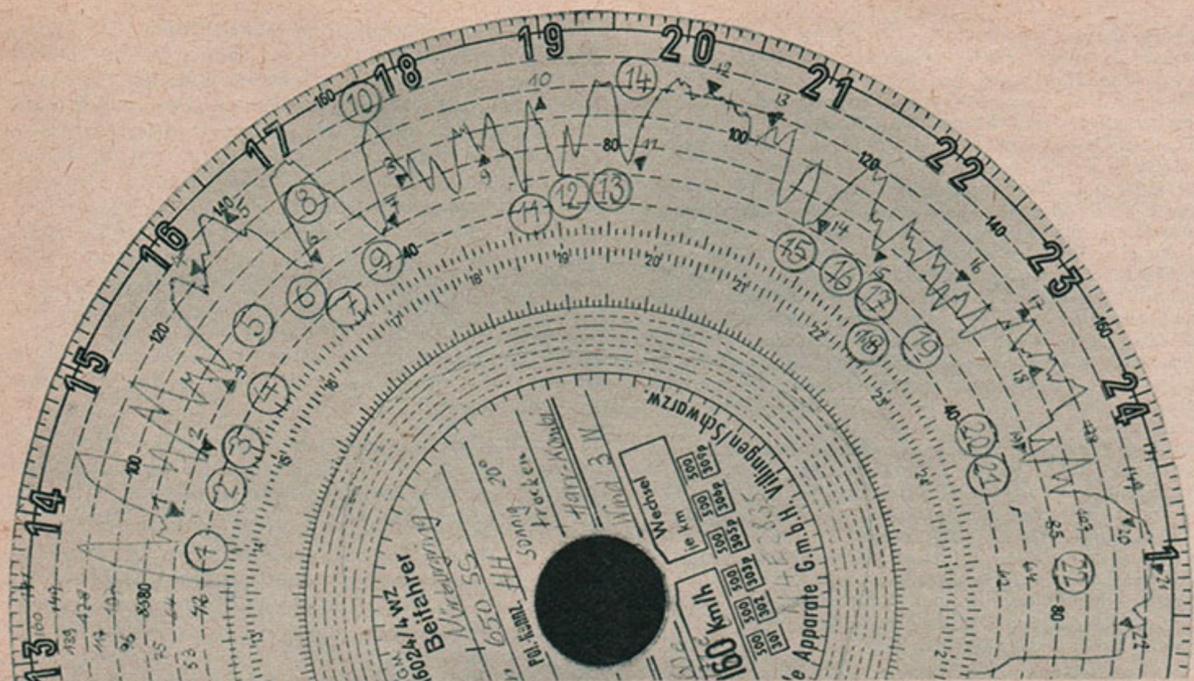
Die Maschine war eingefahren, wir brauchten keine Bedenken zu haben, sie richtig heranzunehmen und auf dem Nürburgring einer sehr ernsten und eingehenden Prüfung zu unterziehen. Wir entschieden uns wie immer für den Nürburgring, weil es die einzige Möglichkeit ist, ungestört Vergleichszahlen erarbeiten zu können, die den Stand der Entwicklung und das Niveau von Fahrleistung und Qualität höchstmöglich objektiv und deutlich im Verhältnis zur Konkurrenz aussagen. Für Dauervollgas auf der Autobahn ist das Motorrad nicht gedacht — dies gleich vorweg gesagt (!) — es ist ein Sprinter und entstand in einem Lande, in dem man selten längere Geraden auf den kurvenreichen Landstraßen hat, und in dem Autobahnstrecken immer wieder nach einigen Meilen durch „Roundabouts“ (durch Kreisverkehr zu umfahrende Inseln) unterbrochen sind. Es gehört auch viel und sorgfältige Einstellarbeit dazu, bevor man eine solche sture Jagerei wagen kann. (Ganz abgesehen davon: wo und wie lange kann man denn heute noch auf unseren Autobahnen 170 km/h fahren? —)

Diese Norton ist — auch von der Fahrwerkseite her — ein reines Sportinstrument für kurvenreiche und gebirgige Strecken und vermittelt höchste Fahrfreuden, besonders durch den hohen Abzug und die beispielhafte Spurtreue in engen und langgezogenen, in glatten und welligen, in langsamen und schnellen Kurven. (Man merkt, daß der Rahmen auf der TT entstand!)

Mit 12:12 (siehe das Kienzle-Fahrtschreiberblatt!) = 112,18 km/h im Mittel aller gefahrenen Fahrtschreiber-Runden, und mit 12:02 = 113,73 km/h Durchschnitt (stehend am Start und im Ziel!) als schnellste Runde ohne Instrumente haben wir eine in dieser Klasse außerordentlich hohe Fahrleistung auf der Nordschleife des Nürburgringes. (Fliegender Start, fliegend durchs Ziel 11:50 = 115,6 km/h) Überlegt man sich, daß diese Runden nicht von versierten Rennfahrern geschafft wurden (der Versicherungskel Ehlert kann die schnellste Fahrtschreiber-Runde für sich buchen), daß ein auf dem Nürburgring gut eingefahrener Rennfahrer bestimmt noch manche Sekunde schneller sein wird, dann wirft das wohl zur Genüge Licht auf das von uns bisher kaum in diesem Maße gehabte Fahrerlebnis! Vielleicht können die Kritiker dieser Maschine und auch die Freunde der 650 SS verstehen, weswegen wir nun doch einen Test schreiben, Stellung nehmen und uns an dem Geschoß gefreut haben! — Aus den Kurven heraus den noch vorhandenen Schwung ausnutzend, die 49 PS des Motors voll einsetzend in Schräglage um die Ecken zu schießen — das macht in dieser Weise kaum ein anderes Motorrad! Und wenn die Bremsen der Testmaschine besser gewesen wären, wenn die Motorvibrationen nicht gar so stark, und die Roadholder-Gabel beim Bremsen nicht gar so ge-

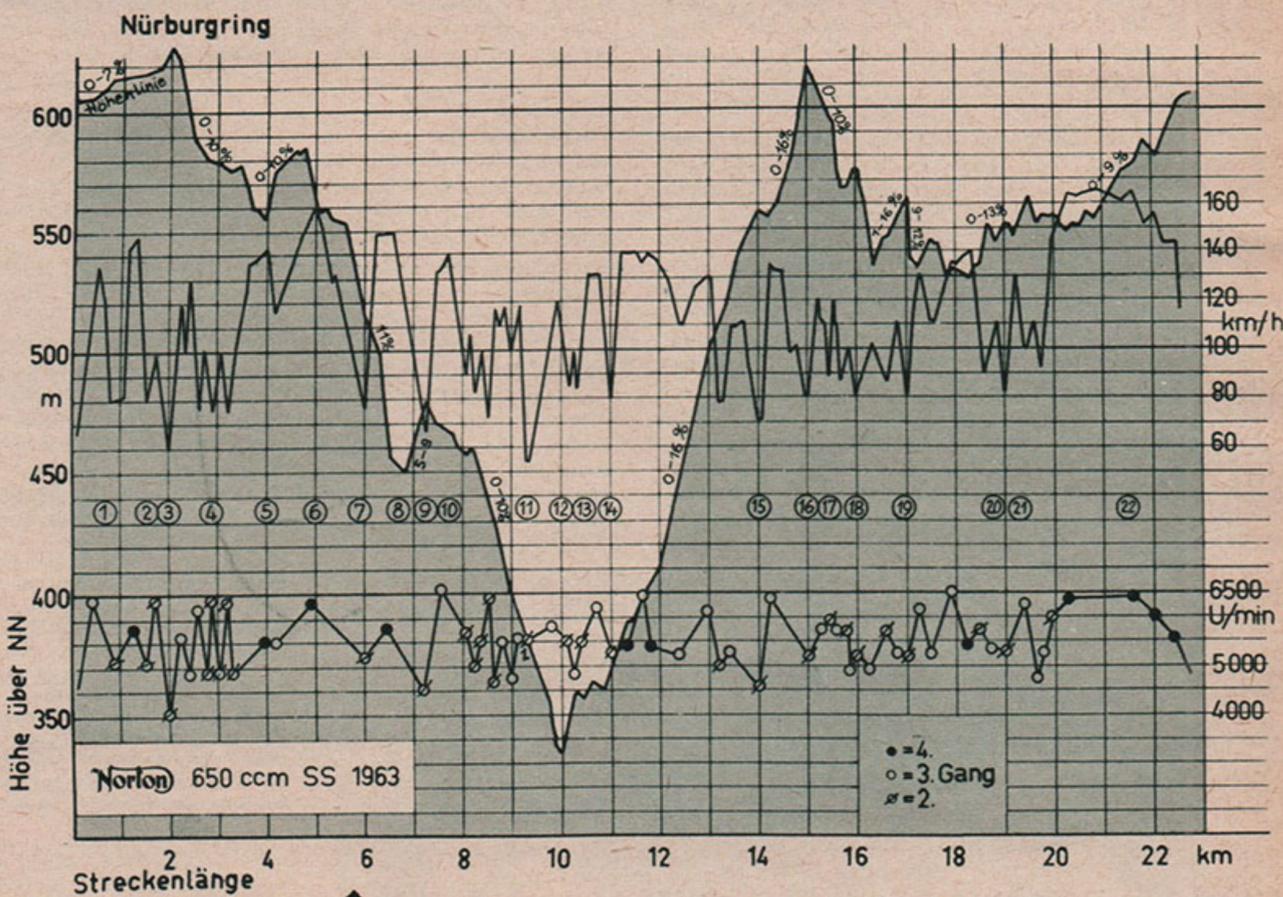


Das „klassische“ Motorrad! Wobei wir unsere Motorradfahrer fragen: Was ist nun schöner — eine Blechbanane oder ein richtiges Motorrad?



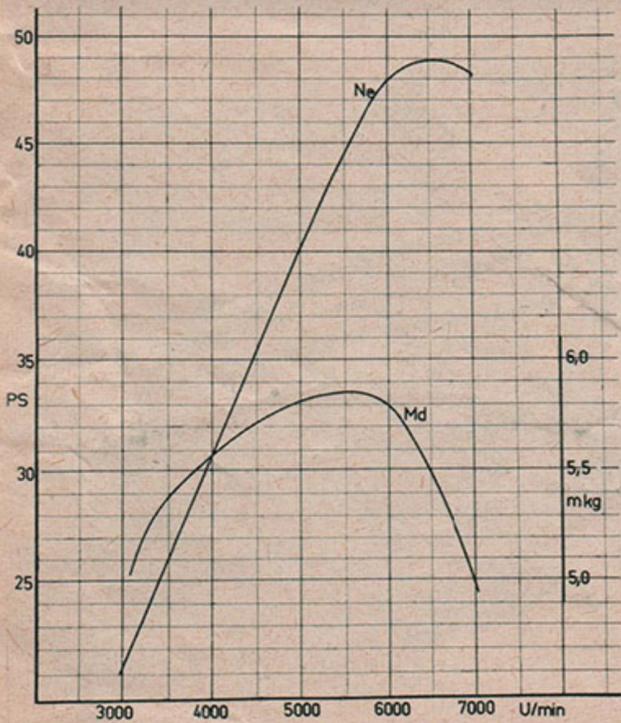
Fahrtschreiberblatt (oben links) und Höhendigramm (rechts Mitte) mit der Fahrleistung der Norton 650 SS. Auf dem Kienzle-Blatt bedeuten 160er-Linie = 171 km/h; 140er-Linie = 149 km/h; 120er-Linie = 128 km/h; 100er-Linie = 107 km/h; 80er-Linie = 85 km/h; 60er-Linie = 64 km/h; 40er-Linie = 42 km/h. (Das Blatt reichte nicht für die zu erwartenden Geschwindigkeiten aus, der Fahrtschreiber wurde deshalb auf diese Zahlen geeicht. Zwischenwerte sind auf dem Blatt eingeschrieben.) Die umkreisten Zahlen auf dem Blatt und auf dem Höhendigramm bedeuten folgende Streckenstellen: 1 Südkehre, 2 Nordkurve, 3 Hatzenbach, 4 Hatzenbach-Ende, 5 Flugplatz, 6 Schwedenkreuz, 7 Aremberg, 8 Fuchsröhre, 9 Adenauer Forst, 10 Metzgesfeld, 11 Wehrseifen, 12 Ex-Mühle, 13 Bergwerk, 14 Kesselchen, 15 Karussell, 16 Hohe Acht, 17 Wippermann, 18 Brünchen, 19 Pflanzgarten, 20 Schwalbenschwanz, 21 Döttinger Höhe, 22 Antoniusbuche.

Das Blatt zeigt eine Runde, die zwar schnell gefahren wurde, in der man aber nichts riskierte. Interessant ist, daß die Maschine in der Endgeschwindigkeit schon bei den geringen Unterschieden in den Körpermaßen und in der Sitzhaltung der Fahrer große Unterschiede zeigte. Bei 160 bis 170 km/h spielt der Luftwiderstand eben schon eine außerordentlich große Rolle. Deswegen möchten wir auch keine konkreten Angaben über die Höchstgeschwindigkeit machen. In der deutschen Übersetzung des Handbuchs steht einmal etwas über Reifenluftdruck für 190 km/h. (Um Irrtümern vorzubeugen: das ist nicht etwa die „serienmäßige“ Höchstgeschwindigkeit! Eine solche wird gar nicht angegeben und ist von vielen verschiedenen Faktoren abhängig. Siehe MOTORRAD 8/9/1963.)



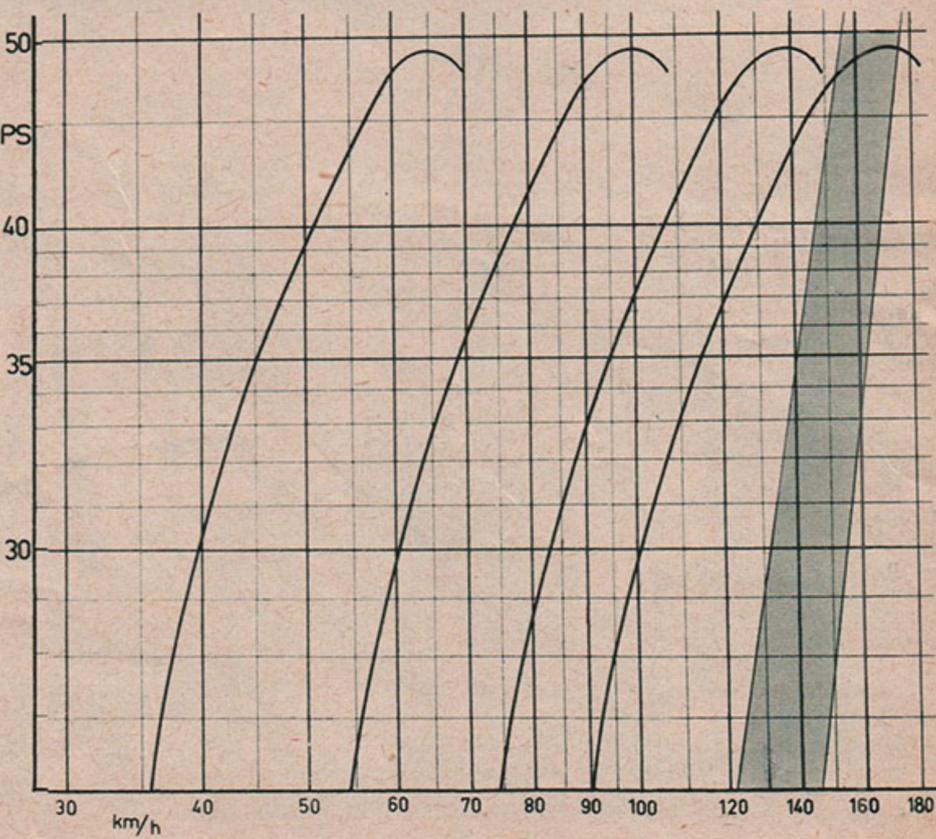
Auf dem Höhendigramm kann man sehr gut sehen, wie knapp das Motorrad übersetzt ist. Nicht einmal in der Fuchsröhre wurde die höchstzulässige Drehzahl überschritten, und nur im dritten Gang kam man auf dieser Strecke an die rote Marke. (Womit nicht gesagt ist, daß man es nicht doch gekonnt hätte – aber war denn solche Gewalt noch nötig, bei den Durchschnitten?)

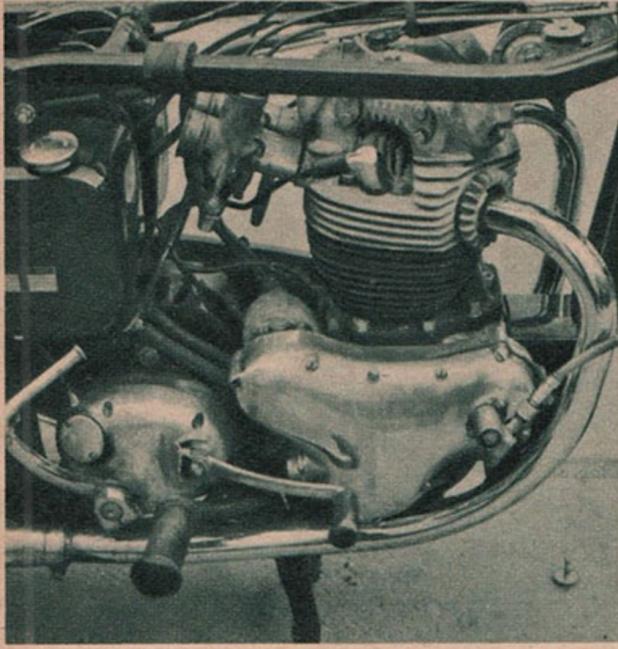
# ALLES MIT EINEM BLICK



Das Leistungsdiagramm mit Drehmomentkurve. Aufgenommen an der Kurbelwelle.

Das Gangdiagramm zeigt eine Getriebestufung, die typisch ist für eine Straßenrennmaschine. Der dritte Gang ganz knapp unter dem vierten. Der Fahrwiderstandsbereich (getönter Raum rechts) für die Ebene gibt ebenfalls an, daß die Maschine für einen schweren Reiter (linke Linie) viel zu knapp, für einen dünnen und kleinen Hering (langliegend im Lederanzug) gerade richtig ist.





#### Technische Daten

Bohrung/Hub (mm): 68/89; Hubraum 646 ccm; Verdichtung 8,9; Ventilspiel bei kaltem Motor E. 0,15/ A. 0,20 mm; Trockensumpf-Umlauf-Schmierung, Zahnradpumpe. Zwei Amal-Monobloc-Vergaser  $\varnothing$  27 mm, ein Schwimmergehäuse links, Typen-Nr. 376/274 LH und 376/274 RH; Hauptdüse 250 (Autobahn 270), Nadelstellung 3. Kolbengeschwindigkeit bei Höchstdrehzahl 6500 U/min = 19,3 m/sek. Kein Luftfilter. Magnet-Zündung; Zündzeitpunkt v. OT. (bei voller Frühzündung) 32°; Kerzen-Wärmewert ca. 260-280. Motorritzel serienmäßig (für Solobetrieb) 21 Zähne (Ritzel mit 17, 18, 19, 20 Zähnen sind erhältlich für Übersetzungsänderung, vor allem bei vorgesehenem Gespanntrieb); serienm. Gesamtübersetzung 11,6/7,57/5,52/4,53. Reifengröße vorn 3.25-19, hinten 3.50-19 (Reifen, die für Geschwindigkeiten über 150 km/h zugelassen sind!). Tankinhalt ca. 16 Liter (Werksangabe). Gesamtgewicht etwa 180 kg. Derzeitiger Preis verzollt ab Hamburg: DM 3990.-; Jahressteuer DM 93,60; Versicherung (jährlich, günstigste Prämie ohne Schadenfreiheitsrabatt - allerdings gebietsbegrenzt - über Zweirad-Versicherungsbüro Lorch/Württ.): DM 214.-. (Eine Übersetzung des engl. Handbuchs in deutscher Sprache ist beim Importeur zu haben.) Die Testmaschine stammte vom Werk in England und wurde vom Importeur Deflev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, zugelassen.

flattert hätte, dann wären Rundendurchschnitte unter 12 Minuten absolut auch bei uns stets möglich gewesen! — Jedenfalls — mag diese Bemerkung sachlich sein oder nicht, sie gehört hier hin — waren diese Norton-Runden einzigartig! —

Mehr als 2000 km haben wir die Maschine um den Ring gescheucht. Mit Abwechslung. Was war nacher zu entdecken? Dem Stützblech vom Zylinderkopf zum Steuerkopf fehlte oben ein Bolzen, weswegen die Vibrationen stärker wurden. Er war weggefliegen. Ventilspiel brauchte nicht nachgestellt zu werden, der Motor war absolut öldicht, nicht einmal Ölnebel an den Gehäusenähten! Die Steuerkopflager waren lose geworden infolge des Gabelflatterns beim Bremsen. Diese Erscheinung haben uns auch andere Fahrer dieser Maschine gemeldet. Wir vermuten nicht einmal eine unrunde Bremsstrommel, sondern eine nicht ganz genau eingespeichte Radnabe. Die Hinterradkette war erheblich nachzuspannen, ebenso die Einfach-Primärkette. Beide sind unterdimensioniert für das sehr

hohe Drehmoment und die gewaltige Leistung des Motors. (Vergessen wir nicht, daß man bei der Rennmaschine ja auch dauernd die Ketten erneuert.)

Mit mehr als ehrlichen (!) 160 bis 165 km/h die Fuchsröhre hinunter zu schießen haben wir uns bis jetzt nur mit der AJS 31 CSR 1959 getraut — hier an dieser Stelle schaltet die Motorleistung aus, hier entscheidet das Fahrwerk. Und so mag dies ebenso als Maßstab gelten.

Betrachten wir uns das Höhendigramm des Nürburgringes mit Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf, dann sieht man deutlich, daß die Twin von Haus aus knapp übersetzt ist. Nach unserem Empfinden zu knapp, denn selbst in der Fuchsröhre wird die höchste Drehzahl mit der Serien-Soloübersetzung 4,53 nicht erreicht. Man kann aber, wenn man nach dem Drehzahlmesser fährt und beachtet, daß die flache Drehmomentkurve zwischen 4500 U/min und 6000 U/min den besten Wert mit ca. 5,85 mkg anzeigt, mit Schonung fahren,

ohne in das Extrem des Überdrehens zu fallen. Bei 120 km/h sind im vierten Gang 37 PS vorhanden! Das ist kurz vor dem Punkte des höchsten Drehmomentes in der Leistungskurve. Ich bin davon überzeugt, daß man — ohne in die gefährliche Nähe des Drehbereiches jenseits von 6000 U/min zu kommen — den Motor schonen kann, ohne auf das gewaltige Temperament dieses Aggregates verzichten zu müssen. Das Geheimnis, diese Maschine ohne Schäden über 20 000 km zu bringen, liegt wohl in der knappen Übersetzung und darin, daß man eben nicht über 6000 U/min dreht, daß man darunter bleibt und trotzdem Rasanzen im Fahren behält. Es ist ein unheimlich schnelles und temperamentvolles, aber ein „soft hand horse“, ein Pferd für eine sanfte Hand!

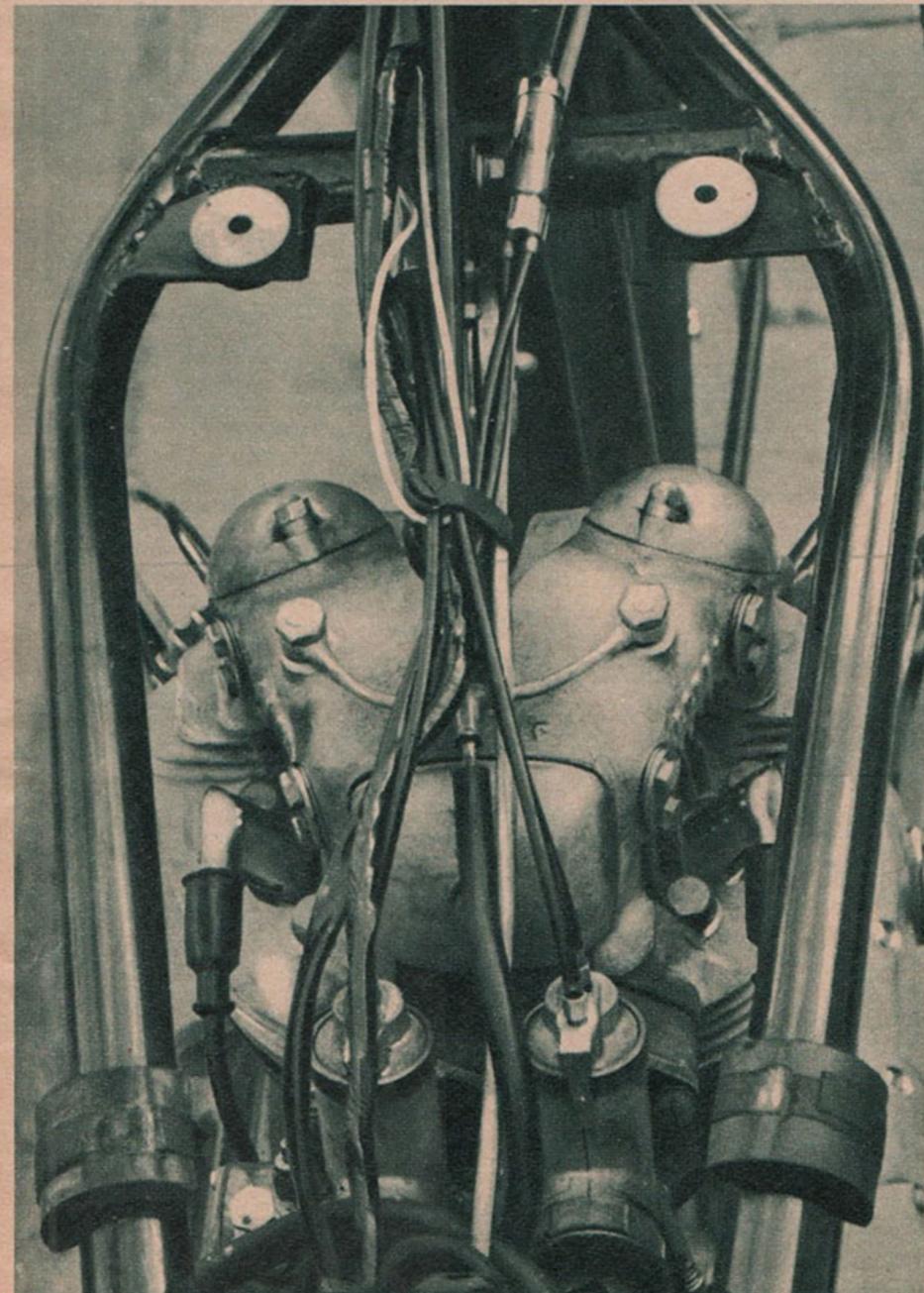
Das muß man wissen, wenn man mit dieser Lady anbindeln will. Und daran ändert keine Diskussion etwas. Das ist auch nach unseren Fahrten das Urteil, das wir meinen, fällen zu können.

Nicht wichtig, aber interessant: Die höchste Geschwindigkeit, die die Testmaschine mit Fahrtschreiber, Fahrer im Harr-Lederanzug, entsprechend gebückte Fahrerhaltung, Ellenbogen angelegt auf der langen Geraden vor der Antoniusbuche erreichte, lag bei 170 km/h. Das aber ist ein gewaltiges Tempo!

Das stete Wechseln der Gänge — der vierte Gang kam ja nur wenig zum Einsatz bei ausgesprochener Hetze — der Wechsel der Drehzahlen ist gerade gut für diesen Motor; und schont, denn die Betriebswärme steigert sich nicht auf. Der Durchschnitt mit 13:05 (= 104,6 km/h) für eine Runde im Senioren-Fahrstil (bis zum vierten Gang hochgeschaltet und dann nur in den dritten Gang zurück, wenn es nach Kurven der Abzug erfordert) zeigt auch deutlich, daß man trotz dieser schonenden Fahrweise noch einen Landstraßen-Durchschnitt von über 100 km/h herausholt.

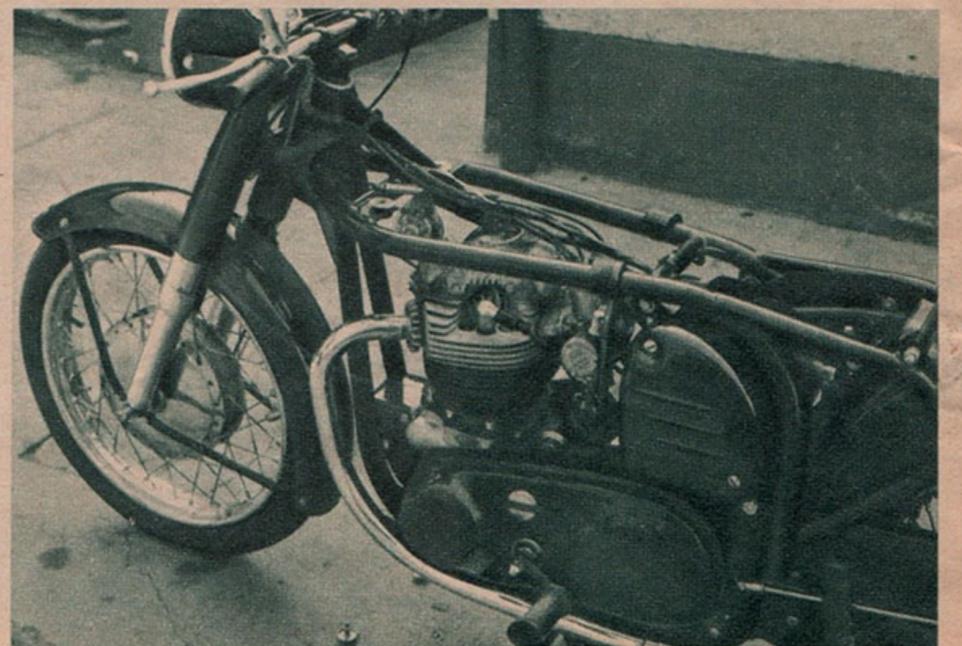
Ein anderes Problem ist übrigens die Bereifung. Es sind 19-Zoll-Reifen nötig, die für eine Geschwindigkeit über 150 km/h zugelassen sind. Serienmäßig sind die Avon-Racings montiert — sie nutzen aber schnell ab, da sie für besonders gute Bodenhaftung eine weichere Gummimischung besitzen. Und sie sind teuer. Es ist bei entsprechender Fahrweise durchaus möglich, den Hinterradreifen nach 5000 km Fahrstrecke flach und ohne Profil zu haben! In der Bundesrepublik gibt es keinen 19-Zöller für diese Beanspruchung offiziell im Handel — es sei denn, man fährt die ebenfalls teuren Rennreifen deutscher Produktion dieser Größe, die aber nicht an jedermann verkauft werden und auch schnell abnutzen. Deswegen möchte ich erwähnen, daß sich der neue Dunlop-Universal mit der auch weit seitlich verrippten Schulter bewährte und daß da keine Blöcke rausflogen, nur: Er ist vom Hersteller für Geschwindigkeiten über 150 km/h nicht zugelassen! Das ist eine Zwickmühle. Man sollte aber begreifen, daß Motorräder dieser Dimensionen nun einmal keine billigen Mopeds sein können — ! Die 650 SS ist nun einmal im Geschwindigkeits- und Leistungsbereich von Straßenrennen.

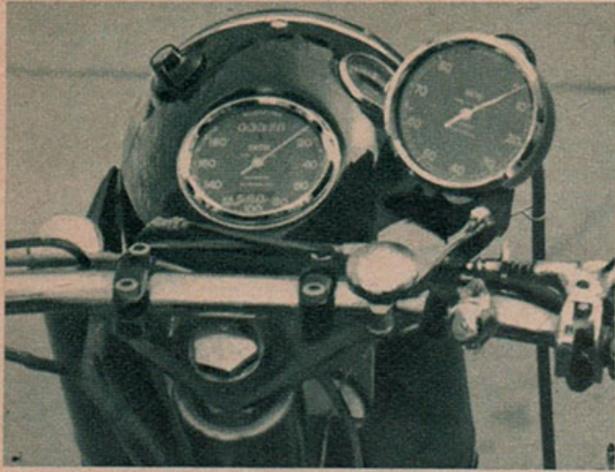
Der Aufbau des Parallel-Zweizylinders ist nicht anders als der klassische Twin-Motor von Norton seit vielen Jahren. Was er aushalten kann, zeigt übrigens der 500 ccm „Domiracer“, den unser unvergessener Tom Phillis 1961, auf sehr hohe Leistung gebracht, auf der TT fuhr und in der Senior auf den 3. Platz brachte! Durchschnitt 98,78 m. p. h. (Ja, das ist schon mehr als zwei Jahre wieder her!). Es ist anzunehmen, daß man aus dieser Maschine,



Linke Seite: Oben der Motor und das getrennt davon aufgehängte Getriebe. Unten links sehen wir die Anordnung der Vergaser und die weit auseinander geführten Auslaßkanäle. Zu den Kipphebeln kommt man schnell. Rechts unten ein Foto, das die Lage des Motors im Rahmen zeigt.

Rechte Seite: Der Drehzahlmesser ist nötig! Und ganz rechts ist im eingeblendeten Bildchen oben das Stützblech zum Zylinderkopf zu sehen mit dem fehlenden Bolzen. Darunter der 16 Liter-Tank mit den seitlich heruntergezogenen Wänden. Zwei Halteschrauben in Gummi, ein Gummiring dienen zum Festhalten. (Fotos: Klacks)





die allerdings später nicht mehr entscheidend in Erscheinung trat, Erfahrungen für die Fortführung des Baues der damaligen „Manxman“ gewann, die später als 650 „Sport-Spezial“ 650 ccm (SS) dann auf dem Markt erschien.

Zunächst mit 53 PS bei 6500 U/min, heute aber mit 49 PS bei gleicher Höchstdrehzahl. Die Pleuellage — Pleuellage zwischen den Pleueln — läuft auf der Antriebsseite in einem Rollenlager, auf der Steuerseite in einem Kugellager, die teilbaren Pleuellage auf Gleitlagerschalen. Die Pleuellage liegt vor den Zylindern, sie wird durch Kette angetrieben. Die Zylinderbohrungen sind im Zylinderblock, der aus einem Gußstück besteht, und es ist nicht umsonst dafür gesorgt, daß die Auslaßkanäle weit auseinander liegen und dadurch mehr Fläche zum Anströmen der Kühlluft bieten. Die beiden Einlaßkanäle liegen eng zusammen, und nur einer der beiden Monobloc-Vergaser, und zwar der linke, besitzt eine Schwimmkammer, aus der beide Vergaser versorgt werden müssen. Wir hielten es für günstiger, wenn jeder Vergaser eine Schwimmkammer für sich hätte, denn es hat den Anschein, als würde der rechte Vergaser immer ein etwas zu mageres Gemisch liefern, was bei der Testmaschine deutlich am Kerzenbild zu sehen war. Auf Abmagerung des Gemisches reagiert so ein Motor äußerst sauer — weswegen es wichtig ist, daß die Tankbelüftung immer funktioniert, die Siebe in der Treibstoff-Zuleitung sauber sind. Abhilfe müßte in diesem Falle zunächst rechts eine größere Hauptdüse schaffen.

Nach den scharfen Testrunden war der Motor mechanisch noch immer erstaunlich leise. Ich möchte

daher sagen, daß er dieser Belastung durchaus gewachsen war.

Wir haben uns schon in früheren Diskussionen um dieses Modell zu den Bremsen geäußert. Aber vielleicht dürfen wir der Fabrik noch einmal empfehlen, eine wirkungsvollere Hinterradbremse zu konstruieren und die jetzige Trommelbremse (Kettenkranz und Trommel aus einem Stück!) gegen eine echte Vollnabenbremse auszutauschen, die auch eine verbesserte Möglichkeit des Hinterradausbaues mitbringt. Außerdem bin ich der Meinung, daß die große Rennbremse der Manx-Modelle im Vorderrad für diese Leistung und diese Geschwindigkeiten besser geeignet ist, als die jetzige Vorderradbremse. Man hat doch mit dieser Rennbremse so viele Jahre Erfahrungen gesammelt, daß man daraus etwas Serienmäßiges machen könnte!

Über die Dimensionierung der Ketten sprachen wir bereits, vielleicht dürfen wir darauf hinweisen, daß bei Motoren mit nicht so hoher Leistung schon Triplex-Ketten im Primärtrieb verwendet werden, die durchaus mit den somit vergrößerten Massen in diesem Drehzahlbereich und bei dem gegebenen Umfang der Kettenräder fertig werden. Erfahrungen mit der Elektrik besagen, daß der kombinierte Zündlichtschalter im Scheinwerfergehäuse hin und wieder zu Ärger Anlaß gibt (Vibrationen und Eindringen von Feuchtigkeit). Die Testmaschine gab in dieser Hinsicht keinen Anlaß zu Beanstandungen, die Magnetzündung funktionierte außerdem einwandfrei.

Den zuverlässigen — und bestimmt nicht langsamen (!) — Tourenmaschinen von Norton steht im Lieferprogramm diese Sport-Spezial gegenüber und hat im Kreise der Motorradfahrer seit ihrem Erscheinen viel Bewegung ausgelöst. „Norton“ — ja, das ist nun einmal ein Name, bei dessen Auftauchen viele Motorrad-Enthusiasten nüchterne Überlegungen vergessen (wie insbesondere Engländer beim Nennen des Namens „BMW“!), denn er beinhaltet Begriffe von Fahrvermögen auf zwei Rädern mit einem starken Motor, die wirklich in ihrem so hohen Stand begründet sind. Zu diesem trugen vor allem die nicht aufzählbaren Rennsieg bei! Man darf aber nicht — bei aller und von uns durchaus verstandener Begeisterung (wie lange schwärmte ich selbst von einer Norton!) — vergessen, daß ein so schnelles Serien-Motorrad wie die 650 SS, deren Tempo ja immerhin aus einer Hubraumleistung von mehr als 75 PS/Liter stammt, mehr Probleme aufgibt. Das ist kein Alltagsferd-



chen, das ist sogar mehr als nur irgendein schneller Traber, das ist ein Rennpferd mit allen unumgänglichen Empfindlichkeiten und Launen. Eine Maschine, die sich die phantastische Fahrleistung und das wirklich mitreißende und begeisternde Fahrerlebnis mehr bezahlen läßt, als dies irgendein anderes Motorrad tut. Von nichts kommt nichts! Vom Tage, an dem eine Supersportmaschine mit mehr als 70 PS/Liter über 500 ccm Hubraum so zuverlässig wie ein VW ist, von dem Tage sind wir noch überall weit entfernt. Es ist das eine Grenze, die die europäische Motorrad-Industrie noch nicht zu überschreiten vermochte, egal um welche Marke es sich dreht. Vielleicht wird das einmal möglich sein — wer weiß. Die Norton 650 Sport-Spezial wird auf dem Wege dorthin aber stets eine Maschine bleiben, die kein Motorrad-Narr vergißt, und an der sich bestimmt immer wieder die Herzen entzünden werden.

Clacks

## NEUE BMW IN SICHT?

Mancherlei Erfreuliches hörte man in letzter Zeit über BMW und BMW-Motorräder. So etwa, daß die Produktion der Zweizylindermodelle im Jahr 1964 nicht unerheblich erhöht werden würde (und es besteht kein Zweifel, daß das zutrifft). Dann wußten Leute, die das Gras wachsen hören, daß man zwar dem Rennsport bei BMW endgültig Va-

let sagen werde, daß man sich aber verstärkt im Geländesport beteiligen wolle (angeblich stand sogar die Frage einer „BMW-Vasemannschaft“ für die Six Days zur Debatte). Das freilich war wohl mehr ein Wunschtraum (wenn auch ein sehr schöner); ist ist kaum damit zu rechnen, daß nächstes Jahr im Gelände mehr als ein Gespann und eine —

höchstens zwei Solomaschinen mit offiziellen Werksfahrern antreten werden.

