

# DAS **MOTORRAD**

Auflage  
jetzt über 40 000!

**MOTORRÄDER**  
- MADE IN SWITZERLAND

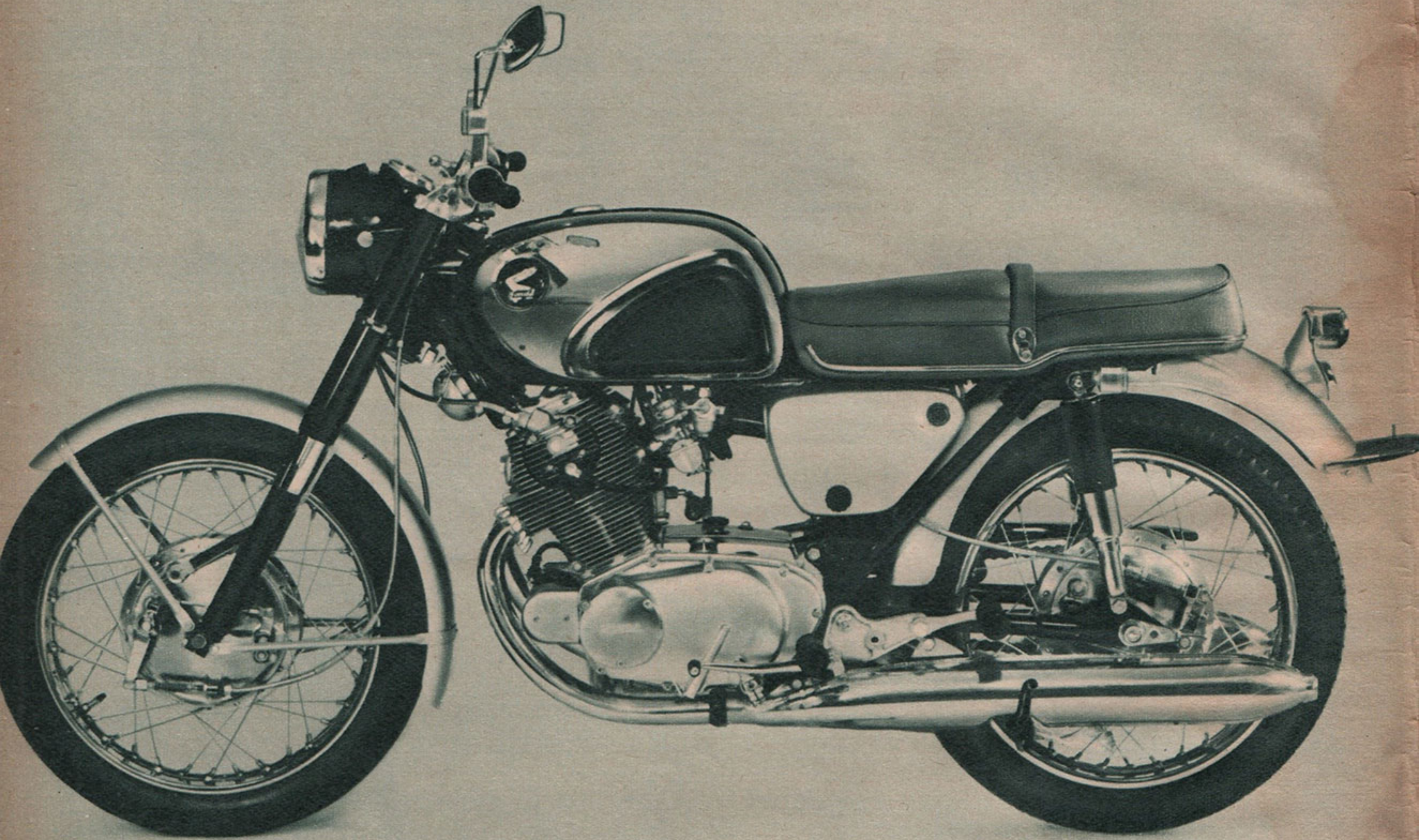
**HEINKEL-TOURIST**  
- WIE WIR IHN SEHEN

Nummer 46. Jahrgang 25. April 1964  
**9** PREIS DM 1.20  
Schweiz Fr. 1.40 / Schweden Skr. 2.25 inkl. oms.  
Österreich S. 8.80 / Dänemark dKr. 3.25  
E 4973 D Niederlande Hfl. 1.50 / US \$ -50

**GEPÄCK AUF DEM MOTORRAD — OEPO-NACHLESE**  
**WESTFALEN-LIPPE-TRIAL — SPORT IN ITALIEN**

**Honda  
Dream Super Sport**

**2 Zyl. 4-Takt, OHC,  
247,8 ccm,  
25 PS, ca. 155 km/h,  
Kickstarter und  
elektrischer Anlasser,  
empf. Preis DM 2675,—**



# HONDA

**HONDA — 7mal Weltmeister · Größter Motorradhersteller der Welt**



650 Fachhändler  
in der  
Bundesrepublik  
und Berlin



# Wenn Qualitäts- Karten - dann Esso

Das große Kartenprogramm der ESSO erfüllt jeden Wunsch. Alle Blätter sind in dem neuen ESSO-Karten-Stil ausgeführt, sie sind großformatig, leicht zu lesen, übersichtlich und handlich. Sie sind nur an ESSO-Stationen erhältlich.



Mit Touren-  
vorschlägen  
und Stadt-  
Durchfahrtsplänen



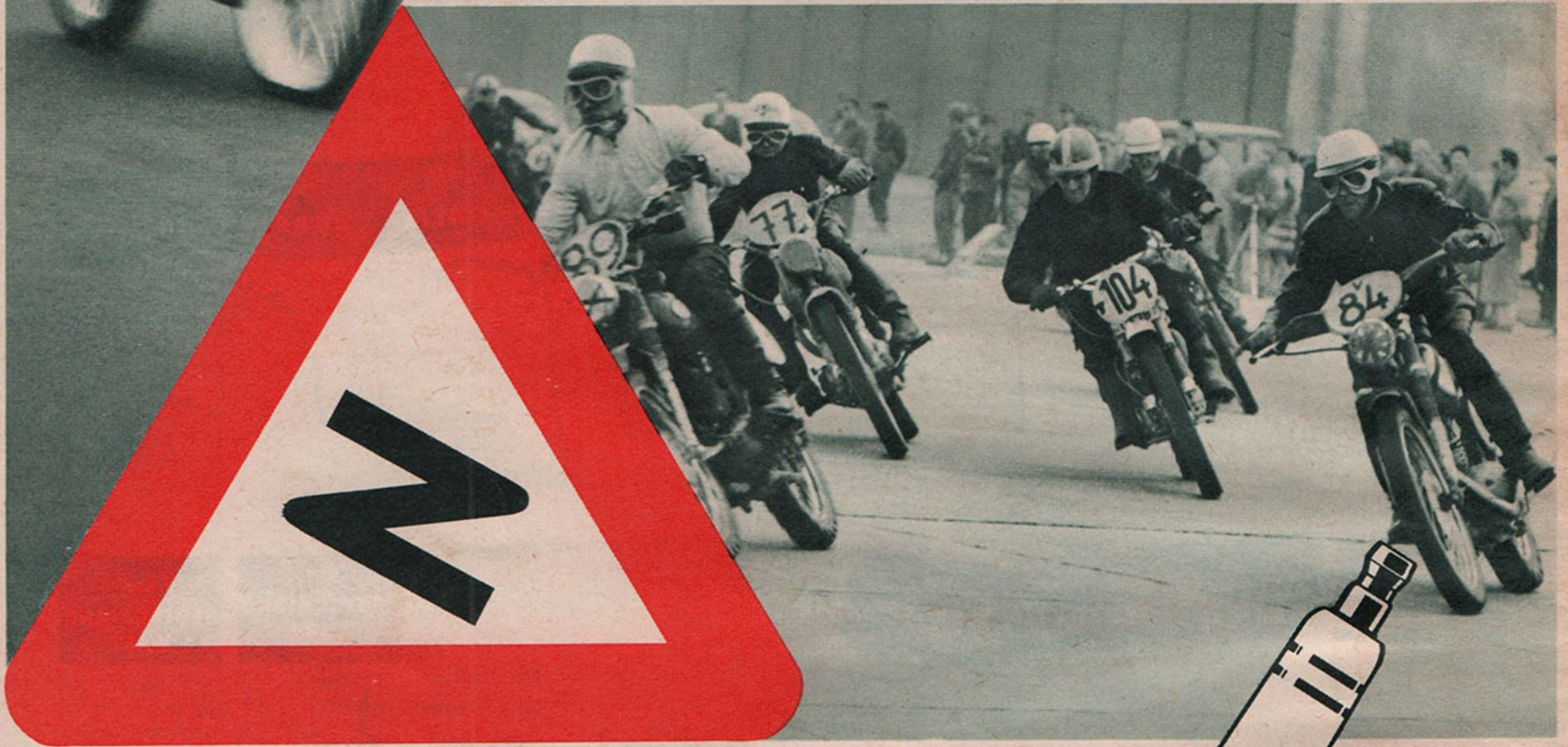
- Perfekte ESSO-Autokarten des Bundesgebietes . . . . . DM 0,95
- ESSO-Straßenkarten aller europäischen Reiseländer . DM 1,35
- Europa-Straßenführer für die Reise-Planung . . . . . DM 1,35

**Fahren Sie zur Esso-Station!**



# Im Stil der Meisterfahrer

BOSCH-2takt-Zündkerzen thermo-elastic aus der sieggewohnten Rennkerze entwickelt, geben Ihrem Fahrzeug kraftvolle, sportliche Spritzigkeit; sie lassen kein Verschmutzen, keine Glühzündungen zu und sorgen damit für einen runden, wirtschaftlichen Motorlauf. Thermo-elastischer Arbeitsbereich - automatische Verbrennungsreinigung - präziser, kraftvoller Zündfunke - darauf kommt es an! Und hier der gute Rat für sicheren Start: die BOSCH-Batterie - Ihre erste Kraft: BOSCH-Batterien sind startfest, rüttelfest und langlebig. - Darum zum Besten Ihres Fahrzeugs in Ihrem eigenen Interesse - BOSCH bitte!

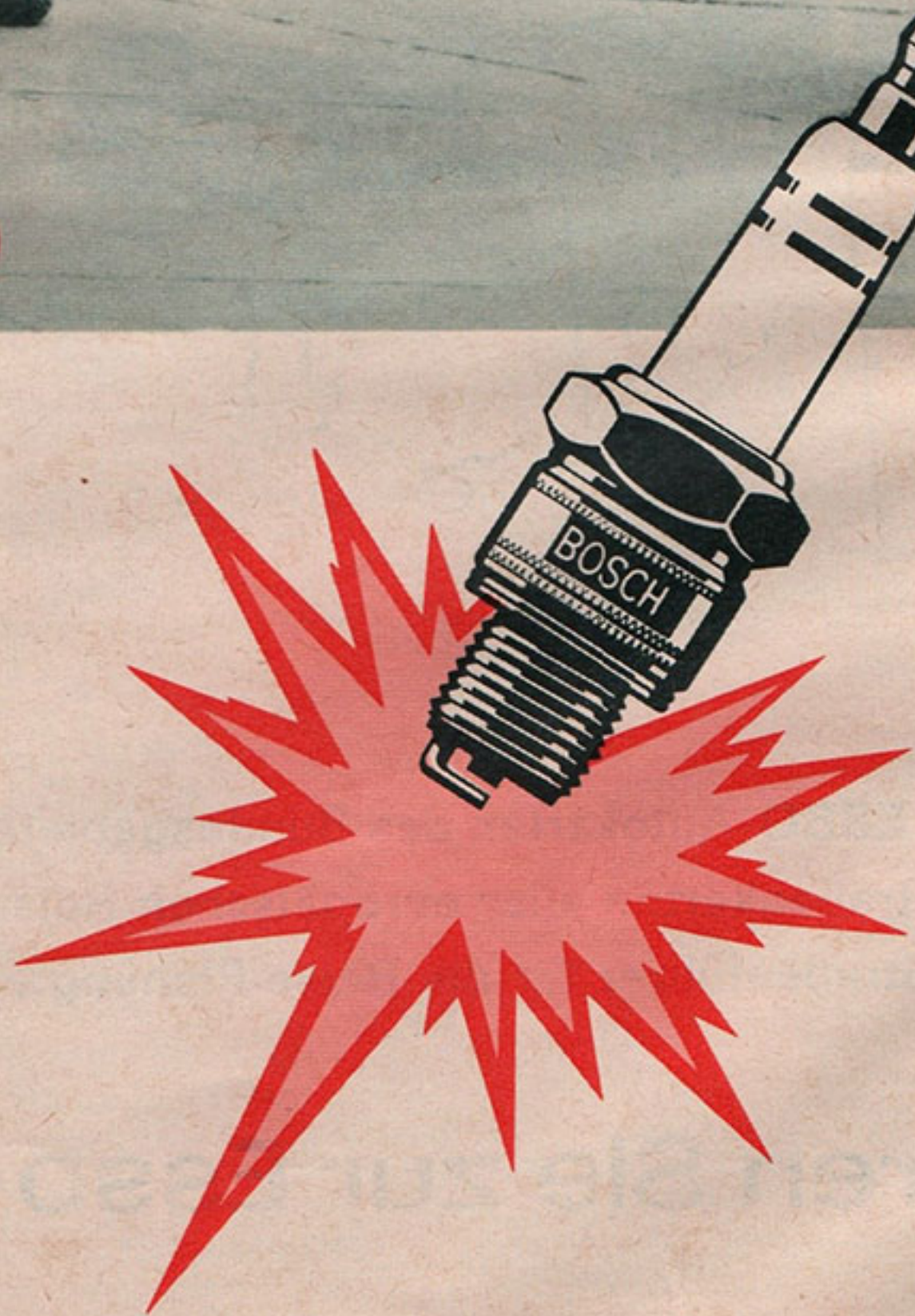


Abgestimmt auf den Verkehr von heute

# BOSCH ZÜNDKERZEN

*thermo-elastic*

M11 S für Mopeds  
P11 S für Roller und Motorräder



# DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE  
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

46. JAHRGANG

HEFT

9

1964

## INHALT

Kein Interesse für Motorräder? . . .	227
DAS MOTORRAD fuhr:	
Heinkel Tourist 175 ccm . . . . .	228
Motorräder — Made in Switzerland	232
4. Int. Westfalen-Lippe-Trial . . . . .	236
Zweizylinder-Probleme (2) . . . . .	238
Koffer, Taschen, Riemen, Haken . . . . .	240
Auf nach St. Wendell . . . . .	242
500 ccm für 1000 Mark (Nachlese zum Oesterle-Besuch) . . . . .	244
Vorbereitungen für die Rennsaison in Italien . . . . .	246
Längeres Röhrchen = mehr Reserve	247
Gesehen, gehört, gelesen . . . . .	248
Gewußt wo . . . . .	249
Theo Ungerer wurde 65 . . . . .	250
Reden wir vom Sport . . . . .	252
Ersatzteilquelle für Kettenräder . . . . .	253
Ganz unter uns . . . . .	260

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

### Titelbild:

Echte Schweizer Qualität war das meiste von dem, was die dortige Motorradindustrie in aller Welt verkaufte — auch bei NSU baute man zunächst Schweizer Zedel-Motoren ein. Foto: Schwartz

## KEIN INTERESSE FÜR MOTORRÄDER?

Am Schluß eines Berichtes über eine Altwagen-Messe in Süddeutschland lasen wir, nachdem dort hinsichtlich der Beräumung der (bekanntlich bereits unangenehm auf den Markt drückenden) Altwagen-Halden zuvor in Optimismus gemacht worden war:

„Und die ausgestellten Motorräder? Da reichte es bei den Befragten, die damit umzugehen gezwungen sind, nur zu einem gequälten Lächeln.“

Wenn der Berichterstatter sich der Mühe unterzogen und seine frivole Fragerei noch etwas weiter getrieben hätte, dann würde er wohl das zu hören bekommen haben, was wir alle nur zu gut im Ohr haben:

„Aber ich bitte Sie — wer interessiert sich denn heute noch für Motorräder!“

Unsere Leser kennen diesen Scheuklappen-Ausdruck aus manchem Gespräch mit Leuten, die der Welt des Motorrades fernstehen — und auch wir müssen uns, wenn wir irgendwo in einem fremden Kreis, ja selbst im Kreis von Berufskollegen davon sprechen, daß wir zweimal im Monat eine Zeitschrift nur über Motorräder machen, immer wieder fragen lassen: „Ja — liest denn so was heute noch jemand? Interessiert sich denn überhaupt noch jemand für Motorräder?“

Nun — die auf der Titelseite dieses Heftes in Rot gedruckte Zahl 40 000 gibt eine unmißverständliche Antwort auf solche zweifelnden Fragen. Gewiß — niemand wird es uns verübeln, daß wir, die Redaktion und der Kreis unserer Mitarbeiter, ein wenig stolz auf diese Zahl sind; immerhin war, parallel zu den sinkenden Absatzziffern der Motorradwirtschaft in der Bundesrepublik, vor reichlich fünf Jahren die Auflage unserer Zeitschrift knapp unter die 30 000 gerutscht — und es gab damals auch bei uns wenige, die daran glaubten, daß sich das mal wieder ändern, daß die Entwicklung der Zeitschrift mal wieder umschlagen könne. Zumal ja eben die Zulassungszahlen von Motorrädern in Deutschland in jenen Jahren noch immer weiter zurückgingen.

Wenn also trotz dieser gegenteiligen Umsatzentwicklung bei Motorrad-Industrie und -Handel die Zahl unserer Leser und damit unsere Druckauflage — zwar klein bei klein, aber ganz stetig — in diesen fünf Jahren auf die heutige Höhe kletterte, dann war uns das schon einen kräftigen Schluck aus der Buddel wert: offenbar war es uns doch gelungen, in steigender Zahl Menschen in Deutschland (und im benachbarten deutschsprachigen Ausland) anzusprechen und für sie eine Zeitschrift zu machen, die ihnen als Motorradinteressierten Freude machte. Wie immer sie auch zum Motorrad standen und stehen mögen — ob als alte und noch immer im Sattel sitzende Windgesichter, ob als junge Kerls, die gerade eben mit einer Fünziger in unsere Motorradwelt eintraten, ob als aktive Motorradsportler oder als „Alte Herren“, denen es lediglich Spaß macht, beim Lesen sich ihrer eigenen fröhlichen Motorradfahrerzeit zu erinnern — oder ob als technisch Interessierte, die gerade die immer um eine Nasenlänge vorausliegende Motorradtechnik besonders reizvoll finden — eines haben sie sicherlich alle gemeinsam: eine Zuneigung zum Motorrad — wo immer sie zwischen wohlwollender Sympathie und der Grenze zum Fanatismus liegen mag. Keiner unter ihnen, der nicht — auch wenn er selbst gar nicht mehr im Motorradsattel sitzt — bei sich ergebender Gelegenheit für das Motorrad eintreten würde.

Und man muß ja, wenn man diese rote Zahl liest, noch eines wissen: Druckerzeugnisse werden selten nur von einem gelesen — und dann weggeworfen oder abgelegt. Man hat da sehr genaue Untersuchungen angestellt und weiß daraus, daß Zeitschriften wie etwa die unsrige eine Leserschaft haben, die mindestens der fünffachen Auflagenzahl entspricht — meist, auch bei uns, sind es noch viel mehr.

Mindestens diese sechsstellige Personenzahl also ist es, die sich auch heute noch in der Bundesrepublik für Motorräder interessiert — und daß nicht einmal diese Rechnung aufgeht, bedarf kaum einer eingehenden Erläuterung: nicht jeder Motorradfahrer und potentielle Motorradkäufer liest ja eine Fachzeitschrift! Womit wir beim eigentlichen Kern der Sache wären:

Nicht die Tatsache, daß wir alle vierzehn Tage über 40 000 Hefte hinausgeben, nicht das Wissen, daß die wirkliche Leserschaft ein Vielfaches davon beträgt, ist das Entscheidende; letztlich wichtig ist, daß Hunderttausende sich allein in der Bundesrepublik nach wie vor für Motorräder und all das, was mit ihnen im Zusammenhang steht, interessieren!

Man muß nur an sie herankommen — man muß vor allem dafür sorgen, daß das, was auf der einen Seite unvermeidbar abbröckelt, an der anderen Seite wieder dazukommt — und zwar möglichst zwei für einen — sonst kann der Kreis ja nicht gut größer werden. Dazu aber muß man die Menschen, mit denen man über Motorrad Dinge sprechen will, interessieren — man muß ihre Wünsche, ihre Überlegungen, ihre Vorurteile kennen und auf ihre Vorschläge eingehen.

Unsere Leser wissen, daß wir uns in all den Jahren wenigstens bemüht haben, das zu tun. Daß wir uns auch nicht nur freuten, wenn wir Zustimmung erhielten — sondern daß wir auch kräftige Brocken der Kritik schluckten und bestrebt waren, es dort besser zu machen, wo wir — nach dem Urteil eines maßgeblichen Teils unserer Leser — ein bißchen schief lagen.

Aber: macht man das eigentlich überall in der Motorradwirtschaft so? Bei der Industrie, beim Handel, beim Handwerk und bei den Verbänden und Clubs? Sucht man da wirklich mit innerer Begeisterung all dem nachzuspüren, was für die Zukunft die Basis einer zwar begrenzten, aber stabilen Motorradwirtschaft sein könnte? Macht man sich die Mühe, neue Kontakte zu suchen, sich vernünftige Vorschläge anzuhören, Wünsche zu analysieren, neue technische Erkenntnisse nutzbar zu machen?

Wir wissen heute, daß der geradezu katastrophale Niedergang in der bundesdeutschen Motorradwirtschaft in der erlebten Kraßheit nicht notwendig gewesen wäre — es hat keinen Zweck, die alten Geschichten wieder aufzuwärmen. Aber man sollte nicht im verbliebenen Kreis neue Fehler machen und so, wie es — begreiflicherweise — Außenstehende tun, die Zahl derer bagatellisieren, die auch heute noch für Motorräder zu interessieren sind!

S. R.

**FUHR**



**TOURIST 175 ccm**

Wenn wir bisher etwas Allgemeines zu einem Testbericht zu sagen hatten, dann war das meist eine Begründung, warum wir das betreffende Fahrzeug bis zu diesem Zeitpunkt noch nicht getestet hatten. Oft wurden dann anfängliche Schwächen erwähnt, die die endgültige Abfassung des Berichtes verzögerten. Hier ist es nun umgekehrt, wir müssen zunächst einmal erklären, warum wir uns überhaupt einen Roller vorgenommen haben, und warum ausgerechnet den Heinkel Tourist. Nach unsern Erfahrungen ist der Tourist der einzige noch gebaute deutsche Roller, den man auch als Motorradfahrer ernst nehmen muß, nicht etwa wegen seiner Leistung, sondern vielmehr wegen der robusten Konstruktion und der Zuverlässigkeit. Wir erinnern uns, daß wir des öfteren auf der Autobahn an Tourist-Roller geraten sind, die unser Tempo bis etwa 105 km/h klaglos über lange Strecken mithielten, nur am Berg etwas abfielen und schon so unser Augenmerk auf sich lenkten. Wir kennen mehrere Sportfahrer, die mit dem Heinkel-Roller bei regelrechten Motorradveranstaltungen anstandslos in der Spitzengruppe liegen, und das ausgerechnet in einer Klasse, in der es immerhin hervorragende Motorräder für sportliche Zwecke gibt. Schließlich ist es auch die Tatsache, daß der Tourist seit nunmehr rund 12 Jahren prinzipiell unverändert (und trotzdem mit einigem wirtschaftlichen Erfolg) gebaut wird, die uns dazu bewog, dieses Fahrzeug einmal näher unter die Lupe zu nehmen. Bei der Beurteilung im folgenden werden keine Rollermaßstäbe angelegt, sondern es wird der neueste Stand der Motorradtechnik als Maßstab genommen. Wir vergleichen also etwa das Fahrwerk nicht mit dem einer Regina, sondern mit modernen, ordentlich gefederten, wie z. B. den Hondas, den großen BMWs usw. Daraus resultieren natürlich Urteile, die manchem etwas zu hart vorkommen werden, aber schließlich erhebt der Tourist ja den Anspruch, mit den modernsten Motorrädern konkurrieren zu wollen, wenngleich er sich auch an eine völlig andere Käuferschicht wendet.

