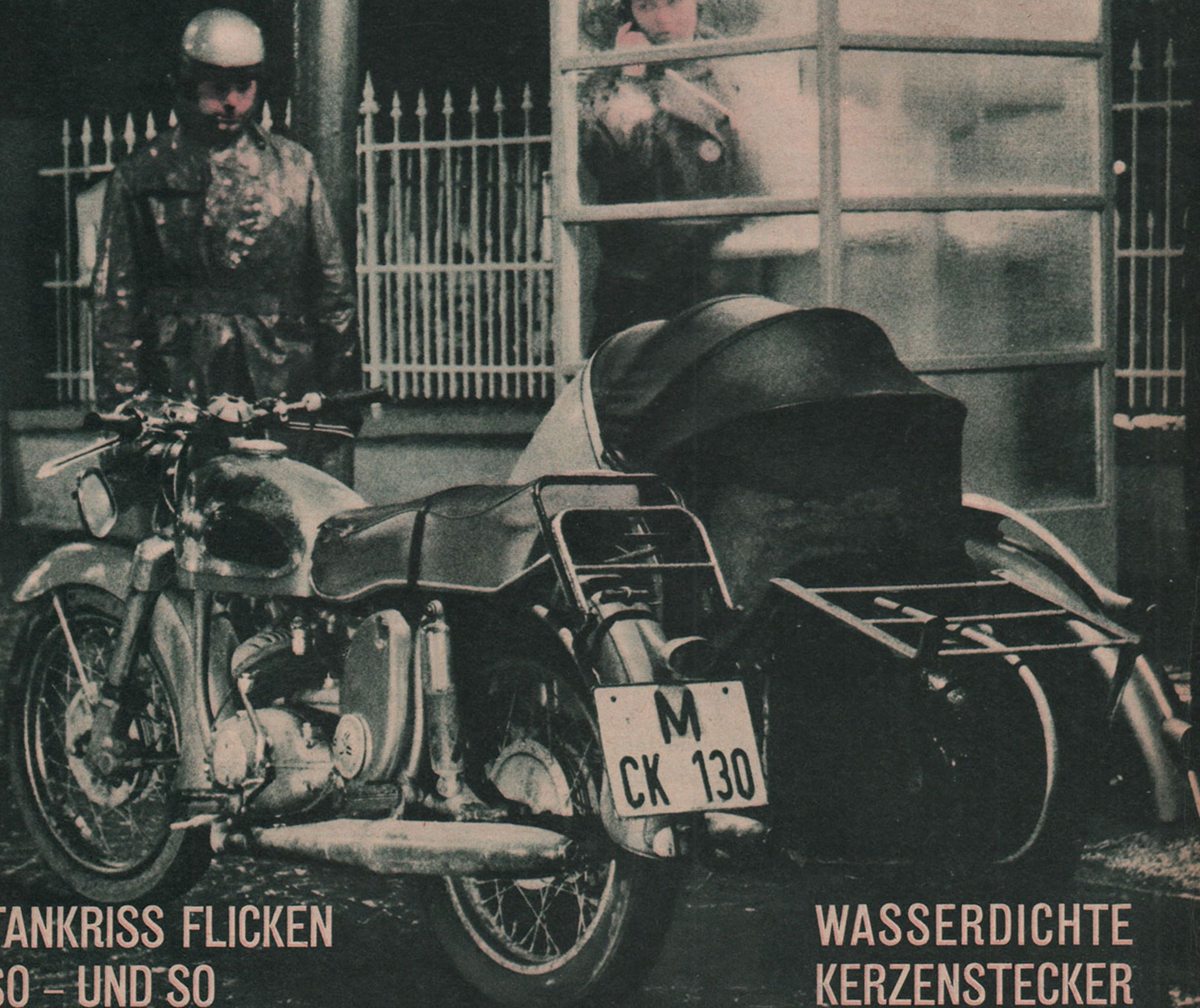


DAS **MOTORRAD**

**MAILAND: ENTTÄUSCHENDE
MOTORRAD-SCHAU**

**1905: OPA GEUDER
FUHR MIT WASSER**



**TANKRISS FLICKEN
SO – UND SO**

**WASSERDICHTER
KERZENSTECKER**

Nummer 45. Jahrgang 21. Dezember 1963
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

MODERNES WEIHNACHTSMÄRCHEN

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 Aufnahmegeräte 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

Der nebenstehende Bestellschein soll Ihre Bestellung erleichtern. Bitte senden Sie den Bestellschein an uns ein. Lieferung erfolgt sofort – ab DM 28.— portofrei.

PP

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

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1

Bestellschein

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

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

___ 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 nach Erhalt Bitte per Nachnahme liefern
Meine genaue Adresse:

INHALT

Die Lücke	725
Eine Enttäuschung: Motorrad-Ausstellung in Mailand	726
DAS MOTORRAD schlägt eine neue Seite auf: Interview mit einem Motorrad-Kaufmann	730
Generalsportversammlung in München	731
Die „Schmuggler“	732
Neue Bau Richtlinien für Motorräder	733
Ein bemerkenswerter Brief	733
Wir helfen gern — aber nicht bei Spinnereien	733
Die Weltmeister im Straßenrennsport 1963	734
Wasserdichte Kerzenstecker	735
Ein modernes Weihnachtsmärchen: Nun läuft sie wieder!	736
Vom Doktor, der selber fährt: Darum die „Eisbär-Haut“! Motorradfahren und Kälte	737
Aus den Kindertagen des Motorrads	738
Warum nicht elektrisch? (Sitzkissen)	740
Wenn der Pott aber nun ein Loch hat? (Tankrisse flicken)	741
9. Elefantentreffen 1964	744
Inhaltsverzeichnis für 1963	745

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.—

Unser Titelbild: Zum Jahresschluß die Nachricht „Wir sind gut angekommen“ fotografierte Max Mühlberger.

Rücktitel: Das Latein von dieser Jagd erzählt Euch der Förster vom Pfälzerwald beim Elefantentreffen. Aber erst wenn's ganz spät ist und aller Grog alle ist. Klacks, der dieses Foto machte, zittert noch —! Aber nur ein bißchen. Er hat sich nichts anmerken lassen. (Nerven haben diese Burschen —!)

DIE LÜCKE

Betrachtet man, rückblickend auf das Jahr 1963, die Motorräder, die in der Bundesrepublik in diesem Jahr neu in den Verkehr gebracht wurden, so erscheint die Gesamtzahl zunächst einmal sehr, sehr klein. Dazu muß man aber wissen, daß die mit Führerschein 4 zu fahrenden Fünzfziger, weil sie ja nicht wie die Hubräume über 50 ccm zugelassen werden, in der Zulassungsstatistik nicht mit registriert sind. Und rechnet man die Fünzfziger dazu (was zwar manchem gegen den Strich geht, was man aber bei der Betrachtung der Gesamtsituation tun muß), dann wird das Bild natürlich sofort anders. Und da zeigt sich dann das, was parallel dazu — und beinahe noch instruktiver — auch aus den Produktionszahlen der verbliebenen deutschen Motorrad-Industrie abzulesen ist: das Interesse an Motorrädern ist, alles in allem, in der Bundesrepublik noch erheblich, wenn natürlich auch mit dem der fünfziger Jahre nicht mehr zu vergleichen. Aber es konzentriert sich auf die beiden Hubraum-Extreme: auf 50 ccm einerseits, auf 500 ccm und darüber andererseits. Tatsächlich haben ja auch 1963 die deutschen Hersteller von 50 ccm-Maschinen die Nachfrage während einiger Monate kaum bzw. nur unter Inanspruchnahme von Lieferfristen und unter Benachteiligung ihres eigenen Exportsektors decken können; und bei BMW in München reichte auch in diesem Jahr die nach Plan produzierte Anzahl von Zweizylinder-Motorrädern nicht, um jeden Interessenten zu beliefern, so daß man die für 1964 vorgeplante Produktionszahl in München gegenüber 1963 ganz beträchtlich erhöht hat.

Zweifellos könnten also alle an der Deckung dieser erfreulichen Nachfrage beteiligten Firmen mit den Dingen ganz zufrieden sein. Dennoch kann die unverkennbare Bevorzugung der beiden Hubraum-Extreme nicht als eine etwa durch die technische und soziale Entwicklung bedingte Gruppierung für alle Zeiten angesehen werden. Es scheint vielmehr notwendig, sich Gedanken darüber zu machen, wie denn die Dinge in Zukunft aussehen könnten — und was getan werden müßte, um sich beizeiten auf eine Änderung des Käufer-Interesses einzustellen.

Die starke Zunahme der Fünzfziger in den letzten Jahren (zu Lasten der größeren Hubräume bis einschließlich der 350er) ist natürlich zum Allerwenigsten darauf zurückzuführen, daß die technische Entwicklung und insbesondere die Steigerung der Hubraumleistung gerade in dieser Hubraumkategorie so stürmisch vorangetrieben wurde: die Bevorzugung der Fünzfziger hat nahezu ausschließlich ihre Erklärung in dem deutschen Sonder-Führerschein 4, der einmal erheblich einfacher zu erwerben ist als der für die Klasse 1 und der außerdem — und das ist sein Hauptgewicht — schon mit Erreichung des 16. Lebensjahres erworben werden kann.

Leider aber liegt in all dem — in der eben erwähnten stürmischen Entwicklung bei den kleinen Motoren sowohl als auch im besagten Führerschein 4 — die Vermutung begründet, es könnten sich hier in absehbarer Zeit Änderungen ergeben. Zunächst ist gar nicht klar, ob der Führerschein 4 mit seinen besonderen Vergünstigungen für alle Zeiten Bestand haben wird. Er wird nämlich von zwei Seiten her gefährdet: einmal durch die Unvernunft der im Konkurrenzkampf stehenden Industrie, die sich mit Leistungs- und Geschwindigkeitsangaben und -dokumentationen zu überbieten trachtet und das natürlich nur solange exerzieren kann, bis der Gesetzgeber den Fünzfzigern auf dem heutigen Entwicklungsstand die Berechtigung bestreitet, hinsichtlich Führerschein und Sonstigem günstiger behandelt zu werden als Motorräder mit größeren Hubräumen, die auch kaum mehr Motorleistung und kaum eine höhere Spitzengeschwindigkeit aufweisen. Zum zweiten zeichnet sich für den Führerschein 4 eine Gefahr von der Seite gemeinsamer europäischer Vereinbarungen her ab: es ist wahrscheinlicher, daß eine Vereinheitlichung europäischer Verkehrsgesetze und -bestimmungen den Führerschein 4 bei uns wegfallen lassen wird, als daß man ihn den anderen Vertragspartnern auch beschert!

Nicht zuletzt aber liegt eine Gefahr für den zukünftigen Absatz der Fünzfziger gar nicht so bei einem Wegfall des Führerscheins 4, als vielmehr in der angedeuteten technischen Entwicklung: Motorradmotoren mit einer Hubraumleistung, die sich (bei serienmäßigen, jedem technisch noch so unbedarften Käufer in die Hand gegebenen Fahrzeugen!) auf die 100 PS/Ltr. zubewegt, gibt es nur in der Größe bis 50 ccm. Daß solche Leistungen, die in den Bereich der Rennmotoren hineinragen, nicht gerade hohe Lebensdauererwartungen im Gefolge haben können, dürfte einleuchtend sein. Daß sie andere technische Komplikationen (wie etwa fünf- oder sechsgängige Getriebe) nach sich ziehen, wenn man anders mit dem zu schmalen Leistungsband nicht zurechtkommt, hat die Praxis bewiesen. Daß die Fahrwerke häufig den ungewöhnlich hohen Motorleistungen besonders auch bezüglich ihrer Bremsen nicht gewachsen sind, ist zwar offenbar noch nicht überall bekannt, aber es ist leider auch nicht bestreitbar.

Kurzum: auch ohne eine Änderung der Führerscheinbestimmungen ist zu erwarten, daß sich die Zahl derer laufend vergrößern wird, die gern Motorrad fahren möchten, die sich aber (aus den verschiedensten, oft nicht zuletzt finanziellen Gründen) eine Maschine mit 500 und mehr ccm nicht kaufen wollen und denen andererseits Fahreigenschaften und Lebensdauer überzüchteter Fünzfziger unbefriedigend erscheinen. Was eigentlich sollen die — in der Bundesrepublik — kaufen?

Das Angebot ist so mager wie nur möglich geworden: es beschränkt sich, aus deutscher Fertigung, auf zwei oder drei Hunderter — und darüber ist der Ofen aus! Denn wo gibt es heute — aus serienmäßig laufender Fertigung der deutschen Industrie — noch eine 125er, eine 175er, eine 250er oder gar eine 350er zu kaufen? Sicher wird man auf diese verwegene Frage da oder dort behaupten, das sei ja unzutreffend — das und das Modell könne ja nach wie vor jederzeit geliefert werden. Schon gut — aber nicht vom Serienband, sondern vom Ausverkaufslager. Und nur solange, bis man den ganzen Restbestand verhökert oder verschrottet hat.

Wer heute sich in der Bundesrepublik ein Motorrad über 50 ccm kaufen und sich nicht mit einer Hunderter begnügen will, der muß sich um ausländische Angebote kümmern. Nun steht aber außer Zweifel, daß ein Motorrad in der Hubraumgröße zwischen 150 und 200 ccm, wenn es kein Wald- und Wiesenbauwerk ist, sondern einen unverkennbar sportlichen Charakter hat, heute schon vielerorts dem Interesse jener begegnet, die aus der fünfziger Gruppe abgewandert sind oder abwandern wollen. Es ist keineswegs gesagt, daß das ein diffiziler Viertakter sein muß — es ist wohl vorstellbar, daß etwa ein Zweitakt-Twin den Wünschen dieses Käuferkreises nicht weniger gerecht werden würde. Und daß man sich bei unserer Industrie in etwa entwicklungsmäßig an das anlehnen müßte, was schon vorhanden ist, liegt auf der Hand. Nur ist nicht einzusehen, warum man diese kommenden Interessen-Umschichtungen kurzerhand ignorieren bzw. das sich daraus ergebende Geschäft der ausländischen Konkurrenz überlassen will. Man sollte sich Gedanken über die Lücke machen, die sich da zwischen 50 und 500 ccm aufgetan hat und darüber, wie man sie im Hinblick auf technische und kommerzielle Gegebenheiten schließen könnte.

S. R.

EINE ENTTÄUSCHUNG:

MOTORRAD-AUSSTELLUNG IN MAILAND

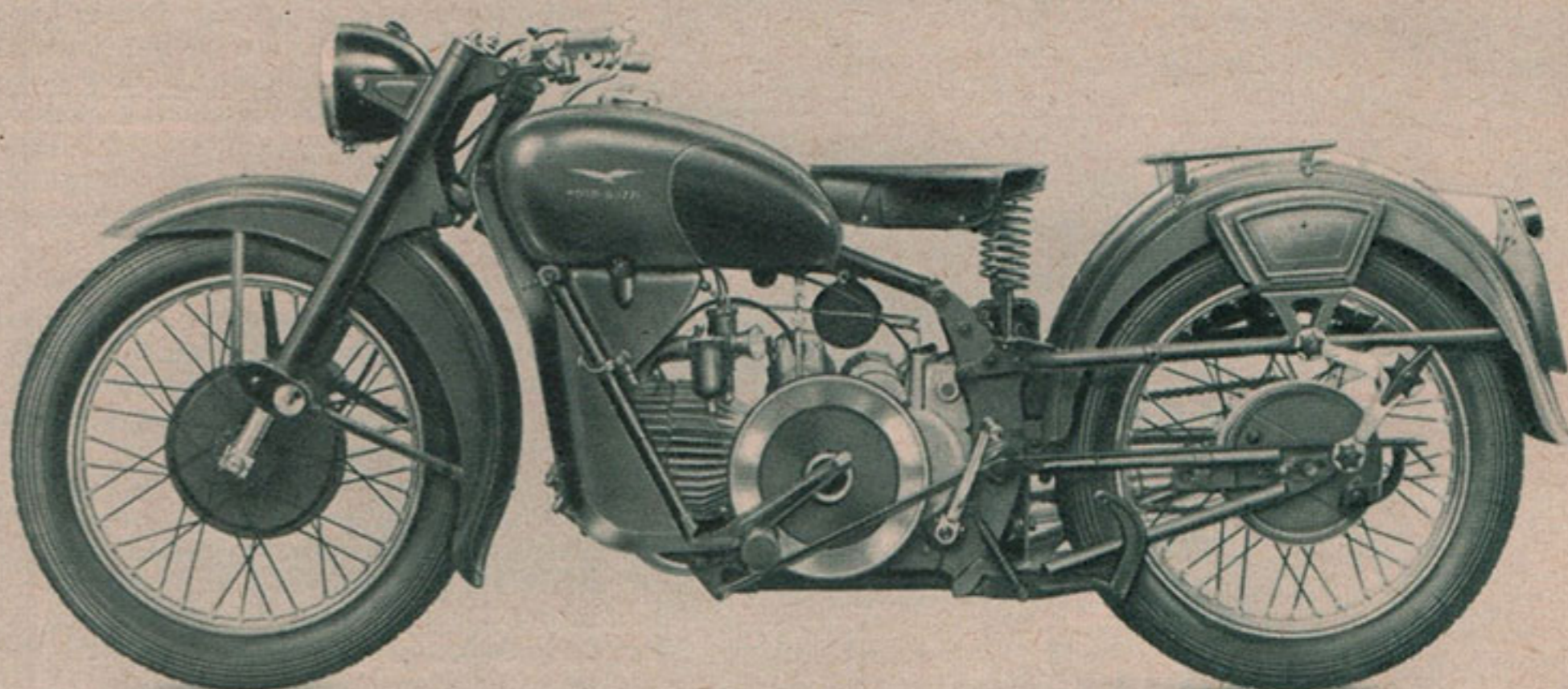
Rein äußerlich bot der große, zweigeschossige Ausstellungsrundbau, in dem in zweijährigem Turnus die italienische Fahrrad- und Motorradausstellung in Mailand über die Bühne geht, kein anderes Bild als in den Vorjahren auch: es gibt wohl keine europäische Zweirad-Ausstellung, bei der der Ausstellungspavillon einen besseren Rahmen und eine glücklichere Unterteilung zwischen Fahrzeugen und Zubehör, aber auch eine übersichtlichere Anordnung all des zur Schau Gestellten böte.

Daß gerade in Mailand nicht jeweils alle die Aussteller wieder zu finden sind, die man dort noch vor zwei Jahren traf, ist bekannt — die italienische Industrie, die sich mit der Herstellung oder auch nur der Konfektion motorisierter Zweiräder befaßt, ist nun mal nach wie vor in zwei Gruppen geteilt: die Gruppe der zu den weltbekannten Marken zählenden großen Hersteller, deren Gründungsjahr teilweise nun schon 50 Jahre und mehr zurückliegt — und die Gruppe all der kleinen, zu der Einmannbetriebe genauso zählen wie handwerklich ausgerichtete Kleinbetriebe, die bei uns ohnedies schon lange keine Existenzgrundlage in dieser Branche mehr haben. Man ist als Besucher der Mailänder Ausstellung daran gewöhnt, daß man — urplötzlich von irgendeinem bis dahin völlig unbekanntem Mann präsentiert — in einem Jahr eine nette und gescheite Lösung einer technischen Aufgabe, irgendein bildsauber gemachtes Motorrad vorgesetzt bekommt — und daß man dann zwei Jahre später kaum jemanden findet, der sich auch nur dieses Namens noch erinnert, geschweige denn wüßte, ob außer dem beeindruckenden Ausstellungsstück jemals weitere gefertigt oder gar verkauft wurden.

So war es also auch in diesem Jahr — mancher früher gelesene Ausstellernamen fehlte, aber alle Großen waren zur Stelle. Noch immer führen die beiden großen italienischen Roller-Hersteller, Piaggio mit der Vespa und Innocenti mit der Lambretta, den Reigen an und bauen zusammen jährlich nahezu zehnmal soviel ihrer Motorroller wie die Motorradfabrik mit dem größten Ausstoß, Moto Guzzi, wo wiederum etwa ein Drittel aller italienischen Motorräder über 50 ccm produziert werden. In konkreten Zahlen ausgedrückt heißt das, daß beispielsweise im August dieses Jahres (abgerundete Zahlen) 14 500 Vespa-Roller, 11 000 Lambretta-Roller, 2700 Guzzi-Motorräder und dazu an sonstigen Motorrädern über 50 ccm 1300 von Gilera, 670 von Morini, 360 von Bianchi, 330 von Ducati und 140 von Benelli geliefert wurden — in den nicht unbeträchtlichen Rest von ca. 1700 Motorrädern, die im August 1963 die Bänder der italienischen Motorradfabriken verließen, teilen sich eine große Anzahl von Unternehmen, unter denen sich immerhin so bekannte wie Aermacchi und Mondial befinden.

Manche Firmen haben im Laufe der letzten zwei Jahre an Bedeutung offensichtlich verloren bzw. ihr Schwergewicht auf die Klasse der 50er Mopeds verlagert, wie z. B. Benelli/Motobi (die ja jetzt vereinigt sind), oder sie sind ganz von der Bildfläche verschwunden, wie z. B. die famosen Capriolos mit ihrer typischen Königswelle, von deren horizontaler Nockenscheibe Kipphebel die Betätigungskräfte auf die hängenden Ventile übertragen. Aus. Gestorben.

Trotzdem: die bekannten Namen sind noch alle da, die großen Leuchtschriften gleißeln durch die Kuppelhalle — und das wenig beachtete statistische Diagramm in einem toten Eck der Halle könnte einem glauben machen, in der italienischen Motorradwirtschaft stände alles zum besten.

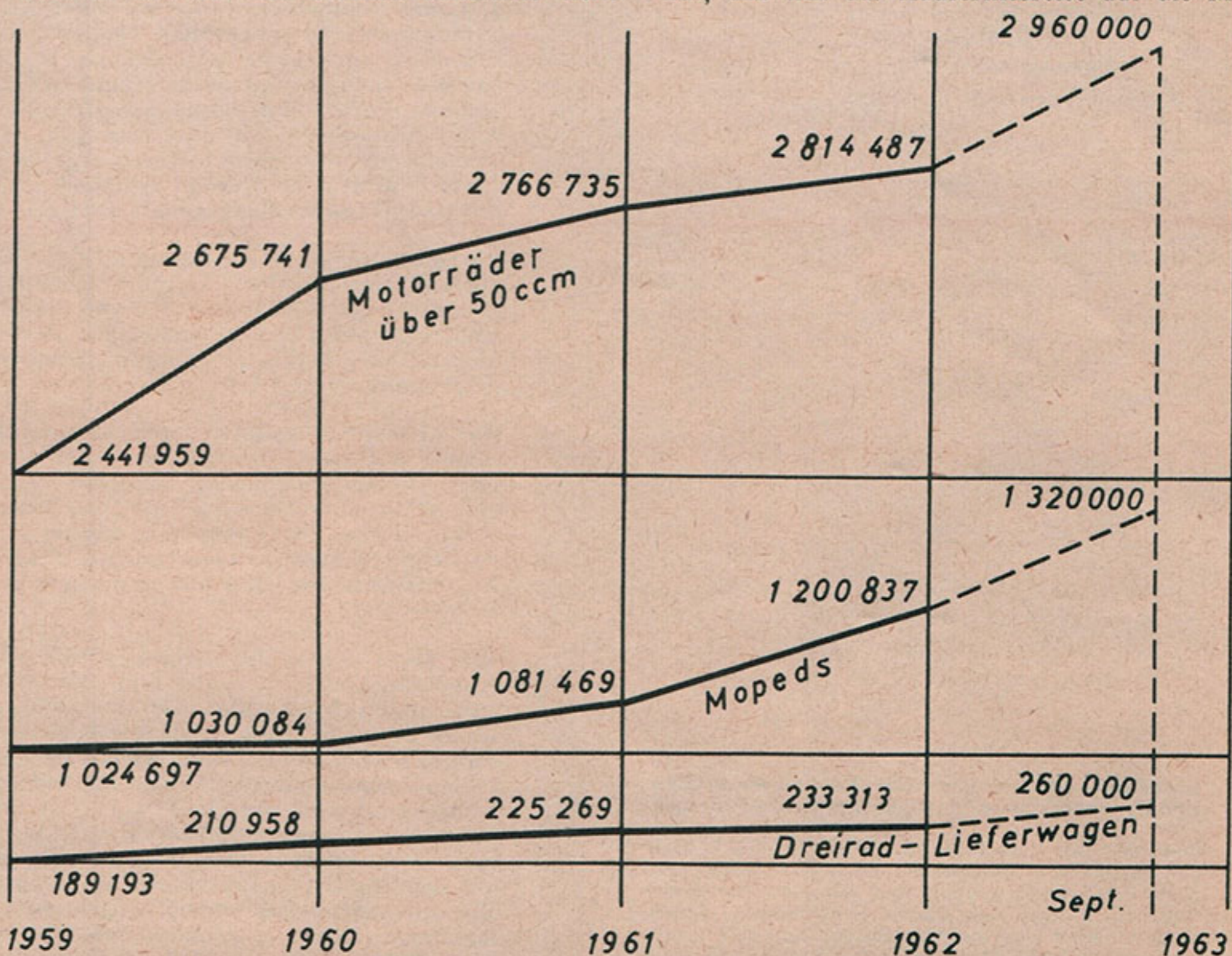


Da wird nämlich (siehe untenstehende Darstellung) gezeigt, wie im Laufe der letzten fünf Jahre sich der Bestand an motorisierten Zwei- und Dreiradfahrzeugen in Italien ständig erhöht hat: da stieg nicht nur in jedem Jahr (untere Kurve) die Zahl der im Verkehr befindlichen, in Italien so beliebten Lieferdreiräder (die von den meisten großen Firmen im Programm geführt werden, die sich mindestens im Triebwerk eng an die Motorradtriebwerke anlehnen und die dort „Motocarri“ heißen); da stieg, bei den vom Gesetzgeber gewährten Erleichterungen hinsichtlich Führerschein-, Kennzeichnungs- und Steuerpflicht nicht verwunderlich, die Zahl der Fünzfziger (unseren Mokicks und Mopeds vergleichbar) zunehmend an, und da zeigt überraschenderweise auch die Kurve der im Verkehr befindlichen Motorräder aller Hubraumklassen über 50 ccm eine in allen, auch den letzten beiden Jahren steigende Tendenz.

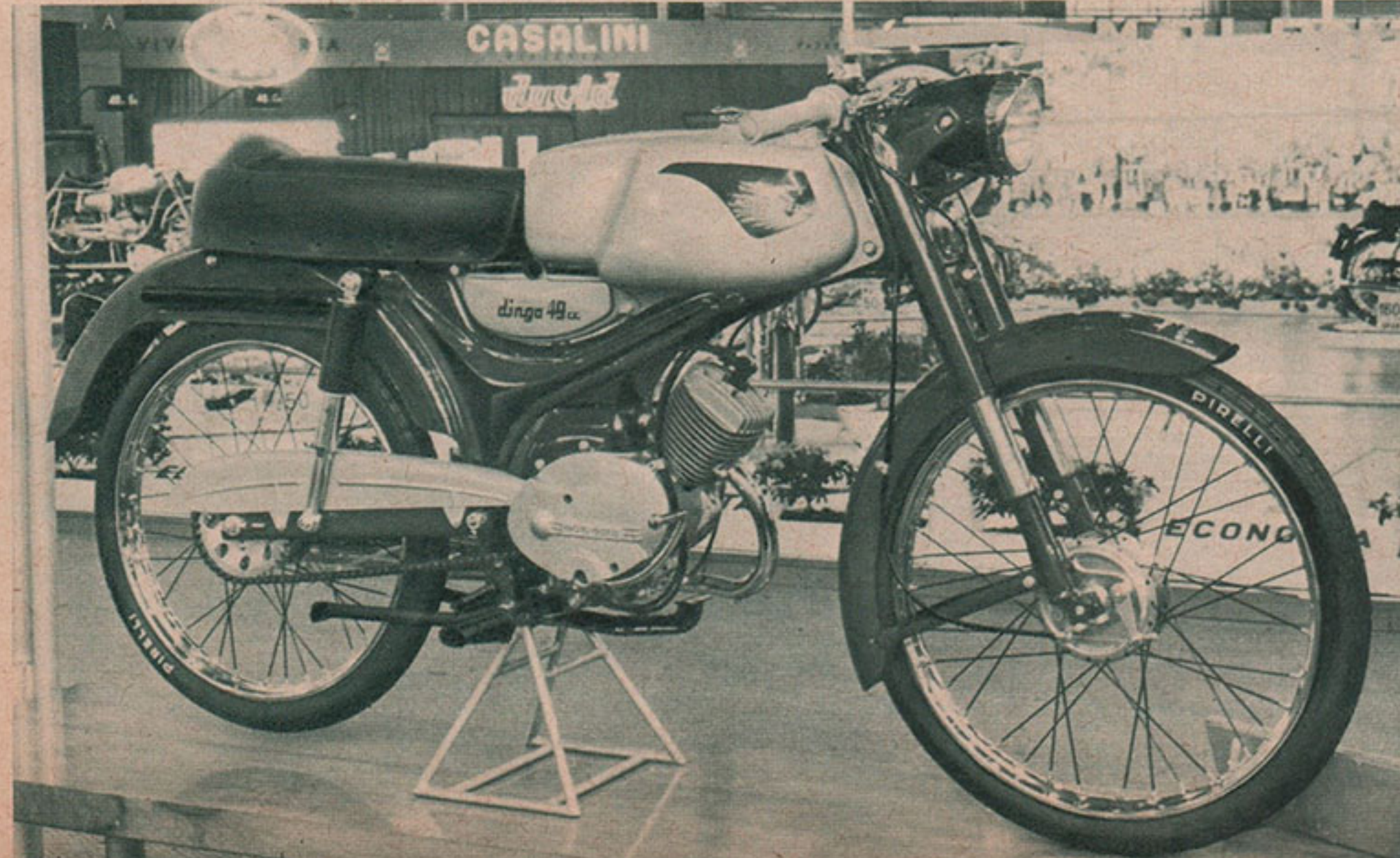
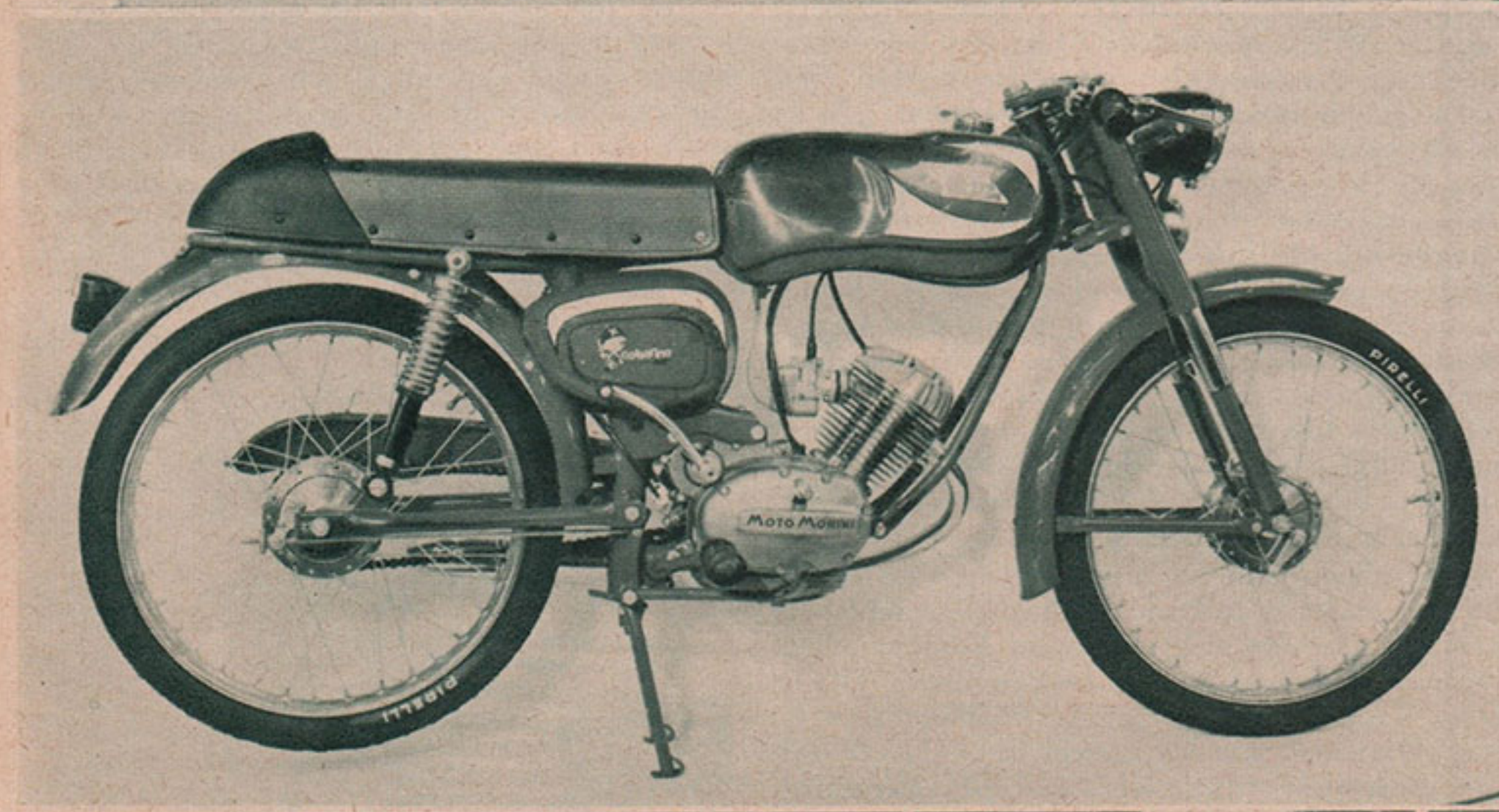
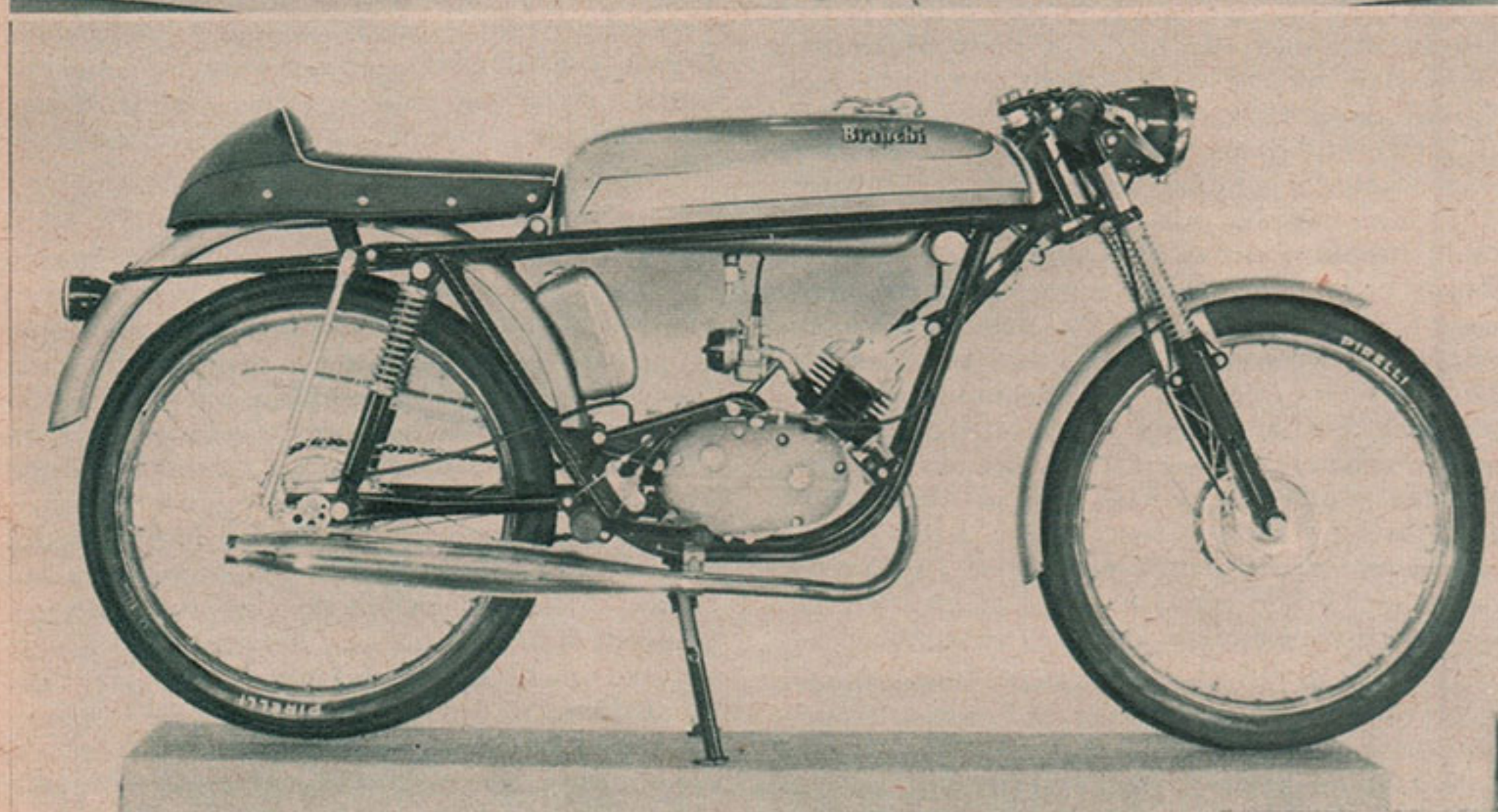
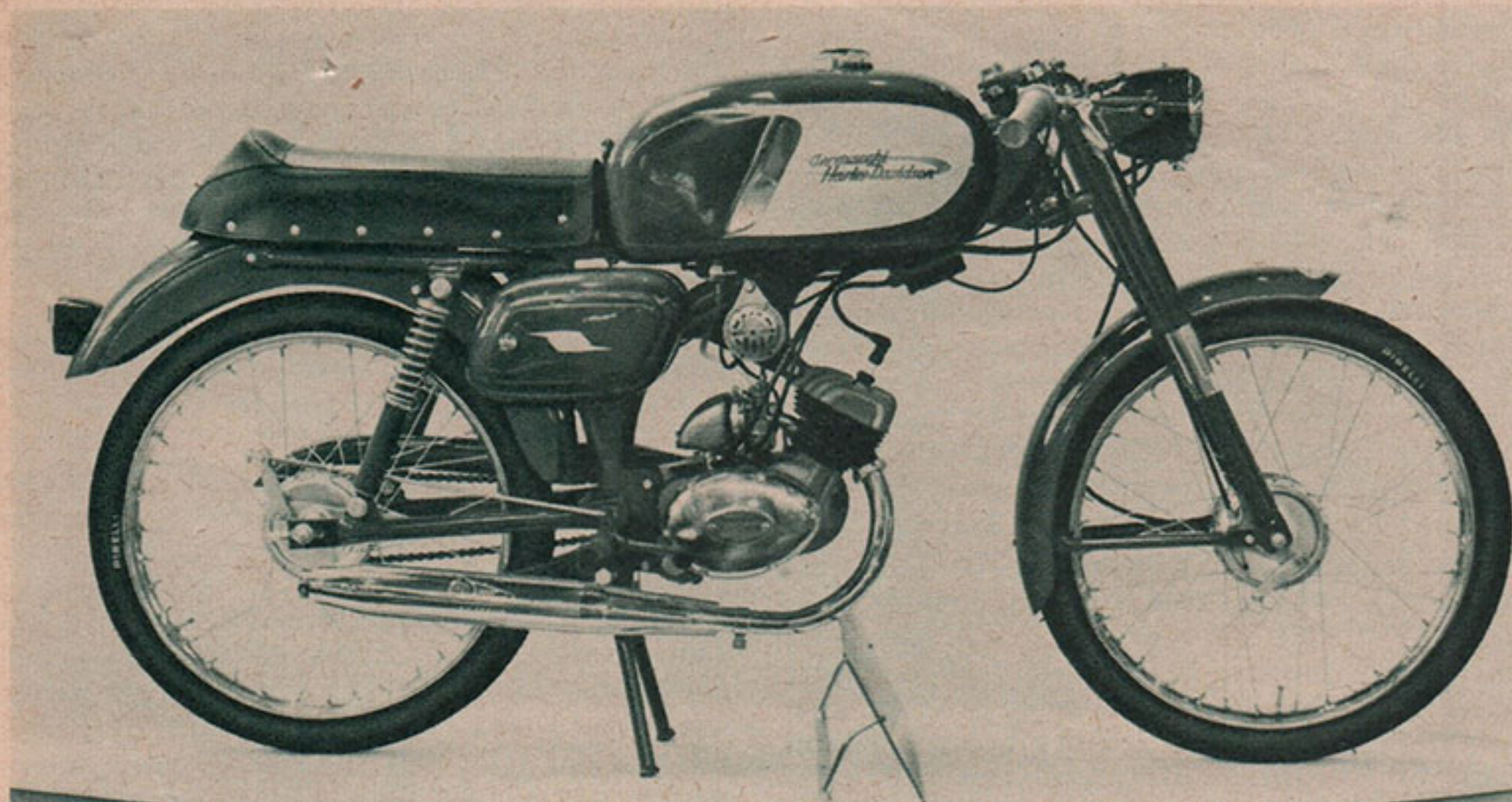
Überraschend muß das deshalb erscheinen, weil man im industrialisierten Oberitalien kaum mehr Motorräder und Motorroller in den Städten und auf den Straßen außerhalb sieht

als bei uns: da hat der kleine 500er Fiat seinen Weg gemacht, den ihm das italienische Wirtschaftswunder (das tatsächlich eins ist!) geebnet hat und den der Steuerfiskus dazu noch etwas glättete: für einen 500er Fiat zahlt man in Italien etwa DM 25.— Jahressteuer, nachdem man ihn für ungefähr DM 2600.— erwarb (schon eine 200er muß mehr an Steuern berappen). Die überwiegende Zahl der im Lande verbleibenden Motorräder (der Import ist ohnehin nicht bedeutend) findet ihre Abnehmer im südlichen, erheblich hinter der norditalienischen Wirtschaftsentwicklung zurückgebliebenen Teil des Stiefels.