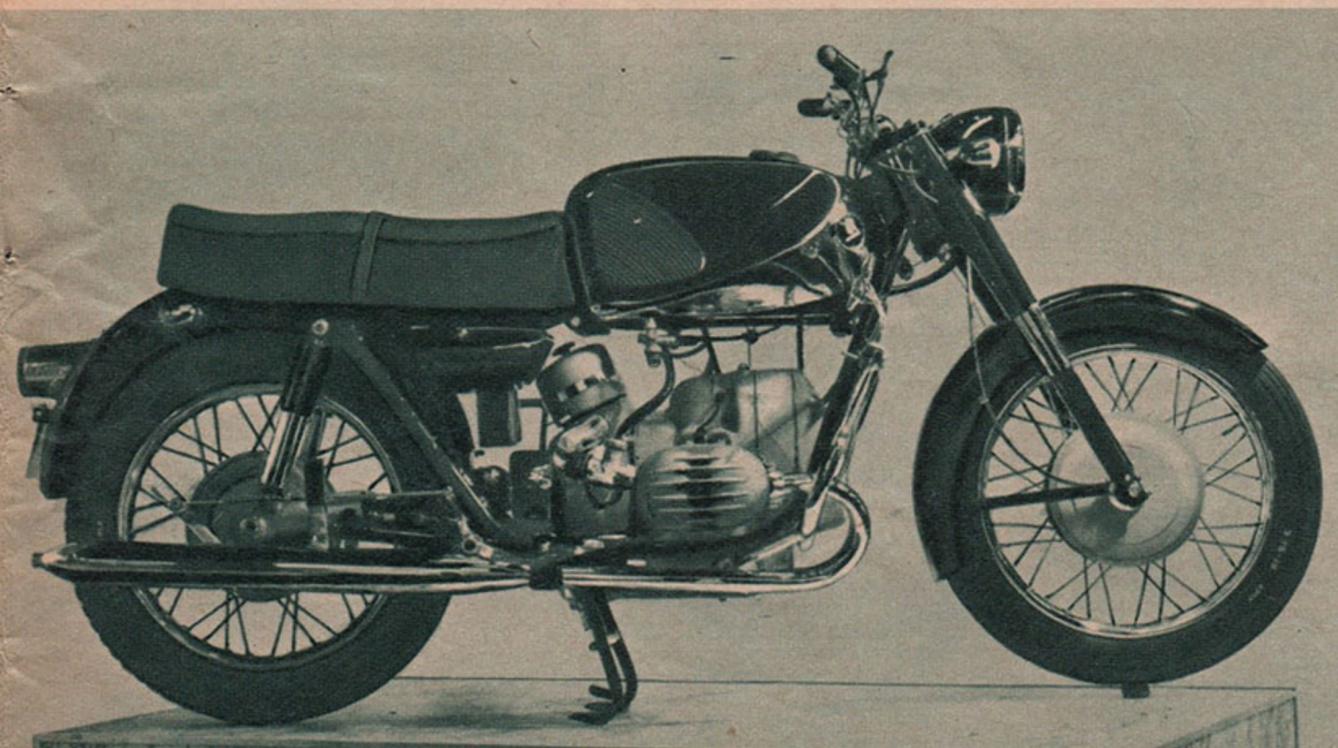
Aber auch um Neu- bzw. Weiterentwicklungen drehte es sich bei den Gerüchten und Bierischgesprächen, und niemand wird uns verübeln, daß wir einigermaßen begeistert waren, als uns dieser Tage das untenstehende Bild auf den Tisch flatterte: da war sie ja, wie sie sich so viele BMW-Freunde längst vorgestellt hatten!

Eine 500er (oder auch 600er), selbstverständlich mit dem grundsätzlich unveränderten querliegenden Boxermotor und mit Kardanantrieb, aber in der ganzen Konzeption offensichtlich auf schnelle Straßen-Solofahrt ebenso ausgelegt wie auf sportlichen Einsatz auf Straße und im Gelände. Mit höher gelegtem Motor/Getriebeblock, mit verkürztem Radstand, mit einem leichten Doppelrohrrahmen und mit ebenso leichter, gegen herkömmliche Federbeine abgestützte Hinterradschwinge — und, natürlich, mit langhubiger Teleskopgabel vorn! Eine typische BMW — nur sozusagen ein wenig „englisch“.

Wir wollten gerade elektrisiert in München anrufen, wann denn die Lieferung des neuen Modells einsetzen solle — da kam eine bittere Enttäuschung: Auf der Rückseite des Bildes klebte ein Zettel mit diesem Text:

Modell R 92 der japanischen LILAC-Werke, Baujahr 1964, Viertakt-Boxermotor mit hängenden Ventilen, 492 ccm, Leistung 36 PS bei 6 900 U/min, mit Vierganggetriebe und Kardanantrieb; Gewicht 188 kg, ausgestellt auf der 10. Motor-Schau in Tokio 1963

Schade — es wäre so schön gewesen, wenn es eine „Echte“ wäre! Fu

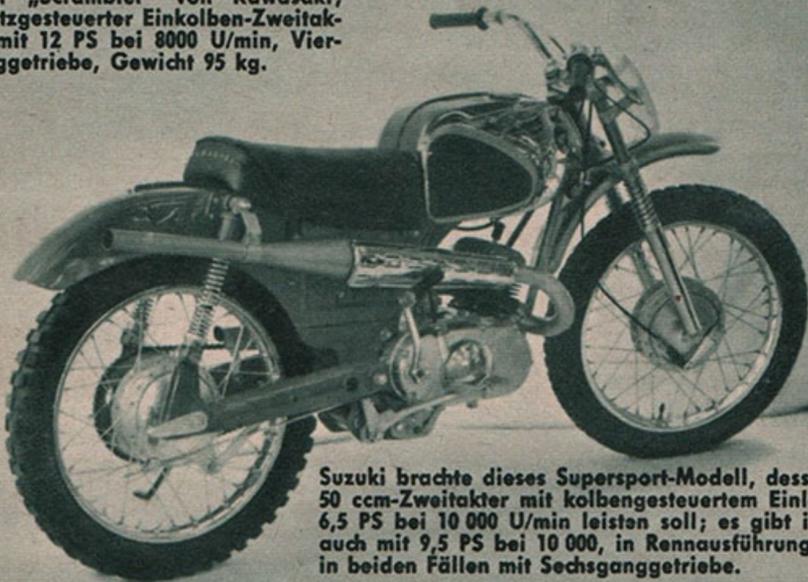




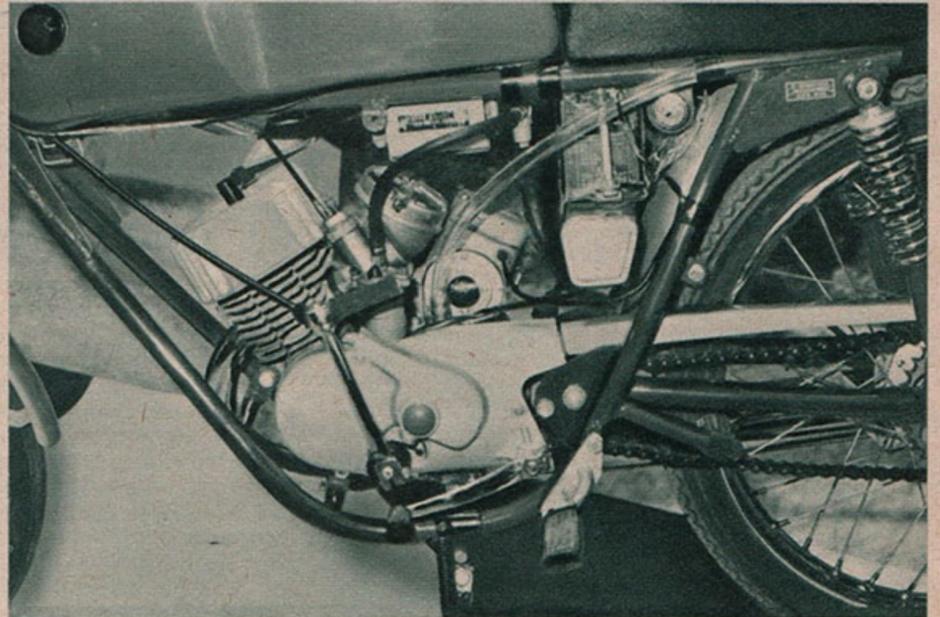
Im Oktober fand in Tokio die 10. Japanische Motor-Schau statt. Nach wie vor beschäftigen sich — außer den bereits in Europa bekannten großen Firmen Honda, Suzuki und Yamaha — zahlreiche Unternehmen mit der Entwicklung und dem Bau von Motorrädern. Auch nachdem die ursprünglichen unverblühten Kopien durch eigene Konstruktionen (wenigstens überwiegend) abgelöst

wurden, bleibt der Einfluß des Gedankengutes, das wir einst mit Stolz die „Deutsche Schule“ nannten, unverkennbar. Aus der Fülle des in Tokio Ausgestellten zeigen wir nachstehend nur einige für die japanische Motorradindustrie besonders typische Modelle — typisch nicht zuletzt auch deshalb, als es sich durchweg um rein sportliche Konzeptionen handelt.

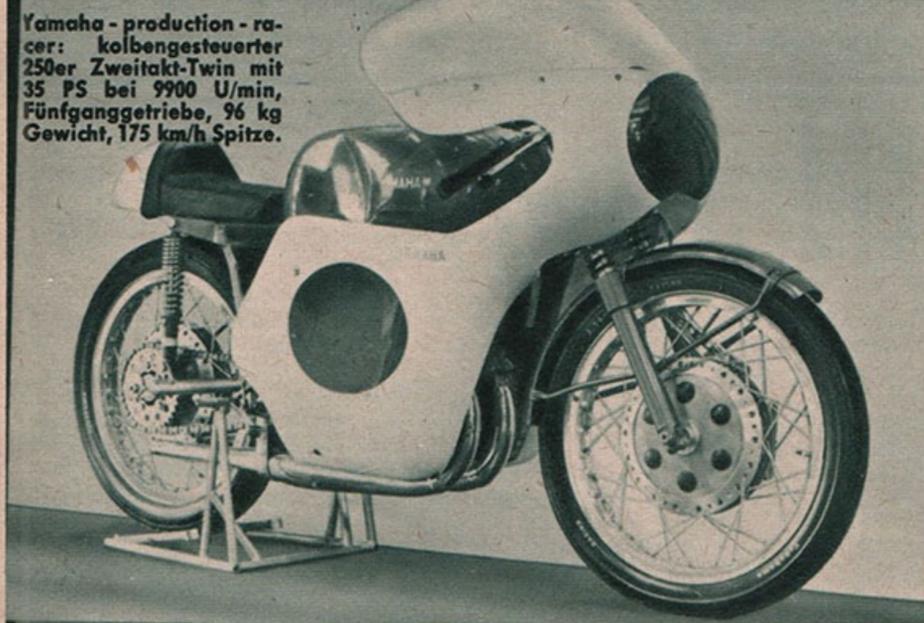
125er „Scrambler“ von Kawasaki; schlitzgesteuerter Einkolben-Zweitakter mit 12 PS bei 8000 U/min, Vierganggetriebe, Gewicht 95 kg.



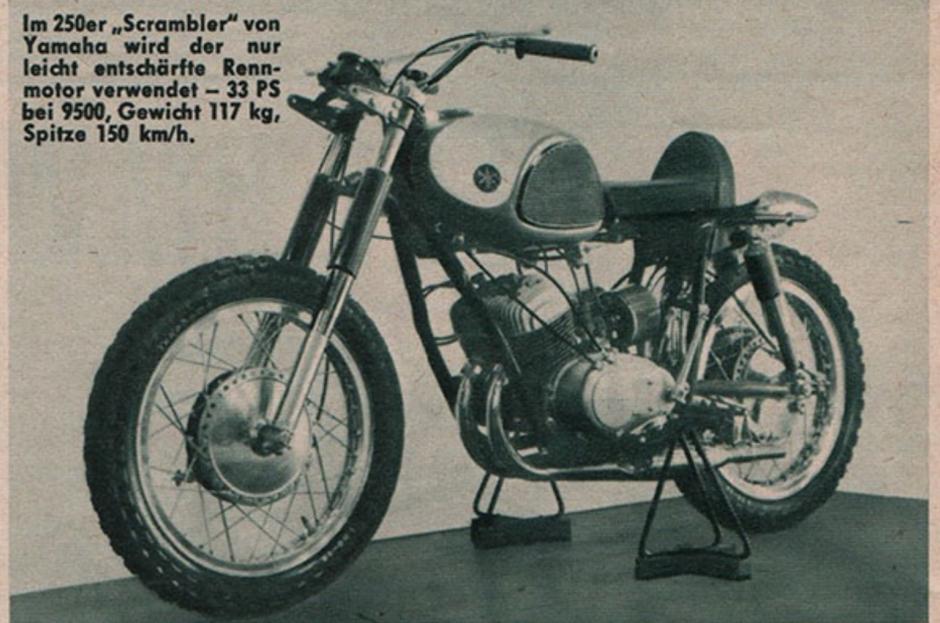
Suzuki brachte dieses Supersport-Modell, dessen 50 ccm-Zweitakter mit kolbengesteuertem Einlaß 6,5 PS bei 10 000 U/min leisten soll; es gibt ihn auch mit 9,5 PS bei 10 000, in Rennausführung — in beiden Fällen mit Sechsganggetriebe. ▶



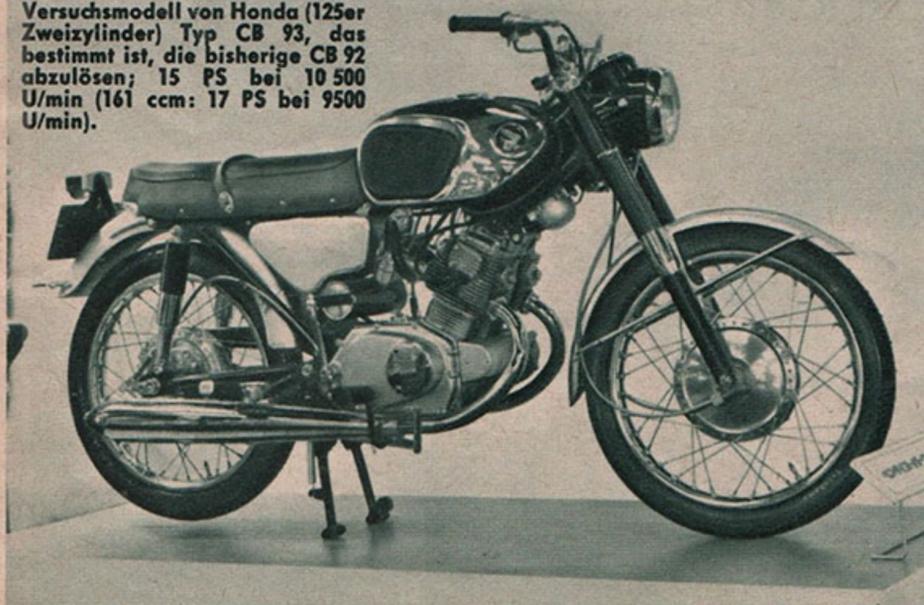
Yamaha - production - racer: kolbengesteuerter 250er Zweitakt-Twin mit 35 PS bei 9900 U/min, Fünfganggetriebe, 96 kg Gewicht, 175 km/h Spitze.



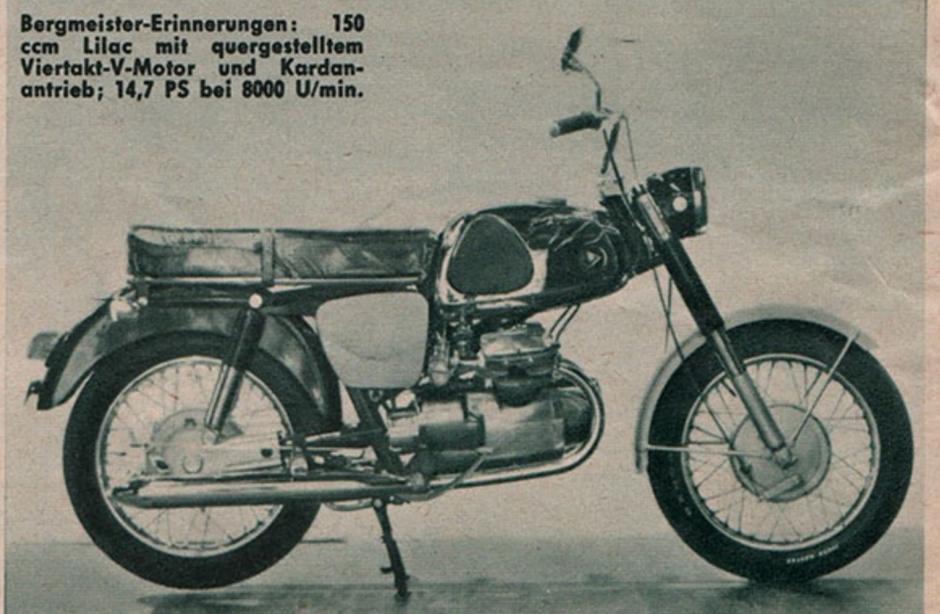
Im 250er „Scrambler“ von Yamaha wird der nur leicht entschärfte Rennmotor verwendet — 33 PS bei 9500, Gewicht 117 kg, Spitze 150 km/h.



Versuchsmodell von Honda (125er Zweizylinder) Typ CB 93, das bestimmt ist, die bisherige CB 92 abzulösen; 15 PS bei 10 500 U/min (161 ccm: 17 PS bei 9500 U/min).



Bergmeister-Erinnerungen: 150 ccm Lilac mit quergestelltem Viertakt-V-Motor und Kardanantrieb; 14,7 PS bei 8000 U/min.



# DIE FOSPAIC-BRILLE

Der Ruf nach dieser Brille blieb bei uns nicht ungehört, nachdem wir in den letzten Jahren mehrfach geschildert hatten, daß man sowas in der Bundesrepublik nur kaufen könne, wenn man sie einem durchfahrenden italienischen Motorradfahrer oder einem unserer Straßenrennfahrer abhandeln könne. Inzwischen aber werden die Fospaic-Brillen bei verschiedenen Zubehörgeschäften in der Bundesrepublik geführt, und von dem sehr rührigen Zubehörmann *Hanns-Heinz Peltz, 8 München 8, Wörthstraße 23*, konnten wir den Typ mit den flachen Gläsern und dem großen, weichen Lederbesatz im Frühjahr 1963 bekommen, der uns am meisten interessiert, als es die Brille noch nicht bei uns gab.

Nun habe ich die Teure (Kostenpunkt DM 29.50) jeden Tag gefahren — zehn Monate lang. Auf allen Reisen, Testfahrten, Brötchenwegen und vor allen Dingen bei jeder Witterung. (Es sind weit mehr als 10 000 km zusammengekommen.) Dabei hat dieses Juwel von Brille wahrhaftig das Wasser eimerweise übergekübelt bekommen, ist in der Sonne gebraten, gegrillt und gedörst worden, hat bereits den ersten Schneematsch hinter sich gebracht und wurde mehr als einmal brutal abends zum Trocknen und demzufolge Aushärten an den Ofen gehängt, weil man sie am nächsten Morgen wieder brauchte. Nie hat das Leder in dieser Zeit den milden Balsam von Fett erhalten, nie — außer Gläserputzen und Einkleben eines Nasenrückenschutzes — wurde sie gepflegt, gewaschen oder sonst gereinigt. Das Ergebnis zeigen diese Bilder, und wir können ohne Reue sagen, daß sich das Geld gelohnt hat. Es ist sogar eine Verpflichtung, unsere Freunde und Leser hiermit vertraut zu machen, wenn sie eine Brille höchster Qualität wünschen. Denn Gleichartiges haben wir aus deutscher Produktion nicht zu bieten.

Die flachen Verbundgläser stehen nicht so weit vor, daß man beim Fahren seitlich kein Blickfeld mehr hat, sie liegen fest in dem absolut rostfreien Metallrahmen. Auswechseln ist allerdings nicht einfach, weil man den Rahmen nicht mit einer Verschraubung außen zusammenhält, sondern weil man dafür in der Umbördelung nach innen Haltezungen mit einer feinen Zange aufbiegen muß. (Das käme bei uns nur bei der Montage eines doppelten Glases in Frage. Siehe Seite 714.) Die Gläser sitzen noch fest in den Rahmen wie am ersten Tage!

Die beiden Fenster sind durch ein sehr stabiles, mit nichtrostendem Blech verkleidetes Drahtscharnier (2 mm) verbunden, das der Brille die so unwahrscheinlich praktische Steifheit gibt. Man kann sie mit einer Hand auch über den Mützenschirm runterziehen, ohne daß sie in sich abknickt, weich wird und irgendwo hakt. Beim Krachhut ohne Schirm kann man schon deshalb das Beschlagen der Gläser von innen vermeiden, weil man diese Spekuliermaschine eben mit einem nebensächlichen Griff ohne zu haken oder hängenzubleiben an der Ampel oder bei einem anderen Halt rauf- und runterschieben kann. Bei Regen genügt ein Wisch mit dem Handschuh über beide Gläser, um wieder Sicht zu haben!

Die Nähte der Belederung platzten bis heute nicht! Das Leder ist auch an den Nahträndern noch nicht brüchig! Der Gummistoff der Seitenbespannung ist geschmeidig und gut, die mit feinstem Maschendraht versehenen seitlichen (!) Belüftungslöcher sind ohne Rost und fest im Stoff! Das Wildleder der inneren Lederauflage ist geschmeidig und weich geblieben, die Nähte sind unbeschädigt. Der Brillenkörper, der aus feinstem Schaumgummieinlage in der Lederüberspannung besteht, hat sich vollkommen dem Gesichtsbau angepaßt und sitzt überall weich und dicht auf, er drückt nicht einmal bei der festen Spannung des Brillenbandes.

Dies Brillenband ist einzig! Es besteht aus drei parallel laufenden nichtrostenden Federspiralen (!), die in ein vernähtes, wasserdichtes Kunstfasergewebe eingezogen sind. Längt sich nicht bei Feuchtigkeit! Keine Naht verletzt, keine durchgescheuerte Stelle! Liegt so dicht am Brillenkörper und so gut an der Helmbeliederung an, daß es auch bei 150 km/h nicht flattert, summt oder singt! Die Haken sind nichtrostend, die Klammern zum Einstellen der Länge ebenfalls, die Befestigung am Brillenkörper ist nicht eingerissen, angescheuert oder in der Naht verletzt!

Fospaic in Mailand ist eine Brillen-Spezialfabrik, die nicht nur für Motorradfahrer mit großer Sachkenntnis Qualitätserzeugnis liefert. Diese Brille ist nicht „gemacht“, sie ist erforscht und hat viele Entwicklungsstadien hinter sich. Sie wird seit Jahren von den besten Rennfahrern der Welt benutzt, die sie beileibe nicht geschenkt bekommen. Das wird aller Voraussicht nach meine Brille, die zehn Jahre Motorradleben schadlos übersteht!

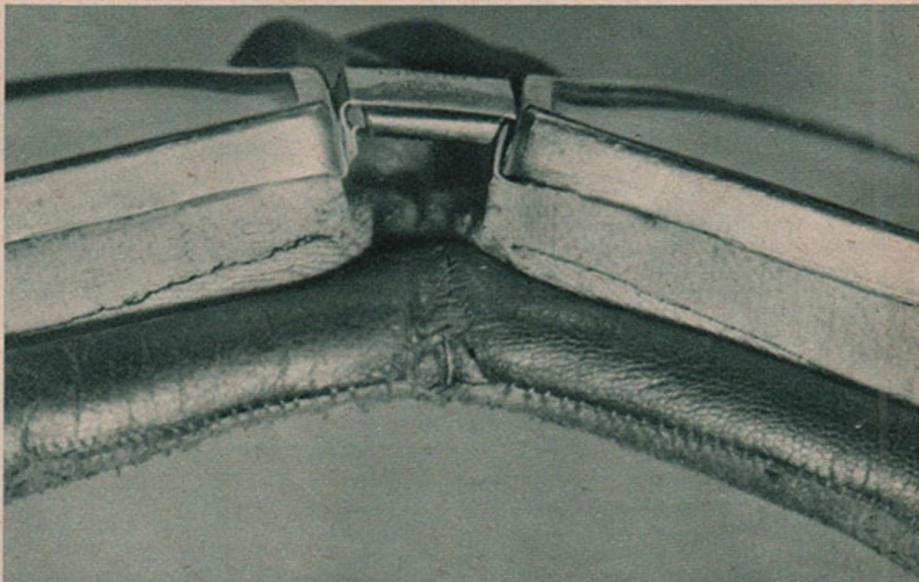
Klacks



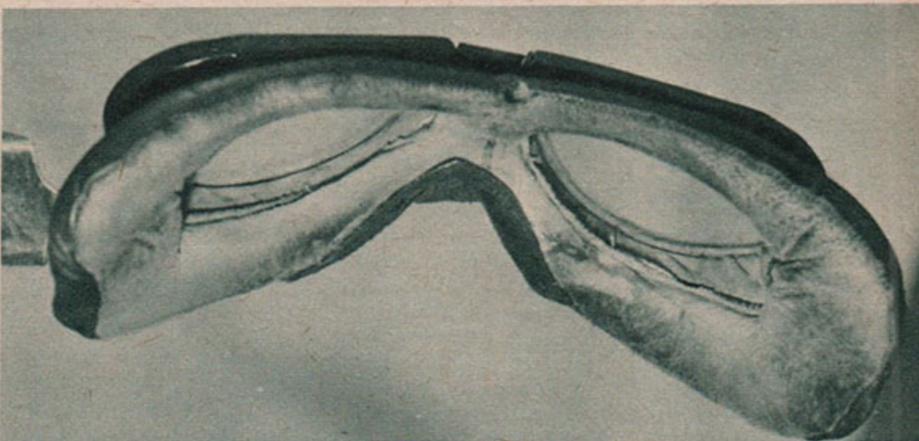
◀ Die Belüftungslöcher in der Seite der Seitenbespannung aus Gummistoff. Mit feinstem Maschendraht gegen Eindringen kleiner Insekten und Schmutz versehen! Nicht angerostet, absolut fest. Langt für die Belüftung gut aus, die Brille beschlug in der warmen Jahreszeit nie. Jetzt im Winter werde ich sie mit Doppelgläsern gegen Beschlagen versehen. Rezept: Seite 714. Fotos: Mai



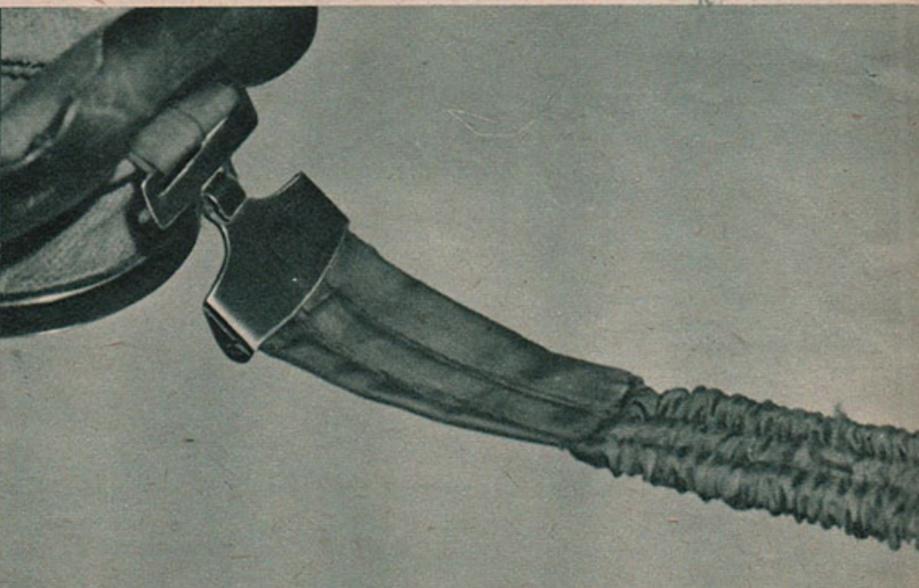
Leider haben wir keine Typenbezeichnung. Aber das ist dies Brillen-Juwel. Im Bild darunter sehen wir das steife Drahtscharnier zwischen den Gläsern, die Belederung des Brillenkörpers mit ihren Nähten und dem Gummistoff der Seitenbespannung.



Betriebszeit zehn Monate. Jeden Tag gefahren, auf allen Reisen, Testfahrten, Brötchenwegen. Bei jeder Witterung. Der Nasenrückenschutz wurde nachträglich eingeklebt und bewährte sich großartig. Das Wildleder der Innenaufgabe ist zwar etwas schmutzig, aber weich und geschmeidig geblieben. Der Schaumstoff innen, die Belederung außen, alle Nähte haben sogar derartige Wasserduschen ausgehalten, nach denen die weiche Auflage wie ein Schwamm vollgesogen war und zwecks schneller Aus-



trocknung brutal an eine Hitzequelle (im Sommer in den Backofen des Elektroherdes!) kam. Nichts ist brüchig, nichts ist gerissen. Das Brillenband (Bild ganz unten) besteht aus drei parallellaufenden Spiralfedern in einem Kunstfasergewebe. Rostet nicht, längt sich nicht bei Nässe, wird nicht spröde. Die Schutzhülle ist noch wie neu, keine Nähte gerissen, nichts aufgescheuert, nichts durchlöchert! An keinem Metallteil Rost! Die Brille hat sich nach ein paar Tagen dem Gesichtserker angepaßt und sitzt seit dieser Zeit vollkommen dicht und weich.



## 12. LAUF DER STRASSEN-WELTMEISTERSCHAFT:

# GROSSER PREIS VON JAPAN

Erstmalig war in diesem Jahr ein Weltmeisterschaftsrennen in Japan seitens der FIM angesetzt und für den 10. November auf dem im letzten Jahr fertig gewordenen Suzuka-Kurs terminisiert worden (in unserem Heft 13/61 haben wir über diesen hochmodernen japanischen Grand Prix-Kurs berichtet, der in kürzester Zeit auf Initiative und im wesentlichen mit Mitteln von Honda geschaffen wurde, wobei man sich den Holländer Hugenholtz als Experten aus Europa für die Gesamtplanung geholt hatte).

Zuletzt in unserem Heft 22/63 wiesen wir darauf hin, daß es zweifellos am 10. November besonders harte und interessante Kämpfe, vor allem in den beiden hinsichtlich der Weltmeisterschaft noch nicht entschiedenen Klassen 50 und 250 ccm, geben würde und daß dazu einige zu erwartende Neukonstruktionen, die erstmals eingesetzt werden sollten, beitragen würden. Diese Erwartungen wurden dann auch voll erfüllt: mit Ausnahme der 350er Klasse (die 500er wurde nicht gefahren) gab es härteste Kämpfe und teilweise ganz knappe Entscheidungen. Das Überraschendste aber: von vier der ausgetragenen Klassen wurden drei die Beute der Honda-Fahrer — nur die 125er Klasse konnte Suzuki ganz knapp vor Honda gewinnen. Vor allem die Überlegenheit Taveris mit der zweizylindrigen Fünffziger, aber auch der überaus knappe Zweite, den Hondas neue 125er Vierzylinder erzielen konnte, und schließlich kaum weniger der (wenn auch ebenso knappe) Sieg der weiterentwickelten 250er Honda über die Yamahas bestätigte unsere Vermutung, daß Mr. Honda bei seinem Pressegespräch in Europa (auf dem Rheindampfer KOBLENZ anlässlich einer Honda-Händlerzusammenkunft im August dieses Jahres) nur die Katze nicht vorzeitig aus dem Sack lassen wollte, als er auf diesbezügliche Fragen antwortete, er werde auch im nächsten Jahr sich kaum intensiver mit der Entwicklung von Rennmaschinen und mit deren Einsatz bei europäischen Rennen als in diesem Jahr befassen.

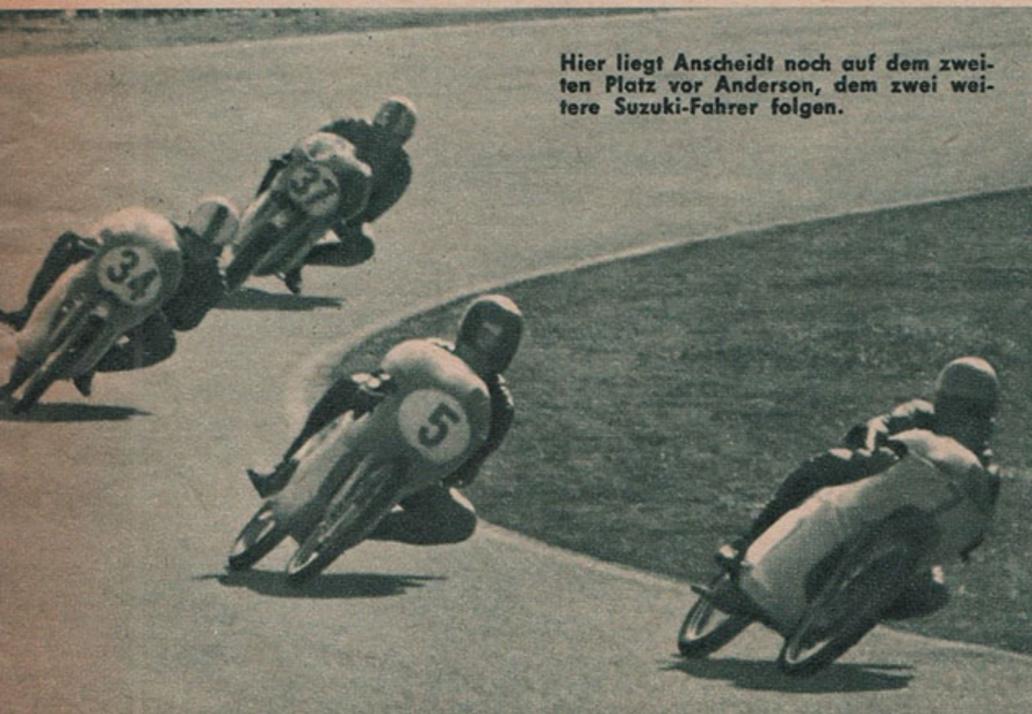
Unsere Vermutung erhielt eher eine zusätzliche Bestätigung, als wenig später Jim Redman, der zu Probefahrten mit der neuen Vierzylinder-125er nach Tokio geholt worden war, mit dem Bemerken zurückkam, „so besonders sei sie nicht gegangen“. Wie sie gegangen ist, hat außer Redman jetzt auf dem Suzuka-Kurs auch Tommy Robb gezeigt! Und daß Honda, wie gar nicht anders zu erwarten, im nächsten Jahr wieder voll dabei sein wird, bestätigte man uns von wohlinformierter Seite dieser Tage: 1964 wird es wieder ein offizielles Honda-Werksteam mit ebenso offizieller japanischer Betreuung bei allen Weltmeisterschaftsläufen geben! Daß man auch bei Suzuki den in diesem Jahr errungenen Lorbeer nicht verwelken und sich, im Hinblick auf den nun beabsichtigten Vorstoß auf die europäischen Märkte, die mit Rennerfolgen erkämpften Propagandamöglichkeiten nicht wieder aus der Hand nehmen lassen möchte, ist nicht wunderbarlich. Zwar macht die wassergekühlte Quadrat-Vierzylindermaschine für die Viertelliterklasse noch immer (wohl vor allem thermische) Schwierigkeiten, aber man arbeitet auch an einer wassergekühlten Version der zweizylindrigen 125er, und angeblich beabsichtigt man auch, in die 350er Klasse einzusteigen, wohl mit einer im Hubraum entsprechend vergrößerten Vierzylinder-Version. Das gleiche hat, wie man hört, auch Yamaha vor, allerdings mit einem Zweizylinder, und bei diesem Werk wiederum soll man sich mit der Neuentwicklung von Rennmaschinen mindestens — eine von ihnen war offenbar schon diesmal probeweise eingesetzt — auch für die 125er Klasse beschäftigen. Vorläufig also zeichnet sich in Japan ein Nachlassen der sportlichen Industrie-Intensität noch nicht ab — der eher stärker gewordene Wunsch, mit Motorrädern in Europa und anderswo richtig Fuß zu fassen, dürfte die einfache Erklärung (neben dem Konkurrenzkampf auf dem noch immer aufnahmefähigen japanischen Markt) sein.

### Klasse bis 50 ccm

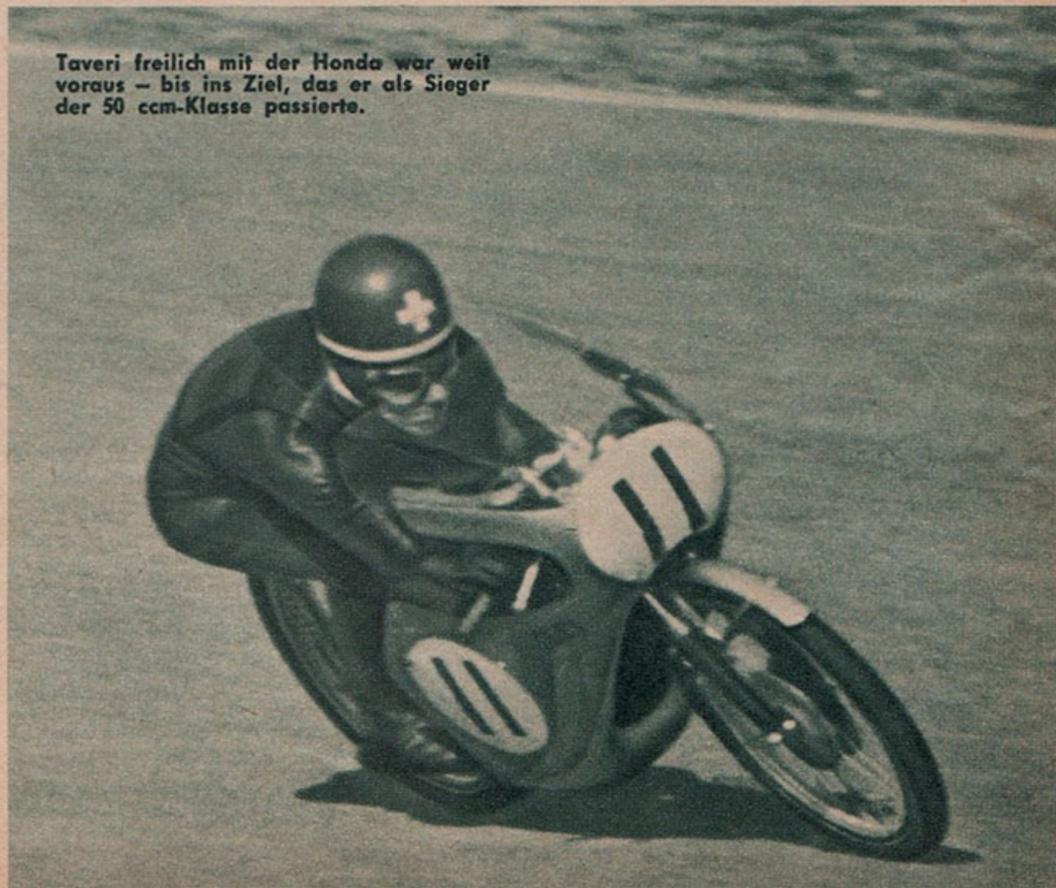
Über 150 000 Zuschauer standen bei herrlichem herbstlichen Wetter, das das unsichere der vorhergehenden Tage abgelöst hatte, um den in Form einer langgezogenen Acht angelegten, sechs Kilometer langen Suzuka-Kurs, als sich 15 der insgesamt 20 genannten Fahrer der Klasse bis 50 ccm am Start zu der über 14 Runden = 84 km gehenden endgültigen Entscheidung um die Weltmeisterschaft aufbauten. Platz 1 hatte sich durch seine schnellste Trainingszeit Luigi Taveri gesichert, der mit der zweizylindrigen Honda RC 113 (der weiterentwickelten Maschine, die bei der Eröffnung des Suzuka-Kurses im letzten Jahr Tommy Robb zum Sieg gefahren hatte) 2.54.8 (gleich 123.655 km/h) erreicht hatte. Zweitbester war im Training Ernst Degner mit der Suzuki gewesen, der aber nur 2.57.8 herausgefahren hatte.

Deutschlands Weltmeisterschaftshoffnung, H.-G. Anschmidt, durchaus noch nicht voll wiederhergestellt nach seinem Argentinien-Sturz, hatte bereits in Training gezeigt, daß sehr wohl mit ihm und seiner Kreidler zu rechnen sei — wenngleich er wie auch Provini durch die Kürze des angesetzten offiziellen Trainings (und die Tatsache, daß der Veranstalter für Freigabe der Strecke zu einem zusätzlichen Marken-Training pro Stunde die runde Summe von Lstg 100.— verlangte!) hinsichtlich sorgfältiger Einstellung des Motors natürlich gegenüber den japanischen Konkurrenten offensichtlich gehandicapt war. Nichtsdestoweniger aber hatte er eine Trainingszeit von 2.59.8 herausgefahren.