Als so um das Jahr 1952 der Heinkel-Roller das erste Mal der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, da sah er in den technischen Einzelheiten schon genauso aus, wie er heute noch vom Band läuft. Einzylinder-Viertaktmotor mit hängenden Ventilen, die über Stößel und Kipphebel betätigt werden, Leistung 9,2 PS (damals schon), zunächst mit Dreigang, später mit Vierganggetriebe,

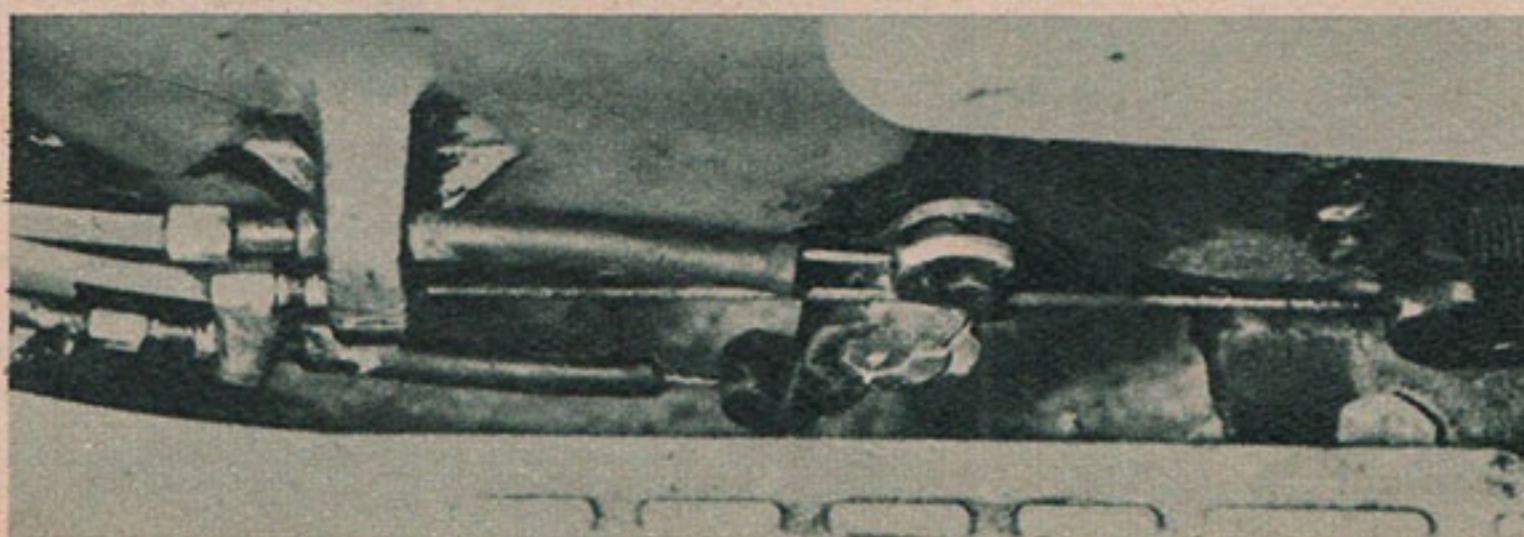
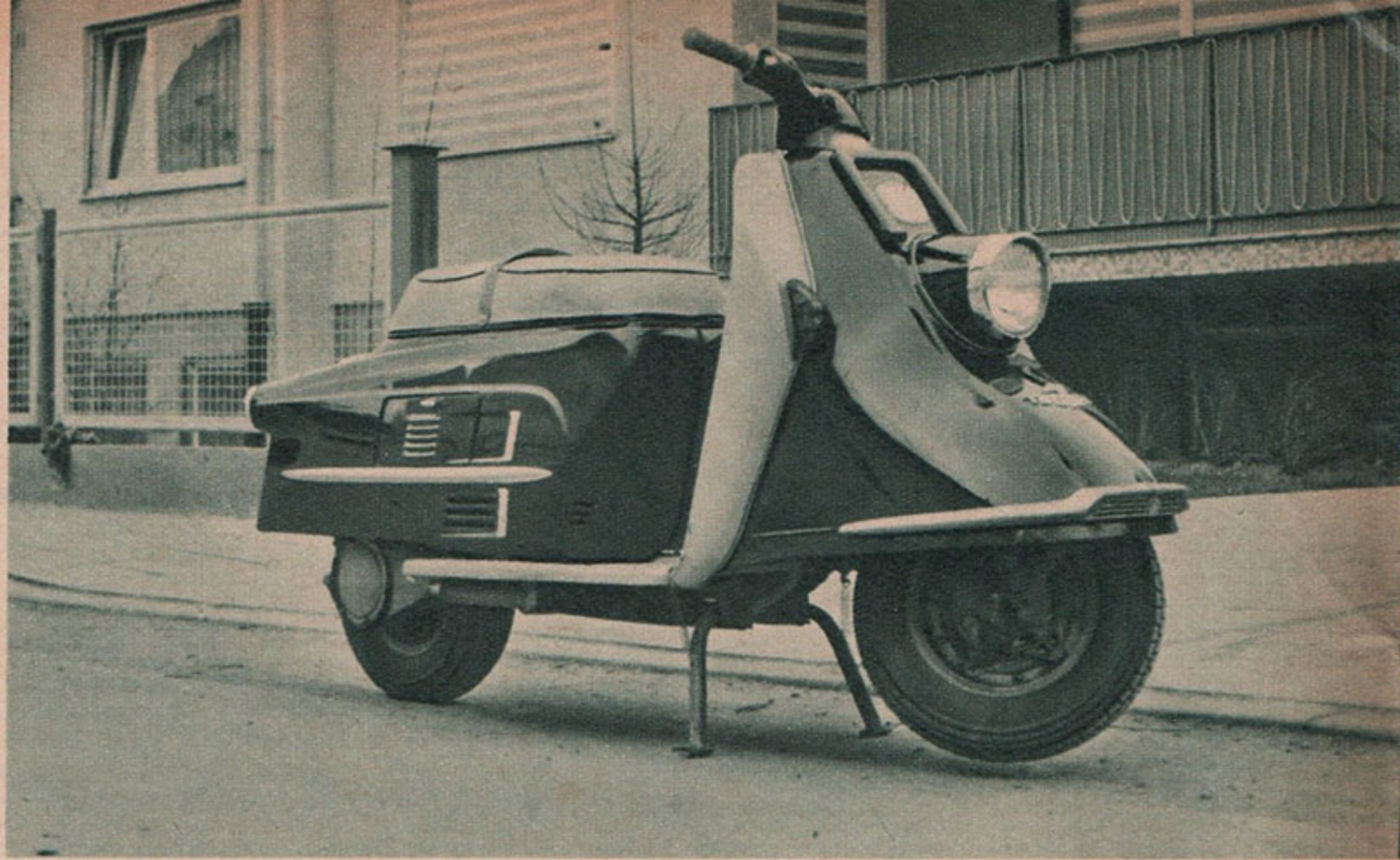
Handschtaltung. Der Rahmen, der aus einem sehr dicken Rohr vom Steuerkopf bis etwa in Sitzgegend besteht, dann aus einem stabilen Blechkasten die Abzweigungen für die Motorhalterung und die Sitzbankaufhängung nach hinten schiebt, ist in der Zwischenzeit praktisch gar nicht geändert worden. Erst im letzten Jahr ist man von der bisher doch so bewährten Telegabel vorn abgegangen und verwendet nun eine gezogene Kurzschwinge, die sich wie üblich gegen ölgedämpfte Federbeine abstützt. Die Hinterradfederung wird von einer im Getrieberitzel-Drehpunkt gelagerten einseitigen Langschwinge übernommen, wieder mit Federbein und Dämpfer gegen den Rahmen abgefangen. An diesen Daten ist nichts Besonderes. Die Art, wie die einzelnen Aggregate gestaltet sind, wie konstruktive Probleme gelöst sind, ist aber bestechend, weil meist ganz einfach und vielleicht gerade deshalb so wirkungsvoll. Um dies zu verstehen, wollen wir nun ein wenig ins Detail gehen.

**Der Motor**

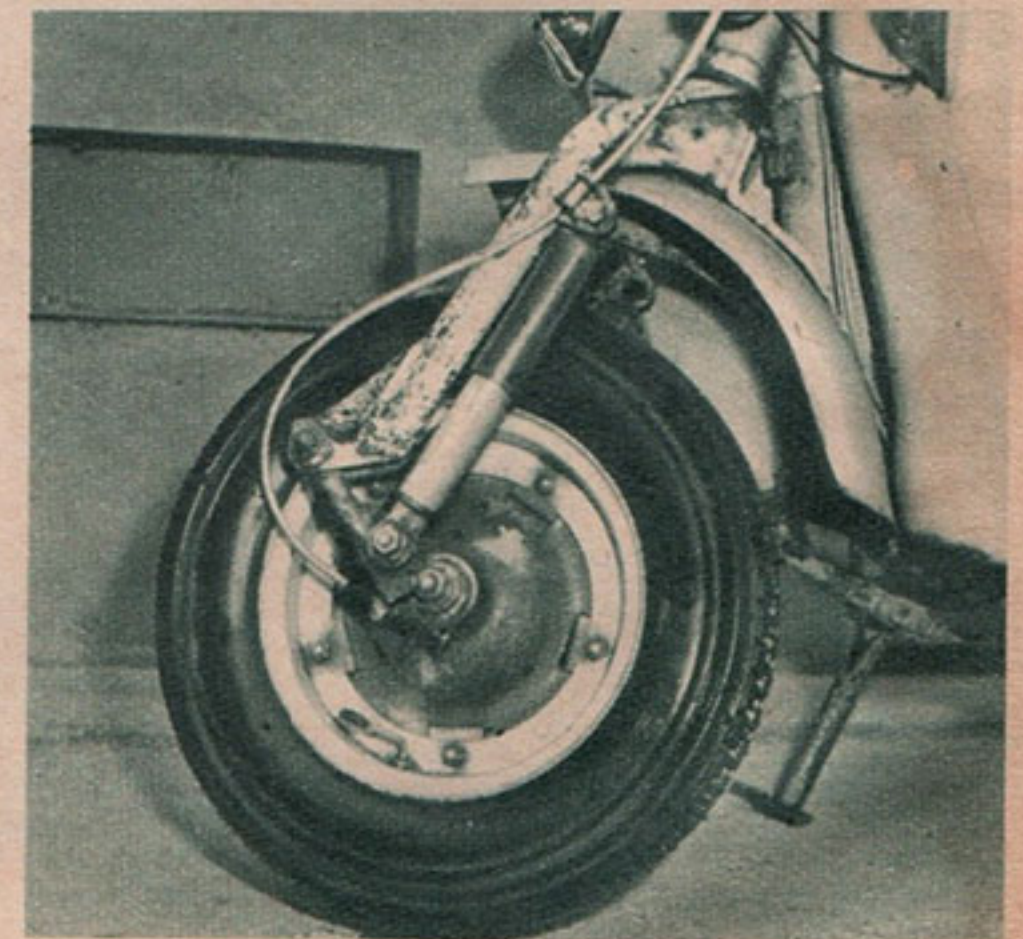
Außer der recht kräftigen Lagerung der Kurbelwelle (zwei Kugellager 6305, das hatte die alte Regina mit 350 ccm und 18 PS nicht mal!) dem dicken Kolbenbolzen (18 mm Durchmesser), und der in Fahrtrichtung hinter der Kurbelwelle liegenden Nockenwelle fällt einem auf, daß nirgendwo eine Ölpumpe zu finden ist. Der Motor hat nämlich eine sogenannte Ölbad-Schleuderschmierung. Hierbei taucht die Kurbelwelle in die Ölwanne ein und schleudert das Öl unmittelbar an Kolben, Zylinder und die Getrieberäder, die im selben Ölraum mit untergebracht sind. Die Schmierung des Ventiltriebes im Zylinderkopf überläßt man nach altbewährtem Vorbild den Ölnebeln, die durch den Schacht der Stößelstangen aufsteigen. Die gesamte Ölmenge für Motor und Getriebe von 1,5 Litern ist hier völlig ausreichend, denn wegen der Gebläse-Zwangs-kühlung braucht man das Öl nicht allzusehr zur Motorkühlung mit heranzuziehen. Die in Buchsen gelagerte Nockenwelle wird über Stirnräder angetrieben, sie liegt ganz dicht an den Kurbelwangen, bekommt also sicher genügend Schmierung aus erster Hand. Der Ventiltrieb ist ziemlich unempfindlich, sogar bei Motoren, die in der Leistung leicht angehoben wurden, traten hier kaum Schäden auf. Nur sollte man sich, wie natürlich bei jedem Viertakter, wirklich um die

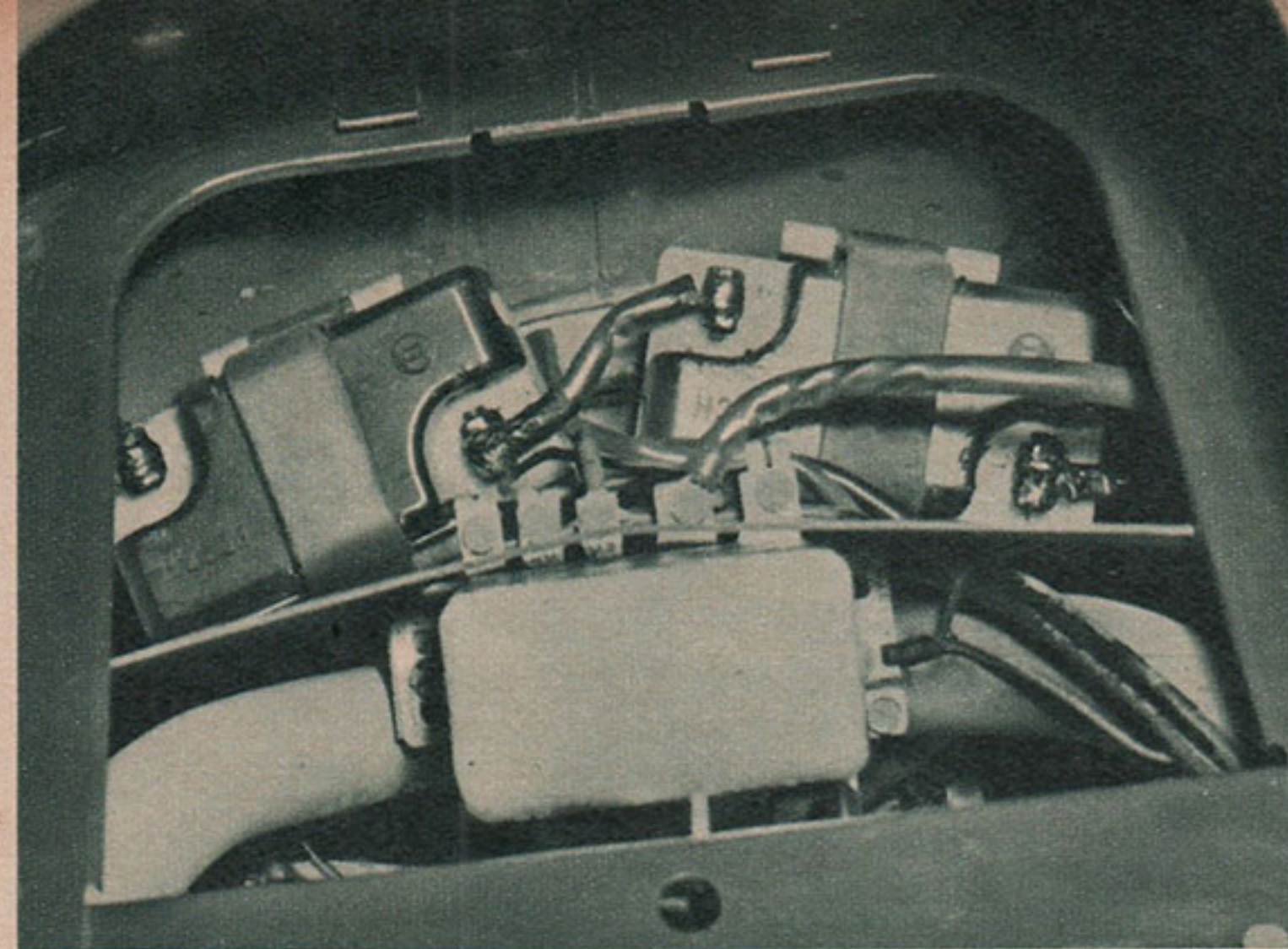
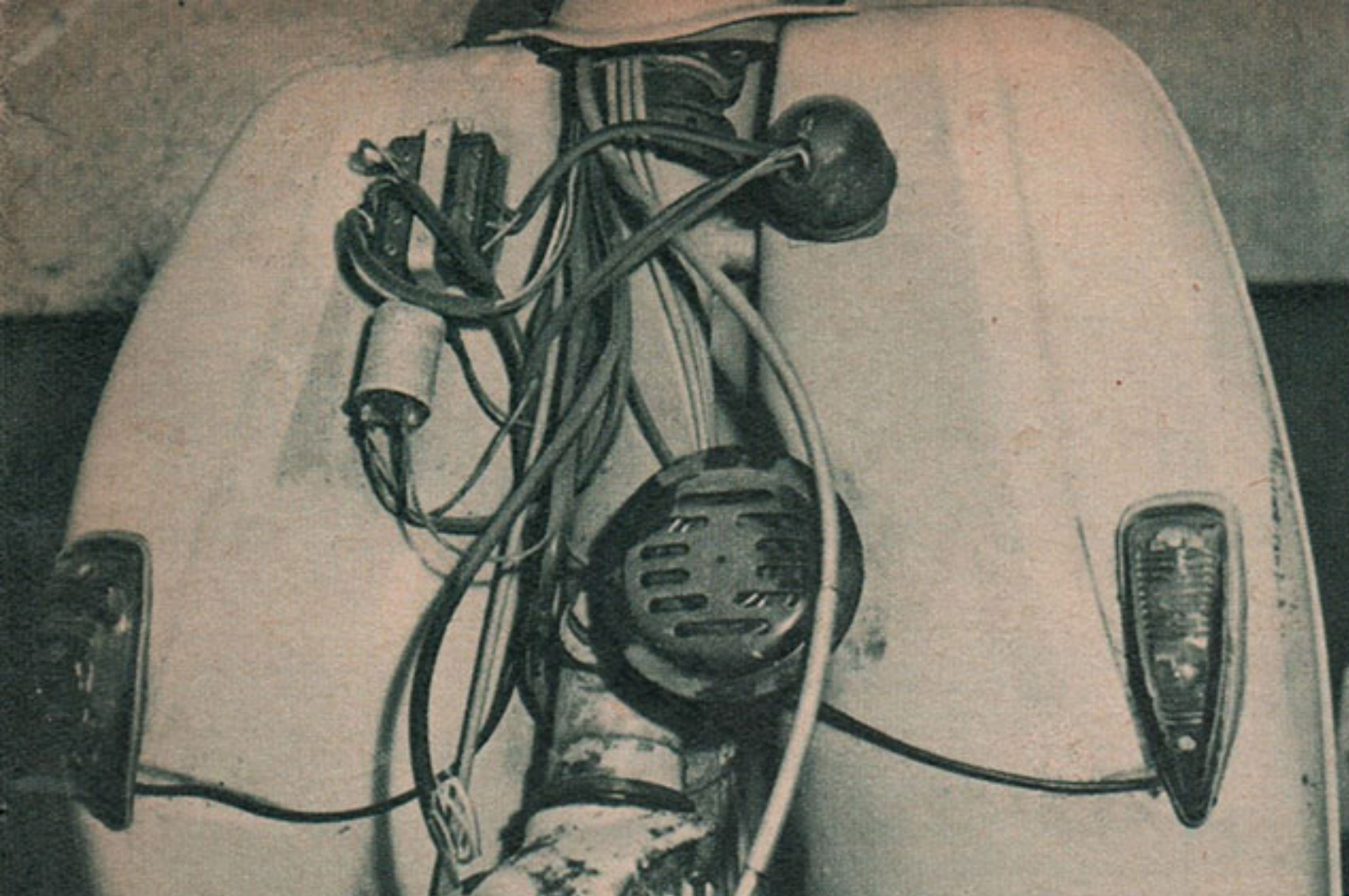
Einstellung ab und zu mal kümmern. Gegen verbrannte Auslaßventile, die von zu geringem Ventilspiel herrühren, ist nun kein Viertakter gefeit. Die Kraft vom Motor wird durch eine Einfach-Hülse übertragen, was hier für die geringe Leistung durchaus genügt. Interessant ist aber wieder die Kupplungsbetätigung, die über eine steile Schnecke und ein Druck-Kugellager erfolgt. Hierdurch umgeht man das allgemein übliche Durchbohren der Getriebehauptwelle, vermeidet Druckstangen, die sich aneinander verschleifen können, während die Schnecke unempfindlich ist, so daß man sie sogar direkt im Material des Gehäusedeckels laufen lassen kann.

Im Getriebe ist die Hauptwelle dreifach kugellagert, zwei dieser Lager halten das Schaft für den Ritzel, die Nebenwelle läuft (wie allgemein üblich) in Buchsen. Die Schaltung im Getriebe arbeitet genauso wie auch bei Motorrädern, nur ist da ein Unterschied, der uns gar nicht gefällt, vor allem, weil er sich im Fahrbetrieb nach unseren Erfahrungen doch etwas ungünstig auswirkt. Im Getriebe findet man nämlich keine Rastung mehr für die einzelnen Gänge, dies wird ganz allein dem Magura-Schaltdrehgriff überlassen. Prinzipiell müßte sich so etwas durchaus vertreten lassen, doch haben wir feststellen müssen, daß die beiden langen Seilzüge, vom Lenker bis zum Motor, immerhin doch kaum so einzustellen sind, daß die Schalterei hundertprozentig sicher klappt. Früher, beim älteren Tourist, hatte man noch eine Rastung der Gänge im Getriebe, ließ die aber wegfallen, weil es so schien, als käme man mit der Drehgriffkastung aus. Daß es nicht klappt, das ist nun allerdings nicht die Schuld des Drehgriffherstellers, das hat seinen Grund einfach darin, daß Bowdenzüge in dieser Länge für derart exakte Einstellungen schlecht geeignet sind. Weshalb z. B. wird denn immer darauf geachtet, daß bei Zweizylindermaschinen mit Doppelzuggriff für die Vergaser eine leicht erreichbare Verstellmöglichkeit vorhanden ist? Doch nur, weil auch hier die genaue Einstellung



Ein Blick auf die Einstellschrauben für die Schaltungs-Bowdenzüge. Der längere durchgehende Zug ist für die Kupplung, die Schaltungszüge sind an dem Doppelhebel eingehängt. Nach Abnahme der Haube erreicht man sie gut. Rechts die gezogene Kurzschwinge.





Nach Abnahme der vorderen Haube erreicht man die Bowdenzüge an der Stelle, die für Schmiernippel recht günstig ist. Außerdem laufen hier die meisten elektrischen Leitungen, man sieht Zündschloß (unter Gummikappe), Blinkgeber und den Sicherungskasten von hinten.

Nach Herausnehmen des Bodenbleches (mittels eines Groschens möglich) vom abschließbaren Fach unter der Sitzbank gelangt man an die Batterien. Zwar reicht die Bewegungsfreiheit noch nicht zur Wartung, aber man kann z. B. am Reglerkasten gebrochene Kabel finden und reparieren.

immer nur kurzzeitig gleichbleibt. Wie stark es auf die genaue Einstellung ankommt, das erhellt daraus, daß bei unserem Testfahrzeug trotz mehrerer Korrekturen der zweite Gang ab und zu Schwierigkeiten machte, was sich beim Hochfahren nach Verkehrsampeln immer schön ausnimmt, weil man dann nämlich plötzlich mit hochdrehendem Motor fast stehenbleibt und der Verkehr sich hinter einem staut. Hier sollte man doch mal überlegen, ob man nicht lieber auf die alte Art der Rastung zurückgreift (ein federbelasteter Stift rückt in Nuten auf der Schaltwalze ein) und sie schlimmstenfalls noch ein wenig umändert, indem man den Stift anflächt, damit sich darunter kein hemmendes Öl sammeln kann. Dieser Umbau dürfte für einen einigermaßen geschickten Bastler auch selbst zu machen sein. Bis auf den nicht immer exakten Eingriff ist die Schaltung aber sehr gut zu beherrschen. Man kommt z. B. vom zweiten auf den dritten Gang blitzschnell, auch das Hinunterschalten birgt keine Probleme. Etwas Umgewöhnung ist natürlich vonnöten, die Hebelstellung muß man in der ersten Zeit immer noch mal mit den Augen kontrollieren. Das sollte aber kein Hindernis sein, schließlich haben ja auch die Fußschaltungen nicht alle die gleichen Wege und erfordern ebenfalls Gewöhnung. Der Kraftbedarf für Kupplung und Schaltung ist gering, man sollte sich aber in Anbetracht der langen Züge und deren hohen Reibungskraften möglichst doch Schmiernippel für die Seilzüge (etwa die Dehne-Plastik-Öler) montieren, damit läßt sich sehr viel Bedienungskomfort gewinnen.

Ausgesprochen gut gelungen ist wieder die Kraftübertragung vom Getriebe zum Hinterrad. Während bei Motorrädern doch noch sehr viel gesündigt wird, indem man einen unnötig gro-

ßen Zwischenraum zwischen Getrieberitzel und Schwingendrehpunkt freiläßt (oder anderweitig verbaut), ist hier beim Tourist die Schwinge genau im Ritzeldrehpunkt gelagert, was zwar eine nicht allzu breite Lagerung ergibt, aber doch wenigstens die ungleichen Kettenlängen zwischen ein- und ausgefedertem Zustand völlig vermeidet. Man ist in der Schonung der Hinterradkette noch weitergegangen, indem man sie völlig in ein Alu-Gehäuse kapselte (das zugleich dann auch Schwingarm ist), so daß sie im Ölbad läuft und ein Mehrfaches der sonst bekannten Lebensdauer erreicht. Damit gekoppelt ist Wartungsfreiheit (bis auf gelegentlichen Ölwechsel im Kettenkasten), keine Kontrolle der Kettenspannung ist nötig (auch gar nicht möglich), was natürlich auch für so manches Motorrad wünschenswert wäre. Auf diese Weise kann nämlich dann der Kettenantrieb in bezug auf Lebensdauer und Wartungsfreiheit wieder mit dem Kardanantrieb konkurrieren.