Das, was aus der Kurve der im Verkehr befindlichen Motorräder nicht ersichtlich ist: die Hubräume sind ständig zurückgegangen. Waren es noch vor Jahren die 250er Motoren, die das überwiegende Kontingent des italienischen Motorradbaues darstellten, so wurden sie später von den 175ern abgelöst, deren Bedeutung ja auch in einer eigenen Rennklasse unterstrichen wurde. Schon vor zwei Jahren aber wurde deutlich, daß sich das Käuferinteresse auf die Ma-



Motorräder, Mopeds und Motordreiräder im italienischen Straßenverkehr — Entwicklung seit 1959.



Linke Seite: Auf dem Stand von Moto Guzzi wurde doch tatsächlich die steinalte FALCONE gezeigt – so sehr sie zu ihrer Zeit der Entwicklung voraus war, so wenig entspricht sie den heutigen Wünschen europäischer Motorradfahrer.

Nebenstehend: Allein von vier Motorradwerken mit weltbekanntem Namen wurden diesmal neuentwickelte 50 ccm-Modelle mit 1,5 PS-Motoren als Programmweiterung nach unten gezeigt: oben das Mokick von Aermacchi, darunter die Neuschöpfung von Bianchi mit einem Fahrwerk, in das man sich wirklich einen stärkeren Motor wünschen könnte, dann die ganz entzückend gelungene Viertaktmaschine „Corsarino“ von Morini (die es in nicht weniger als drei verschiedenen Rahmen gibt!), und schließlich ganz unten das Kleinste aus dem Hause Guzzi – die DINGO.

schinen mit 125 ccm Hubraum verlagerte (und das wiederum ist verständlich, wenn man weiß, daß bei 125 ccm die erste Steuerklasse endet und daß dann zur 175er schon gleich ein fühlbarer Sprung besteht).

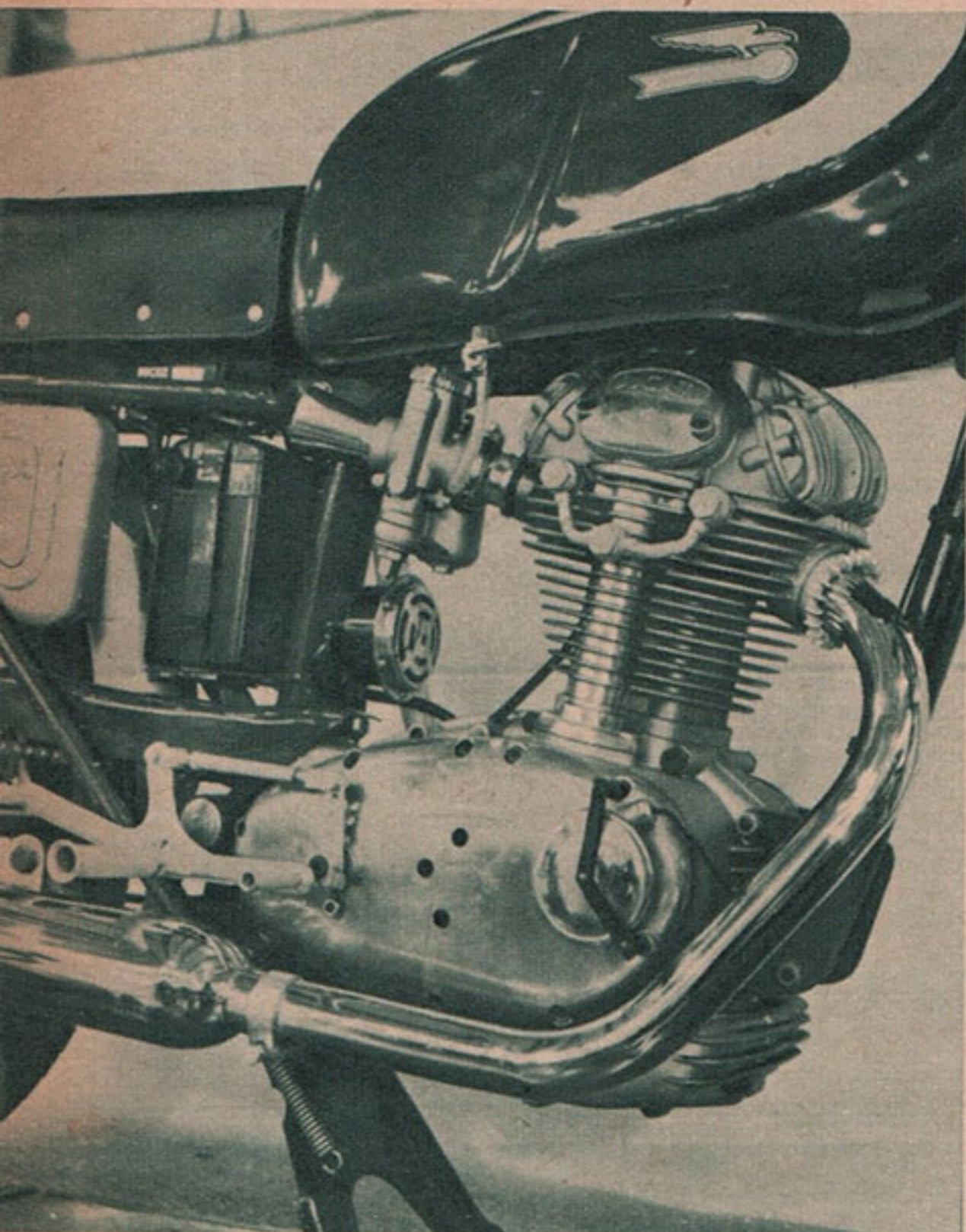
Inzwischen, so stellt man beim Gang durch die Ausstellungsstände fest, ist wohl die Bedeutung aller Motorräder über 125 ccm auf ein Minimum zurückgegangen – und fast kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, die Fabriken bereiten sich schon auf ein weiteres Nachlassen des Käuferinteresses für die 125er vor.

Und auf diese Weise kommt man zu dem betrüblichen Eindruck, die diesjährige Ausstellung in Mailand sei eine Enttäuschung – eine Enttäuschung, wohlverstanden, für den, der dort die große Schau der Motorräder suchte. Zwar stehen noch da und dort auch Maschinen mit Motoren größerer Hubräume; da erschrickt man beispielsweise fast, wenn man bei Moto Guzzi auf ein Stück der altherwürdigen „Falcone“ mit liegendem 500er Viertakt-Einzylinder stößt, mit großer außenliegender Stahlschwungscheibe, mit angefliktem Fußschaltautomat, mit getrenntem Magnet und Dynamo, mit Vergaser ohne Luftfilter und mit – kein Witz! – verstellbaren Reibungsdämpfern an der – ihrer Zeit einst weit vorausseilenden – Hinterradschwinge. Und es handelt sich nicht, wie der Ungläubige immer wieder annehmen möchte, um ein Stück aus dem Werkmuseum und auch nicht um eine Sonderanfertigung für die Straßenpolizei – es ist ein Serienobjekt, das man kaufen kann. Wenn man will. Wir konnten leider nicht erfahren, wer so was eigentlich heute noch will.

Auch anderwärts sieht man solche antiquierten Dinge, offenbar nur dazu bestimmt, in regelmäßigem Turnus auf dem Ausstellungsstand aufgebaut zu werden: einen 350er ohv-Einzylinder beispielsweise bei MV Agusta (wo man wieder den ganzen Klempnerladen verklungener Sporttriumphe herzugeschleppt hatte und dazu die einst überlegen zur Weltmeisterschaft gefahrenen 125er und 250er Einzylinder und die dann wieder zu einem zweiten Frühling erweckten 350er und 500er Vierzylinder). Oder den 300er Viertakt-Twin auf dem Stand von Gilera, der den Kundigen gleich mal auf dem recht klein gewordenen Stand von Parilla nachschauen läßt, ob man etwa auch dort „den“ 350er Twin nochmal aus der beschaulichen Runde des Ausstellungsraumes im Werkseingang herausgerissen hat. Aber man ließ ihn diesmal zu Haus – und stellte nur ein paar der guten alten Maschinen mit jenem „high camshaft“-Motor hin, mit dem einst Parilla mit Victoria zusammen die Welt in die Schranken fordern wollte.

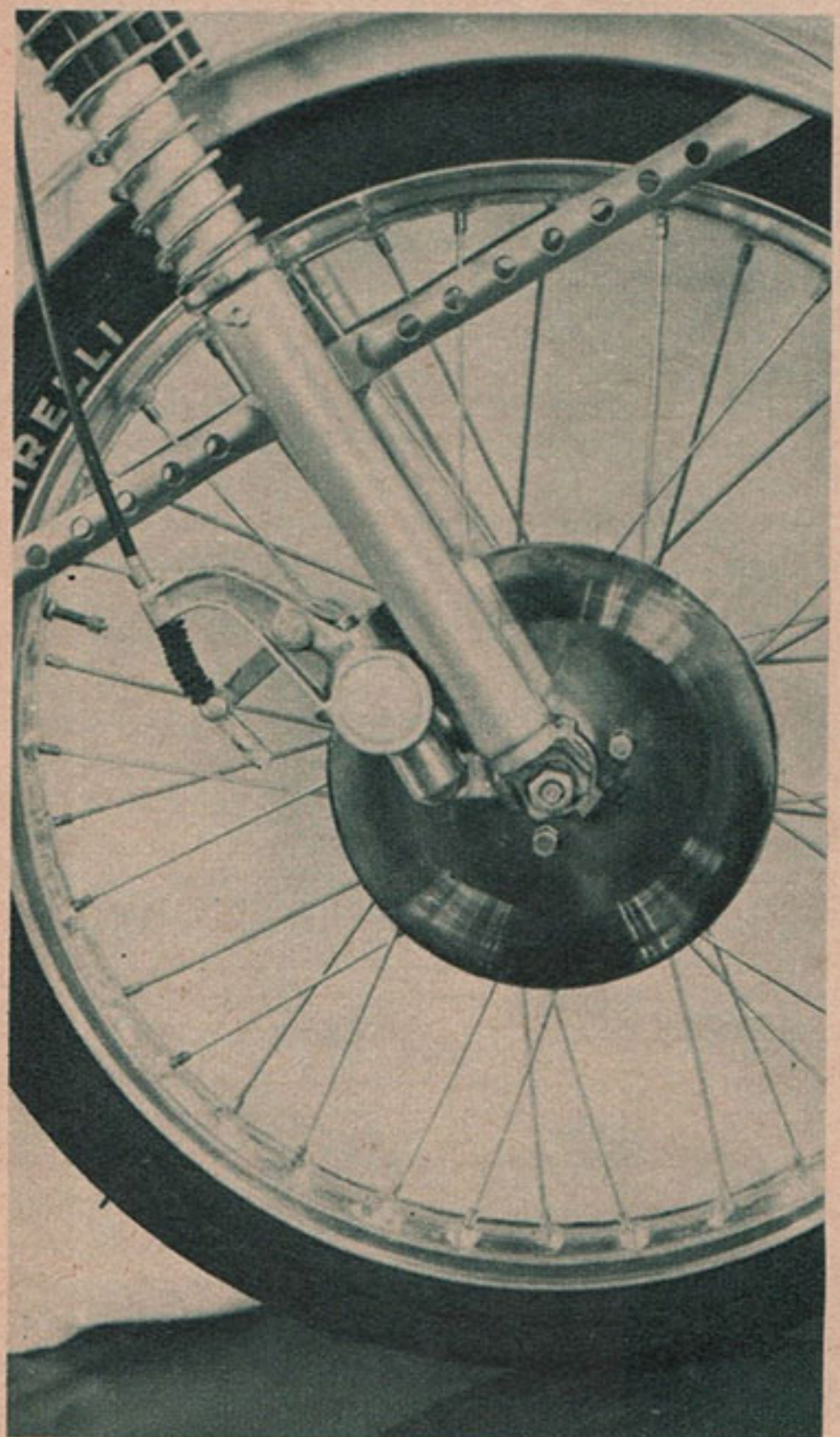
Man hat überall den Eindruck, daß sich die Leute, die auf den Ständen stehen und ihr dürftiges Prospektmaterial bewachen, ebensowenig für diese Zeugen einstigen Glanzes interessieren wie die nicht übermäßig zahlreichen Ausstellungsbesucher. Daß vielmehr aller Interesse ausschließlich den Fünfzigern gilt.

Es ist keine subjektive Übertreibung: Mailand war diesmal mehr als je zuvor eine Schau der Fünfziger! Waren es einst eine Anzahl (teils kapazitativ recht leistungsfähiger) Motorenhersteller wie Demm, Minarelli und Morini Franco, die 50 ccm-Motörchen, als Zwei- oder Viertakter, mit oder ohne Gebläse, mit Zwei- oder Dreiganggetriebe, für die Konfektionäre lieferten, so sind inzwischen nicht nur neue Motorenhersteller dazugekommen, sondern zahlreiche –



eigentlich alle jene Firmen, die bisher nur Motorräder von 125 ccm aufwärts produzierten, haben mindestens ein eigenes 50 ccm-Modell in ihr Programm aufgenommen.

Zu denen, die nun auch 50er Einbaumotoren anbieten, gehört Benelli, gehört BMC (nicht mit dem englischen Konzern zu verwechseln!), gehören Beta, Ducati und MiVal. Und außer den Getriebemotoren gibt es bei allen diesen Lieferanten auch Ausführungen mit automatischer Kupplung — erstaunlich selten allerdings Ausführungen mit einer Zweigang-Automatik. Die findet man dafür auf dem Stand von Fichtel & Sachs — Sachs-Motoren werden selbst im Lande des kleinen Zweitaktmotors ebenso von den Konfektionären verwendet wie die F & S-Mehrgangnaben. So gehört der Sachs-Stand denn auch



zum Mailänder Ausstellungsinventar, und er repräsentiert wenigstens, wenn auch in völliger Einsamkeit, die deutsche Industrie, die ansonsten höchstens noch auf Importeurständen vertreten ist. Wie etwa BMW, die eine weiße R 69 S neben einem Exemplar jenes Zweirad-Union-Modells zeigten, dem wir vom ersten Tag an prophezeiten, daß es kein Geschäft geben würde. Nicht weniger vereinsamt standen ein paar 650er BSA (der inzwischen überholten Ausführung) neben einer spuckhäßlichen 50er Pixie aus dem Hause Ariel und einer kaum viel netter anzusehenden Honda mit dem Durchstiegs-Rahmen. Und noch ein importierter „Eisenhaufen“ (wie einer respektlos sagte) hatte sich zwischen die 50er gewuchtet: ein „Duo Glide“ von Harley.

Ansonsten aber eben beherrschten die Fünfziger die Szene: da zeigten Aermacchi, Bianchi, Ducati, MV Agusta und Morini zum Teil ganz neuentwickelte, sozusagen in einem Guß geformte 50 ccm-Maschinchen — bei deren Anblick man nur bedauern konnte, daß der hohe Aufwand nicht an ein richtiges Motorrad verwendet worden war. Denn: der ganze 50 ccm-Boom in Italien beruht doch darauf, daß diese Maschinen (ohne daß für sie Trekkurbeln vorgeschrieben wären) dann führerschein-, steuer- und zulassungsfrei sind (versicherungsfrei sowieso, da es noch immer in Italien keine Zwangshaftpflicht gibt) und daß sie noch dazu schon von Vierzehnjährigen gefahren werden können, wenn ihr Motor nicht mehr als 15 kg wiegt, nicht mehr als 1,5 PS leistet und wenn das Ganze nicht schneller läuft als 40 km/h. Zwar laufen sie alle schneller, zwar hat die 1,5 PS meist der Fuchs gemessen, und außerdem kümmert sich draußen kaum je einer um die Einhaltung der Bestimmungen — aber es ist klar, daß auf diese Weise die 50er in Italien das große Geschäft werden mußte und daß sich nun auch noch die Letzten von dem Kuchen etwas herauschneiden wollen, an dem so viele andere schon heftig knabbern.

Freilich ist es bei der Mentalität der Italiener nicht verwunderlich, daß das in unseren Breiten gottlob ausgestorbene „Rennerle“ seligen Angedenkens fröhliche Urständ feiert. Da werden gewaltige Sachen angeboten. Nicht nur sogenannte „Weekend-Modelle“ für den begehrten Markt in Übersee (schauerliche stilistische Mißgriffe, einem Italiener kaum zuzutrauen, gab es da zu sehen — als Cowboy-Pferde aufgemachte Mopeds in greulichem Gelb als Hauptfarbe!) — selbst Fabriken mit so bekanntem Namen wie Mondial scheuen sich nicht, solche 1,5 PS-Raketen gleich in drei „Super-Versionen“ auf den Stand zu stellen: eine Maschine mit kompletter Rennverkleidung (mit 1,5 PS!), eine in Sechstagertrimm mit hochgezogenem Lenker, mit Reserveschlauch auf dem Vorderradschutzblech und mit verchromter Preßluftflasche seitlich, und schließlich eine (bei 40 km/h Höchstgeschwindigkeit!) mit großen Scheibenbremsen vorn und hinten.

Die Scheibenbremse hatte es übrigens auch einem der verbliebenen Bremsnabenhersteller angetan, Campagnolo. Da zeigte erst ein Schnittmodell, daß sich in einer äußerlich herkömmlichen Vollnaben-Trommelbremse eine Scheibenbremse verbarg! Was man sich bei diesem Entwurf gedacht hat (schließlich ist es ja einer der nicht wegzudiskutierenden Vorteile einer Scheibenbremse, daß die Bremscheibe frei im Kühlerluftstrom liegt und daß der Bremsbelagabrieb sich nicht in einer Trommel festsetzen kann) — es bleibt unerfindlich. Nicht einmal auf das Angabedürfnis jugendlicher Scheibenbremsenaspirenten ist ja dabei Rücksicht genommen; denn warum sollen die

Oben: Ducati hat, wie man sich in Mailand erzählte, kürzlich zum begreiflichen Ärger der durchweg privaten Konkurrenz als Staatsunternehmen eine Finanzspritze mit zwei Milliarden erhalten; neben mehreren Fünfigern und neuerdings auch einzeln lieferbaren kleinen Zweitaktmotoren war diese 250er neu — mit Fünfganggetriebe.

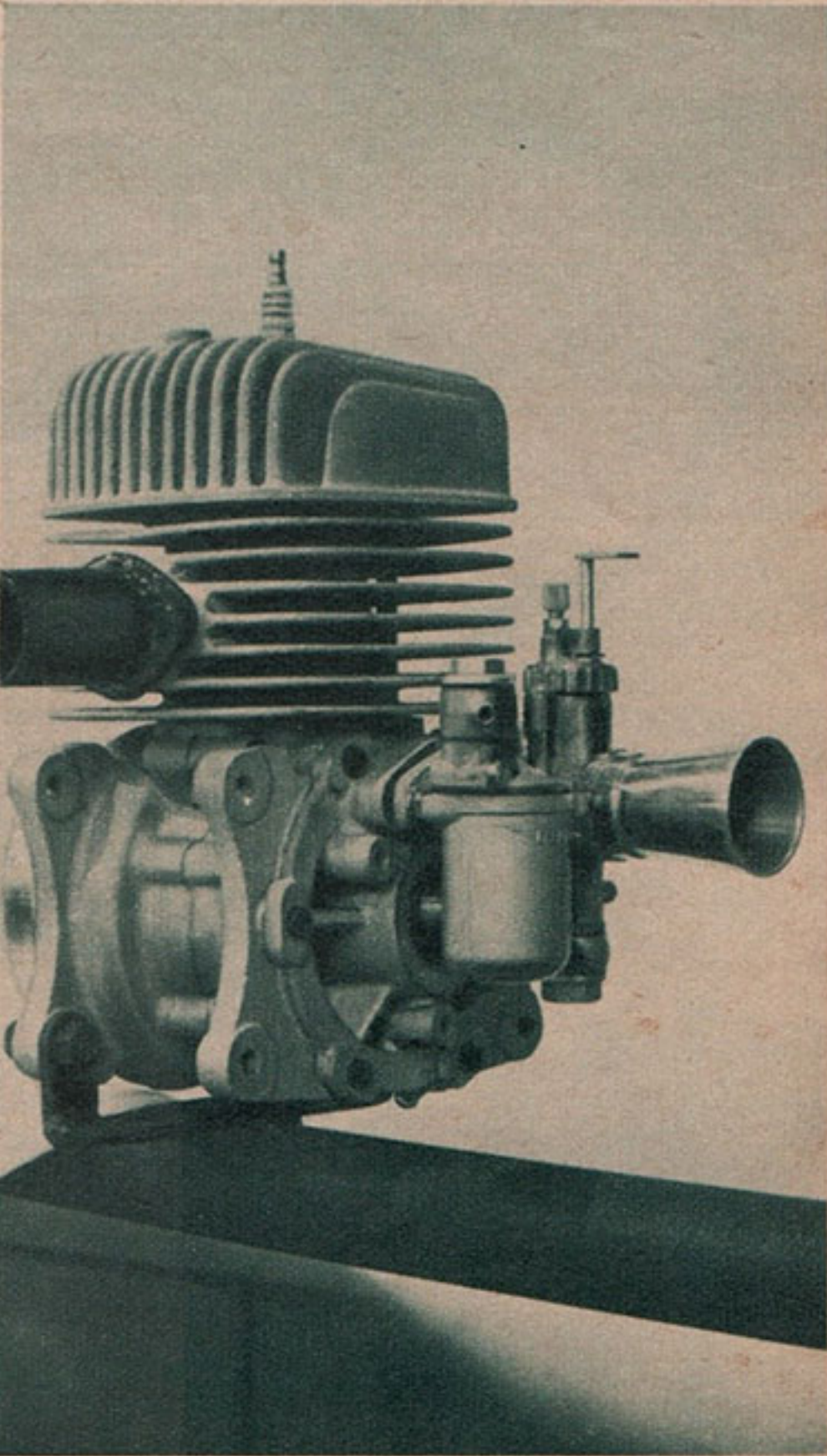
Links: Nicht etwa die Vorderrad-Scheibenbremse der neuen Vierzylinder-Suzuki, die über 200 km/h geht —, sondern die Bremse im Rennerle Moped (für 40 km/h) von Mondial!

Rechts: Der Kleinste der Go-Kart-Motorenreihe von Guazzoni, 50 ccm-Drehschiebermotor mit angeblich 7 PS.

Jungen hinsichtlich der Scheibenbremse weniger albern sein als die Alten, denen ja auch oft das diesbezügliche Hinweisschild im Rückfenster genügen würde? Wenn's schon nichts bringt — aber sehen soll man doch die Scheibenbremse wenigstens! Insofern waren die Leute bei Mondial schon mehr auf Draht — zweifellos werden sie manches Stück ihres anderthalbpferdigen Weltmeisterschaftsrenners verkaufen.

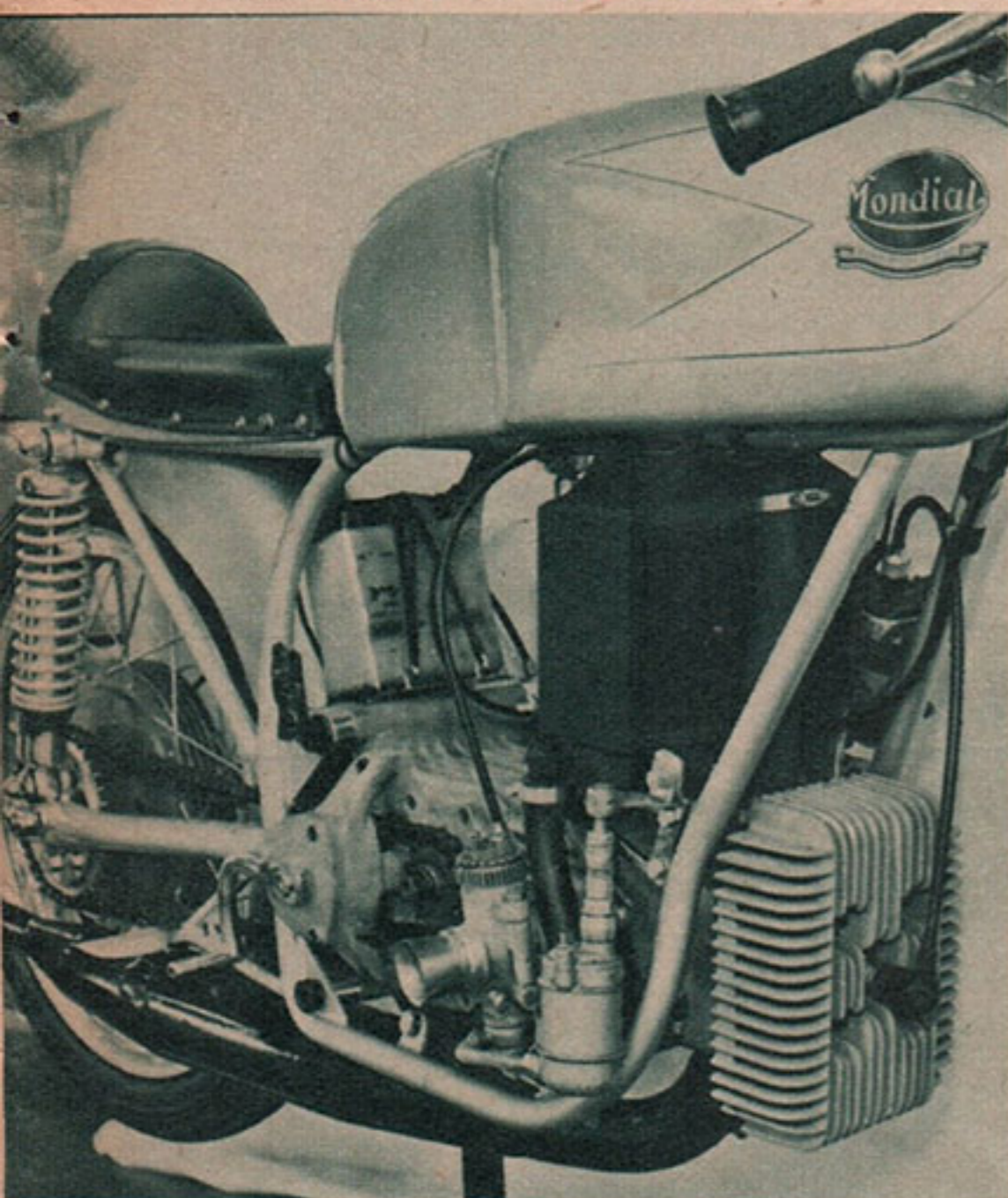
Neben den in den großen Werken schon bisher produzierten oder erst neu gewachsenen Fünfigern stand das ganze Heer der konfektionierten Mopeds mit 50 ccm-Motor, die in diesem Jahr noch Gesellschaft bekommen hatten: waren es vor zwei Jahren noch einige wenige, die 50er Roller zeigten, so standen diesmal auf nicht weniger als 12 Ständen Motorroller mit 50 ccm-Motoren, meist Zweitakter mit Zwei- oder Dreiganggetrieben, nur in einem Fall mit Zweigang-Automatik (Gitan) — bei Laverda auch wieder ein kleiner Roller mit Viertaktmotor. Mit Triebatzschwinge teils, teils mit festliegendem Motor und — den kleinen Rädern entsprechend — extrem kurzer Hinterradschwinge und entsprechend großen Winkelausschlägen der kurzen Hinterradketten. Nette — und weniger schöne Sachen nebeneinander, Bastelei ohne echte Verkaufsaussichten in zahlreichen Fällen.

Da und dort konnte aber auch der, der heute noch von einer Motorradausstellung technische Delikatessen erwartet, auf irgend etwas stoßen, was ihn zu längerem Verweilen und Betrachten veranlaßte. So etwa vor den beiden ruhm- und dreckbedeckten Sechstagemaschinen von Moto Guzzi, wo man nur nochmals den Kopf über das Vorderrad der 125er von Gorini schütteln konnte, an dessen Nabe ein Teil des Speichenkranzes ausgebrochen war — geschickte Mechaniker hatten dennoch mit Drahtbandagen das Ganze so zusammengeflickt, daß das Rad den schweren Beanspruchungen der letzten Tage gewachsen blieb! Oder vor der 250er, einer Spezialausführung der serienmäßig mit 235 ccm gelieferten LODOLA, bei der der größere und in Leichtmetallguß (mit Chromlaufbahn) ausgeführte Zylinder auffiel; bei näherem Hinschauen bemerkte man dann rechts zwischen den Kühlrippen eine Abweichung gegenüber dem Grauguß-Serienzylinder: da läuft nämlich eine Kammer nach oben zum Zylinderkopf, in der sich die



Antriebskette für die obenliegende Nockenwelle befindet. Während die 235er Stoßstangenbetätigung für die hängenden Ventile hat, hat die Wettbewerbsausführung den OHC-Motor, den früher einmal die inzwischen aus dem Programm genommene 175er LODOLA aufwies.

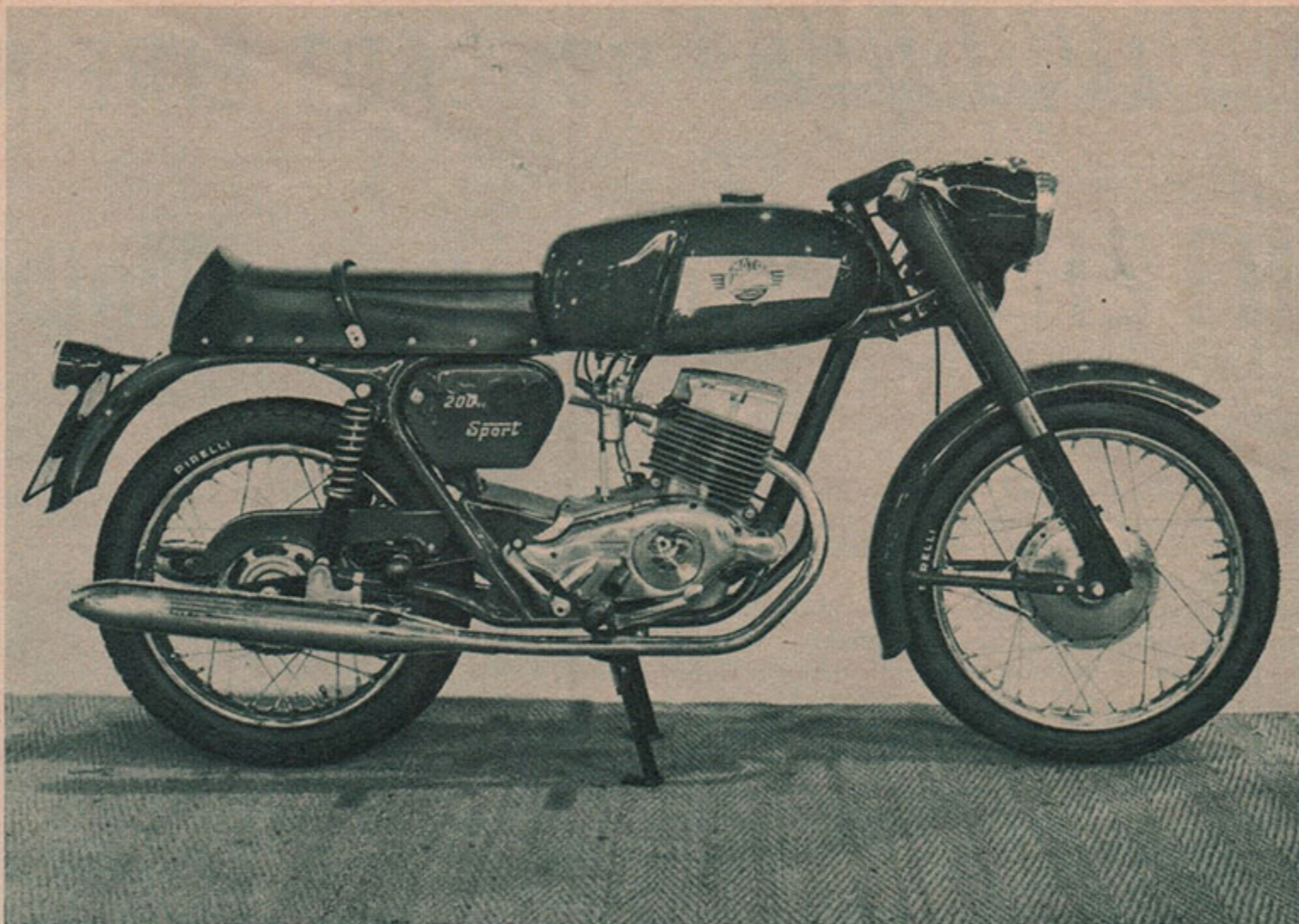
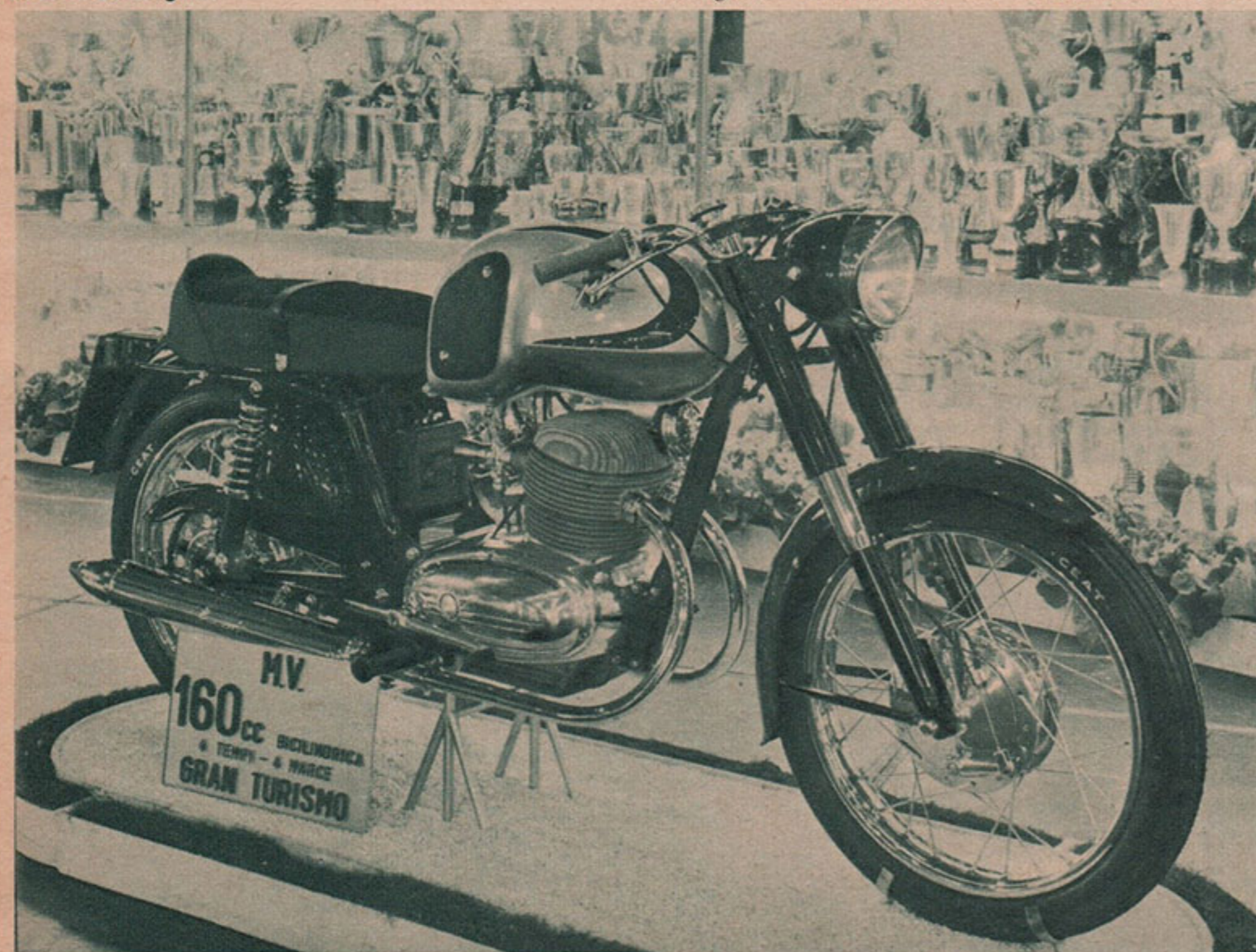
Interessant zu sehen natürlich auch die neue 125 ccm Drehschieber-Rennmaschine mit Teilwasserkühlung auf dem Stand von Mondial — technische Details waren ebensowenig zu bekommen wie eine sichere Auskunft, ob man sich werksseitig im kommenden Jahr mit diesem Apparat ernsthaft am Renngeschehen beteiligen werde (in Monza war die Maschine bekanntlich im Training außerordentlich schnell).



Rechts oben: So präsentierte sich die LAVERDA — in der Leistung gesteigerter Zweivergaser-Viertakt-Twin in einem recht vertrauenerweckenden Fahrwerk und mit gutem Finish — 200 ccm.

Mitte: Ansaugseite der 125er Mondial-Rennmaschine mit Plattendrehschieber à la MZ, die im Training beim letzten Monza-Rennen sehr schnell war; liegender Zylinder wassergekühlt, Kopf luftgekühlt; siebengängiges Getriebe.

Unten: Die einzige wirkliche Neuentwicklung auf dem Motorrad-Sektor, die 160 ccm Gran Turismo mit Stoßstangen-Twin von MV Agusta. Aber: ob sie wirklich auch in Serie geht?



Guazzoni ist eine jener Firmen, von der weiter oben gesprochen wurde: in jedem zweiten Jahr mit neuen Dingen auf der Ausstellung — aber draußen trifft man nie etwas davon. Diesmal saßen, wie Vögel auf der Stange, gleich eine ganze Reihe neu entwickelter Drehschiebermotoren quer über den Stand — 50 ccm mit 7, 100 ccm mit 14, 200 ccm mit 28 PS (alles Werksangaben!), mit luftgekühlten Chromalzyklindern, als 250er wassergekühlter Zweizylinder mit 33 PS als Bootsmotor, ansonsten luftgekühlt für Go-Kart-Zwecke. Und da mit Go-Karts in Italien und seinen Exportländern offenbar noch Geschäfte zu machen sind, hat auch Parilla inzwischen seinen vor einigen Jahren projektierten und als Muster gebauten 125er Rennmotor mit liegendem Zylinder und Plattenschiebereinlaß auf Go-Kart umgestellt: jetzt hat er einen großflächig verrippten, stehenden Leichtmetallzylinder mit 100 ccm Hubraum, aber am Kurbelgehäuse sitzt auch hier der Drehschieber.

Im übrigen kann man auf dem Stand von Garelli die beiden jüngsten Weltrekorderoberer sehen: die ganz verkleideten 50 ccm-Maschinen, die

kürzlich in Monza den Sachs-Leuten ihre Rekorde zum Teil wieder abnahmen (auf dem Sachs-Stand prangten sie ungeachtet dessen noch an der Leuchtwand, dafür hatte man in letzter Minute den stationären Sachs-Wankel-Motor wieder aus der Vitrine genommen, der ab Mitte 1964 bereits serienmäßig als Stationärmotor geliefert werden soll). Garelli steht im übrigen mit seinen 50 ccm-Maschinen an der Spitze aller italienischen Hersteller dieser Kategorie (in den ersten 8 Monaten des Jahres 1963 lieferte er über 13 000 Mopeds aus) — knapp vor Motom, Bianchi und Benelli als den Nächstfolgenden. Wobei es sich, wohl gemerkt, immer um gedrosselte Mopeds bzw. Mokicks handelt, ungedrosselte 50er gibt es in Italien für den heimischen Markt nicht.

Und trotz allem — trotz der beherrschenden Flut der Fünziger hatte die Mailänder Ausstellung doch auch dem Motorradinteressenten etwas zu sagen:

Laverda, eine kleine, aber offenbar auf kräftigem Finanzpolster experimentierende Firma, die vor zwei Jahren bereits die Überraschung eines 200er Viertakt-Twin geboten hatte, stellte diesmal eine Weiterentwicklung dieser sportlichen Gebrauchsmaschine vor: ebenfalls 200 ccm, stoßstangengesteuert, mit zwei Vergasern und 16 PS Maximalleistung in einem robusten Rohrfahrwerk.

Und am Mittwoch der Ausstellungswoche wurde dann auch auf dem Stand von MV Agusta das bis dahin leergebliebene, nur mit einem großen Fragezeichen ausgestattete Podest mit einer Neuentwicklung belegt, die unser letztes Bild zeigt: ebenfalls ein ohv-Twin, weniger sportlich angelegt als die Laverda, aber in der Gesamttendenz das gleiche, Hubraum nur 160 ccm — vorläufig ohne nähere Angaben.

Diese beiden Modelle sollte man sich merken — denn vielleicht sind sie typisch für das, was im Motorradbau der nächsten Jahre Bedeutung bekommen könnte: ein sportliches Motorrad zwischen 50 und 500 ccm — präziser gesagt in der praktischen Ausführung wahrscheinlich zwischen 100 und 200 ccm, mit ausreichender, aber nicht überzüchteter Leistung, mit entsprechender Wirtschaftlichkeit und Lebensdauer — sicherlich als Vier- oder Zweitakt-Twin. Geeignet, jene Lücke zu schließen, von der auf der ersten Seite dieses Heftes die Rede war. S. R.