Vom Start weg ging Anschmidt an die Spitze, aber dann zeigte sich die Überlegenheit Taveris mit der Honda, an der im zurückliegenden Jahr mächtig gearbeitet worden sein muß. Der Parallel-Zweizylinder mit zwei obenliegenden, durch einen rechts außen liegenden Zahnradsatz angetriebenen Nockenwellen und vier Ventilen pro Zylinder (die mit



Hier liegt Anschmidt noch auf dem zweiten Platz vor Anderson, dem zwei weitere Suzuki-Fahrer folgen.

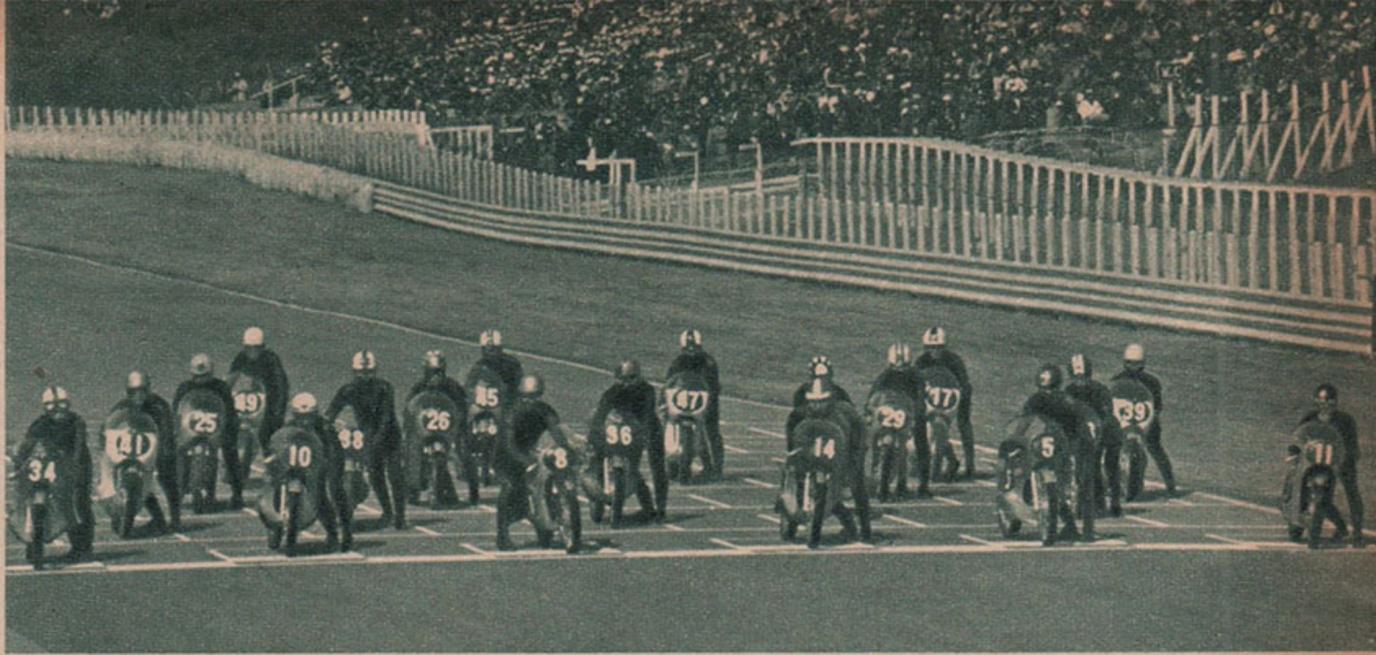


Taveri freilich mit der Honda war weit voraus — bis ins Ziel, das er als Sieger der 50 ccm-Klasse passierte.

Federn und nicht desmodromisch arbeiten!) leistet nach Werksangabe über 12 PS bei 16 000 und läßt sich bis 20 000 U/min überdrehen, die Kraftübertragung erfolgt über ein neungängiges Wechselgetriebe. Das Vorderrad ist mit einer Felgenbremse (!) ausgerüstet. Auch die übrigen Honda-Fahrer fuhrten in dieser Klasse die gleiche Maschine, ohne es allerdings Taveri leichtun zu können.

Degner mit der Suzuki hatte schon knapp 2 km nach dem Start einen Kerzenschaden, der Wechsel kostete ihn anderthalb Minuten, die natürlich unter den gegebenen Voraussetzungen nicht mehr aufzuholen waren. So reichte es im Ziel für ihn nur zu einem siebten Platz.

Anscheidt hielt sich ausgezeichnet und führte zunächst die hinter Taveri liegende Gruppe an, in der sich auch sein großer Konkurrent Anderson mit der Suzuki befand — lag also auf dem zweiten Platz. Bis ihn in der dritten Runde bereits das Rennpech ereilte: ein Bruch des Nadellager-Käfigs am Kolbenbolzen, ein ganz ausgefallener Schaden also, machte seiner Fahrt ein Ende. Und damit bedauerlicherweise den Hoffnungen, es möchte den Kreidlerleuten gelingen, ihren so intensiven Einsatz diesmal endlich mit einem deutschen Solo-Weltmeisterschaftssieg belohnt zu sehen. Allerdings hätte Anscheidt die Meisterschaft auch dann nicht erlangt, wenn er seinen zweiten Platz hinter Taveri bis ins Ziel hätte halten können, nachdem Ander-



nochmals, daß ihm diese Weltmeisterschaft nach dem bisherigen Konkurrenzstand nicht zu Unrecht zugefallen war. Aber er konnte doch nicht verhindern, daß ein anderer eine Kleinigkeit schneller war als er: Luigi Taveri hatte auch in dieser Klasse die schnellste Trainingszeit mit 2.40.1 gefahren — auf der neuen Vierzylinder-Honda, deren zweites Exemplar Jim Redman im Training auf die dritte Position bringen konnte und die ganz eindeutig der bisher überlegenen zweizylindrigen Suzuki ebenbürtig ist. So ist nicht nur in der 50er, sondern auch in der 125er Klasse der alte „Erbfolgekrieg“ Viertakter/Zweitakter wieder in ein neues Stadium getreten — die 250er Klasse zeigte später, daß der Viertakter auf der ganzen Linie wieder nachgezogen hat! Dabei waren die auf dem Suzuka-Kurs eingesetzten 125er Honda-Vierzylinder, die eine Leistung von 32 PS haben sollen, weder mit desmodromischer Steuerung ihrer 16 Ventile noch mit Einspritzung ausgerüstet!

Redman mit der Honda und Degner mit der Suzuki übernahmen vom Start weg die Führung, knapp dahinter Anderson auf Suzuki. Der Trainingschnellste, Taveri/Honda, mußte mit Zündungsschaden (Transistor-Zündung!) schon kurz nach Beendigung seiner ersten Runde aussteigen.

Als die halbe Distanz gefahren war, hatte sich das Spitzenduell Honda contra Suzuki (Anderson hatte bald nach dem Start Degners Position hinter Redman übernommen) auf die beiden Fahrer Redman und Perris verlagert, nachdem Perris, der einen schlechten Start gehabt hatte, sich nach vorn geschoben und in der fünften Runde das führende Paar überholt hatte. Anderson, der Schwierigkeiten mit seiner Hinterradfederung bekam, fiel zurück, und während des ganzen Restes dieses Rennens gab es einen erbitterten Kampf zwischen Redman und Perris, die sich mehrfach in der Führung ablösten, aber stets eng beieinander lagen — absolut gleichwertige Gegner.

Hinter ihnen spielte sich der gleiche Kampf nochmals ab: Degner/Suzuki und Robb/Honda, und mit Anderson/Suzuki als Fünftem beendeten die beiden dann auch das Rennen, das schließlich mit einem Vorsprung von 4 Sekunden (Gesamtschnitt 135.436 gegen 135.266 km/h) von Perris/Suzuki vor Redman/Honda gewonnen wurde.

Degner fuhr in diesem Rennen die Versuchsausführung einer wassergekühlten Zweizylinder-Suzuki.

Die neue Vierzylinder-Honda war mit Achtganggetriebe ausgestattet. Die einzige in dieser Klasse eingesetzte Yamaha landete unter Sunako auf dem siebten Platz hinter der Suzuki des TT-Siegers Mitsuo Itoh. Insgesamt 10 der gestarteten 19 Fahrer erreichten das Ziel.

### Klasse bis 250 ccm

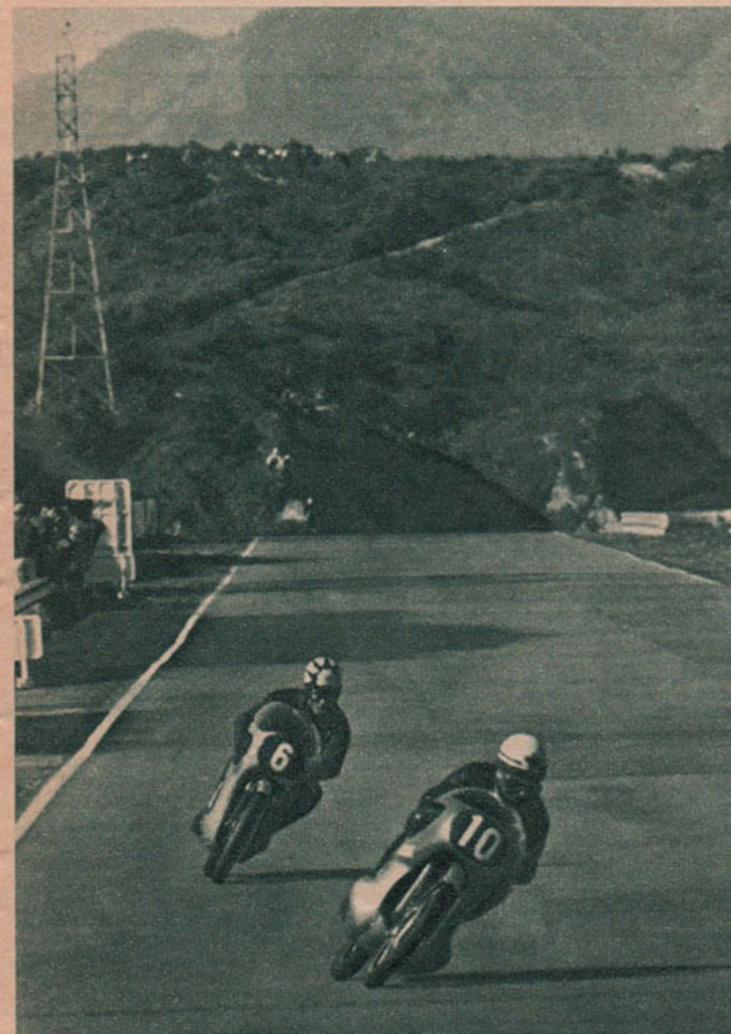
Das Rennen der Viertelliterklasse war das wohl mit der größten Spannung erwartete Ereignis des Tages, sollte es doch die Entscheidung zwischen Redman und Provini um die Weltmeisterschaft bringen — und außerdem das erste Auftreten der Vierzylinder-Suzuki.

Beste Trainingszeit hatte Jim Redman auf der ebenfalls verbesserten (im Gewicht gesenkten und niedriger gewordenen) Vierzylinder-Honda mit 2.31.9 gefahren (gegen 2.36.4 im Vorjahr). Hinter ihm lagen mit ihren Trainingszeiten die beiden Yamahas von Phil Read mit 2.32.9 und von Fumio Itoh, dem Sieger im Großen Preis von Belgien, mit 2.33.7, während die neuen Suzukis ihre beste Zeit unter Anderson mit 2.35.1 erreichen konnten. Provini mit seiner ebenfalls verbesserten Morini brachte es nur auf 2.35.5 — zweifellos war er aber, wie schon gesagt, durch ungenügende Trainings- und Abstimmungsmöglichkeiten ebenso gehandicapt wie Anscheidt bei den Fünffzignern.

Auch beim Start des über 24 Runden = ca. 144 km gehenden Rennens waren es nicht die von Anderson, Perris und Degner gefahrenen neuen Suzukis, die sich an die Spitze setzten (sie sprangen vielmehr nur mit Schwierigkeiten an), sondern die beiden Yamahas von Itoh und Read, die die unglaubliche Beschleunigung ihrer siebengängigen Triebwerke benutzten, um sich vor Redman zu legen. Erst in der siebten Runde gelang es Redman, sich vor Fumio Itoh zu setzen und damit die Spitze zu

(Schluß auf Seite 718)

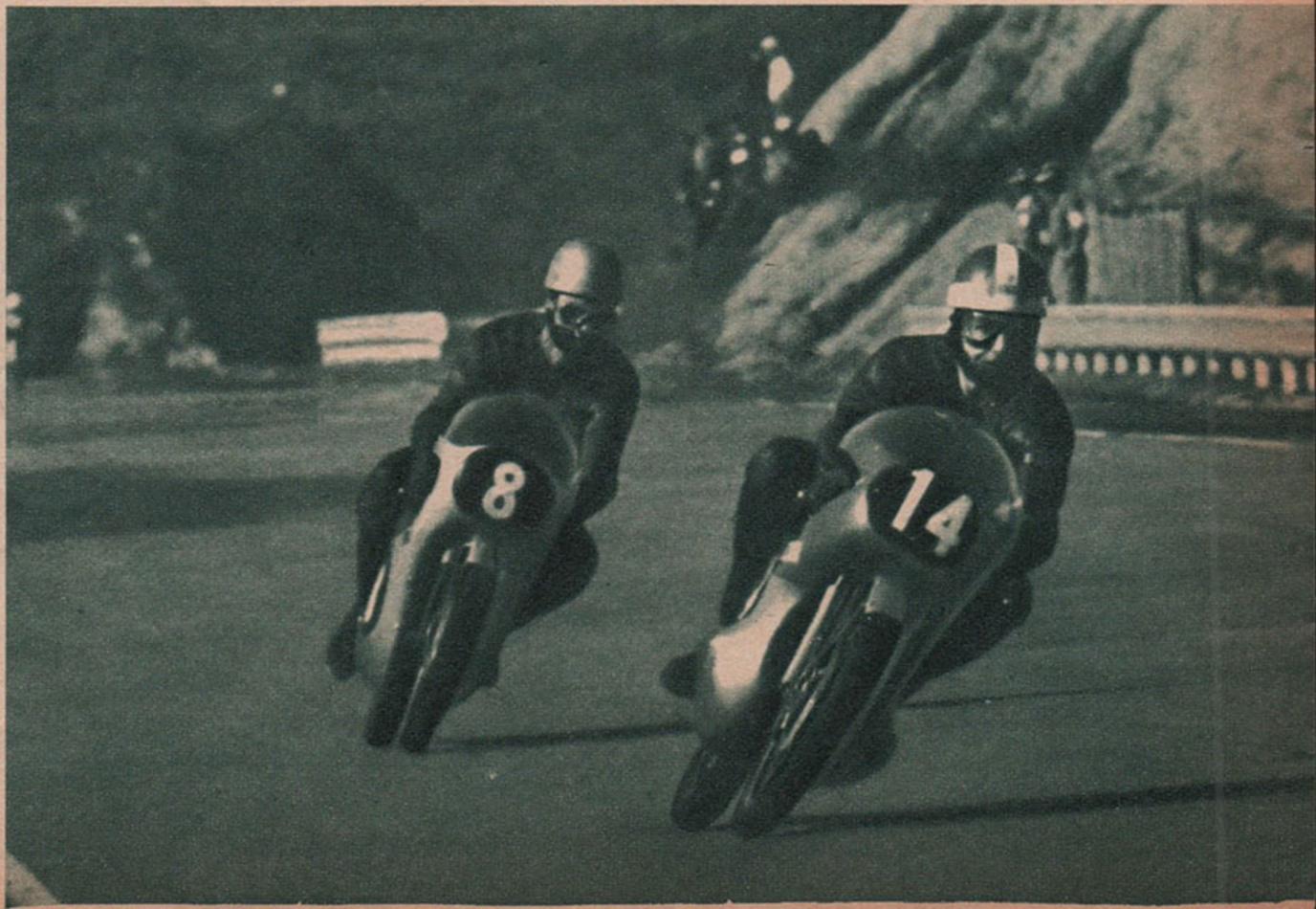
Oben: Das Feld der 125er steht am Start — Taveri (mit der besten Trainingszeit) auf dem besten Platz (ganz rechts). Mitte: Bei den 125ern lieferten sich Degner (Suzuki) und Robb (Honda) nochmal den gleichen spannenden Kampf wie vorn an der Spitze Perris und Redman. Unten: So knapp lagen Perris und (hinter ihm) Redman bis ins Ziel beieinander, wo es ein „fotofinish“ gab, d. h. die Kamera mußte den Sieger ermitteln.



sons Maschine hielt. Nach Anscheidts Ausfall bestand natürlich für den Suzuki-Spitzenmann keine Veranlassung mehr, sich an Taveri heranzuarbeiten bzw. diesbezüglich etwas zu riskieren — die Doppel-Weltmeisterschaft war ihm für dieses Jahr sicher, und gegen die überlegene Honda war ohnedies kein Kraut gewachsen. Taveri aber kam für die Weltmeisterschaft in dieser Klasse nicht in Frage. Hinter Anderson erreichten zwei weitere Suzuki-Fahrer das Ziel als Dritter und Vierter, erst dann kam die zweite Honda unter Shimazaki. Elf Fahrer beendeten das schnelle Rennen, Tommy Robb auf der dritten Honda konnte, noch unter den Folgen seiner Sturzverletzung in Brands Hatch im Oktober leidend, nur Achter hinter Degner werden. Wie wir hören, wird Kreidler den Kampf um die Weltmeisterschaft nicht aufgeben, sondern auch im nächsten Jahr wieder mit dabei sein. Freilich wird, wie Suzuka gezeigt hat, der Kampf noch schwerer werden, nachdem nun auch Honda in dieser Klasse als vollwertiger Konkurrent auftreten kann.

### Klasse bis 125 ccm

20 Runden (ca. 120 km) hatten anschließend die 125er zu fahren. Hier stand Anderson mit der Suzuki als Weltmeister bereits fest. Und mit einer zweitbesten Trainingszeit von 2.40.2 zeigte er auch



# ST. CUCUFA TRIAL

Während die Pariser sich höchstens müde im Bett räkeln und sich ganz sicher wieder umdrehen, nachdem ein Blick auf die regentropfenden Äste Auskunft über das bevorstehende Sonntagsprogramm gibt, das sein wird: Kirche, Markt, unangebrachte Kindererziehung, Television, Sportnachrichten, Kino, Theater oder andere Genüsse der Worteknetter... während dieser Dämmerzustandsperiode füllt sich das Unterholz von St. Cucufa mit trächtigen delivery Van-zen... mehr und mehr blaue (Greeves) oder schwarze Tigerpferde werden ausgeladen und getränkt. Man wohnt so dann einem Kostümfest bei, denn die Reitknechte reißen sich die Kleider vom Leibe, um eine Art Uniform aus geöltem Stoff anzuziehen, die zwar kaum Regen durchläßt, aber auch keinen Dampf von innen nach außen. Über diese „Kluft ohne Lachen“ stülpen sie sich Fähnchen, damit beim gar zu profanen Zuschauer wenigstens die nationale Klingel in Betrieb gesetzt werden kann.

119 verschiedene Expert-riders! und 60 davon sind mit dem Union Jack geschmückt. Wieso kommen sie so reichlich trotz der 150 Piepen teuren Wasserfahrt für Wagen und Mühle? Weil an diesem Wochenende in England gekirchtelt und der Waffenstillstand 1918 gefeiert wird. Sie kommen also trotz wundervoller und viel trialmäßiger Landschaften mit tollen Felsentrepfen, Sektionen mit doppeltem Boden... sie kommen eben nach Paris, um zu fahren, schlimmstenfalls nur auf Schmadder und durch endlose Schmiere. Wer sich also diese Olympiade entgehen läßt, verdient weder Ehren noch Titel.

Und so war es schon eine verlängerte Grippe wert, sich in die westlichen Wälder von Paris zu begeben, um dieses einzigartige Aufgebot der Besten aus England, Belgien, Deutschland, Schweiz und Frankreich in voller Aktion zu beobachten.

Auf 50 km pro Runde waren 15 Sektionen eingebaut. Die meisten bekam man erst zu sehen nach dem Genuß von Meilen und Meilen über schlammige Rillenwege mit und ohne natürliche Weichen d. h. Ausweichmöglichkeiten in eine andere „Schiene“ oder auch Meilen über frisch gepflügte Felder. Manche Täler in den Wäldern mußten so flott als möglich genommen und dazwischenliegende Gräben übersprungen werden, um bloß keine Fahrt einzubüßen. Denn die steilen folgenden Hänge waren dicht mit Laub bedeckt, unter dem eine so bodenlose Schmiere verborgen war, daß die Benutzung des höchsten Drehmomentes im

## Die Schlüssellock-Sektion



ersten Gang nur Lochfräsen oder wunderliche Auskeilversuche des Hinterrades erzeugte. Nicht wenige der „observed hills“ (der Veranstalter ist hundertprozentig auf englischen Stil eingestellt und es war ja auch wieder David Skinner, der die „Natur“sektionen ausgesucht hatte) mußten so mit Anlauf genommen werden, den man sich weiß Gott wo herzuholen hatte. Dabei gab es keine Rücksicht auf Verluste kleiner Bäumchen, die im Wege standen, im zweiten Gang wurde der „hill“ angefliegen, bis Hoffnung auf Griffigkeit bestand und endlich der „Fahrstuhlgang“ benutzt werden konnte.

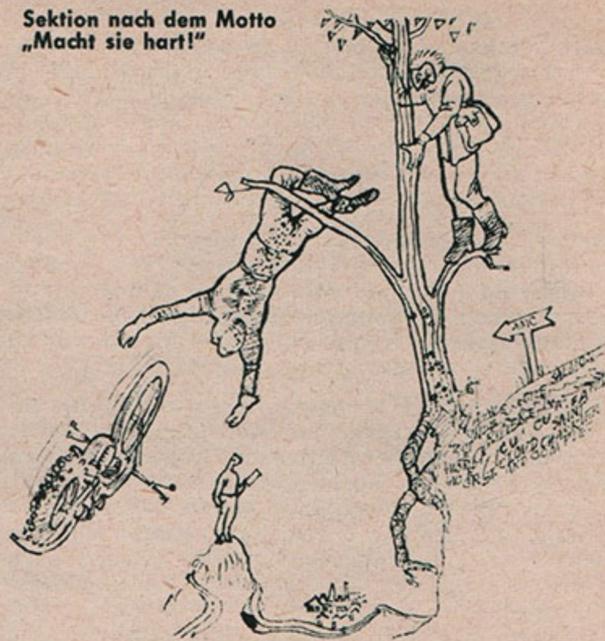
Nicht weniger als 3 Sektionen stellten diese Art von Mausefalle dar, aus der der einzige Ausweg die vorgefräste Strecke war. Also mußte bei „échec“ das Spiel solange fortgesetzt werden, bis der sehnsüchtig betrachtete Ausgang am Gipfel erreicht war. Beiderlei Sport — die Rillen im 70er Tempo zu wechseln sowie die Hänge mit Elan anzupringen — ist Vorübung zum Moto Cross; auf alle Fälle eine kleine Entschädigung für jene weniger Trialbegabten, die woanders keine Nullpunkte sammeln konnten. Es verlangt ja auch das bereits eine kunstvolle Beherrschung des eisernen Pferdes.

Eine natürliche Sektion ist ein Weg, der die 2 Punkte A und E(ende) auf vermutlich rationellste Weise verbindet, wobei für besondere Gemenspringkünste noch rechts wie links dieses Weges eine gewisse Freiheit gelassen ist. Darum sind auch Hohlwege mit der das Abgleiten herausfordernden Schrägen sehr beliebt oder Hohlwege mit Wasser und Steinen angefüllt. Dann ist keinerlei Einzäunung nötig, ebensowenig wie Flaggen und Pfeile. In der Zone 7 war überhaupt kein Zweifel, wo es hätte langgehen können, denn Bäume umstanden ein Rinnsal dicht bei dicht, bereits zu eng für die 70 cm breiten Lenker. Darum mußte man die Maschine wechselweise nach beiden Seiten schwenken, nicht ohne die Hopser über feiste Steine auszugleichen, und den nötigen Mumm in diesem Tunnel aufbringen, um die folgende Eierpampe zu überwinden und das steile Ufer. Der Sprung daraus mußte in einer Balance fast im Stillstand enden, denn gleich darauf galt es in eine Kute zu rodeln (die meisten fielen hinein), gerade so breit, daß der Lenker beiderseits im Sand schrabte — die Ausfahrt war dann wieder nur im Moto Cross-Stil möglich. Fürwahr, es war ein Alpdruck und doch eine Sektion im reinsten englischen Stil.

Das Publikum, welches entweder keine Karte der Strecke hatte oder keine Courage weiterzuwandern, hielt die letzten 2 Sektionen in einer 7 Mann tiefen Phalanx besetzt. Man mußte auf den Sattel der Maschine steigen, um herauszubekommen, an welcher Stelle eingefädelt wurde.

Eine grausige Übung gab es an einer Straße, wo man einen Graben bis durchplumpsen hatte, endloses Wurzelwerk zu überwinden, um einen Berg aus Watte zu erklimmen — oben waren noch ein paar Zick-zacks auszuführen. Die wenigsten wissen aber wie, da sie schon im Graben oder im ersten Drittel der Watte steckenblieben. Was war da zu machen? Peplow (Triumph): Den Graben im ersten Gang tuck-tuck, ab „drüben“ 2. Gang und ausnahmsweise Kupplung benutzt zum Anrücken über die Wurzeln, und sobald die letzte überwunden war, Volldampf im 2. auf die Watte los... also gar nicht viel Touren, und o Wunder, man fühlte, wie jeder gemächliche Kolbenhub Mann und Maschine höher raufschob. — Don Smith (Greeves): In den Graben im Viertakt hineingestottert, mit Zweitakt herausgezogen, 1. Gang, nun im Zweiten hitzig über die Wurzeln gestolpert, welche die Gabel restlos „auffraß“, dann mit Gas-Gasweg... Gas-Gasweg die Watte hoch. — Specht (Zündapp): Ganz andere Technik. Nix von Viertaktern, Motor bleibt auf Touren, aus dem Graben mit einem Satz, 2 weitere Sätze über die Wurzeln, jetzt volle Tourenzahl, immer noch im Ersten, und wo die Watte anfängt, im Zweiten. Und es glückte! Aber unnütz zu sagen, daß dieses eine Hubraum-Sektion ist — großer Pott viel leichter! Um so mehr muß der Fahrer leisten (und die Schaltung funktionieren). Miller soll da gleichmäßig behäbig durch- und hochgemummelt sein, wie es eben nur so'n dicker Pott kann. (Liebhaber solcher großen Seidel sollten nicht den Nachteil vergessen, wenn es gilt auf diesen verd... Schlammwegen stundenlang zu ackern).

Sektion nach dem Motto „Macht sie hart!“



Andere Lesart in einem harmlosen langen Bach mit schrägen hohen Ufern. Da, wo man endlich herausdurfte, lagen ein großer und vorher noch zwei weitere Brocken im Wege. An den schrägen Lehmwänden konnte man sich nur kurzfristig aufhalten. Es würde mit Cross-Reifen leichter sein. Warum, fragt Sensburg, denn... man betrachtet einen Reifen als ein Ding, was auf mini 1,5 atü aufgepumpt wird. Ist ein 4 Zoll Trialreifen auf 0,7 aufgepumpt, was ist dann noch für ein großer Unterschied?

Kurz und gut: Viele umkreisten die Klamotten natürlich schnell, um nicht zu brutal von der Wand abzurutschen, mußten dann im steinigen Wasser stoppen und bekamen dann bei der dritten „Umgehung“ nicht mehr genügend Wand zu fassen, um aus der Mausefalle herauszukommen. Vanderbekken fuhr die Steine auf dem Hinterrad an, sowie das Vorderrad drüber war, kamen Mann und Maschine hinterher. Beim letzten obstacle nahm er die der Ausfahrt gegenüberliegende Wand mit Elan und fuhr sitzend „gemütlich“ bis hinter das Schild Ende.

All diese und die weiter aufgeführten Turnierhindernisse hatten auch die Junioren zu erleiden, denn die amtlich bestellten Zigarrenraucher am Place de la Concorde halten das 1964 für die gegebene Methode, neue Kräfte heranzuziehen. — Da gab es die letzte Sektion Nr. 15, ein Hohlweg mit Bäumen  $\varnothing$  44 cm ausgepfeilt und mit Menschen behängt oder umgeben. Die besten Drängler unter den Fahrern gelangten auf eine Plattform aus Sand, welche gegen Ende der Veranstaltung in die Tiefe sackte. Von dort erhoben sich die Gladiatoren in den Rasten zum letzten Gefecht. Den Experten blieben 5 Meter, um talwärts zu segeln und zwischen Wurzeln und spitzen Ritzen durch Lehmwand und Bäume gebildet sich hindurchzuwinden. Die Junioren brauchten nur eine Schleife zu fahren, aber hatten genau 20 cm vom Stand gerechnet zur Verfügung, um sich zu Tal zu begeben, d. h. ohne Bodenberührung 3 Meter in die Tiefe zu fallen. Da ich ja noch hier sitze und mühselig schreibe, muß es wohl möglich gewesen sein. Es war jedenfalls die einzige Sektion mit „Erleichterung“ für Junioren.

Allgemein ist es jetzt Usus, daß die Experten zuerst gestartet werden. Hernach dürfen sich die Junioren an denselben Sektionen erlaben — oder genauer an dem, was noch davon nach 120 Durchgängen übrig blieb. Don Smith sagte mir: „Kinder, beklagt euch doch nicht, wir raspeln euch die Kanten rund und graben euch die Erde auf, bis endlich fester Untergrund hervorkommt.“ Stimmt, aber nur bei den Bergab-Hindernissen.

Da die Experten zwei Runden zu fahren hatten und natürlich wie Lützows wilde, verwegene Jagd lospreschten, waren wir Flaschen ziemlich bald von den Spitzenreitern eingeholt, und das war gut so. Ich meine damit nicht die Dreckbatzen, die ich von dem berühmten Miller Vierzöller ins Auge bekam, sondern z. B. die königliche Ruhe, mit der sie uns die Sektion vornähten. Oder Zuspruch! Da sieht man die aus dem gleichen Pulk sich um Felsbrocken winden, hört Kurbelhäuser aufkrachen, weicht einer „wiederkommenden“ wirklichen Solomaschine aus... und nun bist du dran! In einem solchen Augenblick raunte mir Skinner zu: „He, denk an Schottland, da waren se größer.“ Ja, das hilft.

Oder die Zuschauer: Die absolute Schönheit der herbstlichen Wälder mit ihren zarten und poetischen Farben wird blasser und blasser mit der Länge der Kilometer — dieser Kilometer, wo man ohne das geringste zu ernten schuftet wie ein

Knecht, um im Sattel zu bleiben, schon um den angeblich so geringen Durchschnitt zu halten. An einer Feldumgrenzung war eine Ecke zu runden, für die der Dirttrack-Stil hätte passen können. Als ich vorbeikam, muß sich vorher etwas Phantastisches ereignet haben, denn in der abgezaunten Ecke standen dicht bei dicht 20 Kühe, den Kopf über die Barriere gehängt. Futter war es nicht, Wasser auch nicht, was sie lockte, also warteten sie doch nur darauf, daß wieder ein Zentaur in den Rübenacker hineinklatschte! Daß die Bestien solchen menschlichen Genüssen fröhnen, steht nicht in Brehms Tierleben.

Es bedurfte nur einer halben Runde Spritztour, damit man auch keinen einzigen Kameraden unter seiner Lehmkruste wiedererkennen konnte. Darum weiß ich auch nicht, wer uns an der Sektion 13 Wartenden die Nummer mit dem Frosch servierte. Dieser Tierfreund warf sich, wie das Gesetz es befahl, in den schwarzen Bach, auf die folgende Anhöhe und dann in die anschließende Modderkuhle . . . so hatte es Franke gerade mit einem gezielten Schuß zum rettenden Ufer vorgemacht und eine sich nur langsam schließende Rinne hinterlassen. Doch Kamerad Lehmklöß wollte selbst erfinden und führte uns dabei eine geradezu klassische Verzögerung seines Elans bis zur völligen Erstarrung als Denkmal in Pampe vor. Die erste Bewegung in dieser erstarrten Natur kam von einem Frosch, der zwischen Vorderreifen und Rille (vermutlich schimpfend) hervorhüpfte. Nun kam Leben in unseren Mann: er erhaschte (nicht ohne einen Stiefel zu verlieren) den gefährdeten Zu-

Interessierte Zuschauer



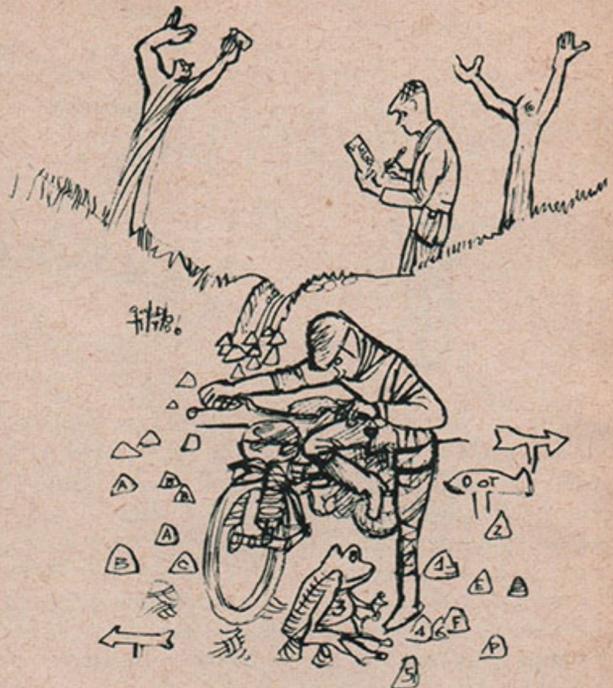
schauer, brachte ihn in Sicherheit und setzte in bestem Stil seine Fahrt fort (donnernder Applaus)! Wenn irgendwann man aus der Dunkelheit des Waldes auf Gottbehüte 100 Meter Straße hervorschoß (gut gegen Sonntagsfahrer von Gendarmen behütet), dann spritzten Fontänen von Erdklumpen aus dem Gebiß der Reifen. Sie stiegen himmelan bei kleiner Geschwindigkeit, um auf hilfreiche Girls des Roten Kreuzes niederzufallen — bei höherer Geschwindigkeit überholten sie den Fahrer, um dem blassen Gesicht eine heroische Note aufzusetzen.

Meine Nichte Ina sagte, Vanderbeckens Jaguar entdeckend: Mann, das scheint ja ganz was schön einzubringen — Euer Trial!

Gucken Sie nun gleich nach dem Resultat? Was ist aus den dreien von Zündapp geworden? Es ist wirklich wahr, wo ich Franke, Specht und Sengfelder gesehen habe, ging's recht gut, Franke bellissimo. Und doch ist der letztere „erst“ 17er. Ich finde es einen kometenhaften Aufstieg! Wie lange betreibt man Trial in Deutschland? In wie kurzer Zeit wurden absolut wettbewerbsmäßige Maschinen erstellt?

Für wen der Abstand zur englischen Weltklasse verwunderlich ist, der sollte die Scottish Six Days besuchen, meinen Film sehen oder nur die achtfache Sektion, genannt „River Kwai“ der Sheffielder Trialfahrer. Wer solche Dinger bezwingt, der radelt auch St. Cucufas 30 Sektionen mit 4 Punkten ab. Wie weit es sich um ein Spiel der Athletik handelt, geht aus folgendem hervor: Derek Adsett beendete die erste Runde mit 1 Punkt (wie Peplow), sammelte dann in der 2. Runde 23 dazu. Davis machte die erste Runde mit 2 — die zweite mit 22. Miller brauchte nirgends ein Füßchen, aber blieb zweimal stecken. Er ist eben auf Nullpunkt aus (und geeicht). 2½ Stunden waren pro Runde vorgesehen, aber nur 5 Fahrer hatten 15 Minuten und weniger gespart. Die Schlüsselloch-Sektion machten nur 5 Fahrer punktfrei, darunter Franke. Jedenfalls unter den ersten 25 sind 20 Engländer, 3 Belgier, 1 Deutscher und 1 Franzose, nämlich „unser“ Claude Peugeot, der übrigens im Sommer ein ganz prächtiges Trial in Valentigny durchgeführt hat, welches Franke auf Anhieb gewann!

Im großen Empfangssaal des Rathauses von St. Cloud waren die vielen an die Wand gemalten Damen (Epoche der Quadratmeterkunst) schon dem Wunsch der wartenden Heroen, die Kleider abzulegen, zuvorgekommen und badenixten in blausa und rosa. Freilich konnte auch das den müden



Die rettende Höhe war auf jeden Fall zu erklimmen

Kriegern nicht die Frage beantworten: Haben die Franzosen niemals Hunger?

Nachdem jeder mit jedem gesprochen hatte, kam's raus, daß Sammy dieses Trial mächtig leicht — 80% der anderen es sinnlos kräftezehrend fanden. Also „bereits“ um 22 Uhr kam der Chef de course mit Bürgermeister und dem ersten Mikrofon von Marconi unterm Arm, welches jegliche Rede in ein Kanalrohrgemurmel verwandelte. So widerfuhr Franzosen wie auch den Ausländern gleiches Recht: Niemand konnte etwas verstehen!

Immerhin bekamen wir dann später durch Tageszeitungen und Motorrevue heraus, was wir z. T. beobachtet hatten — Peplow hatte es gemacht, indem er nur 4 Stemmfüße absetzte. Miller war zweimal steckengeblieben. Hinter diesen beiden tollen Knaben, welche mir nicht verraten wollten, ob sie ihre Maschine mit ins Bett nehmen, kam als Dritter Don Smith und dann bereits der Belgier Vanderbecken mit 17 Punkten.

2 Berichterstatter konnten es nicht lassen, mitzufahren. Peter Fraser (auf Greeves) für THE MOTOR CYCLE und Euer CRIUS

## DAS IST DIENST AM MOTORRADFAHRER!

Wir wollen uns nicht streiten darüber, in welchem Umfang in der Bundesrepublik die großen Kraftfahrer-Verbände außer im Sport für den Alltag des Motorradfahrers einen Einsatz leisten und vor allem mit welchem Erfolg. Das Urteil können wir getrost unseren Lesern überlassen. Wenn aber ein Verband — und gerade hier einer, der nicht zu den Großen zählt — solche Dinge, wie hier geschildert, unternimmt, dann wird es Zeit, daß wir ihn zu Wort kommen lassen. Der Bundesverband der Motorradfahrer e. V., 433 Mülheim/Ruhr, Mergelstraße 42 schreibt uns diesen Bericht. Wir haben schon früher Gelegenheit gehabt, auf seine Arbeit zugunsten der Allgemeinheit der Motorradfahrer hinzuweisen! Redaktion MOTORRAD.

\*

### Technische Kurzreferate im Rahmen der Winterarbeit des BVDM

Der BVDM, der sich seit Jahren der Förderung des Motorradgedankens verschrieben hat, führt während des Winterhalbjahres technische Kurzseminare in Drees in der Eifel unter der Leitung des 1. Vorsitzenden Horst Briel durch. Jeweils Mitte des Monats, von Samstag auf Sonntag, werden die Referate wie folgt durchgeführt:

Beginn Samstag Abend 20 Uhr — ein Grundsatzreferat und am Sonntag um 10 Uhr allgemeine Aussprache und Diskussion über das am Vorabend gebotene Thema. Diese Vorträge laufen bis April einschließlich und haben im Oktober mit dem Thema „Tuning von Zweitaktmotoren für Renn- und Sportzwecke“ — Referent Josef Kestermann, Köln begonnen. Im November folgte dann ein von Friedel Münch gehaltenes Referat mit dem gleichen Thema auf Viertaktmotoren zugeschnitten. Die Schwierigkeit bestand darin, daß selbst Anfänger ins Grundsätzliche eingeführt werden mußten, um dem Speziellen folgen zu können. Es muß beiden

Referenten bescheinigt werden, daß sie ihre Aufgabe gut gemeistert haben und nicht nur Sportfahrer praktische Nutzenwendungen mit nach Hause nehmen konnten. Auch hinsichtlich des gebotenen Anschauungsmaterials hatte man keine Mühen gescheut. Jupp Kestermann, der bei den Deutzer Motorenwerken beschäftigt ist, konnte dank der anerkanntwertigen Unterstützung seiner Firma ein Motorenjuwel vorzeigen.