### Das Fahrwerk

Der eigentliche Rahmen, wie weiter oben bereits beschrieben, wird durch die Alu-Bodenplatte, die unterseitig reich verrippt ist, sicher nicht unerheblich versteift. Was noch übrigbleibt, das ist das kleine bißchen Freiheit, das die recht gute Gummilagerung des Motors (an dem ja auch die Schwinge hängt) dem Hinterrad läßt, um seitliche Bewegungen auszuführen. Fahrerisch macht sich keine Unsicherheit bemerkbar, die auf Rahmenverwindungen zurückzuführen wäre. Es ist klar, daß man sich in jedem Falle an ein Fahrzeug besonders gewöhnen muß, speziell, wenn man von einem Motorrad mit dessen völlig anderen Eigenschaften auf einen Roller umsteigt, doch kann man auch an anderen Touristfahrern

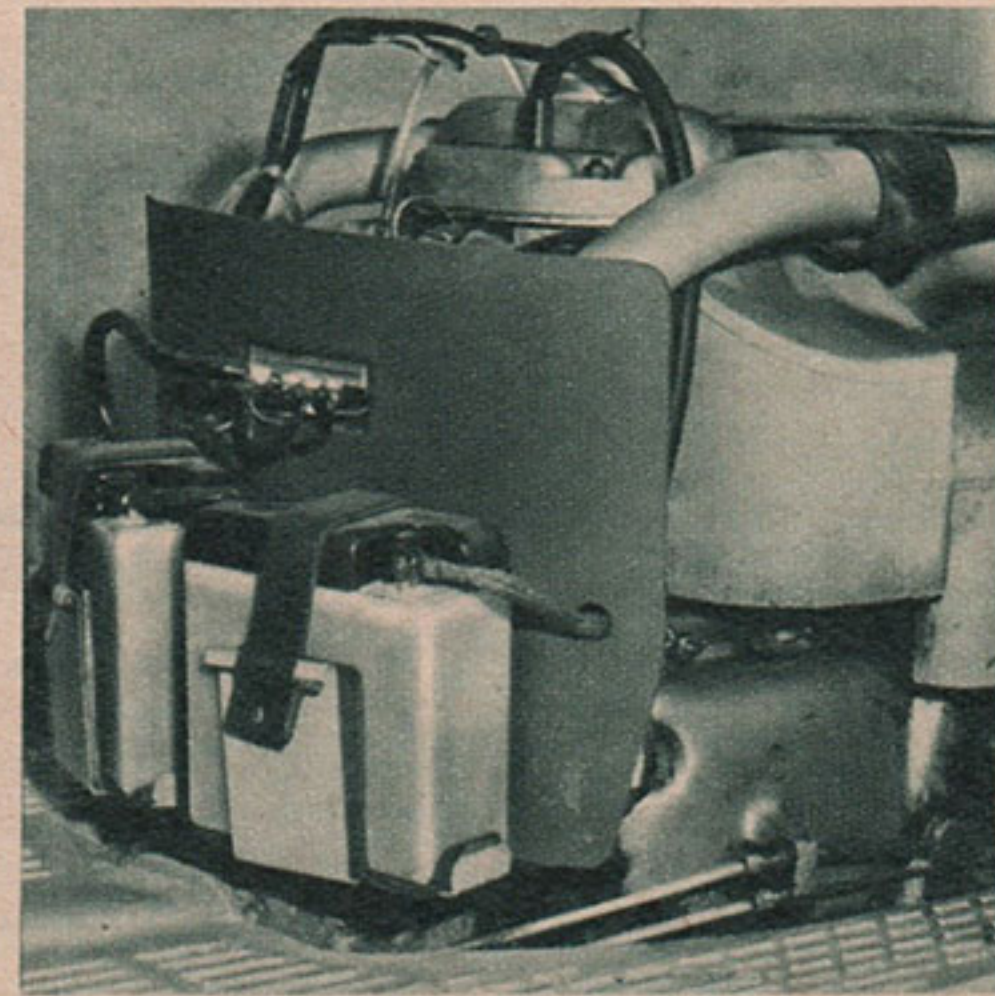
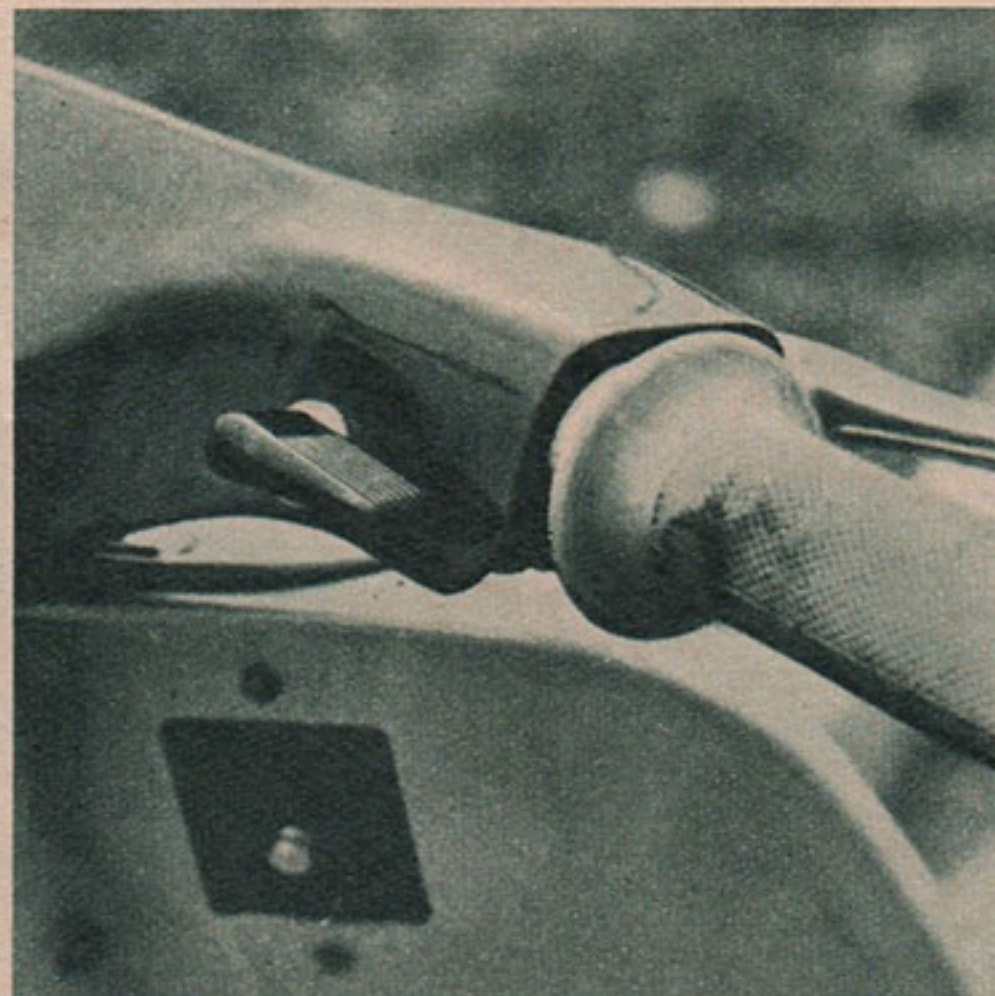
oft beobachten, daß sie Kurven praktisch auf dem Bodenbrett schleifend nehmen, so daß unser Eindruck vom Fahrwerk sicher stimmen dürfte. Die Federung ist natürlich auf die mögliche Belastung ausgelegt, wobei ein wenig stärkere Progressivität der einzelnen Federbeine (vorn und hinten) gar nicht mal schlecht wäre, da ein leichter Fahrer auf dem Roller trotz der schön langen Federwege immer noch kurze Stöße bekommt, die vielleicht auch von einer etwas zu steifen Dämpfung herrühren. (Das hintere Heinkel-Federbein wäre übrigens etwas für die Seitenwagenbastler, das dürfte in der Federhärte für die Federung des Seitenrades ziemlich hinhalten.) Den langen Federweg besonders der Vorder-Kurzschwinge merkt man deutlich beim Bremsen. Wie bei jeder normalen Telegabel taucht die Schwinge tief ein, man denkt zunächst, die Bremse habe noch gar nicht gezogen, dann im Stillstand, hebt sie sich wieder aus den Federn. Dieser Effekt ist natürlich keineswegs hinderlich, er ist ganz normal, er wurde hier nur erwähnt, um mal den schönen Federweg gedanklich zu demonstrieren.

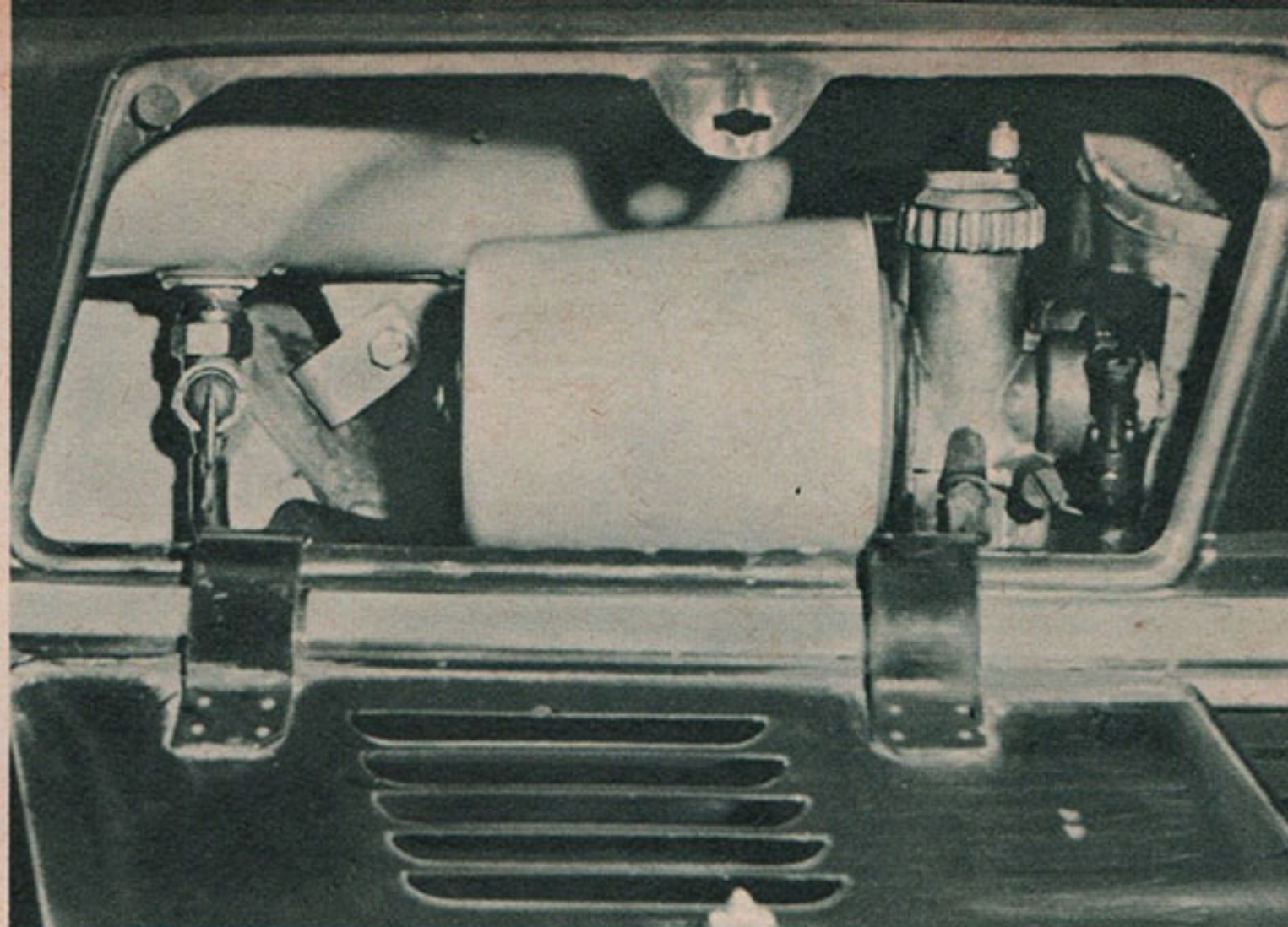
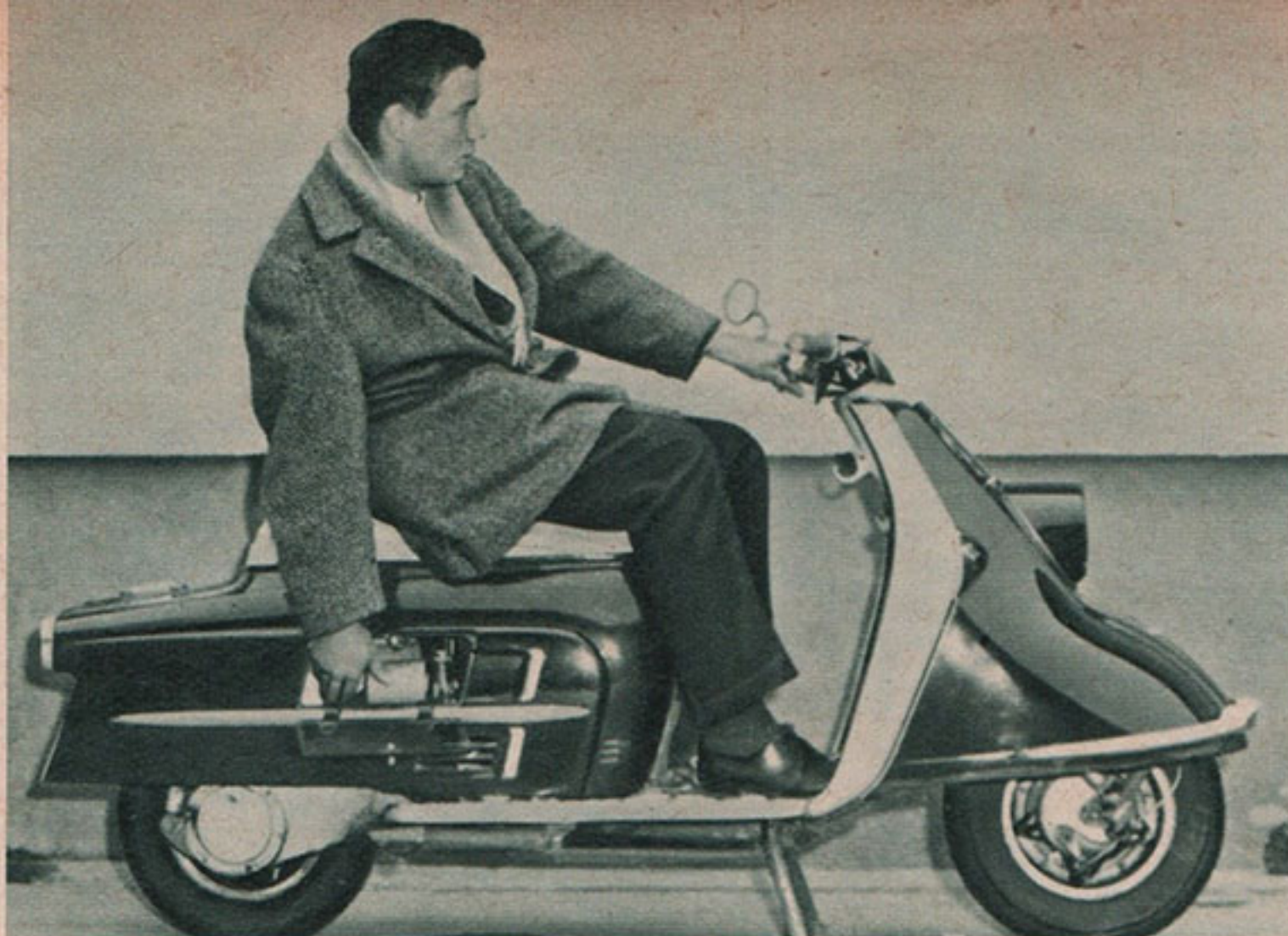
Die Blechverkleidung, das also, was manchen Bastler bei oberflächlicher Sicht vom Roller abschrecken könnte, ist beim Tourist geradezu begeistert einfach befestigt. Man kommt nach Lösen von nur drei Schrauben und Abheben der hinteren Haube praktisch an alles heran, was normalerweise untersucht werden könnte. Die Kabelverbindungen zum Rück-Brems-Blink-Kennzeichenlicht (Katalogbezeichnung) sind als schnelltrennbare Steckverbindungen ausgeführt, Verwechslungen der einzelnen zusammengehörigen Stecker sind nicht nur durch Farbkennzeichnung der Kabel, sondern auch durch unterschiedliche Größen der Stecker erschwert. Auch die vordere Verkleidung, die große Bughaube, läßt sich be-

Der Blick in das Scheinwerfergehäuse mit der eingezeichneten wünschenswerten Öffnung, die das Abklemmen der Kabel ersparen kann, wenn die Haube abgenommen werden soll.

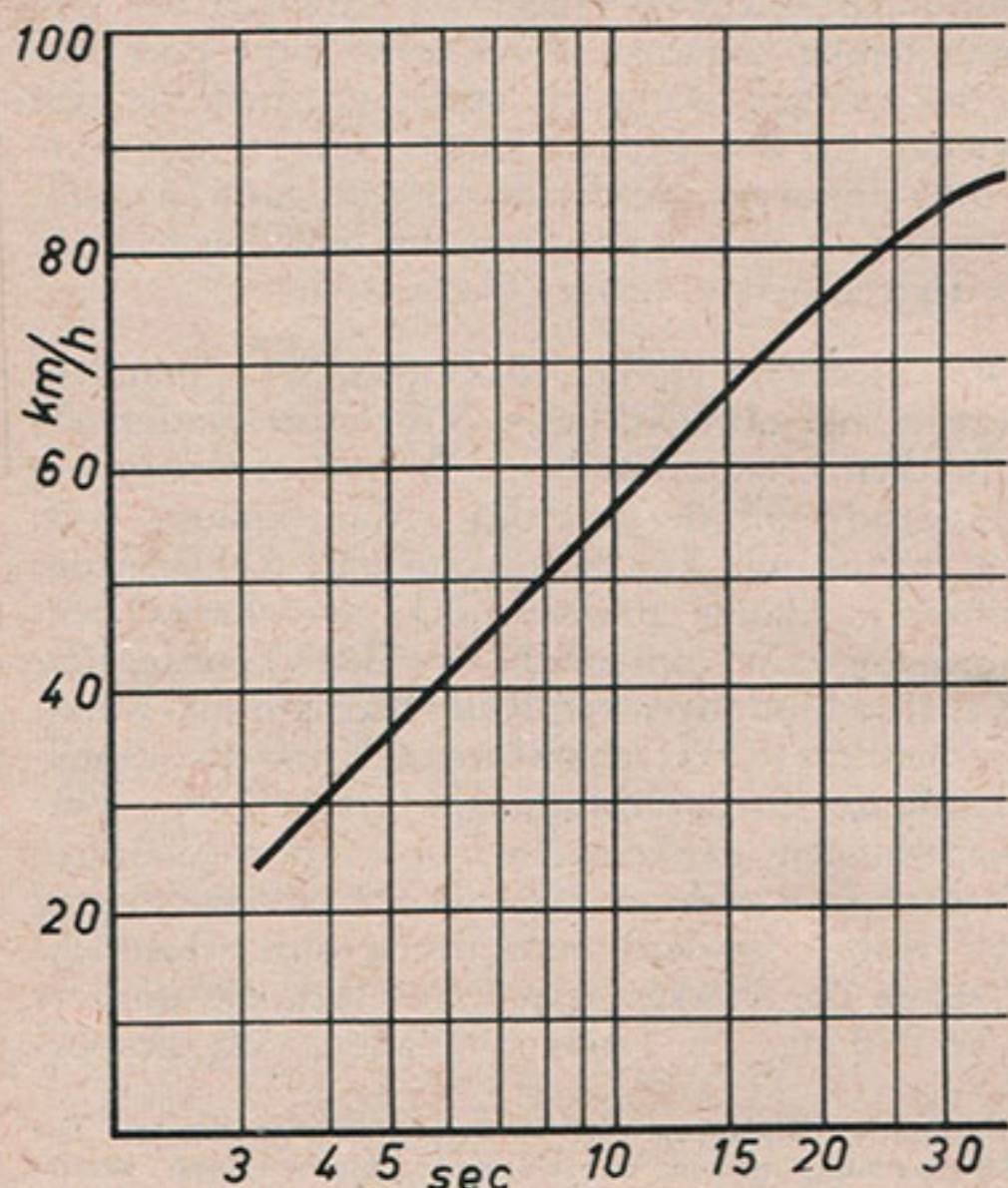
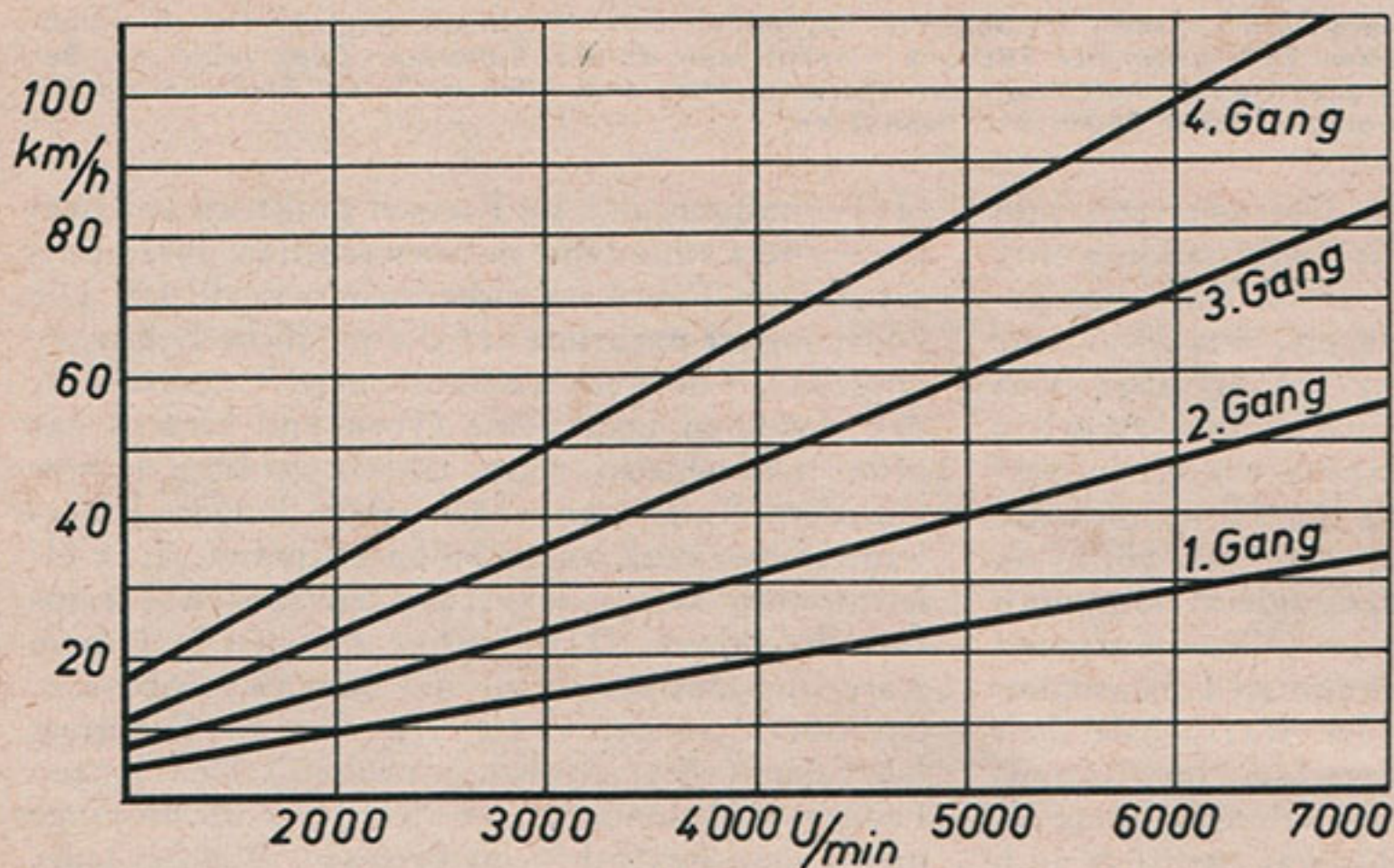
Ein sehr gut durchdachtes Detail: der Blinkerschalter. Leider gibt es ihn bei Hella nur für Anbau an solche Lenkerverkleidungen, für Rohrlenker wäre er aber immerhin auch sehr schön.