INTERVIEW mit einem Motorrad-Kaufmann

Wenn man sich ein Urteil über etwas bilden will, dann muß man sich über alle Punkte vorher unterrichten. Viele unserer Freunde und Leser haben uns in den letzten Jahren über ihre Erfahrungen und Gedanken in erfreulich offener Weise geschrieben, haben Urteile gefällt und ihre Ansichten geäußert. Auf allen Gebieten unserer Motorradwelt. Fahrtechnik, Verkehrsgesetze, Versicherungen, Sport, Wirtschaft, Produktion, Konstruktion, Tests und so weiter. Auffallend war, daß neben anderen Themen immer wieder in Gesprächen und Briefen das Problem des Handels behandelt wurde. Anerkennende Stimmen paarten sich mit böser Kritik; bei dieser Kritik wurde nicht immer die Sachlichkeit beachtet, aber sehr oft lösten sich scheinbar üble Vorgänge in ein Nichts auf, wenn man ihnen mal wirklich auf den Grund ging. Die Hauptpunkte der Kritiken am Motorradhandel beschäftigten sich meistens mit dem Import ausländischer Motorräder. Was beim Handel inländischer Marken los ist, klang ja schon in früheren Jahren bei uns durch, zuletzt in dem Artikel „Die Werkstatt- und Kundendienst-Misere“ in Heft 24/1960.

Die am häufigsten auftretenden Fragen habe ich nun einmal einem Mann zur Beantwortung vorgelegt, der sich sein ganzes Leben mit dem Import ausländischer Motorräder beschäftigt, vor allem mit der Einfuhr englischer Maschinen. Das ist Detlev Louis in Hamburg, unseren Lesern hinlänglich bekannt. Doch erlaube man mir noch einmal zu sagen, um wen es sich hier handelt.

Detlev Louis steht etwa in der Mitte der vierziger Jahre, und er ist Motorradfahrer. Das ist wichtig für uns, denn einem anderen Gesprächspartner hätten wir mit diesen Fragen gar nicht kommen können, und er hätte sie auch schwerlich so offen beantwortet. Wir nahmen das Gespräch auf Tonband zwischen den Runden unserer Testfahrten mit der BSA A 65 auf dem Nürburgring auf. Nicht irgendwo in einem Büro, sondern in der frischen Eifelluft. Auch das ist wichtig.

Natürlich ist es nicht der Idealismus allein, der Detlev Louis veranlaßt, in Hamburg sein Geschäft zu unterhalten. Übrigens das größte e c h t e Motorradgeschäft, das wir in der Bundesrepublik haben. (Man verzeihe mir, wenn ich es so wiedergebe, wie wir es auffassen. Es mag vielleicht jemand noch mehr Maschinen von 50 ccm verkaufen in unserem Lande, aber die dicken Brummer, die Dinger, denen wir unser Herz geschenkt haben, die werden in dem Umfang nur bei Detlev Louis gehandelt!) Aber ohne Begeisterung für große Maschinen wäre es nicht möglich, diese Arbeit zu leisten.

*

DAS MOTORRAD:

Lieber Herr Louis, ein Bekannter von mir, der eine Norton, Baujahr 1960 fährt, benötigte einen Primärketten-Kasten und schrieb Ihnen. Sie schrieben ihm zurück, daß das Teil nicht am Lager sei, Norton schlecht liefere und daß er zunächst DM 50.— einzuschicken habe. Sie können sich denken, daß dieser — uns allen als ein sehr reeller Mensch bekannte — Motorradfahrer sich sehr befremdet äußerte und schimpfte. Warum handeln Sie so?

Detlev Louis: Aha, der Fall mit der Anzahlung! Warum wir Nachnahme machen und warum wir eine Anzahlung verlangen. — Nehmen Sie an, Ihr Bekannter hätte einen Kolben bestellt. Unser Lagerist zieht die Karteikarte des Lagerbestandes heraus und sieht, daß der — hoffentlich vom Kunden genau — bezeichnete Kolben da ist. In diesem Falle lasse ich mir keine Anzahlung geben. Grundsätzlich nicht. Der Kolben wird weggeschickt — auch auf die Gefahr hin, daß der Kunde den Kolben trotz Bestellung nicht annimmt. Oh, ja, das kommt nicht selten vor! — Eine Anzahlung wird nur verlangt, wenn jemand ein Teil bestellt, das am Lager nicht vorhanden ist, das überhaupt im ganzen Jahr noch nicht verkauft wurde — und wo man an Hand der Kartei feststellt, daß das Teil noch nie bestellt wurde oder zuletzt erst 1962 oder noch früher. Hat man so einen Ladenhüter, dann — und beispielsweise so ein Norton-Kettenkasten geht fast nie — dann also zittern wir schon, daß der Besteller das Dings nachher doch nicht abnimmt. Und das liegt dann wieder ein Jahr oder geht gar nicht weg. Und dann sagen wir vierzig oder fünfzig Mark Anzahlung. Je nachdem wie groß das Objekt ist. Nicht vorhandene, seltene Teile werden dann sofort bestellt.

DAS MOTORRAD: Machen Sie das bei jedem Kunden?

Detlev Louis: Ja, das machen wir bei jedem Kunden. Aber auch erst, seitdem mein Lagerist einmal schwer hereingefallen ist.

DAS MOTORRAD: Und Sie machen das bei jedem Kunden, egal wer das ist?

Detlev Louis: Wir machen ganz selten einmal eine Ausnahme, aber das kann nie in der Beurteilung meines Lageristen liegen. Womit ich auf die Scheck-Geschichte komme. —

DAS MOTORRAD: — ach ja, als ein scheinbar alter Kunde mal etwas kaufen wollte, und Ihr Lagerist den Scheck nicht annahm. —

Detlev Louis: — ja, eine solche Sache darf nie in der Beurteilung des Lageristen liegen, dem man einmal einen ungedeckten Scheck gab, und wo es dann schrecklichen Ärger gab. Mein Lagerist überläßt heute allein mir die Entscheidung. Und wenn ich nicht da bin, muß er eben ablehnen, so daß auch einmal ein guter Kunde darunter leidet. Schließlich handelt er ja auf meine Anweisung. Und die lautet: „Reparaturen, Ersatzteile nur gegen Barzahlung“. Ist da etwas Unreelles dran? —

DAS MOTORRAD: Nein, gute Arbeit würden wir auch nur gegen bar verkaufen. Aber Herr Louis, man sagt sehr oft „der Detlev ist zu teuer, andere sind billiger, lieber Teile in England direkt bestellen“ und so weiter. Wir kennen Fälle, in denen z. B. Hepolite-Kolben angeblich bei Ihnen sehr viel teurer waren als anderswo.

Detlev Louis: Ja, der Fall mit den Hepolite-Kolben. Es gibt z. B. für Norton Hepolite-Kolben und als zweite Sorte die im Werk eingebauten Kolben von einer mir nicht bekannten Firma. Nun ist gerade in den letzten zwei Jahren bei Hepolite eine erhebliche Lieferzeit eingetreten, besonders für Norton-Kolben. Wir hatten den Fall, daß ein Kunde sagte: „Ich möchte zwei Norton-Kolben, die und die Übergröße.“ Wir sagten, daß wir diese Kolben am Lager hätten und daß sie soundso viel kosteten. „Das ist mir viel zu teuer!“ sagte der Kunde, „ich lasse meine Zylinder bei der Fa. ABC schleifen, da bekomme ich die Kolben für einen viel günstigeren Preis, und da lasse ich mir die Kolben dort einbauen!“ Na, schön.

DAS MOTORRAD: — die Hepolite-Kolben?

Detlev Louis: Nein, von denen hat der Kunde noch gar nichts gewußt. Nach einer Woche bekommen wir dann eine Bestellung der Fa. ABC auf ein Paar Norton-Kolben in dieser Größe. Die Kolben haben wir an ABC geliefert zu dem Preis, den wir dem Kunden auch genannt hatten, abzüglich Händler-Rabatt. Klar. Später haben wir dem Kunden geschrieben — weil wir schon ahnten, daß es sich um diesen Fall handelte — daß es nicht angehen könnte, daß er die Kolben bei der Fa. ABC billiger bekommen könnte, weil diese billigen Kolben doch zur Zeit gar nicht lieferbar seien. Und der Kunde? Er bestätigte, daß er die Kolben nicht billiger erhalten hätte. So war das. Es gibt eben zwei Möglichkeiten, er bezieht die billigen Kolben, dann hat er sechs Monate Lieferzeit oder er nimmt die Original-Norton-Kolben. Das gleiche gilt bei BSA, AJS. —

DAS MOTORRAD: Noch mal der Begriff „teuer“, Herr Louis. In Ihrem Geschäft — da können Sie doch nicht alles allein machen.

Detlev Louis: Wenn Sie einen Hilfsarbeiter anstellen wollten, dann schickt er Ihnen statt eines Fußschalthebels einen Fußbremshebel weg. Dann kommt das Teil mit einem bösen Brief zurück. Das wäre noch zu ertragen, wenn er schließlich etwas dazulernte. Meist aber nicht, denn wenn der Fußbremshebel zurückkommt, dann legt er ihn in das Fach für Fußschalthebel, und dann kommt das Lager durcheinander. In Nullkommantix ist da alles durcheinander. Wir brauchen wirklich einen vollwertigen Mann für diese Sache, und der kostet Geld. Und den suchen Sie mal! Es geht nämlich um Motorräder — — —! — Drei ganz erstklassige Leute brauche ich, und denen unterstehen wieder Leute, die von ihnen angewiesen werden. Wenn diese drei Erstklassigen nicht da sind, und die Spitze ist schon schlecht, dann muß man sagen „Gut, ich kann nicht mehr liefern“. Es ist dann kein Überschuß mehr da, ich kann meine Leute nicht

bezahlen, denn der Mann, der bei mir angestellt ist, der arbeitet ja nicht aus Idealismus und sagt, ich muß ja möglichst billig für die lieben Motorradfahrer schaffen. Der sagt, ich verdiene als Lagerbuchhalter bei anderen Firmen mehr, meine Frau lacht mich aus, ich brauche doch keine BSA-Teile verkaufen! Also — diese Männer wollen bezahlt sein. Dann kommt bei den englischen Teilen der Zollsatz mit 16, 18 und 25% hinzu, weil England nicht in der EWG ist. —

DAS MOTORRAD: Natürlich, und alle sonstigen Kosten für das Lager, Gebäude, Werkstatt und so weiter. Sie bringen die Handbücher in deutscher Sprache heraus, die Übersetzung macht man Ihnen ja auch nicht umsonst. —

Detlev Louis: — das Werk bezahlt keinen Pfennig. Erst sollten die Leute es kostenlos haben, aber das geht nicht. Nur die BSA-Kataloge bekomme ich in vier Sprachen.

DAS MOTORRAD: Weil Sie so hart sein müssen, kommt es denn oft vor, daß Nachnahmen zurückkommen?

Detlev Louis: Es kommt vor. Die Kunden haben sich das anders überlegt, sie haben das Teil von einem Freund bekommen oder sogar selbst angefertigt.

DAS MOTORRAD: Wir kennen Fälle, in denen bei verschiedenen Firmen das gleiche Teil bestellt und nur bei der billigsten Firma abgenommen wurde.

Detlev Louis: Das könnte vorkommen, ich glaube aber nicht bei mir. Aber ich habe da den Fall mit den Alfa Romeo-Kolben. Da rief ein Kunde aus München an und bestellte vier Zylinderlaufbuchsen und Kolben per Express. Die Sendung ging ab, aber nach acht Tagen kam der bewußte Brief von der Bahn, daß die Teile vom Kunden nicht abgenommen seien. Die Bahn bittet um Bescheid, was geschehen soll. Die Teile gingen also nach Hamburg zurück. Es entstand eine hohe Fracht. Expressgebühr. Da habe ich gesagt, daß ich das nicht einsähe. Die Teile sind extra telefonisch bestellt und für den Mann aus England gekommen. (Es handelte sich um Hepolite-Kolben für den Alfa aus England! Redaktion MOTORRAD), ich möchte, daß dieser Auftrag abgewickelt wird, das ist eine Bestellung. Wir haben den Auftrag telefonisch bestätigt, die Lieferung ist zustande gekommen, der Mann muß sie abnehmen. Ich habe also einen Rechtsanwalt beauftragt, der mußte in München Klage erheben, weil der Empfänger ja in München saß. Gerichtsstand ist immer der Wohnsitz des Empfängers, wenn nichts anderes vereinbart ist. Deshalb empfiehlt man mir ja heute, keine telefonischen Bestellungen mehr anzunehmen, oder auch einen solchen Auftrag erst durch eine schriftliche Nachricht zu bestätigen. Das würde aber ein noch größerer Papierkrieg sein und dem eiligen Kunden nichts nützen. Das geht aber auch nicht, wir können unsere guten Kunden nicht sitzen lassen. Also es kommt zur Gerichtsverhandlung, und der Kunde sagt: „Ich kenne die Firma Louis ja gar nicht!“ Da fragten wir ihn, woher er denn unsere Adresse habe. „Weiß ich nicht, im übrigen habe ich keinen Alfa Romeo —!“ — Die Klage wurde abgewiesen. Gerichtskosten, dazu DM 75.— Spesen, DM 32.— Expressgebühren und so weiter. —

DAS MOTORRAD: Diese telefonischen Bestellungen haben also einen Haken. Die Regelung, nur per Nachnahme zu versenden, ist verständlich und auch so. —

Detlev Louis: — also wir haben ja viele Fälle von telefonischen Bestellungen. Die Leute rufen an und sagen „Schicken Sie mir mal unbedingt sofort per Express zwei Stoßstangen!“ — Dann wird das von unserem Lageristen sofort veranlaßt. Die Stoßstangen werden eingepackt und sofort mit dem Lieferwagen extra zum Bahnhof gebracht. Wenn es so dringend ist. Es dauert ungefähr fünf Tage, dann kommt eine Benachrichtigung von der Station des Empfängers „Das Express-Paket vom 27. liegt hier seit vier Tagen und ist nicht abgeholt worden, es sind Kosten in Höhe von DM soundso viel entstanden, was soll mit der Sendung geschehen?“ Wir schreiben, daß die Sendung an den Absender — also an uns — zurückkommen soll. Wieder gehen drei bis vier Tage ins Land. Es entstehen wieder Lagergebühren, das Paket kommt zurück. Folgendes ist entstanden: Hinfracht von Hamburg zur Empfänger-Station, Rückfracht von dort nach Hamburg, Einpacken, Hinfahren, Aufgeben, Hinfahren, Abholen, Auspacken, Nachnahme der Bahn für mich DM 11.20. Von kleiner Schuhkastengröße mit 1 kg Gewicht! Die Teile müssen nun wieder eingelagert, registriert werden usw. Spesen sind entstanden, und das ganze Geld ist zum Fenster hinausgeworfen. Trotzdem gehen wir das Risiko bei dringenden Sendungen weiter ein, wenn sie nicht gerade riesengroß sind. Dabei müssen wir aber eben in Kauf nehmen, daß wir unter Umständen die DM 11.20 ans Bein binden. Wenn es nun noch so ist, daß die Teile nicht am Lager sind, oder wenn man feststellt, daß im ganzen Jahr 1963 davon überhaupt nichts umgesetzt wurde, also auch nicht die Notwendigkeit besteht, ein nicht abgenommenes Teil auf Lager zu nehmen — in diesem Fall müssen wir vom Kunden eine Anzahlung haben. Es sind doch nicht nur die Inlandskosten da. Wir haben ja noch die Fracht von London oder Birmingham nach Hamburg, dann haben wir die Inlandsfracht, und zurückschicken können wir es ja nicht, weil wir es doch

verzollt haben. Nimmt der Kunde das Teil nicht ab, dann müssen wir es so oder so also einlagern und haben nur eine geringe Chance, daß wir es in den nächsten zwei Jahren oder überhaupt verkaufen. Weil der Typ ausgelaufen ist, weil er nicht mehr gefragt ist und nur wenig Fahrzeuge davon auf dem Kontinent sind. Es lohnt nicht, ein solches Teil hinzulegen. Lassen Sie sich etwas für teures Geld schicken, um es nachher wegzulegen?

DAS MOTORRAD: Und dann wird geredet. Wir kennen das.

★

Soweit das Gespräch mit Detlev Louis. Zwischen den Fahrten auf dem Ring geführt. Aber man sollte daran anknüpfend noch etwas sagen:

Das, was Detlev Louis hier erzählt, gilt nicht für ihn allein. Er spricht da für alle, die uns etwas verkaufen wollen. Wir nehmen an, daß der Handel immer bemüht ist, gute Ware an uns zu liefern. Pünktlich zu sein, reell zu sein. Motorräder sind heute keine Massenware mehr, nicht jeder Hans und Franz kauft sich heute ein solches Fahrzeug (gottlob!), und die Kunden sind meist sehr sachkundig und kritisch. Ihr gutes Recht. Erfahrungen mit manchen Motorradmodellen, mit manchen Werkstätten, Läden, Handwerkern und Kaufleuten bringen uns mit der Zeit dazu, kritisch zu wählen. Nur eines darf nicht sein: bei aller Berechtigung der Forderung auf einen guten Kundendienst darf man nun aber auch nicht in das andere Extrem fallen und meinen, nur weil man diese oder jene Maschine bei diesem oder jenem Händler gekauft hat, könne man nun zusätzlich noch als Dank und Anerkennung für den Kaufentschluß vom Händler die Bekleidung oder einen Satz Reifen geschenkt erhalten. — (Lachen Sie nicht, es gibt mehr Leute, die das glauben, als Sie meinen, lieber Leser!) Kann man vielleicht auftrumpfen, als habe man den Olymp erstürmt?

Wissen Sie, was es bedeutet, was es kostet, was für unwahrscheinliche Mühen drin sind, im Jahre 1963 und 1964 für Motorräder und Motorradfahrer ein gutes Geschäft, eine gute Werkstatt, einen guten Versandhandel zu betreiben? Dieses Gebiet ist so unwahrscheinlich schwierig geworden, weil es immer weniger Menschen in der Industrie und in der Wirtschaft als Mitarbeiter und Helfer gibt, die dem Motorrad jene Aufmerksamkeit schenken, die das Fahrzeug und seine Probleme nötig haben, wenn das Ganze auf der Höhe bleiben soll. Die heutige Wirtschaft ist nur an Massenabsatz interessiert, kleine Mengen bedingen mehr Sorgfalt, mehr Mühe, handwerkliches Können, handwerkliche Einzelfertigung usw. — das ist aber nicht gefragt. Klacks

Bei der Münchner Generalsportversammlung des ADAC

der heute in 17 Gauen mit 1200 Ortsclubs insgesamt 790 000 eingeschriebene Mitglieder zählt, konnte der im nächsten Frühjahr aus Altersgründen sein Amt zur Verfügung stellende Sportpräsident Paul von Guillaume gemeinsam mit den Wagen-, Motorrad- und Motorboot-Sportreferenten Erwin Illg, Hans Richter und Dr. W. Moebius erneut Zeugnis von der führenden Position des Clubs im deutschen und internationalen Motorsport ablegen. Nicht weniger als 274 genehmigungspflichtige Veranstaltungen wurden 1963 vom ADAC durchgeführt, wobei sich die Zahl der an Wagen- und Motorradsportler ausgegebenen Lizenzen und Ausweise gegenüber dem Vorjahr von 7300 auf rund 8000 erhöhte.

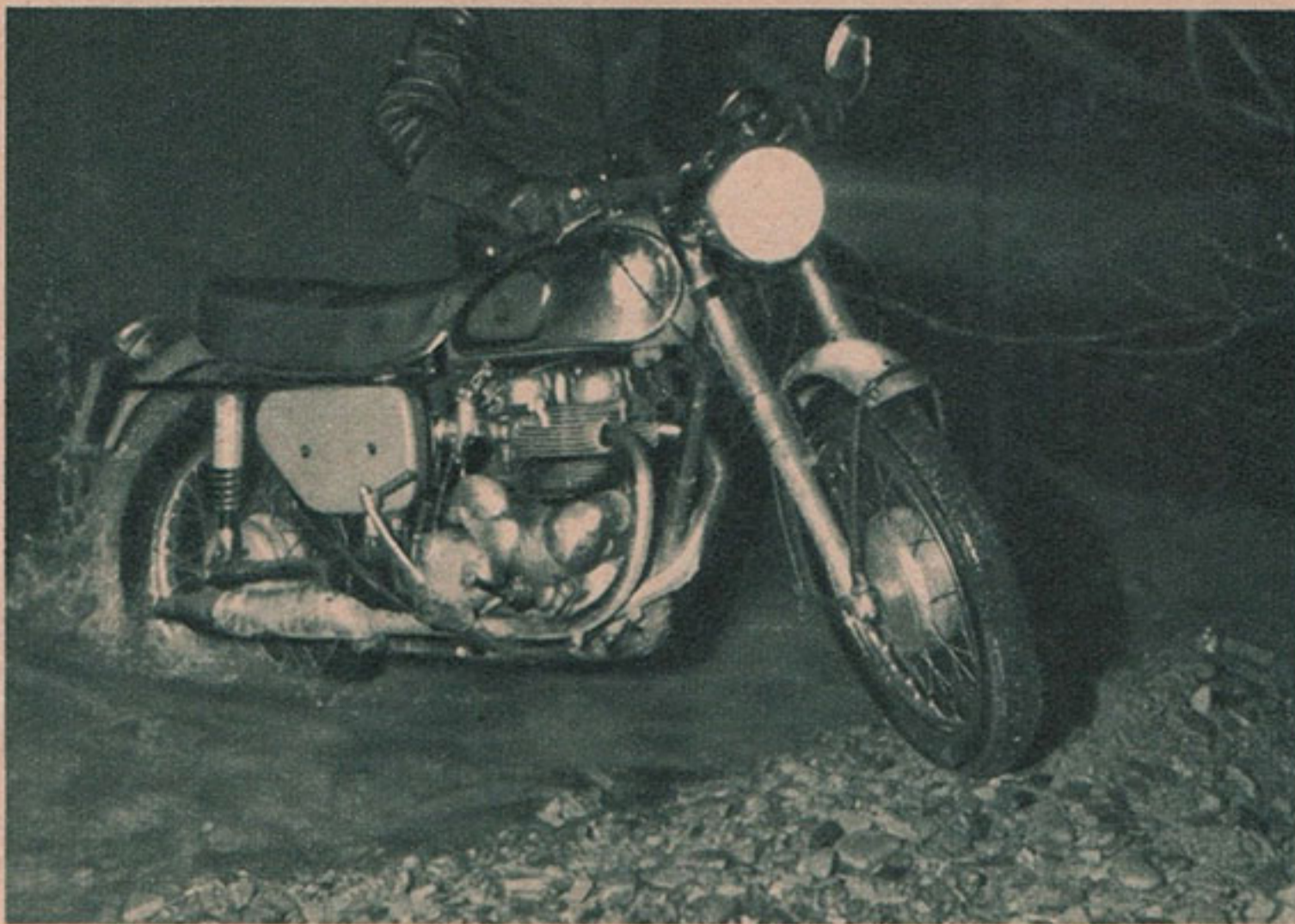
Die bereits in dieser Saison geltenden erhöhten Hilfsleistungen für Unfall- und Krankenschutz der Aktiven bleiben bestehen, zudem trägt der ADAC den Differenzbetrag für die von der OMK ab 1964 erhöhten Lizenz- und Ausweisgebühren für seine aktiven Mitglieder. Im Rahmen des nächstjährigen Veranstaltungsprogramms, für das 250 ADAC-Termine angemeldet wurden, werden folgende Motorradkonkurrenzen vom Gesamtclub durchgeführt: das Westfalen-Lippe-Trial am 28./29. März, der Internat. Saarlandpreis in St. Wendel am 10. Mai, die Dreitagefahrt bei Isny am 14./16. Juni, der Große Preis der Solitude mit dem Motorrad-WM-Lauf für alle Klassen am 19. Juli und das Freiburger Schauinsland-Rennen am 9. August.

Alle Veranstalter von Läufen zum OMK-Juniorenpokal 1964, bei denen jeweils auch eine Klasse für nationale Lizenzfahrer eingeschrieben werden soll, erhalten vom Club größere Zuschüsse.

Der ADAC wird bei der nächsten OMK-Sitzung im Interesse eines gesamtdeutschen Sportverkehrs beantragen, daß zu den wichtigsten internationalen Motorrad-Konkurrenzen, also z. B. dem WM-Lauf auf dem Solitude-Ring, die mitteldeutschen Fahrer zugelassen werden und andererseits die Fahrer der Bundesrepublik zum WM-Lauf auf dem Sachsenring am 26. Juli sowie zur Internationalen Sechstagesfahrt im Raum Erfurt-Oberhof am 6./12. August Starterlaubnis bekommen. Ebenso wie für die Wagenfahrer sind auch für die Motorradsportler wieder dieselben deutschen Titelwettbewerbe wie 1963 vorgesehen, doch müssen die definitiven Termine des Sportkalenders noch in den nächsten ONS- und OMK-Sitzungen abgestimmt werden.

Als neues stellvertretendes Mitglied des ADAC wurde für die OMK Franz Rösch-Freiburg gewählt.

Bei der abschließenden Ehrung besonders erfolgreicher ADAC-Motorsportler wurden der Schweizer Motorrad-Weltmeister L. Taveri, der Österreichische Meister Bert Schneider, die Gespannweitmeister M. Deubel/E. Hörner und der WM-Zweite H. G. Anscheid mit Auszeichnungen bedacht. Mit mindestens 1000 Wertungspunkten für Sportlerfolge erhielten u. a. folgende Aktive das Goldene ADAC-Sportabzeichen mit Brillanten: A. v. Falkenhausen-München, H. Liedl-Gräßling, F. Betzlbacher-Pfäffingen, K. Kämper-Burscheid, H. Lippl-Nürnberg, L. Müller-Tiefenberg, F. Nödinger-Möglingen und K. Wessel-Burscheid. Mit der „Goldenen Ewald-Kroth-Medaille“ für hervorragende organisatorische Verdienste um den deutschen Motorsport wurde u. a. der hauptamtliche ADAC-Sportsekretär W. Heinemann ausgezeichnet.



DIE „SCHMUGGLER“

Wer in diesem Jahr den größeren Spaß hatte, die Leute, die diese nächtliche Suchfahrt zu Beginn des Winters wieder wie jedes Jahr ausknobelten, oder die „Competitors“, die Nachtschwärmer, „Schmuggler“ und Nachtvögel selbst, das ist wohl nicht feststellbar. Auf beiden Seiten befand sich jedoch Motorrad-Prominenz, auf beiden Seiten gab es bekannte Gelände-, Straßenrenn-, Langstrecken-Fahrer und sonstige Experten aus der Motorradwirtschaft und -technik, dem Fahrzeugbau und allen anderen Gebieten, die hier wieder einmal wie die Lausbuben trotz alltäglicher Seriosität, trotz sonst knallharten Einsatzes im Sport und im täglichen Leben eine Mordsgaudi im Kampf gegen den tierischen Ernst so auf ganz privater Ebene veranstalteten. Frisch, fromm, fröhlich, frei. Für nix und wieder nix — aus echtem Spaß an der Freud'. Das war z. B. ein Bahndamm, und darüber führte ein Bahnübergang. Mit Schranke. Die Schranke war zu. Auf dem Schild davor war zu lesen, daß der Schrankenwärter auf Klingelzeichen bis um 19 Uhr die Schranke öffnen würde. Nach 19 Uhr sei zu, würde nicht mehr geöffnet. Auch nicht auf Hupkonzert und andere passende oder unpassende „Signale“.

Es gibt einen unter uns, den nennen sie auch wohl den „Langen“ oder den „lieben Klaus“ oder „den mit der großen Klappe“. Und er hat wahrhaftig ein Schott —! Möööösch! Und speziell für den war dieser Übergang gedacht. Wir wollten, daß die Klappe sich voll entfalten könnte! Schließlich war der Wärter ja auch schon ganz schön aufgedreht, als es in etwa Minutenabstand ein paarmal vor 19 Uhr gebimmelt hatte und immer nur ein Motorradfahrer Durchlaß begehrte. Was würde es für ein „Talki-Talki“ geben, wenn der Lange als Letzter bimmeln würde, und das wäre gerade um 19 Uhr! — Also ließen wir ihn zuletzt fahren. Und weil er letztes Jahr den Briefumschlag mit der Zielangabe beim Start gleich mit seinem Scheinwerfer durchleuchtet und „geröntgt“ hatte, kriegte er dieses Jahr einen aus Stahlblech. Undurchsichtig, nur mit Meißel zu öffnen.

Aber der Lange war helle. Der fuhr gar nicht zu dem Bahnübergang, denn der sagte sich, wenn die Knaben so'n Übergang da so zwischen zwei Kontrollen beinahe auf der Luftlinie präsentieren, dann stimmt da was nich! Da fuhr ick nich hin. Und er tat gut daran, denn der Bahnwärter hatte dem Vernehmen nach schon den Gartenschlauch als Selbstschutz angeschlossen! Immerhin — werden Sie mal (besonders als Schwabe!) vierundzwanzigmal in einer halben Stunde zum Schranken kurbeln abends rausgeklingelt, wenn gerade Fernsehzeit-Hausschuhzeit beginnt —!! — Wenn's dann wenigstens noch der Nachbar mit dem Ackerwagen gewesen wäre — aber so'ne wildfremden reingeschmeckte Motorradln?!

Zehn Kilometer weiter war ein Hohlweg. Haben sich furchtbare Schlamm-schlachten dort abgespielt! Alle Feldwege der Umgebung wurden im Düstern umgepflügt, um Kontrollblatt 2 zu finden. Das hing zehn Meter neben dem Hohlweg an einem Appelbaum an einer Einfahrt, die mit einem Verbotsschild geschmückt war. Nur übersahen die Kameraden trotz KS-Doktor-Anschützens Handscheinwerfer (von einer Werksfeuerwehr), daß unter dem roten Kreis ein weißes Schildchen angebracht war mit der Aufschrift „nach 200 m“. Der Lange sagte sich, so wie ich diese Bruderschaft kenne, hat die doch die Pappe da an den Appelbohm gehängt. Siehste! — Und schnell Licht aus und weg, und nischt verraten. Nicht mal dem Verkleidungs-Heinrich, der gerade dazukam. Unten und auf den Äckern suchte jetzt schon eine ganze Kradschützen-Kompanie, und das Dorf lief langsam zusammen. Der Dicke übertraf im Aussehen jeden Kanalreiniger!

Dann trafen wir 20 km weiter einen im Urwald in der Nähe des Limes. War aber kein verschimmelter Römer, war ein Motorradfahrer, der was suchte — seine Karte, seinen Kumpel und die Himmelsrichtung. Der Abschluß aber war Kontrolle 6. Mit einer Furt und dem Schild „Untiefe“. Das stand aber da nur so. War ja auch gar nicht tief, man konnte ja auch durchlaufen. („Un“tief heißt eben bei uns „nicht“ tief! Sonst hätten wir das Schild „Sehr tief“ hingemacht.) Da lief sogar eine echte KS auf Grund,

obwohl der Fahrer zu Fuß das Kontrollblatt hätte erreichen können. Es hing direkt am Ufer. Und wie das mit dem Steilweg vor dieser Kontrolle war, das kriegte einer nur mit Nachdenken raus. Niemand hatte verlangt, daß man die Kontrollen der Reihe nach anzufahren hatte.

Der Lange kam als erster an (obwohl das keiner bewertete!) und holte die meisten Punkte. Der nächste hinter ihm war der Verkleidungs-Heinrich. Unter dieser Schmuggler-Gesellschaft waren Fahrer aus Karlsruhe, das Ehepaar Bartsch aus Frankfurt, und diese mußten immerhin mehr als 200 km Anfahrt bewältigen. Sie und die R 69 S bekannt von der Avus und anderen Langstreckenwettbewerben. Mit von der Partie waren die Zweiten der Deutschen Geländemeisterschaft der großen Gespanne, Becker/Lohmann; der Verkleidungs-Heinrich; Helmfried Rieker (der die 125er Klasse beim Internationalen 24 Stunden-Rennen auf der Avus 1963 mit einer 125 ccm Adler gewann); dann Rolf Waiblinger; der Jochen Block (der den Prüfstand in der Kreidler-Rennabteilung für diesen Abend mal nicht in Betrieb hatte); der „Chief-Designer“ von Magura, Hans-Joachim Penz und noch eine Reihe mehr von Leuten, denen das Motorrad am Herzen liegt, und die immer für einen guten Spaß zu haben sind, sich auch vor dem Lachen der anderen nicht fürchten und gern mitlachen. Fahrlehrer, Werkzeugmacher, Koch, Landwirt, technischer Angestellter — da fehlte keine Berufsgruppe. Junge Kerls, die auf einer 50er Honda zum ersten Male in einer Gemeinschaft mitmachten und sich den unheilbaren Bazillus holten, ganz alte Hasen, Sportskanonen und „normale“ Motorradfahrer — alles einträchtig zu einem wunderschönen Ausflug beisammen.

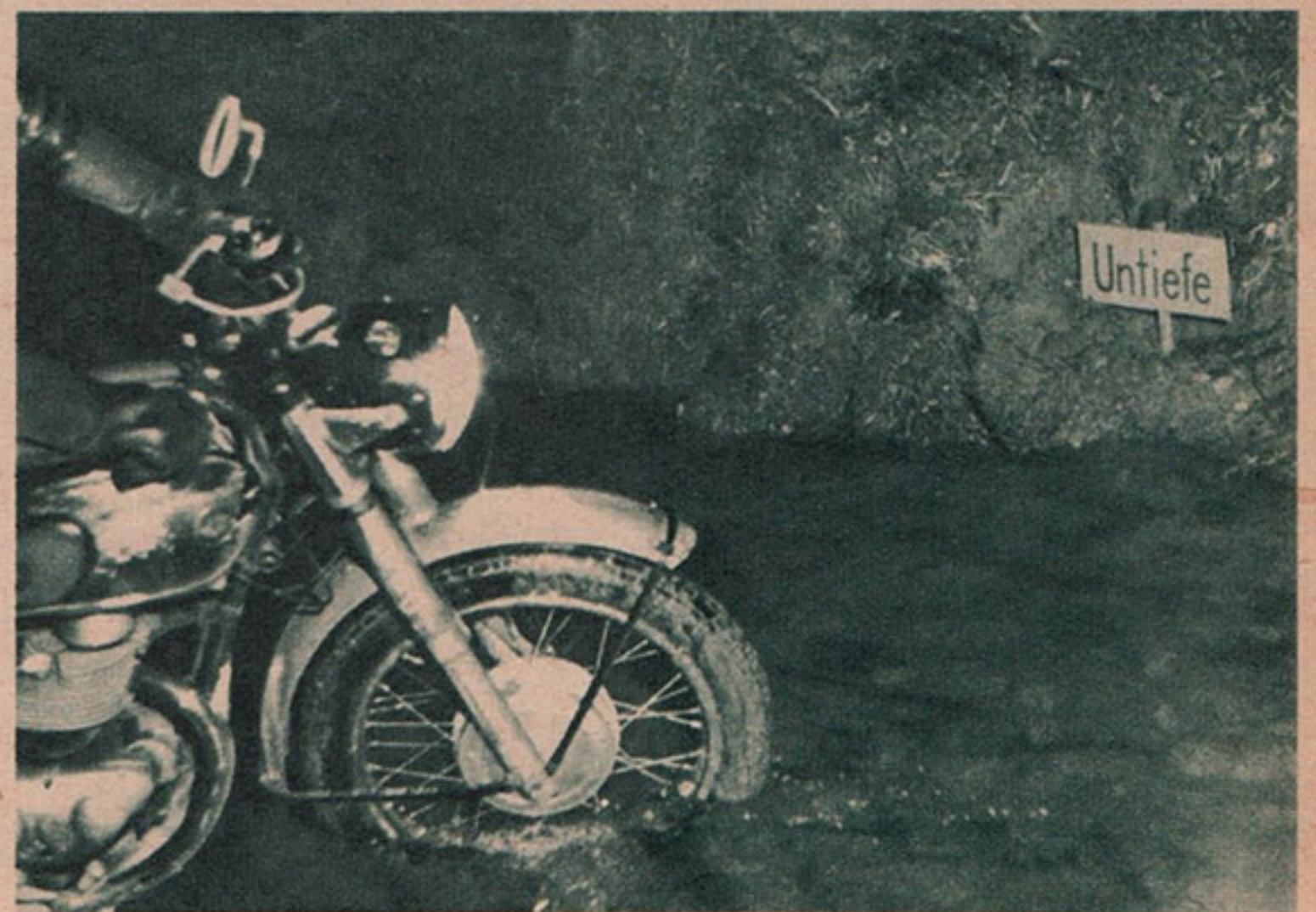
Und die Gebrauchsanweisung für Nachahmer? — Man suche sich auf einer 50 000er Karte sechs bis acht schön versteckte Kontroll-Punkte (nur nicht allzuweit von festem Untergrund entfernt, wir haben es mit normalen Motorrädern und nicht mit Schlamm-pampen-Schaukeln zu tun), verbinde sie durch eine insgesamt ca. 80 km lange Strecke, male sie dann als kleinsten Kartenausschnitt ohne Verbindungswege und Straßen auf ein großes Blatt Papier. Man zeichne aber in die Umgebung der Punkte auffallende Geländedetails (Gebäude, Wegweiser, Brücken usw.), die zur Orientierung dienen. Je nach Schwierigkeit der Lage der Kontrolle gibt es mehr oder weniger Gutpunkte für die Bewertung.

Diese Karte wird durch Reproduktion oder Fotokopie vervielfältigt. Die zu erwartenden Gutpunkte schreibt man neben jede Kontrollpunkt-Darstellung. Am Startplatz hängt das „Reglement“ für jeden zur Einsicht an den Bäumen. (Wird alles nach der Wegfahrt des letzten Teilnehmers abgenommen!) Kontrollkarten, Richtungspfeile usw. werden nicht angenagelt, sondern mit Bindfäden rund um Bäume oder an Pfähle angebunden, wir wollen uns nicht nachsagen lassen, daß wir Schäden an wertvollen Pflanzen und dergleichen verursachen.

Eine Zeitwertung findet nicht statt (wodurch die OMK nichts mit uns zu tun hat! Um 6 Uhr ist es dunkel in dieser Jahreszeit. Man verabredet sich mit seinen Freunden für diesen Zeitpunkt weit ab jeder größeren Siedlung in einem abgelegenen Waldstück, Feldweg-Kreuzung und bittet jeden, die nötigen Karten des Gebietes mitzubringen. Dort läßt man dann in Fünfminuten-Abständen einen nach dem anderen losfahren (wodurch keine Straße „mehr als üblich“ belastet wird). Eine halbe Stunde nach dem letzten Fahrer fährt man hinterher und sammelt die an den Kontrollpunkten aufgehängten Karten ein (die letzten vier ab 21 Uhr), auf denen jeder Teilnehmer mit Unterschrift bestätigen muß, daß er dagewesen ist. Den Ausbau der Strecke und der Schwierigkeiten, wie hier geschildert, kann jeder gestalten, wie es ihm Humor, Phantasie und Spaß eingibt.

Ohne Aufsehen kann man da eben noch etwas unternehmen, zu dem die Clubs heute nur noch selten die Initiative aufbringen. Wie ein Spuk tauchen die Fahrer kurz vor Beginn der Sache am Verabredungspunkt auf. Nach der Fahrt im Ziel — möglichst einem weit abgelegenen Gasthaus — machen wir eine ganz simple Auswertung. Es werden keine glanzvollen Reden gehalten, nur die vorhandenen Preise verteilt. Kurz und schmucklos. Fertig. Der Spaß soll draußen und nicht im Saal stattfinden. Und außerdem ist es spät, und ein paar müssen noch mehr als 200 km wieder nach Hause fahren.

Balthasar, der „Schmuggler“



RICHTLINIEN

über die Beschaffenheit und Anbringung der äußeren Fahrzeugteile

Diese vom Bundesverkehrsministerium schon 1958 herausgebrachten Richtlinien sind in diesem Jahr neu überarbeitet worden. Deshalb bringen wir hier den Wortlaut, soweit er uns als Motorradfahrer und -bastler angeht:

- 1) Äußere Fahrzeugteile müssen so beschaffen und angebracht sein, daß sie beim verkehrsbetrieblichen Betrieb des Fahrzeugs niemanden schädigen oder mehr als unvermeidbar gefährden, behindern oder belästigen; namentlich dürfen sie bei Unfällen den Schaden nicht vergrößern. Sind solche Teile nach Lage, Anbringung oder Beschaffenheit nicht verkehrsfährdend, so sind sie nicht zu beanstanden. Das gilt z. B. für Teile an geschützten Stellen, Teile, über die ein Körper ungehindert hinweggleiten oder zurückfallen kann, oder Teile, die schon bei leichtem Druck ausweichen und in dieser Stellung keine Verletzungen verursachen können. Nicht verkehrsfährdend sind auch Teile, die in einer Höhe von mehr als 2 m über der Fahrbahn angebracht sind.
- 2) Im einzelnen wird auf folgende Beispiele hingewiesen (auszugsweise):
 3. Außenspiegel und ihre Haltevorrichtungen dürfen keine Spitzen oder scharfe Kanten haben.
 5. Gepäckträger dürfen keine Spitzen haben und müssen abweisende Wirkung haben.
 6. Griffe und Scharniere am Aufbau für Türen, Motorhauben, Kofferraumdeckel u. a. sowie **Betätigungshebel** — auch an Zweiradfahrzeugen — müssen glatt sein und dürfen keine Spitzen oder scharfe Kanten haben.
 7. Haltegriffe an Krafträdern für den Beifahrer müssen nachgiebig sein.
 8. Kühler- und Motorhaubenfiguren, die über die Fahrzeugaußenfläche hinausragen, sind unzulässig. Hierzu gehören z. B. Tiergestalten, Flugzeug- oder Schiffsmodelle, Torpedos, Thermometer, Fabrikzeichen usw.
 9. Lichtschirme und vorgezogene Teile an Fahrzeugleuchten, z. B. an Scheinwerfern, müssen einen gut abgerundeten und ausreichend breiten Rand haben mit einem Abrundungshalbmesser von mindestens 2,5 mm; ragen die Teile um einen bestimmten Wert (in mm) über den Scheitel der Abschlussscheibe hinaus, muß der Abrundungshalbmesser um $\frac{1}{10}$ dieses Wertes (in mm) größer sein, wobei jedoch ein Halbmesser von 5 mm genügt. Andernfalls sind sie nur zulässig, wenn sie nachgiebig sind oder leicht brechen und dabei keine scharfen Kanten oder Splitter bilden.
 11. Radkappen: Zierknebel oder Flügelmuttern bei Zentralverschlüssen sind unzulässig, auch wenn sie nicht über die Kotflügel hinausragen.