Es handelte sich um einen 9 Zylinder Sternmotor der Oberurseler Motorenwerke (siehe Bild). Die technischen Daten: 9 Zylinder zu je 1,5 Liter, der Motor rotiert um die feststehende Kurbelwelle, die Einlaßventile sind im Kolben und öffnen sich durch die Rotation, die Auslaßventile werden durch Stoßstangen betätigt. Daneben hatte Kestermann selbstverständlich aus seinen eigenen Versuchen mit Adler Rennmaschinen und seiner Vierzylinder Motorenteile mitgebracht.

Nicht unerwähnt bleiben soll, daß hier über Kestermann und seinen Chef, Herrn Kathe, Leiter der gesamten Lehrlingsabteilung, dankenswerterweise enge Kontakte der Zusammenarbeit mit dem BVDM bestehen.

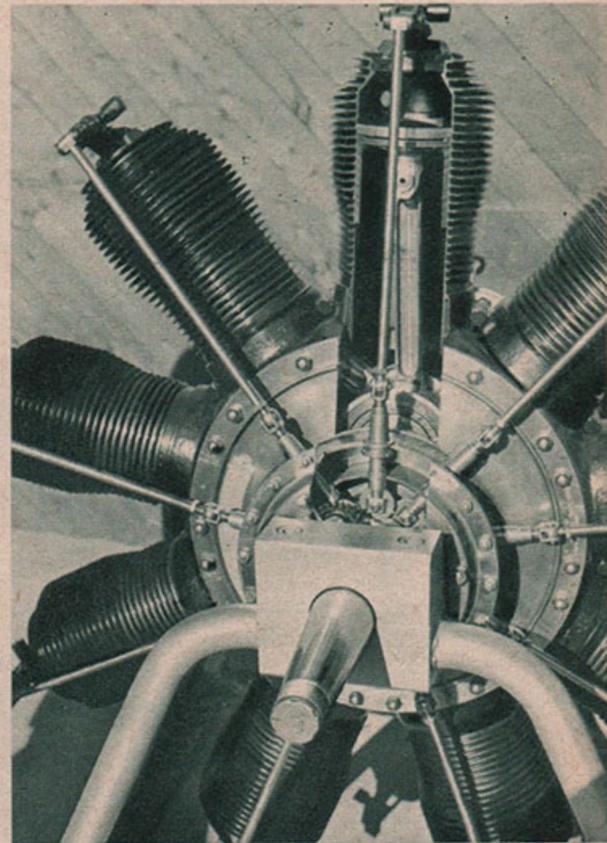
Friedel Münch brachte wunderschöne Schnittmodelle seiner eigenen Versuchsreihen mit und ließ durchblicken, daß bei ihm ein Vierzylinder 4-Takt-Motor kurz vor der Vollendung steht. Besonders wertvoll erschien uns die absolute Offenheit beider Referenten auch über Wege der Leistungssteigerung, die sich als unreal herausgestellt hatten.

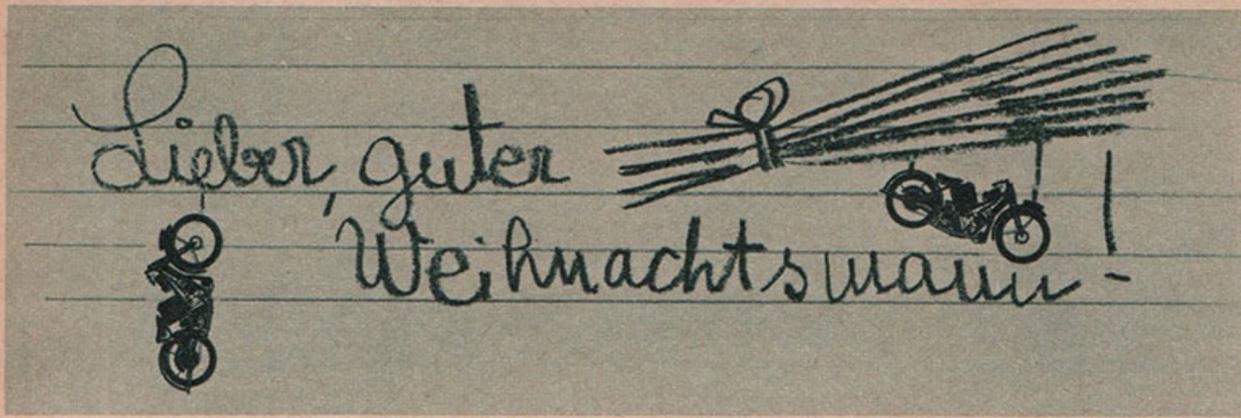
Während die Besucherzahl bei Kestermann bei 50 Teilnehmern lag, konnten wir bei Münch im ganzen 110 Teilnehmer zählen. Das liegt daran, daß in Deutschland augenblicklich überwiegend Viertakter gefahren werden.

Wie unbedingt notwendig ein technischer Erfahrungsaustausch unter Motorradfahrern ist, zeigte auch die rege Beteiligung unserer Ausweisfahrer. Stellvertretend für viele andere seien einige Namen erwähnt: Klaus Enders — Juniorenmeister der

500 ccm-Klasse, Lothar Böttcher — Juniorenmeister der Seitenwagen, Gebrüder Gedlich aus Rüsselsheim, Hans Schmidt, Wuppertal — der schnelle Mann auf der Stoßstangen-BMW, Gerd Selbmann etc. Der Sonntagvormittag zeigte, wie viele Probleme sich auftun können und welch unwahrscheinliche Fülle von Diskussionsgründen es gibt, die von Motorradfahrern aufgegriffen werden.

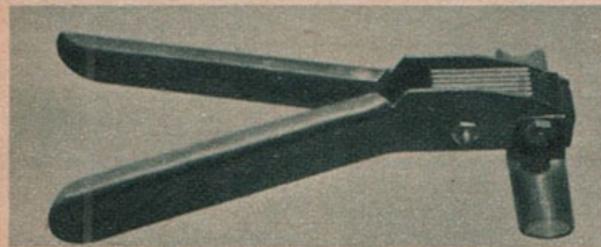
Unkosten für jeden bestehen in seiner eigenen Unterbringung und Verpflegung. Wer sich die Mühe macht und Luftmatratze und Schlafsack mitbringt, kann im Saal schlafen. BVDM





„Auguste, die was mein Weib is', hat Maß gemomm'n! Nö, nö — nich was ihr meint! Haha! — Aber sie hat gesagt, daß das ein neu'n Pullover zu Weihnacht'n gibt. Un' dabei sitzt se doch schon so immer mit de Strickerei — zwei rechts, zwei links un'n Gretchenstich — bei'n Nett-Wirt in 'ne Bude drin, wenn wir zu's Wochenende da nebendran um den Ring fahr'n un' dem Affen Zucker ge'm tun! Wenn se man wenichstens zu Weihnacht'n frajen tät, ob die Maschine nich' wohl mal 'n Elefantenboy vertrag'n könnt! Aber an so was denkt se nich', die Auguste, die gute. Die hat als mein Weib nur ümmerst mich in 'ne Oogen —! Kannste nischt mach'n, Kam'rad. Mußte das *doch* wieder von's Haushaltsgeld abknappen —!“ scheint mancher von uns Geplagten zu stöhnen.

Oder ist es anders, liebe Freunde? Und so denke ich, daß wir Väter, Söhne, Verlobte und Männer uns zusammen tun und mal unseren Herzallerliebsten sagen, daß der Pullover, der selbstgestrickte, wirklich anerkannt und freudig begrüßt wird, daß wir uns aber letztlich denn doch das richtige Weihnachtsgeschenk selbst kaufen müssen. Nun könnte es ja sein, daß unsere Augusten nicht alle so stur sind und unsere heißen Wünsche aus Motorradfahrer-Heizen ver-

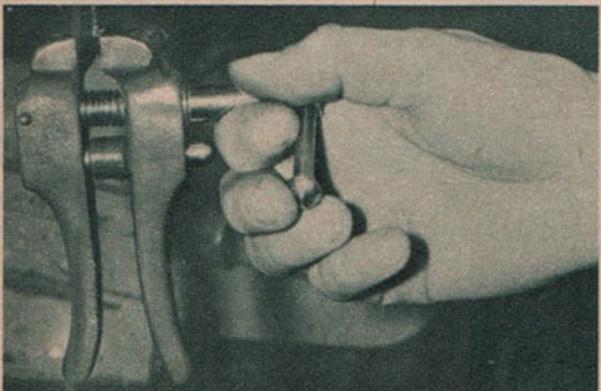


Der Gilster-Hobel.

stehen. Und in dem Falle, Brüder, geben wir ihnen diese Seite zu lesen. „Lieber, guter Weihnachtsmann —.“

Da gibt es nämlich so kleine, feine Dinge, die uns Motorradfahrer (sind es andere als große — und doch kleine — Jungs?) zu Begeisterungstürmen veranlassen, von denen aber die nichts wissen, die uns etwas Gutes antun wollen. Es sind keine Dinge, die dem Trend Vorschub leisten, daß Weihnachten heute mehr und mehr eine reine Geschäfts-Angelegenheit zu werden droht (man sah schon vor vierzehn Tagen Weihnachtsmänner in den Schaufenstern von München, und der Geschäftsrummel beginnt jetzt schon überall mit Glöckchen-Gebimmel und Engelsingen), denn sie stellen geldlich keinen gar so enorm hohen Wert da, und wir brauchen sie für unser Motorrad und zum Betreuen des guten Stückes.

Unser „Mini-Klemmer“, offiziell Parallelfeilkloben-Kleinstschraubstock (in Wales, wo die Sixdays rollen, gibt's ein Dorf mit einem noch längeren Namen). Zuerst (links) als Feilkloben. Druckfeder, wird durch Säulenführung



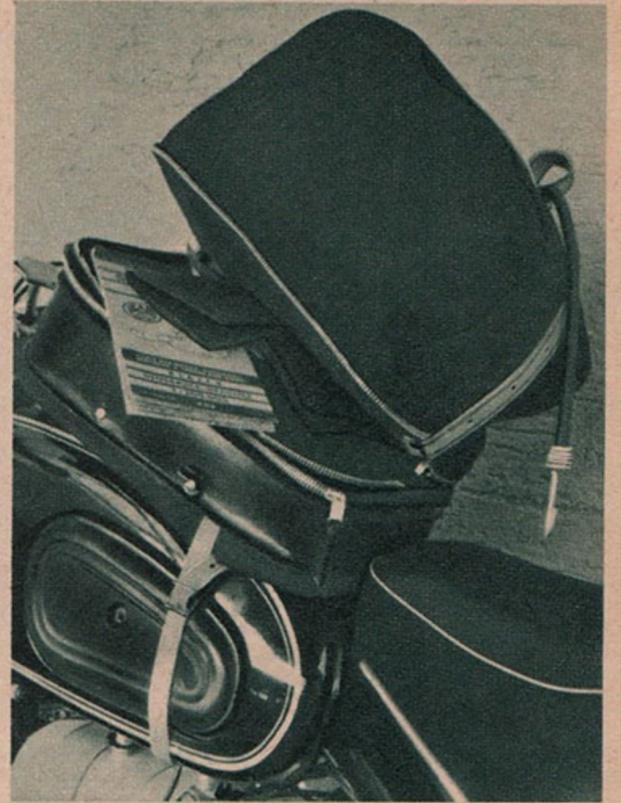
Den Gilster-Hobel zum Einschneiden und damit zum Feinstprofilieren der Reifen gibt es jetzt wieder. Allerdings nur beim „Lädle“ von Walter Dillenberg, Stuttgart-Vaihingen, Hauptstraße 100, der inzwischen das Allein-Verkaufsrecht besitzt. Dieses Instrument schneidet mit rasiermesserähnlichen Klingen in die Lauffläche des Reifens feinste Längsschnitte, wodurch die Haftfähigkeit der Decke — ganz besonders bei Nässe, Schnee und Schneematsch, bei Schmiere und Glätte — enorm angehoben wird. Die Maschine kann uns auch in großer Schräglage nicht seitlich wegrutschen! Ein fast hundertprozentiger Schutz! Und die Lebensdauer der Reifen leidet nicht darunter! (Die Reifenindustrie kann derart feine Schnitte nicht in ihren Reifen von Haus aus anbringen, weil der dazu nötige Produktionsgang bei Massenherstellung nicht möglich ist!) Keiner der alten Fahrer wird gern ohne den Gilster-Hobel sein.

Beim Dillenberg gibt es jetzt auch wieder die elektrischen Wafer-Heizgriffe, die einige Wochen nicht mehr am Lager waren. Auch das ist etwas für die großen Winter-Enthusiasten, Elefanten- und Drachen-Reiter, für die Ernst Harr in Rohrdorf bei Nagold nicht nur seine Touren-Lederkombination, den Winter-Fellanzug (die „Eisbär-Haut“), sondern auch die Mehrstock-Tanktasche, den Elefantenboy, herstellt.

In diesem feinen Gepäckstück lassen sich auf dem Tank der Maschine Werkzeug, Fotosachen in einem extra steifen Lederteil; Papiere, Landkarten, Geldbeutel in einer Zwischentasche; und Wäsche, Strümpfe, Regensachen, Mütze und alles andere Gepäck in dem Rucksack-Aufbau unterbringen. Man kann den Gepäckteil vom Werkzeugteil durch einen Rundum-Reißverschluss trennen, man kann in diesem praktischen Ding alles unterbringen, was man zu einem Wochenend-Ausflug mit der Maschine braucht. Alles hat seinen ordentlichen Platz, alles ist zusammen und kann immer transportiert werden. Das Gepäck ist nicht mehr lästig. Der Elefantenboy ist außerordentlich strapazierfähig und gehört inzwischen schon zur Standard-Ausrüstung eines Motorradfahrers. Wasserdicht und wie alles von Harr in erstklassiger handwerklicher Qualität! (Keine Massenherstellung am Band!!!)

Dann haben wir aber noch etwas *sehr* Gutes und für uns Neues für die großen und kleinen Edelbastler, die Meilenreiter, die im Seitenwagen gleich einen zweiten Ersatzmotor und eine komplette Werkstatt mitschleppen, die Do-it-yourself-Fanatiker und Hausväter, die Ästheten der Schlosserei, bei denen im Schreibtisch-Schubfach

parallel gehalten. Sehr gute Werkmannsarbeit! Klemmstück (Mitte) zum Einhängen und Festschrauben des Feilklobens dient zur Verwandlung als Schraubstock (rechts)



Das ist der „Elefantenboy“, der zu keiner Wochenend-Tour auf der Maschine, bei keiner Reise fehlen darf.

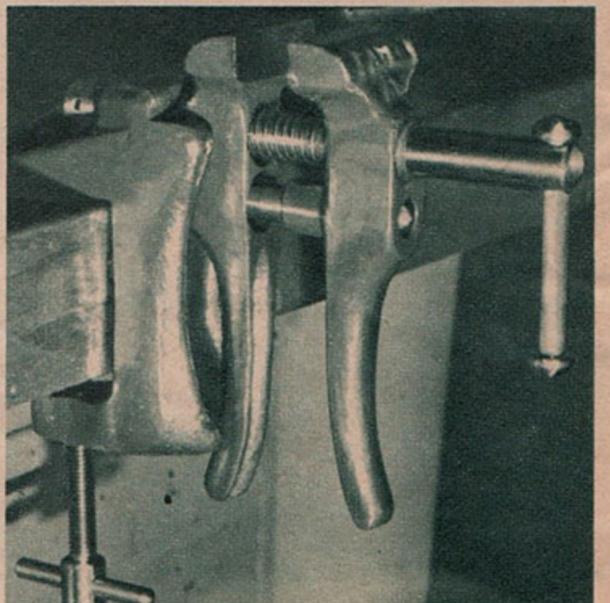
das edelste Belzer-Werkzeug auf Samttüchern liegt: den Parallelfeilkloben-Kleinstschraubstock — ja, soo lang ist das Wort, sagen wir doch besser „Mini-Klemmer“ dazu — von Max Nopper, Feinmechanik, 7808 Waldkirch/Breisgau, Tel. 580. Det is 'ne Wolke! Aber wir glauben, dafür fänden sogar unsere ganz echten Baliner keinen Ausdruck.

Die eingespannten Gegenstände sind bei jeder Backenöffnung parallel und sicher gehalten! Die nach innen gekrümmte Form der Schenkel bietet eine großartige Möglichkeit des festen und bequemen Zupackens! Der Feilkloben kann in einem Schraubstockhalter festgespannt werden und bildet so einen wunderbaren kleinen Parallel-Schraubstock! Wiegt nicht viel, ist äußerst stabil, hat im Elefantenboy bequem neben dem anderen Werkzeug Platz. (Der Feilkloben ist etwa 15 cm hoch.) Man kann damit sehr viel anfangen, größere Sachen bequem festhalten — auch unterwegs, und vielleicht gerade da!

Unser „Mini-Klemmer“ ist lieferbar mit gehärteten, ungeriefen, sauber geschliffenen oder geriefen Spannbacken. Mit Flügelmutter oder Spannknebel. Wir würden nur einen mit geriefen Spannbacken und Spannknebel nehmen. Und Kostenpunkt? — DM 27.— Ja, Jungens, das ist ein Weihnachtsgeschenk!

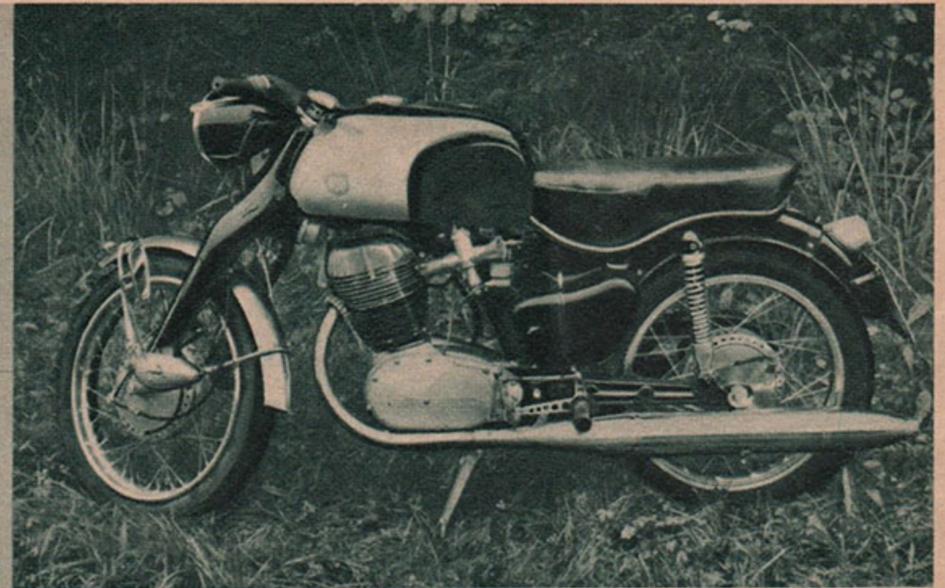
Ach so — die Fospaic-Brille haben wir in diesem Heft ja auch getestet, ist auch was Feines!

Und alles dies ist nur eine klitzekleine Auswahl all' der Dinge, lieber, guter Weihnachtsmann, deretwegen wir Motorradfahrer gern sehr artig sein wollen! (Nur der Jochen hat sein Gedicht nicht gelernt, der kriegt 'n Pullover —!) Klacks





# EIN BRIEF ZUM TITELBILD HEFT 22



Das ist das gute Stück. Nicht nur am Motor wurde einiges im Inneren getan.

Als das Heft 22/1963 erschienen war, erhielten wir von dem Erbauer der Max, die auf dem Titelbild prangte, einen Brief. Er hatte diese Maschine vor einiger Zeit an seinen Freund Rolf Neumann in Deggingen (der Fahrer) verkauft, als er sich einen Wagen zulegte. Was er aber nun zu diesem Bild schreibt, ist nicht nur im technischen Teil interessant, so daß wir das Schreiben von Rolf Straub unseren Lesern nicht vorenthalten möchten:

Es steckt manche Stunde Arbeit drin, da ja alle nicht serienmäßigen Teile von mir selbst angefertigt wurden. Da ich sämtliche Werkzeugmaschinen zur Verfügung habe, wurde der Zylinder selbst gebohrt und gehont, sodann ein Sportmax-Kolben mit  $\frac{5}{100}$  Spiel eingebaut (normal  $\frac{8}{100}$ ). Nach 200 km habe ich den Kolben ausgebaut, nachgearbeitet und mit Molykote wieder eingebaut. Der Motor zeigte bei anschließenden Vollgasfahrten bis heute keine Klemmneigungen, dadurch wurde aber der Ölverbrauch wesentlich geringer. Das höhere Gewicht des Sportkolbens (ca. 38 g mehr gegenüber dem Serienkolben) wurde durch einen eigenen, leichteren Kolbenbolzen ausgeglichen. Die Pleuellwelle ist eine Spezialwelle. Das Einlaßventil ist von der Sportmax. Die Ventildfedern wurden mit 2,5 mm unterlegt. Vergaser 28er Dell'Orto. Nockenwelle ist absichtlich eine Serienwelle, dafür wurden aber die Kipphebel geändert (anderes Profil). Nach dem Diagramm öffnen bzw. schließen die Ventile schneller. Der Motor sollte kein Rennmotor werden, sondern ein schneller Straßenmotor, und durch die oben angeführten Änderungen hat er trotz guter Spitzenleistung unten noch etwas drin, was allerdings auch auf das Konto des darauf abgestimmten Ansaug-, besonders aber des Auspuffsystems kommt. Für den Auspuff (kein Hoske) mußten insgesamt sechs verschiedene Dämpfer angefertigt und probiert werden. Fahrstellmäßig wurde auch manches geändert. Zum Beispiel sind nun die vorderen Dämpfer ohne Zerlegen der Federbeine einstellbar.

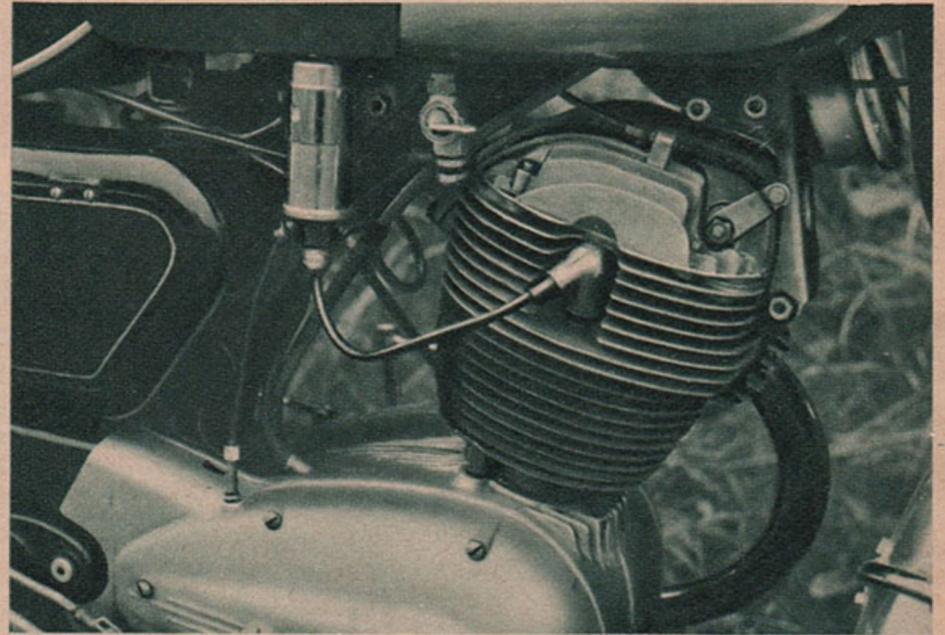
\*

Aber noch etwas bedeutet dieses Bild für mich, und deswegen schreibe ich: Je öfter ich es betrachte, je deutlicher spüre ich, was mir eigentlich fehlt! Es ist der Wind. Ja, ganz einfach der Wind, der einem auf einem Motorrad, und zwar auf einem selbstgebauten, um die Nase bläst! Wind gibt's zwar viel, auch kann man ihn in einem Auto wahrnehmen, aber ihn im Gesicht haben, das kann man dort nicht. Und das ist es, was mir fehlt, denn ich bin seit drei Jahren Autofahrer. Ich habe mir einen Porsche 1500 Super zugelegt, habe ihn fahrgestellmäßig auf den neuesten Stand gebracht, vollständig abgewrackt (bis aufs blanke Blech) und mit gleicher Liebe und Sorgfalt wie mein Motorrad wieder aufgebaut, dazu hinten eine eigene Sitzbank gebaut (wegen meiner drei Kinder) und sehr viel Geld reingesteckt, so daß ich nun sagen kann, wieder ein einmaliges Fahrzeug zu besitzen. Aber es bleibt eben ein Auto, zumal ein teures.

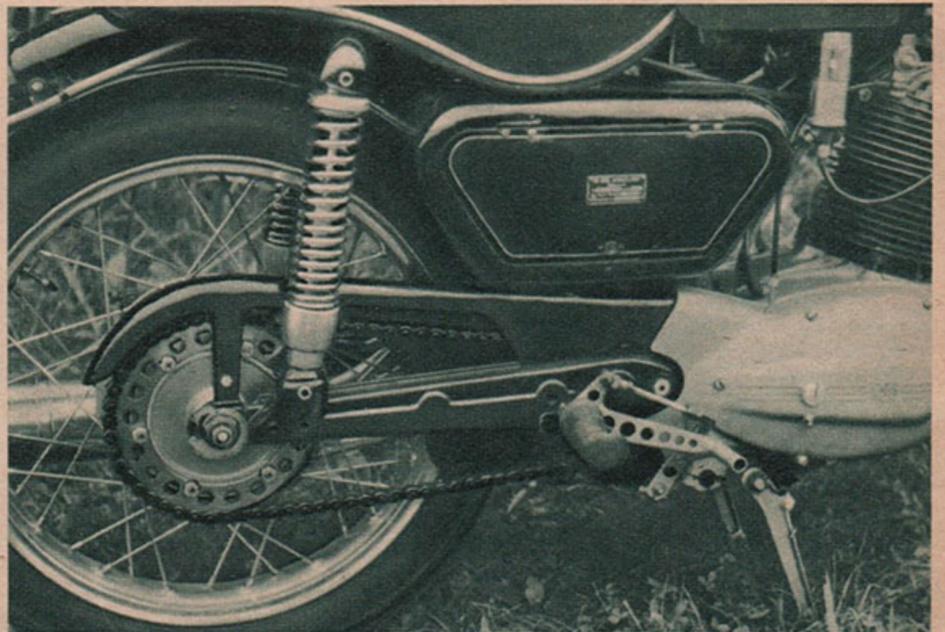
Ich möchte Ihnen sagen, daß ich vor drei Jahren bewußt einen Porsche kaufte, denn ich sagte mir, mit fünf Köpfen paßt für mich kein Gespann. Solomotorrad sowieso ausgeschlossen. Man kann auch der besten Ehefrau nicht zumuten, daß sie sich zu Hause mit den Kindern ärgert, während der Alte seinem Hobby frönt. Folglich mußte, an schnelles Fahren gewöhnt, auch ein schneller Wagen her. Aber heute glaube ich sagen zu können, daß ich mit einem Auto, obwohl ich jede Schraube kenne, *nie* richtig warm werde! Ja, ich glaube, daß es sogar so ist: je schneller und in technischer Hinsicht je vollkommener ein Wagen ist, je länger dauert es, bis ein wirklicher, mit Leib und Seele dabeigewesener Motorradfahrer wieder weiß, was ihm eigentlich fehlt. Es gibt natürlich Ausnahmen, aber die sind als Motorradfahrer nicht echt gewesen. Ich will damit nicht sagen, daß ein Auto etwas Schlechtes ist, ja, es ist sogar eine sehr nützliche Einrichtung, zumal wenn man eine große Familie und kleine Kinder hat.

Somit bin ich nun zu der Einsicht gekommen, daß ich meinen Porsche verkaufe, dafür aber für meine Familie (Mutti fährt auch) einen Wagen so mit 1000 ccm anschaffe, ich denke da an einen 1000er Simca, und für mich baue ich wieder eine schnelle Max. Diesmal bekommt sie einen leichten Rohrrahmen; Reißbrett, Zeichenzug und viele Unterlagen liegen schon bereit. Beide Fahrzeuge zusammen kommen dann im Unterhalt nicht teurer als mein jetziges Auto. Es sind dann aber die Kinder ordentlich untergebracht, mindestens solange sie noch klein sind, und der Alte ist auch wieder „gesund“. Ich glaube, mit diesem Beispiel könnte man manchen auto-suchenden Motorradfahrer, aber nur einen richtigen, vor unnötigen Geldausgaben warnen, denn selbst ein Porsche macht so einen Kerl nicht glücklich.

Rolf Straub



Die Zündspule einmal gut angebracht. Dazu kurzes Zündkabel.



Offener Kettenschutz – aber zum Reifen hin ist die Kette innen auch im unteren Trumm abgedeckt! Ob man gerade den Fußbremshebel durchlöchern soll? Ganz abgesehen davon, daß diese Löchererei kaum etwas an Gewichtersparnis bringt!

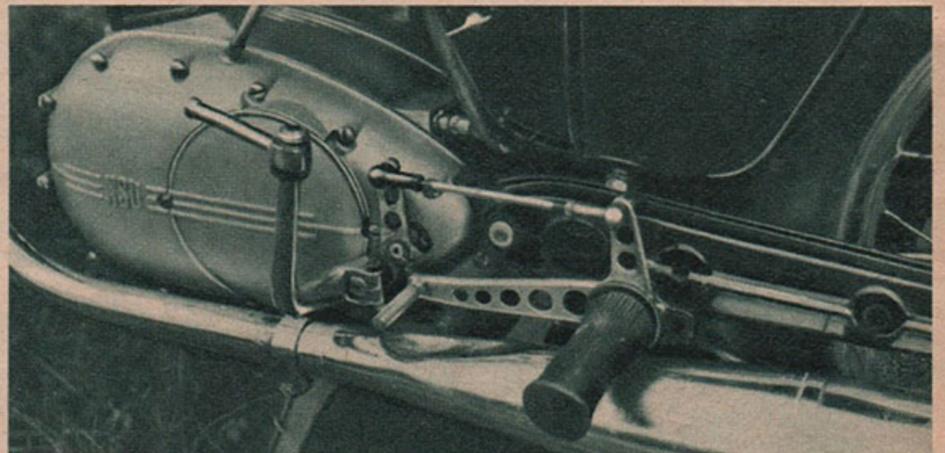


Bild unten: Die Fußrasten wurden nach hinten verlegt – aber nicht in die Schwingenholme! Das Schaltgestänge war darum nötig. (Fotos: Klacks)

# NEUE WELTREKORDE

# DIESMAL FÜR GARELLI

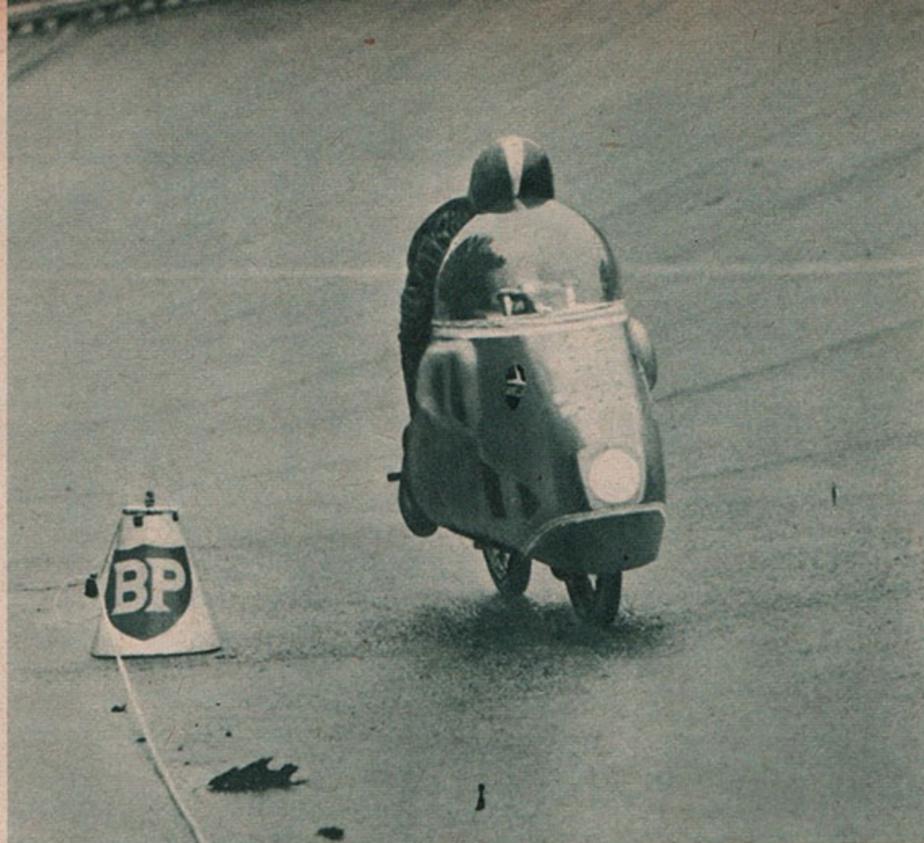
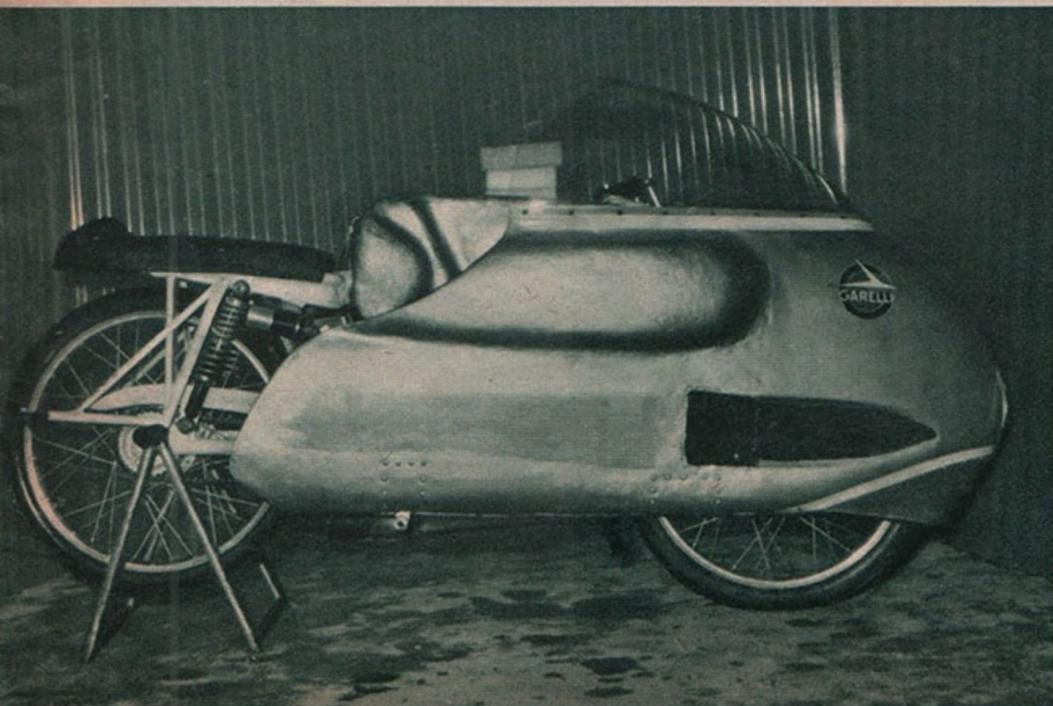
Seit dem FIM-Herbstkongreß in London, auf dem auch die von Georges Monnerets Team auf der Monthléry-Bahn mit dem 50er Sachs aufgestellten Weltrekorde über 6 Stunden = 114,477 km/h (vorher 103,6 km/h), über 12 Stunden = 113,459 km/h (vorher 100,3 km/h) und über 1000 km mit einem Durchschnitt von 114,106 km/h (vorher 99,8 km/h) offiziell bestätigt wurden, waren kaum drei Wochen vergangen — da wurden diese neuen Weltbestleistungen bereits wieder überboten. Und zwar auf der Rekordstrecke des Autodroms von Monza durch die einst im Motorradsport so aktive und erfolgreiche, in den letzten Jahren freilich sportlich weniger hervorgetretene italienische Firma Garelli.

Genauer gesagt gehören die neuen Rekorde gar nicht Garelli, sondern der Firma Agrati, die in Monticello (in der Nähe von Como, nördlich von Mailand), eine Fabrik für Mopeds, Motorroller und Fahrgestelle dieser Zweiradfahrzeuge betreibt, von der zahlreiche italienische und ausländische Konfektionäre beliefert werden. Vor etwa zwei Jahren kauften die beiden Brüder Agrati die in Mailand ansässige Firma Garelli und damit erhielt die Firma Agrati nun auch eine eigene Motorenfertigung.

Wenn man zum ersten Mal bei Agrati in Monticello aufkreuzt, ist man etwas überrascht über das Äußere dieser „Fabrik“. Denn lediglich ein Schild „Agrati“ an der Eingangstür eines kleinen Wohnhauses zeigt den Firmensitz an — erst



wenn man in das rückwärts gelegene Fabrikgelände und in die Fabrik selbst kommt, stellt man fest, daß hier eine ganz modern eingerichtete, mit etwa 450 Mann Belegschaft arbeitende Fertigungsstätte ist, die über eine eigene Gießerei, über eine leistungsfähige Presserei und eine ebenfalls sehr moderne Lackiererei verfügt. Kein Wunder also, daß Rahmen, Gabeln und andere Fahrwerksteile zu vielen Abnehmern gehen, die sie dann, mit ebenfalls von Spezialfirmen bezogenen Motoren, zu Mopeds und Kleinrollern komplettieren. Auch Guzzi und Gilera beziehen übrigens Fahrwerksteile von Agrati, und hier entsteht auch das Fahrgestell für die in Italien meistverkaufte Fünffziger, nämlich das Garelli-Moped.



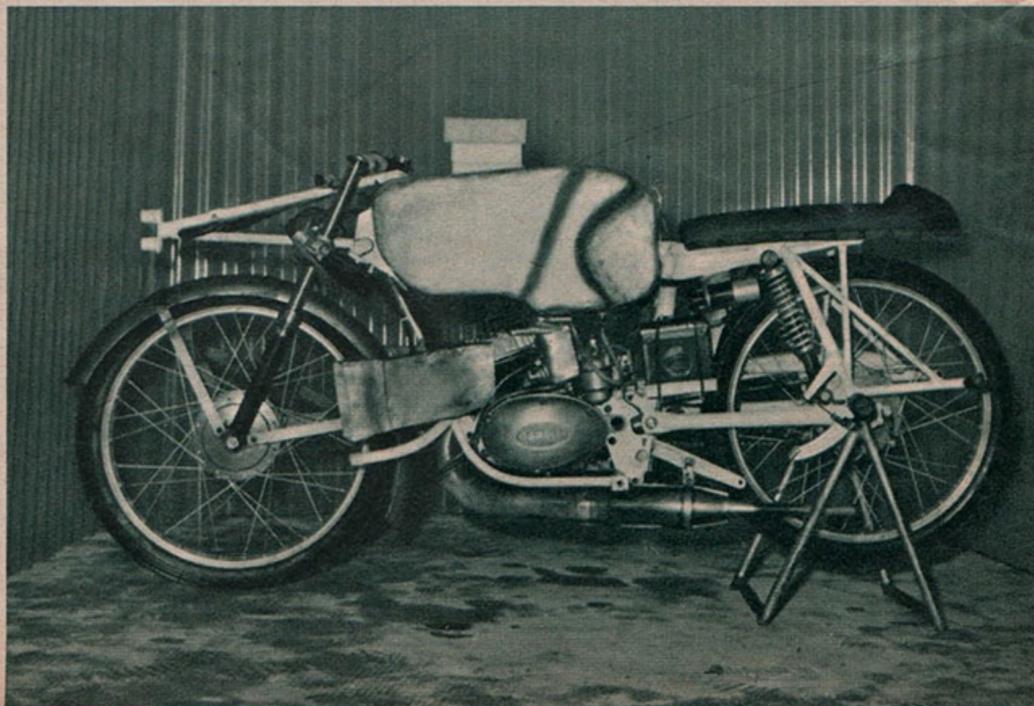
Nicht verwunderlich, daß sich die Brüder Agrati zu diesem Betrieb auch noch eine eigene Motorenfertigung wünschten, und so kauften sie sich dann eines Tages den Betrieb der Firma Garelli, mit der sie ja ohnedies schon jahrelang zusammengearbeitet hatten. Zu den 450 Mann in Monticello kamen so nochmals 350 Garelli-Leute dazu, und da auch die Motorenfertigung von Garelli sehr modern eingerichtet ist, stellt Agrati heute eine der wichtigsten italienischen Zweirad-Firmen dar.