Die beiden Batterien sind hintereinandergeschaltet. Zur Abschirmung gegen unerwünschte Motorwärme wurde hier eine Abdeckung vorgesehen, die aus Preßpappe ist. Klappert nicht!





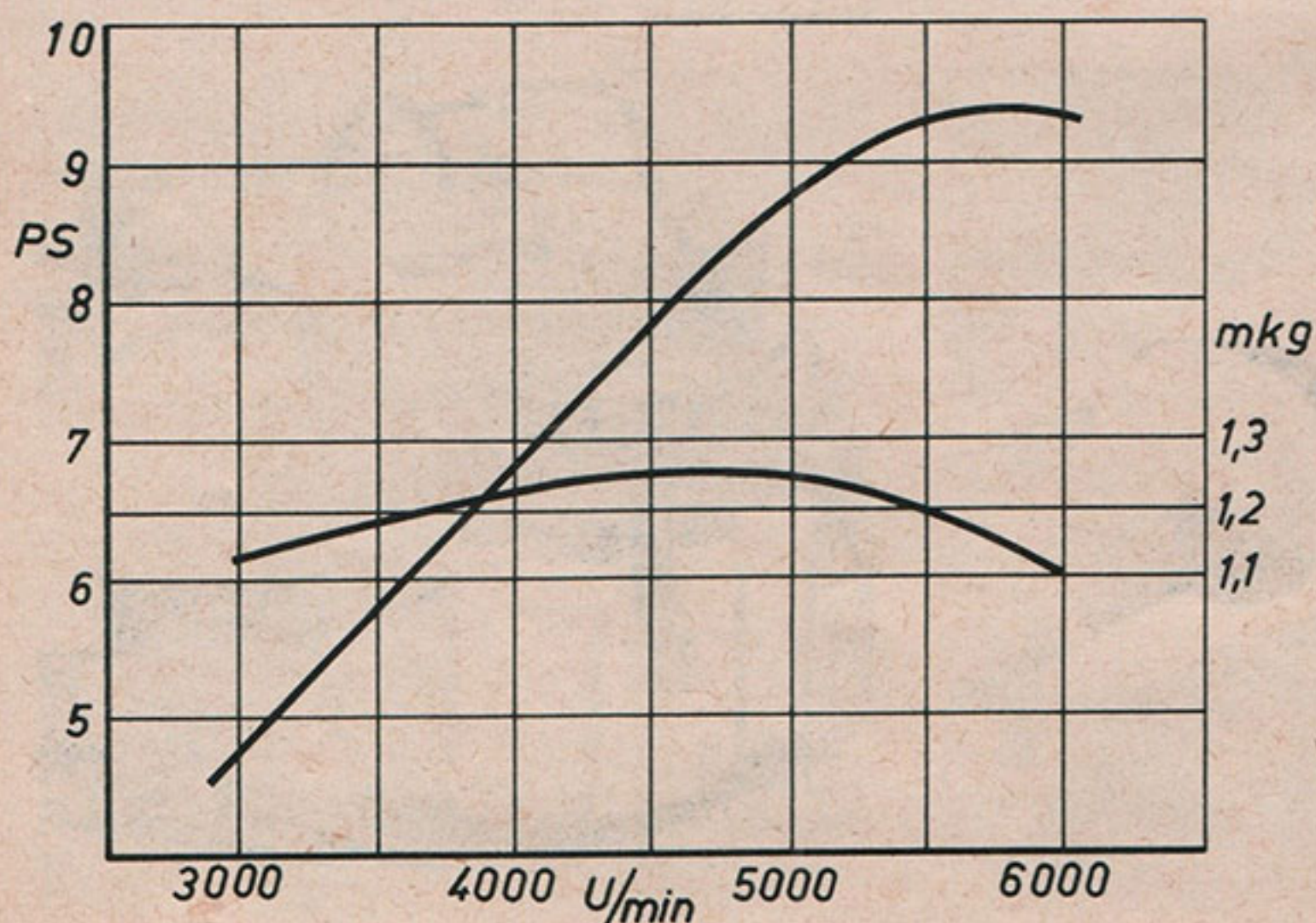
Im linken Bild ist einmal vorgeführt, wie man den Benzinhahn zu erreichen versuchen muß, wenn man während der Fahrt auf Reserve stellen will. Das geht praktisch nur, wenn man, wie hier, 1,92 m groß ist und entsprechend lange Arme hat. Rechts die geöffnete Seitenklappe enthüllt den Micronic-Filter am Vergaser und den Benzinhahn ohne Wassersack.



Im Gangdiagramm sind die Reichweiten der einzelnen Gänge gut zu erkennen, das offizielle Diagramm geht nur bis zu einer Drehzahl von 6000 U/min, da aber der Motor ziemlich unempfindlich gegen Überdrehen ist, haben wir mal bis 7000 weitergezeichnet.

Die Beschleunigungskurve ist ein deutliches Spiegelbild des Drehmomentverlaufes. Auf unserem Diagramm läuft sie fast schnurgerade bis zu 25 sec, erst dann biegt sie in Richtung auf die 90 km/h-Linie ab.

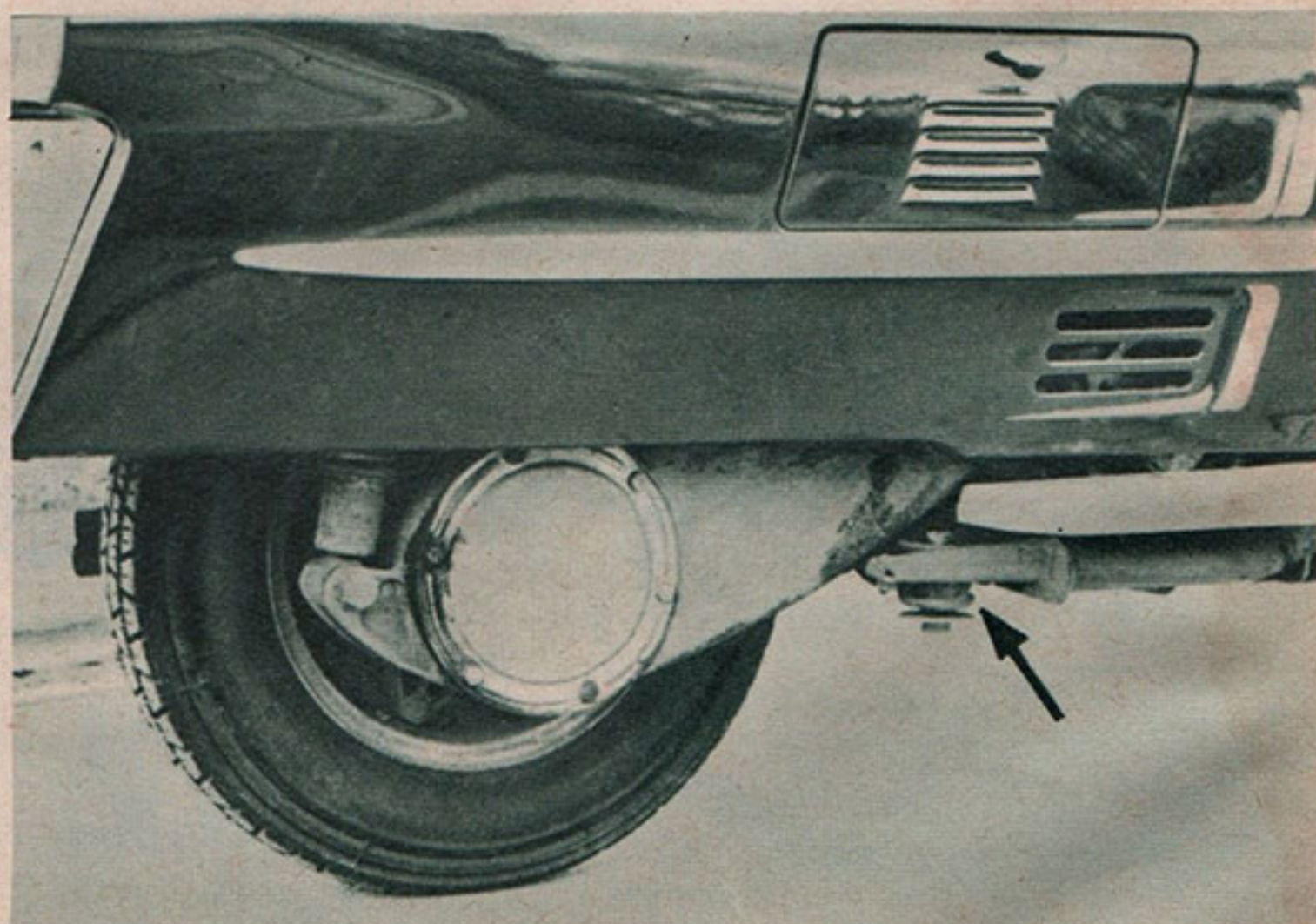
Unten schließlich die Leistungskurve mit dem Drehmomentverlauf: bei 3000 U/min sind bereits fünf PS verfügbar, und wenn man mit dem Gangdiagramm vergleicht, kann man feststellen, daß kaum ein Grund besteht, in den einzelnen Gängen unter 3000 U/min zu kommen.



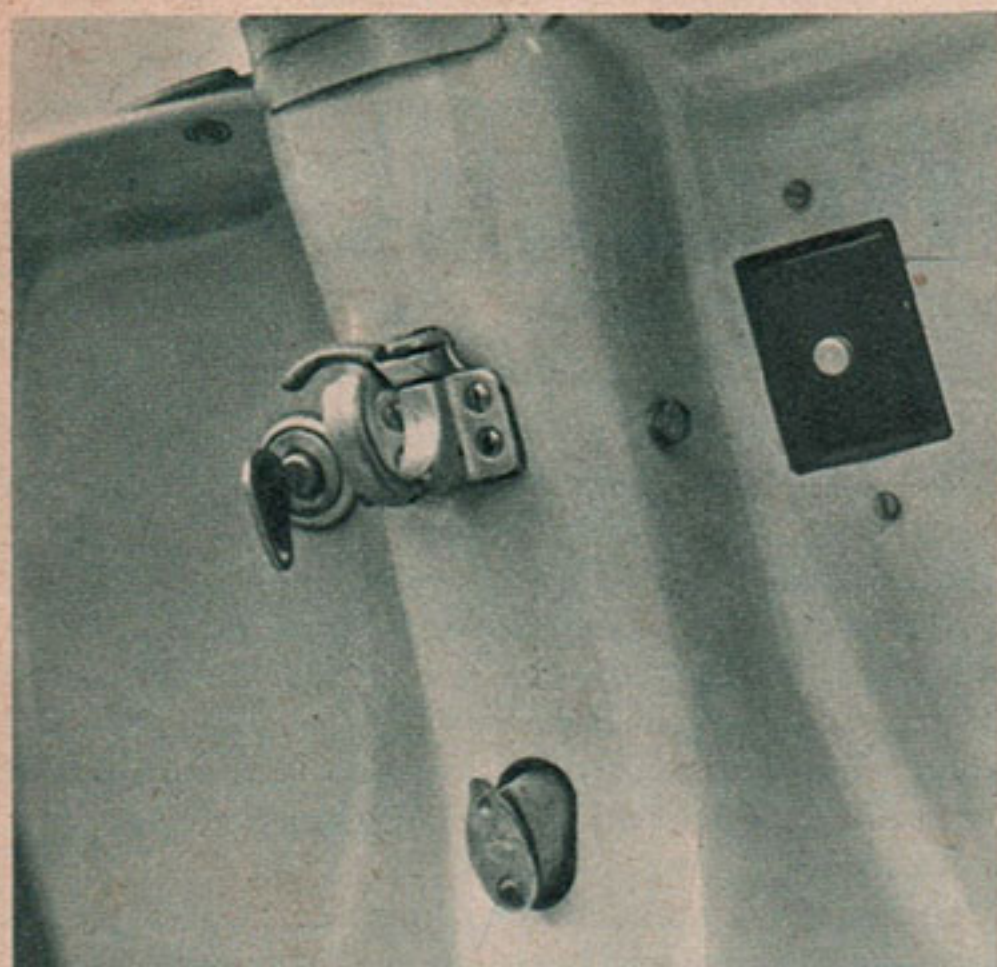
### Technische Daten

Motor: Gebläsegekühlter Einzylinder-Viertakter, OHV, stehender Zylinder  
 Leistung/Drehmoment: 9,5 PS bei 5750 U/min, 1,25 mkg von 4200 bis 4800 U/min  
 Bohrung/Hub/Hubraum: 60,0 mm/61,5 mm/174 ccm  
 Mittlere Kolbengeschwindigkeit bei 5750 U/min: 11,7 m/sec  
 Verdichtungsverhältnis: 1:7,4  
 Ölbadschleuderschmierung: Ölmenge (Motor und Getriebe gemeinsam) ca. 1,5 Liter  
 Ventilspiel bei kaltem Motor: Einlaß 0,15 mm, Auslaß 0,20 mm  
 Lichtanlage: Batterie-Anlaßzündlichtmaschine mit automat. Zündverstellung  
 Lichtmaschine: Bosch Typ AZ/DAQ 9/12 1700 + 0,2 R = 12 Volt, 90 Watt  
 Zündzeitpunkt: 0,6 bis 0,8 mm vor OT, das sind 10 Grad Kurbelwinkel  
 Zündkerzen-Wärmewert/-Elektrodenabstand: 225/0,5 bis 0,6 mm  
 Vergaser: Rundschiebervergaser mit Beschleunigerpumpe, Typ Bing 1/20/46  
 Hauptdüse/Leerlaufdüse/Nadeldüse: 85/30/2,66  
 Nadelstellung: Dritte Kerbe von oben, Nadel mit Konus 15 x 1,95 Ø  
 Mischkammereinsatz Nr. 3, Luftregulierschraube 1/2 Umdrehungen offen  
 Ansaugluftreinigung durch Micronic-Luftfilter  
 Tankinhalt: ca. 12 Liter (für ca. 350 km Strecke), davon 1,7 Liter Reserve  
 Getriebe: Vierganggetriebe mit Handschaltung, Rastung im Drehgriff  
 Gesamtübersetzungen solo: 18,05 - 10,60 - 7,10 - 5,13, für Gespann 20,50 - 12,02 - 8,06 - 5,83  
 Kraftübertragung Motor-Getriebe: Einfach-Hülsekettenkette 3/8" x 3/8", 56 Glieder  
 Kraftübertragung Getriebe-Hinterrad: Einfach-Rollenkette 1/2" x 3/16", 70 Glieder  
 Ölinhalt Schwingarm (Ölbad-Hinterradkette): 0,15 bis 0,20 Liter  
 Rahmen: Einrohr-Rahmenbogen mit Auslegern zum Motor und zum Federbein.  
 Motor weich in Gummi gelagert  
 Federung vorn: Beidseitige gezogene Kurzschwinge, hydr. gedämpfte Federbeine  
 Federung hinten: Einseitiger Langschwinge, hydr. gedämpftes Federbein, Schwingendrehpunkt im Getrieberitzeldrehpunkt, Schwingarm = Kettenkasten  
 Bremsen: Innenbackenbremsen, Trommeldurchmesser 140 mm, Backenbreite 25 mm  
 Räder: untereinander austauschbar, Größe: 4,00 x 10"  
 Bremsbetätigung: Vorn und hinten über Bowdenzüge  
 Länge/Breite/Höhe/Radstand: 2020/710/1000/1380 mm  
 Leergewicht: 148 kg, zulässiges Gesamtgewicht 350 kg, d. h. 200 kg Zuladung  
 Zulässiges Gesamtgewicht mit Seitenwagen: 450 kg, 3 Personen zugelassen  
 Serienmäßige Ausstattung mit 140 mm Scheinwerfer, Blinker, Bremslicht, Lichtlupe, Lenkerschloß und Handtaschenhalter. Zusätzliches nützliches Zubehör: Gepäckbrücke und Reserverad sowie Reserveradhülle  
 Preis des Rollers ab Werk: DM 1950.-, Reserveradhalter mit Rad: DM 89.-  
 Gepäckbrücke allein: DM 30.-  
 Feste Kosten: Kraftfahrzeugsteuer jährlich DM 26.-; Haftpflichtversicherung jährlich (günstigste Prämie ohne Schadensfreiheitsrabatt, allerdings gebietsbegrenzt, durch Zweirad-Versicherungsbüro, Lorch/Württ.) DM 54.-  
 Hersteller: Ernst Heinkel Aktiengesellschaft, 7 Stuttgart-Zuffenhausen, Hellmuth-Hirth-Straße 41.

Der Pfeil in dieser Ansicht zeigt auf eines der Motor-Gummilager. Man erkennt deutlich das Auslegerrohr für die Halterung. Hinten die Anlenkung des Federbeines. Im linken Bild auf der nächsten Seite oben sind Zündschloß, Lenkungsschloß, Handtaschenhaken (bis 10 kg belastbar!) und der schwarze Sicherungskasten zu sehen. Bild rechts: Das ist das Bordwerkzeug, bis auf den etwas billigen Schraubenzieher sehr ordentlich.





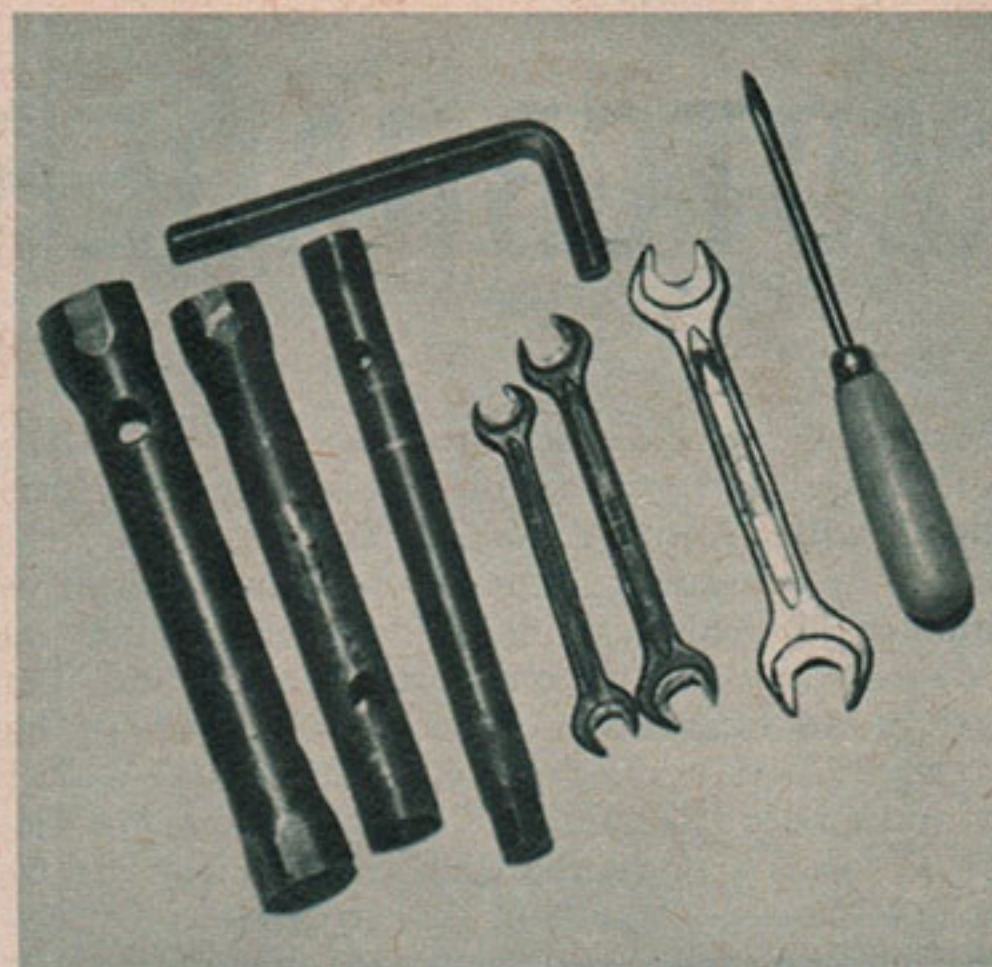


## Elektrische Anlage

Der Tourist hat eine 12 Volt-Anlage, zwei hintereinandergeschaltete 6 V 11 Ah Akkus sorgen für den nötigen Anlasserstrom. Die Batterie-Anlaßzündlichtmaschine sitzt auf dem rechten Kurbelwellenstumpf, der Regler, die Zündspule und der Kondensator sind weggebaut, wodurch endlich einmal die wärmeempfindlichen Teile aus der Gefahrenzone herausgebracht wurden, ein Wunsch, den wir für unsere Motorräder ja schon lange, meist vergeblich, geäußert haben, ist also hier erfüllt. Man hat nicht mehr soviel Kabelkram in der Lichtmaschine, der den ganzen Aufbau nur immer unübersichtlich macht. Die Leistung der Anlage mit 90 Watt ist zufriedenstellend, da bleiben neben dem Ladestrom für die Batterie immer noch ein paar Watt übrig für den Anbau von Heizgriffen. Schwierigkeiten beim Starten hatten wir den ganzen Winter über gar nicht, und das ist um so beachtlicher, als der Roller ja immer im Freien übernachtete. Die Batterien wurden auch nicht etwa abends ausgebaut und in der guten Stube vor Erkältung geschützt, das war dann doch zuviel Arbeit. Der Scheinwerfer hat 140 mm Lichtaustritt, wir halten das seit langem für Motorräder schon für viel zu wenig, vor allem, wenn man bedenkt, daß ja immerhin Geschwindigkeiten um die 100 km/h erreicht werden. Noch dazu ist der Scheinwerfer recht niedrig angebracht, nur 700 mm über dem Boden (ich habe das schnell einmal bei meiner Schwarzen Josephine nachgemessen, 16 Zoll-Reifen, da sind es immerhin 850 mm). Was sich überraschenderweise wenig auswirkt, das ist die starre Befestigung des Scheinwerfers, der sich also nicht mit dem Lenker bewegt. Ausleuchtung in den Kurven ist durchaus gut.

## Fahrleistungen

Wenn uns auf der Autobahn der Heinkel Tourist immer wegen der hohen Dauergeschwindigkeiten aufgefallen ist, dann fanden wir nun beim Test die theoretische Bestätigung für dieses doch ungewöhnlich gute Verhalten eines Motors. Die Getriebeabstufung ist so gehalten, daß der vierte Gang praktisch nur als reiner Schon- und Spargang brauchbar ist. In der Spitzengeschwindigkeit liegt die Grenze also nicht beim Ventilflattern, sondern bei den Fahrwiderständen, die den Motor nur selten auf gefährlich hohe Drehzahlen im vierten Gang kommen lassen. Schließlich werden für 110 km/h, welche der Heinkel bergab ohne zu murren hergibt, immerhin mindestens 13 bis 15 PS benötigt, noch dazu bei einem solchen Fahrzeug, das doch wahrlich nicht die Proportionen eines kleinen Renners hat. Die von uns gestoppte Höchstgeschwindigkeit, aufrecht sitzend, auf ebener Strecke, jeweils drei Messungen in jeder Richtung, lag bei einem Kilometer Anlauf nur bei 85 km/h, was dann auch der Leistung des Motors, den 9,5 PS schon viel eher entspricht. Bei diesen 85 km/h dreht der Motor erst ganz gemütliche 5200 U/min, da bleibt also noch genügend Spielraum für Gefälle und Rückenwind. Allerdings kann man nicht behaupten, daß das Fahren im vierten Gang besonderen Spaß macht, der dritte reicht immerhin fast genauso weit hinauf, so daß man nur dann im vierten fährt, wenn man sich mal eine ganze Weile Ruhe gönnen kann. Für Landstraßenfahrten bei starkem Verkehr ist das nichts. Eine sehr günstige Eigenschaft hat diese Übersetzung jedoch, sie wirkt sich tatsächlich als Spargang aus. Der Benzinverbrauch des Testrollers lag über die ganze Strecke bei 3,5 Liter/100 km, einige Spitzen traten auf mit 5 Litern, das war dann aber ausgesprochene Jagerei auf Bundesstraßen, mit vielen Überholmanövern und damit häufigem Gebrauch der unteren Gänge. Erfreulich an der Leistungskurve des Motors ist, daß sie so liegt, daß das Drehmoment, das an sich gar nicht so besonders hoch ist, im Bereich von 3000 U/min bis hinauf zu 6000 U/min nur um 0,15 mkg schwankt, nämlich zwischen 1,1 mkg und 1,25 mkg. Das macht sich beim Fahren darin bemerkbar, daß von ganz niedrigen Drehzahlen heraus



die Beschleunigung bis obenhin schön gleichmäßig ist. Deshalb ist der Heinkel ja auch für den Anbau eines Seitenwagens noch recht gut geeignet. Ebenso im Bergsteigevermögen macht sich dieser Kurvenverlauf bezahlt, wobei allerdings neben der Leistungskurve auch noch die Übersetzungsdaten mitspielen. Schließlich zeigt die Beschleunigungskurve ein ähnliches Bild, keine überraschend hohen Werte, aber sehr gleichmäßigen Kurvenverlauf. Wir haben die Kurve nur bis zu 30 Sekunden aufgezeichnet, da oben geht es immer noch ein wenig weiter, gut meßbar, jedoch wird der Bereich uninteressant. Sagen wir's mal mathematisch: die Kurve nähert sich asymptotisch der 90 km/h-Linie.