Soweit der Text. Viel bleibt nicht zu sagen: Bedauerlich ist vor allem, daß bezüglich der Betätigungshebel an Zweiradfahrzeugen keine eindeutige Situation geschaffen wurde, z. B. durch Angabe eines „Abrundungshalbmessers“. Daß die bislang üblichen Handhebel für Bremse und Kupplung — besonders in der Blechausführung für Mopeds — bei Verkehrsunfällen eine gewisse Gefahr darstellen können, ist ja nun nicht von der Hand zu weisen. Nicht nur wegen der größeren Abrutschsicherheit haben unsere Gelände-

Moto Cross- und Trialfahrer Hebel mit Kugelenden. Und so gut der Gesetzgeber z. B. einen Mercedes-Kühlerstern beanstanden kann, könnte er es bei den Handhebeln tun — aber dann müßte, wie gesagt, die Richtlinie klar sein! Die Flügelmuttern am Seitenwagenrad sind also nach wie vor nicht mehr zulässig, die Besitzer von Steib-Seitenwagen z. B. müssen deswegen nicht gleich zur Säge greifen: Wie wäre es mit einer Art Dosendeckel, den man mit zwei kleinen Schraubchen aufschraubt? Lichtschirme sind bei Nebel an sich immer noch akut, bei Autos sieht man sie wohl vor allem deswegen nicht mehr — abgesehen von der Gesetzesvorschrift —, weil bei den neueren Modellen durch innerliche Zurückverlegung des Spiegels derselbe Effekt erzielt wird.

Falls jemand einen Lichtschirm verwenden will, ohne mit obigen Richtlinien in Konflikt zu kommen: Bitte nicht mit einem aufgeschlitzten, transparenten Plastikschlauch abrunden; der Schlauch leuchtet auch nach oben und stört!

J. G.

EIN BEMERKENSWERTER GRUSS:

Nicht nur von unserem Freunde Tiny Tanner aus Oxford erhielten wir und die Leser des MOTORRAD zum Weihnachtsfest und zum neuen Jahre die besten Wünsche, die wir hiermit weitergeben. Wir bekamen auch einen bemerkenswerten Brief von Mr. J. H. Mullard, dem Präsidenten der Federation of Sidecar Clubs in England:

Meine lieben Freunde!

Ich möchte im Namen der Federation of Sidecar Clubs meine tiefempfundene Dankbarkeit aussprechen für die zwischen unseren beiden Völkern in der Welt des Motorrades herrschende Freundschaft.

Im Kreise unserer Mitglieder hat man das hohe Niveau der deutschen Motorradfahrer, die nach England gekommen sind, viel bewundert, und so lebe diese Freundschaft und möge sie immer tiefer werden!

Hoffentlich wird es uns gelingen, in Zukunft eine immer engere Verbindung zwischen unseren beiden Nationen zu schmieden und gerade das zu leisten, was den Politikern bisher nie gelungen war.

Noch einmal möchte ich Ihnen meinen Dank aussprechen. Auch denen, die alles vorbereiten, damit die Gäste aus England, die im Januar am Elefantentreffen teilnehmen werden, es gut haben werden.

Jetzt vor dem Weihnachtsfest möchte ich Ihnen allen und Ihren Familien ein frohes Fest wünschen. Viel Spaß und sicheres Fahren 1964!

Mit besten Grüßen!

J. H. Mullard

WIR HELFEN GERN — NUR NICHT BEI SPINNEREIEIN

Es kommt in der letzten Zeit recht oft vor, daß wir Briefe und Postkarten bekommen mit der Bitte, die nötigen Arbeiten zum Frisieren einer Maschine mitzuteilen. Meist sind es Fahrer von Kleinkrafträdern (die also noch mit Führerschein 4 zu fahren sind), die um solche Tips bei uns einkommen. Immer jedoch heißt es im Laufe eines solchen Schreibens: „Wird für Rennen benötigt!“

Und da liegt der Haken! Es gibt nämlich erstens gar nicht so viele Rennen, daß sich alle diese Friseure daran beteiligen könnten; wenn wirklich alle auch die Frisur nur für Rennen durchführen würden, dann wären unsere Rennstrecken völlig überlastet. Und zweitens können derartige Frisieranleitungen wegen der unvermeidbaren Unterschiede zwischen den einzelnen Exemplaren derselben Maschinenmarke nur bis zu einem bestimmten Punkt gehen, von dort ab muß dann jeder Fahrer und Bastler selbst weitere Versuche durchführen, die die Anpassung der Ansaug- und Auspuffsysteme seines speziellen Motors weiter vervollkommen. So bedeutet eine allgemeine Anleitung immer nur den Anfang für ziemlich umfangreiche Arbeiten, aber nie den vollständigen Weg zum direkten Rennerfolg. Deswegen können viele Bastler gar nicht richtige, konkurrenzfähige Maschinchen hinstellen, weil eben die rein handwerklichen Erfahrungen nicht vorhanden sind, und auch die Möglichkeiten in bezug auf Werkzeuge immer sehr beschränkt sind, wenn man davon ausgeht, daß für eine systematische Frisur ein Prüfstand direkt notwendig ist.

Aus all diesen Argumenten schließen wir, daß sich unter den vielen Anfragen immer mehr solche befinden, die in Wirklichkeit gar nicht daran interessiert sind, richtige Rennen zu fahren, sondern nur schneller sein wollen als Fritzchen von nebenan. Wohin dies in logischer Folge dann führt, braucht nicht groß erklärt zu werden. Es führt genau zu dem Zustand, den wir unter allen Umständen verurteilen, nämlich zur blöden und lautstarken Rennerei um den Häuserblock! Es ist nun wahrlich nicht unsere Aufgabe, diesen Umtrieben auch noch Vorschub zu leisten, indem wir genau beschreiben, wie man nun sein Mopedchen oder Kleinstmotorrad schneller machen kann. Wenn jemand mit dem Leistungsniveau eines solchen Fahrzeuges nicht mehr zufrieden ist, dann wird er

von uns keinen Tip bekommen, außer dem, daß er sich baldmöglichst ein größeres Motorrad zulegen soll, dessen normale Leistung ausreicht, um eine einigermaßen sichere Fortbewegung zu gewährleisten. Man soll uns ja nicht mit dem Argument kommen, es gäbe keine größeren Maschinen zu einem annehmbaren Preis, das gilt heutzutage in gar keinem Falle! Eine gute 250er, beispielsweise eine Adler, ist schon um die Hälfte eines Kleinkraftradpreises gebraucht zu haben, sie liegt in der Versicherung auch nicht ungünstiger als eine losgelassene 50er, so daß keine finanziellen Erwägungen mehr mitspielen können. Wenn einer aber nicht den Mut aufbringt, sich an eine richtige Maschine zu wagen (nicht wegen der höheren Leistung, sondern wegen der evtl. Reparaturen), dann wird er auf der anderen Seite auch nicht in der Lage sein, eine 50er so zu frisieren, daß sie auch nur ein halbes PS mehr bringt! Wenn einer noch nicht das nötige Alter für den Führerschein 1 hat, dann soll er sich sowieso mit dem Erlaubten bescheiden, die Altersgrenze hat schon ihre Berechtigung. Und wer es nicht die zwei Jahre mit etwas Zurückhaltung fertigbringt, ein kleines, relativ schwaches Fahrzeug zu bewegen, der wird auch später mit einer schnelleren Maschine nicht zu einem guten Fahrer werden, dazu fehlt ihm dann die Geduld und die innere Ruhe.

Unsere Erfahrungen mit derartigen Anfragen bezüglich der Leistungssteigerung decken sich recht genau mit dem oben Geschilderten. Für richtige Sportfahrer mit Ausweis und erstem Willen gibt es trotzdem die Möglichkeit, sich bei „seiner“ Firma (beispielsweise Kreidler) die nötigen Teile recht günstig zu kaufen. Das ist für die Firma kein besonders gutes Geschäft, man muß ja für höhere Leistung in jedem Falle von Hand die einzelnen Teile nacharbeiten, und sie wird also wirklich nur die richtigen Fahrer unterstützen. Wir sehen nicht ein, warum ausgerechnet wir nun die übrigen, die es nur auf Angabe abgesehen haben, fördern sollen. Wie erlebten wir es doch gerade vor kurzem bei der Prüfungsfahrt Solitude? Nach der Fahrt, am nächsten Morgen bei der Siegerehrung, brausten so ein paar Fachleute immer am Glemseck hin und her mit irrem Getöse, furchtbarem Fahrstil und aufdringlichem Gebaren.

Sie kamen sich sichtlich schnell vor, bis sie von den richtigen Fahrern, die am Tage vorher gezeigt hatten, was sie können, mit drohenden Fäusten weggejagt wurden. Wir kennen dieses spezielle Grüppchen von Jungens, deren Begeisterung in falsche Bahnen gelenkt wurde, und wenn wir uns vorstellen, daß wir ähnlichen Knaben auch noch durch Frisieranleitungen den Rücken stärken würden, dann graust es uns. Wir wollen gern Geburtshelfer für richtige Sportler sein, nicht aber für öffentliche Ärgernisse!

H.-J. Mai

DIE WELTMEISTER IM STRASSEN- RENNSPORT 1963

Beim 12. Weltmeisterschaftslauf, dem Großen Preis von Japan auf dem Suzuka-Rundkurs am 10. November, fielen die letzten Entscheidungen im Kampf um die diesjährige Straßen-Weltmeisterschaft. Obwohl sie in fünf Solo- und einer Gespannklasse ausgetragen wurde, gibt es nur vier Weltmeister — weil zwei Fahrer sich mit ihrem Punktgewinn in je zwei Klassen eine Doppel-Weltmeisterschaft erringen konnten: Hugh Anderson, Neuseeland, wurde Weltmeister der Klassen bis 50 und bis 125 ccm auf Suzuki, Jim Redman, Rhodesien, ist auf Honda neuer Weltmeister der Klassen bis 250 und bis 350 ccm, Mike Hailwood, England, konnte sich auch in diesem Jahr den Weltmeisterschaftstitel in der Soloklasse bis 500 ccm mit der MV Agusta erringen, und das deutsche Paar Max Deubel/Emil Hörner errang sich selbst die Fahrer- und für BMW zum zehnten Male die Marken-Weltmeisterschaft.

Die nachstehende Tabelle vermittelt eine Übersicht über die Plazierungen der Titelträger in den einzelnen Läufen, wobei „0“ bedeutet, daß der Betreffende in diesem Lauf aus irgendwelchen Gründen sich nicht plazieren konnte, „—“ sagt, daß bei diesem Rennen die fragliche Klasse nicht auf dem Programm stand. Die Zahlen bezeichnen den jeweils erungenen Platz im Rennen.

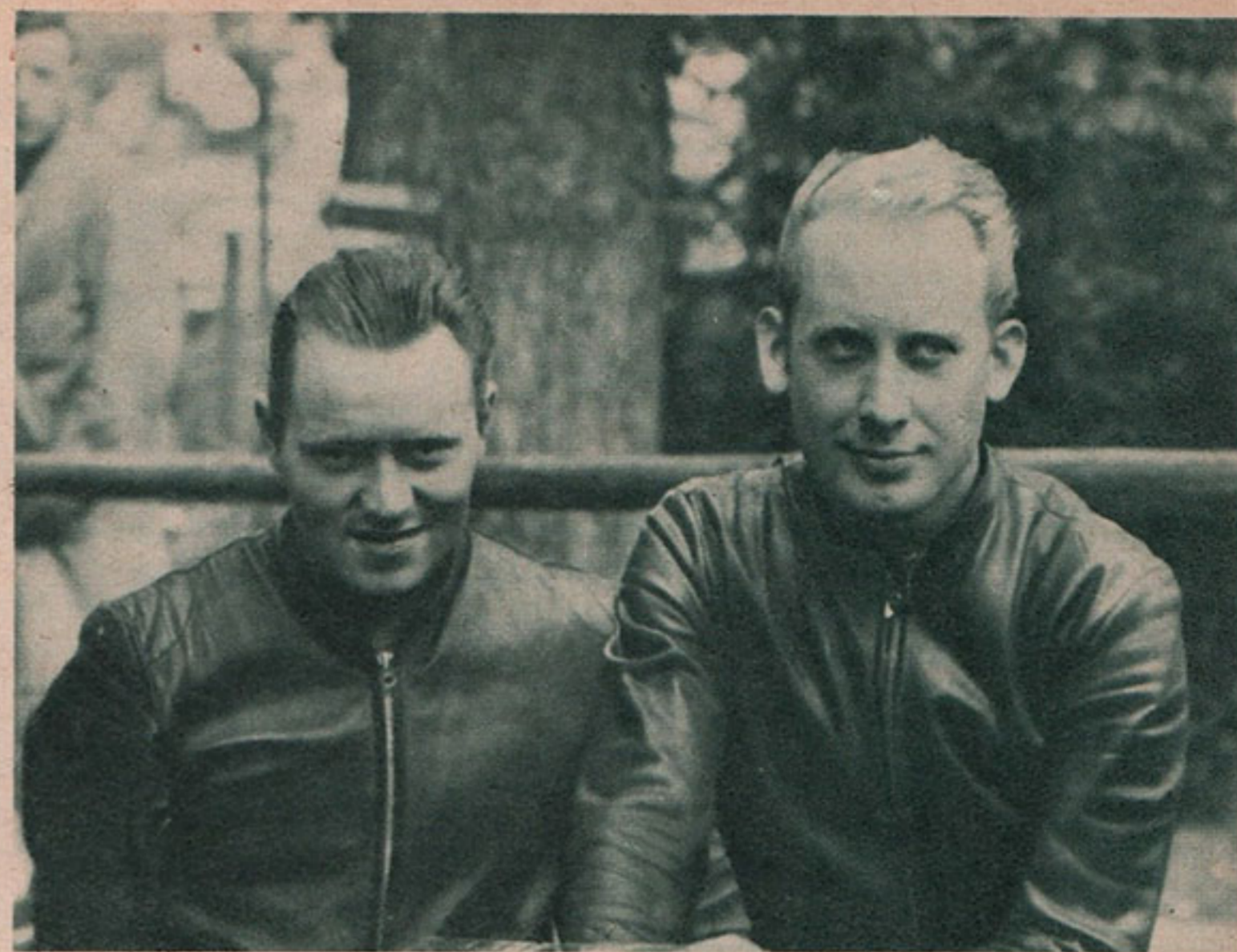
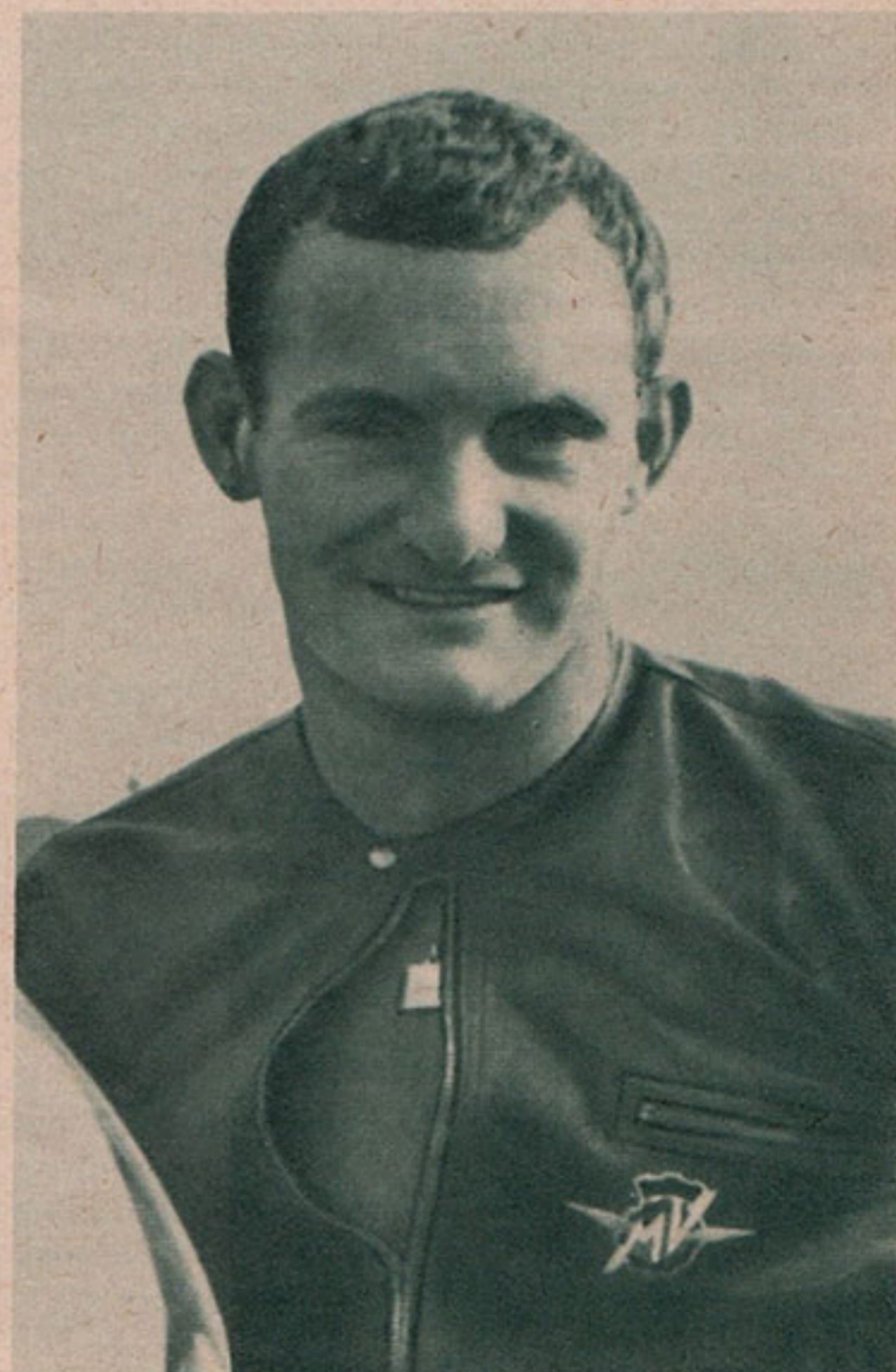
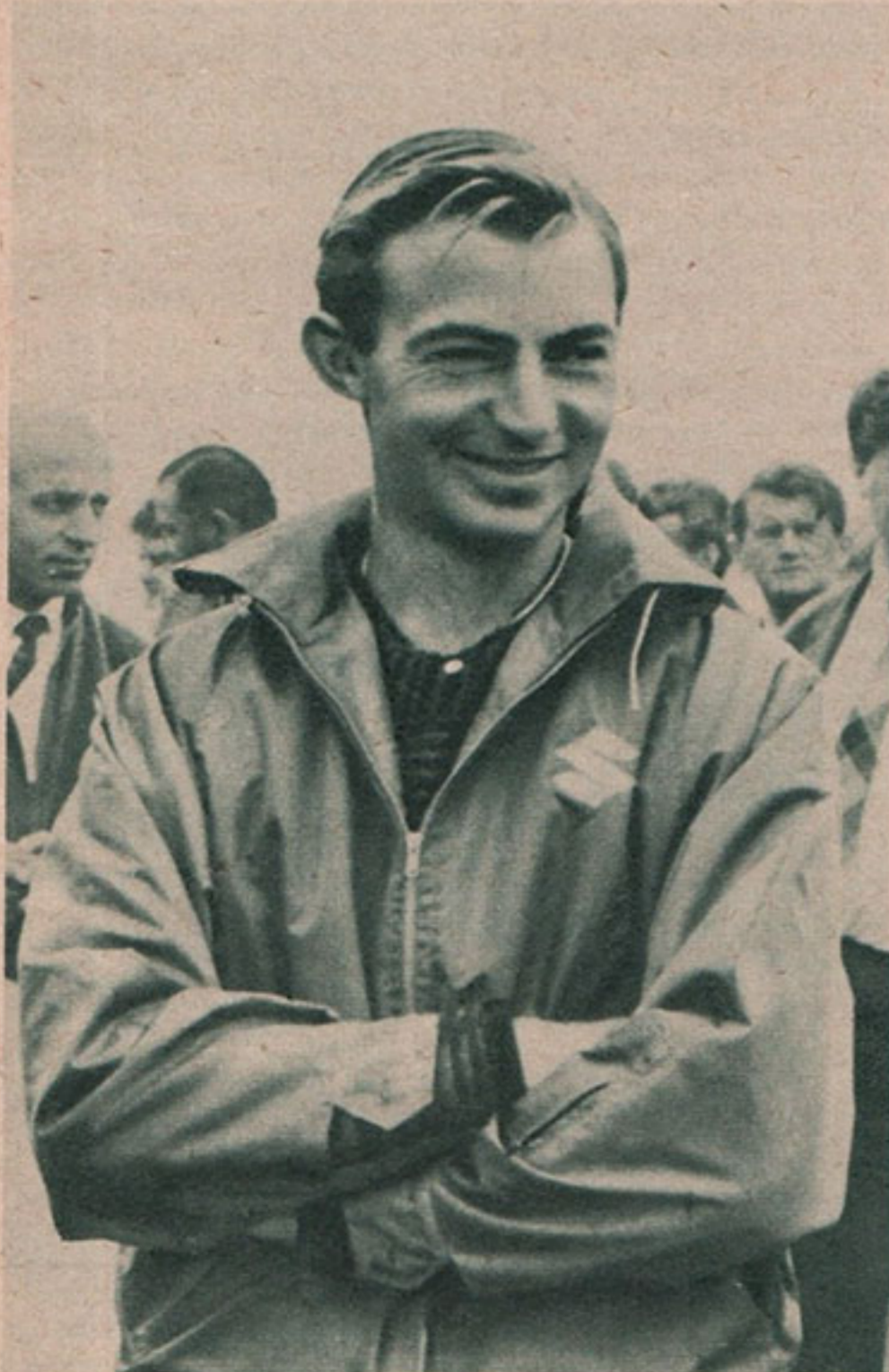
	Barcelona	Hockenheim	Clermont	T. T.	Assen	Francorchamp	Ulster	Sachsenring	Finnland	Monza	Argentinien	Japan
50 ccm: Anderson	2.	1.	0	2.	2.	4.	—	—	3.	—	1.	2.
125 ccm: Anderson	2.	2.	1.	1.	1.	2.	1.	1.	1.	0	0	5.
250 ccm: Redman	2.	3.	—	1.	1.	—	1.	3.	—	2.	2.	1.
350 ccm: Redman	—	1.	—	1.	1.	—	1.	3.	2.	1.	—	1.
500 ccm: Hailwood	—	—	—	1.	0	1.	1.	1.	1.	1.	1.	—
Gespann: Deubel/Hörner	1.	2.	—	8.	1.	2.	—	—	—	—	—	—

Im übrigen zeigt die vorstehende Tabelle, wie knapp es in einigen Klassen hinsichtlich des Titelgewinns zuzuging. Klar und überlegen war die Weltmeisterschaft in der Halbliterklasse, in der Mike Hailwood sieben von acht gefahrenen Rennen als Sieger beendete und bei einem ausfiel. Und Hugh

Hugh Anderson, Weltmeister 1963 der Klassen bis 50 und bis 125 ccm auf Suzuki.

Jim Redman, Weltmeister 1963 der Klassen bis 250 und 350 ccm auf Honda.

Mike Hailwood, Weltmeister 1963 der Klasse bis 500 ccm. (Leica-Fotos: Ben)



Max Deubel (rechts) mit seinem Beifahrer Hörner, mit dem er auch in diesem Jahr wieder Gespannweltmeister auf BMW werden konnte.

Anderson brachte seine 125er Suzuki in sechs der insgesamt gefahrenen 12 Läufe (nur die 125er Klasse stand bei allen 12 Weltmeisterschaftsläufen auf dem Programm) auf den ersten Platz — damit war er, da nur die sechs besten Läufe gewertet werden, Weltmeister, nachdem ihm in der Reihenfolge der Punktwertung kein anderer gefährlich werden konnte. Erst in Japan entschied sich bekanntlich der zuletzt noch so heftig gewordene Kampf zwischen Redman und Provini um die Meisterschaft in der Viertelliterklasse, während der Rhodesier in der 350er Klasse eigentlich nie gefährdet war, nachdem er die ersten vier Läufe dieser Klasse für sich hatte buchen können. Recht knapp — und vielleicht nur durch Anscheidts Sturz in Argentinien für Anderson entschieden — war der Ausgang des Kampfes in der 50 ccm-Klasse; kein Wunder, daß sich Kreidler auch durch das erneute Pech in diesem Jahr nicht entmutigen läßt und im nächsten Jahr wieder mit antreten wird.

Knapp war auch der Titelgewinn unseres Gespannpaares Deubel/Hörner, wie die Tabelle zeigt. Aber wenn natürlich eine zehnmal hintereinander errungene Weltmeisterschaft einer Marke (selbst wenn es sich nicht immer um ganz echte Konkurrenzverhältnisse handelte!) Anlaß sein kann, das als einen gewissen Abschnitt in der Renngeschichte des Werkes zu betrachten und sich nunmehr, gewissermaßen auf der Höhe des Ruhmes, von der Bühne des internationalen Straßen-Rennsports zurückzuziehen (was heute als so gut wie sicher angesehen werden muß) — die diesbezügliche Entscheidung in München (hoffentlich hat man sie nun inzwischen auch Deubel mitgeteilt!) muß tief bedauerlich erscheinen. Und auch bei Inrechnungstellung aller Argumente will es dem Außenstehenden nicht eingehen, daß es keine Möglichkeit mehr gegeben haben soll, wenigstens eine Werks-BMW auch 1964 in der Gespannklasse wieder mit Erfolgchancen am Start zu sehen.

Bei den anderen freilich beginnt der Kampf im Jahr 1964 erneut: bereits am 2. Februar werden in Florida auf dem Rundkurs von Daytona die ersten Läufe zur Straßen-Weltmeisterschaft ausgefahren werden. S. R.

WASSERDICHTER KERZENSTECKER

Heute schon, spätestens aber morgen werden wir Schnee auf den Straßen haben. Und keine Viertelstunde nach dem Fallen der ersten Flocken haben wir Matsch, Dreck, Wasser und — Salz, und das Gefrett mit den Steckern kann wieder losgehen. Denn ein normaler Entstör-Kerzenstecker (vor allem bei den Zweizylinder-BMWs) mit der Abschirmkappe aus Metall kann den entstehenden Kriechstrom über die Isolation der Kerze hinweg durch die feuchte Salzkruste nicht abhalten. Die Metallkappe dichtet nicht ab, der Kunststoff des Steckers platzt oder reißt u. a. Sehr bald bleibt die Kerze weg, der Motor setzt aus, und im Dunkeln sehen wir die kleinen blauen Fünkchen neben der Kerze feuern. Abwischen der Kerze und des Steckers hilft meist nicht viel. Auch das Auswechseln der Kerze gegen eine trockene aus der Jackentasche erhält bei solchen Straßenzuständen das schöne Fahrgefühl nicht lange.

Alles ein alter Hut! sagt der Erfahrene. Aber er sagt den jungen Motorradfahrern nicht, wie er sich gegen diesen Ausfall der „wasserdichten“ Stecker geschützt hat.

Im letzten Winter haben wir uns die wasserdichten Gummistecker von KLG beim Dillenberg geholt, als zur Drachen-Rallye nach Nordwales ganz England und Europa in Schneebergen und Matsch versank. Erfolg: hundertprozentiger Schutz gegen Wasser, Feuchtigkeit und Salz. Kein Kerzenausfall. Wir mußten diese Stecker nehmen, weil es die wasserdichten Silicon-Stecker von Bosch noch nicht für jedermann gab — man gab sie nur an Fahrer mit dem Ausweis oder der Lizenz der OMK ab. Auch der neue Polyester-Beru-Stecker war nicht greifbar. Wir hatten dafür Versuche mit wasserdichten Zündkerzen von Beru gemacht. Die gab es aber nur bis zum Wärmewert 225, und sie waren noch nicht entstört. Und in der R 67 verschmurgelten die Elektroden schnell.

Bei den KLG-Steckern gingen wir das Risiko der Gesetzesübertretung ein: denn die waren nicht entstört. Die Kilometer in des Propheten eigenem Land hatten wir ja bald hinter uns, und niemand hielt uns an. (In den Tagen hatten die Streifenwagen anderes zu tun als Verkehrskontrollen auf Entstörung der Zündanlagen von Motorrädern zu machen. Wenn sie überhaupt fuhrten —!) In der Eifel fuhrten wir durch einbahnige Schneemauer-Straßen, neben denen das Rotwild stand. Autos sah man nicht, und uns hielt man für verrückt, mit dem Motorrad auf Reisen zu gehen. Im Ausland kümmerte sich sowieso keiner um „entstört“ oder „nicht entstört“.

Damit ist uns aber auf die Dauer nicht geholfen. Also sind wir in diesem Sommer auf die Suche gegangen und haben allerhand probiert. Dabei kam heraus, daß die Bosch-Leute nun den roten Silicon-Kerzenstecker in zwei Typen an jeden Fahrer abgeben, der sie haben will. Typenbezeichnung: KE A 7 J 10 Z, Bestell-Nr. bei Bosch (oder deren Niederlassung und Filialen) 0 356 050 004, Silicon-Stecker abgewinkelt, Preis DM 9.20 (Sportfahrer mit Ausweis oder Lizenz 30%). Der aus dem gleichen Material hergestellte Stecker für gerade Zuführung des Zündkabels hat die Typenbezeichnung (Versuchsbezeichnung) KE 3684 A. Tunlichst bestellt man diese Dinger beim Renndienst von Bosch in Stuttgart.

Zu dem abgewinkelten Stecker gehört eine Gummitülle mit Schelle. Besondere Ästheten und 110/oige schieben den Silicon-Stecker für gerade Kabelzuführung über den abgewinkelten Stecker. Damit ist aber noch nicht die Frage des gesetzlich vorgeschriebenen Entstörens gelöst. Also blätterten wir im Bosch- und im Beru-Katalog. Und siehe da, wir entdeckten im Bosch-Katalog

die Kerze W 240 R T 1 (DM 5.80), Bestell-Nr. 0 242 248 005, in deren Isolierkörper bereits ein Entstörwiderstand eingebaut ist! — Die paßt u. a. in den R 50, R 60 (R 51, R 67) Motor. Auf dem Isolierkörper prangt ein „F“! Der Elektroden-Abstand muß 0,5 mm sein.

Reingedreht und gefahren. Kein Ärger. Womit also das Problem gelöst ist: Silicon-Stecker oder KLG-Stecker mit entstörter Bosch-Kerze.

Was aber machen die Fahrer, die Kerzen mit höherem Wärmewert brauchen? (R 69 S beispielsweise?) Entweder sie fahren ohne entstörte Zündanlage und übertreten das Gesetz, was unter Umständen teuer ist — oder aber sie probieren den neuen Stecker von Beru, der Isoliermaterial aus Polyester besitzt (Bestell-Nr. WOA 4/14/P). Die Abschirmkappe trägt innen noch einen abdichtenden Gummiring, der verhindert, daß Feuchtigkeit am Isolierkörper der Kerze hochkriechen kann. Wir haben diesen Stecker, dessen Polyester-Material nicht mehr springt oder rissig wird (!), allerdings noch nicht im Salz gefahren. Dafür aber im Sommer bei Wolkenbrüchen und Dauerlandregen. Er hielt dicht und zeigte keine Fehler. Wie das Salz jedoch auf das Gummi der inneren Abdichtung und auf Falzung und Börtelung des Metallmantels der Kappe wirkt, müssen wir erst noch probieren.

Es wäre also sehr gut, und bestimmt auch lohnend, wenn man bei Bosch und bei Beru auch Entstörkerzen mit Wärmewerten bis zu 280 in den für uns gängigen Abmessungen erhalten könnte! Wir sind sogar nach unseren Erfahrungen so weit, daß wir eine serienmäßige Ausstattung unserer Motorräder mit Entstörkerzen fordern, weil das Problem des Schutzes gegen Zündaussetzer infolge von Feuchtigkeit, Salz usw. — besonders im Winter — in Verbindung mit den unumgänglichen wasserdichten Steckern, wie wir sie hier beschreiben, am besten zu lösen ist. Und Zündaussetzer können im Verkehr, z. B. bei Überholvorgängen, lebensgefährliche Auswirkungen haben!

Die wasserdichten Zündkerzen sind meist nicht entstört und können in den für uns nötigen Wärmewerten und Abmessungen nicht geliefert werden. Außerdem sind sie zu teuer. Bei der bayerischen Landespolizei und bei anderen ähnlichen Einrichtungen fährt man auch entstörte, wasserdichte, gepanzerte Stecker — aber die sind für den Normalverbraucher unerschwinglich.

Klacks

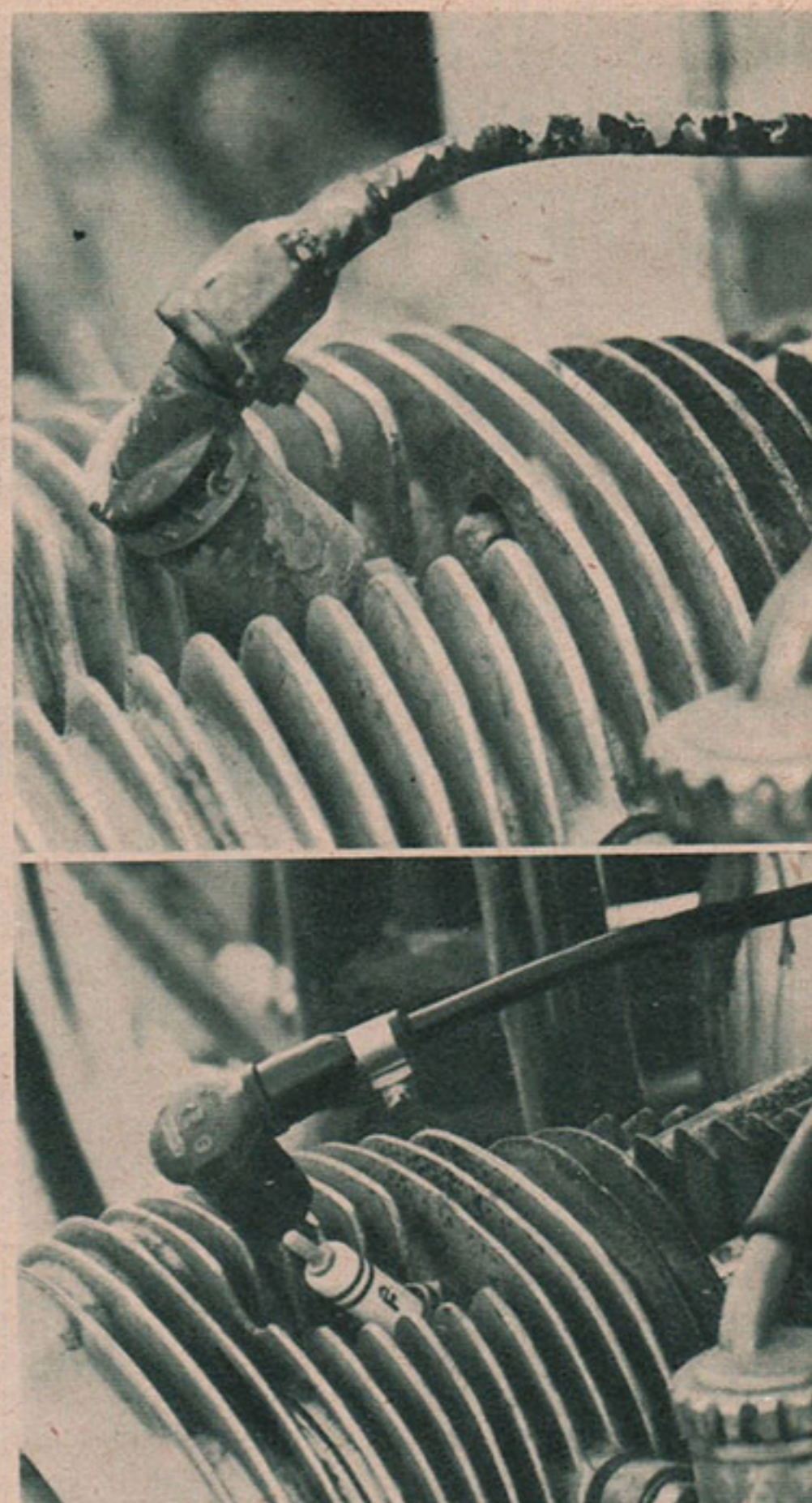
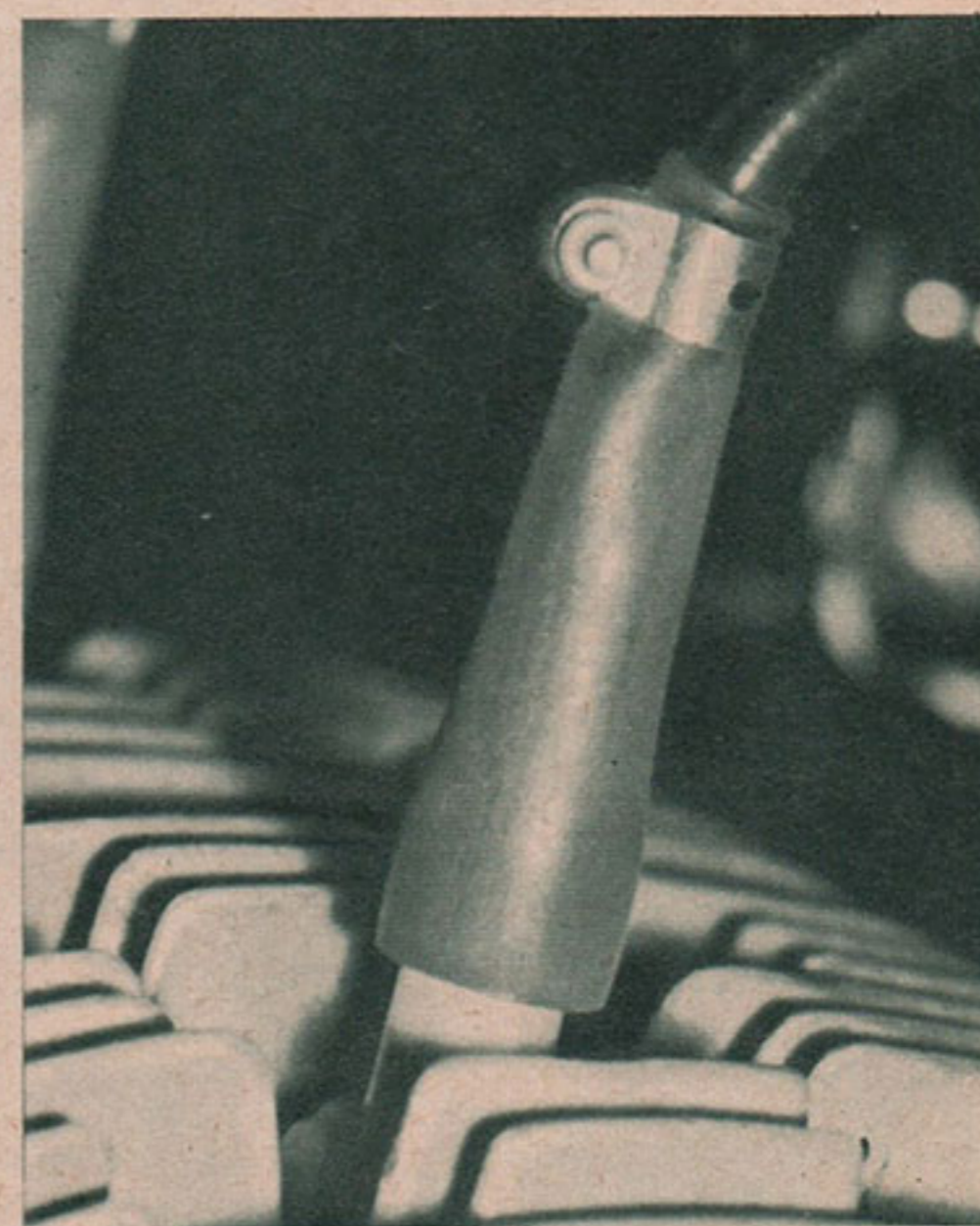


Bild oben: Der wasserdichte Kerzenstecker von KLG, England. Gummi, Klemmschelle. (Die Gummitülle ist zur Abdeckung der Schelle übergezogen.) Ist absolut wasserdicht. Kostenpunkt um DM 5.— herum. Gibt's bei Dillenberg, Händlern und Importeuren englischer Maschinen.

Darunter: Der rote Silicon-Stecker von Bosch, abgewinkelt. Die Gummitülle und die Schelle gehören dazu. „Salzfest“, absolut wasserdicht, in unzähligen Geländewettbewerben erprobt und bewährt. Leicht und einfach zu montieren. Die Bosch-Kerze trägt ein „F“ auf der Isolation, das bedeutet, daß ein Entstörwiderstand eingebaut ist.