Mit dem 50er Garelli-Motor Weltrekorde zu fahren war schon lange die Absicht im Hause Agrati. Aber erst als Bordini, der das Garelligeschäft in England aufgebaut hatte, nach Italien zurückkehrte (er meinte, auf die Dauer könne sich ein Italiener mit dem Essen auf der Insel nun mal nicht befreundet!), nahmen die Pläne festere Form an. Zumal natürlich Bordini auf Grund seiner Kenntnis des Marktes den Firmenchefs klarzumachen verstand, daß es heute mehr denn je sportlicher Erfolge als Grundlage der Werbung für ein Motorrad, gleich welcher Größe, bedarf. Und so entschlossen sich Antonio und Franco Agrati schließlich, ihre Zustimmung zu dem geplanten Rekord-Unternehmen zu geben.

Garelli fuhr übrigens 1923 mit seinem originellen, heute längst nicht mehr gebauten 350er Doppelkolben-Zweitakter Weltrekord, und nachdem man bei Garelli auch Außenbord-Motoren baut, hält man einige Rekorde auch auf dem Wasser. Aber für die Agrati-Leute war die Rekordfahrerei doch etwas Neues — und daß man in diesem Geschäft noch keine Erfahrungen hat, zeigte sich dann leider bei der Durchführung der Rekordversuche — als man nämlich einen schon sicheren Rekord glatt verschenkte.

Für die Rekorde wurde kein Spezialmotor verwendet, sondern der nur in Details abgeänderte und in der Leistung gesteigerte, schlitzgesteuerte Serienmotor der in Italien überall bekannten Garelli-Junior, einer den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend auf 1,5 PS und 40 km/h gedrosselten Fünffziger. Verantwortlich für die Leistungssteigerung des Motors und den gesamten Entwurf der beiden (mit Leichtmetall-Verkleidung und 16 l-Leichtmetalltank ausgerüsteten) Rekordmaschinen war William Soncini, der Entwicklungsleiter von Garelli, die Ausführung der notwendigen Arbeiten erfolgte unter Leitung des zum alten Garelli-Stamm gehörenden Chefmechanikers Pastori.

Der Motor besitzt serienmäßig 40 mm Bohrung und 39 mm Hub, und diese Maße wurden natürlich auch für den Rekordmotor beibehalten (bei der Nachmessung durch die offiziellen FIM-Kommissare nach den Rekordfahrten betrug das Bohrungsmaß 40,2 mm, was einen effektiven Hubraum von 49,50 ccm ergibt. Die Verdichtung konnte, da mit Alkoholkraftstoff gefahren wurde (mit Beimischung 1:20 von 20er Rennöl und einem Bardahl-ähnlichen Zusatz), auf 15:1 erhöht werden, der Kopf bekam im Brennraum eine geänderte Form, und die Vorzündung konnte folgerichtig auf nur 14 Grad Kurbelwinkel zurückgenommen werden. Der Serienvergaser wurde durch einen Dellorto mit 20er Durchgang ersetzt, die Zündanlage (serienmäßig als Schwungrad-Magnetzündung arbeitend) wurde auf Batteriezündung mit Spule (und Reservespule) umgestellt. Der Unterbrecher blieb in der serienmäßigen Ausführung, die verwendeten Lodge-Kerzen lagen im Wärmewert etwa bei 400. Die Garelli-Leute behaupteten, der schnellere Motor der beiden Maschinen (man hatte zwei Maschinen vorgesehen: mit der „Schnellen“ sollte der 6 und der 12 Stunden-Rekord angegriffen werden, mit der langsameren der 24 Stunden-Rekord) habe bei 8500-9000 U/min eine Höchstleistung von 7,25 PS gehabt — aber wir konnten das nicht nachprüfen. Möglich wäre eine Leistung schon, aber man weiß ja, daß bei einer so weitgehenden Verkleidung für die gefahrenen Geschwin-



digkeiten eine so hohe Leistung wahrscheinlich gar nicht gebraucht wird — Monnerets Sachs-Motor hatte, wenngleich er natürlich nicht ganz so schnell war, nur knapp 6 PS! Andererseits stoppten wir die „Schnelle“ auf der Hochgeschwindigkeitsbahn von Monza mit einem Rundenschnitt von 133,043 km/h, später ergab eine Stoppung sogar 135,398 — aber auch dafür erscheinen die angegebenen 7,25 PS im Hinblick auf die Verkleidung etwas reichlich.

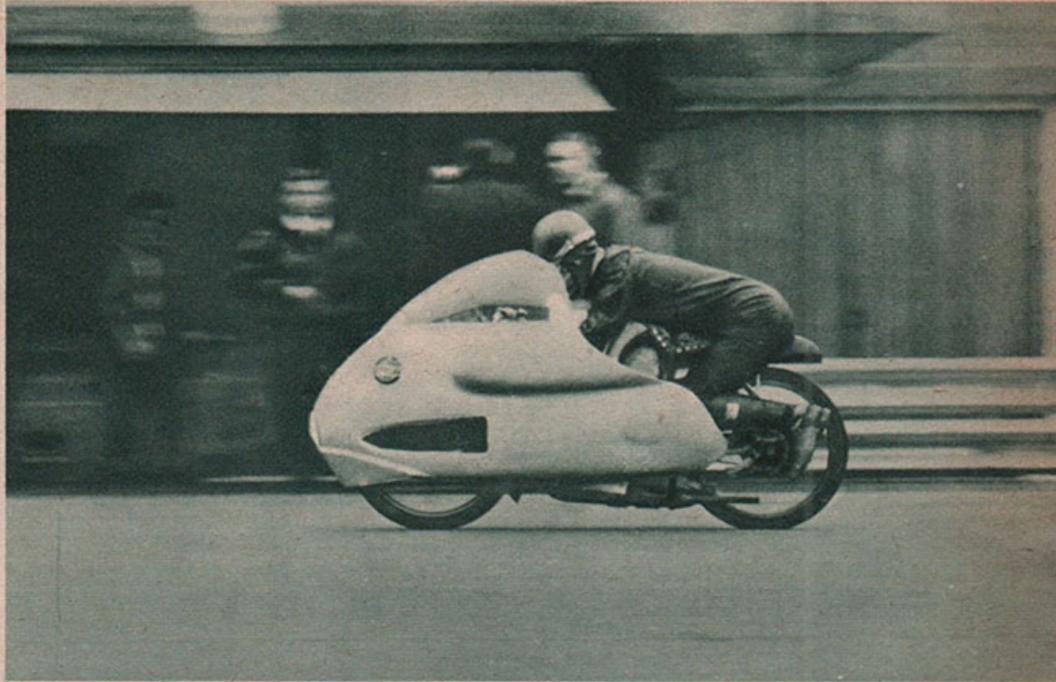
Der Motor war mit dem serienmäßigen Primärtrieb (über schrägverzahnte Zahnräder), der serienmäßigen Mehrplatten-Ölbakcupplung und auch dem serienmäßigen Viergang-Getriebe (Drehgriffschaltung) ausgerüstet. Die Gesamtübersetzung betrug (mit einem 18zähligen Ritzel am Getriebe und einem 30zähligen hinteren Kettenrad) 6,95:1.

Die Spezialreifen (Dimension 2.00 × 18, der Serie entsprechend) stammten von der italienischen Firma Pirelli.

Auch das Fahrgestell der Rekordmaschinen entsprach im wesentlichen dem der Serienausführung der Garelli-Junior. Lediglich unter dem Motor hatte man einen doppelten Rohrunterzug für notwendig erachtet, und am Hinterbau befand sich eine zusätzliche Rohrkonstruktion zur Aufnahme der Fußrasten und des Fußbremshebels, die der langliegenden Position der Fahrer angepaßt werden mußten. Das Gewicht der Rekordmaschinen betrug ca. 65 kg.

Die Rekorde, die man aufs Korn genommen hatte, gingen also über 6, 12 und 24 Stunden sowie über 1000 km. Als Fahrer für die beiden Maschinen hatte man Pernigotti (Werksfahrer von Motom und Gokart-Meister), Zubani, Patrignani (den Mitarbeiter von MOTOCICLISMO, der als Fahrer der verschiedensten italienischen Marken bei internationalen und nationalen Rennen bekanntgeworden ist), Spinello und Marchesani bestimmt. Außerdem aber hatte man auch den alten Pastori noch mit zum Fahrerteam genommen — obwohl man befürchten mußte, daß er zu langsam sein würde; aber man wollte ihm, nachdem er die ganze Arbeit gemacht hatte, die Freude nicht nehmen, nun auch aktiv dabeizusein.

Die FIM hatte offiziell den Holländer Burik und seinen (von den Sechstagesfahrten bekannten) italienischen Kollegen Secchi entsandt. Die Zeitnahme unterstand dem Italiener Prinzipato mit seinem Team, der alle Zeitnahmen in Italien leitet (übrigens erfolgt die Zeitnahme für solche Langstreckenrekorde mit Handstoppung, während für Kurzstrecken-Weltrekorde automatische Zeitnahme vorgeschrieben ist, die auf 1/100 Sekunde genau sein muß; bei Langstreckenrekorden dagegen wird nur 1/5 Sekunde Genauigkeit gefordert).



Inzwischen hatte es wieder zu regnen begonnen, dennoch erreichte die „Schnelle“ nach 8 Stunden 34 Minuten 50 2/5 Sekunden die 1000 km, was einem Durchschnitt von 116,54 km/h entsprach und ebenfalls einen neuen Weltrekord bedeutete. Man muß berücksichtigen, daß wegen des außerordentlich starken Regens und des dichten Nebels die ganze Zeit trotz der von BP aufgestellten Positionslampen mit Licht gefahren werden mußte. Die Außentemperatur lag zwischen 12 und 15 Grad.

17.45 Uhr fehlt wieder die Schnelle. Was ist los? — Da kommt auch schon der Fahrer im Mechaniker-Wagen an die Boxe: der Motor ist festgegangen (in der Kolbenringzone hat's ein Loch reingebrennt, wie sich später herausstellt). Noch eine Runde, dann wollte man fetter einstellen! Schade — denn damit sind die 12 Stunden mit dieser Maschine also verloren, und mit der zweiten, der langsameren, reicht es nicht ganz.

Wie sich später herausstellte, langte es mit dieser zweiten Maschine, die ja ursprünglich nicht für den 12 Stunden-Rekord vorgesehen war, nur um etwa 300 Meter nicht — Pastori war zu langsam gewesen! Leider ließen dann die Garelli-Leute, weil sie nicht genügend im Bilde waren und weil ihnen auch keiner sagte, daß es zulässig sei, diese Maschine rechtzeitig zu stoppen und für die zweite Hälfte der 24 Stunden offiziell neu zu starten. In diesen zweiten 12 Stunden hätte man nämlich dann mühelos noch den 12 Stunden-Rekord überbieten können. Aber das ist eben bestimmungsgemäß nur bei neuem, offiziellem Start möglich, und so ging diese Rekord-Chance für Garelli verloren.

Die „Langsame“ drehte trotz Regen wie ein Uhrwerk ihre Runden. Die durch den Ausfall der anderen Maschine freigewordenen Fahrer benötigte man dann in der Nacht noch bitter: denn als es zwischen 2 und 3 Uhr früh so stark zu gießen begann, daß die Fahrer kaum noch sehen konnten, mußte man alle 15 bis 20 Minuten Fahrerwechsel vornehmen, weil es einfach nicht möglich war, länger zu fahren. Zum Glück ließ der wolkenbruchartige Regen dann später wieder nach, und wenn das Wasser auch noch genauso, wie an den Tagen vorher, vom Himmel herunterkam — man konnte nun wenigstens wieder halbwegs sehen.

Und nach 24 Stunden, am Montag früh 7 Uhr, war es dann geschafft: die Garelli hatte mit 108,834 km/h neuen 24 Stunden-Weltrekord gefahren. Der für 6 Stunden (mit 122,311 km/h) aufgestellte neue Weltrekord gilt gleichzeitig für die Klassen 50 und 75 ccm, ebenso der neue Weltrekord über 1000 km (mit 116,54 km/h Durchschnitt), während der 24 Stunden-Weltrekord, der auf 108,834 km/h gebracht wurde, gleichzeitig für die Klassen 50, 75, 100 und 125 ccm neue Weltbestleistung darstellt. Ben

**Linke Seite:**

Oben: Das Wetter war so mies, daß auch am Tage fast immer mit Scheinwerferlicht gefahren werden mußte — trotz der von BP aufgestellten Markierungsleuchten.

Mitte: Burik (links) war als FIM-Kommissar zur Stelle, und der Chef (mit ausnahmsweise geschlossenem Regenschirm) ließ es sich auch nicht nehmen, all die Tage mit auf der Bahn zu sein.

Unten: Die Rekordmaschine mit und ohne Verkleidung (diese Bilder müssen der FIM bei der Rekordbestätigung vorgelegt werden); Heizschlange vom Auspuffrohr zum Vergaser — wegen Vereisungsgefahr.

**Rechte Seite:**

Oben: In voller Fahrt vor den Boxen (man erkennt die neue Leitplanken-Abschirmung).

Mitte: Die Zeitnahme oblag einem eingespielten Team und klappte ausgezeichnet.

Unten: Signor Agrati betrachtet sich interessiert das Betanken, das bei abgenommenem Tank erfolgte.



Ursprünglich sollten die Rekordversuche am Freitag (1. November) gestartet werden. Der Wettergott machte aber einen Strich durch die Rechnung, denn in Mailand regnete es seit 24 Stunden ununterbrochen, so daß man sich entschließen mußte, die Rekordangriffe um 24 Stunden zu verschieben. Vorsichtshalber wollte man aber wenigstens einige Runden im Regen trainieren lassen — und prompt kam schon nach zwei Runden der Fahrer mit stotterndem Motor bei uns an den Boxen vorbei. Etwas weiter blieb die Maschine ganz stehen. Bordini, der hinfuhr, um nachzuschauen, kam kurz danach zurück und bestätigte mit betrübter Miene das Naheliegende: „Aqua!“.

Daraufhin zurück ins Werk — und fieberhaft wurde in dieser Nacht an der Abdichtung gearbeitet. Offenbar hatte man nicht damit gerechnet, daß es bei den Rekordfahrten auch regnen könnte! Aber am anderen Tag war das Bild kaum anders — und die Mienen der Beteiligten wurden immer betrübter. Endlich, am Sonntag gegen Morgen, ließ dann der Regen wenigstens soweit nach, daß man sich entschließen konnte, die Rekordversuche um 7 Uhr zu starten. Als es soweit war, schien Petrus tatsächlich ein Einsehen zu haben — und alles ging zunächst reibungslos, als um 7.30 Uhr auch die zweite Maschine, die „Schnelle“, gestartet wurde. Die gefahrenen Rundenzeiten lagen zwischen 2.01 und 2.05 Minuten, einem Durchschnitt von 126 bzw. 122 km/h ca. entsprechend.

Einem Uhrwerk gleich drehten beide Maschinen ihre Runden. Als Pastori beim Fahrerwechsel seine Maschine übernommen hatte, stieg die Rundenzeit zwar auf 2.18 Minuten, aber wenn nichts dazwischenkäme, so würde das, wie man wußte, trotzdem für einen neuen 24 Stunden-Rekord reichen.

13.27 Uhr aber, drei Minuten vor Beendigung des 6 Stunden-Rekords, blieb plötzlich die „Schnelle“, die auf diesen Rekord angesetzt war, aus: man hatte in der Eile das Betanken vergessen! Als das schließlich nachgeholt war, wurde anschließend die Kerze naß; als zu allem Überfluß sich auch noch die Düse zusetzte und man sie ausbauen mußte, waren insgesamt 13 Minuten Zeit verloren. Trotzdem langte es aber mit 733,869 km, die in den zurückliegenden sechs Stunden von der schnelleren Maschine heruntergespult wurden, zu einem Durchschnitt von 122,311 km/h und damit zu einem neuen Rekord.



# KORSISCHE TAGE



Schwer bepackt mit Zelt, Campingausrüstung, Schwimfflossen, Proviant für drei Wochen und zwei sonnenhungrigen Urlaubern zieht die hochbetagte Max ihre Last auf der Rhône-Schnellstraße nach Süden.

Wir befinden uns auf dem Hochplateau kurz vor Marseille. Die Luft liegt glasig und drückend heiß über der sommerlichen Landschaft und ist geschwängert mit den Düften von Wacholder, Mastix und Myrte. Das verbrannte, ausgetrocknete Land fliegt an uns vorüber, und plötzlich geben die Baumgruppen den Blick frei auf das Wasser, auf viel Wasser. Ich juble auf dem Sozius: „Das Mittelmeer!“ Doch das ist ein echter Irrtum! Der See vor uns ist noch ein reines Binnengewässer und es sind noch rund zehn km bis Marseille.

Durch den undurchdringlichen, reißenden Verkehr suchen wir den Weg in den Passagierhafen. Ein düsteres, architektonisch strenges Gebäude entpuppt sich als das Hafengebäude der Transatlantique, aber wir sind an der falschen Adresse und werden direkt in den Hafen an den Fahrkartenschalter verwiesen. Wir könnten, wenn wir wollten, auch heute noch mit der „Cyrnos“ auslaufen. Schnell zahlen wir die Überfahrt für zwei Personen und ein Motorrad, zusammen ca. 90 NF. In irrsinnigem Tempo jagen wir die Straße herunter und erreichen nach einigen Umwegen den richtigen Kai. Dort liegt, mit dicken Tampen gefesselt, das Linienschiff der Transatlantique, die strahlend schöne „Cyrnos“. Die Ladebäume sind bereits eingezogen und nur der Weg über die steile, holprige Gangway bleibt für uns übrig. Unter Fluchen, Schwitzen und Stöhnen wird der Hirsch über den steilen Weg nach oben geschoben und gezogen.

Wir verlassen den Hafen, und immer kleiner werdend, verschwindet mit den letzten Sonnenstrahlen das prächtige Panorama von Marseille. Leicht schaukelnd und mit hoher, weißer Bugwelle pflügt das Schiff seinen Weg zu unserem Paradies. Nach den Aufregungen des Tages drückt die Müdigkeit stark auf die Lider und vom Stampfen der starken Motoren begleitet, überlassen wir uns dem Schlaf.

Ein frischer Wind geht auf und lockt uns an Deck. Schemenhaft taucht aus dem Dunst ein kleiner Schatten am Horizont auf: Korsika! Nach einigen Stunden erreichen wir unseren Bestimmungsort Propriano, nachdem wir in einer zauberhaften Bucht kurze Zeit vorher Ajaccio erkannt hatten.

Wie in jedem kleinen Hafen ist auch hier die ganze Bevölkerung auf den Beinen, wenn ein Schiff an- oder ablegt. Ab und zu geht ein Gruß oder Scherzwort zu den Wartenden im Hafen und wird lachend erwidert. Als Letztes bringen wir das Gepäck und die Maschine nach unten. Schnell legen wir das Zelt auf den Tank, schnallen den Elefantentoy fest, der unser Werkzeug und sämtliche Papiere, sowie die Mehrzahl der Konserven enthält, legen die Packtaschen über, binden daran die Schlafsäcke und befestigen den Koffer. Zuerst halte ich am Rahmen die Maschine fest, und mein Freund klettert auf, dann ich auch. Die Zuschauer lachen belustigt bei dieser akrobatischen Nummer und winken uns nach, als wir den Hafen verlassen.

In engen und steilen Serpentinaen führt uns die Straße, eingebettet in niedriges, undurchdringliches Gebüsch, die sogenannte Macchia, durch kleine Orte, die wie Schwalbennester an den Berghängen kleben, weiter durch grünende, tiefe, kühle Schluchten, durch die der kalte, klare Bergbach schießt, und wir erreichen Ajaccio. Unser Weg führt uns jedoch weiter an den Golf von Sagone, an einen kleinen Fluß, in dem sehr viele Aale und noch andere Fische leben. Nachdem das Zelt aufgebaut ist, stecken wir die Angelruten zusammen und versuchen mit Sandwürmern, die uns ein alter Korse schenkte, einige Fische zu betören. Aale so lang und dünn wie Schnürsenkel beißen in rauhen Mengen. Die größeren Brocken aber, ca. 3 bis 4 Pfund schwer, gehen uns überall aus dem Wege.

Der Mistral bläst stark und läßt an Baden im Meer nicht denken, die Mücken am Fluß sind unerträglich aufdringlich, und so hält es uns hier nicht lange. Über Straßen, die an Moto Cross-Strecken erinnern, kommen wir in die vielleicht schönste Gegend der Insel — in den Golf von Porto mit den malerisch schön gelegenen Häusern und Kirchen von Piana und Porto. Es ist schwer, die oft wechselnden Farben zu beschreiben, die über den Felsen der „Calanche“ liegen. Im grellen Mittagssonnenlicht gleißen die Felsen wie Gold, liegt eine Wolke über der Gegend, tritt eine rötliche Färbung hervor, und am Abend wirken die Steine dunkler, sanfter, eindringlicher durch den Purpurhauch, der über ihnen liegt.

Doch der Touristenrummel treibt uns weiter nach Calvi, wo wir die Abfahrt der „Napoleon“ miterleben. Es ist wie ein Volksfest, wenn gegen Mitternacht das Schiff ablegt. In l'île Rousse schauen wir

den Fischern zu, wie sie ihre Netze mit flinken Fingern flicken und den Anglern, die mit einer ungewöhnlichen Art den Fischen beizukommen versuchen. Ein großes Stück Brot wird mit einem Gummiring an Schnur und Haken befestigt und zwischen einen Fischschwarm geworfen. Beim Einziehen des Köders wird öfters angeschlagen, wenn sich die Fische um das Brot balgen und manchmal bleibt einer hängen. Eine ältere Frau mit großen, gelben Zähnen wie ein Gaul beherrscht diese Methode ausgezeichnet.

In Centuri-Port, einem kleinen Fischerdörfchen, weitab der Straße am Cap Corse, lernte ich über die Gastfreundschaft, Freundlichkeit und Mentalität der Korsen mehr als aus allen Büchern. M. Sker, gebürtiger Jugoslawe und alter Weltenbummler, ist meinem Freund von früheren Besuchen her noch bestens bekannt und der König unter den Fischern des Dorfes. Neben seiner ausgezeichneten Gaststätte betreibt er noch die Langustenfischerei. Auf seinem Boot geht es am Abend in seine Fischgründe, um die Langustennetze einzuziehen und einige Fischnetze auszulegen. Der Motor tuckert leise vor sich hin und bringt uns zum ersten Netz, das weit draußen vor einer Bucht ausgelegt ist. Ein paar Korke kennzeichnen den Anfang und das Ende. In 150 bis 180 Meter Tiefe liegt das Netz kurz über dem felsigen Grunde und hält alles in seinen hanfenen Griffen gefangen, was mit ihnen in Berührung kommt. Eine Winde, über die das Seil läuft, erleichtert dem Fischer das Einholen.

Vorn am Bug sitze ich und schaue, was aus der smaragdgrünen Tiefe heraufgeholt wird. Ab und zu taucht eine bauschige Stelle im Netz auf, in der dann eine Languste sitzt, die hölzern vor sich hin knarrt, oder in der ein Fisch gefangen ist, der uns seinen großen, offenen Rachen mit den dolchscharfen Zähnen entgegenhält. Wenn das gesamte Netz eingezogen ist, werden die Fische und Langusten vorsichtig aus den Stricken befreit und in einem Sack festgehalten. Bei langsamer Fahrt gleitet das Netz Meter für Meter durch die Hände des Fischers und verschwindet wieder in der Tiefe. Im August ist die Ausbeute an Langusten nur noch gering, so daß pro Netz mit nur etwa drei gerechnet werden kann. Wir haben jetzt vier eingezogen und im Sack befinden sich jetzt 11 Langusten, 4 dunkelgraugrüne Fische und ein prächtiger fliegender Fisch, der allerdings in der Küche weniger gefragt ist, während zwei kleinere Rochen wieder ins Wasser zurückflogen. Als wir an das letzte Netz herankommen, machen M. Sker und sein junger Gehilfe lange Gesichter, denn die Korke liegen völlig ungewohnt. Auf unsere Frage antwortet er auf englisch, er befürchte, daß die Langusten das Netz zwischen die Felsen gezogen haben. Mit vereinten Kräften halten wir fest, während der Motor langsam weitertuckert. Der Zug wird immer stärker, aber das Netz gibt nicht nach, so daß wir schnell loslassen müssen, sonst werden wir mit über Bord gezogen. Das andere Ende ist mit den Korke ebenfalls in der Tiefe verschwunden, jetzt kann nur der große Suchanker helfen. Der wird mit einem Stein beschwert am Seil in die Tiefe gelassen.

Centuri-Port, ein kleines Fischerdörfchen am Cap Corse, sieht aus wie der Wunsch jedes Urlaubers und ist ein Fleck, von dem er bis dahin noch nichts gewußt hat.



In mehreren Kreisen zieht das Boot seine Bahn, und wir versuchen, mit dem Haken das Netz unten aufzugreifen. Die Aussichten sind sehr gering, trotzdem versuchen wir es, denn der Wert dieses neuen Netzes beläuft sich auf 1000 NF. Leider zeigt sich nicht der geringste Erfolg und die Suche muß wegen der einbrechenden Dunkelheit abgebrochen werden.

Am nächsten Mittag gegen 12 Uhr geht's zu ihm im sauberen Aufzug zum „Grand Diner“. Nach einem Aperitif beginnt der Reigen mit einer Platte, auf der mehrere Sorten Wurst, geräucherter Schinken, gebratenes Fleisch und Tomaten liegen, zu denen noch Butter und das bekömmliche Stangenbrot kommen. Es folgen eine dicke Gemüsesuppe und als Clou und gleichzeitiger Abschluß der Vorspeisen, die Languste mit safrangelber Mayonnaise. Ihr zartes Fleisch, der delikate Geschmack, und der Genuß für Auge und Ohr (jajawohl, das Knacken der Scheren und Füße und das Ausschlüpfen gehen nicht geräuschlos vonstatten!) bilden den absoluten Höhepunkt des Gerichts. Dazu wird ein würziger korsischer Wein gereicht. Es schließt sich Hammelbraten mit Reis an, der nach anfänglicher Skepsis mit dem größten Vergnügen verzehrt wird. Zum Abschluß des Hauptgerichts gibt es einen Fisch, dessen Anblick allein schon eine wahre Lust ist, und dessen Fleisch so zart und weich ist, daß es auf der Zunge wie Butter zergeht. Ein Obstteller mit Weintrauben, frischen Feigen und Bananen oder ein scharfer Schafkäse beschließen das köstliche Diner. Ein Kännchen Kaffee, dazu eine Zigarette, bilden den Übergang zum Nachmittag und zur Siesta. Ja, Siesta — und sie ist wichtig hier!

Abends erhebt sich ein Sturm, reißt am Zelt und jagt uns wieder hinaus. Die Zeltleinen werden nochmals festgezurt und die Maschine mit der schmalen Seite gegen den Wind gestellt, sonst wird sie umgeschmissen. Die aufgewühlte Natur treibt uns aus unserer Einsamkeit wieder den Menschen zu.

Der Mistral heult ums Haus, reißt an den Fensterläden. Schwer zerschellen die Wogen an den Felsen. Das Brüllen des Sturms verschluckt jeden anderen Laut. Der Mistral zerschlägt die Lichtleitung und die Unterhaltung fließt weiter beim Kerzenschein. Das braune, zerfurchte Gesicht von M. Sker ist starr, als er uns sagt, daß es schon sein zweites Netz ist, das er in dieser Saison verliert. Das erste stahl ihm ein Italiener. Sein Gesicht zuckt, ein höhnisches Gelächter zerreißt die Stille des Raumes und nervös stürzt er einen Schluck Wein hinunter. „Ich erwische ihn schon“, knurrt er und dann... Er macht die Gebärde des Halsabschneidens. Sein Atem kommt stoßweise und erhitzt, als er flucht und sagt, daß der Hund ihm nicht durch die Lappen ginge.

Jetzt wird es Zeit für einen kurzen geschichtlichen Bericht über Korsika, ohne den die Blutrache nicht

erklärbar wäre. Seit den Tagen der alten Phönizier wechselten die Herren der Insel über viele Jahrhunderte. Griechen, Etrusker, Karthager, Römer, Goten, Byzantiner, Sarazenen nahmen die „Insel der Schönheit“ nacheinander unter ihre Fittiche. Pipin der Kleine schenkte sie 754 n. Chr. den Päpsten. Diese gaben die Macht über Korsika weiter an die Städte Pisa und später Genua. Nun begannen die Kriege um die Herrschaft, die erst 400 Jahre später enden sollten. Aus diesen blutigen und kriegerischen Tagen stammt noch die Vendetta, die Blutrache. Sie war damals eine Art Privatgerichtsbarkeit, die Ehrenhändel oder Verbreden sühnte, da man zu den fremden Herren der Insel kein Vertrauen besaß. Ganze Sippen und Familien lagen in Fehde miteinander, die oft über mehrere Generationen hinweg dauerte.

Wir sitzen abends wieder bei einer Flasche Wein, als uns ein junger Korse, der gut englisch spricht, versichert, daß heute Kino sei. Wir lachen ungläubig, denn wo sollte schon in so einem kleinen Nest eine entsprechend große Räumlichkeit sein. Noch sprachloser sind wir allerdings, als er uns sogar den Titel des Filmes nennt. „Die Brücke“ von Bernhard Wicki. Obwohl mein Freund und auch ich diesen erschütternden Film bereits kennen, entschließen wir uns doch, ihn unter diesen ungewöhnlichen Verhältnissen nochmals anzuschauen. Zwischen zwei Häusern wird am hinteren Ende eine weiße Leinwand und am anderen Ende eine schwarze gespannt, um den Kiebitzen das kostenlose Zuschauen zu erschweren. Mehrere Bankreihen werden aus einer Gastwirtschaft entliehen, sämtliche Restaurants geschlossen, und das Dörfchen geht in den guten alten Kintopp. Zuerst ein Scharren und Husten, dann sitzt alles, schaut und lauscht. Der Vorspann reißt einmal, und unter Witzeleien wird die Pause gefüllt. Unterhaltungen werden über alle Bankreihen hinweg geführt. Man setzt sich schnell um, wenn man noch einen Schwatz mit seinem Freund oder seiner Freundin tun will. Es ist erstaunlich, wie nach und nach während des Hauptfilmes die Gespräche verstummen und die Zuschauer vom Geschehen auf der Leinwand in den Bann geschlagen werden. Nach Beendigung des Filmes kein Schwatzen mehr, nur Nachdenklichkeit und ernstes Schweigen. Diese stille Anerkennung für den Film und seinen Meister sagt mehr, als eine stundenlange Diskussion. Hier ist wortloses Verstehen.

Schon bald nach diesem Erlebnis verlassen wir Centuri und fahren weiter Richtung Bastia. Jetzt zeigt es sich am deutlichsten: Es gibt auf den schmalen, holprigen, kurvenreichen Straßen Korsikas kein geeigneteres Fahrzeug als das Motorrad, am besten sogar solo. Zwei Autos können auf den Brücken oft nicht aneinander vorbeikommen, da diese zu schmal gebaut sind. (Der „Gewinner“ darf zuerst fahren). Mit dem Motorrad ist man wesentlich schneller als im Auto (aber darauf kommt



Ein einheimischer Fischer weidet gerade einen großen Thunfisch aus, den er am Nachmittag weit vor der Bucht von Centuri gefangen hat. Petri Heil!

Fotos: Edwin Flaig

es ja hier gar nicht an), sorgloser und unbeschwerter, weil man auch öfter einen durch Fensterpfosten und Dach nicht behinderten Blick auf die herrliche Landschaft werfen kann.

In Bastia schlendern wir durch die schmutzigen Zigeunerviertel, lassen uns von den dunkelhäutigen, dunkelhaarigen, schmutzigen, aber hübschen Zigeunerkindern anbeteln und besuchen später das mit sehr viel Liebe und Sachkenntnis eingerichtete Heimatmuseum, in der Zitadelle. Trefflich untermalt mit den alten, schwermütigen Weisen dieses stolzen Volkes ist der Besuch nicht nur sehr lehrreich, sondern ist außerdem ein wahrer Genuß.

Auf einem alten Seelenverkäufer der italienischen Schifffahrtlinie hungern wir bis zum Anlegen des Schiffers in Livorno, da es auf diesem nicht einmal ein paar Sandwiches, geschweige denn ein Abendessen gibt. An der italienischen Riviera, nahe Carrara, machen wir nochmals für einige Tage Station, da wir uns die Marmorbrüche und die Weiterverarbeitung des besten Marmors der Welt anschauen wollen. Das ist auch das einzig Lohnende in dieser Gegend, da hier das Essen und die Bedienung in einigen der Gaststätten sehr schlecht sind und das dreckige, stinkende Wasser an der Küste ein Baden gar nicht zuläßt. Nach diesen unerquicklichen Ausgang sind wir doch sehr froh, als die Fahrt ohne Unfall und größere Reparatur langsam zu Ende geht. Über den Gardasee und den Brenner reißen wir zum Schluß noch eine Gewalttour ab und erreichen wieder den Norden.

Das Fazit unserer Reise: Wir beide kennen bis jetzt kein anderes Land unseres Kontinents, in dem der Aufenthalt mit dem Motorrad während des Urlaubes so abwechslungsreich und erholsam ist, wie auf der Insel der Schönheit — Korsika.

Klaus Reisel

## ÖLKREISLAUF DER BSA A 65

Fritz Benzinger, Nienburg, schreibt uns zum Test der BSA A 65 (Heft 23/63, Seite 642) seine Meinung:

Das Sieb am Ölsumpfdeckel darf auf keinen Fall fortgelassen werden. Es war schon bei den ersten BSA Twins der A-Gruppe um 1949 vorhanden und ist bei allen A-Modellen einschließlich der neuesten unverändert geblieben. Könnte man darauf verzichten, so hätte es BSA sicher bei der Neuentwicklung der A 50 und A 65 eingespart. — Es hat einmal die Aufgabe, das Rückschlagventil der Saugleitung vor Verunreinigung zu schützen, vor allem ist es aber auch für die Ölpumpe selbst von Wichtigkeit. Dazu kurz ein Beispiel: An einem BSA A 10-Motor fehlte das Sieb am Ölsumpfdeckel. Den letzteren hatte der Eigner anstelle einer neuen Dichtung dick mit Curil beschmiert. Von diesem Zeug wurde etwas in die Ölpumpe angesaugt, kam zwischen die Räder, die Pumpe blockierte, der Mitnehmerlappen des angetriebenen Zahnradchens scherte ab. Erfolg: Pleuellager gingen fest, ein Pleuel riß ab und durchschlug das Gehäuse! In einem anderen Falle mit weniger kostspieligen Folgen hatte der Eigner das defekte Ölsumpfdeckelsieb gelötet, es kam ein Tröpfchen Lötzinn in die Pumpe, die dann zu Bruch ging.

Der Ölkreislauf der BSA Twins (unverändert von der allerersten A 7 bis zur A 65): Durch das Öltankfilter und die Zufuhrleitung gelangt das Öl zu der Doppelzahnradpumpe, die in zwei Abteilen je ein Zahnradpaar enthält, die größeren Zahnräder dienen der Ölrückförderung zum Tank, die kleineren der Ölzufuhr zu den Schmierstellen. Die Ölpumpe durch das Öl über ein Kugel-Rückschlagventil (von außen nicht zugänglich) in den zum Pleuellager an der Steuerseite führenden Hauptölkanal. Durch eine Ringnut und vier Bohrungen dieser Gleitlagerbuchse wird das Öl in dieses Lager gefördert, von wo es durch korrespondierende Bohrungen des Hauptlagerzapfens in die Ölwege der Pleuellager gepreßt wird und durch Ölbohrungen in den Pleuelzapfen in die Pleuellager gelangt. In den Pleuelzapfen ist der Pleuellagerölkanal zu Hohlräumen erweitert, die als Schlammfänger wirken. Feine Verunreinigungen des Öls werden hier herauszentrifugiert. Diese Schlammfänger können nach Herausnahme der beiderseits der Hubzapfen angeordneten Gewindestopfen gereinigt werden.

Da die Ölpumpe mehr Öl fördert, als die Haupt- und Pleuellager „verdauen“ können, ist am Hauptölkanal des Pleuellagers ein Überdruckventil (also nicht „Rücklaufventil“) angeordnet (siehe A 65-Test, Seite 645). Dieses Überdruckventil besteht aus dem Ventilkörper mit Filtersieb und Kugelsitz, einer Kugel und der Ventilverschraubung, in der die Druckfeder geführt ist, die die Kugel auf ihren Sitz drückt. Das Ventil ist auf einen bestimmten Öldruck eingestellt. Wird dieser überschritten, so hebt sich die Kugel von ihrem Sitz ab, das überschüssige Öl wird durch das Überdruckventil in einen „Beipaß“ gedrückt und weiter zur Pleuellager und durch eine kleine Düsenbohrung zu den Pleuellagern gefördert.

Dieses Überdruckventil sollte mindestens bei jedem zweiten Ölwechsel herausgenommen, zerlegt und gereinigt werden. Gleichzeitig prüft man dabei, ob die Kugel auf dem Ventilsitz einwandfrei schließt. Lahme oder gebrochene Druckfedern sind zu ersetzen. Schließt das Ventil nicht einwandfrei oder ist der Federdruck ungenügend, so besteht die Gefahr, daß zuviel Öl durch das Überdruckventil fließt. Die Pleuellager bekommen dann zuwenig Öl und werden defekt. Es darf daher auch nicht der zwischen Ventilkörper und Ventilverschraubung sitzende Fiberring etwa durch einen stärkeren Dichtring ersetzt werden, dadurch würde die Vorspannung der Druckfeder verringert!

Dieses Überdruckventil ist bei allen BSA Twins der A-Gruppe angeordnet (Teile Nr. 67-1502), bei den Maschinen mit getrenntem Getriebe sitzt es vorn unten an der rechten Pleuellagerhälfte, bei den neuen Blockmotoren unten seitlich an der rechten Pleuellagerhälfte. Das Ventil wird am großen Sechskant aus- bzw. eingeschraubt, zum Zerlegen hält man es am großen Sechskant fest und schraubt den kleineren Sechskant heraus (siehe A 65-Test, Seite 645).

Das an den Lagerstellen usw. frei werdende Öl sammelt sich unten im Pleuellagergehäuse, das am tiefsten Punkt durch den Ölsumpfdeckel verschlossen ist. Der Ölsumpfdeckel ist mit einem Filtersieb versehen, in dessen Öffnung das Ende der Ölabsaugleitung mit dem daran sitzenden Rückschlagventil hineinragt. Durch diese Leitung saugt die Ölpumpe das überschüssige Öl ab und befördert es in den Öltank zurück. Die Rückförderleitung ist im Öltank bis in die Nähe der Einfüllverschraubung hochgeführt, so daß man sich überzeugen kann, ob die Rückförderung funktioniert (nach einem Ölwechsel kann es eine oder zwei Minuten dauern, bis Öl an diesem Standrohr austritt).

Der Ölsumpfdeckel sollte bei jedem Ölwechsel abgenommen und das darin befindliche Sieb gereinigt werden. Bei der Reinigung ist zu beachten, daß kein Dreck in das Innere des Siebes gelangt. Wenn man den Ölsumpfdeckel abgenommen hat, überzeugt man sich gleichzeitig, ob das Rückschlagventil am Ende der Ölabsaugleitung sauber und die Kugel darin frei beweglich ist. „Hängt“ diese Kugel infolge Verschmutzung, so arbeitet das Rückschlagventil nicht, die Ölrückförderung setzt aus. Es kommt dann zur Ölansammlung im Pleuellagergehäuse, also zu dem sogenannten Ölsturz. Qualmen aus dem Auspuff, verölte Kerzen und Ölaustritt am Entlüfter sind die Folge.