Das Fahrwerk, das ja oben bezüglich des Federungskomforts etwas kritisiert wurde, verhält sich allerdings in den erreichbaren hohen Geschwindigkeiten sehr sauber, technisch gesehen ist das klar, auch Sportwagen sind etwas härter gefedert als Wagen für niedrigere Geschwindigkeiten. Es ist mit diesem Fahrwerk also ohne weiteres möglich, lange Strecken mit hohen Geschwindigkeiten recht ermüdungsarm zu fahren, wozu auch noch der sehr ruhige Motor wesentlich beiträgt. Die Gummiaufhängung des Motors überträgt keine Schwingungen, so daß auch von dieser Seite her der Eindruck bestärkt wird: man sitzt auf einem äußerst kultivierten Fahrzeug. Das ist es auch, was den großen Erfolg des Heinkel Tourist ausmachen dürfte: seine Laufruhe, seine sehr gute Verarbeitung, der solide Eindruck, den er schon beim ersten Anblick erweckt, und natürlich die Tatsache, daß seine Linienführung sauber und klar ist. Dies und die Zuverlässigkeit des Motors, der gute Ruf von den Sportveranstaltungen her sind die Gründe dafür, daß man den Heinkel Tourist, auch wenn man ihn wegen seiner Roller-Konzeption nicht mag, unbedingt ernst nehmen muß. Seine Wendigkeit im Stadtverkehr, seine bequeme Bedienung und seine Sicherheit gegen ungeübte Hände machen ihn selbst heute noch für bestimmte Kreise diskutabel, und wie schon mehrfach erwähnt, gibt es in technischer Hinsicht etliche Punkte, die auch einem ganz modernen Motorrad noch unbedingt zur Ehre gereichen würden.

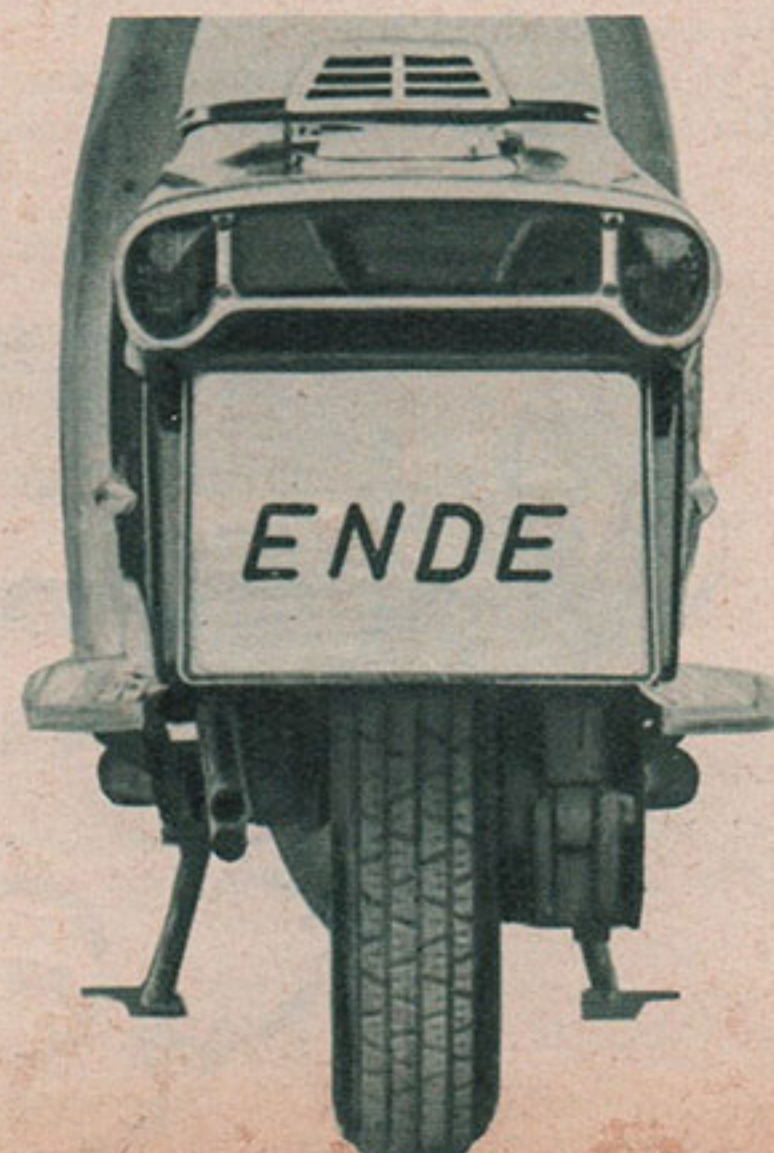
H.-J. M.

quem demontieren, man muß dazu hier allerdings sechs Schlitzschrauben mit Muttern abnehmen, außerdem die Kabel des Scheinwerfers abklemmen. Dabei kommt man zwar an alle Schrauben und Muttern gut heran, doch die Abklemmerei der Kabel ließe sich noch umgehen, wenn man einen Ausschnitt in die Wand machen würde (etwa wie auf dem Foto gezeigt), durch die der Birnensockel hindurchgeführt werden könnte. Die Bughaube muß man abnehmen, wenn man Genaueres über kleine elektrische Pannen wissen will; hier dahinter verbergen sich nämlich (wassergeschützt!) Hupe, Blinkgeber und Zündschloß mit ihren vielen Anschlüssen. Übrigens ist hier auch die beste Stelle für die Anbringung der Schmiernippel für die Bowdenzüge, da hier alle Züge entlanglaufen und man auch den richtigen Abstand vom jeweiligen Seilende hätte. Die Befestigung der Haube mit weniger als drei Schrauben pro Seite dürfte schlecht möglich sein, ebenso kann man es nicht umgehen, auf der Innenseite Sechskantmuttern zu verwenden, anstelle von etwa Anschweißmuttern. Bei solch großen und relativ schwierigen Blechziehtteilen lassen sich die Schraubenlöcher serienmäßig nicht immer so hundertprozentig an die gleiche Stelle setzen, wie es für Anschweißmuttern nötig wäre. Nun, so häufig kommen ja keine Pannen in dieser Gegend vor, man braucht schließlich hier keine Steckverbindung.

## Bremsen und Räder

Mit 140 mm Trommeldurchmesser und 25 mm Belagbreite sind die Bremsen für ein Fahrzeug dieses Gewichtes (150 kg) noch ausreichend. Man kann beide Räder zum Pfeifen bringen, nur ist dazu doch etliche Hand- bzw. Fußkraft nötig. Das hängt aber sehr stark vom Pflegezustand der Züge ab; gerade der Handbremszug sollte schon regelmäßig geölt werden. Wir hatten den Testroller über den Winter dieses Jahres und konnten dabei eine Eigenart feststellen, die übrigens auch bei vielen anderen Bremsen anzutreffen ist, die man aber erst kennenlernen muß: morgens (der Roller stand über Nacht im Freien) waren die Bremsen beide auf den ersten paar Kilometern regelrecht giftig, so daß hier einige Vorsicht am Platze war. Erst nach einigen kurzen Bremsungen konnte man wieder normal fahren, da dann erst die Feuchtigkeit aus den Trommeln verdampft war. Vielleicht erscheint es manchem müßig, das gerade hier zu erwähnen, aber ausgerechnet jemand, der sich nicht viel mit technischem Kram befassen will (und das ist bei Rollerfahrern recht oft der Fall), muß ja irgendwoher erfahren, worauf er zu achten hat.

Die 10 Zoll-Räder sind untereinander austauschbar, was den Vorteil hat, daß die Mitnahme eines Reserverades erst dadurch sinnvoll wird. Das Reserverad hat beim Tourist noch einen weiteren Nutzen: wenn man tatsächlich mal zum Sturz gekommen ist, dann schützt es die recht empfindliche Heckleuchte (vollständig aus Plastik, nicht allzu billig), die anderenfalls neben der Stirnwand in Höhe der Blinker der einzige Punkt ist, auf dem der Roller aufliegt.



Erwin Tragatsch:

# MOTORRÄDER — MADE IN SWITZERLAND

Man muß es den Eidgenossen lassen ... sie hatten die längste Bergrennstrecke am Klausenpaß, eine prachtvolle Rundstrecke in Berns Bremgarten, einen interessanten Stadtkurs in Genf und gleich außerhalb Genfs auch noch den alten Circuit von Mayrin, wo man beim Abkommen von der Strecke in Frankreich landen konnte und wo im Jahre 1928 der große englische Rennfahrer Walter Handley die 350er und 500er Klasse beim Großen Preis von Europa auf neuen, von seinem Landsmann Dougal Marchant konstruierten Königswellen-Rennmaschinen gewann, die nicht weit entfernt von den Motosacoche-Werken in Acacias (bei Genf) gebaut wurden.

Motosacoche war der größte und international berühmteste Name der Schweizer Motorrad- und Einbaumotorenindustrie. Henri und Armand Dufaux gründeten mit François Guillery und Edouard Demole schon um 1899 die „Société en commende H. & A. Dufaux & Cie.“ mit dem Sitz in Carouge (Genf) zwecks Konstruktion eines Benzinmotors zum Einbau in Fahrräder, und 1901 bekamen sie hierfür ein Patent. Der Name dieses Einbaumotors war ursprünglich MADC und wurde später in Motosacoche („Motor in der Tasche“) geändert. 1905 wurde der Firmenname erneuert, und zwar in „S. A. H. A. Dufaux & Cie.“ umgewandelt und der Sitz in die Rue Acacias 56 in Genf verlegt, wo sich heute noch das Unternehmen — das leider keine Motorräder und Motorrad-Einbaumotoren mehr herstellt — befindet.

Bereits 1906 gab es dort seitengesteuerte Motoren mit Magnetzündung, 1907 erfolgte die Gründung einer Tochtergesellschaft in Turin, und als 1917 der Krieg fast überall wütete, wurde in der neutralen Schweiz die „Motosacoche S.A.“ als Resultat einer Reorganisation des Stammhauses mit einem Kapital von sfr 2 500 000 gegründet. Sieben Jahre später entstand eine Zweigfabrik in Lyon, die Motorräder und Motoren für Frankreich produzierte und, wie die Zentrale in der Rue Acacias, besonders Ende der zwanziger Jahre große Verkaufserfolge mit Einbaumotoren hatte. Mitte der dreißiger Jahre wurde dann, als Resultat von Einfuhrschwierigkeiten in vielen Ländern, deren Produktion fast ganz eingestellt, doch blieb die Herstellung von kompletten Motosacoche-Motorrädern bis 1956 im Gang.

Der Ruf von Motosacoche ging weit über die Grenzen, und selbst in England, wo es selbst zahlreiche Hersteller von Einbaumotoren gab, wie z. B. JAP, Blackburne, Bradshaw, Python, verwendeten renommierte Motorradproduzenten, wie Matchless, Brough Superior, Lea Francis, Ariel, Rex Acme, New-Henley u. a., in verschiedenen Modellen die prachtvollen Schweizer Präzisionserzeugnisse. Bis 1930 wurden in der Rue Acacias über 200 000 Motorräder und Motoren für Motorräder hergestellt, und in dieser Zahl sind die von verschiedenen Firmen — wie z. B. Triumph in Nürnberg — unter Lizenz hergestellten MAG-Motoren noch gar nicht enthalten.

Das „MAG“ war die Abkürzung für „Motosacoche Acacias Geneve“ und fand sich auch bei zahlreichen deutschen Erzeugnissen, so bei Standard, Imperia, O.D. (Ostner-Dresden), Ernst-MAG, Avis-Celer, T.A.S., Andrees, Mars, Bücker, Neander und anderen.

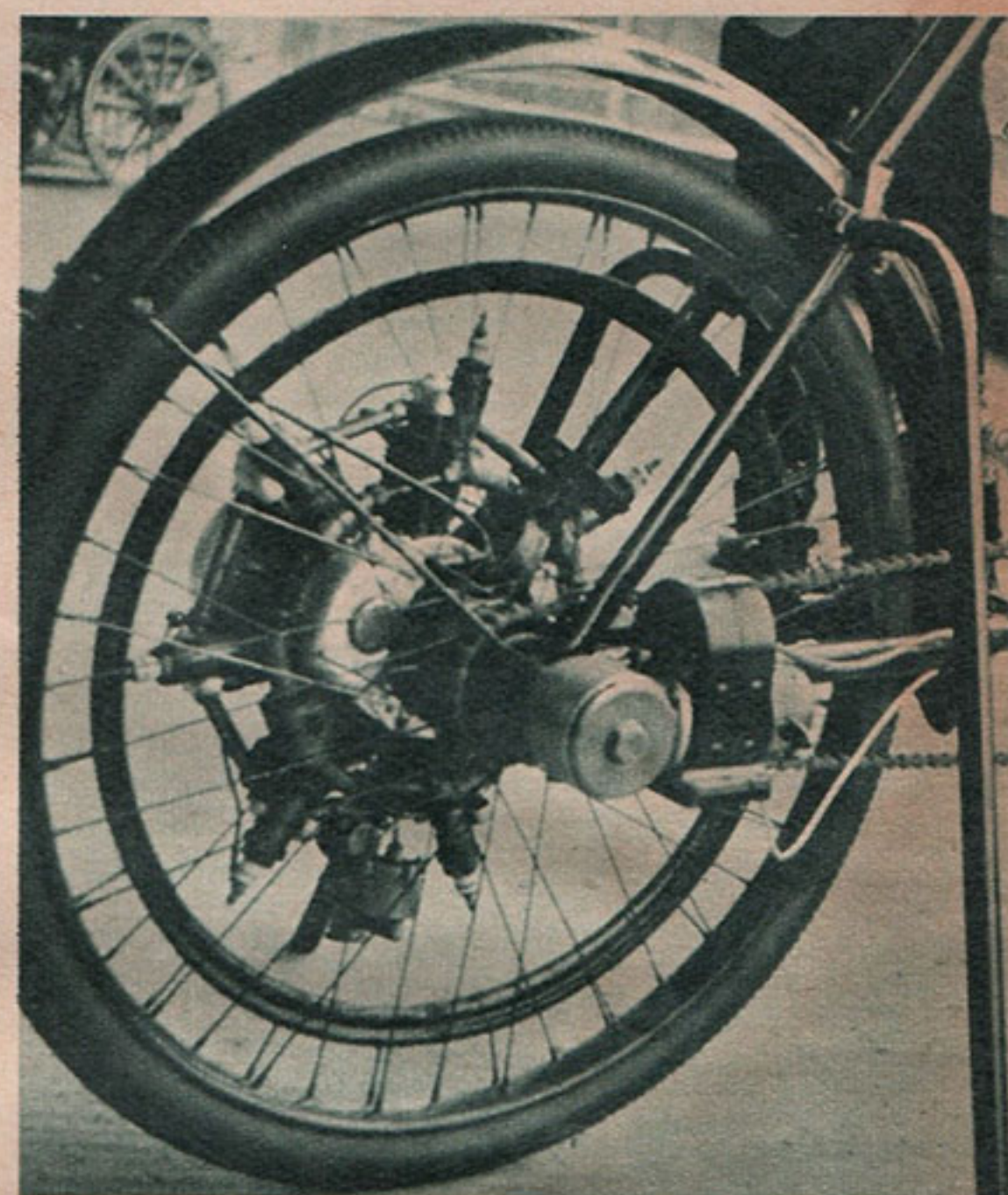
Der erste Motosacoche-Motor war ein einzylindriger Viertakter mit 215 ccm Hubraum, mit automatischem Ansaug- und stehendem Auslaßventil. Dieser Motor war zusammen mit dem Tank in einen Hilfsrahmen montiert, der in jedes normale Fahrrad eingebaut werden konnte. Auf beiden Seiten wurden dann Bleche angebracht, die als Kühlluftführung und zugleich als Schmutzschutz für den Fahrer dienten. Das Ganze wog komplett 32 kg, mit ihm konnte eine Höchstgeschwindigkeit von 35—40 km/h erzielt werden. Mit so einer Motosacoche wurden schon 1901 der erste und zweite Platz beim Bergrennen am Col de la Faucelle herausgefahren. Ein anderer interessanter Motor war ein siebenzylindriger Sternmotor, der 290 ccm hatte und links am Hinterrad eines Fahrrades angebaut wurde. Das war 1905. Ab 1906 verlegte man sich dann ganz auf Ein- und Zweizylinder, doch war die Firma immer bereit, Sonderwünschen Rechnung zu tragen, und während der letzten zwanziger Jahre baute man für Brough Superior (England) sogar einen Versuchs-Vierzylinder.

Im Gegensatz hierzu baute die Firma ab 1911 einen 350 ccm V-Zweizylinder mit Zweigang-Kettengetriebe unter Lizenz von Royal-Enfield. Und schon um 1915 herum gab es Drei- und Vierganggetriebe eigener Konstruktion — interessant deshalb, weil Motosacoche — mit einer Ausnahme — ab 1924 alle eigenen Motorräder mit englischen Sturmey Archer-Dreiganggetrieben ausstattete. Die MAG-Typenreihe bestand damals aus Einzylinder-Viertaktern, die wechselgesteuerte Ventile hatten, und aus ebensolchen Zweizylindern in V-Form. Daneben baute man schon seit 1920 OHV-Einzylinder für die Werksrennfahrer, denen dann auch ebensolche V-Zweizylinder folgten. Der Verfasser erinnert sich aber auch noch an eine Königswellen-Zweizylinder-Rennmaschine in V-Form, die der damalige Spitzen-Werksfahrer Francesco Franconi so um 1926 herum bei Bergrennen fuhr und mit der er große Erfolge errang.

1927 kam dann nicht nur der berühmte englische Konstrukteur Dougal Marchant zu Motosacoche, sondern auch eine neue Produktionspolitik, die sich auf die erhöhte Erzeugung von Einbaumotoren für in- und ausländische Fabriken stützte. Marchant entwarf gleich neue Königswellen-Rennmotoren — langhubige 350 und 500 ccm-Einzylinder —, zu denen sich ein Jahr später auch eine 250 ccm-Version gesellte. Diese schnellen und erfolgreichen Motoren wurden nur in ganz beschränktem Umfang für die eigenen Werksfahrer sowie für gute Kunden von MAG-Einbaumotoren — Standard und Triumph in Deutschland, Rex Acme in England und Monet Goyon in

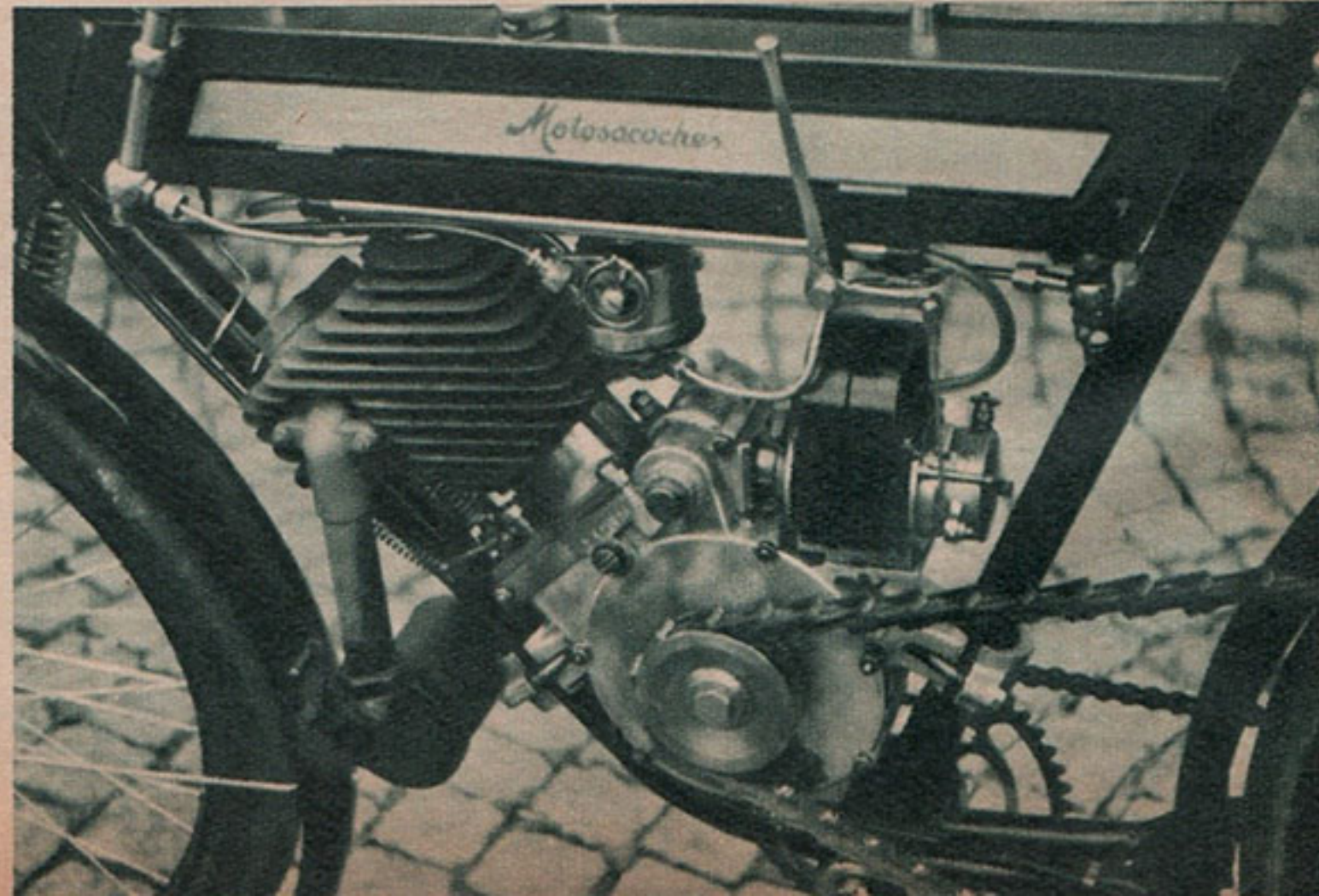
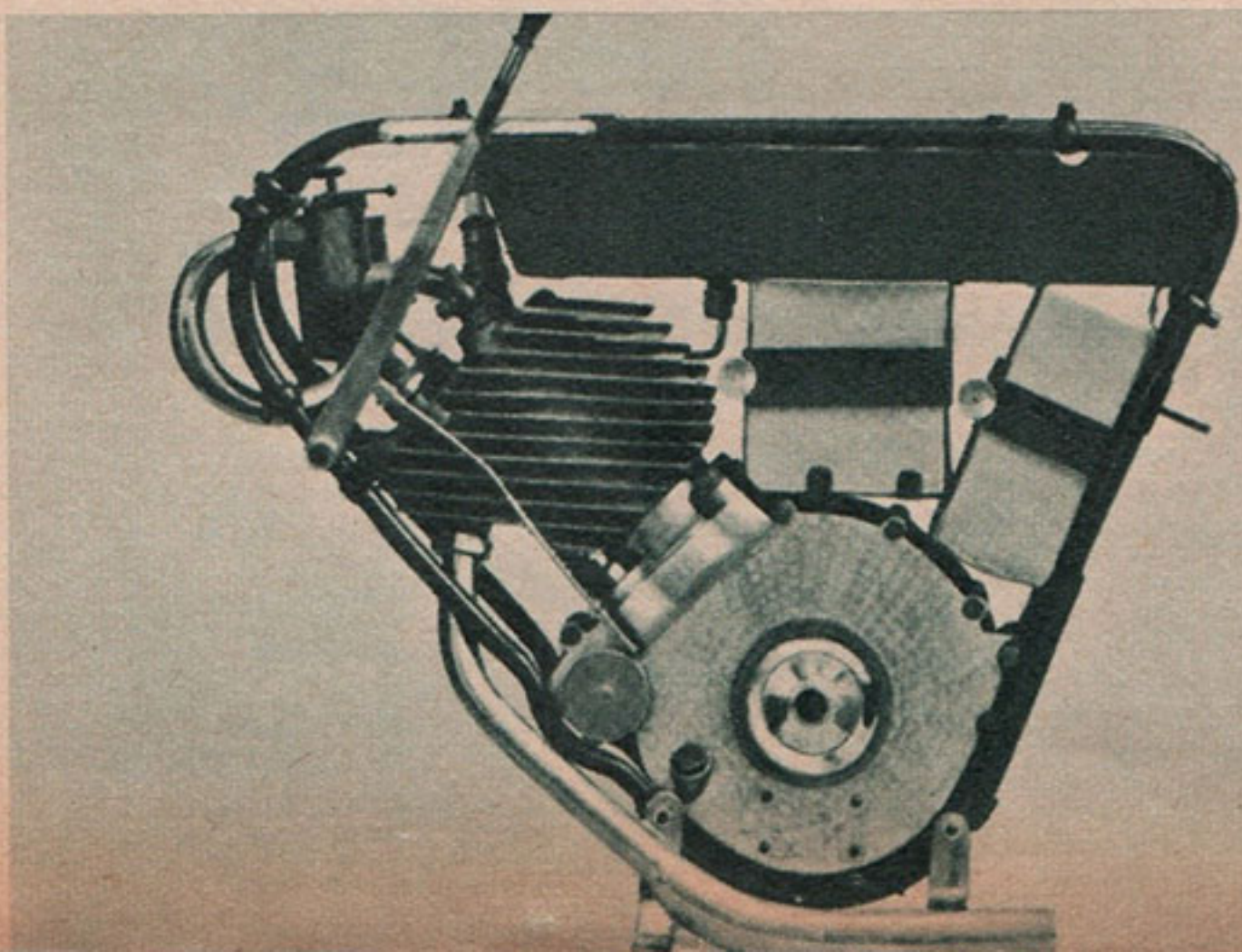
Frankreich — gebaut und von Fahrern wie Karl Gall, Paul Rüttchen, Dipl.-Ing. Dom, Hermann Lang, Vaclav Lischka, Otto Ley, Toni Fleischmann, Walter Handley, Martin Schneeweiß, Luigi Arcangeli, Georges Cordey (Condor), Ernst Hänni (Condor) sowie den eigenen Motosacoche-Fabrikfahrern (zu denen zwischen 1928 und 1930 auch Handley gehörte) Francesco Franconi, Luigi Martinelli, Charly Dodson, Arthur Simcock u. a. gefahren.