Der Bosch-Silicon-Stecker für gerade Zündkabelzuführung. Für ihn gilt das gleiche wie für den abgewinkelten Stecker. Unverwundlich. ▲

Bild oben, mittlere Spalte: Das ist der wasserdichte Entstörstecker von Beru aus Polyester-Material. Der ist auch brauchbar für Maschinen, deren Kerzentyp nicht auf der Liste der Entstörkerzen verzeichnet ist. Der Kunststoff springt und reißt nicht. Das Bild darunter zeigt das Innere dieses Steckers. Die Gummitülle schützt gegen Einbruch von Feuchtigkeit und Wasser. Wir werden sehen, ob dieses gute Stück auch gegen die Wirkungen des Salzes unempfindlich ist. Dann wäre das Problem 100%ig nach allen Seiten gelöst.

MODERNES WEIHNACHTS- MÄRCHEN



Unsere Leser werden sich noch erinnern, daß beim letzten Elefantentreffen Hilfe für eine Familie gesucht wurde, die ihren Vater unter besonders tragischen Umständen verloren hatte. Es galt, die verunfallte KS wieder flott zu machen, damit die Mutti nun ihre Buben ins Grüne fahren konnte, wo der Vater es nicht mehr tat. Darüber haben wir später noch einmal im MOTORRAD geschrieben. Nun, wo das Elefantentreffen wieder vor der Tür steht, schreibt uns diese Mutti folgenden Brief:

„Unsere KS läuft wieder! Am 19. 11. habe ich sie beim TÜV vorgefahren!

Mein Dank an Sie, sowie an alle Motorradfreunde läßt sich nicht in Worte fassen. Wenn ich sage, daß durch die Hilfsbereitschaft unserer Freunde eine Familie weiterlebt, würde das niemand recht verstehen, und doch ist es so. Unsere KS gehört zu den Dingen, die wir außer der Luft und den Nahrungsmitteln zum Leben brauchen.

Es ist fast unglaublich, was Herr Hartwich und Herr Salm bezüglich der Maschine an Opfern auf sich genommen haben. Die Fahrten nach Aachen, die vielen Stunden der Reparatur, von der Schreibung gar nicht zu reden. Alles freudig und freiwillig gegebene Freizeit. Auch die Braut von Herrn Hartwich trug durch manches allein verbrachte Wochenenden zur Wiederbelebung unseres Motorrads ihren Teil bei! Die KS röhrt wieder durch die Eifel! Und wer von unseren Motorradfreunden die strahlenden Gesichter meiner beiden Buben sehen könnte, würde wissen, daß seine Hilfe ihren Zweck erfüllt hat.

Es ist sicher, daß ich ohne die Hilfe unserer Freunde die KS nie mehr fahrbereit bekommen hätte.

Ihnen und allen Motorradfreunden viele Grüße und herzlichen Dank!

Gertrud K r u s c h e , Aachen

*

Man kann uns glauben, daß wir hier in der Redaktion schon allerhand gewohnt sind, daß wir jeden Tag Dinge sehen und erleben, die unter die Haut gehen. Hier strömt so viel an Erleben, an guten und bösen Sachen zusammen (wovon die guten gottlob bei weitem überwiegen), daß es nicht selten vorkommt, daß einem bei einer Nachricht der Telefonhörer in der Hand zu vibrieren anfängt wie ein schlechter Motor über 6000 U/min, oder daß uns mal ein Blatt Papier aus der Hand fällt! Ja, es gibt Dinge, die hält ein normal und vernünftig Denkender nicht für möglich. Vielleicht ist es das, was uns bei der Stange hält. Das Motorrad ist eben mehr als nur ein Fortbewegungsmittel, und Benzin ist ein eigenartiger Saft! Jeder, der an diesen Dingen hängt, ist eben mit mehr Seele und mit mehr Einsatz bei dieser Sache, als bei irgendeinem anderen Tun unseres Daseins.

Als aber hier eine Frau aus unserem Kreis, von einem schweren Schicksalsschlag getroffen, die Kraft finden wollte, nicht aufzugeben um ihrer Kinder willen, und als sie sich dann um Rat suchend an uns wandte, da erlebten wir etwas, was wir vielleicht gehaut hatten, was wir aber nicht in diesem Maße für möglich hielten: plötzlich waren sich Motorradfahrer einig! Plötzlich verstummten die Gespräche, und mancher schaute weg, weil er es nicht aushielt, ehe er nicht geholfen hatte. Da, wo nur ein Rat bescheiden und still gefragt war.

Nein, es ist nicht so, daß wir diese Geschichte verschweigen sollten. Wir sind verpflichtet, stellvertretend auch für viele ähnliche Geschichten selbstloser Hilfe, Einigkeit und — um das abgedroschene Wort doch einmal zu gebrauchen — der großen Kameradschaft zu erzählen. Denn das gibt es noch! Wir erzählen sie als einen Beitrag zum Weihnachtsfest, der vielen von uns Freude machen wird, und wir erzählen es als eine nur

NUN LÄUFT SIE WIEDER!

schwer in Worte zu kleidende Definition des tieferen Sinnes unseres Elefantentreffens.

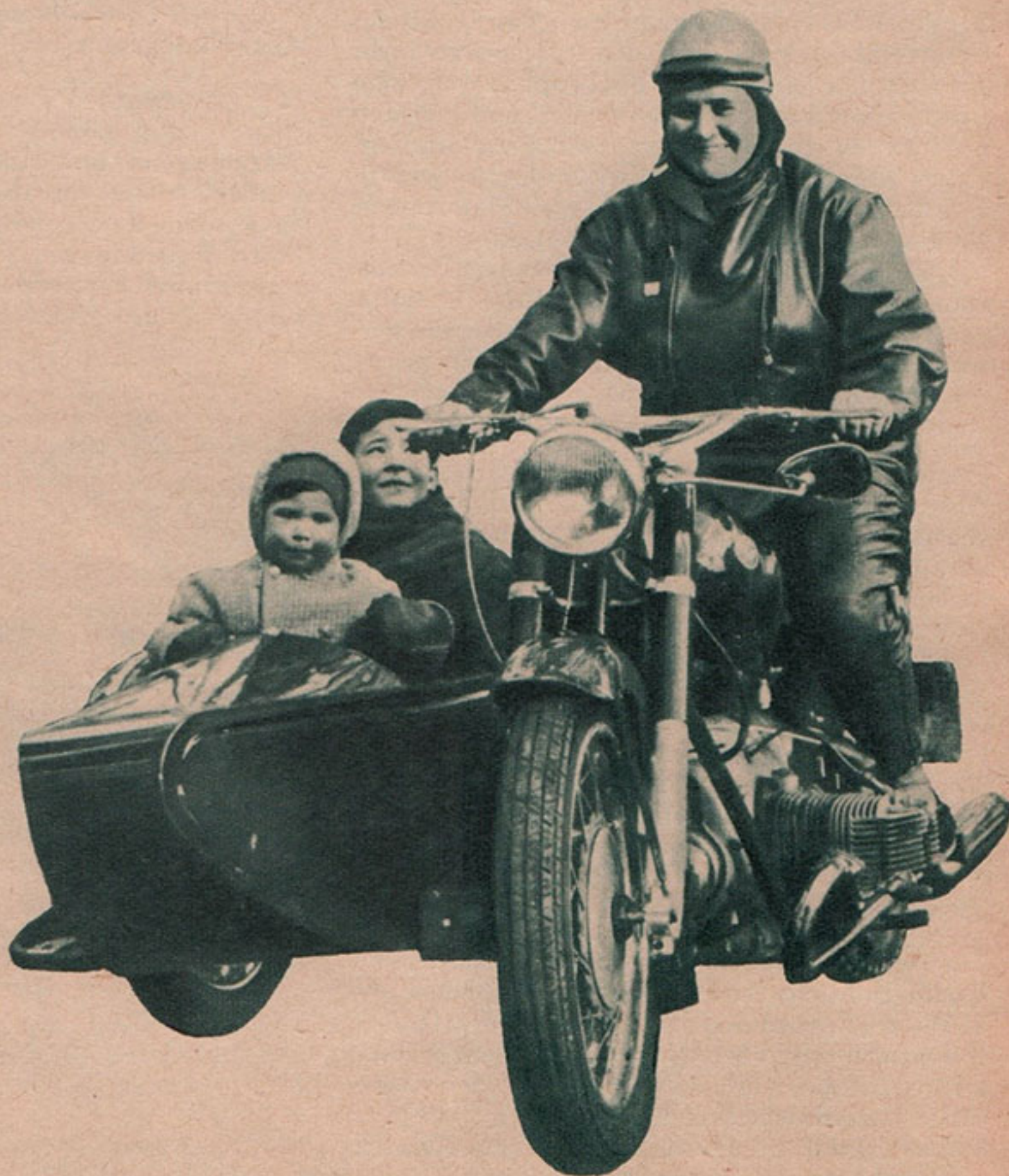
Klaus Hartwich aus Setterich bei Aachen erzählte mir von der ganzen Hilfsaktion und verbat sich — auch schriftlich im Namen seines Freundes Willi Salm — ebenso „höflich wie dringend“, sie beide zu erwähnen. Also gut, wir erwähnen sie nicht. Oder hat einer was gelesen? — Nur eines können wir unseren Freunden nicht vorenthalten, und wenn Hartwich uns steinigt, dran ersticken würden wir! Hier, lest es alle:

Ohne Beanstandungen seitens des TÜV hat man sie zugelassen. Letzte Verzögerungen entstanden durch den Polsterer, der Sitz und Lehne neu beziehen sollte (5 Wochen!). Auch die Beamtenversicherung brauchte sechs Wochen, um den Antrag und die Doppelkarte zu schicken. Jetzt ist alles überstanden.

Und das waren die Helfer:

1. Die Unterstützung der Firma Zündapp, 2. der unbekannte Bobby aus dem Freundeskreis um Tiny Tanner in Oxford, der 2 Pfund Sterling sandte (!), 3. ein Anonymus aus Aachen, 4. der Magura-Lenker aus Urach, 5. Dillenbergs großzügige Spende, 6. der Vespa-Fahrer (!) aus Nürnberg, 7. die Motorrad-Opas in Tripstrill, 8. ein Kfz-Elektriker-Lehrling aus Niedersachsen, der selbst eine Unfallmaschine reparierte, und der auf seinen 18. Geburtstag wartete, um sie fahren zu können. Ich habe seine Adresse nicht, kann ihm also nur auf dem Umweg über das MOTORRAD danken! (Wir wissen außerdem von einem kleinen Mädchen, das sofort sein ganzes Sparschwein mit dem Geld für die Ferienreise opferte, auch von einem Opa, der selbst ein krankes Kind zu betreuen hat. Redaktion MOTORRAD.) Dies, um einiges aus allem herauszuheben.

Wir haben das Gespann spritzen lassen, den Motor vollständig auf Vordermann gebracht, Ventile eingeschliffen usw., Seitenwagen ausbeulen lassen, sämtliche Seilzüge erneuert, alle Seitenwagen-Befestigungen, Lenker und Lampe neu, neue große Hella-Schlussleuchte, der Maschine wieder eine Fußbremse verpaßt (Vater Krusche konnte wegen seines Beines nicht mit dem Fuß bremsen, die Maschine hatte ursprünglich eine handbetätigte Bremsanlage für alle Räder), eine 16 Ah-Batterie installiert und vieles andere. Mein Freund Willi Salm



hatte für jedes Montage-Wochenende 150 km Anfahrt. Wohl 20mal waren wir in Aachen. (Als ich übrigens am Bußtag beim Willi ankam, war er gerade dabei, seine Habe auf den Boden zu tragen. Denn das Flößchen, an dem er wohnt, führte Hochwasser, und die Brücke stand schon im Flur, die Straßen waren von Erdrutschen versperrt, verschlammt, über- und unterspült.)

Spenden kamen aus der Schweiz, Österreich, den USA und Afrika, und vom Motorschiff „Argo“ (Ahoi, da wissen wir, was das für'n Käpt'n ist! Redaktion MOTORRAD), DM 100.- aus Köttenich bei Düren.

Klarer Fall: Unsere vorbereiteten Dankschreiben mit den versprochenen Fotos gehen an die ca. 80 Spender in den nächsten Wochen raus. Aber das schönste für uns: Die lachenden Gesichter der Krusche-Familie (auf dem Foto gut zu sehen)! Und wie die gegrinst haben, als sie die uralte R 67 auf der Autobahn mit ihrer auferstandenen KS mit Vollgas überholten! Davon habe ich leider kein Foto.

Fazit: Ist dies alles nicht so unaussprechlich gut, daß unser Motorradfahrer-Kreis glücklich sein kann? Also fahren wir Motorrad. Auf Wiedersehen im Januar! Klaus Hartwich

Da können wir allen unseren Freunden und vielen MOTORRAD-Lesern sagen, daß das, was sie mit promptem Zupacken und stiller Energie getan und gearbeitet haben, ein hundertprozentiger Erfolg war! Und alle jene, die ihr Scherflein beigetragen haben, sollen wissen, was sie Gutes taten! Wir wünschen Frau Krusche und ihren Jungens viele, viele schöne Stunden mit der KS und sagen ihr, daß es eine Freude war, mit diesen hilfsbereiten Männern zusammen eine schwere Etappe zu meistern. Wir sind sehr glücklich, für solche Menschen DAS MOTORRAD machen zu können!

Klacks



VOM DOKTOR, DER SELBER FÄHRT: KÄLTE UND DESWEGEN DIE „EISBÄR-HAUT“ MOTORRADFAHREN

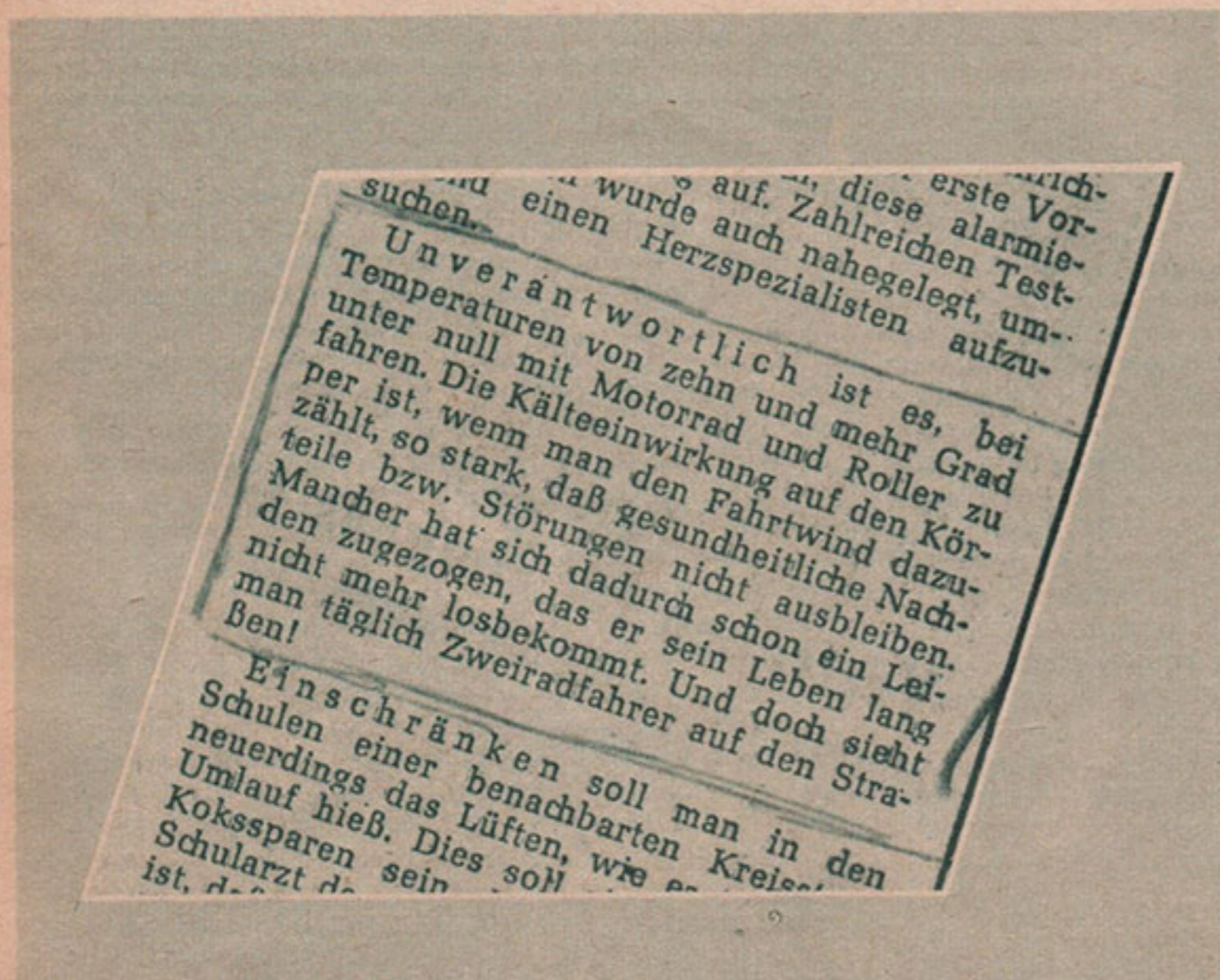
Doch gehen wir nun davon aus, die Frage stelle ein gesunder Fahrer. Was ist dazu zu sagen: Gefährlich sind Unterkühlungen des ganzen Körpers oder großer Teile desselben! An kalten Händen oder einem rot gefrorenen Gesicht ist noch keiner gestorben. Kleidung aus Wolle (bis heute noch kaum zu ersetzen) über den Kopf, Brust, Arme, Bauch und Beine und darüber dichtsitzende Windbekleidung, Füße in Filzstiefel (das beste hier Marke Wehrmacht von Anno dazumal), die Bauch- und Unterbauchorgane besonders durch Unterkleidung aus Wolle geschützt — da muß es schon ganz dicke kommen, ehe gesundheitliche Schäden auftreten! Es sei noch gesagt: Wolle wärmt nur dann unvergleichlich, wenn der Raum zwischen Haut und Windkleidung *locker* ausgefüllt ist. Völlig verkehrt ist es, diesen Raum mit Wolle oder irgend etwas anderem vollzustopfen, denn wesentlich gegen Kälte schützt die nicht bewegte Luft *zwischen* den Wollgeweben. (Deswegen die „Eisbär-Haut“! Red.)

Gesicht und Hände melden rechtzeitig, daß mit dem Vergnügen Schluß gemacht und eine wärmende Pause eingelegt werden muß. Vorsicht jetzt, daß die dicke und dichte Kleidung nicht zum Schwitzen führt! Damit ist ein guter Teil der Luftisolation hin! Bei Kältegraden muß das Gesicht eingefettet werden (im Notfall geht auch Motorenöl). Das Fett nicht einreiben, nur auftragen. Gut bewährt hat sich Vaseline. Ab und zu einen Blick in den Spiegel (wir haben ja alle einen am Lenker) und achtgeben, ob Nase oder Kinn weiß werden. Wenn, dann mit Schnee einreiben oder massieren! Eine weiß gewordene Nase fällt nicht gleich ab. (Finger mit Rheumasan einreiben! Red.)

Ja, und dann fährt man eben mal gemütlich bummelnd durch die Gegend. Vollgas und Schräglage sind ohnehin Blödsinn im Winter. Mal hier, mal dort einen heißen Tee oder heiße Zitrone (von Alkohol ist nicht nur wegen der Strafbestimmung abzuraten) und dann wieder hinein in die verschneiten Wälder. Mancher wird in den klaren Wintertagen eine Freude erleben auf seiner Maschine, die er im warmen Sommer suchen kann. Keine Menschen auf den Straßen, freundliche Gastwirte und abends auf der Ofenbank glaubt man, es wäre Champagner gewesen, die staubfreie Luft, mit der die Lungen gelüftet wurden.

Sinngemäß anziehen, nicht zu schnell fahren und Pause machen, das ist Motorradfahren im Winter.

Dr. Born



Soweit die öffentliche Meinung — hier aus dem bundesdeutschen Blätterwald — und diese Leute haben recht. Dann haben sie recht, wenn irgendwo so ein Artist gemeint ist, der aus Unkenntnis oder Aufschneiderei auf zwei oder drei Rädern durch den Winter fährt, daß die Eisstücke oder Rockschöße nur so fliegen. Artisten gehören aber an die steile Wand in den Zirkus — sind bestimmt tolle Leute, aber keine Motorradfahrer.

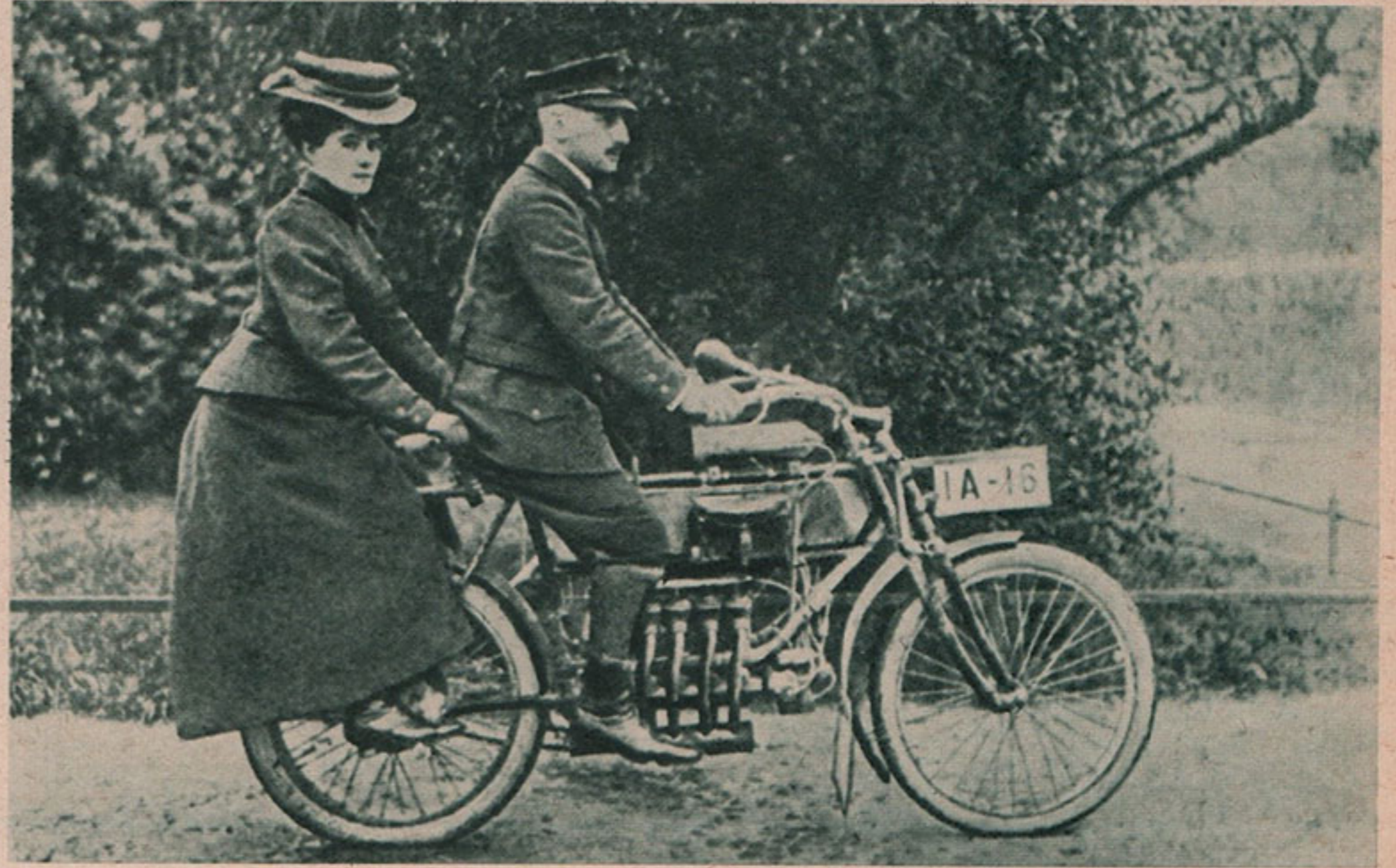
Natürlich kann man im Winter Motorrad fahren ohne gesundheitliche Schäden zu erleiden, auch dann noch, wenn über Wald und Feld klirrender Frost von unter 10° liegt. Zwei Fragen sind hier entscheidend: 1. Ist der Fahrer gesund, und 2. hat er die richtige Kleidung? Auf die Frage gesund oder nicht, kann in diesem kleinen Beitrag nicht näher eingegangen werden. Nur soviel sei dazu gesagt: Wer aus Freude an der Sache sich noch bei starker Kälte auf seinen Hirsch schwingt, ist sicherlich so gesund, wie es hier gemeint ist! Natürlich ist esbarer Unsinn, mit rheumatischen Beschwerden, Lungenerkrankungen, Nieren- oder Blasenleiden im Winter auf die Maschine zu steigen. Daran ändert auch Draufgängertum und Begeisterung nichts. Hier heißt es, ehrlich gegen sich selbst zu sein, sonst ist das Ende vom Lied nur, daß etwas auf das Motorradfahren geschoben wird, was im Grunde herzlich wenig damit zu tun hatte. Ich bin sogar so ketzerisch, daß ich all den Kameraden, die mit dem Motorrad auch im Winter zur Arbeit fahren und nicht gesund sind, irgendeinen Wagen empfehle, und sei es noch so eine jämmerliche Kiste.



AUS DEN KINDERTAGEN DES MOTORRRADS VON OPA GEUDER

Lang, lang ist es her, daß ich zum erstenmal ein Motorrad bestieg. Es war genau am 1. April 1901 und geschah in Lüttich in Belgien auf dem Fabrikhof der ehemals als Motorradfabrik so berühmten FN-Werke. Damals ahnte ich nicht im entferntesten, daß das Motorrad jemals ein Volksfahrzeug werden könnte. Mein Motorrad von Anno 1901 war nur eine Versuchsmaschine mit einem $\frac{3}{4}$ PS-Viertaktmotor über dem Vorderrade. Die ersten Serienmotorräder waren natürlich auch nur sehr primitive Vehikel und mit sämtlichen Kinderkrankheiten behaftet. Ich habe über diese meist zweifpferdigen Motorräder, welche schon mittelstarkem Winde und kleinen Steigungen nicht mehr gewachsen waren, schon mehrmals berichtet und will es mir heute schenken. Es gibt aus jenen Zeiten so viel Kurioses zu erzählen, was heutzutage mehr oder weniger vollkommen in Vergessenheit geraten ist, daß ich mich darauf beschränken will. Vielfach liest man auch Schilderungen jener ein Menschenalter zurückliegenden Epoche, die nur auf dem Hörensagen beruhen und viel Falsches enthalten. Dem will ich hier entgegen-treten.

Eines der ersten Motorräder, die ich fuhr, war, abgesehen von verschiedenen Versuchsmaschinen von FN, ein französisches De Dion-Dreirad mit einem $1\frac{3}{4}$ PS wassergekühlten Viertaktmotor. Der Motor hatte noch Glührohrzündung. Populär ausgedrückt: In den Zylinderkopf ragte ein Platinrohr, das im Zylinderkopf vorn geschlossen, sonst aber hohl war. Eine Art Lötlampe erhitzte von außen das Platinrohr so stark, daß es zu glühen begann — natürlich auch im Inneren des Zylinderkopfes — und die Gase im Zylinder zur explosionsartigen Verbrennung brachte. Diese Art der Zündung war naturgemäß nicht zu verstellen, sonst aber sehr betriebssicher, solange es nicht windig war. Nachdem die sogenannte „Lötlampe“ angezündet worden war, setzte ich mich auf das Dreirad und fuhr voller Erwartung davon. Es dauerte aber keine fünf Minuten, da stoppte schon der Motor: Der ziemlich starke Seitenwind hatte die Zündlampe ausgeblasen! Es gelang mir nach einigem Bemühen, die Stichflamme wieder anzufachen, und die Fahrt ging munter weiter. Da stoppte der Motor schon wieder! Wiederum war die Stichflamme vom Wind ausgeblasen worden. Das wiederholte sich nun am laufenden Bande. Im ersten Dorf kaufte ich mir eine ganze Packung Streichhölzer, drehte das Dreirad um und fuhr — natürlich mit den üblichen Unterbrechungen — wieder nach Hause und war froh, daß ich das überhaupt noch schaffen konnte. Überall auf der Chaussee, wo ich unfreiwillig angehalten hatte, lag ein kleiner Haufen angebrannter



Streichhölzer. Von der Glührohrzündung war ich gründlich kuriert.

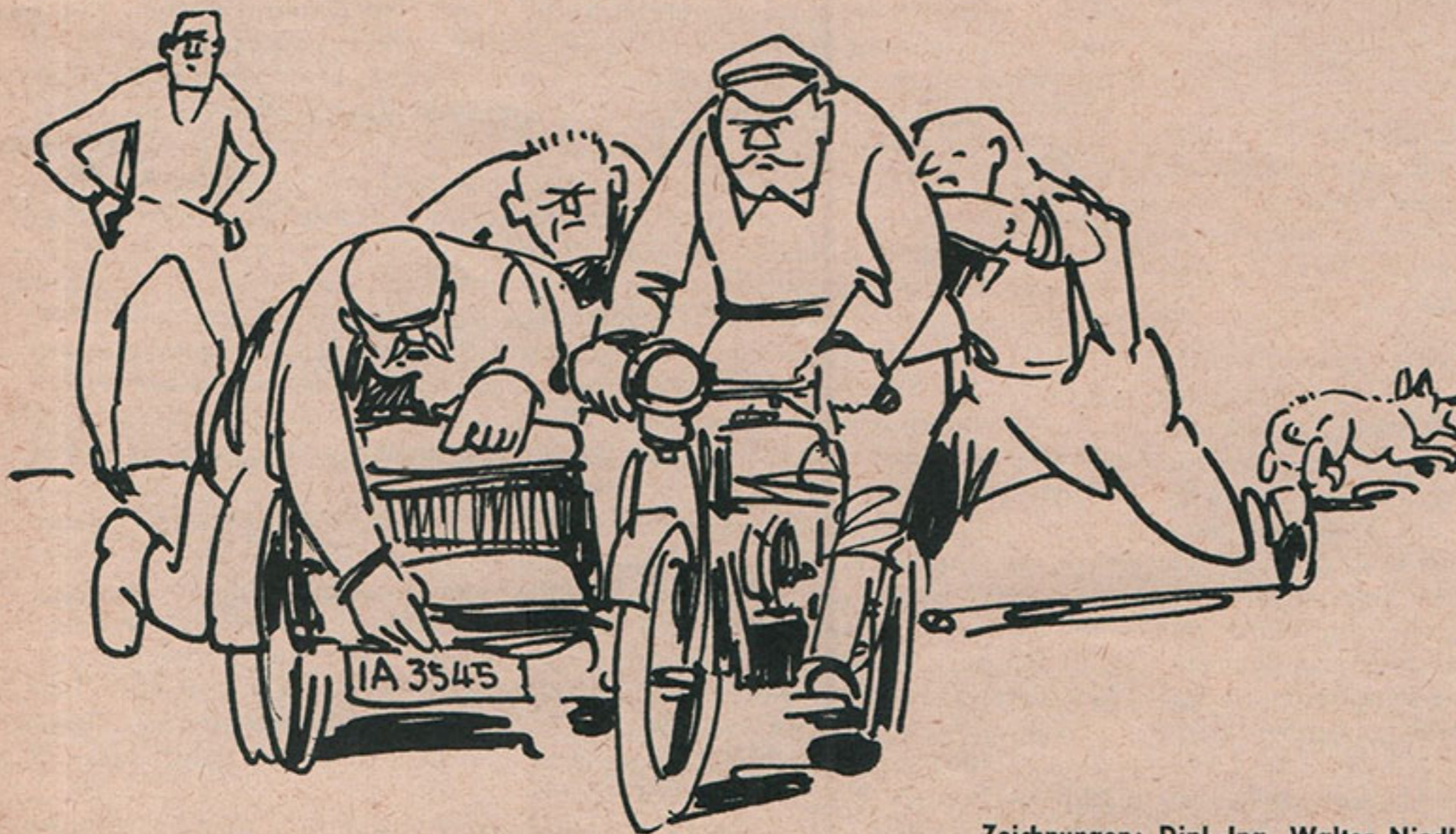
Und dann die Vergaser! Die ersten Vergaser verdienten diesen Namen kaum. Sie bestanden aus nichts weiter als einer flachen Mischkammer mit einem oder mehreren Sieben, und daran schloß sich Ansaugleitung mit der Drosselklappe. Der laufende Motor saugte das sich in der benzinge-füllten Mischkammer bildende Gas einfach ab. Primitiver ging es also wirklich nicht. Mein Freund Tiebel, der eine Laurin u. Klement-Maschine aus Jungbunzlau (Böhmen) fuhr, plagte sich beim Start immer mit seinem Oberflächenvergaser lange ab, bis er den Motor zum Anspringen bewegen konnte. Um die Gasbildung zu forcieren, schüttelte er dann die Maschine trotz des Beiwagens kräftig ab, damit sich mehr Gas bilden konnte. In den Herbst- und Frühjahrsmonaten dauerte es oft länger als eine Viertelstunde, bis sich der Motor zum Anspringen bequeme. Dann mußte der warmgelaufene Motor gestoppt und die Maschine vom Ständer genommen werden. Denn ein Getriebe oder Kupplung und Leerlauf für Motorräder gab es damals noch nicht. Alle verfügbaren Kräfte schoben dann das Gespann an — auch der Beifahrer mußte dabei kräftig

Hans Cerf und Frau, Berlin. Als erstes Paar, das auf einem Motorrad mit Sozius-Sitz fuhr, gewannen sie 1905 das Rennen „Rund um Berlin“ (340 km!!!) auf einer FN-Vierzylinder. Bemerkenswert ist die Vorderradfederung und der Kardan-Antrieb.

helfen —, und wenn dann nach mehrfachen Versuchen endlich der Motor ansprang, dann sprang der Beifahrer Hals über Kopf von hinten in den Beiwagen, wo er meistens mit dem Kopf nach unten landete, und es einiger akrobatischer Künste bedurfte, bis er sich nach tollen Verrenkungen endlich auf seinem Sitz zurecht fand.

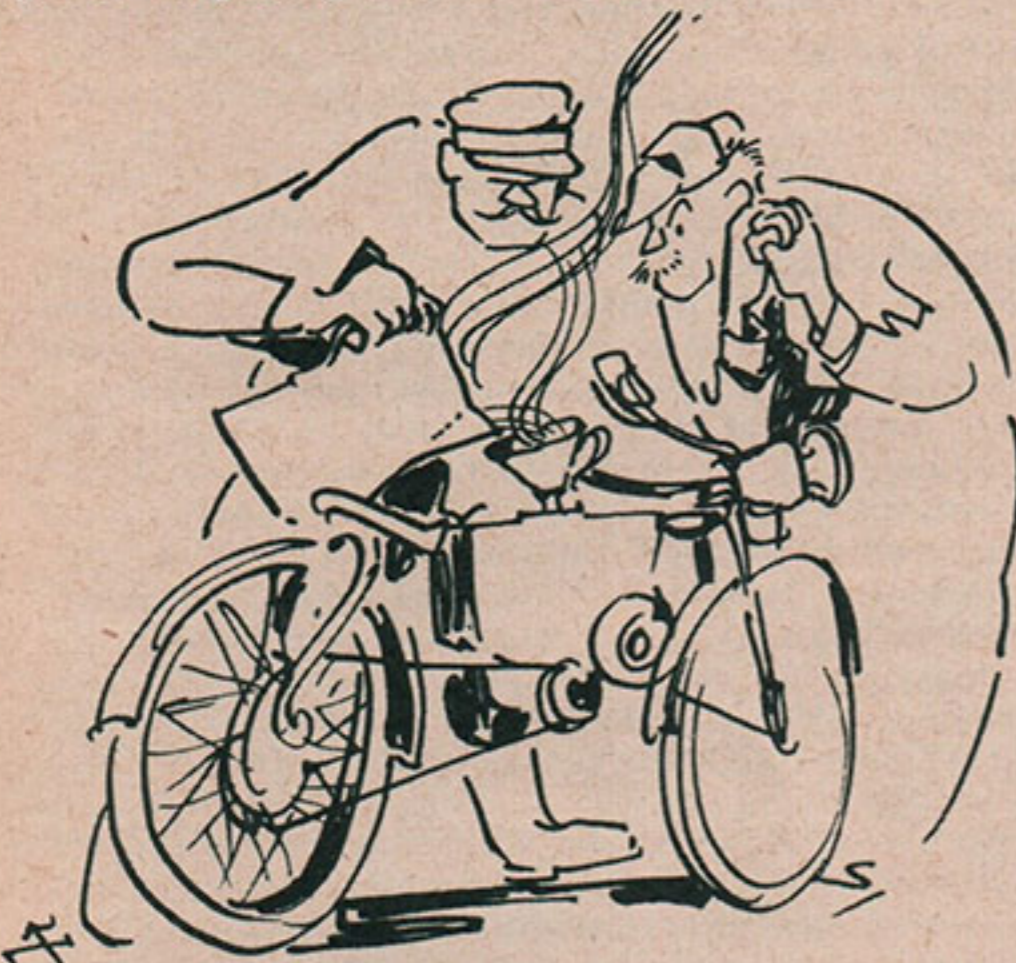
Ich will hier nicht verschweigen, daß der Oberflächenvergaser auch einige einzigartige Vorzüge besaß. Eine Verstopfung der Düse kannte er nicht, weil er ja gar keine Düse hatte. Außerdem verdaute er im Gegensatz zu unseren sehr empfindlichen Motoren jede Art von Betriebsstoff, der sich vergasen ließ. Wasser im Benzin spielte beim Oberflächenvergaser überhaupt keine Rolle, da es sich unten im Tank absetzte und nie in die Mischkammer gelangen konnte. Was ich nun berichte, ist durchaus kein Jägerlatein, sondern pure Wahrheit. Ich befand mich als Beifahrer im Herbst 1905 mit Tiebel eines Sonntags auf der Rückfahrt von Eberswalde nach Werneuchen (30 km). Kurz vor Tiefensee begann der Zweizylinder zu knallen, und dann stand er ganz still: Der Betriebsstofftank war leer! Und das 10 Kilometer vor Werneuchen! Tankstellen gab es dazumal noch nirgends, da es ja nur sehr wenige Motorräder und noch weniger Autos gab. Ich war verzweifelt, während Tiebel schmunzelte. „Komm“, sagte er, „wir schieben die Maschine die 200 Meter bis zur Steigungskuppe, und dann steigen wir auf und lassen sie den Berg hinabrollen bis zum Spitzkrug in Tiefensee, und dann fahren wir wieder weiter!“ „Ohne Benzin?“ lautete meine Gegenfrage. „Warte nur ab“, erwiderte Tiebel, „du wirst noch dein blaues Wunder erleben!“ Und ich erlebte es wirklich. Bald saßen wir im Spitzkrug und erfrischten uns an einem steifen Grog. Dann sagte Tiebel lachend: „Komm, nun fahren wir weiter nach Hause!“ Und was tat er? Er schüttete zwei Flaschen hochprozentigen Kognak in den Tank, und dann sprang der Motor nach den üblichen Experimenten an und lief glatt mit uns los. Es war ein etwas teures Geschäft, aber wir kamen jedenfalls gut nach Hause. Der brave Oberflächenvergaser saugte eben von dem Kognak den Alkohol mühelos ab und verdaute ihn gut.

Und noch ein weiteres tolles Erlebnis hatte ich mit der gleichen „Laura“, wie wir Tiebels Maschine nannten. An einem bitterkalten Neujahrstage — das Thermometer zeigte 13 Grad Kälte an — saßen wir in Schwedt an der Oder fest, 70 km von Wer-



Zeichnungen: Dipl.-Ing. Walter Niedl

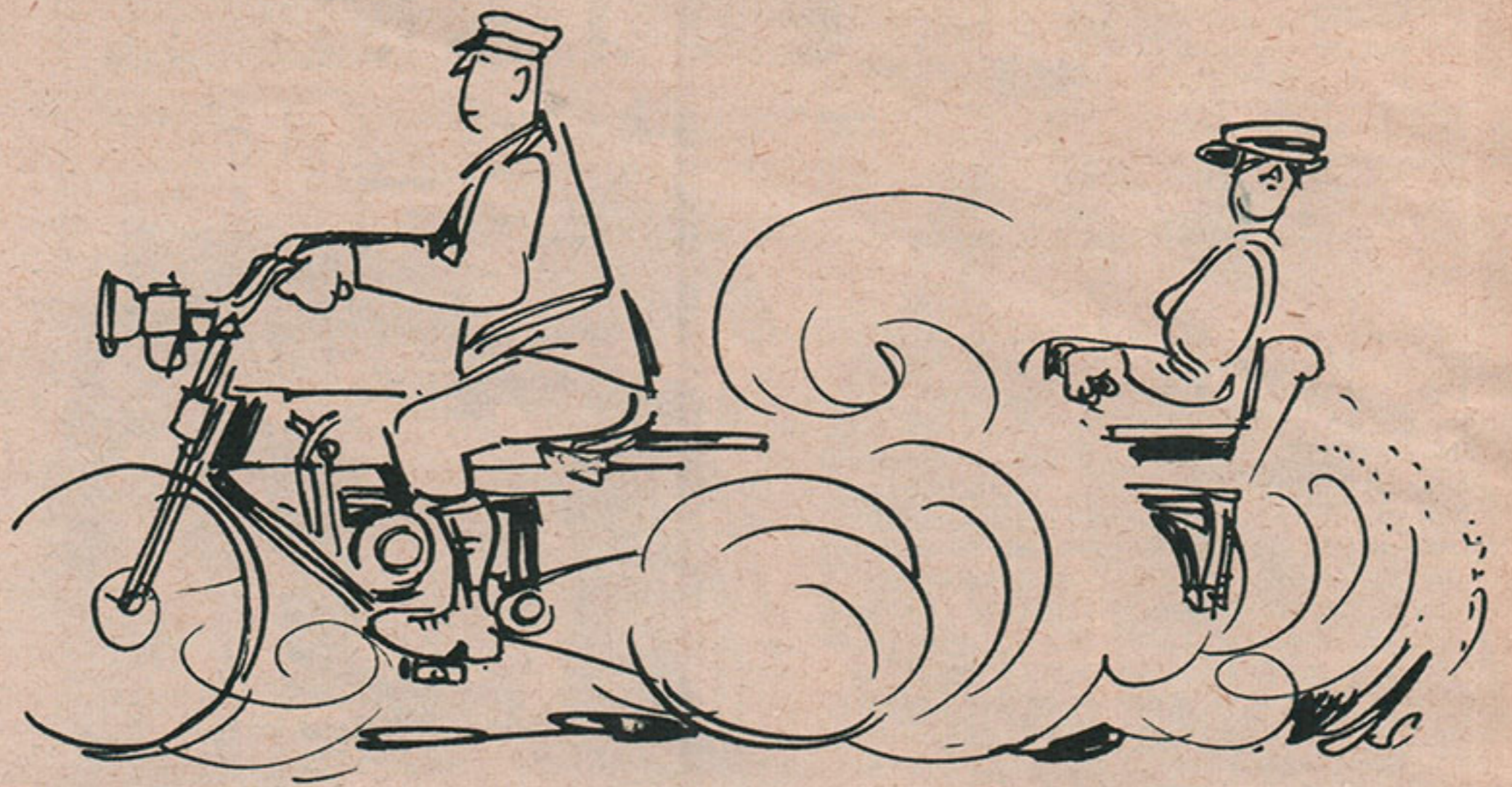
neuchen. Es war unmöglich, den Motor in Gang zu bringen, denn die Maschine hatte über Nacht in einem kalten Schuppen gestanden. Kurz entschlossen holte Tiebel schließlich eine große Kanne mit kochendem Wasser und schüttete zu meinem Entsetzen das heiße Wasser in den Tank! Und das Ergebnis: Der Motor sprang augenblicklich an, und wir erreichten ohne eine einzige Fehlzündung Werneuchen! Dort stellte Tiebel die Maschine über Nacht in eine geheizte Werkstatt und ließ am nächsten Morgen einfach den gesamten Tankinhalt ab. Merkwürdig war übrigens, daß die Maschinen mit Oberflächenvergäsern auf guter Straße schlecht liefen, da dann die Vergasung mangelhaft war. Kam man aber auf eine schlechte Chaussee oder gar Kopfplaster, so ging die Maschine infolge der starken Erschütterungen und der dadurch bedingten guten Vergasung wie der Teufel los.