Um Verschmutzungen dieses Rückschlagventils zu verhindern und selbstverständlich auch zum Schutz der Ölpumpe selbst, ist das Sieb am Ölsumpfdeckel vorgesehen, man darf es daher auf keinen Fall etwa weglassen. Defekte Siebe sind sofort zu erneuern. Sieb und Ölsumpfdeckel sind ein Stück, Ersatzteilnummer für alle BSA Twins einschließlich A 50 und A 65 ist 67-1285. Nimmt man den Ölsumpfdeckel ab, so muß die Dichtung jedesmal erneuert werden. Es ist völlig sinnlos, mit einer alten Dichtung durch übermäßigen Anzug der kleinen 1/4"-Muttern die Sache dicht kriegen zu wollen. Diese kleinen Stiftschrauben reißen sehr leicht ab!

Bei jedem Ölwechsel soll auch das Filter im Öltank gereinigt werden. Bei den neueren Twins ist der große Sechskant dieses Filters seitlich am Öltank ja auch gut zugänglich und nicht zu übersehen. Bei älteren BSA Twins ist es weniger augenfällig und wird öfter übersehen, bei diesen Maschinen sitzt das Filter unten im Öltank und hält mit seinem Sechskant das Banjostück der Ölzufuhrleitung.

Fritz Benzinger

# FÜR DIE SICHERHEIT: BESCHLAGFREIE BRILLE!

Wenn besonders wir an den fahrerischen Aufgaben und an dem stets neuen Abenteuer einer Herbst- und Winterfahrt immer wieder unsere Freude haben, dann auch deshalb, weil wir uns am Ende sagen können „Doch 'mal wieder damit fertig geworden“! Allerdings gehört zur richtigen Fahrerei bei schlechtem Wetter eine Menge Vorbereitung. Angefangen von dem richtigen Reifenprofil über die richtige Bekleidung bis zur Brille gibt es sehr viel zu beachten. Während man über Bekleidung und Reifen nicht viel streiten kann, weil es dafür ganz bestimmte Vorstellungen gibt, wie so etwas beschaffen sein muß, liegen bei der Brille die Forderungen recht hoch, und sind auch nur sehr schwer zu erfüllen. Gebraucht wird unter anderem die Möglichkeit, angespritzten Schmutz schnell und ohne Spuren wieder wegwischen zu können, damit verbunden, besonders bei Nachtfahrten, dürfen sich keine oder nur in ganz geringem Maße Spiegelungen einstellen, außerdem darf die Brille niemals undurchsichtig werden, etwa durch Beschlagen. Alle diese Aufgaben werden von den einzelnen Brillentypen mehr oder weniger gut erfüllt.

Die eine Art, mit Celluloid-Scheiben, beschlägt kaum, kann aber auch nicht einfach abgewischt werden, soll sie nicht restlos zerkratzen, und dem Fahrer nachts durch die vielen Spiegelungen in jedem einzelnen Kratzer völlig die Übersicht nehmen. Die andere Art, Scheiben aus Verbundglas, kann man wiederum schnell und sauber abwischen. Kratzer und Spiegelungen sind schlecht möglich, doch haben diese Brillen die Neigung, besonders schnell zu beschlagen. Zwar gibt es gegen Beschlagen nun eine Anzahl Zaubersprüche, angefangen vom Behandeln der Gläser mit speziellen Anti-Beschlag-Pasten (z. B. A-21-C, gibt's beim Dillenberg!) bis zum einfachen Anfeuchten der Gläser innen mit Spucke, aber allen diesen Mitteln haftet noch eine Menge Behelfsmäßigkeit an und deren Wirksamkeit wird auch so manches Mal noch stark umstritten. Zumindest ist es doch so, daß wir immer wieder mit diesem Thema konfrontiert werden, und wenn es etwas einmalig Gutes gäbe, dann hätte sich dies schon so weitgehend durchgesetzt, daß eine Diskussion jeden zum Gähnen brächte. Es scheint nun so, als gäbe es eine Methode, die in Zukunft Streitgespräche über das Thema „beschlagene Brille“ unnötig werden läßt.

Doch befassen wir uns erst einmal mit den Hintergründen des Beschlagens, denn daraus kommt das Verständnis für die Wirksamkeit dieser (an sich recht alten) Raffinesse: in der Luft ist immer Feuchtigkeit enthalten, meist um die 70% der überhaupt möglichen Sättigung. Bei warmem Wetter kann die Luft mehr Feuchtigkeit aufnehmen als bei kaltem, deshalb schlägt sich Feuchtigkeit auch immer da nieder, wo die Luft durch einen kalten Gegenstand abgekühlt wird. Diese einfachen Tatsachen aus der Physikstunde gilt es nun auf die Praxis der besonderen Umstände bei der Brille zu übertragen.

**Fall 1)** Außen ist es kalt, die Luft enthält die der Temperatur (und dem Wetter) entsprechende Feuchtigkeit. Hinter den Gläsern der Brille ist aber ein abgeschlossener Raum, in dem die Luft durch die Wärme des Gesichtes aufgeheizt wird, mehr Feuchtigkeit aufnehmen kann und auch aufnimmt. Solange wir fahren, wird durch den Fahrtwind und die Brillenbelüftung dafür gesorgt, daß die Unterschiede zwischen der Temperatur hinter und der vor der Brille nicht groß genug werden, um ein Ausfallen der Feuchtigkeit auf die kühlen Gläser möglich zu machen. Wir müssen aber jetzt an einer Ampel halten, und schon geht es los: keine Luftzirkulation kann jetzt mehr ausgleichen, so daß sich schnell große Unterschiede in der Temperatur vor und hinter der Scheibe ergeben. Die Gläser bleiben noch länger kalt, und beschlagen dann auch prompt durch die Feuchtigkeit der warmen Luft hinter der Brille. Aus.

**Fall 2)** Außen ist es gar nicht kalt, aber wir fahren nicht, sondern schieben, oder fahren zumindest nicht schnell genug für die Luftzirkulation, etwa Trial, und schwitzen dabei. Außerdem ist es schön trocken, Luftfeuchtigkeit weit vom Sättigungsgrad entfernt. Trotzdem beschlägt die Brille. Ist auch wieder klar, denn durch das Schwitzen führen wir der Luft hinter den Gläsern soviel Feuchtigkeit zu, daß der Sättigungsgrad überschritten wird, und sich nun die überschüssige Feuchtigkeit wieder irgendwo niederschlägt. Dagegen läßt sich nun gar nichts unternehmen, Brille absetzen ist ja auch nicht schlimm, hier ist sie nicht wichtig.

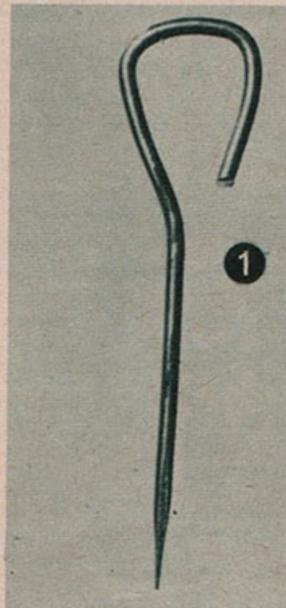
**Fall 3)** Außentemperatur unwichtig, kann also auch im Sommer sein. Es regnet aber in Strömen, hinter die Brille ist Wasser gekommen, z. B. hat sich

der Schaumgummi der Brillenauflage vollgesogen. Solange wir fahren, ist wieder wegen der Belüftung kaum etwas zu befürchten. Sowie die nächste Ampel kommt geht es aber schon los, ja noch vorher bei langsamer Fahrt muß die Brille herunter. Grund: zuviel Luftfeuchtigkeit innerhalb der Brille, es regnet also im kleinen auch dahinter, wieder wird der Effekt durch die etwas höhere Temperatur vom Gesicht her und die kühleren Gläser verstärkt.

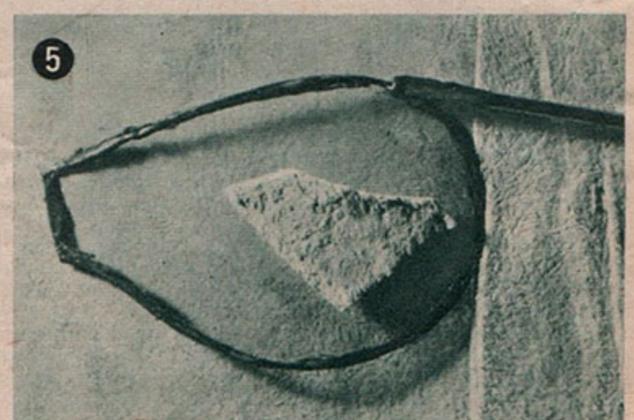
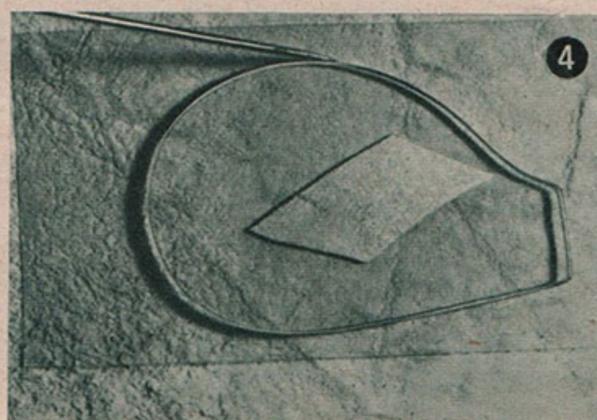
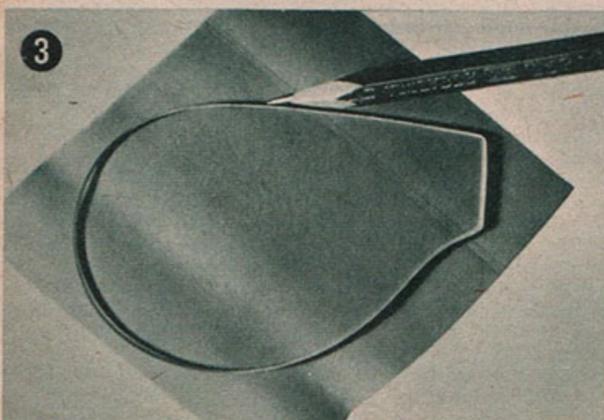
**Fall 4)** Fröhlich fährt man lange in der Niederung und kommt plötzlich in höhere Lagen mit wärmerer Luft, Brille beschlägt sofort, auch bei schneller Fahrt, trotz (in diesem Falle wegen) der Belüftung. Ursache ist auch klar, in der Ebene hat sich die Brille sehr stark abgekühlt, die wärmere Luft enthält mehr Feuchtigkeit, durch die Belüftung kommt die warme Luft schnell hinter die Brille und schlägt auch wieder am kalten Glas als Wasser nieder.

Wir haben also experimentiert. In den ersten Fällen hatte die Belüftung einen großen Einfluß auf das Beschlagen, man konnte sagen, daß erst vom Versagen der Belüftung die Brille unbrauchbar wurde. Also haben wir die Belüftung stark vergrößert, oben ein Loch in den Bezug und unten auch eines, beide schön groß. Wir stehen an der allmorgendlichen Ampel, die Brille beschlägt nicht, großes Aufatmen „haaaach“. Und schon ist die Sicht weg! Haben wir doch jetzt die schöne feuchte Warmluft aus dem Munde direkt durch die Belüftung auf die Brille gepustet! Verflixt nochmal!

Also: wenn Belüftung, dann so, daß man sich nicht selbst die Brille bepusten kann, also seitlich (siehe Fospaic-Brille!). Dasselbe passiert übrigens auch, wenn die Belüftungslöcher selbst richtig sind, nur die Brille liegt nicht dicht am ausgemergelten Gesicht an. Also haben wir schon eine weitere Forderung für die Beschaffenheit der Brille: sie muß sehr anpassungsfähig sein, am feisten Mondgesicht ebenso gut dichten wie auch am eckigen Charakterkopf. Das läßt sich allein durch Schaumgummi nicht erreichen, dazu würde eher eine Art Lippendichtung taugen, etwa wie bei einem Simmerring, die sich an jede Gesichtsfalte eng anlegen kann. Durch diese Art der Dichtung könnte dann auch die Funktion der Belüftung genau abgegrenzt werden, so daß die einzelnen Einflüsse klar und eindeutig zur Wirkung kämen.



Wenn im Text so oft das Lederlappchen erwähnt ist, dann nicht ohne ernstesten Grund, ist es doch fast das einzige Mittel, auf empfindlichen Oberflächen ohne Kratzergefahr Staub zu wischen. Die Fotospezialisten unter uns kennen dies Mittel bereits, die wischen ihre zarten Kleinbildfilme damit sauber. In den Bildern ist auch zu erkennen, welche Art von Lederlappen erwünscht ist, es geht also nicht, daß einer seines Sohnes Schultasche auseinandernimmt, weil die ja auch Leder ist! Man achte auf die Oberflächenstruktur, die auf den Bildern noch einigermaßen herauskommt. Als Unterlage beim Kleben ist Leder aber fast schon zu schade, deshalb sollte man dabei doch lieber die Celluloidscheibe an den Rändern fassen, wichtig ist nur, daß keine Fingerabdrücke auf die Scheibe kommen.



Diese ganzen Einflüsse sind aber nicht erst jetzt erkannt worden. Schon vor langer Zeit war man sich darüber klar, allerdings nicht bei speziellen Motorradbrillen, sondern bei den Gläsern der Gasmasken. Hier verwendete man doppelte Gläser mit einer Luftschicht dazwischen. (Beschlugen nur, wenn der Unteroffizier mal wieder „Lust“ hatte! Klacks.) Außerdem war das Gesicht völlig von der Außenwelt abgeschlossen. Wie sind nun hier die verschiedenen Effekte? Kann sich denn nicht die Luft, die ja wieder durch die Gesichtstemperatur angewärmt und mit Feuchtigkeit angereichert ist, dieser Feuchtigkeit an dem kühlen Brillenglas entledigen? Nein, sie kann dies nicht, denn hier ist plötzlich gar kein kühles Brillenglas mehr. Die Luftschicht zwischen den beiden Gläsern bewirkt eine so starke Isolierung gegen den Wärmefluß, daß sich das innere Brillenglas ziemlich schnell durch die Luft vorm Gesicht anwärmen kann, damit fällt dann auch das Beschlagen weg. Die Abkühlung von außen her dauert durch diese Isolierwirkung sehr lange. Lange genug, um es an einer Ampel über zweimal rot aushalten zu können. Auf diese Methode der doppelten Gläser machte uns im letzten Winter Gerhard Blenk aufmerksam. Wir begannen sofort zu basteln und an der Avus-Brille von Winter zu erproben. Nachdem nun eine genügend lange Zeit mit der Erprobung vergangen ist, und keine Störungen eingetreten sind, wollen wir dies also hier weitergeben. Dazu die Anleitung durch die Bildgeschichte. Benötigtes Material: etwas Celluloid, etwa von einer Ideal-Brille eine Ersatzscheibe, oder aber im Bastlerladen zu kaufen, etwas Klebstoff, z. B. Pat-tex (ich nahm zum besseren Fotografieren den dunklen Kleber 503/R Terrokal von Terrosol, Heidelberg, der sich für sehr viele Klebungen in der Fahrzeugbranche sehr gut eignet), und etwas Gummi von einem alten Fahrradschlauch, Motorschlauch wäre schon zu dick. Als Werkzeug eine Schere und ein kleiner Schraubenzieher (Uhrmacher haben so etwas in ganz vornehmer Form), den man sich aber auch aus einer Fahrradspeiche zurechtfeilen kann. Außerdem noch ein Ledertuch, etwa Muttis gutes Fensterleder, das allerdings sehr weich sein muß und keine Staubkörner mehr enthalten darf. Dann kann es losgehen.

Bild 1 ist der Speichen-Schraubenzieher, Bild 2 zeigt seine Benutzung zur Demontage der Brillengläser. Die Form des Glases wird mit einem Bleistift auf den Gummi übertragen (Bild 3). Roter Gummi ist ganz schön, doch auch auf schwarzem Gummi lassen sich die Striche eines weichen Bleistiftes noch gut erkennen. Aus diesem Gummi schneiden wir nun die Glasform aus, so daß wir einen etwa 2 mm breiten Gummistreifen erhalten. Als nächstes brauchen wir das Leder, denn wir wollen jetzt die Glasform auf das Celluloid übertragen, ohne daß dessen empfindliche Oberfläche unnötig viele Kratzer bekommt. Wir legen also das Celluloid nicht nur auf den Lederlappen, sondern legen auch zwischen Celluloid und Glas ein kleines Stückchen Leder, so daß also auch nicht durch Stäubchen auf dem Glase Kratzer im Celluloid entstehen können. Mit Muttis Stopfnadel oder einem ähnlichen Instrument wird dann der Umriß des Brillenglases aufs Celluloid gezeichnet (Bild 4). Nun zuerst das Glas und eine Seite des Gummiringes mit Klebstoff ca. 2 mm breit einstreichen, wobei darauf geachtet werden muß, daß man die richtige Seite einstreicht, um nicht die Celluloidscheibe nach außen, sondern nach innen zu bekommen. Außerdem versuchen wir, so sauber wie möglich zu arbeiten, keine Klebstoffäden übers Glas zu ziehen, denn diese bekämen wir nur mit Benzin wieder sauber weg. Daß das Glas auch sehr sauber geputzt sein muß, versteht sich am Rande. Fusseln und Staub sowie die letzten Regentropfen haben wir ja gleich beim Ausbauen des Glases weggewischt. Dabei haben wir besonders darauf geachtet, daß wir nicht bloß den Schmutz auf dem Glase verschmiert haben, sondern auch wirklich bei seitlichem Anschauen und leichtem Behauchen keine Stäubchen mehr zu sehen waren. Sollten durch das Putzen und die dabei entstehende statische Elektrizität immer wieder neue Fusseln vom Glas regelrecht angezogen werden, so genügt das Anhauchen, um diesen Effekt zu neutralisieren.

Der Kleber wird gleichmäßig und nicht zu dick aufgestrichen, dann läßt man ihn (je nach Gebrauchsanweisung) etwas antrocknen, und drückt nun den Gummiring auf das Glas. Aufpassen, daß man gleich auf Anhieb die richtige Lage des Gummiringes findet. Verschieben ist bei manchen Klebern nach dem Auflegen nicht mehr möglich. Auch sollte der Gummi beim Auflegen nicht gedehnt werden, sonst gibt es an irgendeiner Stelle nachher Falten.

Jetzt erst wird die Celluloidscheibe auch bestrichen, ebenfalls der Gummiring auf der noch freien Seite. Auch wieder auf die richtige Lage achten.

Auf keinen Fall darf beim Bestreichen die Celluloidscheibe noch mit der Hand in der Mitte angefaßt werden, das sollte man auch beim Putzen vermeiden. Überhaupt muß gerade die Säuberung von Staub und Fusseln hierbei ganz zart vor sich gehen, möglichst mit einem weichen Pinselchen aus dem Tuschkasten, höchstens mit dem Lederläppchen, aber völlig ohne Druck. Das Celluloid ist nämlich sehr kratzerempfindlich. Man legt das Celluloid also zum Einstreichen entweder auf den Lederlappen und hält es mit dem Finger über einen zweiten Lappen fest, oder faßt es ganz vorsichtig an den Kanten an (Bild 5).

Nach dem Antrocknen des Klebers wird das Ganze dann aufeinandergedrückt und erst mal eine Nacht lang trocknen gelassen. Das ist insofern wichtig, als sich sonst bei der Montage im Brillenrahmen noch die Celluloidscheibe etwas verschieben kann, sich evtl. sogar an einigen Stellen ans Glas der Vorderscheibe anlegt, was wir ja vermeiden wollen. Die Montage selbst bereitet kaum noch Schwierigkeiten, da der Rahmen weit genug ist, um die nun etwas dickere Scheibe trotzdem noch zu halten. Man achte aber darauf, daß auch der Drahtbügel, der dem Stoffbezug der Brille den Halt gibt, richtig mit vom Rahmen erfaßt wird.

Nach der Bastelei haben wir also eine Brille, die erstens die starken Temperaturunterschiede zwischen Außenwelt und Innenraum vermeidet, und zweitens die geringe Beschlagempfindlichkeit der Celluloidbrille ebenfalls mitbringt. Dafür wird allerdings die etwas größere Empfindlichkeit der Celluloidbrille gegen mechanische Beschädigung — allerdings nur an der Innenseite — in Kauf genommen, was aber durch die fehlende Beanspruchung, durch den fehlenden Schmutz an dieser Stelle, keine Auswirkungen hat. Sollte im Laufe der Zeit nun die Innenseite verschrammt sein, so kann man alles wieder abkratzen und neu belegen, was ja keine Schwierigkeiten mehr bereitet. Allerdings ist dann meist auch eine gründliche Überarbeitung der ganzen Brille erforderlich, denn sie wird schon ein recht hohes Alter haben.

H.-J. Mai

# Was Zwei-Takt-Fahrern Freude macht



Ein Zweitaktöl,  
das alle Wünsche erfüllt

## CASTROL ZWEI-TAKT-OEL selbstmischend

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

Verlangen Sie darum beim  
nächsten Tanken ausdrücklich:

## CASTROL ZWEI-TAKT-OEL selbstmischend

Es kommt Ihrem Motor zugute!



# Kennen Sie Ihr Motorrad?

Diese Berichte sind noch erhältlich

Typ	Heft	Typ	Heft
AJS 16 CS 350 ccm Trial	8/59	Honda CB 72, 250 ccm Supersport	6/63
AJS, Modell 8, 350 ccm	26/60	Honda CB 77, Supersport 305 ccm	10/63
BMW R 60 mit Seitenwagen	8/60	Honda Supersport 125 ccm	24/60
BMW R 60-Gespann 63	16/63	Jawa 250 ccm	22/60
BMW R 11 750 ccm, 1930	7/63	Maico 250 GS	6/62
BMW R 69 S	21/63	Motobi 125 Supersport	9/61
BSA Star A 50 und A 65	3/62	Motobi Catria 175 Supersport	4/59
BSA A 65 TWIN 654 ccm	23/63	Motobi Catria DS	5/58
Francis-Barnett Trial	19/59	Triumph Bonneville	17/62
Gilera 98	4/62	Victoria KR 26	2/59
Gilera 175 ccm Touren-Sport	11/62	Zündapp KS 75	10/62
Harley Davidson FLH 74	21/62	Zündapp Trophy 175 SE	20/62
Hercules K 103	3/62	Zündapp KS 75 Geländesport	18/62
Hercules K 50, Fünfgang	25/62		
Hercules K 100 Trial	19/58		

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

Senden Sie mir bitte folgende Hefte DAS MOTORRAD mit Testberichten \_\_\_\_\_

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

von DM \_\_\_\_\_ habe ich am \_\_\_\_\_ auf Ihr Postscheckkonto

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

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Postleitzahl und Wohnort \_\_\_\_\_

Straße \_\_\_\_\_ Mo 25

# DAS IST DER PRESCOTT-PROTEST

Zu unserem Bericht „So bitte nicht“ in Heft 23/1963 schrieb uns der von uns ehrlich geschätzte Walter Aukthun aus Hamburg folgenden hier abgedruckten Brief. Wir meinen, daß er jedoch den Kern der Sache gar nicht verstanden hat, weswegen wir uns erlauben, sein Schreiben zu kommentieren.

Walter Aukthun ist unseren Lesern seit vielen Jahren als aktiver Geländefahrer bekannt (mehrere Male war er Mitglied erfolgreicher westdeutscher Nationalmannschaften auf den Sechstagesfahrten), und er ist Fahrervertreter bei der OMK.

Ich habe mit Erstaunen den Artikel auf Seite 647 des MOTORRAD gelesen. Unsere persönliche, langjährige Bekanntschaft veranlaßt mich, in dieser Angelegenheit informativ, nicht rechtfertigend, zu schreiben:

Es geht bei den Fahrern Prescott/Neddenien genau wie in vielen anderen Fällen ganz nüchtern um die Frage, was eine Ausschreibung ist. Nach meiner Ansicht ist die Ausschreibung ein Vertrag. Ein solcher ist einzuhalten von den Fahrern und den Veranstaltern. Bei einer so klaren Formulierung der Teilnahmeberechtigung wie in der Ausschreibung für den Juniorenpokal 1963 (teilnahmeberechtigt sind nur Fahrer deutscher Nationalität), konnte niemand auf den Gedanken kommen, daß Prescott überhaupt für den Pokalsieg in Frage kam. Damit lag auch kein Grund gegen einen vorzeitigen Einspruch gegen die Wertungslisten vor.

**Kommentar: Völlig unverständlich bleibt dennoch, daß Prescott in allen Wertungslisten der OMK nach jedem Lauf um den Juniorenpokal geführt und damit gewertet wurde. Die diesbezügliche Frage in unserem Artikel ist mit dieser Erklärung nicht beantwortet.**

Selbstverständlich konnte Herr Prescott an diesen Rennen teilnehmen und sich dort platzieren, auch wenn er nicht zum Juniorenpokal gewertet wurde. Dieses hätte niemals einen „Start außer Konkurrenz“ bedeutet. Das ist ein sehr häufiger Vorgang bei motorsportlichen Veranstaltungen. Beispielsweise die Teilnahme süd- und westdeutscher Fahrer an den Läufen zur norddeutschen Meisterschaft: Die Fahrer, die nicht im norddeutschen Raum wohnen, werden in diesen Läufen in der ihnen zukommenden Platzierung gewertet. Sie werden in den Listen zur norddeutschen Meisterschaft aber nicht geführt.

**Kommentar: Siehste! Prescott wurde aber in der OMK-Wertungsliste offiziell geführt! Womit er selbst annahm und auch bestimmt annehmen mußte, daß seine Bewertung legitimiert war. Das ist doch ganz klar!**

Der im Artikel erwähnte Veranstalter des Eifelpokalrennens war wohl etwas voreilig mit der Ausrufung der Pokalsieger, jedoch kann ich es durchaus verstehen, daß der Gau Nordrhein von der Möglichkeit Gebrauch gemacht hat, seinem Publikum die Pokalsieger vorzustellen. Hier dürften voreilige Schlüsse aus den Wertungslisten gezogen worden sein. Dies in Unkenntnis der genauen Situation. Soweit die formale Seite, über deren absolute Klarheit wir uns doch wohl nicht zu unterhalten brauchen.

**Kommentar: Oh, nein! Der Veranstalter war nicht in Unkenntnis der Situation, er hielt sich an die offizielle Wertungsliste der OMK!**

Wesentlich erscheint mir auch die Darstellung folgender Gründe, die darüber hinaus mich veranlaßten, den OMK-Beschluß zugunsten des Fahrers Neddenien zu befürworten:

1. der Fahrer Prescott hat nach eigener Aussage in Amerika etwa 25 Rennsieg errungen. Er gilt zwar formal als Ausweisfahrer, weil der amerikanische Verband bisher nicht der FIM angehörte, es kann jedoch kein Zweifel darüber bestehen, daß ein Fahrer mit einer derartigen Sportvergangenheit längst als Lizenzfahrer starten müßte.

**Kommentar: Bei einem Besuch, den James Prescott vor ein paar Tagen der Redaktion des MOTORRAD machte (wir hatten damit einen ersten persönlichen Kontakt mit diesem Fahrer, siehe unser Bild unten), berichtete er uns von seinen „Siegen“ in Amerika. Diese hat er auf Be-**



Foto: Ulrich Schwab

# Einbanddecke Jahrgang 1963 Sammelmappen



Jeder gebundene Jahrgang „Das MOTORRAD“ gewinnt ständig an Wert. Sie finden im Inhaltsverzeichnis (Nr. 26/1963) alles Wichtige sofort wieder und können noch nach Jahren jede Einzelheit der Entwicklung und Geschichte der Motorräder genau verfolgen. — Die einzelnen Ausgaben werden am besten in Sammelmappen aufbewahrt.

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

-----  
An MOTOR-PRESSE-VERLAG • 7 Stuttgart 1 • Postfach 1042  
Liefere Sie mir bitte \_\_\_\_\_ Einbanddecke „Das MOTORRAD“ (DM 3.80 + 50 Pf Porto) — \_\_\_\_\_ Sammelmappe „Das MOTORRAD“ (DM 5.— + 80 Pf Porto).  
Gesamtbetrag liegt bei — habe ich am \_\_\_\_\_ auf Postscheckkonto Stuttgart 4892 überwiesen — Lieferung kann durch Nachnahme (70 Pf teurer) erfolgen.  
(Nichtgewünschtes ist gestrichen).

\_\_\_\_\_  
Name und Vorname

\_\_\_\_\_  
Postleitzahl und Ort

\_\_\_\_\_  
Straße und Hausnummer

Mo. 25

schleunigungsrennen (= drag races) errungen, bei denen gewertet wird, wer am schnellsten aus dem Stand heraus eine Distanz von 400 m durchfährt. Er gewann auf einer speziell dafür gebauten Triumph-Bonneville. Diese „Rennen“ haben mit unseren Rundstrecken nicht das geringste zu tun! Ein Rundstrecken-Rennen stellt ja wohl etwas andere Anforderungen als nur Gas aufdrehen und festhalten! Nicht umsonst dürfen ja sogar die größten Sechstage-Kanonen mit internationaler Lizenz im Straßenrennsport zunächst nur als Ausweissfahrer starten (z. B. Volker Kramer, letztes Jahr der Juniorenmeister der 50 ccm-Klasse Horst Rotermundt u. a.). Und wie lange fahren bei uns längst „lizenzreife“ Ausweissfahrer noch immer bei den Junioren mit? — Nein, dieses Argument kann uns auch nicht befriedigen.

Hätte man James Prescott zum Meister gekürt, so ergäbe sich die erstaunliche Tatsache, daß ein Mann den Pokal gewinnt, dem in 8 Läufen nicht ein einziger Klassensieg gelang.

**Kommentar:** Na, und —? Warum denn nicht? Ist das nicht schon sehr oft vorgekommen? Wenn's nun ein anderer mit der gleichen Punktzahl gewesen wäre? Wohlgermerkt: die OMK wertete Prescott ja mit! — Nein, dies Argument kann uns auch nicht befriedigen und ist nicht stichhaltig. Außerdem: Was sagen Sie weiter unten zum Thema „Verträge“?

Es gelang ihm zwar eine Reihe weiterer Plätze, so im ersten, dritten und sechsten Lauf. Der Sieger hieß jedoch in diesem Falle immer Karl-Heinz Neddenien. Es ist in diesem Zusammenhang zu erwähnen, daß beide die gleichen Maschinen fuhren. Der Ausfall Neddeniens im letzten Lauf wurde durch einen anderen Fahrer verursacht. Es handelt sich natürlich formal-rechtlich um einen Ausfall. Ich erwähne die Ausfallursache nur zur Beleuchtung der sportlichen Situation.

**Kommentar:** Na, und —? Im Ziel des Endlaufes mit drei Punkten Vorsprung war nun einmal Prescott! Es ist verflucht bitter für einen Fahrer, wenn er — wie Neddenien — unmittelbar vorm Ziel durch Fehler anderer ausscheiden muß. Aber es ändert doch nichts an der Tatsache, daß somit Prescott besser war.

2. Ein Präjudiz durch die Aufführung des Fahrers Prescott in den Punktlisten der OMK ist aus o. a. Gründen nicht gegeben.

**Kommentar:** Na, Mööönsch —! Was soll denn dann von den Verlautbarungen der OMK ernst genommen werden? — Dieses Argument ist ja wohl bestimmt nicht stichhaltig. Nochmals: Prescott wurde in der offiziellen Punktliste wie jeder andere Fahrer geführt! Darüber kann es doch keine Diskussion mehr geben.

Selbstverständlich muß die sportliche Leistung des Fahrers Prescott als punkthöchster Fahrer anerkannt werden. Mein Vorschlag an die OMK ist, Prescott einen Sonderpreis evtl. anlässlich der Meisterehrung zu überreichen.

**Kommentar:** Wenn die OMK einen Fehler nicht zugeben will oder auch kann, dann sollte sie Prescott zumindestens eine Replica des Juniorenpokales überreichen. Bei den kommenden Juniorenrennen aber sollten alle Fahrer zugelassen und mit um den Pokal gewertet werden, die einen OMK-Ausweis erhalten haben. Wir halten den Ausschluß von ausländischen Sportkameraden, die vorübergehend länger in unserem Lande sind und mit uns Sport treiben wollen, gelinde gesagt für „unzeitgemäß“. Dafür sollte ein Mann wie Walter Aukthun eintreten, der bei uns so große Achtung besitzt.

Ich für meine Person werde immer wieder und zu jeder Zeit dafür eintreten, daß geschlossene Verträge eingehalten werden und daß der Sport ein anständiges Spiel bleibt, auch wenn es für den einen oder anderen schmerzlich ist.

**Kommentar:** „... anständiges Spiel“ ... Eben das war's hier nicht! Anständig wäre es — auch gegenüber seinen Konkurrenten (!) — gewesen, hätte man Prescott spätestens beim zweiten Lauf darauf aufmerksam gemacht, daß er lt. Ausschreibung nicht um den Pokal konkurrieren könne! Und das wäre Aufgabe der OMK bzw. deren Vertreter gewesen, denn sie sind für die Überwachung des Sportgeschehens da! Wo blieben die jetzt Protestierenden, als sich damals schon Prescotts Name in der Punktliste offiziell zeigte?? Falsch war es, mit dem Protest bis zum allerletzten Augenblick zu warten, und durch das Führen der Wertungspunkte in der offiziellen Liste nicht nur den Fahrer Prescott im Glauben zu lassen, er würde um den Pokal mitfahren können.

Das MOTORRAD kennt die Verhältnisse im Sport, besonders im Motorsport auf internationaler Ebene genau, und wird mir daher konzederieren, daß in keinem anderen Land bei Vorliegen gleicher Fakten ein deutscher Fahrer gewertet worden wäre.

**Kommentar:** Aber mit größter Wahrscheinlichkeit hätte man es ihm vorher gesagt. Im übrigen steht hier der Fall Prescott in unserem Lande und nicht irgendein anderer Fall in einem anderen Lande zur Debatte.

Ich hoffe, Sie mit meinen Worten von der Richtigkeit meiner Ansicht überzeugt zu haben. Wie dem auch sei, es wäre zu begrüßen, wenn mein Schreiben den Lesern zur Information gebracht würde, wenn Sie wollen, als „eine einwandfreie Erklärung mit Argumenten, die Sie ab heute nun kennen, und die ich mir stichhaltig sehr wohl vorstellen kann“.

**Kommentar:** Nein, lieber Walter Aukthun, keiner von uns kann diese Argumentation für stichhaltig annehmen. Zumal nicht eine unserer Fragen des Artikels „So bitte nicht“ beantwortet ist. Und die Kardinalfrage „warum gewertet“ und „warum der Protest im letzten Moment“ blieb auch unbeantwortet.

Anschließend möchte ich noch sagen, daß ich nicht „der feine Unbekannte“ bin, wie in dem Artikel ausgedrückt war, daß ich jedoch der Meinung bin, daß diese Maßnahme unter den Begriff „Wahrnehmung berechtigter Interessen“ fällt.

Walter Aukthun, Hamburg-Stellingen, Imbekstieg 54

**Kommentar:** Hatten wir Sie damit gemeint, lieber Walter Aukthun? Das müßten Sie doch wohl besser wissen!





### Der nächstjäh. deutsche Motorrad-Weltmeisterschaftslauf

wird wieder vom ADAC-Gau Württemberg auf dem Solitude-Ring ausgetragen, weil ein Antrag von Gausportleiter Jupp Müller-Düsseldorf, die Veranstaltung durch den Gau Nordrhein auf der Nürburg-Nordschleife durchzuführen, bei der jüngsten Sportleitertagung des ADAC in Freiburg abgelehnt wurde. Allerdings übernimmt der Gau Nordrhein den Weltmeisterschaftslauf des Jahres 1966 und ist bereit, ihn schon 1965 auf dem Eifelkurs durchzuführen, wenn dem DMV der Hockenheim-Ring wegen dessen Umbau in ein „Motodrom“ dann möglicherweise noch nicht wieder zur Verfügung stehen sollte.

### X. Stolberger Winterfahrt 1964

Diese Veranstaltung findet natürlich auch wieder statt. Und zwar am 26. Januar 1964. Ausschreibungen durch den Motorsport-Club Stolberg e. V. im ADAC, 519 Stolberg (Rheinland). Für diesen Wettbewerb sind keine Spezialmaschinen erforderlich, man kann ihn auch mit einem serienmäßigen Motorrad mitfahren.

### Nächster Trial-Meisterschaftslauf in Bietigheim

Wer aus dem süddeutschen oder dem Stuttgarter Raum in diesem Winter nicht zum Elefantentreffen fahren kann, hat an dem gleichen Sonntag, am 5. 1., in Bietigheim Gelegenheit, dem fünften Lauf um die Deutsche Trial-Meisterschaft 1964 beizuwohnen. Bietigheim (Postleitzahl 712) liegt etwa 25 km nördlich von Stuttgart.

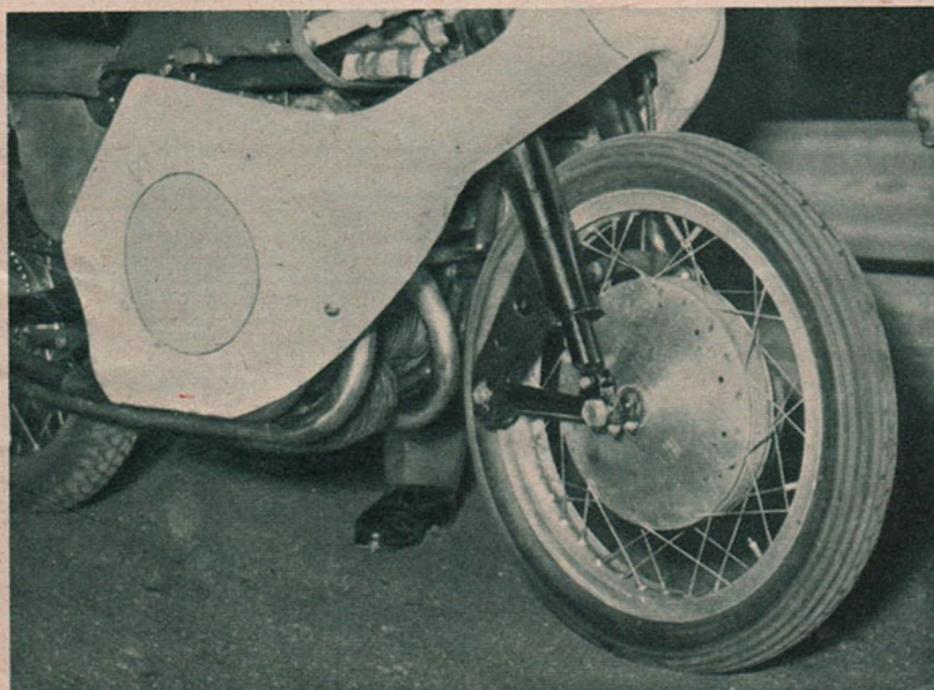
### Gilera-Versuchsfahrten in Monza

Als die Garelli-Leute auf dem Autodrom von Monza ihre Rekordversuche immer wieder wegen des starken Regenwetters verschieben mußten (s. S. 710/11), wußten sie, daß sie spätestens am Montag vormittag fertig sein müßten: ab Montag mittag hatte Gilera die Bahn gemietet, um Versuchsfahrten mit einigen für die nächstjährige Rennsaison zur Debatte stehenden Fahrern durchzuführen.