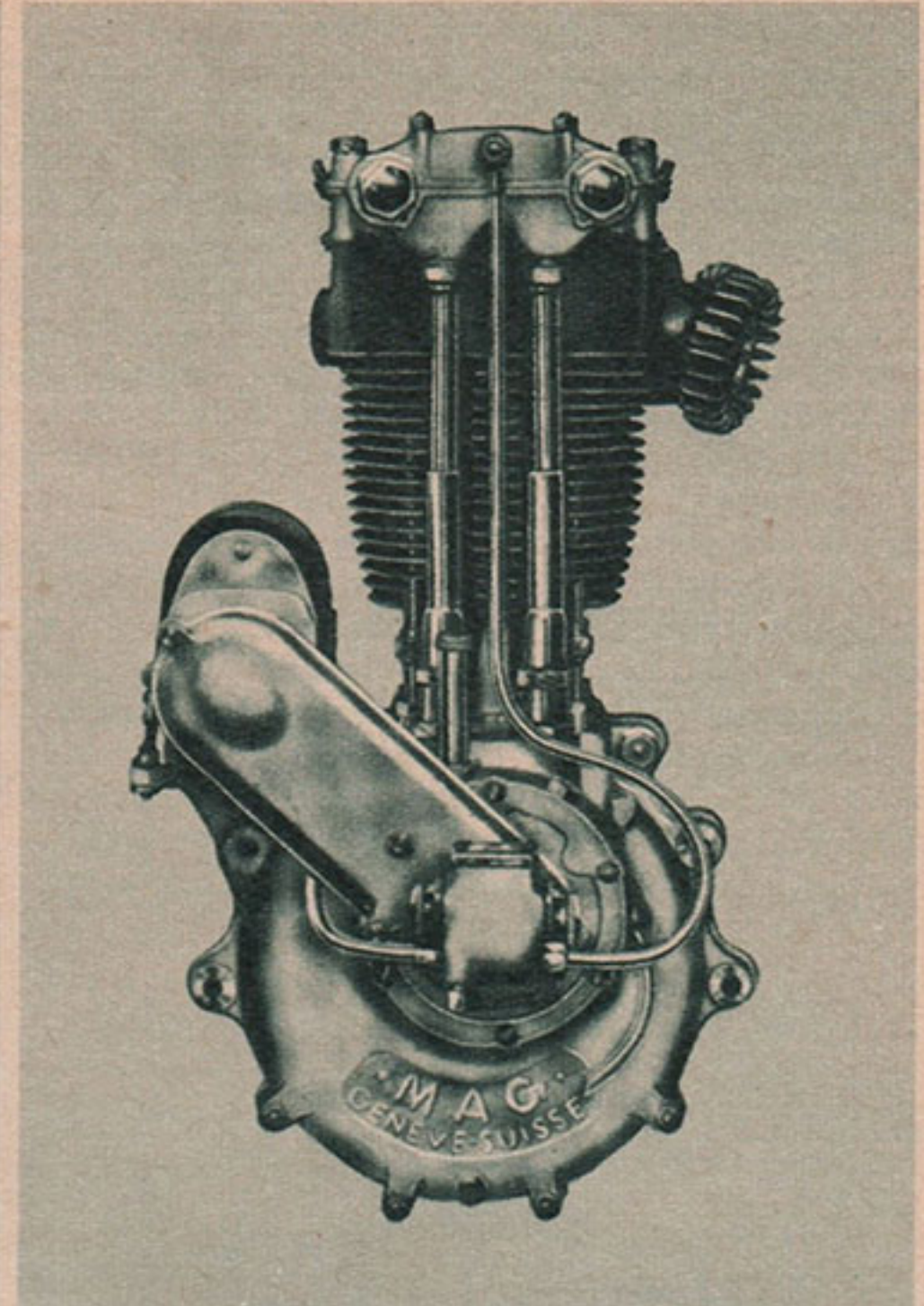
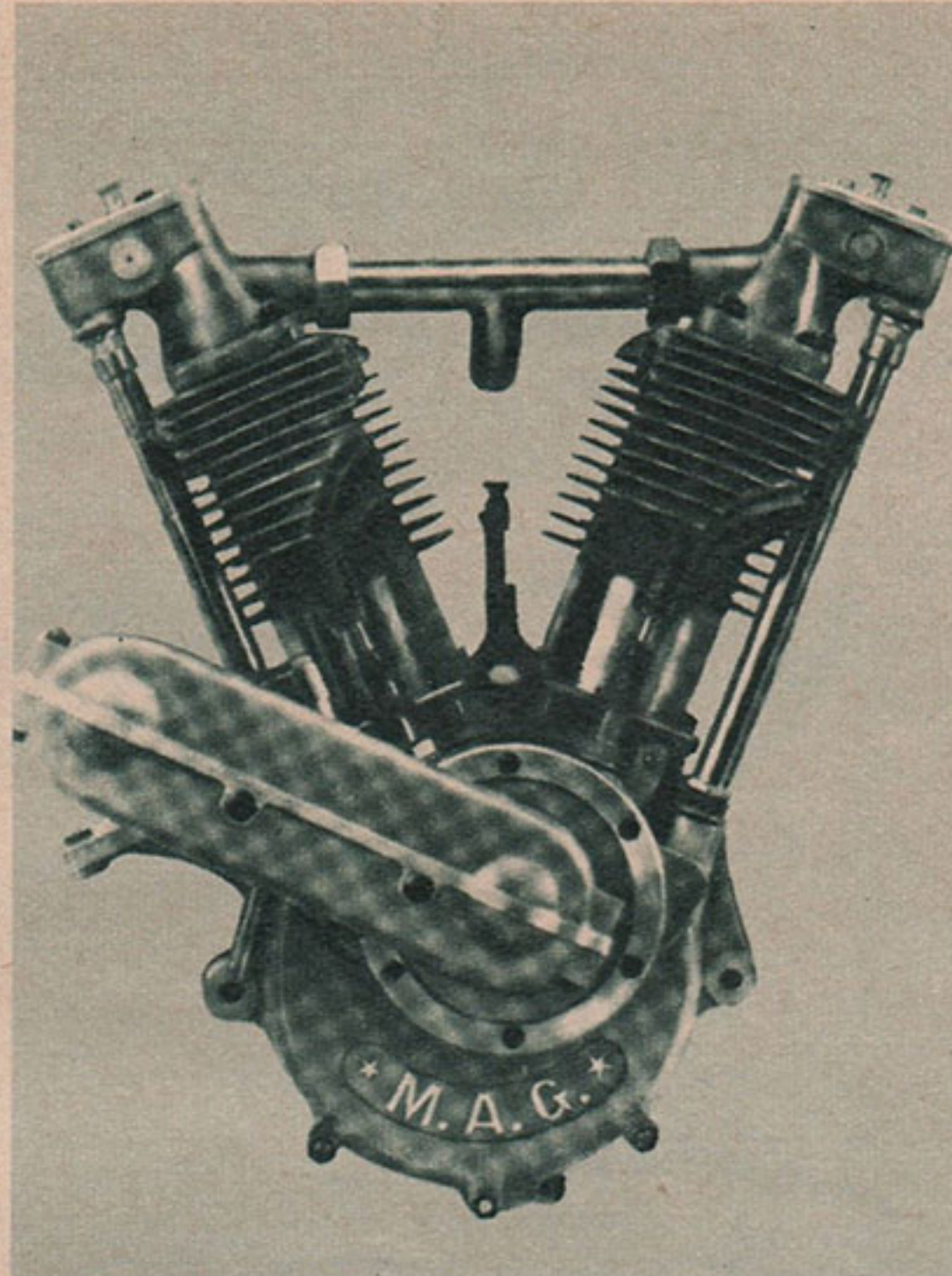
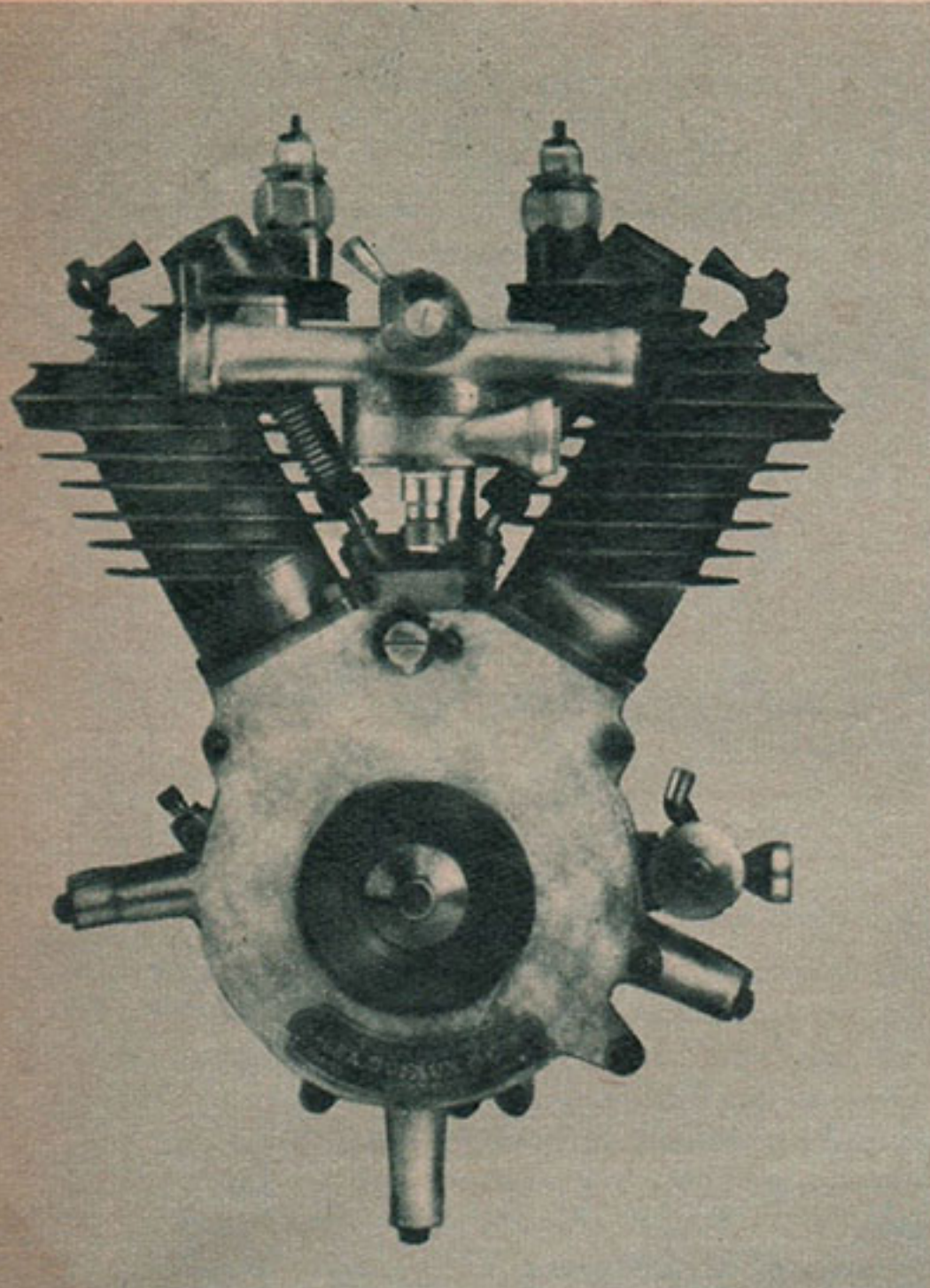
Privatfahrer mußten sich mit der „Fliegenden Banane“, einer prachtvollen 500 ccm OHV-Einzylinder-Rennmaschine, begnügen, die mit ihren in die Zylinderverrippung einbezogenen Stoßstangen zwar wie eine OHC-Version aussah, die Leistung der Königswellenmotoren jedoch nicht erreichte. Dieser Motor wurde u. a. in Deutschland von OD in Straßenrahmen verwendet, während ihn andere Firmen und Fahrer auch bei Bahnveranstaltungen einsetzten ... Toni Fleisch-



mann (der ältere Bruder des vor kurzer Zeit verstorbenen Heiner) hatte ihn in einer Nürnberger Triumph und Ing. Franz Hecker in einer Standard-Bahnrennmaschine.

Bis 1930 setzte sich das Produktionsprogramm von Motosacoche aus wechselgesteuerten 250 ccm, 300 ccm, 350 ccm und 500 ccm Einzylinder- sowie 600 ccm, 750 ccm und 1000 ccm V-Zweizylindermotoren zusammen. Daneben gab es ab 1927 auch sportliche 350 ccm und 500 ccm OHV-Einzylinder, alle in kompletten Motorrädern und auch als Einbaumotoren. Ein temperamentvoller, obengesteuerter 500 ccm V-Zweizylinder wurde in beschränktem Umfang ebenfalls gebaut und in





Deutschland nur von Ernst-MAG (Breslau) verwendet — ältere Leser dürften sich auch noch an den Sieg von Orlindo Geißler bei der Targa Florio in Sizilien erinnern, bei der er eine 350er Ernst-MAG mit dem OHV-Sportmotor fuhr.

Marchant ging 1930 zu FN nach Belgien und wurde bei Motosacoche durch Bert Le Vack — der von JAP und New Hudson kam — ersetzt. Er befaßte sich mit der Weiterentwicklung der Marchantschen Rennmodelle und konstruierte daneben eine prachtvolle seitengesteuerte 850 ccm V-Zweizylindermaschine . . . das letzte je in Genf-Acacias gebaute V-Zweizylindermodell. Bald darauf wurde er das Opfer eines Verkehrsunfalles, und obwohl man noch neue 350 ccm und 500 ccm SV-Einzylinder schuf, war nun doch die große Zeit dieser Firma vorüber. Die Einbaumotorenproduktion wurde bald darauf stark eingeschränkt, da man sie infolge von Einfuhrerschwerungen in verschiedene Länder nicht exportieren konnte, und als man Mitte der dreißiger Jahre nochmals daran ging, neue 500 ccm OHC-Einzylinder-Rennmaschinen zu bauen, tat man das leider nur noch mit halber Begeisterung; die großen Rennerfolge der Jahre 1925—1932 stellten sich nicht wieder ein.

Nach dem Weltkrieg schuf dann Marchant wieder ein neues, unorthodoxes 250 ccm-Tourenmodell mit automatischem Getriebe und vollkommen gekapseltem Riemenantrieb für die Firma, doch es ging nie in Produktion. Nicht nur weil es zu ungewöhnlich aussah, sondern vor allem, weil die Produktionskosten zu hoch waren. Es blieb nicht ohne weitere Versuche, den Motorradbau in den folgenden Jahren wieder in Schwung zu bringen, und nachdem man zahlreiche Konstruktionen aus-

probiert hatte, entschied man sich für einen 250 ccm OHV-Twin (Lizenz-Opti), der jedoch den einstigen Ruf der Dufauxschen Erzeugnisse auch nicht wiederherstellen konnte. Und so kam es, wie es leider kommen mußte — die Motorradherzeugung wurde Mitte der fünfziger Jahre ganz eingestellt. Tragisch deshalb, weil die Maschinen von Motosacoche zu den besten und vor allem bestausgeführten gehörten und qualitativ mit den alten englischen Sunbeams gleichzustellen waren; tragisch aber auch aus nationalen Prestige-gründen, weil die zahlreichen Erfolge bei großen internationalen Rennen einen großen Einfluß auf das Ansehen der Schweiz als Motorradproduzent gehabt hatten.

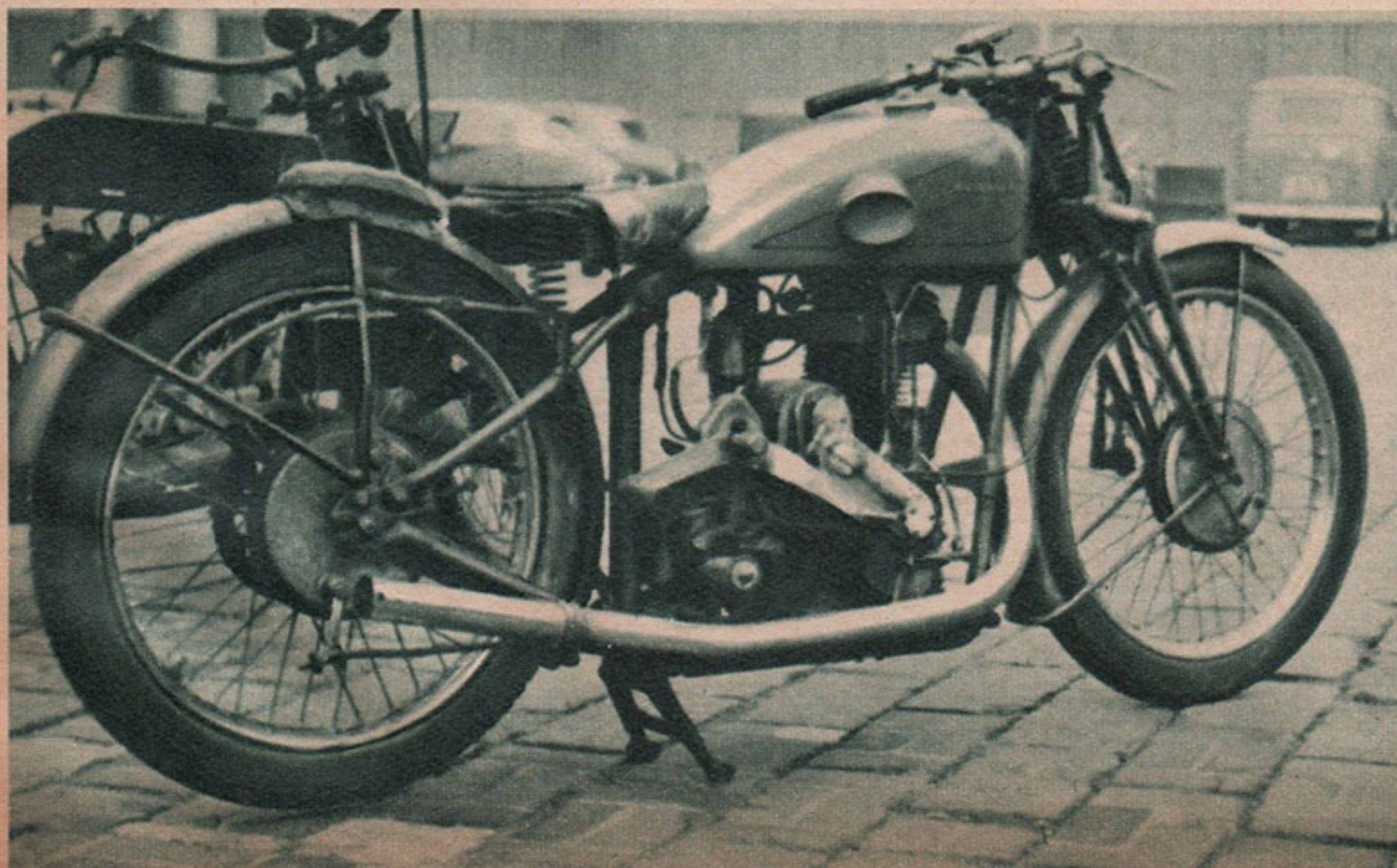
Motosacoche war der größte Schweizer Motorrad- und Motorenproduzent, jedoch nicht der erste. Das war vielmehr die Genfer Firma Zürcher & Lüth, deren Zedel-Einbaumotoren schon 1899 außerhalb des Landes von verschiedenen Fabriken, z. B. NSU, in Motorräder eingebaut wurden. Nach ihr kamen die Helvetia-Fahrradfabrik in Basel, deren Eigentümer Phillip Zucker 1901 die Royal-Motorräder fabrizierte, und die Gießerei von J. Weber & Co. in Uster (Zürich), wo man zwischen 1902 und 1905 die Figucia-Maschinen herstellte.

Eine andere Firma in Uster, die Fahrradfabrik Rugg & Co., baute während der gleichen Periode die Schwalbe-Motorräder, während man in Courfaivre bei der Condor S.A. neben Fahrrädern ab 1902 ebenfalls Motorräder herstellte. Während jedoch die anderen Firmen wieder bald von der Bildfläche verschwanden, konnte Condor die in schwerer Konkurrenz errungene Position nicht nur halten, sondern im Laufe der Jahre noch bedeutend verstärken.

Condor verwendete jahrelang Einbaumotoren verschiedener Produzenten, bis man in den zwanziger Jahren sich fast ganz auf die Verwendung der Erzeugnisse von MAG verlegte — insofern etwas erstaunlich, als ja Motosacoche selbst auch komplette Motorräder herstellte und jahrelang mit Condor um jeden Kunden, besonders auf dem heimischen Markt, rang. Dazu kam auch noch, daß die Erzeugnisse von Condor denen von Motosacoche in Werkmannsarbeit und Ausführung kaum nachstanden und auch bei Rennen — wenn auch nicht so wie MAG — sehr gut abschnitten.

Die Modellreihe der Fabrik in Courfaivre glich der von MAG — von 250 ccm bis 1000 ccm mit wechselgesteuerten und obengesteuerten Motoren. Und als dann die Genfer Firma die schnellen Marchantschen OHC-Rennmotoren baute, bekam auch Condor einige davon für das Werksteam, das damals vor allem aus Georges Cordey (der später auf Norton fuhr) und Ernst Hänni bestand. Andere erfolgreiche Werksfahrer waren Leon Divorine, Paul Willemin, Josef Zuber, Armin Bättig u. a.