Bis zum 1. Weltkrieg war die Frage des Tankens unterwegs immer eine schwierige Angelegenheit, und ich nahm mir bei längeren Fahrten meistens eine Kanne mit Benzin im Rucksack mit. Selbst in Kleinstädten war oft kein Benzin aufzutreiben. Nachdem man alle Fahrradhändler vergeblich abgeklappert hatte, wagte man einen letzten Versuch beim Drogisten oder Apotheker, und wenn man dort überhaupt Benzin ergatterte, mußte man den unverschämten Preis von 1 Goldmark pro Liter blechen und erhielt höchstens 2 Liter. Der reguläre Preis betrug damals 20 Pf pro Liter. Mit Schwerbenzin, wie es hier und da für Werkstattmotoren Verwendung fand, konnten wir nichts anfangen. Unsere Motoren verlangten Leichtbenzin von 680 spezifischem Gewicht. Übrigens bauten die Progreßwerke in Berlin-Charlottenburg, eine der ältesten deutschen Motorradfabriken, bis kurz vor dem 1. Weltkrieg in ihre Maschinen nur Oberflächenvergaser ein, während die Rennmaschinen ihres damals berühmten Werkfahrers Georg Retienne (1927 in Leipzig beim Zementbahnrennen tödlich verunglückt) mit modernen Spritzvergäsern ausgerüstet waren.

Alle Progreßmaschinen arbeiteten ohne Kerze und waren mit Abreißzündung ausgerüstet, desgleichen alle Maschinen der vor dem 1. Weltkriege weitverbreiteten Magnet-Motorräder, die in Berlin-Weißensee hergestellt wurden und nur 24 Zoll-Räder hatten. Die Abreißzündung war gegen Verölen besonders unempfindlich. Auch Tiebels „Laura“ hatte Abreißzündung.

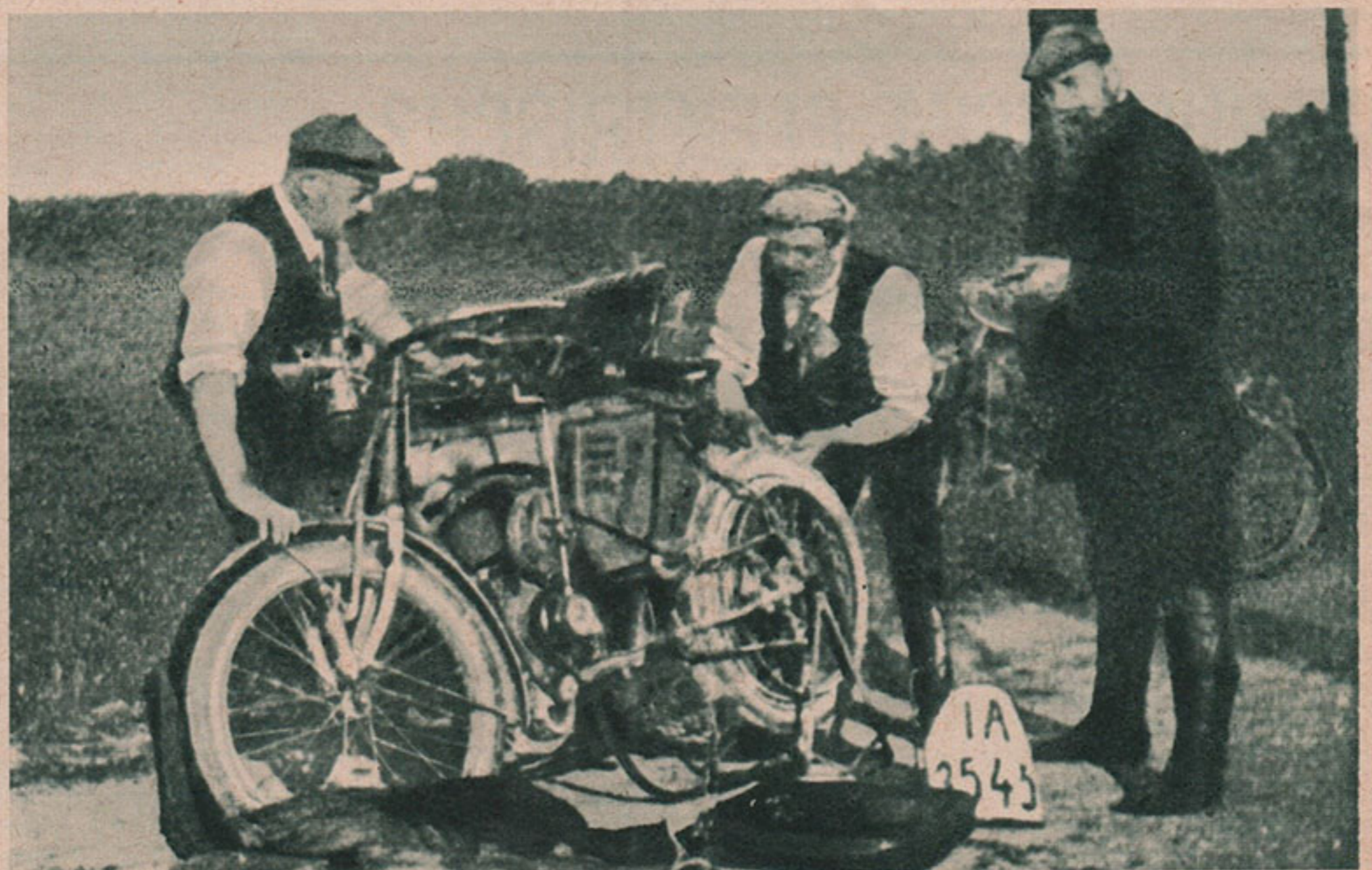
Solange es Motorräder gibt, besteht auch der Wunsch, eine zweite Person als Sozius mitbefördern zu können, und das schon zu einer Zeit, wo wir froh waren, wenn wir mit unseren noch so leistungsschwachen Maschinen kleine Steigungen bewältigen konnten. Die ersten Soziusfahrer, die ich kannte, waren die Berliner Hans Cerf und seine Frau, die nächsten die Berliner Berg und Frau. Cerf brachte hinter dem Sattel seines FN-Vierzylinders einen Sattel und eine Fahrradlenkstange an. Dazu kamen ein Paar Fußrasten, und dann ging die Probefahrt los, der aber ein Bruch der Hinterachse bald ein Ziel setzte. Nach Einbau einer erheblich stärkeren Hinterachse klappte dann der Laden. Startschwierigkeiten hatten Cerf und Berg nicht, da ihre Vierzylinder meistens schon nach wenigen Motorumdrehungen ansprangen. Natürlich erregten die beiden Soziuspaare damals überall großes Aufsehen, besonders, als Cerf 1905 mit seiner federleichten Frau als Sozia auf seiner Vierzylinder das berühmte Rennen „Rund um Berlin“ (ca. 340 km) in der Motorradklasse überlegen gewann. Weitere Soziusfahrer habe ich bis 1914 nirgends gesehen. Es tauchten aber schon um 1905 die ersten Anhängewagen, Vorsteck- und Seitenwagen auf, von welchen sich nur die Seitenwagen einbürgerten. Mein Klubkamerad Max Krumpa-Bernau, seines



Zeichens Fahrrad- und Motorradhändler, baute sich 1905 für sein 5 PS-Zweizylinder-Adler-Motorrad einen Anhängewagen, der aus einem einachsigen Fahrgestell mit offenem Korbsitz bestand und mittels einer Stange am Sattelrohr des Motorrades befestigt wurde. Die ganze Sache sah ziemlich wacklig aus. Bei Clubausfahrten habe ich Frau Krumpa oft bedauert. Bis um 1920 herum gab es nämlich selbst um Berlin herum nur Kieschassen, und bei trockenem Wetter entwickelten sich hier hinter jedem Fahrzeug mächtige Staubwolken, und so mußte Frau Krumpa nicht nur die Auspuffgase der schweren Adlermaschine, sondern auch noch eine permanente Staubwolke über sich ergehen lassen. Ich werde es nie vergessen, wie sich einmal unterwegs die Befestigung der Zugstange am Sattelrohr des Motorrades in voller Fahrt löste, und die mollige Frau Krumpa sich überschlagend durch die Luft gewirbelt wurde und dann hilflos und schreiend auf der Chaussee lag. Zum Glück war ihr, außer einigen kleinen Kratzern, nichts passiert. Nur ihre Kleidung war nicht mehr ganz salonfähig. Das nahmen wir Motorradfahrer von Anno dazumal, die wir alle das Stürzen gewöhnt waren, nicht so genau. Damals stürzten wir infolge der schlechten Straßen und primitiven Maschinen sehr häufig. Einige Flicker auf den Knien unserer Hosen gehörten in der Pionierzeit des Motorrades fast zum guten Ton und wiesen einen eifrigen Fahrer aus. Die schon um 1904 auftauchenden Beiwagen besaßen ein primitives Fahrgestell, auf dem gewöhnlich ein Korbsitz montiert war. Ein Lederschurz bildete die ganze Ausstattung. Die Beiwagen waren je nach Geschmack links oder rechts montiert. Da bis zum Anfang der zwanziger Jahre noch kein Motorrad serienmäßig mit Getriebe- oder Kupplung

hergestellt wurde, kann man sich vorstellen, mit welchen Schwierigkeiten Anno dazumal ein Beiwagenfahrer zu kämpfen hatte. Für ihn kamen nur starke Maschinen in Frage, und bei denen gab es noch mehr Startschwierigkeiten als bei den normalen Motorrädern. Daher fand auch der Beiwagen nur eine geringe Verbreitung. Etwa zu gleicher Zeit tauchten auch die Vorsteckwagen auf. Das Vorderrad des Motorrades wurde entfernt und dafür vor dem Motorrad der Vorsteckwagen angebracht. Zwei Rohre führten vom Vorsteckwagen zur Hinterachse. Ich habe selbst solch Monstrum gefahren, es aber nach wenigen Monaten wieder abgeschafft, da es meinem FN-Vierzylinder fast alle Kühlung nahm, und mir dauernd der Motor heiß wurde. Nichts hemmte die Verbreitung des Motorrades so sehr wie das Fehlen von Getriebe, Leerlauf und Kupplung. Zwar erfand der Soester Mechaniker Eduard Kuppke 1906 eine auf die Motorwelle aufzumontierende Doppelübersetzung mit Leerlauf und Zweiganggetriebe, und späterhin wurde die sehr schwere und im Hinterrad einzubauende Nala-Doppelübersetzung mit Leerlauf konstruiert, aber man sah diese damals sicherlich epochemachenden Erfindungen fast nur an den wenigen Beiwagen-

Ei, der Daus! Ein kleines Nägelchen im Hinterradraifen! Wo is' es denn? – Die Maschine ist die erwähnte 3 1/2 PS Laurin u. Klement mit Beiwagen. Besonders interessant ist an diesem Foto von 1906, daß die „Laura“ mit der Kuppke-Doppelübersetzung mit Leerlauf ausgerüstet ist. Man erkennt deutlich ihr rundes Gehäuse an der Riemenscheibe und die Stange, die oben am Tank mit der Bedienungskurbel endet. Von links nach rechts: Zigarrenfabrikant Paul Kühne, Georg Tiebel (38 Jahre ununterbrochener 1. Vorsitzender des Motorclubs Werneuchen 1906) und Ernst Lemke. Alle drei leben heute nicht mehr. (Fotos: Archiv Ernst Geuder)





Ein Bild aus dem Jahre 1907. Es zeigt den Motorclub Werneuchen. Von rechts nach links: Georg Tielbe, im Beiwagen Paul Kühne; Ernst Geuder (auf FN-Vierzylinder); Christian Fuhlendorf (FN 2 1/2 PS); Ernst Lemke (FN). Das Gespann erreichte 52 km/h, die 2 1/2 PS-FN 68 km/h, und die Vierzylinder-FN sollte sogar 90 km/h laufen.

maschinen. Der Preis für diese Apparate war für die meisten Motorradfahrer einfach zu hoch.

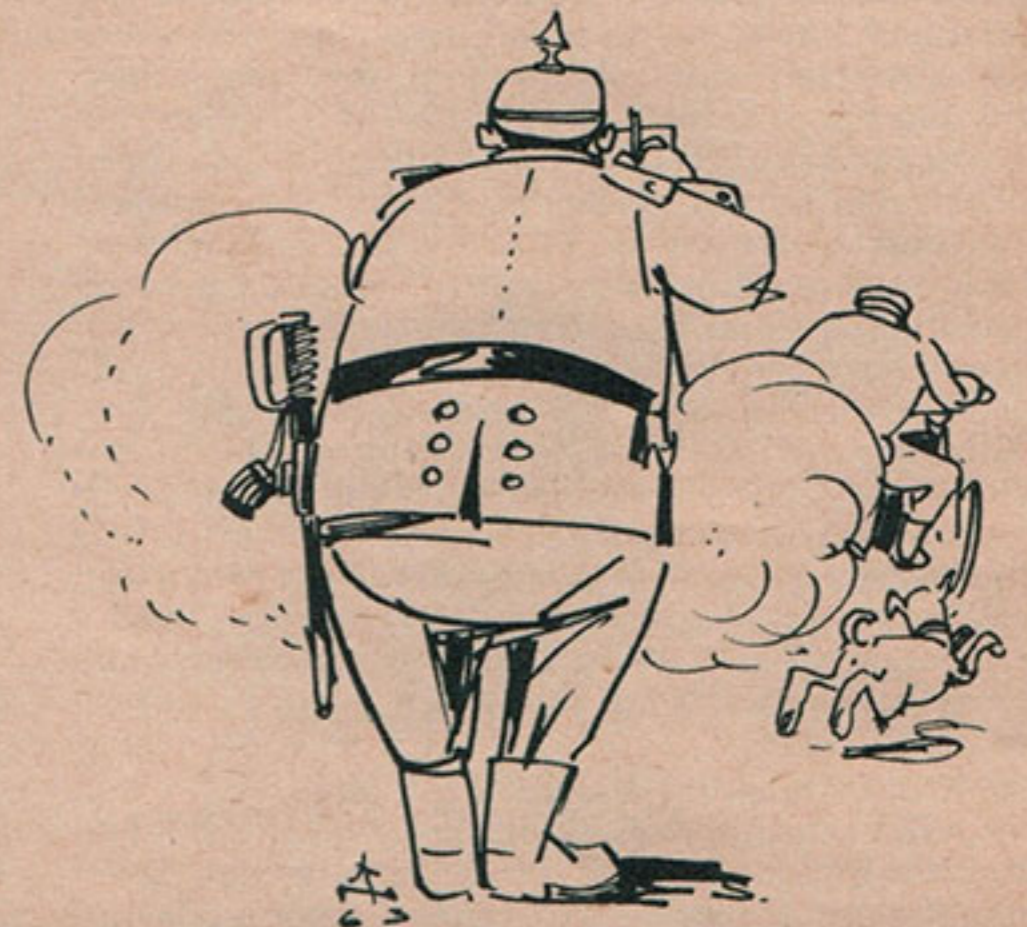
Bis in die zwanziger Jahre war die Reifenfrage für uns Motorradfahrer eine heikle Sache, und wir fürchteten die häufigen Reifenpannen mehr als eine Motorpanne. Da die Pferde damals die Straßen noch vollkommen beherrschten, gab es durch Hufnägel unzählige Reifenpannen. Zudem waren die Reifen mit unseren heutigen Reifen in keiner Weise zu vergleichen. Sie waren durchweg viel zu schwach und hatten nur dünne Laufflächen ohne jegliches Profil, dazu Hochdruck. Auf schlüpfrigen Straßen konnte man sich überhaupt nicht halten, und es kam noch hinzu, daß die ersten Motorräder so hohe Rahmen hatten, daß man kaum mit den Fußspitzen die Erde erreichen konnte. Daher die vielen Stürze. Das Schlimmste bei einer Hinterreifenpanne war die Demontage des Hinterrades. Da mußte zuerst der Antriebsriemen auseinandergenommen werden, dann mußte die für die Pedale vorhandene Kette ebenso auseinandergemacht werden, dann folgte die Abnahme der Bremse und noch aller mögliche Kleinkram. Hatte man das Loch im Schlauch endlich gefunden, dann begann die Flickerei mit gewöhnlicher Gummilösung, wobei man genau wußte, daß die Flicker, namentlich im Sommer bei heißem Wetter nie lange halten würden. Und dann mußte alles wieder umständlich montiert und die Bremse neu eingestellt werden. Dann kam das Aufpumpen des mühselig montierten Hochdruckreifens, und wenn man endlich nach einer Stunde fertig war, so hatte man Hände wie ein Schornsteinfeger. Ich hatte immer einen Reserveschlauch bei mir, aber manchmal fiel der auch nach etlichen Kilometern einem Hufnagel zum Opfer. Als dann die ersten Heißvulkanisierapparate aufkamen, da hielten zwar die Flicker, aber an den

Rändern war oft der Schlauch verbrannt und erledigt. Zudem gab es nur in ganz wenigen Werkstätten damals einen Vulkanisierapparat. Bei dieser Gelegenheit fällt mir ein Inserat ein, das oft in der „Motorwelt“ stand. Ein Doktor aus Renchen im Rheinland pries jahrelang Vulkanisierplatten an, die man mit einem gewöhnlichen Bügeleisen auf den defekten Schlauch aufvulkanisieren konnte. Jedes Inserat war mit einem launigen Vierzeiler abwechselnden Textes begleitet. Ich habe oft darüber gelacht, aber nie einen Versuch gemacht, da ich ja ohnehin unterwegs kein Bügeleisen bei mir hatte.

Auf einem starkbesuchten ADAC-Gau-Abend im „Franziskaner“ in Berlin führte 1906 der Ägypter Fotios Maimaraki ein seiner Ansicht nach alle unsere Reifenpannen beseitigendes Präparat vor. Er pumpte einen auf einem Rade montierten Autoreifen auf, nachdem er vorher eine klebrige braune Masse in den Schlauch eingefüllt hatte. Dann schlug er drei Vierzöllernägel durch die Decke und den Schlauch und zog sie nach einer Minute heraus. Wir hörten ein kurzes Zischen, und dann war der Schlauch wieder dicht. Wir kauften eine Dose der Wundermischung und ließen sie von einem Chemiker untersuchen. Es war gewöhnliches Gummiarabikum, und bei einem praktischen Versuch wurde der Schlauch bald durch die Masse zerfressen und unbrauchbar. Von Fotios Maimaraki, vor dem nun in der Presse gewarnt wurde, hörten wir nie wieder etwas.

Über die Misere der Beleuchtung von Motorrädern habe ich schon mehrmals berichtet. Mit unseren armseligen Karbidfunzeln hatten wir viel Ärger. Wenn sie überhaupt ein Weilchen funktionierten, dann brach sicherlich auf den damaligen schlechten Straßen — die Motorräder hatten noch keinerlei

Federung — nach einigen Kilometern der Lampenhalter ab. Dann fuhr man eben ohne Beleuchtung nach Hause, öffnete aber sicherheitshalber die damals noch nicht verbotene Auspuffklappe und freute sich über den Krach des Motors und die Stichflamme, die alle Fuhrwerksbesitzer auf die Seite scheuchte. Bis 1906 ging das ganz gut. Die Polizei auf dem Lande ließ uns so ziemlich in Ruhe, da die Beamten mit uns nichts anzufangen wußten und offenbar die Bestimmungen über den Kraftverkehr selbst nicht kannten. Die Höchstgeschwindigkeit in allen Städten und Dörfern Deutschlands betrug ganze 15 km pro Stunde! Es gab aber kein einziges Motorrad, das imstande gewesen wäre, mangels eines Getriebes so langsam zu fahren. Da war es kein Wunder, daß es plötzlich nur so Strafmandate hagelte, namentlich in Berlin, wo die Polizeibeamten zuerst mit den Verkehrsbestimmungen bekannt gemacht wurden. Da sich damals viele Polizeibeamte einbildeten, daß ihre vorgesetzte Behörde ihre Tüchtigkeit nach der Zahl der von ihnen erstatteten Anzeigen beurteile, entstanden rings um Berlin herum regelrechte Autofallen, die kein Kraftfahrer passieren konnte, ohne angezeigt zu werden, und das betraf nicht nur die Autofahrer, sondern auch uns Motorradfahrer. Potsdam, Wannsee und Grünau waren damals besonders berüchtigt. Unter 20 Goldmark — das war 1906 ein kleines Vermögen — lautete fast nie ein Strafmandat, und ein Einspruch beim Gericht war vollkommen zwecklos. In einem Punkte waren jedoch vor 50 Jahren die Polizisten ihren heutigen Kollegen weit über. Ohne Stoppuhr, die sie wahrscheinlich gar nicht kannten, stellten sie auf den Kilometer genau die Geschwindigkeit eines Motorrades oder Autos fest und gaben sie in der Anzeige dementsprechend an. Vor Gericht zweifelte nie ein Richter diese Angaben an, und so folgte immer prompt die Verurteilung des angeblichen Verkehrssünder. Gute alte Zeit!



WARUM NICHT ELEKTRISCH?

Es gibt nicht wenige, heute „verhinderte“ Motorradfahrer, die ihr geliebtes Roß gegen ein motorisiertes Blechgehäuse vertauschen mußten, nur weil die bessere Hälfte nicht mehr mitspielen wollte. Hauptsächlich bei der momentanen Jahreszeit.

Häufig hatte es nämlich bei ihnen so ausgesehen, daß zwar für „Ihn“ Sachen von Harr und Drax oder Marquardt im Hause waren, sie jedoch saß unförmig eingepackt oder in irgendeinem Spaziergummimantel, mehr oder weniger leise vor sich hin frierend, in ihrem Seitenwagenboot. Kaum verwunderlich, daß sie bohrte und bohrte, bis das gute Stück abgeschafft war. Wer friert schon gern!

Um die durch die Kälte hervorgerufene Ich-mag-nicht-mehr-Stimmung gar nicht erst aufkommen zu lassen, wurde bei uns auch für sie ein zweckmäßiges Kleidungsstück aus Gummi angeschafft. Es hat sich aber herausgestellt, daß bei entsprechend tiefen Temperaturen, vor allem auf längeren Strecken, die Beifahrerin trotzdem friert. Schließlich ist es ein Unterschied, ob man auf der Maschine arbeitet oder untätig im Boot sitzt. Man müßte also heizen können — — —

Nachdem klar war, daß die häusliche Atmosphäre durch eine Wärmequelle im Seitenwagen positiv beeinflusst werden konnte, wurde über eine brauchbare Möglichkeit nachgedacht.

An der Idee, die heiße Auspuffleitung als Heizschlange durch das Boot zu führen, waren andere Leute schon gescheitert. Also so nicht. Das Auspuffrohr

ummanteln und die aufgeheizte Luft in den Seitenwagen befördern, ist nicht einfach. Dazu muß ganz schön gebaut werden. So wurde vieles erwogen und wieder verworfen, bis ich eines Abends die erleuchtende Idee hatte: das elektrische Heizkissen! So etwas müßte man für unterwegs haben.

Die diesbezügliche „Marktforschung“ ergab, daß es tatsächlich solche Heizgeräte gibt, sowohl für 6 als auch für 12 Volt. Mit einer Länge von 40 und einer Breite von 35 cm wie geschaffen für unseren Verwendungszweck. Preis DM 25,50, Leistung 18 Watt. Keine Frage, daß so ein Kissen sofort beschafft und, mit Hilfe der dazu nötigen Steckdose (DM 1,30), angeschlossen wurde. Die Wirkung war eine ungeheuer!

Nur ein Beispiel: auf einer Fahrt von ca. 50 Kilometern, mit Temperaturen um minus 10 bis 12 Grad, war die auf dem Kissen sitzende Angetraute mehrfach gezwungen, den Strom abzuschalten, um ihre Kehrseite vor etwaigen Brandblasen zu schützen! An dem bewußten Tag befanden sich als Isolierschicht zwischen dem Heizkissen und dem gefährdeten Körperteil der Hosensboden einer Keilhose und entsprechende Unterkleidung aus Wolle. Je dünner die Kleidung, desto besser der Wärmeübergang. Es ist durch das Kissen auf einmal nicht mehr notwendig, ein dickes Ding über das andere zu ziehen, es ist sogar unangebracht. Und die Frau möchte ich sehen, die dafür nicht ohnehin dankbar ist.

Durch die Aufwendung von insgesamt DM 27,80 hängt jetzt bei uns der Hausseggen wieder gerade, und selbst die Klagen über kalte Füße auf Langstrecke im Winter gehören der Vergangenheit an.

Gekauft wurde das Ganze ausnahmsweise nicht im Lädle, sondern in Nürnberg. Für die, die sich so ein Ding schicken lassen wollen, hier die Adresse: Fa. A. Scheuenstuhl, (85) Nürnberg, Kirchenstraße 21. *Geba*

Wenn der Pott aber nun ein Loch hat . . .

dann wird es peinlich. Man steht zunächst einmal ganz hilflos vor der Maschine und sieht das kostbare Benzin aus dem Tank strömen und im Dreck weglaufen. Bei näherer Untersuchung stellt man dann fast immer fest, daß der Tankriß zu groß ist, als daß man mit Daumen-drauf-halten noch bis zur nächsten Werkstatt käme. Derweil rinnt das Benzin ungehemmt weiter.

Wie kommt es überhaupt, daß ein Tank reißt, er wird doch gar nicht belastet? Die paar Kilogramm Benzin sind doch keine richtige Beanspruchung. Das stimmt schon, nur reißt der Tank auch nicht wegen der wenigen Kilogramm Benzin, sondern wegen innerer Spannungen, wegen der Motorvibrationen, manchmal auch wegen eines Fertigungsfehlers. Gerade letzteres kam früher häufig vor, Tanks wurden damals noch durchweg mit einer Bördelnaht geschweißt. Diese Schweißung war oft nicht richtig ausgeführt, so daß kleine Haarrisse in der Schweißnaht auftraten. Nicht nur die Schweißnaht, auch die glatte Innenfläche des Tanktunnels barg aber häufig schon, quasi serienmäßig, Rißfreudigkeit in sich. Nämlich dann, wenn diese Fläche zur Versteifung mit Sicken versehen war und die Sicken in der Herstellung nicht sorgfältig genug ausgeführt wurden. Das ohnehin schon dünne Blech wurde in die Form der Sicke gezogen, dabei wurde es noch dünner, und manchmal gab es schon am fabrikneuen Fahrzeug einen winzigen Riß, der sich allerdings erst durch die betrieblichen Erschütterungen zu einem richtigen Leck erweiterte.

Viel häufiger aber werden auch heute noch Tankrisse durch Verspannungen des ganzen Behälters bei der Montage hervorgerufen. Man könnte diese Möglichkeit ausschalten, indem man bereits werksseitig eine Aufhängung vorsähe, die Spannungen auch bei halbwegs unsachgemäßer Montage unmöglich macht, doch sind an allen bisherigen Konstruktionen nur Ansätze zu einer solchen Lösung zu finden. (Ausgenommen sind hier einige englische Fabrikate, die allerdings auch noch nicht in jeder Hinsicht das Ideal darstellen.) Unsere Tanks sind meist in der Gegend des Steuerkopfes pro Seite einmal mit einer Lasche gehalten und hinten in der Sattelgegend noch ein zweites Mal, oft nur aufgelegt und mit Schrauben gegen einen Gummipuffer gezogen.

An sich ist diese Methode nicht schlecht, vor allem dann nicht, wenn die vordere Aufhängung ebenfalls in Gummipuffern oder einer Art Silentbloc geschieht, nur reicht eben der fast immer zu geringe Weg, den die Gummiblöcke nachgeben können, nicht im entferntesten aus. Das allerbeste wäre, man würde den Tank einfach nur auf den Rahmen legen, direkt in Schaumgummi betten und nirgends starr oder halbstarr

mit dem Rahmen verbinden. Gefährlich sind unter anderem auch die Laschen, die an den meisten Tanks vorn die Halterung übernehmen, denn sie müßten sehr weich sein, um seitliche Spannung zu vermeiden, müssen aber wegen der auftretenden Kräfte wieder so stabil sein, daß sie nicht selber reißen. Tankrisse an meinen eigenen Maschinen sind deshalb mit einer Ausnahme immer nur in Gegend der vorderen Aufhängungslaschen aufgetreten. Wenn wir mit unseren Überlegungen so weit gediehen sind, dann wissen wir auch sicher, auf welche Schrauben wir bei der nächsten Tankmontage besonders viel Gefühl zu verwenden haben. Man sollte sie kaum richtig anziehen, und durch Draht gegen Verlieren sichern. Dann könnte die vorgesehene Gummilagerung vielleicht doch noch ihre theoretischen Vorzüge zeigen.

Bisher sind wir aber mit den Überlegungen noch nicht gegen den steten Fluß des Benzins weitergekommen. Welche Mittel könnte man verwenden? Isolierband? Nein, das löst sich in Benzin. Klebstoff löst sich auch. Aber Seife geht. Man schmiert also ein Stückchen Seife schön entlang dem Riß auf den Tank und kommt damit erst mal nach Hause. Ebensogut ist hier Kaugummi zu gebrauchen, es behält sogar recht lang seine Wirkung. An einem Tank habe ich über 6 Wochen lang Kaugummi als Tankdichtung gelassen, ohne daß ich nochmals auf das Loch achten mußte. Schön durchkauen, dann Finger befeuchten (sonst klebt nachher alles an den Fingern und nicht am Blech) und nun kann man regelrecht plastisch tätig sein und die Rißstelle schön mit einer Schicht Kaugummi überziehen. Damit kommt man also sicher nach Hause.

Was geschieht aber nun weiter? Wenn man in einer Großstadt wohnt, dann kann man sich bei seiner Werkstatt erkundigen, ob irgendeine Firma Tanks schweißt. Wegen der Gefährlichkeit sollte man selbst die Finger davon lassen, auch in einem scheinbar völlig leeren Tank sind noch genügend Dunstreste, um die ganze Geschichte explodieren zu lassen. Können und Kenner der Materie überfetten das Gemisch im Tank und fahren dann kurz einmal mit dem Brenner über die Tanköffnung. Dann passiert nichts weiter, als daß das Benzin-Luftgemisch ganz träge verpufft, so daß man nun ohne Bedenken schweißen kann. Dieselben Vorsichtsmaßnahmen müssen ergriffen werden, wenn man den Tank hartlöten will, kommt doch auch in diesem Falle die direkte Flamme mit dem Tank in Berührung. Es gibt noch die Möglichkeit, den Tank vollkommen mit Wasser zu füllen und den vollen Behälter zu schweißen, ich selbst habe das nur gehört, aber noch nicht probiert. Durch das viele Wasser dürfte die Schweißerei ziemlich unglücklich wer-

den, weil die Naht ja laufend gekühlt wird. Das bliebe noch übrig für eifrige Experimentatoren.

Man kann aber auch auf ganz kaltem Wege den Tank wieder abdichten, nämlich mit einem Spezialmittel. Dieses wird vertrieben unter dem Begriff „Holt's Hilfen für den Kraftfahrer“ und nennt sich „Loy“. Es handelt sich um eine spachtelähnliche Masse, die über den Riß gestrichen wird und nach dem Aushärten am Metall kleben bleiben soll. Grundbedingung ist hier allerdings peinliche Sauberkeit, die Tankoberfläche soll sogar ein wenig aufgeraut werden, damit die Haftfähigkeit des Spachtels noch verstärkt wird. Klar, daß man dies nur dann anwenden kann, wenn der Tank leer ist, und man die Möglichkeit hat, die Oberfläche auch von Benzin (und bei Zweitakttern von Öl) freizuhalten. Man erreicht mit wenig Sauberkeit vielleicht anfänglich eine ähnlich gute Wirkung, muß aber damit rechnen, daß der Spachtel nach einiger Zeit von den Vibrationen doch zerbröckelt wird, und plattenförmig vom Tank abplatzt. Langzeitversuche mit Loy sind noch nicht bei uns gelaufen, so daß es durchaus möglich ist, daß dieses Mittel ebenfalls nur eine vorübergehende Wirkung hat.

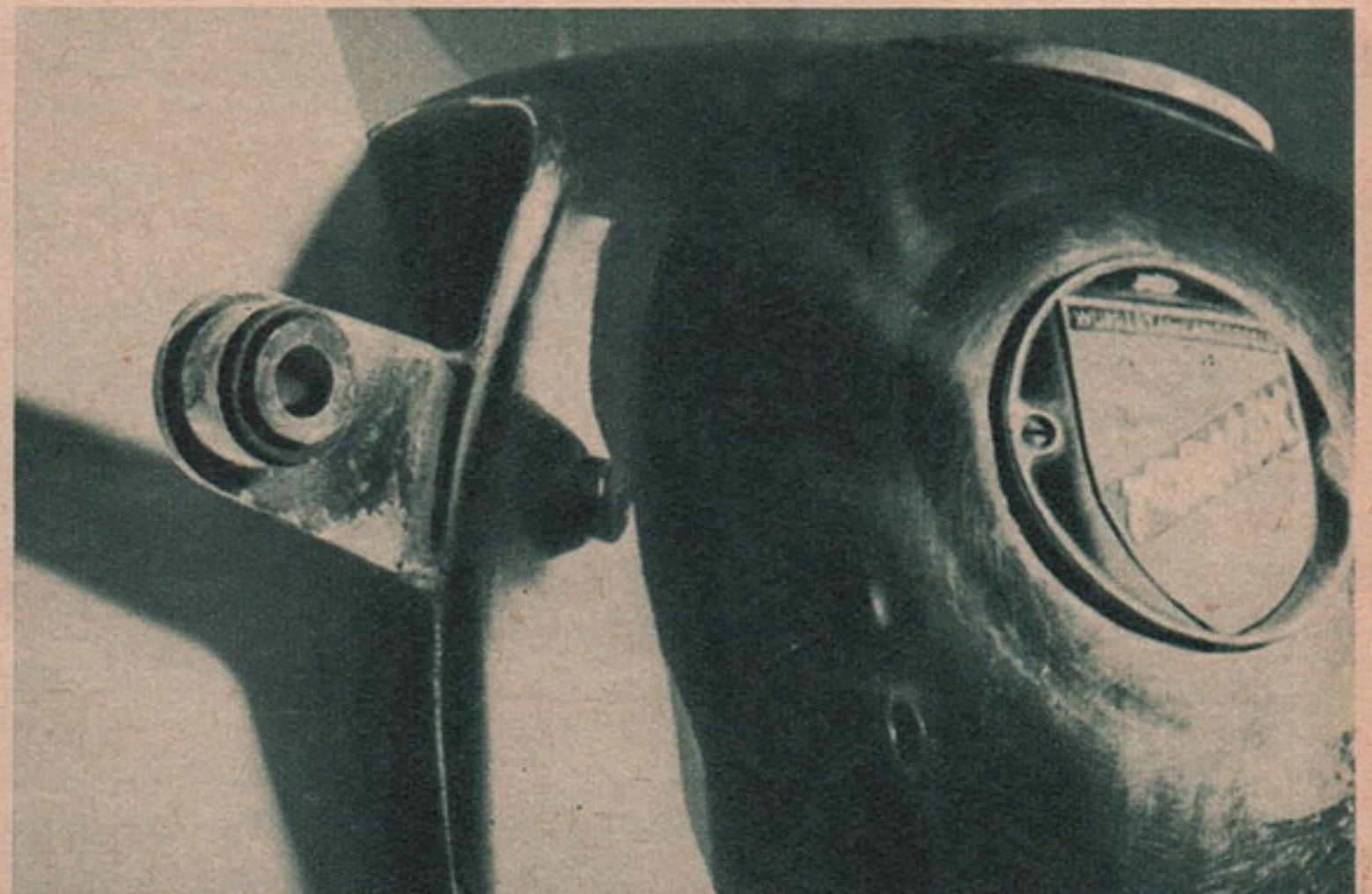
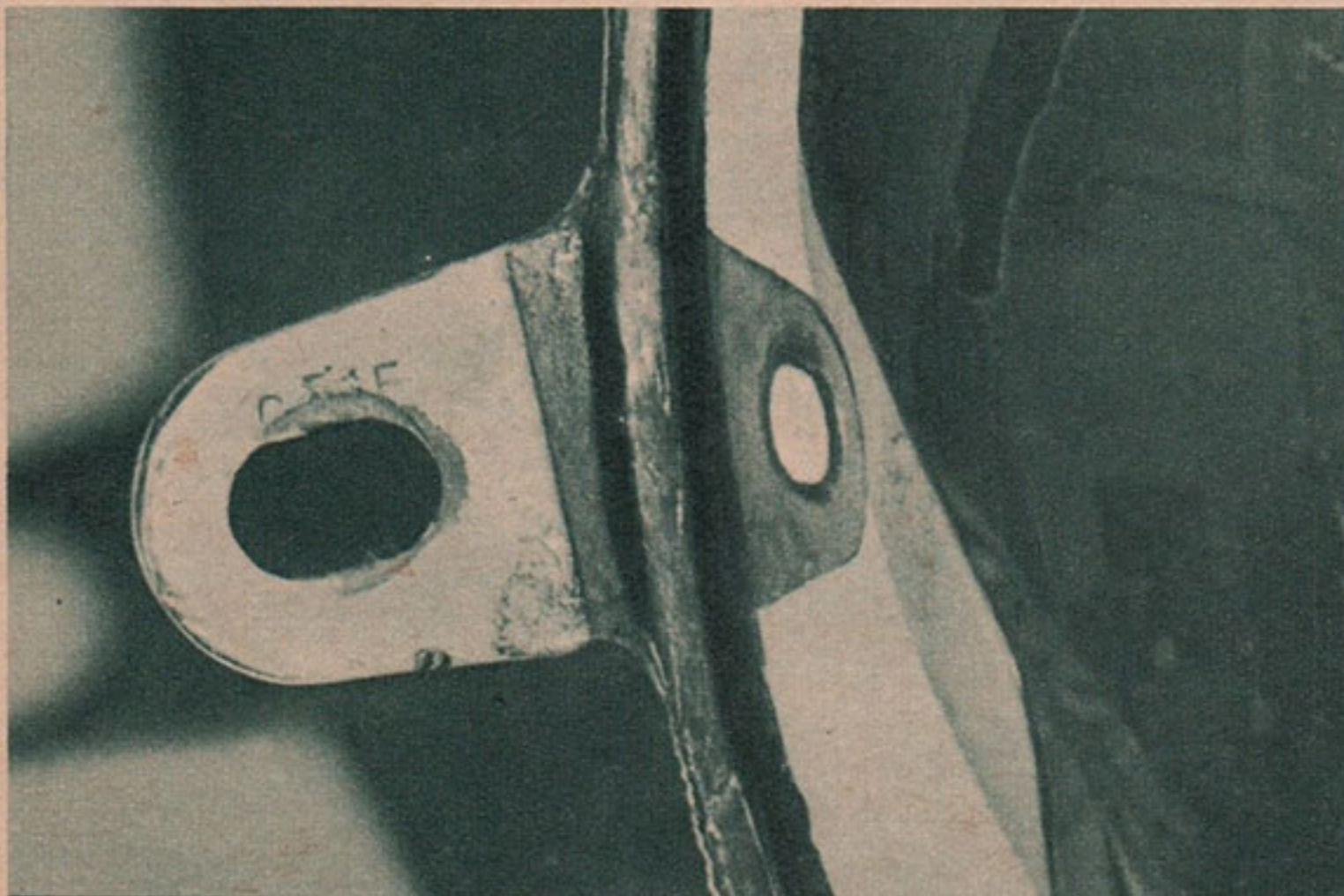
Man kann sich aber noch anders helfen, wenn man den Tank erst einmal herunter hat, nämlich durch Weichlöten. Dabei soll man sich aber vor einem Mißverständnis hüten: nicht das eigentliche Lot soll spachtelähnlich über die Rißstelle gestrichen werden, sondern mit dem Lot soll ein Blechstreifen (Kupfer- oder Messingblech) an den Tank geklebt werden. Blei bzw. Lötzinn ist zwar in gewissem Maße zähe, aber gegen die Vibrationen doch so empfindlich, daß es eher wie ein sprödes Material wirkt und Risse bekommt. Man kann es also selbst schlecht zum Dichten schüttelnder Behälter benutzen. Zumindest wird es, wenn es in dicken Batzen aufgetragen wurde, seine Aufgabe nicht optimal erfüllen können. Nur als dünne Schicht zwischen dem Tank und dem aufgelöteten Blech hat es ausreichende Eigenschaften.