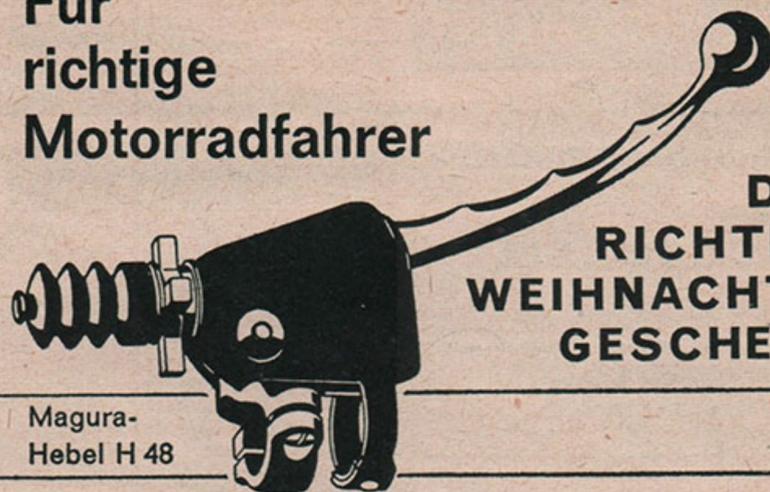
Unser Mailänder Mitarbeiter Carlo Perelli war bei diesen Versuchsfahrten dabei und sprach mit Ing. Bianchi (dem technischen Direktor) und Ing. Massimo Lucchini, der als Neffe von Commendatore Gilera die Rennabteilung des Werkes leitet. Beide sagten ihm, daß zwar noch immer keine endgültige Entscheidung über den Umfang der Rennbeteiligung von Gilera im nächsten Jahr gefallen sei; es stehe aber fest, daß man mit den Vierzylindermaschinen auch weiterhin Rennen fahren werde – vielleicht allerdings werde man nur die großen Rennen in Italien selbst beschicken. Deshalb galten die Versuchsfahrten auch in erster Linie der Beobachtung einiger italienischer Fahrer, die man auf der 500er Gilera im nächsten Jahr bei den Läufen um die italienische Meisterschaft einsetzen will, so, wie MV in diesem Jahr Grassotti um die Meisterschaft fahren ließ und wahrscheinlich auch 1964 wieder fahren lassen wird.

Bei den getesteten Fahrern handelte es sich um Renzo Rossi, Franco Mancini und Gilberto Milani – erwartungsgemäß schnitt Milani am besten ab. Er ist ja nicht nur schon seit zwei Jahren Werksfahrer auf Aermacchi, sondern er hat auch schon große „Feuerstühle“ gefahren (1958 und 1959 saß er auf der 500er MV bei der italienischen Junioren-Meisterschaft). Milani hat auch bereits von Aermacchi die Genehmigung, neben der 250er dieses Werkes die 500er aus Arcore zu fahren.

Begleitet von Geoff Duke, dem Boß der Scuderia Duke, und einem Spezialisten der Firma Reynolds Tube Ltd. war auch John Hartle nach Monza gekommen, um dort eine Gilera probefahren, die mit einer Reynolds-Kurzschwingsgabel ausgestattet war. Duke hat eine ausgesprochene Vorliebe für diese Gabel, die er selbst viel gefahren hat – aber auch Hartle fand, daß die 500er Gilera mit der Reynolds-Gabel, die unser Bild zeigt, eine bessere Lage habe, als mit der sonst verwendeten hydraulisch gedämpften Telegabel.



## Für richtige Motorradfahrer



**DAS RICHTIGE WEIHNACHTS-GESCHENK**

Magura-Hebel H 48

Motorradfahrer müssen mit allem rechnen. Beim Bremsen und Schalten kommt es auf Bruchteile von Sekunden an. Zuverlässige, griffsichere Bedienungshebel sind oft entscheidend. Selbst regennasse Handschuhe finden beim neuen Magura-Hebel H 48 an den Fingerrillen einen sicheren Halt. Kappe und Faltenbalg schützen den Hebel und Seilzug vor Schmutz und Spritzwasser. Das Drehkreuz läßt sich mit zwei Fingern verstellen und rastet bei jeder halben Umdrehung ein und der Zug läßt sich sekunden-schnell auswechseln: Beim H 48 ist wirklich an alles gedacht – er ist ein Hebel für richtige Motorradfahrer. Fragen Sie Ihren Fachhändler nach dem MAGURA-Hebel H 48.



immer einen Schritt voraus

GUSTAV MAGENWIRTH KG · 7417 URACH (WÜRTT.)

## Sich selber helfen, wenn niemand mehr hilft!

Das ist der Zweck, für den dieses vortreffliche Handbuch der Motorrad-Elektrik geschrieben wurde. Es ist in erster Linie für Leute geschrieben, die sich wohl oder übel selber helfen müssen.

Carl Hertweck

## Der Kupferwurm

Elektrotechnik, Zündung und Lichttechnik an Kraftfahrzeugen. 383 Seiten, Kunstdruckpapier, etwa 375 Fotos, flexibler Plastikeinband, DM 29.50

Im „Kupferwurm“ steht alles, was in anderen Elektrik-Fachbüchern nicht steht, nicht stehen kann, da keines mehr auf Motorräder eingeht. Das ganze Buch enthält Bilder, davon sind ganze 34 sogenannte Werkbilder. Alles andere ist erfahrene und erschlossenes Material aus der eigenen Werkstattpraxis des Verfassers. Natürlich werden die elektrischen Anlagen nicht nur von Motorrädern und Rollern behandelt, sondern auch die von Wagen und Mobilien. Der „Kupferwurm“ will Ihnen in allen Fällen ein treuer Helfer sein.

Ein ideales Weihnachtsgeschenk für jeden Motorradfreund!

Bitte senden Sie untenstehenden Bestellschein umgehend an uns ein, damit wir Sie noch rechtzeitig vor dem Fest beliefern können

**MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1**

Bestellschein

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

Bitte liefern Sie mir sofort, portofrei:

... Expl. Hertweck, Kupferwurm ... DM 29.50

Ich zahle zum 5. 1. 1964  Bitte per Nachnahme liefern

Meine genaue Adresse:

Mo 25

## 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

FRANKFURTER TOPF — glanzpolierter  
Alu-Guß, rost- und körperschallfrei, leicht  
zerlegbar und einzubauen, Sieger des  
Pariser Schalldämpferwettbewerb, Sport-  
erfolge! Preis DM 58,50 sowie Auspuff-  
rohre verchromt (auch für hochgezogene  
Ausführung!) DM 38.— (Teilh. möglich)  
liefert: SCHNELL-VERSAND, 4 Düssel-  
dorf, Am Wehrhahn 86.

Achtung ADLER-Fahrer!

Am 1. 4. 1960 haben wir die ADLER-  
Werksreparatur übernommen. Eingesandte  
Motoren gehen innerhalb 24 Stunden in-  
standgesetzt zurück, Sonderarbeiten, wie  
Leistungserhöhung, Moto Cross sowie  
Grasbahnmaschinen, werden ausgeführt.  
Austauschmotoren und Ersatzteile von al-  
ten Modellen ab Lager sofort lieferbar.  
Fa. Ferdinand Schrodtt oHG., Ffm.-Höchst,  
Kasinostraße 23. 36 779

Verk. Adler 250, 29 000 km, Kolben neu,  
weg. Platzmangel, etwa DM 260.—. Zu-  
schriften unter M 4032 an „das MOTOR-  
RAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 833

Schalldämpfer, Felgen 200/250 ccm liefert:  
F. Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 36 758

Verkaufe: Adler 250 ccm, Bauj. 54, 2 Ver-  
gaser, Rennsitzbk., neue Ausp.-Anlage,  
viele „Gewußt wo“, 1 Rahmen MB 200,  
1 gr. Tank, 1 kpl. Vorderrad, 1 Bremstr.  
hinten, zusammen DM 750.—. Friedl Lud-  
wig, 8 Mü.-Allach, Drachenfelsstr. 1/II. 36 825

Verkaufe sämtl. Teile von Adler M 250  
ccm. 2 Rahmen mit Brief je DM 40.—.  
Manfred Heckner, 609 Rüsselsheim, Wilh.-  
Leuschner-Straße 5. 36 848

## ANZEIGENSCHLUSS

für die Nr. 26  
ist am 10. Dez.

für Nr. 1/1964  
am 19. Dez.

Verkaufe Adler MB 250 ccm, Bauj. 54,  
vers. u. verst. bis März 1964, mit Ersatz-  
motor und zweitem Fahrgestell und vier  
Räder mit 80% Bereifung, gegen Gebot.  
Gerhard Weiß, 7253 Renningen, Malms-  
heimer Straße 20. 36 813

Verkaufe Adler MB 250 mit Ersatzmotor.  
Johann Haas, 4 Düsseldorf, Borsigstr. 32.  
36 812

Suche für MB 250 hochgezogene Auspuff-  
anlage mit Halterung. Preisangebote an  
L. Kisting, 6141 Gronau. 36 797

Verkaufe Adler MB 201, Bauj. 1954, gegen  
Gebot. Herbert Beckmann, 4 Düsseldorf,  
Lürmannstr. 4. 36 906

Verkaufe guterhaltene Adler M 250 ccm,  
TUV 1. 65, 90%ige Bereifung, mit defekt.  
2. Motor, für ca. DM 400.—. A. Thomas,  
5439 Homberg, Haus Nr. 30. 36 915

### AERMACHCHI

Verworner liefert alle Aermacchi-Modelle.

Generalvertreter  
Zentralversand Stuttgart

### AJS

**A.J.S.** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 747

Verkaufe AJSI 500 ccm, 2-Zyl., 1954, Mo-  
tor vor 700 km bei Benzinger überholt,  
neue Kolben, neue Zylinder, neues Pleuel,  
neue Lager, Gabel, linker Krümmer,  
Scheinwerfer, Bremshebel, Kupplung dch.  
Unfall verbogen bzw. defekt, Preis nach  
Vereinbarung. Zu besichtigen ab 17.00 Uhr  
in Braunschweig/Lehdorf, Saabrückener  
Straße 75, bei Herrn Koch. 36 791

Suche für AJS, Bauj. 61, 1 Tank, 1 Doppel-  
rohrrahmen mit Telegabel, Schutzblech  
u. Vorderrad (ohne Bereifung). Preis-  
angebote bitte ich zu richten an Udo  
Czieslik, 2403 HI-Schlutup, Kirchstr. 4.  
36 897

### 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  
36 748

BSA Road Rocket 650 ccm mit Gläser-  
Verkleidung, neuer Motor, Drehzahlm.,  
TT-Vergaser, für DM 1300.— bar zu ver-  
kaufen, noch angemeldet. Erwin Nickel,  
Clausthal-Zellerfeld, Burgstädter Str. 5.  
36 783

BSA 500 ccm Twin weg. Zylinderschaden  
ganz oder in Einzelteilen, von denen  
viele neu sind, abzugeben. Heinz Grun-  
wald, Hamburg-Bramfeld, Anderheits-  
allee 77. 36 782

Von BSA Golden Flash, 650 ccm, zu ver-  
kaufen: 1 Kurbelwelle, 1 Kipphebel-  
gehäuse, 1 Pleuel, 1 Kolben, 1 Nocken-  
welle, 1 Ölpumpe, 1 Motorgehäuse-Hälfte  
mit Zahnrädern, Nockenwellenantriebs-  
seite, 2 Federn für Vorderrad, 1 Len-  
ker, 2 Auspuffkrümmer, 4 Kipphebel,  
Stößel, Ventile u. Federn, 1 Vergaser  
Amal 24 Ø, 1 neuer Tachoantrieb, 1 Sei-  
tenwagen Steib 500, Dieter Beuttel, Fell-  
bach bei Stuttgart, Christofstr. 55. 36 832

BSA Gold Star B 34 Clubman, Bauj. 1963,  
neu, noch nicht zugelassen, zu verkaufen  
gegen Höchstgebot. Mirosław Czerne-  
lewski, 75 Karlsruhe, Kronenstr. 16.  
36 781

Verkaufe: 650 ccm Gol-  
den-Flash/Rocket, Best-  
zustand. Suche: leichten  
Pkw-Anhänger für Ma-  
schinentransp. 175 oder  
250 ccm Maico-u. Cross-  
oder Blizzard-Motor. Gawlitzek, 763 Lahr,  
Biermannstr. 6. 36 920

BSA 750 ccm, 35 PS, guter Zustand, fahr-  
bereit, für DM 350.— zu verkaufen. Gero  
Schlösser, 3352 Einbeck, Andershäuser  
Straße 21. 36 912

Suche BSA B 33-Motor, auch defekt. G.  
Gerberding, 2103 HH-Waltershof, Dra-  
denau 61. 36 942

### DELLORTO

RENN- und SPORTVERGASER  
Zentralversand Stuttgart

### DKW

**Ersatzteillager**  
für DKW-Mopeds

Rudolf Baitinger, Stuttgart,  
Hauptstätter Straße 45  
Fernruf 245712. Stützpunkt  
der Zweirad Union AG. 36 769

**Original DKW**  
Motorrad- und Moped-

Ersatzteile, auch für ältere Mo-  
delle, ab Auslieferungslager  
Hans Richter, Nürnberg  
Theresienpl. 7 Tel. 222327

Motorrad DKW RT 200/2 wegen Anschaf-  
fung einer größeren Maschine zu verk.  
Harald Lorenz, 242 Eutin (Holst.), Dosen-  
redder 32. 36 787

Achtung Liebhaber!



Verkaufe guterhaltene  
DKW 500 ccm, 2-Zyl.,  
Typ NZ 500, gegen bar,  
nur DM 300.—, verst. u.  
vers., TÜV abgen., Hand-  
u. Fußschalt., Sportgas,  
Kugellendgriffe, Lack Ia  
Zustand. Bernd Egle,  
7550 Rastatt (Baden),  
Plittersdorfer Str. 40.  
36 903

### FRANCIS-BARNETT

Verkaufe: Francis-Barnett Trial, 250 ccm,  
Bauj. 59, Verhandlungsbasis DM 600.—,  
auch Teilzahlung. Jörn Pinnow, Ham-  
burg 20, Kugelfang 21, Telefon 51 76 77  
nach 17.00 Uhr. 36 745

### GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe Hercules 175 GS, Baujahr 61,  
Original Wettbewerbsausführung, sehr ge-  
pflegt, komplett mit 3 Übersetzungen,  
Trial- und Geländebereifung, für DM  
750.—. Holger Zarges, 8132 Tutzing, Lud-  
wig-Behr-Straße 2 b. 36 843

HERCULES K 103 GS, mit neuem Motor  
u. Zubeh., einsatzbereit, weg. Sportaufg.  
geg. Gebot zu verkaufen. E. Meyer, Wup-  
pertal, Vogelsbruch 3. 36 837

Verkaufe Kreidler-Geländesport, Bauj. 60,  
4-Gang, Fußschaltung. Das Fahrzeug be-  
findet sich in einem einwandfreien Zu-  
stand. Angebote an Manfred Seeger, 7161  
Unterrot bei Gaildorf, Krs. Backnang.  
36 802

GS 75 Zündapp, 1962, zu verkaufen. Gir-  
ling-Federb. u. 20er-Vergaser. Walter  
Ladiges, Wedel (Holst.), Gärtnerstr. 6.  
36 801

Zündapp GS 75, Vorführr., volle Werks-  
garantie, DM 1100.—. Teilzahlg. möglich.  
Zündapp-Spezialvertrieb Schad, Frankfurt  
am Main, Rheinstr. 9. 36 870

### GIULIETTA

Eilt! Suche Kupplung und Auspuff für  
Giulietta Mockick 50 ccm. Arno Müller,  
6728 Germersheim, Königsberger Str. 5.  
36 831

### HARLEY DAVIDSON

Importeur Georg Suck, Hamburg-Stelling-  
en, Hagenbeckstr. 1-5, immer einwand-  
freie Gebrauchtmach. am Lager. 36 891

### HEINKEL

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

### HERCULES

VERWORNER liefert alle Hercules-Mo-  
delle. 36 764

Verkaufe Hercules 175 zum Ausschachten  
für DM 80.—. Kurbelwelle 1000 km.  
L. Kisting, 6141 Gronau. 36 798

### HONDA

**HONDA** Alle Modelle ab Lager lieferbar.  
Reparaturwerkstatt! Ersatzteile!  
NESTLER · BONN · Stiftsplatz



**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. Tägl-  
lich Expres-Versand von Honda-Ersatz-  
teilen. Honda Bezirksvertretung:

Bruno Lippke, Kempten im Allgäu,  
Füssener Straße 56, Telefon 76 78

### ACHTUNG, HONDA-FAHRER!

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

### RÜDIGER LIENERT

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

Honda CB 72, 250 ccm Super-Sport, Bau-  
jahr 62, ca. 16 000 km, erstklassiger Zu-  
stand, versichert u. versteuert bis Mai 64,  
wegen Anschaffung einer schweren Ma-  
schine gegen Höchstgebot bar zu ver-  
kaufen. R. Letsche, 7417 Pfullingen (Würt-  
temberg), Brühlstr. 6. 36 744

### Honda Motorräder

und Zentralersatzteillager. B. Flintrup,  
44 Münster, Kuhstraße 13, Ruf 4 27 17.  
36 780

Honda Productions-Racer, in einwand-  
freiem Zustand, viele Erfolge, DM 4500.—.  
Zuschriften unt. M 4033 an „das MOTOR-  
RAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 838

Verkaufe Honda CB 72, März 62 zugelas-  
sen, 4800 km, neuwertiger Zustand, für  
DM 1500.— bar. Rudolf Seeger, Holden-  
stedt/Uelzen, Hauptstr. 42. 36 793

Verkaufe von CB 92: 2 elektr. Anlasser  
à DM 20.—, 1 Paar Schalldämpfer DM  
40.—, 1 Vorderradnabe (2 Nocken) DM  
15.—, 1 Tank DM 15.—, 2 Vergaser à  
DM 10.—. Hans-Otto Wulff, 2201 Glinde-  
moor üb. Elmshorn, Holstein. 36 861

HONDA CB 72, ca. 19 000 km, mit Ver-  
kleidung und Lenkerstummeln, zu verk.  
Zuschriften unter M 4034 an „das MO-  
TORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042. 36 867

Gelegenheit! Ia CB 92 SS, fahrbereit,  
DM 550.—. R. Rose, 8562 Hersbruck,  
Kühnhofener 10, Telef. 27 87. 36 918

CB 92, Bauj. 61, 9000 km, einwandfr.  
Zustand, DM 700.—. Walter Huber, 85  
Nürnberg, Pilotstr. 82. 36 913

### HOREX

FRANKFURTER TOPF und andere Schall-  
dämpfer bekannter deutscher Hersteller  
für REGINA, IMPERATOR und RESIDENT  
(auch Zwischendämpfer sowie Auspuff-  
rohre) liefert: SCHNELL-VERSAND, 4  
Düsseldorf, Am Wehrhahn 86 (Tz. mögl.).



# Die BMW-Seite



## Ersatzteile

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

BMW-Motorräder ab Bauj. 54 bei sofortiger Abnahme und Barzahlung zu kaufen gesucht. C. van Hal, Groesbeek (Holland), Ottenhofstraße 40, Telefon 279. 36 778



Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 749

## Kaufe bar alle BMW-Motorräder

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

## SEIT 1935

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

## Kaufe sämtl. Typen BMW

Tageshöchstpreise, Barzahlg., Abhol.  
Ondrak, München 23, Ungererstr. 137, Tel. 366428

FRANKFURTER TOPF und andere Schall-  
dämpfer bekannter deutscher Hersteller,  
lieferbar für alle BMW-Typen (z. B. 51/3  
DM 34.—) sowie Auspuffrohre liefert:  
SCHNELL-VERSAND, 4 Düsseldorf, Am  
Wehrhahn 86 (Teilz. möglich).

BMW R 60 mit Seitenwagen BMW-Spezial,  
hydraulisch gebremst, 12 500 km, Bj. 62,  
auch getrennt, gegen Gebot zu verkaufen  
oder Tausch geg. R 69 S. U. Schmidt,  
Darmstadt, Rheinstr. 47. 36 850

Schalldämpfer u. Felgen liefert: F. Fallier,  
Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 36 759

Zahle Höchstpreise für alle BMW-  
Kräder 250 bis 600 ccm sowie Wehr-  
machtskräder R 12, R 17, R 75, Zündapp  
KS 750, auch defekt, Unfall, Ersatz-  
teile, Fa. Blaimer, München 58, Baju-  
warenstr. 17, Tel. 08 11 / 42 18 58.  
36 777

R 75/51 RS - SS zu verkaufen. Wieser,  
Düsseldorf, Hermannstadtstr. 3. 36 885

VERWORNER liefert alle BMW-Modelle.  
36 763

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motor-  
räder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung.  
Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen,  
Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland),  
Telefon 0 17 29 - 120. 36 775

Suche für R 50 (Bauj. 1959) linken Zyl. mit  
Kolben, 1 Auspuffkr., flachen 1. Sturz-  
bügel sowie Pleuel gegen bar. Angeb.  
an G. Bühner, 7831 Ottoschwanden. 36 873

Origin.-Ersatz. f. BMW-Motorräder, auch  
f. ält. Modelle. E. Kathrein, Lorsch (Ts.).  
36 776

Verkaufe BMW R 67/II, Sturzb. u. Volln.  
Suche Constellation, evtl. BSA A 10 RR,  
Bonneville od. ähnlich. Karl Gerber, 8775  
Partenstein 377. 36 876

## Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

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

Ich kaufe alle BMW-Motorräder gegen  
Barzahlung. Angebote mit Preis u. Typ  
an Irmgard van den Berg, Moers-Asberg,  
Essenberger Straße 80. 36 774

Verkaufe BMW R 68, Motor überh., oder  
tausche gegen MC-Maico. Ad. Bartsch,  
311 Uelzen, Im Hülsen 106. 36 868

Achtung! BMW-Fahrer! Übernehme Um-  
bau von R 69 auf R 69 S, von R 50 auf  
R 50 S, Motor u. Getriebe m. Orig.-Teilen.  
Rep. u. Überh. sämtl. Motoren, Getriebe,  
Kurbelwellen, Zyl.-Köpfe usw. u. Renn-  
trimm. Nur preiswerte Qualität! Wolfg.  
Kaysner, Mech.-Meister, 7012 Fellbach-  
Stuttg., Ludwigsburger Str. 43. 36 894

Verkaufe von R 51/3 Zylinder mit Kolben,  
wenig gelaufen, DM 80.—, Kurbelwelle  
DM 35.—, Fahrgestell mit Brief DM 35.—,  
Kardan mit Welle 32/7 DM 60.—, Ge-  
triebe DM 40.—, R 67/2-Zylinderköpfe DM  
30.—, Vergaser rechts DM 10.—, Kardan  
35/8 DM 40.—, Puch 125 SL DM 60.—,  
Vollnaben Max Stück DM 20.—, H. Alb.  
Wirths, 5273 Windhagen, Hückeswagener  
Straße 61. 36 863

Verk. BMW R 51/3, Bj. 54, wg. R 69/5-  
Kauf, kompl. ohne Motor, DM 400.— od.  
in Einzelteil., 2 Laufräd., Vollnabe, à DM  
70.—, 1 Getriebe DM 60.—, 1 Telegabel  
DM 70.—, 1 Tank DM 10.—, 1 Hinterrad-  
antrieb mit Kardan SOLO 35:9 DM 50.—,  
1 vord. Bremsankerpl. DM 15.—, 1 Tacho  
180 km/h, W = 0,95, neuw., 1 Rahmen m.  
Brief DM 40.—, Richard Schönfelder, 563  
Remscheid, Steinberger Str. 47. 36 849

Verkaufe BMW R 69 S, ca. 10 000 km,  
techn. u. äußerl. einwandfrei, mit Hoske-  
Tank, eingeb. Drehzahlmesser, US-Sitz-  
bank usw., DM 3300.—, ARAL-Tankstelle  
Heinz Stüttgen, Düsseldorf, Roßstr. 115,  
Ruf 43 85 55. 36 839

Verkaufe neuwertiges Original-R 60-Ge-  
spann, Bauj. 62, Barpreis DM 3400.—,  
superbreite Meier-Bank u. a. Jahresver-  
sicherung DM 160.—, H. Hartzsch, 4 Düs-  
seldorf, Franklinstr. 50. 36 892

Suche für R 60 Kegelradsatz 7:27. Hin-  
richs, 81 Garmisch-Partenkirchen, Wetter-  
steinstraße 19, Telefon 36 91. 36 887

Verkaufe für R 50 1 Paar fast neue Hoske-  
tüten für DM 85.—. Wigand, 6 Frank-  
furt, Eschersh. Landstr. 183. 36 886

Suche für BMW R 69: 1 Hinterradgetr.,  
mögl. Zähnez. 7:27, Hoske- od. Meier-  
tank, preisgünst. Motor R 60 bzw. R 69 S,  
evtl. reparaturbed., Geländereifen 3,50 /  
4,00 x 18". K. Dörr, Stgt.-Bad Cannstatt,  
Essener Straße 3. 36 879

Wir zahlen Höchstpreise für BMW-  
u. NSU-Max-Motorräder beim Kauf  
eines Wagens aus dem Glas-Auto-  
mobil-Programm. Angeb. mit Preis  
an Hermann Neumaier, Werksver-  
tretung, 7611 Mühlenbach i. K.,  
Telefon 426. 36 784

Suche SW-Übersetzung BMW R 51/3,  
Zähnezahl 7:32. Rolf Bonnen, 4041 Vorst/  
Neuß, Heide 8. 36 878

Suche für meine R 50 eine gebrauchte  
Sportverkleidung. Zahle in bar. Wilhelm  
Heinz Schankat, Mülheim/Ruhr, Alsen-  
straße 14. 36 858

VERKAUFE von R 25/3 Rahmen mit Brief  
nach Gebot, Räder mit Bereifung 50%  
à DM 15.—, 1 Motor, vor 7000 km über-  
holt, DM 80.—, 1 SW Steib SL 200, bei  
Selbstabholen gratis. Anfrage bei Köcher,  
71 Heilbronn, Karl-Marx-Straße 26. 36 814

Suche R 60 in gutem Zustand, Angebote  
an Hein Krings, 4751 Kessebüren über  
Unna. 36 855

Ein Paar neue Schalldämpfer für R 50 S  
für DM 95.— zu verkaufen. Jakob Kohnz,  
5405 Ochtendung, Obere Grabenstr. 20.  
36 853

Sportl. R 25/3, 55, 30 000 km, astrein, Sitz-  
bank, DM 350.—, verk. F. Kamps, Scherm-  
beck, Postamt, Tel. 0 28 53 - 130. 36 851

Suche R 69- oder R 69 S-Motor geg. bar.  
Zuschriften mit Zustand und Preis erbit-  
tet Rudi Jeschke, 239 Flensburg-Weiche,  
Försterstieg 24. 36 844

Eilt! Suche Zündmagnet und Stirnräder für  
Nockenwelle und Zünder, evtl. Motor z.  
Ausschl., f. R 75! Angeb. an Jens Becker,  
Haunstetten ü. Augsburg, Buchenstr. 12.  
36 836

Verkaufe R 26, Bauj. 60, Sitzbank, Ge-  
päcktr., guter Zustand, ca. 20 000 km.  
Raum Süddeutschland, für DM 800.— so-  
fort, vers. u. verst. bis Mai 64. Zuschr.  
unter M 4031 an „das MOTORRAD“,  
Stuttgart, Postfach 1042. 36 828

Verk. für BMW R 50: 17-Liter-Tank, DM  
70.—, 2 Holmrohre für Horex Regina 400,  
DM 20.—, 1 Reparaturanleitung für BMW  
R 51/3, R 67, R 68, DM 8.—, Emil Ober-  
egelsbacher, 8918 Diessen am Ammersee,  
Bahnhofstraße, Postfach 64. 36 824

Verkaufe R 66-Motor für DM 150.—. Horst  
Jordan, München 13, Apianstr. 5. 36 823

Ich kaufe alle unfallbeschädigten BMW-  
Motoren ab Bauj. 1955. Angebote an H.  
Muijen, Muraltplein 19, Borculo (Hol-  
land). 36 818

Verkaufe wegen Ausw. BMW R 50 S, 7000  
km, viele Extras, Bauj. 62, wie neu, geg.  
Barz. Angeb. an A. Merz, Ulm, Hasel-  
bühl 45. 36 817

Orig. BMW RS-Motor bar zu kaufen ge-  
sucht. Angebote unter M 4029 an „das  
MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042.  
36 804

Verkaufe  
Orig. R 69 S-Tank, weiß, neu, DM 75.—,  
Original R 69 S-Sturzbügel, wie neu, DM  
45.—, Original R 69 S-Hoske-Tüte, wie  
neu, DM 30.—, Noch nicht getr. beste  
Leder-Jeans, Gr. 48, DM 100.—, Bitte  
um Vorauszahlung oder Nachnahme, da  
alles einwandfrei. Harry Knoblauch, 325  
Hameln/Weser, Erichstr. 1. 36 790

Verkaufe BMW R 67/II, Bauj. 54, nur  
21 000 km gel., für DM 1100.— bar. Albert  
Weber, z. Z. Insel Reichenau, Rhein-  
straße 313. 36 746

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 61, 14 000 km,  
bester Zustand, Hoske-Tank RS III 35 Ltr.,  
für DM 2150.—, Norbert Gierens, Witten/  
Ruhr, Hardel 6. 36 935

Verkaufe oder tausche R 50 S-Rennmasch.,  
Bauj. 61, Alu-RS-Tank, 19"-Räder, Dreh-  
zahlmesser usw., Juniorenpokal Okt. 62,  
Avus schnellste Stoßstangen-BMW 156,9  
km/h Schnitt, gegen Schwingen-BMW oder  
Lady oder Gespann. K. H. Jelleßen,  
414 Rheinhausen (Oestrum), Henri-Dunant-  
Straße 9 (bei Blank). 36 917

Suche BMW R 50, 51/III oder R 60. An-  
gebote mit Preisangabe an: Dieter Limmer,  
83 Landshut, Füttererstr. 20/I. 36 926

Verkaufe BMW R 67/2, Bauj. 1954, für  
DM 700.—, M. Grabienski, 43 Essen,  
Bohmerstr. 54. 36 900

R 69 S, Bauj. 63, 11 500 km, für DM 3300.—  
zu verkaufen oder gegen VW ab Bauj. 60,  
auch S'andard, zu tauschen. M. Pachnicke,  
1 Berlin 46, Gallwitzallee 85. 36 899

Suche für R 67/2 gebr. Hoske-Tank u.  
Meier-Bank, Arno Hanke, 462 Castrop-  
Rauxel, Ickerner Str. 20. 36 934

ACHTUNG, R 50-, R 60- u. R 69S-FREUNDE!  
Habe wegen Aufgabe des Motorrad-  
sports noch abzugeben: 2 Reifen 4.00 - 18,  
Marke Firestone SPORTSMAN, 4-Ply,  
Made in USA, 95%eig. Profil, bestens für  
Winterdurchfahrt oder Geländesport. So-  
wie 1 verchr. Gepäckträger, 2 Auspuff-  
töpfe, 1 Nebelscheinwerfer, 1 Paar Schaff-  
stiefel Gr. 38 u. gratis 1 Sturzbügel rechts  
und 1 Sturzhelm, gebraucht, 1 Gummi-Über-  
hose, W. Fasnacht, 7304 Ruit, Krs. Eb-  
lingen, Scharnhäuser Str. 102 (b. Simon).  
36 901

BMW R 25/3 dringend guterhaltene Kur-  
belwelle gesucht sowie Doppelsitzbank  
(leicht rep.-bed.). Otto Bäcker, 5211 Lül-  
sdorf/Köln, Steinstr. 18. 36 933

Suche Motor R 68. Babl, München 49,  
Appenzeller Str. 67. 36 904

BMW R 25/3, Bauj. 55, 80% bereift, gr.  
Rüchl., leicht. Motordef., zu verkaufen.  
DM 250.—, H. Merta, 7257 Ditzingen,  
Eichendorffstr. 24. 36 928



**HEINRICH - Verkleidungen**  
die idealen Verkleidungen  
für die schweren BMW's.  
Motorradverkleidungen u. Sporttanks für  
BMW-Motorräder direkt vom Hersteller:  
**Karl Heinrich, 7034 Maichingen**  
Krautgartenstr. 4, Tel. 827 28 Böblingen

R 75 1 Nockenwelle, R 51/3 3 Laufräder  
à DM 25.—, 1 Soloantrieb DM 40.—,  
1 Meier-Bank DM 40.— (Leder), 2 Amal TT  
30 Ø DM 120.—, P. Thome, 533 Königs-  
winter, Grabenstr. 73. 36 931

Verkaufe von R 68 Rahmen mit Brief DM  
60.—, Endantr. mit Kardan 9/35 DM 40.—,  
2 Räder kompl. mit 50% Ber. à DM 20.—,  
Sitzbank DM 30.—, hint. Schutzbl. DM  
10.—, Resident-Teleg. DM 50.—, RT 125,  
TUV 1965, Chromf. u. Tank, mit 2. Mot.  
u. Ersatz, gegen Gebot, Vigehts, 433  
Mülheim/Ruhr, Schloßstr. 35. 36 898

Suche Motor R 68—R 60 oder R 67/2, auch  
defekt, Seitenwagen Steib 500 L für R 51/3.  
Angebote an Horst Bornträger, 49 Her-  
ford (Westf.), Wellbrocker Weg 25.  
36 895

BMW R 69 S, Bauj. 63, 5700 km, um  
DM 3200.— zu verkaufen. W. u. H.  
Schäfer, 58 Hagen i. Westf., Fleyerstr. 34.  
36 939

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 Ver-  
gaser (24 mm) extra, neue Motorradhose,  
2 ital. AGV-Sturzhelme, TUV bis Sept.  
1965, vers. bis Dez., sehr guter Zustand.  
Verhandlungsbasis nur DM 1200.—, Wolf-  
gang Nasdala, 7858 Weil/Rh., Bühlstr. 1.  
36 567

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

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 dringend für BMW 500 R 51/3  
einen Zylinder (rechts) komplett mit Kopf  
u. Deckel, wenn möglich mit Kolben, je-  
doch nicht erforderlich, 1 Motor R 51/3,  
1 Vergaser rechts, die Teile müssen ein-  
wandfrei sein, Zahle bar. Angebote mit  
Preisangabe an Jürgen Lässig, 741 Reut-  
lingen, Otto-Johannsen-Str. 28, Tel. 3 81 26.  
36 705

**Bitte fassen Sie den Text für  
Ihre Anzeige in Blockbuch-  
staben oder deutlich lesba-  
rer Schrift ab. Sie ersparen  
sich und auch unnötigen  
Ärger und Fehlerquellen;  
denn für Fehler, die auf un-  
leserliche Manuskripte zu-  
rückzuführen sind, können  
wir leider nicht haften.**

## HOREX

Verkaufe Horex Regina-Gespann, Bauj. 1953, vor ca. 3000 km generalüberholt, in gutem Zustand, Verhandlungsbasis DM 250.—. Zuschriften unter M 4036 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 874

**Achtung! Horex-Fahrer! Übernehme Rep. u. Überholung sämtl. Horex-Mot., Umbau von Imperator- u. Resident-Mot. auf 500 ccm mit Alu-Zyl., Instandsetz. von Imperator-Kurbelwellen mit 4 Lag. u. Garantie, Schmierungs- u. Entlüftg.-Ändg., Rep. v. Zyl.-Köpfen usw., Renntrimm. Für Imp. werden geliefert: Alu-Zyl. m. u. o. Kolben, Pleuelsätze, R III-Nockenwellen im Tausch, Drehzahlmeß-Anlagen (Anschluß an Nockenwelle). Nur preiswerte Qualität! Wolff, Kayser, Mech.-Meister, 7012 Fellbach-Stgt., Ludwigsburger Str. 43. 36 893**

Suche Horex Imperator, zahle bis DM 800.— bar. Preisangabe an Werner Amrhein, 8751 Wintersbach, Hauptstraße 41. 36 865

Resident 350 mit Steib 350 S (silbergrau) zu verkaufen. Bauj. 55, 45 000 km, dazu 2. Motor ohne Kurbelwelle, Gisenia-Hose, Klepper-Kradmantel, Römer-Helm, Gr. 57, D. Hillje, 29 Oldenburg (Oldbg.), Scheide- weg 150. 36 792

Imperator S 500-Gespann, blau, Alu- Bleche, Magura-Geländel., 1 Motor (l. defekt), div. Übers., 1 kompl. Hinterrad, 1 dto. SW-Rad, Verh.-Basis DM 850.—, od. Tausch geg. Super-Max (Gespann). Volker Hirschelmann, 475 Unna, Friedr.- Ebert-Straße 20. 36 820

## ILO

Suche dringend billigen ILO M 250-Motor zum Ausschachten (Bauj. 1952). Joachim Grieger, 74 Tübingen, Galgenbergstr. 34. 36 829

## JAP

Jap — Verkaufe meine schnelle Sand-, Grasbahn-Rennmaschine 500 ccm, erstkl. Zust., rennfertig, für DM 3250.—, 1 geb. Sandb.-Fahrergerüst mit Getriebe, Hinterrad usw. DM 480.—, ferner je 1 schnelle Nocke für 350 u. 500 ccm Jap, à ca. DM 500.—. G. Hofmeister, München 13, Schleißheimer Straße 388/0. 36 835

## 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

Verkaufe 350er Jawa, fahrber., mit 2 Mo- toren, neu bereift. Preis nach Verein- barung. Christa Mayer, LHU Agentur, 713 Mühlacker, Hindenburgstr. 66. 36 789

## JAWA



Die neue Moto Cross-Maschine nur DM 1935.— verzollt ab Hamburg. Bitte rechtzeitig bestellen.  
Importeur Karl- Heinz Meller, Hamburg 22, Winter- huderweg 58-62. 36 743

## 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 Motortuning für alle Zwecke. 15- und 16-zählige Kettenritzel liefert: **Alfons Mohr, Hausen b. Mayen (Nettetal), Telefon Mayen 2644.**

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

**FRANKFURTER TOPF FTME 52 für FLORETT, DM 25.50, liefert: SCHNELL- VERSAND, 4 Düsseldorf, Am Wehrhahn 86.**

Verkaufe meine erfolgreiche Grasbahn- Kreidler, 50 ccm, mit Zubehör, und ein Straßenrennfahrergerüst f. Kreidler-Motor.  
Suche 2 Auspuffkrümmer für **Ardie 350 ccm, linkes Motorgehäuse für DKW 350.**  
Horst Kinkelbur, 4951 Rothenuffeln Nr. 276. 36 834

Suche für Kreidler Florett gebrauchte Tele- gabel von 150er Dürkopp. Eilt! Günter Schaarschmidt, 607 Langen/Hess., Südliche Ringstraße 151 b. 36 845

Suche Betriebs- und Tuningsanleitung für Florett. Helmut Hager, Landsham 6 1/2, 8811 Post Plienig. 36 872

Suche für Kreidler Florett: (in gutem Zu- stand) Vorderrad, Vorderrad, Rahmen u. Lenker oder kompl. Maschine ohne Motor oder mit defektem Motor (auch Super-Teile). Angebote u. Preis an Josef Halbmayr, 7707 Engen, Friedrich-Mezger- Straße 6. 36 896

Verkaufe Florett 3,6 PS, 3-Gang, Bauj. 61, anthrazit, mit Beinschild, 13 000 km gel., in bestem Zustand, TÜV März 1965, für DM 480.— bar. Willi Korz, 6571 Hahnen- bach, bei Kirn/Nahe, Hauptstr. 55. 36 941

## MAICO

VERWORNER liefert alle MAICO-Modelle. 36 765

## BARBOUR-ANZUG

Der international erprobte An- zug für jeden Motorradfahrer.  
100% wasserdicht, winddicht, reißfest und warm.