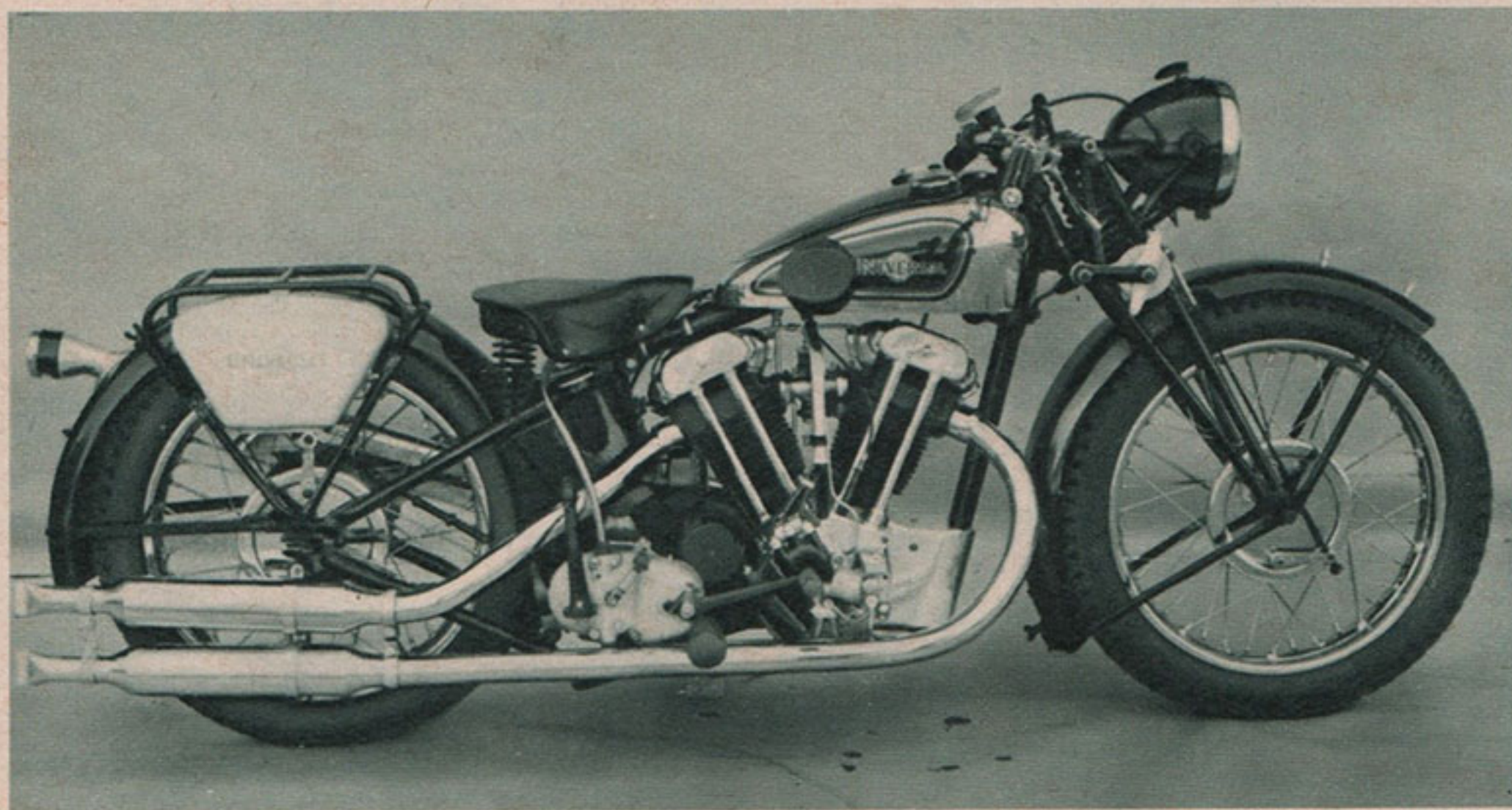
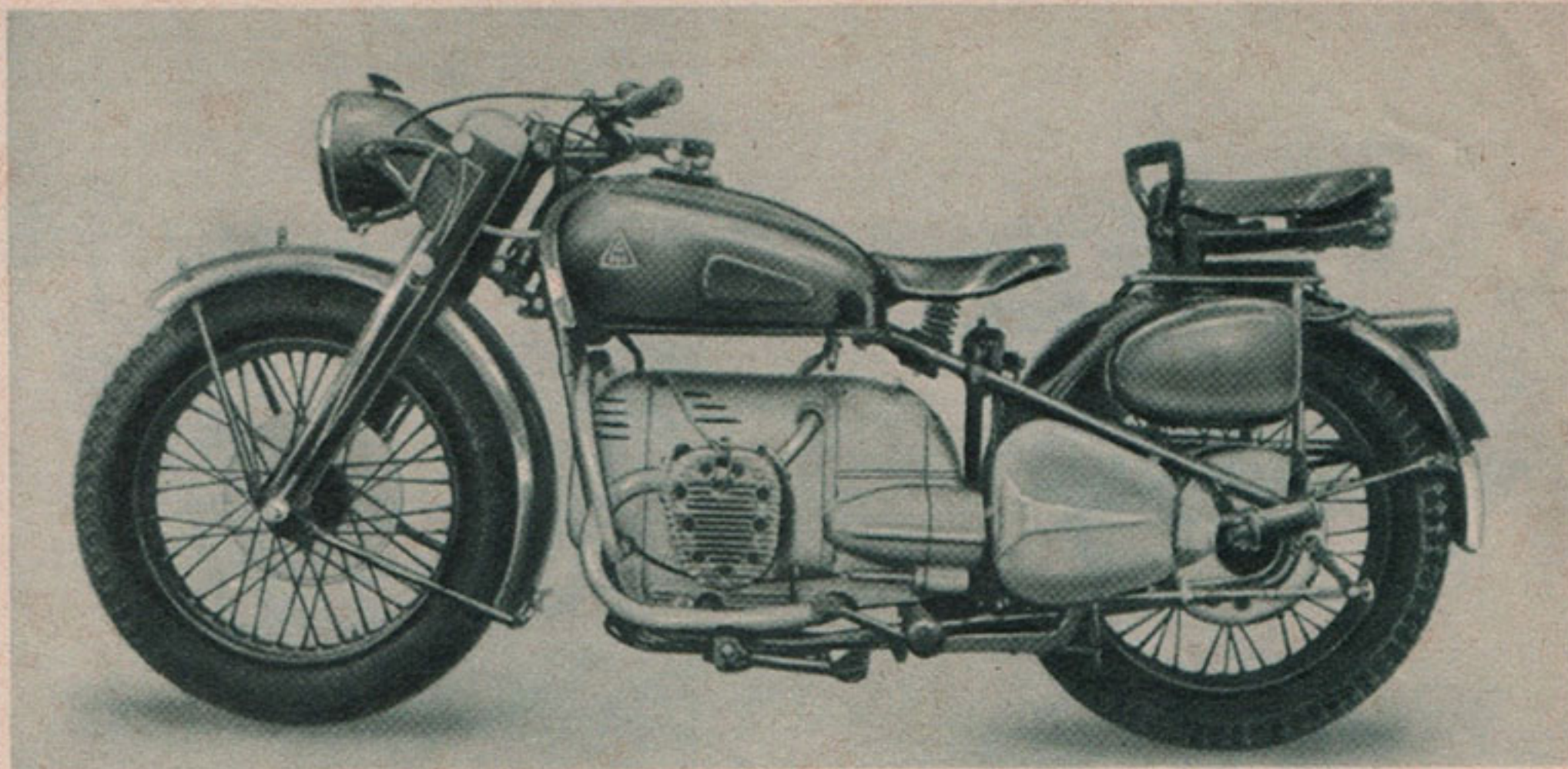
Zu den Nachkriegsmodellen von Condor gehörten der „Racer“, eine 350 ccm Zweitakt-Zweizylindermaschine, und die mit Zweizylinder-Boxermotoren ausgerüsteten Viertaktmodelle. Zu diesen Fahrzeugen mit Motoren eigener Konstruktion kamen auch noch Zweitakter mit Villiers- und Puchmotoren von 49 ccm bis 250 ccm. Die seitengesteuerten Twins besaßen 580 und 750 ccm-Blockmotoren mit Kardanantrieb und gelangten vor allem bei der Schweizer Armee zum Einsatz. Im Gegensatz zu Condor war Universal eine jüngere Fabrik. Gegründet 1928 in Willisau, wurde sie 1936 durch Erwerbung der früheren



**Linke Seite:**  
Bild Mitte zeigt einen Motosacoche-Sternmotor mit sieben Zylindern, wechselgesteuert, Baujahr 1905 — der einzige Motorradmotor mit dieser Zylinderzahl, der bekannt ist. Bild unten links zeigt den Motor, mit dem Motosacoche Weltruf erlangte: die eigentliche „Motortasche“ (Motosacoche!), 215 ccm-Viertakter mit automatischem Ansaug- und untergesteuertem Auslaßventil; dieser Motor wurde komplett mit Tank im Hilfsrahmen zum Einsetzen in normale Fahrradrahmen geliefert, aber auch als komplettes Leichtmotorrad. Das rechte Bild zeigt eine Weiterentwicklung, wie sie u. a. dann auch von Condor eingebaut wurde.

**Rechte Seite:**  
Die oberen drei Bilder zeigen drei in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen von Motosacoche gebaute und in alle Welt gelieferte Motoren; der Motor im Bild rechts (mit gekapselten Stoßstangen und Kipphebeln) wurde auch von deutschen Firmen eingebaut. Das nebenstehende Bild zeigt das 500er production-Rennmodell D 50 von Motosacoche aus dem Jahr 1931 — auch dieser Motor wurde in deutschen Motorrädern eingebaut und von deutschen Rennfahrern erfolgreich gefahren.

Flugzeugfabrik Conti nach Oberrieden verlegt. Das erste Modell war eine 170 ccm Zweitaktmaschine (mit P.A.-Motor), der ab 1930 größere Versionen mit JAP-, British-Anzani-, Ilo- und P.A.-Motoren folgten. Ab 1933 wurde die Produktion von eigenen Motorenteilen aufgenommen, doch besaßen Modelle über 250 ccm vorerst JAP (SV und OHV) Motoren und teilweise auch solche von Python, bis man 1936 daranging, auch diese Hubraumgrößen im eigenen Werk herzustellen. So kam es, daß ab dieser Zeit Condor an Universal Getriebe lieferte, während die Oberriedener Fabrik komplette Motoren an die Firma in Courbevoie abgab. Und ebenso wie Condor lieferte auch Universal zahlreiche 680 ccm und — ab 1941 — 1000 ccm V-Zweizylindermodelle mit seitengesteuerten Motoren an die Schweizer Armee. Bei Kriegsende kam — wie bei Condor — ein neuer 580 ccm Zweizylinder-Boxermotor mit seitengesteuerten Ventilen, der dann einer OHV-Version Platz machen mußte. Diese Maschine mit



Blockmotor und Kardanantrieb war jahrelang der Stolz der Firma Universal und wirklich ein prachtvolles, gut durchkonstruiertes Fahrzeug. Erst Ende der fünfziger Jahre gesellte sich eine neue 250 ccm Einzylinder-OHV-Maschine modernster Konstruktion dazu, die ebenfalls Wellenantrieb zum Hinterrad bekam.

Und ebenso wie Motosacoche und Condor war auch Universal bei sportlichen Veranstaltungen keine unbekanntete Marke, wobei aus den Jahren vor dem Krieg die 1000 ccm Beiwagenrennmaschine des Fahrers Kirsch besonders erwähnenswert ist, die einen obengesteuerten V-Zweizylinder JAP-Rennmotor besaß. Man konnte bei Betrachtung der Erzeugnisse von Universal überhaupt oft einen sehr sportlichen Einschlag bemerken und das betraf nicht nur die modernen Modelle mit querliegenden Boxermotoren und Kardanantrieb, sondern auch die Produktionsreihe der dreißiger Jahre, wie z. B. aus der damaligen 500 ccm OHV-Einzylindermaschine zu ersehen war, die ähnlich auch mit 350 ccm und 250 ccm Hubraum geliefert wurde.

Noch, bevor die erste Universal auf den Markt kam, schloß eine andere — einst sehr bekannte — Schweizer Motorradfabrik ihre Tore. Es handelte sich um „Moto-Rêve“ in Genf, wo man zwischen 1905 und 1925 Motorräder und Einbaumotoren herstellte. Die Glanzzeit dieser Firma war zwischen 1910 und 1914, als man sogar in England ein Montagewerk besaß und Moto-Rêve-Motoren von der Wolverhamptoner Wolfruna (Wolf-Wearwell) Fabrik in Lizenz gebaut wurden. Damals gab es für diese Firma auch die größten Erfolge bei sportlichen Wettbewerben in der Schweiz, Italien, Spanien, Österreich und Frankreich.

Die Stärke der Moto-Rêve-Maschinen lag in der leichten Bauweise und den 2, 2½, 3 und 4 HP Ein- und V-Zweizylindermotoren eigener Produktion. Nach dem Krieg, das heißt nach 1918, konnte die führende Position dann nie mehr wiedergewonnen werden, obwohl man das mit 300 ccm OHV-Einzylindern und einer 542 ccm V-Zweizylinder anstrebte. Das letzte Modell, das von dieser Firma hergestellt wurde, kam 1925 heraus, wobei es sich um eine moderne 360er OHV-Einzylindermaschine handelte (tatsächlich 360 ccm, nicht 350 ccm!).

In den letzten Jahren berichteten unerfahrene Journalisten immer wieder von wassergekühlten Zweitakt-Rennmaschinen, als ob diese eine „Erfindung“ der Neuzeit wären; dabei fanden sich solche schon in den zwanziger Jahren bei Windhoff, DKW, Bekamo, Cockerell, Puch, Wimmer, Hirth, Böhme und auch bei der Schweizer Zehnder. Die Firma Zehnder hatte ihren Sitz in Gränichen, wo sie zwischen 1923 und 1928 als selbstständiges Unternehmen und später als Zweigfabrik der deutschen Standard-Werke Zweitaktmaschinen mit 110, 125, 150 und 250 ccm herstellte.

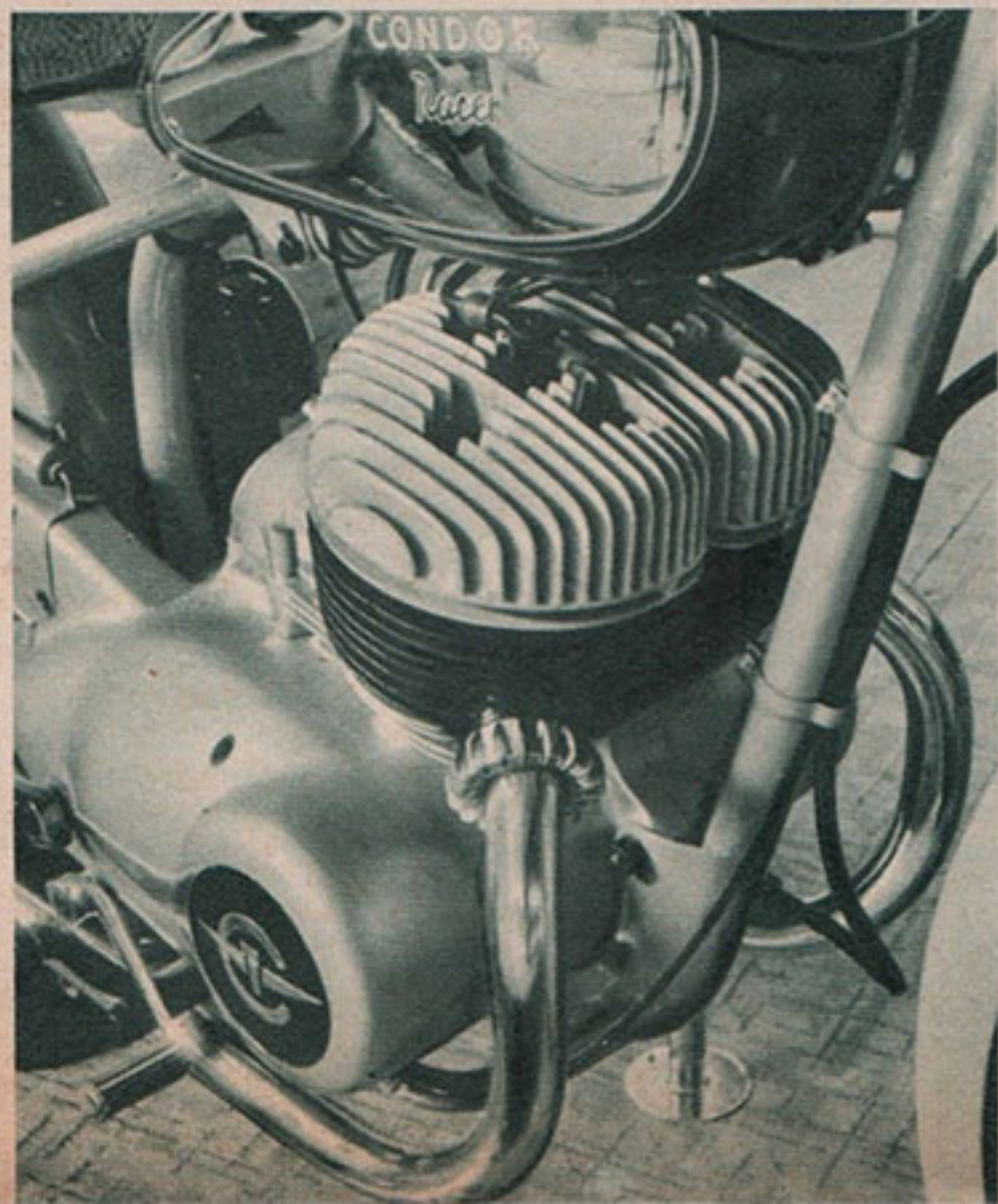
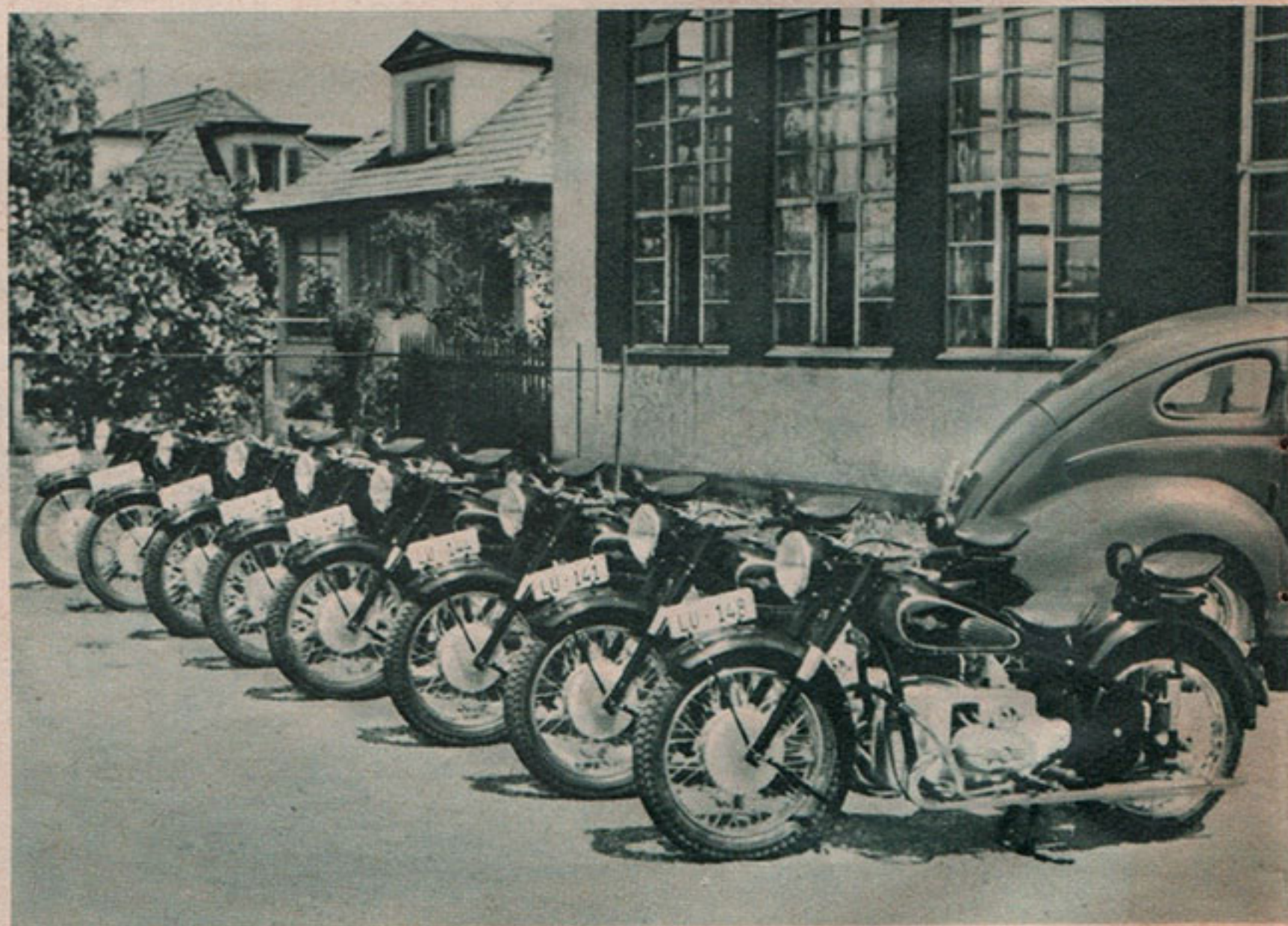
Die ersten 110 ccm-Leichtmotorräder waren sehr gut gelungen und erwiesen sich technisch und kommerziell erfolgreicher als z. B. die 250 ccm-Versionen mit hinten liegendem Auspuffkanal, die thermisch den Betriebsbedingungen nicht genügten. Der 110 ccm-Motor hatte 52 mm Bohrung und 52 mm Hub und leistete rund 2 PS. Zuerst wurden Grauguß-, später Aluminiumkolben und zunächst Zweigang- und nachher Dreigang-Getriebe verwendet. Die Maschinen hatten bereits Kurzschwingen-Gabeln; das 150 ccm-Modell bekam dann eine Webb-Gabel.

Oben: Bei Condor baute man über viele Jahre (wie auch bei Universal) Motorräder mit querliegenden Boxermotoren nach dem Vorbild von BMW, die vorwiegend auch von der Schweizer Armee und Polizei gefahren wurden; das hier ist ein ausgesprochenes Armee-Krad, sein Motor hatte 750 ccm.

Mitte: Bei Universal baute man teilweise Condor-motoren ein, verwendete aber u. a. auch englische JAP-Motore, wie hier in dem begeisterten 1000er OHV-Modell.

Unten: Links das noch 1953 von Condor gebrachte Zweitakt-Twin-Modell „Racer“ mit 250 ccm, rechts eine Lieferung von 600er Universal-Boxermaschinen für die Luzerner Polizei.

Bilder:  
Archiv Tragatsch  
und Witschi

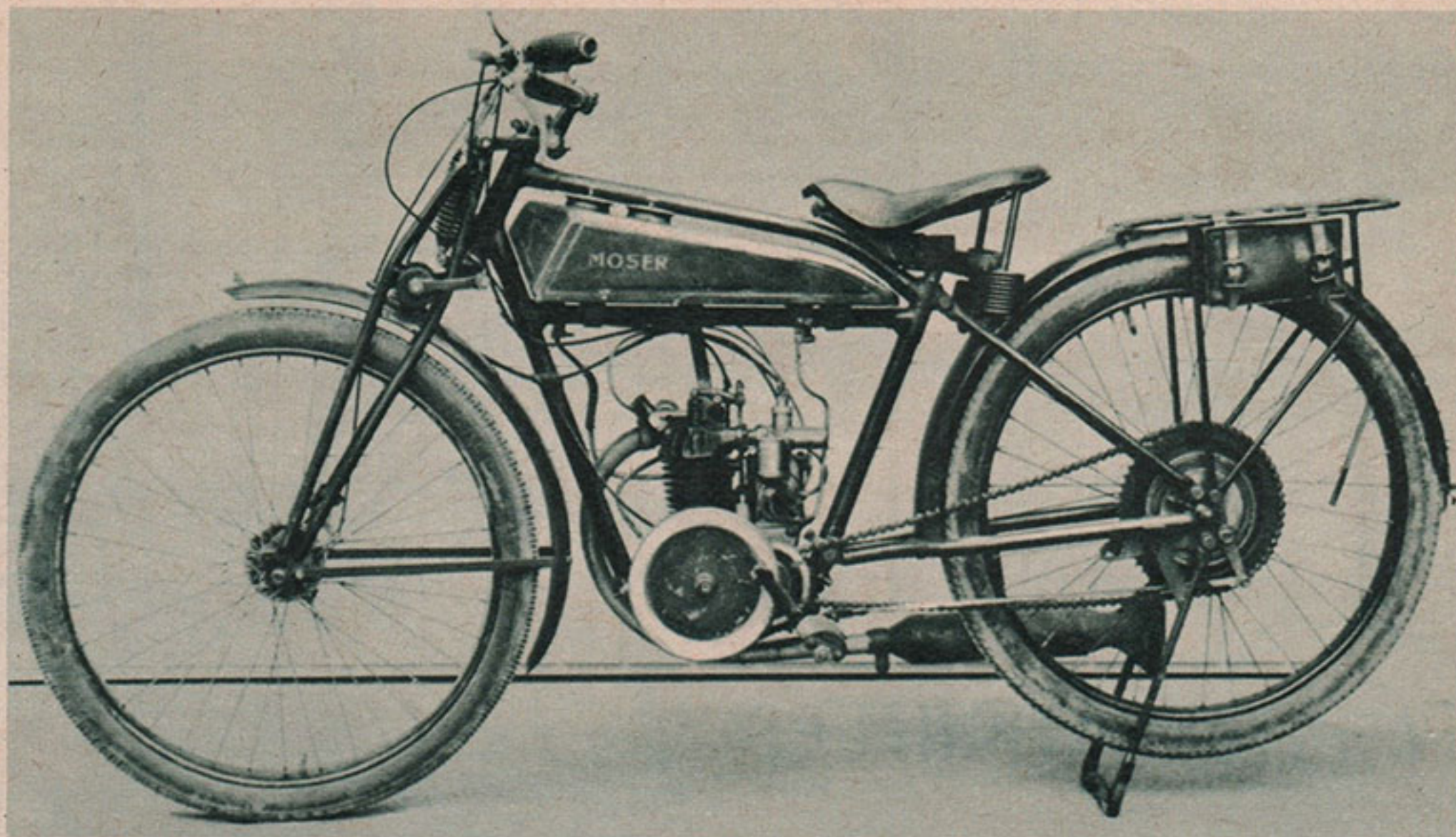


Die Firma verfügte über ein sehr starkes Team von Fabrikfahrern, zu denen Otto Zehnder selbst, Eugen Crotté u. a. gehörten. Sie fuhren teilweise die wassergekühlte 125 ccm Zweitakt-Rennmaschine mit einem Nasenkolbenmotor von 52 mm Bohrung und 58 mm Hub, dessen Kolben aus Elektron war und der mit Verdichtungsverhältnissen bis zu 1:15 (!) lief. Das Vierganggetriebe war eine eigene Konstruktion. Crotté erreichte 1930 auf einer solchen Maschine beim Großen Preis der Schweiz (einem damaligen Zwölfstundenrennen) einen Durchschnitt von 64,3 km/h. Im gleichen Jahr gewann Otto Zehnder auf einem 250er Modell die Schweizer Meisterschaft seiner Klasse.