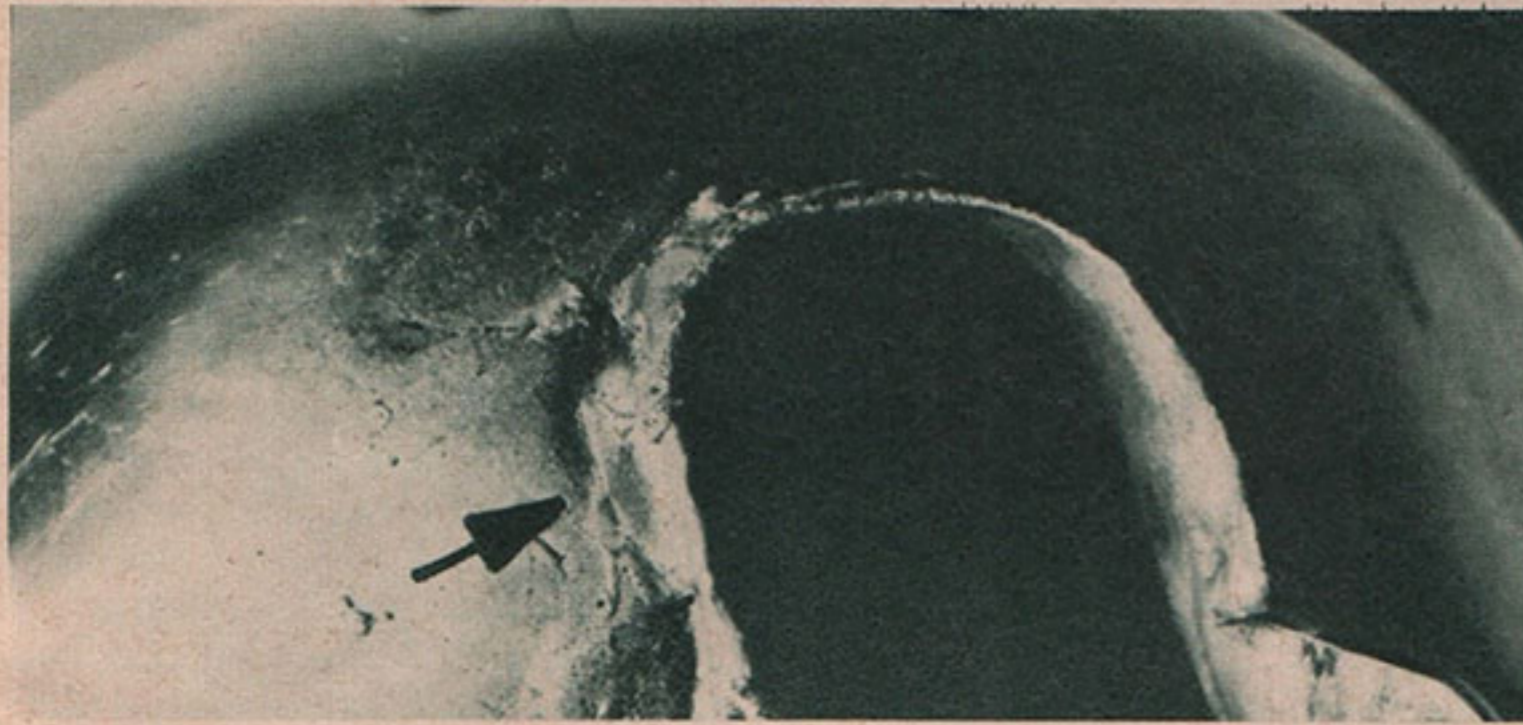
Derselbe Effekt tritt übrigens auch beim Hartlöten auf: wenn man eine Muffe auf ein Rohr hart auflötet und einen großen Zwischenraum läßt, dann erreicht diese Verbindung eine nicht viel höhere Festigkeit als sie das reine Messinglot hat. Wählt man aber den Spalt zwischen Muffe und Rohr ganz eng, so daß nur einige hundertstel mm Spiel bleiben, dann erzielt man Festigkeiten, die an Stahl fast heranreichen. Vom Flugzeugbau her kennt man dies bei Metallklebern, die selbst auch keine allzu große Festigkeit haben, sondern erst in der richtigen Art verwendet, ihre vollen Vorzüge zeigen können. Machen wir uns all diese Erkenntnisse zunutze.

Der Tank wird zunächst gereinigt. Metallisch sauber genügt hier nicht, vor allem verchromte Tanks müssen erst an der zu lötenden Stelle vom

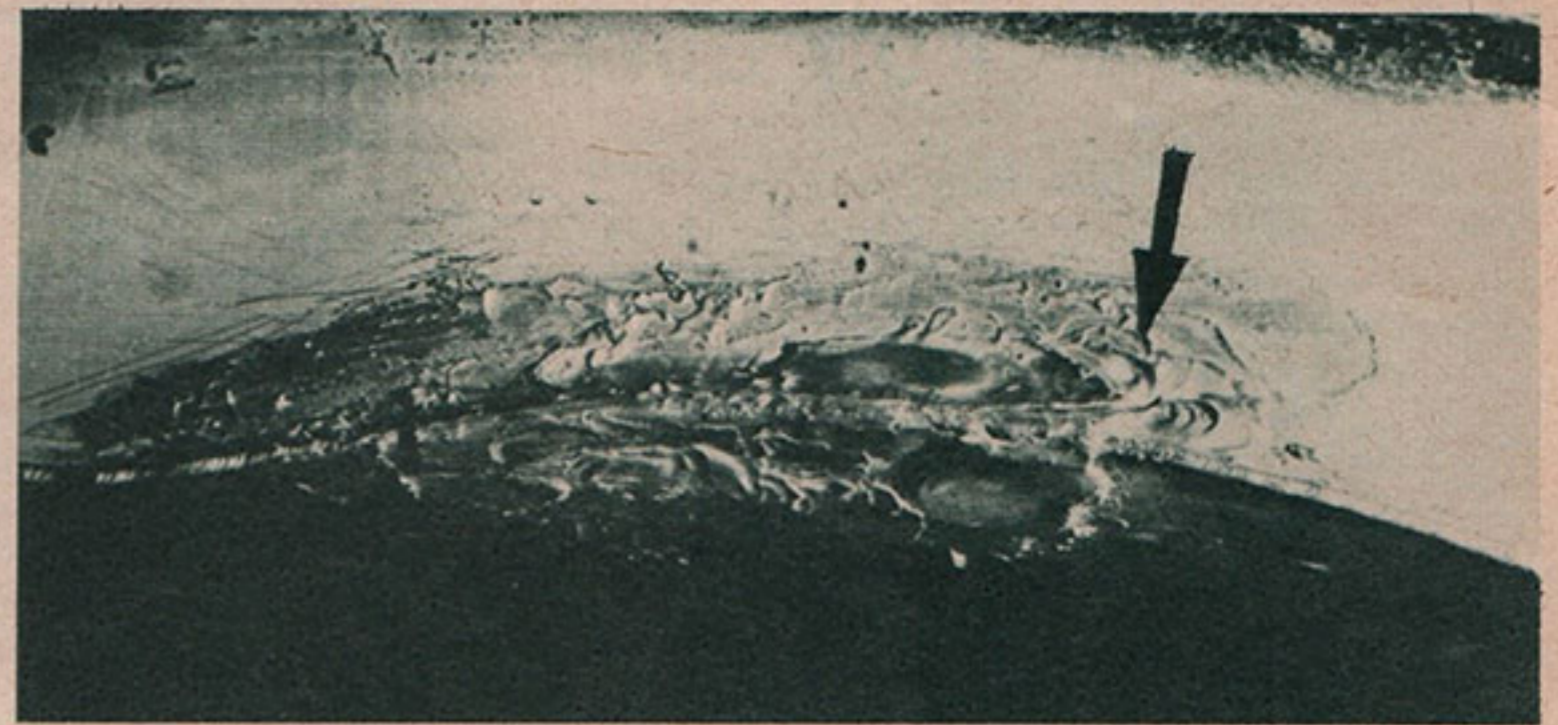
Diese Lasche der vorderen Tankaufhängung ist zu kurz, dadurch sehr steif und gibt evtl. Kräfte ohne Abschwächung an den Tank weiter. Das Langloch soll Fertigungstoleranzen ausgleichen, jedoch vergaß man, daß auch senkrecht dazu Abweichungen und Verzug vorkommen. Diese muß dann der Tank aufnehmen. Die Gummilagerung ist im Rahmen. (Alte Regina, flacher Tank.)

Schon wesentlich besser ist diese Aufhängung gedacht: lange Lasche, kann selbst genug nachgeben. Der Silentbloc in der Lasche hat aber viel zu wenig Weg. Keine Langlöcher. Im Rahmen ist Gewinde, so daß die Tanks entweder sehr genau gebaut sein müssen oder bei der Montage entsprechend verzogen werden. (Tornax S 250.)





Dies ist der mit Kaugummi geflickte Riß nach ca. 6 Wochen täglichen Schulweges. Der Kaugummi ist noch immer schön weich und hat eine Menge Sand und Staub eingefangen. Immer noch dicht und klebrig. Man bekommt ihn fast nur mit heißer Seifenlauge weg. Bei der nächsten Langstreckenfahrt also Kaugummi mitnehmen.



Diagnose: zu kalt gelötet, zu geringe Leistung des Lötkolbens. Bei derart ausgedehnten Lötstellen sollte man schon mit mehreren Kolben arbeiten. Eine Lötstelle darf doch nicht aussehen wie eine Schweißnaht (siehe beim Pfeil). Das Lot ist gleich hinterm Kolben wieder hart geworden. So etwas kann nur vorübergehend dicht sein.

Chrom restlos befreit werden. Es bleibt nichts anderes übrig, als mit einer Feile zu arbeiten, so daß man regelrechte Riefen ins Metall kratzt. Wenn man die ganze Gegend schön aufgeraut hat, wird sie erst einmal verzinkt. Dazu benötigt man einen Lötkolben, der mindestens 150 Watt verbraucht. Kleinere Kolben ergeben bei dem vielen Material, das angewärmt werden muß, kein zufriedenstellendes Laufen des Lotes; man bekommt also keine einwandfreie dünne Zinnschicht damit. Löten geht nun grundsätzlich nur mit einem Flußmittel, das die dünne, sich stets selbst bildende Oxydschicht auf dem Metall verdrängt und das Zinn direkt auf das Eisenblech des Tanks gelangen lässt. Für Messingltungen genügt Lötzinn mit Kolophonium, aber für Stahlblech brauchen wir schon schärfere Sachen. Hier nimmt man entweder ein bereits im Lötzinn enthaltenes Flußmittel (etwa Tinol) oder aber sogenanntes Ltwasser. Dies kann man sich leicht herstellen, indem man sich aus der Apotheke oder Drogerie etwas Salzsäure kauft (Vorsicht, sehr angriffslustig, nichts verschütten!) und darin Zink auflöst. Zink ist als Pulver auch manchmal in Apotheken zu bekommen. Wenn man aber Pech hat, dann hilft noch die Suche nach irgendwelchen Zinkabfllen in einer Schrottkiste. Sogenanntes „Zinkblech“ ist jedoch gefährlich, denn es ist dies nur verzinktes Eisenblech, besteht also nur zu einem ganz verschwindend geringen Teil aus Zink. Kommt aber nun Eisen in die Salzsäure, dann wird daraus niemals ein brauchbares Ltwasser. Eine große Schrottkiste zeigt sich hier als entscheidende Hilfe. Hat man nämlich früher mal einen Vergaser aus irgendeinem Grunde (wegen eines abgebrochenen Flansches etwa) weggeworfen, und in der Schrottkiste noch einige halbwegs brauchbare Teile davon (Gasschieber; Deckel), dann ist einem schon geholfen. Der Vergaserkrper besteht nämlich aus Zinkspritzgu, man kann damit Ltwasser herstellen. Beim Auflösen des Zinks im Salzsäurebad entsteht ein ziemliches Sprudeln, man löst deshalb immer nur kleinere Bröckchen, damit einem die Brause nicht aus dem Gefäß schäumt. Am

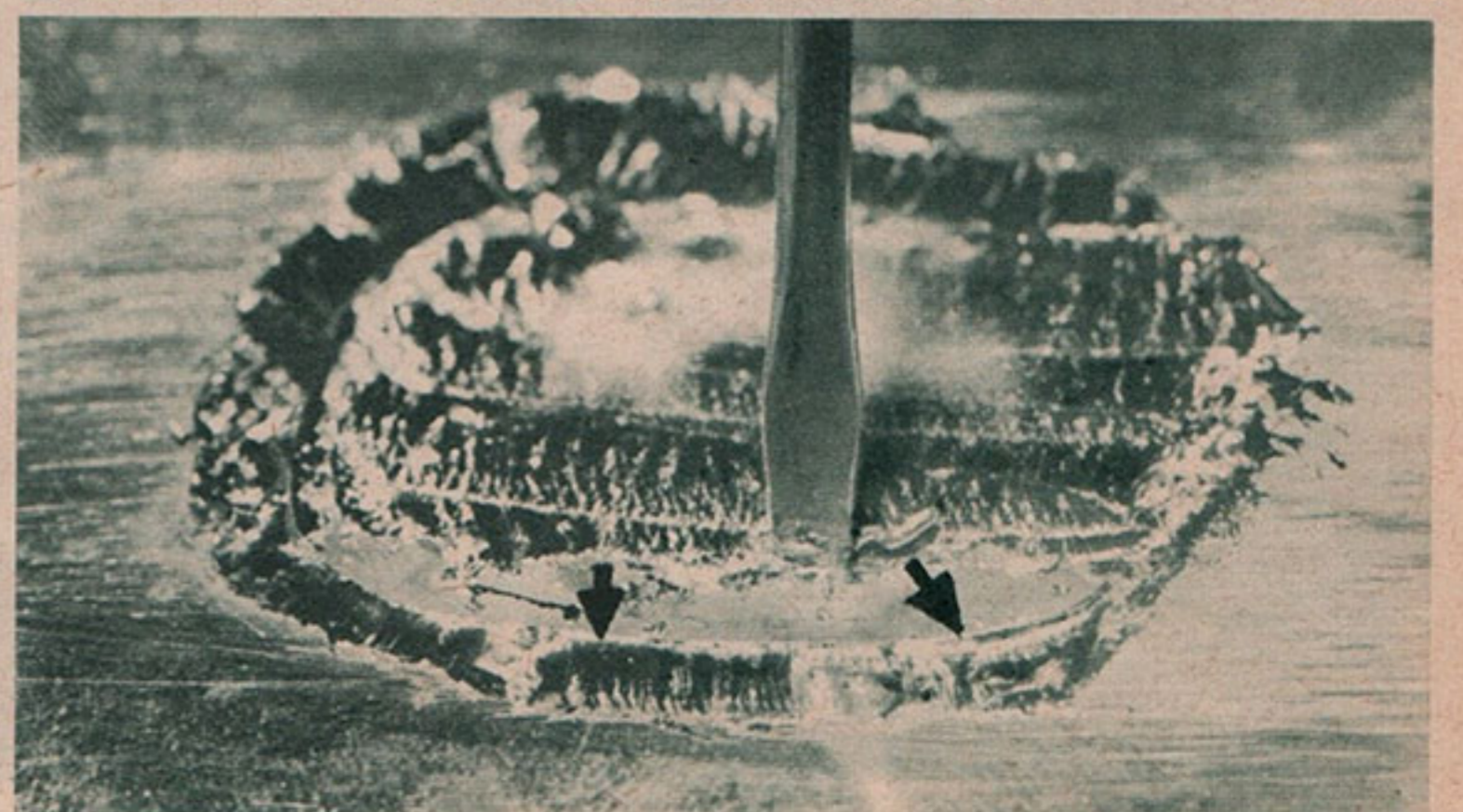
besten macht man diese Prozedur im Freien, da kann einem auch durch die entstehenden Dämpfe (die man nicht einatmen darf) nichts passieren. Das Ltwasser ist richtig, wenn sich die hineingeworfenen Zinkbrckchen nicht mehr lösen, sondern ruhig auf dem Boden liegenbleiben. Die Säure ist dann auch nicht mehr aggressiv, man braucht also keine große Angst mehr vor Spritzern zu haben. Ltwasser trägt man nun mit einem Pinselchen auf die bereits erhitzte Blechstelle und lässt das Lötzinn dann mit dem Kolben schön verlaufen. Es sollen keine Batzen entstehen, sondern eine schöne, gleichmäßige, ebene Fläche, auf die man nachher das ebenfalls verzinkte Messing- oder Kupferblech aufdrückt und durch die Hitze des Lötkolbens fest und dicht aufltet. Am besten ist, wenn die Lötstelle immer schön waagrecht liegt, weil einem sonst das Zinn nach einer Seite wegläuft und nicht gleichmäßig unter das Messingblech dringen kann. Nur von außen einen Wall von Zinn an das Messingblech heranzuschieben, hat wenig Sinn, der Wall bekommt schnellstens Risse, und die ganze Arbeit war umsonst. Desgleichen hat es gar keinen Zweck, mit einem 80 Watt-Lötkolben diese Arbeit zu beginnen, auch hier bringt man es kaum zu einer sauberen Lötung, einfach weil die nötige Hitze fehlt. Unter dem Messingblech soll nur eine dünne Schicht Zinn sein, und das erreicht man eben nur, wenn das Zinn schön fließen kann, und nicht einen Zentimeter neben dem Kolben schon wieder halb erstarrt ist. Das Messingblech soll richtig schwimmen, dann wird die Verbindung ordentlich. Man drückt also mit dem Lötkolben drauf, solange, bis man es leicht bewegen kann, und schmiert es dann noch ein wenig kreisförmig herum. Nun wird durch Druck mit einem Schraubenzieher oder ähnlichem das Messingblech festgehalten und der Lötkolben weggenommen. Wer jetzt noch bewegt, der darf gleich von vorn anfangen. Wenn nämlich das Zinn halb erstarrt ist, dann muß es auch ganz ruhig endgültig fest werden, sonst gibt es im Zinn Risse, die sich mangels Hitze nicht miteinander verlöten und die ganze

Verbindung wertlos machen. Das gleiche passiert, wenn das Messingblech nicht genau die Wölbung des Tanks an der Risstelle hat und man es trotzdem andrückt. Beim Loslassen federt es wieder zurück und verdirbt die ganze Lötung. Deshalb ist eventuell weiches Kupferblech noch besser geeignet als Messingblech. Materialstärke übrigens etwa 0,5 mm, mehr ist nicht nötig. Zur Form des Bleches ist auch noch etwas zu sagen. Es kommt hier darauf an, daß Spannungen, die zum Riß geführt haben, von dem aufgelöteten Blech aufgenommen werden. Man muß also quer zum Riß viel Material überstehen lassen, um diese Spannungen durch eine große Überlappung zu halten. Es ist hier wie beim Heftpflaster, das man ja auch quer zu einem Schnitt über die Haut klebt, und nicht in der Richtung des Schnittes. Man will ja auch hierbei den Schnitt zusammenhalten. Mit einer gut gelungenen Lötung kann man das Leben des Tanks noch eine ganze Weile verlängern, doch muß man sich von Anfang an darüber klar sein, daß eine Lötung immer nur ein Notbehelf bleibt. Wenn nicht bald die Ursache für den Riß gefunden und beseitigt wird, kann die Lötung nicht dicht bleiben, auch wenn sie noch so sauber gearbeitet war. Es empfiehlt sich also, bei Tankreparaturen gleich Überlegungen anzustellen, wie man einer Wiederholung des ganzen rgers entgegenwirken kann. Das bedeutet, daß man den gelöteten Tank gleich ordentlich befestigt, so daß er mit Sicherheit keinerlei Spannungen bekommen kann, die das Tankmaterial zu Bewegungen veranlassen könnten. Besonders Gespannfahrer müssen hierbei eine etwas größere Sorgfalt aufwenden, denn durch die Körperbewegungen wird oft der Tank in seinen Aufhängungen verwunden. Mit einem elastischen Kunststofftank kann man sich natürlich viel Kummer ersparen, vor allem wird seine Anfertigung ja auch viel billiger, als wenn man den gerissenen durch einen neuen Originaltank ersetzen wollte, ganz abgesehen davon, daß es für viele unserer älteren Maschinen gar keine Tanks mehr zu kaufen gibt. H.-J. M.

Der Tank wurde saubergefeilt und dann verzinkt. In der Mitte ist das Lot recht gut geflossen, doch der Kolben war nicht heiß genug, um das gut kühlende Tankblech weit genug anzuheizen. Am Rande rechts unten sind noch kleine Wlle aus Zinn. Der Rißverlauf wurde nachträglich ins Foto gezeichnet. Man beachte die Form des Flickens quer zum Riß!

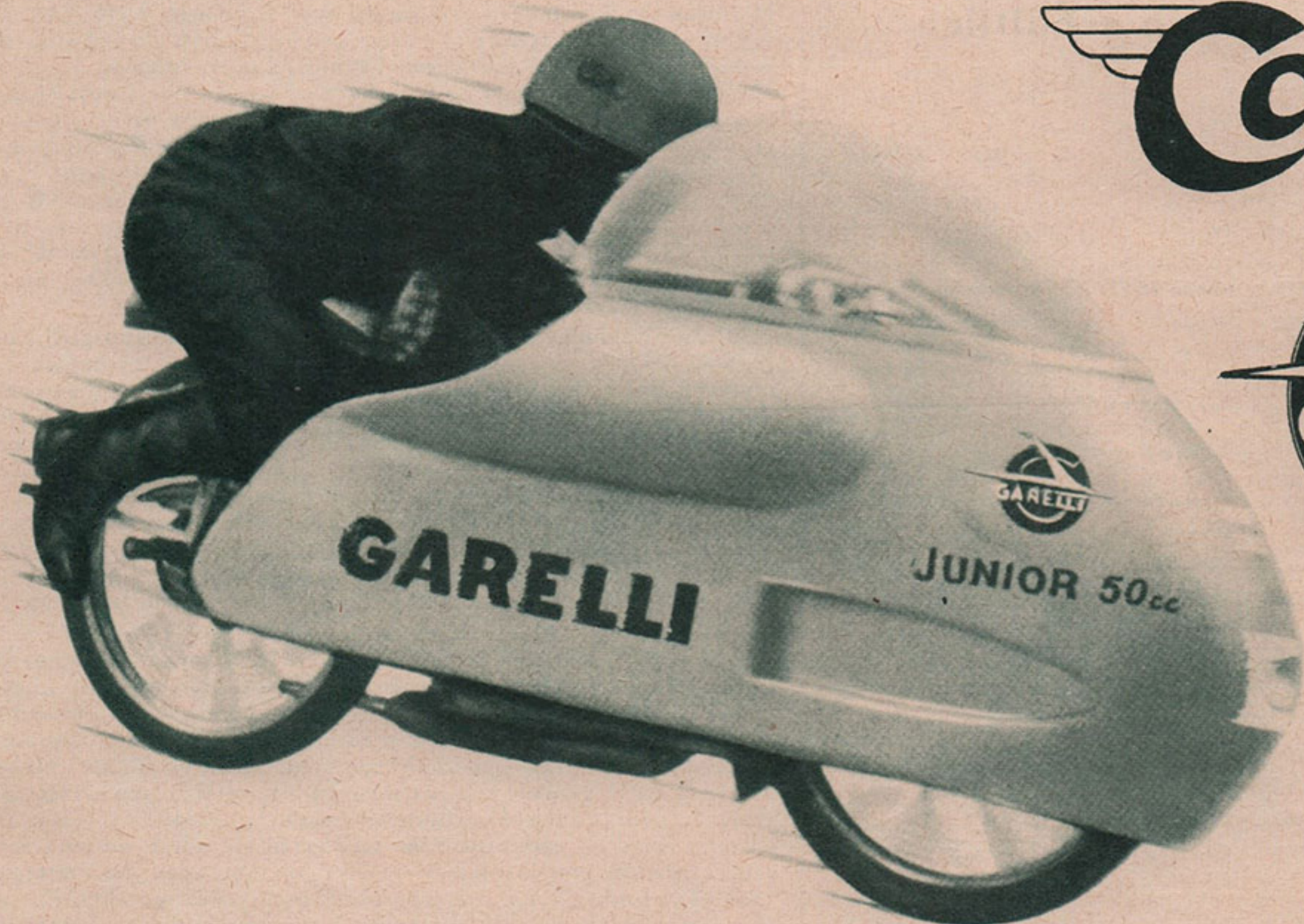


Das Messingblech wurde bereits aufgelötet, der Schraubenzieher drückt es gerade fest an zum Erstarren. Großaufnahme, weil gezeigt werden sollte, wie das Lot zwischen Messingblech und Tankmaterial verlaufen soll. Die Pfeile zeigen auf den Rand des Bleches: hier dürfen keine Spalten vorkommen. Zur besseren Wärmeübertragung vom Kolben aufs Blech wurde auch obendrauf Lötzinn aufgetragen. Fotos: Mai



8 Weltrekorde

von Garelli
am 3. und 4. November 1963



Capri



In 4 Versuchen insgesamt 230 Weltrekorde! —

Mit Capri-Garelli-Junior 50 ccm serienmäßigem Motor

6 Stunden in den Klassen 50 ccm und 75 ccm - Stundenmittel 122,311 km/h

1000 km in den Klassen 50 ccm und 75 ccm - Stundenmittel 116,54 km/h

24 Stunden in den Klassen 50 ccm, 75 ccm, 100 ccm und 125 ccm

Gefahrene km 2612,022

Stundenmittel 108,834 km/h

**Garelli-Hersteller von Motoren u. Motorrädern
seit 50 Jahren**

Monticello Brianza

agrati

Como - Italia

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
		Honda Supersport 125 ccm	24/60
BMW R 60 mit Seitenwagen	8/60	Jawa 250 ccm	22/60
BMW R 60-Gespann 63	16/63	Kreidler Florett Super	7/61
BMW R 11 750 ccm, 1930	7/63	Maico 250 GS	6/62
BMW R 69 S	21/63	Motobi 125 Supersport	9/61
BSA Star A 50 und A 65	3/62	Motobi Catria 175 Supersport	4/59
BSA A 65 TWIN 654 ccm	23/63	Motobi Catria DS	5/58
Francis-Barnett Trial	19/59	Norton 650 ccm SS	25/63
Gilera 98	4/62	Triumph Bonneville	17/62
Gilera 175 ccm Touren-Sport	11/62	Victoria KR 26	2/59
Harley Davidson FLH 74	21/62	Zündapp KS 75	10/62
Hercules K 103	3/62	Zündapp Trophy 175 SE	20/62
Hercules K 50, Fünfgang	25/62	Zündapp KS 75 Geländesport	18/61
Hercules K 100 Trial	19/58		

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 26

9. ELEFANTENTREFFEN 4./5. JANUAR 1964 - NÜRBURGRING

Zu sagen gibt's dazu wohl nichts mehr. Wer sich bislang nicht beim Verkehrsamt Adenau, 5488 Adenau/Eifel, um ein Bett zum Schlafen bemüht hat, falls er nicht von vornherein ein Zelt oder einen Iglu vorzog, der wird vielleicht noch neben den Wildschweinen von Welcherath im verschneiten Unterholz etwas Wärme zum Übernachten in irgendeiner Schneewehe finden. (Notfalls frage man unseren Förster vom Pfälzerwald, wie man sich in solcher Situation verhält.)

Betonen müssen wir nochmals — und immer wieder: Es ist keine „Veranstaltung“, es ist ein Treffpunkt. Es wird niemand zu diesem Markttag der Eisbärtigen eingeladen! Wer nicht mag, bleibt halt daheim. Niemand ist böse, wenn einer nicht kommt. Nur wollen wir an die mit Anteilnahme denken, die wegen Krankheit oder anderem Unglück ihre Maschine zu Hause lassen müssen. Es wird wieder eine fürchterliche Enge sein, es wird sich bei der Fahrt nur um Strapazen drehen, man kriegt nichts dafür, weder Medaillen, Pötte noch sonst einen Blumenstrauß! Es gibt diesmal eine kleine Plakette, die kann man aber nicht ganz umsonst kriegen. Kostet eine Deutsche Mark, etwaiger Überschuss geht in den Hilfsfond (weil sie einer auf seinen privaten Kopf hin machen ließ!). Es gibt sie auch nur für Fahrer, die auf ihrem Motorrad (!) bei der Hohen Acht auf dem Ring vorbeikommen, um sie abzuholen. Den Berg wird man ja wohl noch raufkommen —!

In diesem Zusammenhang wollen wir doch auch einmal sagen, daß diese Zusammenkunft in erster Linie für die Motorradfahrer gedacht ist, die unmittlbar nach einer langen, beschwerlichen und abenteuerlichen Winterreise mit ihrem Motorrad dort am Ring von der Maschine steigen! Es sind Tage für die Unentwegten, die sich dieses Motorradfahren nicht nur finanzielle Opfer kosten lassen! Ein gesunder Kerl, der die Zeit, ein Gespann, Freiheit und Frohmüt besitzt, der sollte sich — falls er kommen will — auch auf seine Maschine setzen und damit erscheinen. Denn es ist seit Jahren auch ein Thermometer nach draußen von unserer Existenz, dieses „Felljäger“-Meeting dort — und ein Tag unserer Maschinen! Oder gibt es ein Fest, das man ehrlich „Reiterfest“ nennen kann, wenn die Männer sich treffen und die Pferde zu Hause im Stall stehen?

Wir denken, unsere englischen Freunde werden ein überwältigendes Beispiel sportlicher Gesinnung geben. Denn was bis jetzt von den Lords und ihren Ladies aus der grünen Insel zu hören war, sieht nach einem Sturm auf El Alamein aus! Da braut sich was zusammen! Da schreiben sie Briefe und machen einen Lehrgang zum „Überleben“ der Eifelstürme, da geben sie Ratschläge zum Zeltbau im Schnee oder auf hartgefrorenem Boden! Leute, haben die Burschen einen Spaß daran! — Der Hauptschwung wird — nach einem der letzten Briefe unter anderen der Sidecar Federation von Oxford — in den Abendstunden des Freitags (3. 1. 1964) bei Aachen über die belgisch-deutsche Grenze kommen, und da sollte man doch mal Obacht geben, was sich in dieser Nacht und am frühen Morgen auf dem Wege zum Ring durch die Hohe Eifel da auf den Straßen tut! Abschleppseile und Werkzeug mit engl. Zollmaßen nicht vergessen! So man hat. Denn die Boys haben während der letzten Drachen-Rallye auch die Straßen mit solchen Frachten in ihren Omnibus-Seitenwagen (Werkzeug mit metrischen Maßen!) bevölkert. Wollen wir einen Pechvogel liegen lassen, wenn er sich nicht selbst helfen kann in einem fremden Land? Also.

Zeitplan: 4. 1. 64 — 18.00 Uhr Totenehrung mit anschließender Lichterprozession um den Ring. 20.00 Uhr Begrüßung aller Teilnehmer. Alle Rederei drau ß e n auf dem Startplatz. So reden sie nicht so lang, und es gibt kein Gedränge mehr im Saal. (Etwa bis dahin schon „getränkte“ laute Köpfe kühlen wieder ab!) 5. 1. 64 — 10.00 Ev. Gottesdienst im Wald neben dem Ring. 11.00 Uhr Gymkana für Gespannfahrer zwischen 10 und 14 Jahren (Vatern im Seitenwagen!) auf einem Sonderplatz. Ansonsten werden wir vielleicht den neuen Seitenwagen und noch andere Attraktionen bewundern können.

*

Es wird außerdem wieder ein Film zu sehen sein, der am Sonnabend (4. 1.) nach Einbruch der Dunkelheit laufend gezeigt wird. Diesmal eine abenteuerliche und historische Geschichte, die besonders jene ansprechen wird, die ihre Maschine für große Reisen in Neuland benutzen. Es ist wohl selbstverständlich, daß sich für Fahrer mit verschlumpten und lautstarken Eisenhaufen nur der TÜV später interessieren wird — zu uns gehören sie nicht. Glatte Reifen, Flitterflatter an der Mühle, Prahlerei und Wilder Westen sind nicht die Visitenkarte jener Männer, für die das Treffen begonnen wurde. So was hat sich bei uns in der Haustür geirrt. Da ist uns der Junge mit seinem 50er Florett aber lieber, der von Passau bis zum Ring fährt und sich mit



dieser Leistung nicht brüstet. „Haste det kapiert? August? — Gut. Sonst fahr mit dein' Superwetzdonnerhobel als Kinderschreck auf'n nächsten Maskenball! Wir brauchen dich nich'!“ sagte letztes Jahr einer zu so einem lautstarken, armen Bürschl, das sich — einschlägig kostümiert — tatsächlich in der Adresse geirrt hatte und darob sehr erschrak. Dies zur Klarstellung des einzigen „Reglements“, das es beim Elefantentreffen gibt. Und damit genug des Redens, denn es gibt noch so viel zu tun an der Maschine, die scheinbar schon gewittert hat, daß es zu den Brüdern und Schwestern geht: die Zündung hat sich verstellt, viel zu weit nach „früh“! Wenn das kein gutes Zeichen ist?! — Klacks



FOR SEX MONAT WUSTE
ICH NOCH NICHT, WIE MANN
JNSCHINOR SCHREIBT- UN
JETZ BIN ICH EINEN.

(DIESES BILDCHEN FANDEN
WIR ALS WANDSCHMUCK IN
DER VERSUCHS-ABTEILUNG
EINES BEKANNTEN ZWEI-
RADWERKES)

Einbanddecke Jahrgang 1963 Sammelmappen



INHALT 1963

Leitartikel

	Autor	Heft	Seite
Ein neuer Versuch: Formel Junior	S. R.	1	1
Die richtige Mischung	S. R.	2	29
Unsere große Verantwortung	S. R.	4	85
Honda „privat“ – Ende oder neuer Anfang?	S. R.	5	113
Motorräder gibt's genug!	S. R.	6	143
Eine üble Sache	S. R.	7	177
Kümmert Euch um das Zweirad-Museum!	S. R.	8	209
Es muß doch was dran sein!	S. R.	9	241
Foir play!	S. R.	10	271
Unser großer Vorteil	S. R.	13	353
Nutzlose Betriebsanleitungen	S. R.	14	381
Alles für den Sport	S. R.	15	409
Der falsche Aufhänger	S. R.	16	437
Es geht auch anders	S. R.	17	465
Jörgen Skaffe Rasmussen	S. R.	18	493
Situation in Zahlen	S. R.	19	521
Sechstage-Rückblick	S. R.	21	577
Trial-Sport ohne Industriebeteiligung	S. R.	22	613
Herbstkongreß der FIM	S. R.	23	641
Unser Cirus wurde sechzig	S. R.	24	669
In eigener Sache	*	25	697
Die Lücke	S. R.	26	725

Tests und Maschinenbeschreibungen

BMW R 67/2 (Altmaschinentest)	Hansi Frühling	1	2
Die Vierzylinder-Nimbus	G. Solms	1	9
Harley-Davidson – die Saurier aus Amerika	Erwin Tragatsch	2	30
Velocette KTT (Rennmaschine)	S. R.	3	66
Günter Sengfelders Trial-Zündapp	Ben	3	74
AJS 31 CSR – ganz spezial	Hans R. Wolters	4	88
Husqvarna-Moto Cross-Maschinen 1963	B. B.	4	95
Rennzweifakter ohne Drehschieber:			
Bultaco TSS 125 ccm	S. R.	5	120
Fahreindrücke von der Aermacchi 250 S	Carlo Perelli	5	126
Honda CB 72, 250 ccm Supersport (Test)	Klacks	6	150
BMW R 11, 750 ccm, 1930	Klaus Kasten	7	182
Der Almdudler aus Kornwestheim:			
Sechstage-Florett	S. R.	8	221
Gedanken zur Maltry-Twin	Klacks	9	246
Benelli 50 ccm	Carlo Perelli	9	253
Kreidlers Maschine für die 50 ccm- Weltmeisterschaft	Klacks	9	256
Honda CB 77, 305 ccm (Test)	Klacks	10	272
DKW 50 ccm, Typ 166 – mit Fünfgang-Getriebe	S. R.	15	419
BMW R 60-Gespann 1963 (Test)	Klacks	16	438
Neue Jawa Moto Cross 250 ccm	Fu.	18	495
BMW R 69 S 600 ccm, 42 PS (Test)	Klacks	21	580
Angebot der Fünfziger	*	21	590
Florett-Super 10 000 km gefahren (Test)	H.-J. Mai	21	596
BSA A 65 Twin 40 PS, 654 ccm (Test)	Klacks	23	642
DAS MOTORRAD beleuchtet 250 000 Adler-Kilometer	H.-J. Mai	24	672
Die Sechstage-Guzzis	Carlo Perelli	24	678
Norton 650 ccm SS, 49 PS (Test)	Klacks	25	698
Neue BMW in Sicht?	Fu.	25	701

Technik einschl. Ausstellungen

Träume, Sorgen und Gedanken um Drehschieber	S. R.	1	16
Scott-Auslegung	JFD	2	36

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
Liefen 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 26

	Autor	Heft	Seite
Beschlagfreie Brille	H.-J. Mai	25	714
Wasserdichte Kerzenstecker	Klacks	26	735
Warum nicht elektrisch?	G. H.	26	740
Wenn der Pott nun ein Loch hat?	H.-J. Mai	26	741

Sport

Internat. 24 Stunden-Rennen AVUS (Ausschreibungsentwurf)	*	1	6
Sorgenkind Trialsport	S. R.	1	8
2. Nikolaus-Trial München	J. Wahler	1	21
Ein schönes Märchen ging zu Ende: Kein DKW-Comeback	S. R.	2	35
Sport-Diskussionen: Zum belgischen Trial- Reglement	H. S. Crius	2	46
Trial oder Moto Cross	*	2	47
Deutsche Motorrad-Termine 1963 Sport-Diskussion: Noch mehr zum Int. 24 Stunden-Rennen auf der Avus	*		
Warum keine Gespanne bei der Sechstage- fahrt und im Trialsport?	*	3	68
Schon 1935 wurde die Silbervase zum erstmalig für Deutschland gewonnen	S. R.	3	72
Sport-Diskussion: Straßensport	Klacks		
Und nochmal Termine	Klacks		
Juniorepokal	Klacks	4	90
Gutenachtgruß aus dem Trialalager	S. R. / Ben	4	91
Idealer Rennkurs und Erprobungsstrecke: Imola Sport-Diskussion: Warum keine Gespanne bei der Sechstagefahrt und im Trialsport?	E. M. Geha	5	130
Avus-Gedanken zum 24 Stunden-Rennen 1963 ..	Crius	5	130
Inoffizielle Trial-Europameisterschaft	S. U.	5	130
Sport-Diskussion: Straßensport			
Warum eigentlich noch Gespanne bei der Geländemeisterschaft?	Adolf Scheuenstuhl		
Deutsche Straßenmeisterschaft	Klacks	6	164
Das zehnte Trial von Clamart	Crius	6	166
Trial Lamborelle 1963	Klacks	7	179
Gilera wieder dabei! - Die Rennsportpläne der italienischen Werke für 1963	S. R. und Perelli	7	184
Sport-Diskussion: Gespanne im Gelände	Klaus Becker und Karl Ibscher		
Ein nicht zu unterschätzendes Problem	St. H.	7	193
Spezialität der Russen: Eisrennen	BB.	7	194
Rennfahrer-Lehrgang am Nürburgring	Old Briel	8	210
Spielarten des Geländesports	Fu.	8	216
Torras, Provini und Hailwood siegten in Modena Deubel hat seinen Führerschein	Carlo Perelli	8	232
Sport-Diskussion: Old Briel		8	232
XI. Int. Preis des Saarlandes, St. Wendel	Klacks		
Deutsche Straßenmeisterschaft	Karl Hoppe		
Gespanne im Gelände	Dr. Baumann u. Klacks		
Straßensport	Hans-Georg Courth	8	234
Auftakt zur Deutschen Geländemeisterschaft 1963: Schwere Schwäbische - diesmal in Biberach/Riß Moto Cross-Weltmeisterschaft 250 ccm:	Ben	9	242
Hallman siegt beim italienischen Lauf	Carlo Perelli	9	248
Sport-Diskussion: Leute, so wird das nichts	hgs	9	258
Gespanne im Gelände	Schmelzer	9	258
Vorwärts Kameraden! Wir müssen zurück! (Trialsport)	H. G. Sievers	9	259
Die X. Coppa d'Oro Shell in Imola	S. R.	10	275
Peter Frasers Trialreise	Klacks	10	280
Deutsche Geländemeisterschaft 1963: 2. Lauf, Westfalen-Lippe-Fahrt	Ben	10	282
Wie steht die Angelegenheit Camathias?	S. R.	10	289
1. Internationales 24 Stunden-Rennen Avus/Berlin	Klacks	11	297
Straßenweltmeisterschaft 1963: 1. Lauf, Großer Preis von Spanien	Ben	11	304
Deutsche Geländemeisterschaft 1963: 3. Lauf, Südwestfälische	Ben	11	311
1. Meisterschaftslauf: Int. Eifelrennen	Old Briel	11	312
Großer Preis von Österreich	Gruber	11	316
Sport-Diskussion: Warum keine 500er beim Großen Preis in Hockenheim?	Christ	11	318
Großer Preis von Deutschland	Ben	12	325
Weltmeisterschaftslauf 250 ccm- Moto Cross in Bielstein	Dr. R. Baumann	12	329
Des Teufels Wendeltreppe: Schottische Sechstagefahrt	Crius	12	332
Hamburg-Farmen (Speedway)	rok	12	335
Bremer Speedway	rok	12	335
Deutscher Geländemeisterschaftslauf: 4. Lauf, Rother Jura-Fahrt	Ben	12	338
Deutsche Trialmeisterschaft 1963: 1. Lauf in Lahr (Baden)	Klacks	12	342
Straßenweltmeisterschaft 1963: 3. Lauf, Großer Preis von Frankreich	Ben	13	354
Deutsche Trialmeisterschaft 1963: 2. Lauf, Schatthausen	Klacks	13	357
2. Lauf der Deutschen Moto Cross-Meisterschaft: Erlanger Moto Cross	Dr. R. Baumann	13	360
Hofmeisters glänzende Abschiedsvorstellung (Speedway Abensberg)	Paul Schweder	13	366
Sandbahnrennen auf dem Eichenring in Scheeßel Internationales Trial Aachen 1963	rok	13	366
Tourist Trophy 1963	J. G.	13	369
Internationale Dreitagefahrt in Passau	Klacks	14	383
Wipperfurther Moto Cross (3. Deutscher Meisterschaftslauf)	ASN	14	392
Sternfahrt nach Obertürkheim	Dr. R. Baumann	14	400
Straßenweltmeisterschaft: 5. Lauf, Assen	Horst Breedow	14	401
Deutsche Geländemeisterschaft 1963: 5. Lauf, Rheinlandfahrt	Ben	15	410
Die Sixdays in Sicht! Dreitagefahrt in Wales ..	Ben	15	421
Junioren-Auftakt auf der Avus	Pit Trial	15	424
Straßenweltmeisterschaft: 6. Lauf, Großer Preis von Belgien	Horst Bredow	15	430
Dreitagefahrt Bergamo	Ben	16	442
	Carlo Perelli	16	447

RHEUMA? HEXENSCHUSS?