Typ: International DM 173,50  
Typ: Intern.-Junior DM 155,—  
Typ: Sport DM 112,—  
Rennkombi DM 106,—

— Jacke und Hose auch einzeln lieferbar —

Prospekt anfordern

**DETLEV LOUIS · HAMBURG 13**  
Rentzelstraße 7 · Telefon 44 74 91

**Maico 250 Moto Cross**, Transport-Anhän- ger für 2 Maschinen sowie eine Trai- ningsmaschine, **Maico 175**, sofort umst- halber zu verkaufen, Verhandlungsgrund- lage DM 1200.—. AGIP-Service-Station, Gottfried Clauß, 7032 Sindelfingen, Tü- binger Allee, Telefon 8 29 14. 36 815

## MATCHLESS

Motorräder Ersatzteile Zubehör  
**MATCHLESS** Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 750

**Matchless 350**, Bauj. 54, überholt, mit viel Ersatzteilen u. Reifen, für DM 750.— zu verk. Schmitz, Bonn, Trierer Str. 102. 36 916

## MOTOBI

Verkaufe **MOTOBI-Supersport**, 125 ccm, Mod. 62, 1. Inbetriebnahme April 63, neu- wertiger Zustand, sfr 1500.— bar. A. Klopfenstein, Wart 59, Thun, Schweiz. 36 841

## MOTO CROSS

**Achtung Ausweissfahrer!**  
MC-DKW 125 ccm, Meisterschaftsmasch. 1963, in rennf. Zustand für Saison 64, schnellstens zu verkaufen, DM 580.—. So- wie eine MC-Maico 250 ccm mit niederem Fahrgestell, in rennf. Zustand, DM 600.—. 1 MC-Motor Maico 250 ccm DM 200.—. Angebote an Willi Brenner, 748 Sigmari- gen, Brenzkofenstr. 1 a. 36 881

Verkaufe erfolgreiche **Maico-Moto Cross 250**. Hermann Christiansen, 2263 Risum, Post Lindholm. 36 854

**Spezial-Moto Cross-Rahmen**, Doppelrohr- ausführung, sehr leicht mit Chrom-Molyb- dän-Material, für **AJS, Matchless, BSA, Horex**. Kurzfristig lieferbar. Günter Fischer/Paul Rummelin, 7419 Neuhausen, Krs. Reutlingen. 36 905

Suche 250 ccm-Maico-Moto Cross-Motor u. Geländegabel, evtl. ganzes Fahrgestell. Hans Mayer, 7064 Geradstetten/R., im Hörnle. 36 902

**Ital. CERIANI-Vorderradgabel u. Feder- beine für Moto Cross u. Geländesport** verkauft Otto Walz, 7033 Herrenberg, Im Vogelsang 6. 36 927

## MZ

**MZ-Motorräder ab Lager Stuttgart. Auch auf Teilzahlung**

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

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

## NORTON

Motorräder Ersatzteile Zubehör  
**Norton** Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 751

**Norton Manx zu verkaufen**. Vieser, Düs- seldorf, Hermannstadtstr. 3. 36 884

**Kauf: Federbett-Rahmen MANX 500**, evtl. Fahrgestell kompl. Preisang. unter M 4037 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 944

## NSU

**Achtung Max-Fahrer! Gewindereparatur** M 6, M 8, M 10, M 12, kurze und lange Kerzengewinde M 14 x 1,25, mit „Heli Coil“-Gewindeinsätze. Preis pro Gewinde- reparatur DM 4.—. Bernd Ehtle, 69 Hei- delberg, Quinckestr. 32. 36 807

**Original NSU-Max-Austauschmotor**, 6500 km gel., in allerbesten Verfassung, kpl. mit Zünd- u. Verg.-Anlage, gegen Bar- gebot, sowie billig: von Max viele Mo- torteile, Rahmen, Gabeln, Räder zu ver- kaufen. Otto Bergner, 2381 Gammellund bei Schleswig. 36 875

**FRANKFURTER TOPF** und andere Schall- dämpfer bekannter deutscher Hersteller für **NSU MAX** sowie Auspuffrohre liefert: **SCHNELL-VERSAND**, 4 Düsseldorf, Am Wehrhahn 86 (Teilz. möglich).

Verkaufe **NSU-Fox 98er**, 4-Takt, 4 Gg., leicht reparaturbedürftig, f. nur DM 55.—. Ulrich Donatz, 2871 Delmenh.-Adelheide, Abernettstr. 2./312. 36 859

**Super-Fox-Profilenker gesucht**. Erhard Posselt, Augsburg, Maschenbauerstr. 7. 36 862

**Maxi 175 ccm**, 12,5 PS, Bauj. 60, s. guter Zustand, erst 20 500 km, Gepäcktr., Sitz- bank, zugelassen, weg. Kauf einer schw. Maschine für DM 450.— od. Gebot sofort an schnellentschlossenen Käufer zu verk. R. Corall, 285 Bremerh.-Surh., Egerländer Straße 10. 36 847

Verkaufe geg. Gebot erstkl. 500 ccm **Consul**, Bauj. 53, mit Ersatzmotoren und Rahmen. Kaiser, Berlin 51, Hansastr. 16. 36 808

**Federbeine für NSU Max gesucht**. Preis- angebote an Raimund Veit, Köln, Kasino- straße 4. 36 796

Suche dringend für **NSU Max 250 ccm Renn- oder Sportnockenwelle** mit Kipp- hebel, Sportvergaser, Amal TT oder Del- lorto, Hoske-Tank u. Horex-Gabel, pass. für Spezial-Max. Angebote mit Preis an Klaus Scheidl, 8 München 19, Winthir- straße 21. 36 919

Eilt! Suche guten **Sportmax-Motor**, kann frisiert sein. Manfred Loth, 1 Berlin 12, Mommsenstr. 58. 36 914

## PRIMA

**Roller Prima-Drei-Stern**, Bj. 61, 18 000 km, generalüberh., Bestzust., Neuerwerb DM 1700.—, für DM 500.— bar zu verk. KH. Hertwig, 3011 Letter, Dorfstr. 52, Telefon 3 88 97. 36 819

## PUCH

**Original-Ersatzteile für Puch, Moped, Roller, Motorräder und Wagen** sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chrom- zylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren, Geländesportausrüstungen und Renngetriebebesätze.  
Spezial-Werkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager  
Puch-Generalvertretung **L. L i e d l**, Regensburg-Graßling. Telef. 0 94 05 / 274. 36 773

Suche **Puch-Motor 175 ccm 5-Gang**, mit Vergaser und Luftfilter. Angebote mit Preisangabe an Gerhard Weniger, 88 Ans- bach, Philipp-Zorn-Straße 21. 36 877

## RENNMASCHINEN

**Gelegenheit!**  
**Honda CR 110**, 50 ccm, Productions- Rennmaschine, 8-Gang-Getriebe mit Ver- kleidung, Orig.- u. kompl. Ersatzteilsatz. Vom Werk rennfertig für 1964, seither nicht mehr im Einsatz, preisgünstig wegen Aufgabe des Rennsports abzugeben. 3. Deutscher Juniorenmeister 1963. Claus Norheimer, 67 Ludwigshafen/Rhein, Saar- landstraße 38, Tel. 6 23 89 u. 67 25 39. 36 883

**Achtung Ausweissfahrer! Komplettes Stra- ßenrenngespann (Lizenzmotor), 16"-Räder**, neu überholt, tiefer Schwerpunkt usw., zusammen mit Bahnrennrahmen u. Swg. für DM 2400.— sehr preisgünstig zu ver- kaufen. Zuschriften unter M 4030 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 36 821

**Rennmaschine MOTOBI 125 63er Kurz- huber** verkauft Wickmann, 34 Göttingen, Lg.-Geismar-Str. 1. 36 811

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

## RENNMASCHINEN

Zu verkaufen dem Meistbietenden mein sehr schnelles

### Rennmotorrad BMW Spezial

Zuschriften an: FL. CAMATHIAS, Veytaux-Montreux (Schweiz). 36 826



Verkaufe BMW-RS-Gespann für DM 10 000.—, Fred Huber, 8 München 61, Memeler Str. 118. 36 864

Verkaufe meine erfolgreiche 125 ccm-DKW-Bahnrennmaschine. Evtl. auch nur Motor. Herm. Dreier, 452 Altenmelle Nr. 99. 36 795

Bultaco 125 ccm, 6-Gang, Bauj. 1963, mit Drehzahlmesser, Verkleidung, 3 Rennen gelaufen, preiswert zu verkaufen. Angeb. an Herbert Mann, 858 Bayreuth, Kulmbacher Str. 70. 36 938

## ROYAL ENFIELD

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

### Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

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

## SACHS

Original-Ersatzteile für sämtliche SACHS-MOTOREN, Austauschteile, Motorüberholungen. SACHS-MOTOREN-DIENST MULLER & KRAUS, Nürnberg, Regensburger Str. 36, Telef. 4 03 65. 36 890

Suche 50 ccm-5-Gang-Sachs-Motor. Hans Dieter Schäfer, Altenahr, Roßberg 38. 36 772

## SEITENWAGEN

Suche Steib-Seitenwagen S 500 L oder Fahrgestell, Bauj. 54. Heinrich Wessel, Emmendingen, Fritz-Boehle-Str. 3 a. 36 800

Suche guterhaltenen Seitenwagen TR 500/ S 500 L, verkaufe oder tausche Bossgespann, Friedrich Apsel, 3001 Bennigsen, Hauptstr. 28. 36 830

Verkaufe Steib SL 200 für DM 50.—. L. Kistingner, 6141 Gronau. 36 799

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

Suche Gelände-SW für KS 601, zahle bis DM 500.—, und 60 W-Lichtmasch. Bernd Höfler, Feldafing, Seewiesenstr. 22. 36 888

Steib S 500, gebremst, mit Kofferträger, DM 300.—, Manfred Szalies, 61 Darmstadt, Finkenweg 59. 36 852

Richter-Kabine für TR 500, neu, DM 200.—, verkauf Labitzke, 4 Düsseldorf, Brehmstraße 29. 36 908

Verkaufe Steib S 500 mit Gestänge für NSU Max, gut erhalten, Preis DM 100.—. J. Schuhmann, Castrop-Rauxel, Talstr. 28. 36 930

Suche Seitenwagen: TR 500, S 501 oder S 250 mit gebremstem KS-Rad für KS 601. Günter Stähler, 1 Berlin 44, Silbersteinstraße 149. 36 943

## TORNAX

FRANKFURTER TOPF aus Alu-Guß (siehe Anzeige unter ADLER!) DM 58.50 liefert: SCHNELL-VERSAND, 4 Düsseldorf, Am Wehrhahn 86 (Teilh. möglich).

## TRIUMPH

### Triumph-Ersatzteillager

BDG 125, BDG 250  
Boss, Cornet, Contessa

Rudolf Baitinger, 7 Stuttgart 1,

Hauptstätter Str. 45, Anruf 24 57 12

36 768

Von „Triumph Boss“ zu verkaufen: überh. Motor, beide Laufräder u. Hinterradrahmen, Preis DM 150.— oder Gebot. Jan Lok, 518 Eschweiler, Mühlenstr. 90. 36 846

## ENGL. TRIUMPH

**TRIUMPH** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 752

## VESPA

Vespa GS/3, Bauj. 1962, jedoch erst ab 1963 gef., Sturzbügel, 2 Gepäckträger, 11 000 km, zu verkaufen (gepl. u. sportl. Roller) oder Tausch gegen engl. Maschine bis 500 ccm (auch BMW 51/3). Rolf-Jürgen Wieck, 5448 Kastellaun/Hsr., Marktstr. 5, Telefon 386. 36 907

## VETERANEN

Suche Megola, auch reparaturbed. Weiser, Bad Homburg, Schwedenpfad 10. 36 771

Neander, auch Teile, u. fahrber. gr. BMW, billig, ohne Brief, sucht SOLMS, 355 Marburg, Voigtstr. 57. 36 909

## VICTORIA

### Ersatzteillager für Victoria-Motorräder Victoria-Mopeds

Rudolf Baitinger, Stuttgart, Hauptstätter Straße 45  
Fernruf 245712. Stützpunkt der Zweirad Union AG. 36 770

### Original VICTORIA

Motorrad- und Moped-Ersatzteile, auch für ältere Modelle, ab Auslieferungslager Hans Richter, Nürnberg Theresienpl. 7 Tel. 222327

Verkaufe Victoria KR 26 N. Bereifung 100%, neue Alu-Felgen u. -Speichen, neuer Regler, ein Ersatzmotor u. zerlegter Ersatzmotor, Versich. u. Steuer bis Sept. 1964 abgeführt, für DM 400.—. Fr. Bronsart, Gladbeck-Brauck, Hügelstr. 3. 36 866

## VINCENT

Ihr Spezialist für die Vincent: Ersatzteile u. gebr. Maschinen (60 PS). C.M.I., Old Farm, Lamberhurst, Kent (England). 36 761

F. W. EGLI, Spezialwerkstätte für VINCENT-Motorräder, OBERWILL AG b. Bremgarten, Tel. 05 77 16 05. Bestandteile, Revisionen engl. Sport- u. Rennmaschinen, Verkauf total rev. Maschinen. 36 882

## ZÜNDAPP

### ZÜNDAPP

Fahrzeugverkauf u. Reparatur:  
Zündapp-Spezial-Vertrieb  
Schad, Frankfurt a.M., Rheinstr. 9, Tel. 725261



Motorräder Mop. Ersatz. Spez. 601-T.  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 753

SCHALLDÄMPFER (zerlegbar, verchromt) für KS 601 DM 53.—, Auspuffrohr DM 36.— (Teilh. möglich) liefert: SCHNELL-VERSAND, 4 Düsseldorf, Am Wehrhahn 86.

Zündapp-Ersatzteile — Austauschteile für Janus — Motorräder — Roller — Mopeds. Zündapp-Welter, Hannover, Postfach 21 266, Telefon 44 00 80. 36 767

Suche Zündapp-Motor 175 S oder 250 S, auch defekt. J. Eggert, Nürnberg, Birkacher Straße 22. 36 805

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Telefon 61 26 79. 36 757

VERWORNER liefert alle Zündapp-Modelle. 36 766

Kaufe Zündapp Trophy 175 oder 200 S. Küpper, 51 Aachen, Jos.-v.-Görres-Str. 73. 36 911

## 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

## MOTORENINSTANDSETZUNG

Zylinderschleiferei, Kurbelwellenreparatur, Motorenteile für deutsche und englische Maschinen, Dichtungen, Renold-Ketten, Heli-Coil-Gewinde-reparatur.  
Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstraße 3

Verkaufe: Horex Regina 400 ccm, Erstbesitz, guter Zust., DM 500.—, 66 000 km, Bauj. 54. Von Gelände-Mars 175 ccm 2 Motoren, fahrfertig (Sachs) sowie sämtliche Gelände-Teile außer Rahmen. — Suche: Norton-Manx, Bauj. 53—54, 500 ccm, oder Kurzhub 54—56 oder kompl. Fahrgestell, 350 ccm AJS ab Bauj. 54—58, 7 R boy racer. Peter Spahr, Berlin 10, Englische Str. 29. 36 816

Suche für Februar gute NSU, Jawa oder Horex (DM 400.—, bis 300 ccm!). Dück 233 Eckernförde, Bergstr. 29. 36 880

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

BMW R 51/3, ohne Brief, günstig gegen Gebot. NSU Fox 98 ccm, 4-Gang, sehr gut erhalten, Motor nach Überhol. ca. 200 km gelaufen, neu bereift, DM 200.—. Ferner von Adler MB 250; Satz Zylinder mit Kolben, 1200 km gelaufen, DM 50.—, von M 200: Gabel DM 28.—, Tank DM 18.—. W. Kretzer, 8722 Gänheim 113. 36 810

Suche dringend englische Maschine ab Bauj. 50, von 350—700 ccm, auch Unfall. Th. Gier, 51 Aachen, Boxgraben 47. 36 842

Achtung! Verkaufe NSU Superfox Gelände, v. Tele u. 21"-Rad, h. Schwinge, hochgez. Auspuffanl., Motor 10,5 PS, mit zerlegt. Zweitmasch., Preis DM 750.—. 1 Adler MB 200, 1 Adler M 200 mit 3 Mot., alle zerl., verk. auch einzeln, alles zus. DM 150.—. 1 Adler MB 250, 2-Verg., Getr. leicht defekt, mit 2. Mot., DM 450.—. Suche Horex Resident 350 ccm, Angeb. an Hans Loosen, 532 Bad Godesberg-Muffendorf, Kreuzstr. 15. 36 856

Verkaufe NSU Max Spezial, 56, mit Federb., für DM 395.—. 1 Adler Twin-Motor M 250 für DM 100.— u. 1 Seitenwagen für 250er für DM 50.—. 1 BMW R 51/2, Motor 3000 km, für DM 400.—. 1 BMW R 26, 60, für DM 750.—, evtl. auf Finanz. A. Zimmermann, 465 Gelsenk.-Horst, Fischerstr. 116. 36 910

## RENNBRILLEN

Fospaic L 45, DM 38.50  
Zentralversand Stuttgart

## RENNGABELN

für 50 bis 500 ccm  
Zentralversand Stuttgart

## RENNÖL

Spezial für 2 und 4 Takt  
Zentralversand Stuttgart

## RENNSITZBÄNKE

Zentralversand Stuttgart

### Anzeigenschluß

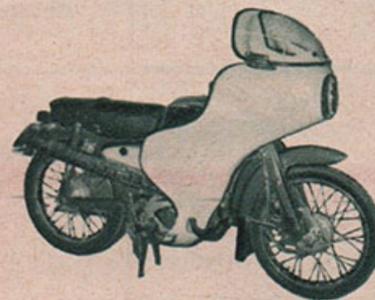
für Nr. 26 ist am 10. 12.

für Nr. 1/1964 am 19. 12.

Ihr spart sehr viel Geld  
durch die weltbekannte und elegante

Gläser-SPORTVERKLEIDUNG ges. gesch.

best-erprobt - best-bewährt



Honda 50 ccm

Schützt Euch und Eure Gesundheit vor: dem Wetter, bei: Unfällen, vor: Unfällen, spart: Benzin, schont: den Motor und gibt mehr LEISTUNG

leicht zu montieren

3387 Vienenburg/Harz



... ganz winter uns

### Der Kuli

Wir befanden uns auf dem Rückweg von der Zielfahrt nach Kiel. Ein steifer Gegenwind bremste das Tempo merklich, und es goß dazu in Strömen. Mein linkes Brillenglas war von innen angelaufen, tanken mußte ich und Kohldampf hatte ich auch. Zudem spürte ich, daß ein kleiner Niagara in den rechten Stiefel rann.

Ich verständigte meinen Kumpel durch Zeichen, die nächste Tankstelle anzufahren. Dort wurden zunächst unsere Rösser versorgt. Anschließend zogen wir unsere Regenklamotten aus, wuschen uns auf der Toilette und gingen ins Rasthaus, die zusammengerollten Regensachen unterm Arm.

In einer Ecke nahmen wir Platz und gaben unsere Bestellung auf. Das Lokal war ziemlich besetzt und man begaffte uns ungeniert. Mein Kumpel, darob empört, meuterte: „Man kommt sich vor wie 'n Torero in 'ner Stierkampf-Arena“. (Wenn er das Rindvieh spielte, kam er der Sache ziemlich nahe). Ich beschwichtigte ihn: „Na, na. An die Gafferei solltest du dich doch eigentlich im Laufe der Zeit gewöhnt haben. Versetz dich doch mal in die Lage der lieben Mitmenschen: Auf der Straße sehen sie dich nur von hinten, oder wenn du vorbeirauschst. Hier dagegen haben sie das seltene Vergnügen, dich mal von allen Seiten zu sehen.“

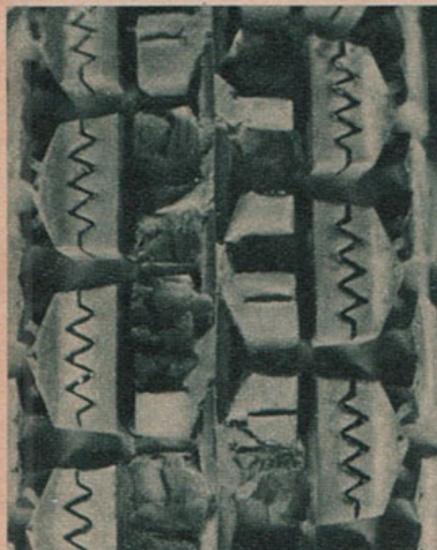
Drei kleine Kinder spielten zwischen den Tischreihen Fangen.

Ein Ehepaar in mittleren Jahren verließ das Rasthaus. An der Tür fragte der Mann seine Frau: „Hast du schon gezahlt?“ — „Nee“, sagte die Frau.

„Der da (gemeint war der Kellner) will ja kein Geld von uns.“ Besagtem Gastrat — er bediente am Nebentisch — riß aber im gleichen Moment eine Speiche im Rad. Er wandte sich zu der Frau mit den Worten: „Ich bin nicht Ihr Kuli und auch kein schlesischer Ochse. Für Sie bin ich immer noch HERR OBER, meine Dame. Einsfünfundvierzig, bitte!“

Wir grinsten uns an. Pfoine Leute.

Wölfchen



**Pirelli-Reifen 4.00-18 auf dem Hinterrad eines R 69 Gespannes gelaufen. (Mit richtigem Luftdruck und nicht im Gelände!)**



### Direktor Richter 60 Jahre

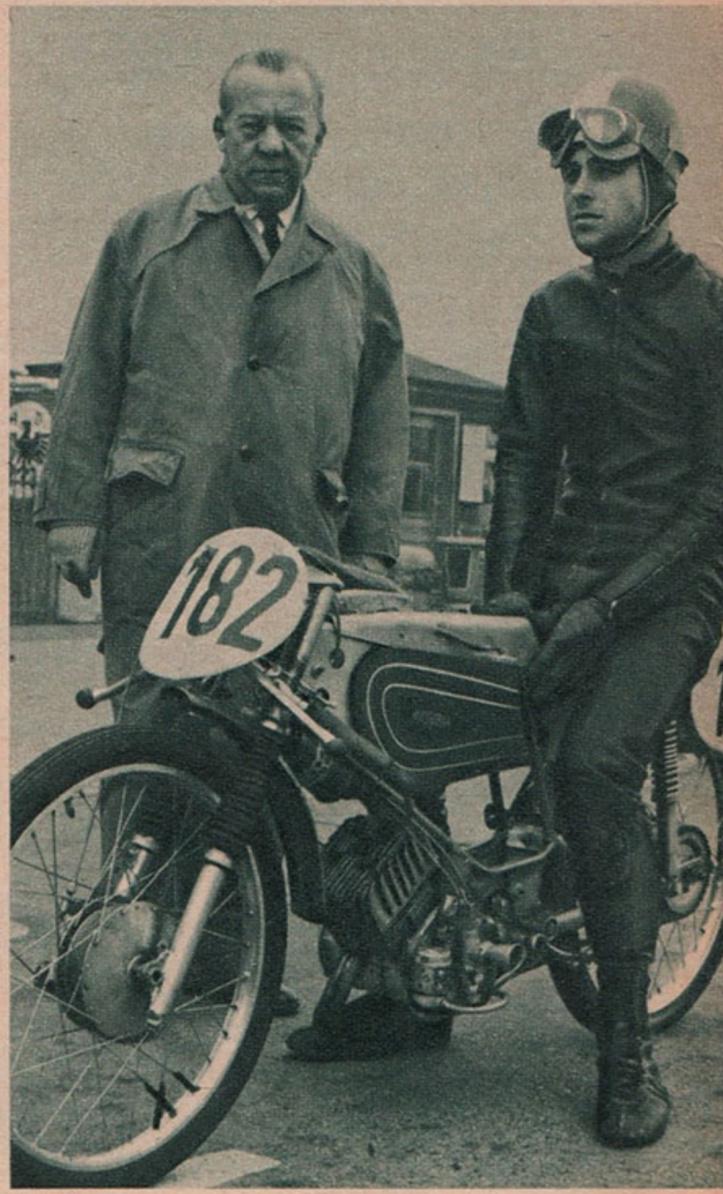
Am 29. November vollendet Dipl.-Kaufmann Hans Richter, Verkaufsdirektor und Vorstandsmitglied der Zweirad-Union AG in Nürnberg, sein 60. Lebensjahr.

Im wahrsten Sinne des Wortes mit dem Zweirad groß geworden (dreißig Jahre lang war er Victoria-Generalvertreter) ist Direktor Richter zwangsläufig aber auch seit Jahrzehnten mit dem Motorradsport aufs engste verbunden. Ursprünglich selbst als Fahrer aktiv und erfolgreich, kennt man ihn nun schon seit vielen Jahren schlechtweg als den „ADAC-Richter“.

Er ist Mitbegründer des Gesamt-ADAC gewesen und leitet seit nunmehr 15 Jahren das Motorrad-Referat des ADAC. In dieser Eigenschaft gehört er der OMK ebenso an wie der FIM, bei der Ausrichtung wichtiger nationaler und internationaler Motorrad-Sportveranstaltungen hat er in vielen Fällen entscheidend mitgewirkt.

Mit ganz besonderer persönlicher Anteilnahme hat er sich für die Wiederaufnahme des Sports durch die Zweirad-Union eingesetzt, mit der an die Sporttradition der drei in diesem Nürnberger Unternehmen zusammengefaßten Motorradmarken erfolgreich angeknüpft wurde (unser Bild zeigt Direktor Richter mit dem Z.-Ü.-Privatfahrer Däuwel).

Wir wünschen dem Geburtstagskind recht herzlich, daß ihm seine Gesundheit und seine beruflichen Aufgaben auch weiterhin die Möglichkeit lassen, für den Motorradsport und damit der Sache des Motorrades auf breiter Ebene tätig zu sein. So wie bisher: mit dem Herzen dabei, mit Erfahrung und umfassender Sachkenntnis, stets hilfsbereit — und immer mit jenem überlegenen Humor, der letztlich auch verfahrenere Situationen retten kann. S. R.



### Der Versicherungs-Onkel sagt:

Der Winter ist da und mit ihm die Zeit der Motorradstilllegungen, bis hinab zur 100 ccm-Maschine. Jahresprämie rund 25,- DM. Eingesparte 1/4 Jahresprämie 6,- DM. Zusätzlich werden ca. 4 DM Steuer eingespart. Dagegen stehen Einem-halben-Tag-frei-Nehmen zur Wiederanmeldung, ca. 10,- DM Gebühren für Anmeldung mit Stempel auf dem Nummernschild zwischen 2 bis 4 DM! Von der Lauferei ganz zu schweigen, die eine Wiederanmeldung mit sich bringt! Wer kann hier eigentlich nicht richtig rechnen? Die 100 ccm-Abmelder oder ich? In den anderen Motorradklassen ist dieses Rechenexempel auf den ersten Blick scheinbar etwas anders. Aber ist das wirklich so? Vielmehr handelt sich der Motorradfahrer, der sein Fahrzeug über Winter abmeldet, eine ganze Reihe von Nachteilen ein:

1. Er verliert seinen Anspruch auf Prämienrückvergütung aus dem Technischen Überschuß. Im letzten Jahr zahlte meine Vertragsgesellschaft 10% Prämienrückvergütung für schadenfreie und nicht unterbrochene Versicherungs-Verträge. Und es besteht die berechtigte Hoffnung, daß dieser Rückvergütungssatz im nächsten Jahr erhöht (jajawohl „erhöht“) wird! Und wenn ein Motorradfahrer im Laufe von drei

Wintern z. B. 100,- DM durch die Abmeldung erspart hätte, und er kauft sich dann einen Pkw, wird die mit dem Motorrad gefahrenere schadenfreie Zeit nicht angerechnet, weil nie ein volles Kalenderjahr voll wurde! Nach drei Jahren Schadenfreiheit erhält jeder Kunde für seinen Pkw durch mich 50% Schadenfreiheitsrabatt! Wo liegt da die Ersparnis!

**Und zum anderen ist diese Abmelderei mit ein Grund für die relativ immer noch hohen Motorradprämien!** Das sieht in der Praxis in etwa so aus: Die Prämienrechnung wird gedruckt, die Rechnung wird in der Buchhaltung verbucht und der Agentur belastet, die Rechnung wird an die Agentur abgesandt, die Agentur fordert den Kunden zur Zahlung auf, der Kunde bekam kalte Füße, und dann geht die Prozedur noch einmal mit umgekehrten Vorzeichen los! **Ergo: es werden der Kalkulation der Motorradprämien doppelte Verwaltungskosten zugrunde gelegt!**

Dazu möchte ich noch bemerken, daß es ohne weiteres möglich ist, das Fahrzeug **nur von der Steuer abzumelden**, und den Versicherungs-Vertrag nicht zu unterbrechen um 1. nicht der Rückvergütung verlustig zu gehen und sich 2. die Anwartschaft auf einen später zu erwartenden Schadenfreiheitsrabatt zu erhalten!

Hans Ehler

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



## STURZHELME

### Engl. Sturzhelme

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

Italienische AGV-RENN- u. JET-HELME  
Zentralversand Stuttgart

FRANZÖSISCHE STURZHELME MARKE  
BAYARD liefert: SCHNELL-VERSAND,  
4 Düsseldorf, Am Wehrhahn 86 (Teilh.  
möglich).

Engl. Renn- und Straßensturzhelme, alle  
Ausführungen, liefert: Detlev Louis, Ham-  
burg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 44 74 91.  
36 756

## ANHÄNGER

Anhänger zum Transport einer 125 ccm-  
Rennmaschine Bultaco, für Renault Dau-  
phine gesucht, Willi Busch, Ladenburg am  
Neckar, Eintracht 4. 36 762

## PKW

Verkaufe BMW-Coupé 700, weiß, in  
gutem Zustand, 22 000 km, Verhandlungs-  
basis DM 2550.—. Sportmasch oder GS  
wird in Zahlung genommen, Zuschriften  
unter M 4028 an „das MOTORRAD“, Stutt-  
gart, Postfach 1042. 36 785

Außerst billig verkaufe ich umstän-  
dehalber meinen Pkw Simca, 1,3 Ltr., Bau-  
jahr 60. Nehme evtl. Motorrad in Zah-  
lung. Ehrke, Köln, Herzogenrather Str. 16.  
36 827

## 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, zeitge-  
mäßige Entlohnung, geregelte Arbeitszeit.  
Arbeitsort: Schweiz, Nähe Luzern.  
Offerten mit Angaben über bisherige  
Tätigkeit, Zeugnisabschriften und Lohn-  
anforderungen unter M 4027 an „das  
MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042.  
36 741

### Achtung!

Fleiß, Ausdauer, sicheres Auftreten,  
Überzeugungskraft, Fachkenntnisse in  
Moped und Kleinkraftfahrzeugen;  
wenn Sie diese 5 Eigenschaften haben,  
sind Sie der richtige Mann für unseren  
Außendienst.

Wir bieten Ihnen:

Fixum, Provision } Sicherheit  
Spesen, Fahrzeug }

Wir erwarten von Ihnen:

Intensiven Einsatz  
angebotenen Optimismus  
Anpassungsfähigkeit,  
Selbstvertrauen } Erfolg  
Kenntnis der Zweiradbranche }

Unser Programm sind motorisierte Zwei-  
räder, Produkte langjähriger Erfahrung.  
Schreiben Sie uns mit einer Schilderung  
über Ihre bisherige Tätigkeit unter M 4035  
an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Post-  
fach 1042. 36 869

## TAUSCH

Tausche Kreidler Florett Super, Bauj. 63,  
5400 km, in allerbestem Zustand, gegen  
gleichwertige Hercules K 50, 5-Gang.  
Eventuelle Aufzahlung in bar. Norbert  
Engler, 7887 Murg, Hüßsyrstr. 3. 36 788

Tausche Opel Rekord, Bauj. 57, zwei-  
farbig, guter Zustand, vers. u. verst. bis  
5. 12. 1963, gegen sportl. hergerichtete  
BMW 500 oder 600, ab Bauj. 58, evtl.  
gegen Aufzahlung. W.-J. Hellmuth, 555  
Bernkastel-Kues, Görresstr. 22. 36 822

Tausche Pkw Mercedes 170 SD Diesel,  
Wert ca. DM 1200.—, einwandfr. Zust.,  
gegen 1200 Harley Davidson oder Triumph  
Bonneville 120. Masch. nur in einwandfr.  
Zustand. Klaus Kempa, Frankfurt/M.-Süd,  
Tiroler Str. 8. 36 889

Tausche NSU Superfox, 26 000 km, blau,  
neue Reifen, vers. u. verst. Okt. 1964,  
gegen Adler 250 MBS, evtl. schwere engl.  
Maschine mit Schwinge, zahle Wertausgl.  
oder verkaufe bar DM 350.—. M. Zwiener,  
7419 Hülben, Trogtalstr. 7. 36 936

## ERSATZTEILE

SCHALLDÄMPFER und AUSPUFFROHRE  
bekanntester deutscher Hersteller (u. a.  
FRANKFURTER TOPF) für HOREX RE-  
GINA, IMPERATOR und RESIDENT (auch  
Zwischendämpfer), BMW alle Typen, z. B.  
R 51/3 bereits ab DM 34.—, ZUNDAPP  
KS 601, NSU MAX, ADLER, LOHNER,  
PUCH, TORNAX etc. sowie Sportanlagen  
und hochgezogene Ausführung liefert:  
SCHNELL-VERSAND, 4 Düsseldorf, Am  
Wehrhahn 86 (Teilh. möglich).

### Seit 1930

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

## ZUBEHÖR

Katalog anfordern  
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
36 754

Schalldämpfer u. Felgen für BMW, NSU  
Max, Horex, Zündapp KS 601 etc. liefert:  
F. Fallier, Nürnberg, Munkerstr. 4/7.  
36 760

## BATTERIEN

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

## ALU-SCHUTZBLECHE

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

## VERKLEIDUNGEN

Verkaufe Gläser-Sportverkleidung mit ein-  
gebaute 17 M-Scheinwerfer, f. DM 200.—,  
Neupreis DM 350.—, passend für Kreidler  
u. Zündapp. Manfred Güse, 48 Bielefeld,  
Am Grünen Winkel 1 a. 36 742

Das schönste Weihnachtsgeschenk für IHN?  
Natürlich eine Original engl. TICKLE-  
VERKLEIDUNG, lieferbar über F. Rulff,  
Beuel/Rh., Combahnstr. 90. 36 922

Allen Kunden und Freunden ein glück-  
liches neues Jahr und viele unfallfreie  
Kilometer — natürlich wettergeschützt mit  
der eleganten TICKLE-Verkleidung! Fred  
Rulff, 5302 Beuel, Combahnstr. 90. 36 923

Suche gebrauchte Gläser- oder Tickle-  
Verkleidung für engl. Lady. Angebote  
mit Preis an Adolf Wamser, Wien 20,  
Burghardtstraße 22/16 (Österreich). 36 947

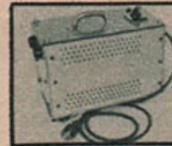
## ANZEIGEN- SCHLUSS

für Heft Nr. 26  
am 10. Dezember

für Heft Nr. 1/1964  
am 19. Dezember

## VERSCHIEDENES

**RADSPANNEREI** - Spezialbetrieb für  
Drahtspeichenräder - mit Reparatur für  
Auto - Motorrad - Moped - Räder. Sämt-  
liche Speichen und Felgen auch BMW  
Gabler-Krause Berlin SW 68, Gitschiner  
Straße 64. Ruf 61 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, Tele-  
fon 44 74 91. 36 755

Verkaufe: 1 NSU LUX 250 ccm, fahr-  
bereit, DM 50.—; 1 Puch 150 ccm zum  
Ausschlachten DM 45.—; 1 DKW-Motor  
RT 175, Bauj. 1954, einwandfr. Lauf, für  
DM 30.—; 2 Zündapp-Norma-Motoren,  
zerlegt, je DM 15.—; 1 Sachs 50 ccm-Motor  
DM 20.—. Rudolf Acker, 7761 Möggingen.  
63 871

Verkaufe: Motorrad-Hebebühne, Bei-  
wagen Steib S 500 Luxus, MM-Mantel  
Gr. 170-175 cm. A. Schamel, 8672 Selb,  
Stormweg 1. 36 794

Suche schnellstens eine Lederhose für  
meinen Mann. Größe 178-180 cm, Bund-  
weite 80 cm. Lore Schild, 5441 Woll-  
scheid, Dorfstr. 14. 36 809

Wer macht mit? Auf BMW-Gespann zum  
Nahen Osten, April/Mai 64. Zuschriften  
an U. Barthee, 2 Barsbüttel, Kahlen-  
redder 26. 36 840

Verkaufe alle Teile von Puch 250 TF u.  
DKW, Bauj. 1944, 200 ccm, DKW 125,  
Bauj. 1941. Friedrich Wolber, 7622  
Schiltach, Lehengericht/Schöngrund 103.  
36 786

Verkaufe neuen Marquardt-Motorrad-  
Mantel für Körpergr. 182 cm für DM 70.—,  
Neuwert DM 118.—. Berthold Hoogestraat,  
2975 Greetsiel ü. Emden, Bahnhofstr. 149.  
36 857

Verkaufe: 1 Lederhose, Größe 1,80 m,  
schlank, Maßarbeit, gefüttert, Preis DM  
100.—. 1 Paar Lederstiefel, Größe 43-44,  
Lammfell gefüttert, Reißverschluss, Preis  
DM 50.—, zus. DM 140.—. Beides wie neu.  
Lothar Ilgner, 4053 Süchteln, Bruchstr. 94.  
36 860

Verkaufe für Honda CB 72 1 Sportver-  
kleidung mit Halterungen DM 120.—,  
3 Yokohama-Rennreifen 18 Zoll à DM  
30.—. 1 Sportmax - Gummiensaugstutzen  
DM 15.—. 2 Max-Köpfe à DM 20.—.  
Erhard Konwiarz, Dortmund, Schlosser-  
straße 33. 36 921

Verkaufe verchromte Zweiklanghörner mit  
6 Volt-Batterie DM 35.—. Norbert Ko-  
walski, Lingen/Ems, Kaiserstr. 23. 36 925

Suche Bücher, Berichte über 2-Takt-Dreh-  
schiebermotoren, außerdem Bauanleitun-  
gen über Getriebe und Vorgelege. Peter  
NOVOSZAD, Baden b. Wien, Wiener  
Straße 6 (Niederösterreich). 36 932

Verkaufe Amal-GP-Rennvergaser 35 mm  
Ø. Horst Ebert, 6901 Grein. 36 924

Allen Freunden im In- und Ausland  
wünschen „Gute Fahrt 1964“ die Salz-  
burger Motorradler. Wiedersehen zu  
Ostern in Gmunden! 36 948

Verkaufe: MMM Gr. 102, neu, DM 90.—.  
Gisena-Hose Gr. 102-106, Schuhgr. 45-46,  
Außengummierung, neuwert., DM 30.—.  
Bernd Lumma, 433 Mülheim (Ruhr), Löh-  
berg 78. 36 937

Verkaufe:  
1 Matchless 2-Zylinder 500 ccm-Motor mit  
Vergaser u. Auspuff DM 250.—; 1 Match-  
less-Gabel mit Lampe, Tacho, Schutzblech  
u. Sportlenker DM 70.—; 1 Matchless-  
Schutzblech hinten mit Lampe DM 20.—;  
1 Matchless-Hupe DM 10.—; 1 Öltank  
DM 10.—; 1 500 ccm-NSU-Konsul-Motor  
DM 50.—; 1 4-Gang-BSA-Getriebe mit  
Kupplung DM 80.—; 1 NSU-Konsul-Tank  
DM 15.—; 1 BMW 500 ccm-Tank DM 20.—.  
Karlheinz Hopfensperger, Landau (Pfalz),  
Martin-Luther-Str. 22 a. 36 946

Ital. Rennkombis DM 230.—, Ital.  
Rennstiefel DM 75.—. Albert Achinger,  
Augsburg, Branderstr. 19. 36 940

## MARQUARDT-Fahrmäntel



für Motorrad-, Roller-  
und Moped-Fahrer.  
Der ideale Fahrmantel  
für jedes Wetter

In 14 verschiedenen Größen ständig am  
Lager.

Bitte verlangen Sie kostenlos Preisliste 23  
W. Dillenberg, 7 STUTTGART-VAIHIN-  
GEN, Hauptstraße 100,  
Telefon 78 81 03



FAHRER Jacken - Hosen - Hand-  
schuhe - Hauben - Brillen - Helme



85 NÜRNBERG  
Ludwigstr. 50

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

## Meine lieben Sportkameraden!

Für die überaus zahlreichen Genesungs-  
wünsche, die mir nach meinem schweren  
Sturz in Tubbergen aus ganz Deutschland  
und vielen Ländern zugegangen sind

danke ich Euch von ganzem Herzen

Diese Flut von guten Wünschen half und  
hilft mir weiter aufwärts, damit wir uns  
bald bei unserem geliebten Motorsport  
wiedersehen können.

Bis dahin mit recht sportlichen Grüßen  
Euer Rudolf Gläser Vienenburg/Harz

## Wer möchte die „AERO“- Scheiben wieder herstellen?

Fertigungseinrichtung mit Materialien  
zu verkaufen. Lizenz zu vergeben.  
Angebote an Reinhold Kraft, 334  
Wolfenbüttel, Lindener Str. 11. 36 945

## Kunststoffboote

Motor- und Segelboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode  
auch Wohnwagen, Karosserien. Überziehen von  
Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Bro-  
schüre polyester + glasfaser mit genauer Anlei-  
tung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von  
CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. 49A  
2082 UETERSEN BEI HAMBURG

## UNTERRICHT und AUSBILDUNG

### Fahrlehrer-Fachschule Gerhard Klein

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



**DAS MOTORRAD**