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

DM 1,50 in Apotheken

P 3108

Beiersdorf

ABC pflaster



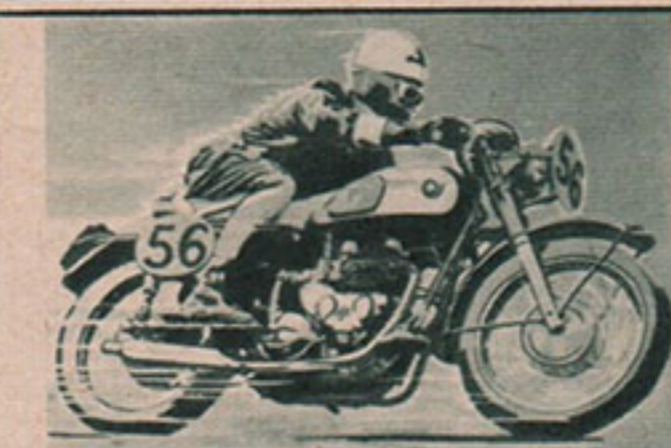
Ernst Hoske liefert:

Sporttanks, Schalldämpfer, Sportlenker, Schutzbleche, Drehzahlmesseranlagen sonstigen Sport-Zubehör und selbstverständlich auch neue BMW Motorräder, ausgestattet mit obigem Zubehör.

Bitte Preisliste anfordern
3251 Gr.-Hilligsfeld bei Hameln

Allen meinen
Kunden und
Freunden
ein frohes
Weihnachtsfest
und ein glückliches
neues Jahr 1964

»LHU« Generalvertretung
HANS EHLERT,
7073 Lorch/Württemberg
Adalbert-Stifter-Straße 6,
Telefon 579/0 71 72



Gute Fahrt

ins Neue Jahr

wünscht Ihnen Ihr
Motorradspezialgeschäft

DETLEV LOUIS

HAMBURG 13 · Rentzelstr. 7

Import von Motorrädern,
Ersatzteilen und Zubehör

Federbein-Anbausätze

NSU

Max

Lux

Fox

(auch Super)

zum Selbsteinbau-
tausendfach bewährt

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

Fordern Sie Prospekte für Ihren Typ.

G. GEHRING

MÜNCHEN - Obermenzing
Adelsbergstraße 1 Telefon: 57 36 33

Der Stolz jedes Modellsammlers



Die originalgetreuen Modelle form-
schöner klassischer Wagen können
Sie aus ca. 120 vorgefertigten Metall-
Einzelteilen selbst zusammensetzen.
Die fertigen Modelle sind etwa
20-25 cm lang.
Lieferbar sind:

Ford A-Modell Roadster DM 24.-
(siehe Bild oben)

Chevrolet Roadster (1932) DM 26.-

Packard Roadster (1930) DM 37.-

Lieferung sofort - ab DM 28.- porto-
frei - durch:

MOTOR-PRESSE-BUCH

7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

AVON-REIFEN

Der Reifen der Motorrad-Weltmeis-
ter, jetzt auch für Sie erreichbar.
Durch Direkteinfuhr und vernünftige
Preisbildung liefern wir original
„Avon Reifen“ (Cling Rubber 23%
mehr Griffigkeit bei Nässe) zu nach-
stehend notierten Preisen:

DM 41,80 Hinterrad Safety Milage,
Vorderrad Speedmaster
3.25-16, 3.25-17, 3.00-18,
3.25-18, 3.00-19, 3.00-20,
3.00-21.

DM 45,80 3.50-17, 3.50-18, 3.25-19,
3.50-19, 3.25-20, 3.25-19 G,
3.25-19 T, 3.25-19 C.

DM 55,80 5.00-17, 4.00-18, 4.00-19,
3.50-19 G.

DM 59,80 3.50-19 T, 3.50-19 C, 4.00-
19 T, 4.00-19 C.

G = Gespann-, T = Trial-, C = Cross-
Bereifung.

Rennbereifung auf Anfrage bei:
K. EMONTS Söhne, die BSA-
Triumph-Spezialisten seit 1933,
KÖLN, Martinsfeld 23, Ruf 3 42 17

RENNMASCHINEN

Verkaufe mein schnelles Gras- u. Sandbahngespann Horex Imperator 450 ccm, Verhandlungspreis DM 2000.—. Karsten Ahrens, 2 Hamburg-Stellingen, Frühlingsstraße 39. 37 141

Norton Manx 350 preisgünstig zu verkaufen. Ralf Main, 465 Gelsenkirchen, Brockskamp 77. 37 167

SACHS

Suche 100 ccm-4-Gang-Sachs-Motor, auch defekt. Kurt Pfister, 85 Nürnberg, Kindinger Str. 25. 37 027

SEITENWAGEN

Verkaufe Steib TR 500, hydr. Bremse, Bootsfederung, 2 ged. Federbeine, schmale Spur für R 50 u. ä., für DM 400.—, kompl. SW-Hinterradantrieb für R 50 DM 160.—, neue Giseniahose DM 25.—, 80% Gespannreifen 4 x 18 DM 25.—, 1 zerl. defekt. Adler-SW DM 25.—. GEYER, 605 Offenbach, Darmstädter Str. 9. 37 078

Verkaufe Steib 200 (geeignet für NSU Max) für DM 50.—. Außerdem viele Einzelteile für NSU Max billigst abzugeben. Gössel, 3510 Münden, Bergstr. 18. 37 059

Verkaufe: S 350 Steib DM 150.—, gut erhalten. Wilfried Gittel, Lipperode, Lippestr. 302. 37 029

Suche dringend Seitenwagen-Anschlüsse für BMW 51/3 mit Preisangabe. Michael Richter, 4951 Todtenhausen, Großenheider Straße 13. 37 034

Suche gutenhaltenden Seitenwagen TR 500/ S 500 L, verkaufe oder tausche Boss-Gespann. Friedrich Apsel, 3001 Bennigsen, Hauptstr. 28. 36 988

Verkaufe Steib 500 S, hydr. gebremst, Orig.-Horex-Rad u. -Nabe, DM 250.—. Horst Brauer, 2 Wedel (Holst.), Tannenkamp 6. 37 135

Verkaufe Seitenwagen S 500, hydr. gebr., Kofferrt., Spez.-Campingträger, gr. Vorder-Rücklicht, Blinker, R 69 S-Anschl., an Selbstabholer DM 175.—. Neue Richter-Kabine für TR 500 DM 195.—, fast neuer Serientank mit Werkzeugf. R 69 S DM 85.—, 2 linke Schalldämpfer R 60, f. neu. H. F. Möller, 237 Rendsburg, Hirthstr. 14. 37 146

Verkaufe 250 S Steib DM 250.—. Hebish, Frankfurt/M., Wittelsb. Allee 46. 37 126

Verkaufe oder tauche BMW-Spezial mit Richter-Kabine, gebremst, guter Zustand, gegen großen SW nur mit KS-Laufrad für KS 601. Küppers, 4151 Schiefbahn, Büttgerwald 2, Tel. Mönchengladbach 2 89 16. 37 123

TORNAX

FRANKFURTER TOPF aus Alu-Guß (siehe Anzeige unter ADLER!) DM 58,50 liefert: SCHNELL-VERSAND, 4 Düsseldorf, Am Wehrhahn 86 (Teilz. möglich).

ENGL. TRIUMPH

Motorräder Ersatzteile Zubehör Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7 36 971

SCHALLDÄMPFER und AUSPUFFROHRE

bekanntester deutscher Hersteller (u. a. FRANKFURTER TOPF und HOSKE-Renntüten) für HOREX-REGINA, IMPERATOR und RESIDENT (auch Zwischendämpfer), BMW alle Typen, z. B. R 51/3 bereits ab DM 34.— (BMW: Hoske-Tüten DM 56.— alle BMW-Typen; für R 69 S: Hoske-Doppelrohrtüten das Paar DM 180.—, einmalig in Art und Leistung!); ZÜNDAPP, KS 601; NSU MAX, ADLER, LOHNER, TORNAX, PUCH etc. sowie Sportanlagen und hochgezogene Ausführungen liefert:

SCHNELL-VERSAND

4 DÜSSELDORF · Am Wehrhahn 86 (Teilz. mögl.)

Allen meinen verehrten Kunden und Motorrad-Freunden wünsche ich ein frohes Fest und ein gesundes Jahr 1964!

Verkaufe Bonneville T 120, Bauj. 62, garant. 6500 km, viel Werkzeug, erstklassig, umständehalber DM 2950.—. Detlef Vogt, 1 Berlin 19. Soorstr. 88. 37 017

TRIUMPH

Triumph-Ersatzteillager

BDG 125, BDG 250
Boss, Cornet, Contessa

Rudolf Baitinger, 7 Stuttgart 1,

Hauptstätter Str. 45, Anruf 24 57 12
36 984



Gläser-Sportverkleidungen ges. gesch.

3387 Vienenburg/Harz

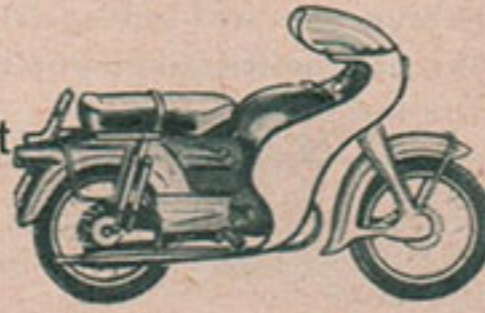
sind Spitzenleistungen internationaler Motorradverkleidungstechnik. Der neueste Stand jahrzehntelanger Erfahrungen war richtungweisend. Was Motorradfahren zur besonderen Freude macht, ist in techn. Vollkommenheit vereint:

Perfektion von Wirkung und Ansicht

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

superleicht u. elegant
— weltbekannt —

Allen frohe Weihnacht
Euer
Rudolf Gläser



VETERANEN

Suche Megola, auch reperaturbed. Weiser, Bad Homburg, Schwedenpfad 10. 36 986

BMW R 32, kompletter Motor u. Kardanantrieb zu verkaufen. Siehe Rücktitelbild „das MOTORRAD“ Nr. 24. Schroll, 2 Hamburg 33, Steilshooper Str. 23, Tel. 29 47 69. 37 003

Opel (Neander-Fahrgest.) 500 ccm, 1929, DKW 200 ccm, 1928, AJS Geländesport 250 ccm, 1959, Seitenwagen Steib (bis 250 ccm) abzugeben. E. Hees, Siegen, Bruderweg 22. 37 149

VICTORIA

Ersatzteillager für Victoria-Motorräder Victoria-Mopeds

Rudolf Baitinger, Stuttgart, Hauptstätter Straße 45
Fernruf 245712. Stützpunkt der Zweirad Union AG. 36 983

Original VICTORIA Motorrad- und Moped-

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

VINCENT

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. 36 950

CMI Vincent 1000 ccm, Shadow-Motor, Spezial-CMI-Fahrgestell, Telegabel, Schwingen mit Girling-Federbeinen. Die Maschine ist in jedem Detail völlig neu aufgebaut. Anfragen an: Friedhelm Rosenbaum, Wickede/Ruhr, Gartenstr. 40. 37 004

VINCENT Rapide, 1000 ccm, Ia Zustand, gegen Höchstgebot zu verkaufen. L. Welsersheimb, Graz, Merang, 7 (Österreich). 37 128

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

Ersatzteile-Lager:

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

Zündapp-Ersatzteile — Austauschteile für Janus — Motorräder — Roller — Mopeds. Zündapp-Welter, Hannover, Postfach 21 266, Telefon 44 00 80. 36 961

Verkaufe Zündapp DB 200, Bauj. 38, mit Brief. Rudolf Hildebrandt, 75 Karlsruhe-Durlach, Weingartener Str. 37. 37 019

Von KS 750: Kurbelw., Pleuel, auch besch., Magnet u. a. Teile gesucht. Gnoth, 563 Remscheid, Bürgerstr. 23 a. 37 024

KS 601 folgende Teile zu verkaufen:
2 Rahmen mit Br. à DM 50.—, 2 Motorgehäuse (1 alte, 1 neue Bauart) à DM 50.—, 2 Getriebe à DM 60.—, 2 Kardanwellen à DM 40.—, 1 Hinterachsantrieb, 7/43 ger. verz., DM 60.—, 1 dto., 7/43 schräg verz., u. 1 Radnabe, schräg verz., DM 40.—, 3 Laufräder, ger., à DM 30.—, 3 Naben, ger., à DM 20.—, 3 Zylinder à DM 20.—, 3 Zyl.-Köpfe à DM 20.—, 1 Lichtmasch. 90 W DM 60.—, 1 Kurbelwelle DM 20.—, 2 Nockenwellen mit Novotex r. à DM 20.—, 1 Schwingsattel DM 10.—, 1 Tacho DM 10.— u. viele Kleinteile. Zuschriften unter M 4050 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 37 158

Zündapp KS 601 mit Steib S 500, 36 000 km, TÜV 1965, mit vollverchromtem Tank, in gutem Zustand, aus 1. Hand, für DM 500.— zu verkaufen. Kurt Meier, 68 Mannheim, Schwarzwaldstr. 67. 37 022

Suche KS 750 - Gespann, auch defekt. schnitzler, 6361 Ockstadt, Nauheimer Straße 29. 37 104

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

Totalausverkauf!

1 erfolgreiche Sand- u. Grasbahn-Max, nur m. Orig.-Sport-Max-Teilen aufgebaut, Preis DM 960.—, 1 Sport-Max-Nocken DM 50.—, 1 Satz Schleppebel DM 30.—, 1 Satz Federn DM 20.—.
1 Imperator-Motor, 2-Vergaser, neue Kurbelwelle, Nocken u. Ventile DM 350.—, Fahrgest. mit Br., 90% bereift, DM 200.—.
2 250 ccm-OSL-Motoren mit verschiedenen Ersatzteilen DM 100.—.
1 Motor Rudge Whitworth mit Bronzekopf, 4 Ventilen, DM 150.—.
1 Motor NSU, Königswelle, Rennmotor (Alkohol) mit 30 TT-Vergaser nach Gebot. Sigfried Stütz, 6731 Weidenthal (Pfalz), Hauptstr. 200. 37 143

Motorräder Mop. Ersatz. Spez. 601-T.
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
36 972

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

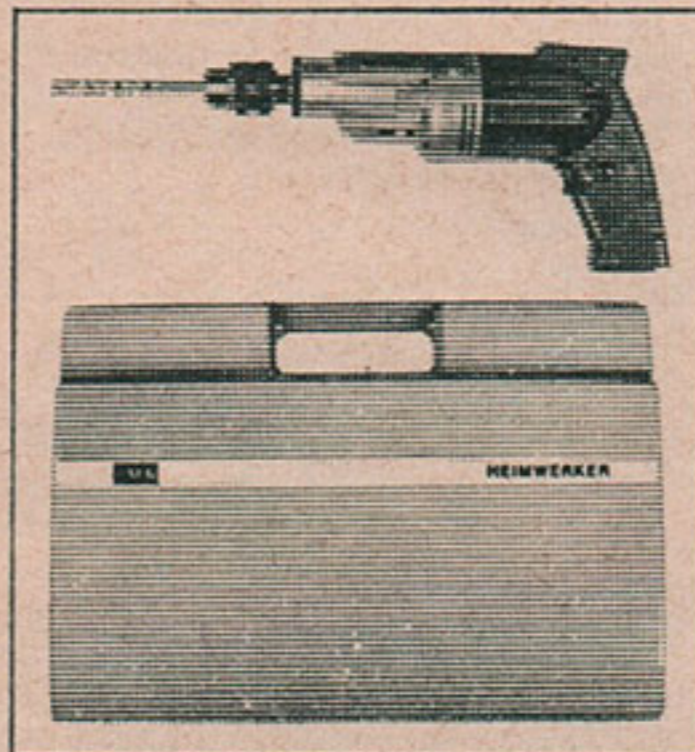
KS 601 Sp., Bauj. 57, mit Hoske-Chromtank, Bestzustand, für DM 900.— zu verkaufen, evtl. mit TR mit Bremse, Kraemulat, 565 Solingen, Wuppertaler Str. 191. 37 129

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Telefon 61 26 79. 36 962

AEG

Heimwerker

Geschaffen für moderne Männer



ZWA 10240

Sie können sich kaum ein schöneres Geschenk von bleibendem Wert und mit so vielen Verwendungsmöglichkeiten auf den Gabentisch legen als gerade den AEG-Heimwerker!

Lassen Sie sich umgehend den großen Farbprospekt über das AEG-Heimwerker-System senden.

Und eins: senden Sie dann Ihren Auftrag so rechtzeitig es geht herein — damit wir ihn möglichst noch am Eingangstage ausführen können: denn es sind nur noch wenige Tage bis zum Fest!

Bitte bestimmen Sie: Lieferung gegen Nachnahme bei 1/4 Anzahlung, der Rest in 3 Raten ohne Zinsaufschlag — oder 1/5 Anzahlung und der Rest in 10 Raten bei 0,6% p. M. TZ-Aufschlag (erste Rate zahlbar am 5. Februar 1964!). Bei Barzahlung erhalten Sie 3% Skonto!

SCHNELL-VERSAND

Technisches Versandhaus
Heinz W. Schnell

4 Düsseldorf, Am Wehrhahn 86
Telefon 354035 · Telex 8587635



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, Tel. 279. 36 977



Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
36 968

Kaue bar alle BMW-Motorräder

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

SEIT 1935

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

Kaue sämtl. Typen BMW

Tageshöchstpreise, Barzahlung, Abhol.
Ondrak, München 23, Ungererstr. 137, Tel. 36 64 28

FRANKFURTER TOPF und andere Schalldämpfer bekannter deutscher Hersteller, (auch HOSKE-Renntüten DM 56.—) lieferbar für alle BMW-Typen (z. B. 51/3 DM 34.—) sowie Auspuffrohre liefert: SCHNELL-VERSAND, 4 Düsseldorf, Am Wehrhahn 86 (Teilz. möglich).

Suche günstige R 60 mit SW-Übers. u. Stahlfelgen, evtl. mit SW BMW Spezial. Rich. Büttner, 6415 Petersberg, Friedensstraße 20. 37 098

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29 — 120. 36 964

BMW-Motor R 50 / R 50 S, R 60, R 69 oder R 69 S gegen bar gesucht. Angeb. an Karl Bertsch, 741 Reutlingen, Birnenweg 5. 37 074

Orig.-Ersatzf. für BMW-Motorräder, auch f. ält. Mod. E. Kathrein, Lorsbach (Taun.). 36 965

Verkaufe BMW R 67-Gespänn, TR 500 geb., Motor überh., DM 1000.—. Rudi Claren, 532 Bad Godesberg, Meckenheimer Straße 117. 37 072

Ich kaue alle BMW-Motorräder gegen Barzahlung. Angebote mit Preis und Typ an Irmgard van den Berg, Moers-Asberg, Essenberger Straße 80. 36 976

Verkaufe R 26/1, Bauj. 57, guter Zustand, Bereifung 100/80%, Lichtthupe, Sportlenker, lange Hebel, TÜV 8. 64, noch angemeldet, für DM 700.—. Gerh. Schmenger, 678 Pirmasens, Bitscher Str. 6. 37 063

Verkaufe von BMW 51/3, Baujahr 54:
Hoske RS-Tank, neuwertig, DM 180.—, 2 Vollnabenräder, 90% bereift, DM 160.—, Lampe mit 200 km-Tacho DM 50.—, Rennlenker mit Rennhebel DM 25.—, Alu-Schutzblech (vorn) DM 20.—, Tele-Gabel DM 50.—, Bosch-Hörner DM 25.—, Auspuffanlage, komplett, DM 25.—, Kardan mit Welle DM 40.—, 2 Stk. Rahmen, à Stk. DM 30.—, 2 Getriebe, à Stk. DM 40.—, 2 Räder (Chromfelgen) DM 60.—, 1 Seitenwagen Steib S 500 mit Scheibe und Verdeck DM 100.—. Egon Walla, 46 Dortmd.-Wellinghofen, Preinstr. 72. 37 060

Verworner liefert BMW, DKW, Express, Hercules, Maico, Rabeneick, Victoria und Zündapp; Riesenersatzteillager. Versand nach allen Orten. Berlin 65, Müllerstr. 40, und Berlin-Moabit, Ufnaustr. 14, Sa.-Ruf 46 28 47. 36 597

Suche eine R 50, Bauj. 57—59, kann auch Unfallmaschine oder reparaturbedürftig sein. Angebote an Helmut Mannebach, 5302 Beuel/Bonn, Johannisstr. 38. 37 053

Verkaufe BMW R 67/II, Sturbz. u. Volln. Suche Constellation, evtl. BSA A 10 RR, Bonneville oder ähnlich. Karl Gerber, 8775 Partenstein 377. 36 994

Suche R 69- oder R 69 S-Motor geg. bar. Zuschriften mit Zustand und Preis erbittet Rudi Jeschke, 239 Flensburg-Weiche, Försterstieg 24. 36 992

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.

Verk. R 51/3, Bauj. 51, 40 000 km, für DM 300.—. W. Fenner, 678 Pirmasens, Karolinenstraße 34. 37 021

BMW R 50 mit Gläser-Verkl., Bauj. 63, ca. 11 000 km gel., TÜV 65, für DM 2600.— in bar zu verkaufen. Dietmar Schultz, 2 Hamburg-Billstedt, Cottaweg 38 f. 37 038

Zu verkaufen: BMW R 50, Bauj. 62, Hoske-Tank usw., DM 2000.—, 11 000 km; Bultaco-Straßenrennmaschine 125 ccm TSS, Bauj. 62, erst 3 Rennen gelaufen, überholt, DM 1900.—. Zuschriften unter M 4043 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 37 061

Verkaufe weg. Neuk. R 50, Bauj. 60, u. Rixe 4-Gang Trial, 62. Nähere Angaben durch Helmut Hölzer, 4902 Bad Salzuffen, Am Markt 20. 37 070

Suche für R 67/2 gebr. Hoske-Tank und Meier-Bank. Arno Hanke, 462 Castrop-Rauxel, Ickerner Str. 20. 36 953

Suche sehr gut erhaltene BMW R 60 oder R 60 S. Angebote an Jürgen Frome, 3201 Volkersheim Nr. 73 ü. Hildesheim. 37 099

Suche für BMW 500 R 51/2 1 Zylinder, Bohrung nicht größer als 69 mm, u. kpl. Auspuffanlage für 2 Zylinder, Eberhard Raabe, 2178 Otterndorf, Kirchplatz 6. 37 082

Verk. für R 50 ganz neu: 1 H.-Schutzblech u. großes Stopplicht DM 50.—; 1 Nabe, neu, mit Lager DM 80.—; Orig. Dellorto-Rennvergaser für R 50, 2 Rennen gelaufen, DM 180, 27 mm Ø; 1 Drehzahlmesser R 50 VDO DM 70.—. Werner Somplatzki, Bad Godesberg, Kölner Straße 22. 37 081

Suche dringend für R 51/II-Motor 2 RS-Nockenwellen. Angebote unter M 4041 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 37 049

Zu verkaufen: 1 Hoske RS-Tank, 1 Hinterradantrieb für Schwingmodell (8/25), kompl., 1 Paar Sturzbügel für R 69/69 S. E. Dahms, Garstedt, Bez. Hamburg, Am Sood 19. 37 080

Verkaufe R 69 gegen bar. Sehr guter Zustand. Matthias Kuklinski, 537 Kall/Eifel, Hindenburgstraße 2. 37 047

Suche preiswerte R 69, R 69 S, evtl. R 50, R 60 gegen bar. Angebote mit Bauj. u. Preis unter M 4040 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 37 041

Verkaufe R 25/2 mit neuem Anker u. Zylinder, ca. DM 95.—, Regler defekt. G. Auerswald, 3413 Moringen, Lange Str. 34. 37 032

Suche gebrauchten Meier- oder Hoske-Sporttank für BMW R 51/3 ab 24 Ltr. Preisangebote an Manfred Spiegel, 3571 Wohra, Krs. Marburg, Halsdorfer Str. 33. 37 016

Suche: Laufräder für große Schwingen-BMWs, 18er-Stahlfelgen, 40 Loch, Telegabeln R 68—67/2 sowie Unfall-Motoren R 50—60—69. Alles gegen bar, Selbst-aholer. Angebote an Karl Woltschendorf, 556 Wittlich, Bergweilerweg 33. 37 005

Verkaufe alles von BMW R 51/2/3, R 66 und R 68. Link, 5411 Neuhäusel, Hauptstraße 5. 37 001

Suche gute R 60 oder R 69, zahle bar. Heinz Dödt, 4401 Sendenhorst, Krs. Beckum, Hoetmarer Str. 22. 36 998

Verkaufe BMW R 69, Bauj. 59, mit R 69 S-Motor, Bestzust., engl. Sitzbank, Hoske-Tank u. viele „Gewußt wo“. Hans Freyhammer, 82 Rosenheim, Postfach 1082. 37 157

Suche Rahmen mit Brief R 69, R 60, R 50 oder S. Ernst Radischnigg, 8 München 13, Lüneburger Str. 4. 37 142

Verkaufe meine beiden BMW-RS-Gespänn mit allem Zubehör u. Transportfahrzeug Ford FK 1000, wegen Aufgabe des Rennsports. A. Ritter, Speyer/Rh., Backofen 5, Telefon 33 17. 37 144

Verkaufe BMW R 26-Rahmen mit Brief, hint. Schwingenantrieb, Rad u. hint. Kotflügel, ohne Vordergabel. Ludwig Konrad, 4 Düsseldorf, Gellertstr. 15. 37 133

BMW R 50, Bauj. 55, Motor defekt, sonst guter Zustand, gegen Angebot zu verk. H. Kehl c/o Dötterl, 8 München 13, Türkenstraße 31 II. 37 114

Suche Teile von R 50 oder R 60, 1 Rahmen, 1 Getriebe, 1 Motorgehäuse, 1 hintere Schwinge mit Kardan, evtl. Kurbelwelle von R 60, 1 link. Zylinderkopf, 1 Lichtmaschine. Angebote an Adolf Paquay, 41 Dbg.-Meiderich, Werderstr. 16. 37 145

Verkaufe für R 51/3 Sporttank, 25 Ltr., DM 65.—. Link, 332 Lebenstedt, Reppnersche Straße 42. 37 127

Eilt! R 69 Orig.-Gelände-Gespänn, 8mal gel., für DM 2400.— zu verkaufen. L. Konrad, 6921 Daisbach. 37 119

Suche R 69, Barzahlung. Preisangebote mit Typenschildangabe an R. Werner, 33 Braunschweig, Ludwigstr. 20. 37 113

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 61, wegen Einberufung zur Bundeswehr zum Barpreis von DM 2000.—, Hoske-RS II-31 Ltr.-Tank, Hoske-Tüten, Sportlenker, Sporthebel u. viel Chrom. Zuschriften an W. Lukas, Diessen/Ammersee, Kunissastr. 4. 37 169

Suche Ia BMW R 50, Zahle bar bis zu DM 1800.—. Angebote mit Preis an: Horst Kempa, 4150 Krefeld, Mittelstr. 34. 37 171

Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

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

Verkaufe BMW R 25/2, TÜV-abgen. Juni 1965, Preis DM 220.—. Maschine fahrbereit, Hartmut Dörge, 338 Goslar, BGS Rammelsberg-Kaserne. 37 162

Verkaufe BMW R 51/III, Vollnaben, neu ausgeschl., Ventilköpfe überh., DM 750.—. Heinz Haas, 6713 Freinsheim, Nördl. Ringstraße 10. 37 159

Suche defekten R 69 S-Motor, verkaufe von R 67/2, Bauj. 52, alle Teile einzeln außer Motor. Hoske-Tank 31 Ltr. mit Werkzeug, 2 Marquardt-Mäntel, neuw., alles gegen Gebot. M. Ditsch, Leopoldshafen, Hauptstr. 38. 37 172



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. 8 27 28 Böblingen

Zweiteiliger Überanzug

aus gummiertem Stoff, absolut regendicht, bekannt unter dem Namen DRAX-GELÄNDEANZUG. Jacke und Hose auch einzeln lieferbar. Bitte verlangen Sie Angebot und Preisliste 23, auch über Fahrmäntel, Überhosen, Überschuhe, Überhandschuhe u. sonstige Ausrüstung.
W. Dillenberg
7 Stuttgart-Vaihingen, Hauptstr. 100
Telefon 78 81 03

Wo fehlt eine?

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

ROLLY-SPRITZ- u. KÄLTESCHUTZ

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

Prospekte vom Hersteller:
Hans Jäger, München 12
Tübinger Straße 7, Telefon 1 96 71

Kunststoffboote

Motor- und Segelboote
zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 80-seitige ill. Broschüre polyester + glasfaser mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. 498
2082 UETERSEN BEI HAMBURG



Original MB Rennverkleidungen, passend für Honda - Kreidler-Zündapp, wetterfest lack. Silbergrau mit Halterung DM 180.— Vorgefertigt o. Halterung und unlackiert mit Scheibe, spz. für Bastler, DM 140.—

TUNING von Zündapp- und Kreidlermotoren und Umbau von 50 auf 75 ccm für Straße und Gelände.
Bitte Prospekte anfordern.
Martin Balcerak, Kleinmotoren-Spezialwerkstatt
3014 Misburg/Han., W.-Busch-Str. 50

VERSCHIEDENE

1 Maico Sport-Maschine, Baujahr 1960, 174 ccm, 15,5 PS, guter Zustand, km-Stand 6600, DM 500.—
1 Heinkel-Roller, Baujahr 1960, 173 ccm, 9,5 PS, guter Zustand, km-Stand 10 005, DM 1000.—
1 Sportboot mit König Außenbordmotor, überholt, 9 PS, DM 1200.—
A L W I N R A M M, Flensburg, Süderhofenden 10, Telefon 66 60. 37 102

DKW RT 175 S, Ia Zustand mit 2. Motor, Guzzi-L., DM 450.— Maico M 200 S (Schwingr.), mit 2. Motor u. div. Ersatzf. für MC, DM 250.— verkauft: D. Jendreizik, 28 Bremen, Gröp. Heerstr. 86. 37 091

Gesucht Straßenrennmaschinen u. Moto Cross-Maschine, auch reparaturbedürftig. Offerten mit techn. Daten an René Thommen, Grenchen (Schweiz), Karl-Mathy-Str. 14. 37 006

Verkaufe Steib S 500 mit Koffertträger DM 75.—. 1 DKW RT 350 S ohne Motor, unfallfrei, mit Brief, sowie sämtl. Regina-Teile 250. Alles gut erhalten. B. Gaiser, 7071 Muldingen (Schwäb. Gmünd). 37 170

RENNBRILLEN

Fospaic L 45, DM 38.50
Zentralversand Stuttgart

Die sagenhafte FOSPAIC GS 11 aus Heft 1 und 25/63 wieder lieferbar. DM 32.— bei
PELTZ - 8 MÜNCHEN 8
Wörthstraße 23

RENNGABELN

für 50 bis 500 ccm
Zentralversand Stuttgart

RENNÖL

Spezial für 2 und 4 Takt
Zentralversand Stuttgart

RENNSITZBÄNKE

Zentralversand Stuttgart

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 (Teilz.
möglich).

Engl. Renn- und Straßensturzhelme, alle Ausführungen, liefert: Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 44 74 91. 36 975

STELLENANGEBOTE

**! Tüchtiger Mitarbeiter
mit kaufmännischer Erfahrung
! gesucht**

Interessenten für bestens dotierte
Dauerstellung wenden sich
bitte mit den üblichen Bewerbungs-
unterlagen an

Walter Dillenberg
7 Stuttgart-Vaihingen

Hauptstraße 100 · Telefon 78 81 03

37 110

ERSATZTEILE

Seit 1930
Motorrad-Verwertung Laubscher,
Stuttgart W, Rosenbergstraße 84. Liefere-
rung sämtlicher Motorrad- und Roller-
Ersatzteile.

ZUBEHÖR Katalog anfordern
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
36 973

ALU-SCHUTZBLECHE

PELTZ, 8 München 8, Wörthstr. 23,
liefert ALU-SCHUTZBLECHE, 75, 100,
125 und 150 mm breit, engl. SITZBÄNKE,
BORRANI-ALU-FELGEN 18" - 21"
RENOLD-KETTEN und anderes brauchba-
res Zubehör. Prospekt anfordern.

ALU-Schutzbleche

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

BATTERIEN

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

STELLENGESUCHE

Achtung! Welcher Motorradfahrer oder
welche Renngemeinschaft kann jungem
Ausweisfahrer (NSU Max) aus Nord-
deutschland interessante Arbeit u. Woh-
nung in West- oder Süddeutschland ver-
schaffen? Bin Maschinenschlosser. Angeb.
unter M 4049 an „das MOTORRAD“,
Stuttgart, Postfach 1042. 37 109

TAUSCH

Verkaufe oder tausche BMW R 25 mit
Seitenwagen LS 200 u. kompl. 2. Antrieb.
Suche schwere 2-Takter 300-350 ccm.
Manfred Dubrall, 447 Meppen, Hubertus-
straße 3. 37 097

16 mm-Filmkamera Pathe-Webo mit drei
Objektiven, Schulterstativ, großes Alu-
stativ, viel Zubehör. Außerdem 120 Rollen
Negativmaterial à 30 m schwarzweiß, alles
neuwertig, Neupreis ca. DM 4100.—,
gegen neue od. neuwertige Norton 650 SS
oder AJS 31 CSR zu tauschen. Alex Narr,
8802 Bruckberg ü. Ansbach, Telefon
0 98 24 - 206. 37 138

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, Hüßstr. 3. 36 956

Tausche Triumph 250 S, Bauj. 53, vor
5000 km neue KW, gegen kompletten,
guterhaltenen Horex-Regina-Motor und
rechten kompletten Auspuff. Hugo Wer-
ner, 79 Ulm-Wiblingen, Donaustr. 51.
37 084

VERKLEIDUNGEN

Das schönste Weihnachtsgeschenk für IHN?
Natürlich eine Original engl. TICKLE-
VERKLEIDUNG, lieferbar über F. Rulff,
Beuel Rh., Combahnstr. 90. 36 951



Rennverkleidung
Modell Fath, DM
200.—. 1 Kreidler-
verkl. DM 140.—.
1 Verkl. für Max
oder BMW 250, DM
100.—. W. Reinhard,
67 Ludwigshafen/Rh.,
Pfalzgrafenstr. 63.
37 009

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. 36 952

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog
mit der großen Auswahl an C.M.I., Old
Farm, Lamberhurst, Kent (England).
36 949

Suche Sportverkleidung für Florett Super
oder Honda (110 Sport) 50 ccm. Christian
Schwarz, 6431 Ersrode, Tel. 0 66 70 - 157.
37 083

Verkaufe „Gläser“-Verkleidung mit 17 M-
Scheinwerfer, für DM 200.—, passend für
Kreidler u. Zündapp. H. J. Machmüller,
5757 Lendringens, Eisborner Weg 49.
37 121

Riska

Sportverkleidung, passend für alle
Kreidler-Modelle, einfache Montage
in wenigen Minuten. Erhältlich in je-
dem guten Kreidler-Fachgeschäft.

Anzeigenschluß

für Heft Nr. 2/64

ist am 2. 1. 1964

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. Nn. DM
9,80 liefert Jos. Bode,
502 Frechen, Im.-Kant-Str. 7

STADIUM-Brillen
TRIALMASTER-Anzüge
GIRLING-Federbeine
RENOLD-Ketten
LODGE-Kerzen
Bitte Zubehörliste anfordern!
Fr. Benzinger
Nienburg, Bahnhofstraße 2

Ital. Rennkombis DM 230.—. Ital.
Rennstiefel DM 75.—. Albert Achinger,
Augsburg, Branderstr. 19. 36 993

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

Suche den Kumpel aus Wiesbaden, der
mit Vornamen R o l f heißt u. bei unserem
kurzen Zusammentreffen Lederbreches u.
Rollkragenpullover trug. Zuschriften unter
M 4042 an „das MOTORRAD“, Stutt-
gart, Postfach 1042. 37 056

Verkaufe la Kurbelwelle von AJS 31 CSR,
übernehme auch Montage, 2 Motoren
DKW RT 125, zerlegt, Suche gebr. Den-
feld-Bank. Zuschriften unter M 4044 an
„das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042.
37 069

Barbour-Anzug, Jacke u. Hose, 100fach im
int. Motorsp. erprobt, liefert: Detlev Louis,
Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Tel. 44 74 91.
36 974

Suche 125 ccm-Zweitaktmotor, 4- oder 5-
Gang. Zuschriften mit Preisangeb. an Rolf
Becker, 545 Neuwied, Engerser Land-
straße 26. 37 050

Bei Anfragen beziehen Sie sich

bitte auf **MOTORRAD**

Suche Lederhose oder Rennkombi, Gr.
165 cm. Helmut Krug, 6301 Allendorf/
Lumda, Treiser Str. 15. 37 044

Welcher Motorradfreund sendet mir aus
dem In- oder Ausland einige Briefmarken
von alter oder neuer Post für meine
Sammlung. H.-W. Pohlmann, 2359 Götz-
berg, ü. Kallenkirchen. 37 068

Ital. Rennkombi, Gr. ca. 170, schlank,
einn. getragen, DM 200.—. W. Reinhard,
67 Ludwigshafen/Rh., Pfalzgrafenstr. 63.
37 010

2 Motorradsportler suchen gegen Kosten-
beteiligung Mitfahrgelegenheit zum Ele-
fantentreffen. Zuschr. an: Peter Schulte,
3422 Bad Lauterberg/Harz, Promenade 11 a.
37 085

Suche dringend 2 Geländereifen für 19-
Zoll-Felgen. Angebote an Dieter Hösen,
4049 Kapellen/Erft, Neußer Str. 57. 37 148

Verkaufe billigst Max-Rahmen mit Br.,
Tank, Räder, verchr. Öltank u. and. Teile.
350 ccm-2-Zyl.-Jawa-Motor, R 25/II-Rah-
men, gr. Rücklicht u. and. Teile, von
DKW 350 S Werkzeugkästen, Ketten-
kasten, Verg., Verkl., H.-Kotfl., 18" u.
19" Chromfelge. Suche RT 350 S-Motor
(auch Getr. def.). M. Voßhenrich, Sende,
Post: 4815 Schloß-Holte, Westf.-Weg 3.
37 165

Verkaufe 1 Dellorto-Sportvergaser 26 mm
Ø SSI, 26 A-SS 5 für ca. DM 40.—. E. P.,
Kornwestheim, Stuttgarter Str. 3. 37 137

KS-Ehepaar, 30/30, mit Kindern, sucht
pass. Kameraden zw. Urlaub usw., natur-
liebend, Raum Wuppertal. Zuschriften
unter M 4048 an „das MOTORRAD“,
Stuttgart, Postfach 1042. 37 107

Beilagenhinweis

Eine Teilaufgabe unserer heutigen Aus-
gabe enthält einen Prospekt der Firma
Techn. Zentralversand E. Bühler,
Stuttgart 1, Gänsheidestraße 19
Wir bitten unsere Leser um besondere
Beachtung.

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule Gerhard Klein

Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Gütersloh i. W., Marienfelder Str. 30,
Ruf 2370
Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf
Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfah-
rung in der Fahrlehrer-Fachausbildung.
Erstklass. Referenzen u. beste Erfolgsnach-
weise bei modernstem Lehrmaterial.



SOO VIEL SCHWEIN
*wünschen wir allen
unseren Freunden –
Lesern und Mitarbeitern –
für 1964!*

REDAKTION
DAS MOTORRAD