Damals gehörte das Werk, in dem man die Produktion bis zum Kriege, soweit es Zehnder-Zweitaktmaschinen betraf, aufrechterhielt, bereits zu Gutbrod/Standard. Man baute 1939 in Gränichen (das bei Aarau liegt) 110, 150 und 250 ccm-Zehnder-Modelle mit luftgekühlten Zweitaktmotoren und — in Zusammenarbeit mit der Plochinger Fabrik von Gutbrod — 350 ccm SV-, OHV- und OHC-Motoren (die letzteren für das Rex-Blockmodell) sowie 500 ccm SV- und OHV-Einzylinder und auch die 850 ccm V-Zweizylinder mit dem seitengesteuerten Motosacoche-Motor. Und während der Name Zehnder nach dem Kriege als Motorradproduzent verschwand, wurden verschiedene Standardmodelle mit Motoren bis 250 ccm — unter denen sich der von Richard Küchen konstruierte OHC-Twin „Opti“ befand — weitergebaut, wobei es auch eine technische Zusammenarbeit mit den Neumarkter Express-Werken gab. Erwähnt sei hier noch, daß die größeren und luxuriösen Vorkriegsmodelle von Standard, die den Brough-Superiors und Harley-Davidsons ähnliche „Castle System“-Vordergabel besaßen, wie wir sie seit 1929 schon bei vielen deutschen Standard-Modellen (damals noch aus Ludwigsburg) vorfanden.

Ältere deutsche Motorradfahrer werden sich vielleicht noch an die Nürnberger Hercules-Maschinen mit obengesteuerten Moser-Motoren erinnern, die zwischen 1930 und 1933 hergestellt wurden. Die seit 1905 in St. Aubin ansässige Motorrad- und Motorenfabrik von Fritz Moser verwendete ursprünglich Acme-Motoren, doch schon 1910 wurde die Produktion von eigenen Konstruktionen aufgenommen, und ab Mitte der zwanziger Jahre errangen Mosers eigene OHV-Einzylinder mit 125, 150, 175, 200, 250, 350 und 500 ccm weitreichende Beliebtheit, und besonders die 175 ccm-Version wurde auch von mehreren Fabriken in Italien eingebaut.

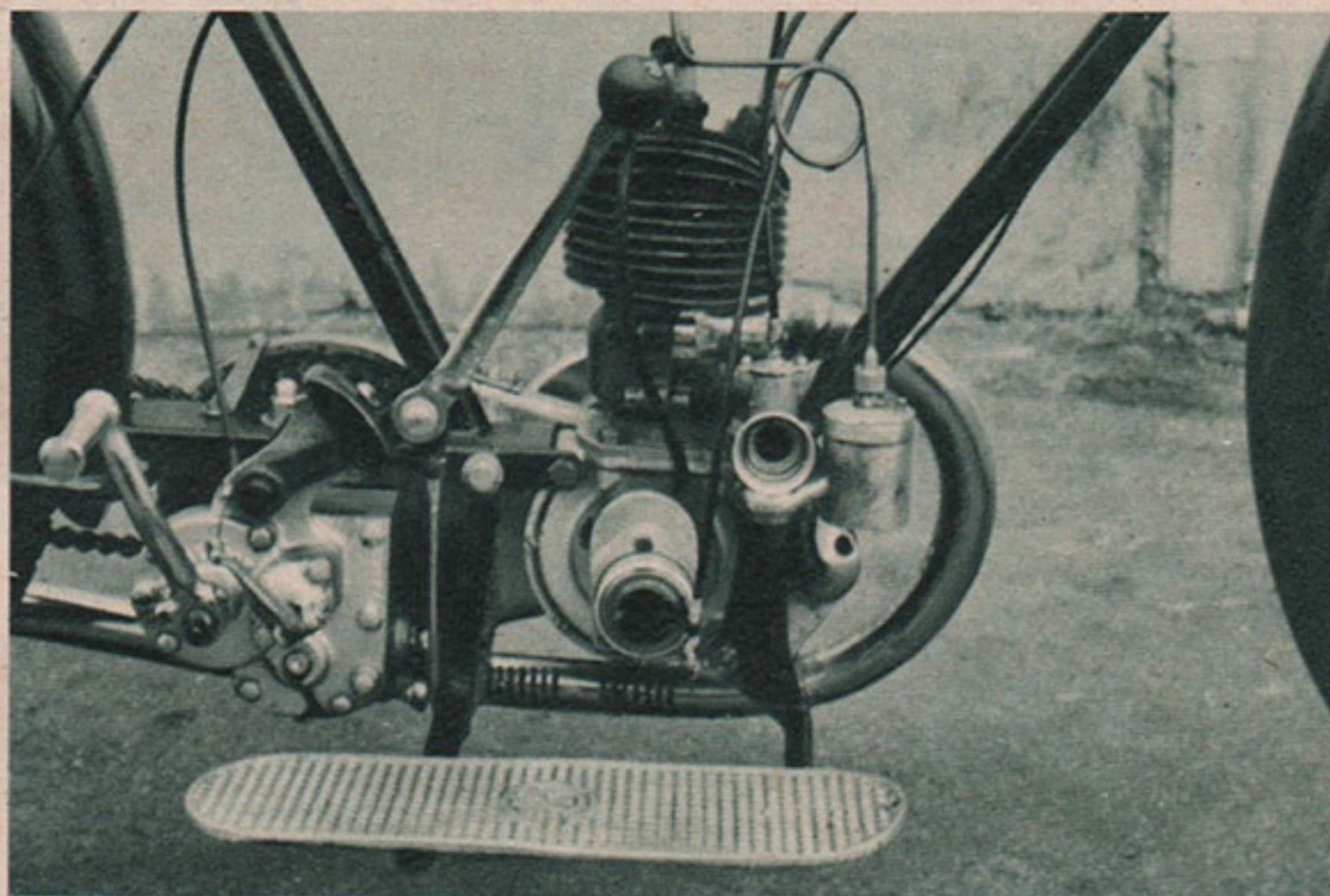
Bei zahlreichen Rennen gab es Ende der zwanziger Jahre interessante Duelle zwischen den Fahrern auf den 125er Zweitakt-Rennmaschinen von Zehnder (wie Otto Graf und Willy Widmer) gegen die obengesteuerten Viertakter von Moser (mit den Fahrern Brehm, Liechti, Steiner und Lehmann). Eine richtige Entscheidung gab es freilich nie, da sie sich auf den ersten Plätzen ständig abwechselten!



**Oben:** Der leistungsfähige kleine OHV-Motor von Moser, der in der zu seiner Zeit sehr beliebten 175 ccm-Rennklasse viele Erfolge für sich buchen konnte.

**Mitte:** Das war der schweizerische 140 ccm Forster-Motor aus dem Jahr 1925, ein robuster kleiner Zweitakter, der nicht mit Schwungradzündler, sondern mit einem direkt von der Kurbelwelle angetriebenen Standmagneten ausgerüstet war.

**Unten:** Links der normale 110 ccm-Motor von Zehnder (dem man seine Abstammung vom Cockerell-Motor deutlich ansieht) und rechts ein Leckerbissen für Zweitakt-Liebhaber: Zehnders wassergekühlte 125er Rennmaschine, mit liegendem Zylinder und Nasenkolben sowie Vierganggetriebe.

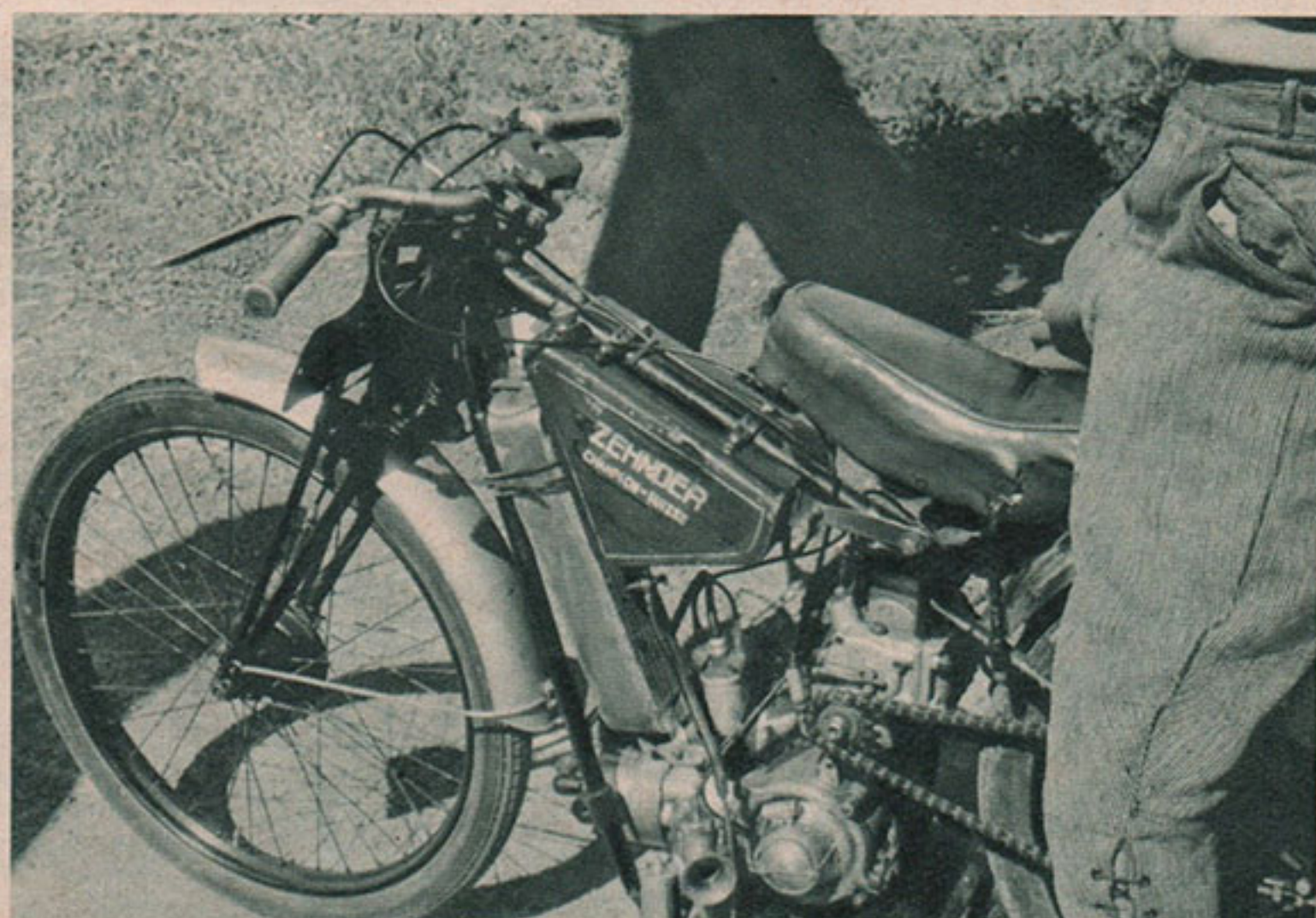
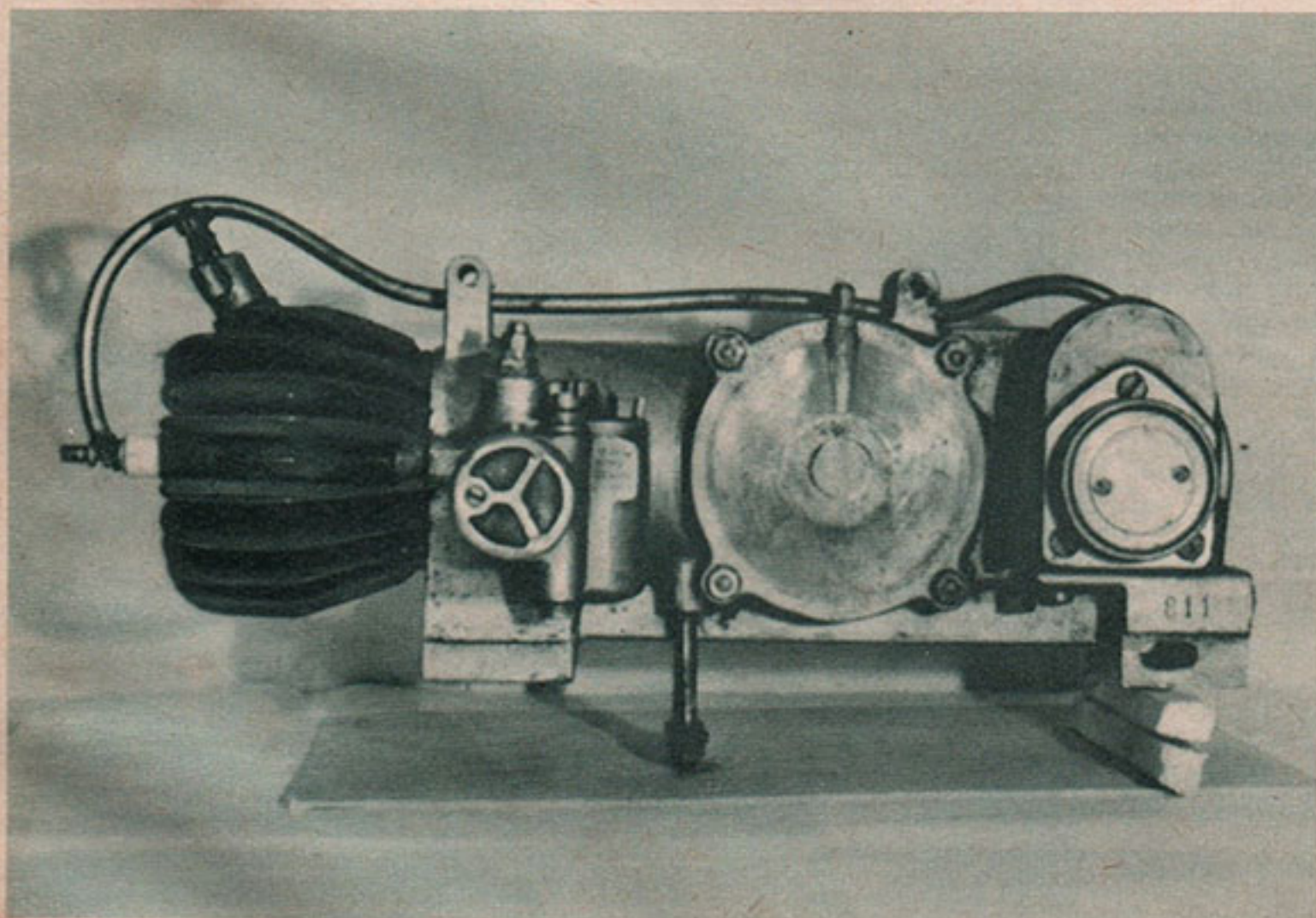


Zur gleichen Zeit dominierten in der Klasse bis 175 ccm bei Schweizer Rennen, die mit Villiers (Brookland)-Motoren ausgerüsteten Zweitakter von Allegro, und im Jahre 1932 übernahm die 1923 von Arnold Grandjean in St. Blaise/Neuchâtel gegründete Allegro-Fahrrad- und Motorradfabrik die Firma Moser, um gleichzeitig die Produktion von Moser-Motoren einzustellen! Aber besonders der Fabrikfahrer M. Bourquin und auch Arnold Grandjean selbst hatten auch weiterhin auf Allegro immer wieder — besonders bei den damals sehr beliebten Bergrennen — in der später verschwundenen 175er Klasse Erfolge.

In fast jedem Land gab es Ende der zwanziger und Anfang der dreißiger Jahre Fabriken, deren mit Villiers-Zweitaktmotoren ausgerüstete Motor-

räder große sportliche Erfolge errangen: James in England, Monet-Goyon in Frankreich, Ancora in Italien, Meray in Ungarn, D.S.H. und M.T. in Österreich, Walter in Deutschland und eben Allegro im Lande der Eidgenossen. Der Name Allegro war von Anfang an mit den Zweitakttern aus Wolverhampton eng verknüpft, und jahrelang wurden 147, 172 und sogar 342 ccm-Versionen in St. Blaise eingebaut. Nach dem zweiten Weltkrieg kamen auch noch kleinere Allegros, inklusive Mopeds, auf den Markt, während man vor dem Krieg Viertakter mit MAG- und ab 1929 auch Sturmey-Archer-Motoren nur in geringeren Stückzahlen hergestellt hatte.

*(Schluß im nächsten Heft)*



Dritter und letzter Lauf zum „Henry Groutars-Pokal“ 1963/64:

## IV. INTERNATIONALES WESTFALEN- LIPPE-TRIAL

Mit Rücksicht auf den „Henry Groutars-Pokal“ wurde das Westfalen-Lippe-Trial vom Hochsommer auf den Frühlingsanfang verlegt. Obwohl es sich auch dieses Jahr um eine Zweitageveranstaltung handelte, wurde — um den Austragungsbestimmungen gerecht zu werden — nur der Samstag für den Pokal gewertet, der ebenso wie der Sonntag vier Runden à 25 Kilometer mit je 15 Sektionen brachte. Wie in den Vorjahren hatte der Senner Motorsportclub für die beiden Tage zwei vollkommen verschiedene Kurse ausgewählt, wobei das „Auswählen“ mehr Schwierigkeiten bereitet, als sich das so liest: Nur gut, daß man dem für die einsamen Wälder zuständigen Förster ein auf der vorjährigen Veranstaltung geschossenes Konterfei überreichen konnte — —.

Auch die Bemühungen um ein großes internationales Fahrerfeld waren außerordentlich gewesen:



ein halbstündiger Film vom Westfalen-Lippe-Trial 1963 reiste nach England, Frankreich und Finnland! Leider war das Echo unbefriedigend, denn es kamen zwar je sieben Schweden und Holländer, aber kein Franzose, aus Großbritannien nur Don Smith, aus Belgien, dem Geburtsland des Groutars-Pokal, nur Claude Vanstenagen! Dazu muß man allerdings wissen, daß Smith und Vanstenagen die einzigen Nicht-Deutschen waren, die noch Aussicht hatten, den Pokal zu gewinnen. Wie in Heft 7 berichtet, war ja kurz vor der ersten Veranstaltung, nämlich dem Trial Namur am 16. 2., die ursprüngliche Mannschaftswertung auf Wunsch Großbritanniens in eine Einzelfahrvwertung umgeändert worden.

Die Rundstrecke des ersten Tages führte zweifellos zu den interessantesten Prüfungsabschnitten, die zum großen Teil an der Straße Senne I —

Hillegossen lag. Ein Wort zum Wetter: bis Donnerstagabend hatte noch Frostwetter geherrscht, am Freitag blies statt des Ostwindes plötzlich feuchte Meeresluft mit sonnigem Wetter am Tage — in der Nacht vor dem Start goß es dafür in Strömen.

Aus diesem Grund wurde eine Laubwald-Sektion (zu dieser Jahreszeit pflegt das Laub als weicher Teppich am Erdboden zu liegen!) zum Reinform. Was man durchaus wörtlich nehmen kann, denn es handelte sich um eine kesselartige Mulde an einem schmierigen Hang (s. Bilder unten), in der sich die meisten Fahrer hinlegten, sofern sie überhaupt soweit kamen.

Sehr schwer, aber von Könnern mit einem „Dab“ zu befahren, war eine Schlammpanne tief im Walde. Sie war deshalb besonders hinterlistig.



Oben: Auch nach der schwierigsten Sektion noch zu einem Scherz aufgelegt: Don Smith, der Gewinner des Henry-Groutars-Pokals 1964.

Unten rechts: Was Gustav Franke sich da sehr genau ansieht, ist die schwierigste Stelle in der daneben gerateneren Sektion des Samstags. Nicht zu sehen ist die Geländestufe links von Frankes Rücken. Viele blieben schon an dem Baumstumpf unterhalb der Fahne hängen, und wer mit einigen Dabs um den dünnen Baum herum war, fand wegen schmierigem Laub nicht zum „Ende“ ...

Links: ... hier hat er dann mit einem „Stemmfuß“ einen prächtigen „Schwung“ hingelegt — andere rutschten auf allen Vieren da runter!





Links: Claude Vanstenagen in der Wurzel-Sektion war diesmal sehr schön!

weil im Schlamm noch Eisstücke verborgen waren, vermutlich auch Steine. Die früher schon benutzte Wurzelsektion war diesmal gerade richtig, nicht zu leicht, aber doch zu fahren.

Von allen Sektionen, darunter drei Bachprüfungen, zweimal bergab über Geröll und einige im Senne-sand, kann man sagen, daß sie großzügig angelegt waren.

Am Samstagabend wurde dann schon bekannt, daß Smith mit nur 24 Trial-Strafpunkten vor Brandl mit 36 und Franke mit 37 Punkten praktisch den Henry Groutars-Pokal sicher hatte. Denn Smith hatte in Clamart (Frankreich) und Franke in Namur (Belgien) gesiegt! Klar, daß man im Zündapp-Lager etwas betrübt war. Wollen wir aber eines nicht vergessen: wie schon im Lamborelle-Bericht bemerkt, kann man guten Gewissens z. B. Gustav Franke, eigentlich auch Brandl (er hat ja eine schwächere Maschine!) mit mehreren britischen Spitzenfahrern gleichstellen. Da muß es einleuchten, daß kleine Unterschiede in der körperlichen Verfassung schon sehr viel ausmachen. Jedenfalls war Smith beim Trial Lamborelle ziemlich nervös, stets hatte er seine Zigarette im Mund — demgegenüber war er hier ausgesprochen lustig und sicher, wenigstens am ersten Tage ohne Zigarette, und fuhr sozusagen sammy-miller-like! Demgegenüber war Gustav Franke offensichtlich etwas angespannt — Werksfahrer haben nun mal auch ihre speziellen Nervenbelastungen — irgendwie muß sich ja das Handicap der Privatfahrer ein bißchen kompensieren. Es mag sein, daß für die Werbeabteilung von Zündapp nur Siege von Wert sind; aber es hat sich gerade im Motorsport gezeigt, daß Siege in einsamer Höhe eines Tages zur Aufgabe dieses Sportes seitens der beteiligten Firmen — und zum Nachlassen des Interesses bei Fachwelt und Käuferpublikum führen können. Deshalb ist es für den Sport nur gut, daß ernsthafte Konkurrenz da ist — aber das ist ja schließlich ein alter Hut...

**Ergebnisse des 1. Fahrtages**  
(maßgebend für die Wertung zum Henry Groutars-Pokal):

1. Don Smith, GB (Greeves 250) 24 Trialstrafpunkte, 25 Pokal-Gutpunkte; 2. A. Brandl, D (Zündapp 100) 36, 22; 3. G. Franke, D (Zündapp 250) 37, 20; 4. C. Vanstenagen, B (Greeves 250) 51, 18; 5. A. Lehner, D (Zündapp 100) 53, 16; 6. L. Specht, D (Zündapp 100) 66, 15; 7. H. Kramer, D (Maico 250) 84, 14 u. a.

Unter Berücksichtigung aller drei Pokalläufe ergibt sich folgendes Endergebnis nach Gutpunkten:

1. Smith 70; 2. Franke 61; 3. Brandl 58; 4. Vanstenagen 50; 5. Lehner 45; 6. Specht 37; 7. Vanderbeken 32; 8. Ickx 28 (Smith, Vanstenagen,



Mitte: Andreas Brandl in der Wald-Schlammpanne des 1. Tages, dort, wo es gerade auftaute.

Vanderbeken auf Greeves, die übrigen auf Zündapp).

\*

Am Sonntagmorgen startete der erste Fahrer um 7 Uhr zu einer Rundstrecke, die zum Teil aus Senne-sand und zum Rest aus Teutoburger Wald bestand. Wer nun glaubte, eine sonntägliche Kaffeefahrt vor sich zu haben, sah sich bald bitter enttäuscht.

Die Sandsektionen an den Oerlinghauser Hartsteinwerken waren noch passabel, aber schon die Strecke hinauf zum Kamm des Teutoburger Waldes war so glitschig geworden, daß manch einer ausgepumpt oben ankam. Und hinterm Berge waren dann die ersten Prüfungen, die infolge nachlassenden Frostes schnell unfahrbar wurden und nach der ersten Runde umgesteckt werden mußten. Hier gab es nämlich Laub in Hülle und Fülle, Kalksteine, Lehmschmiere, Hänge und Bäume — nicht zu vergessen die vom Laub verdeckten Spurrinnen. Über diese hinweg war eine — vielleicht etwas eng gesteckte — Slalomstrecke angelegt, die nur von Spitzenfahrern zu schaffen war. Auf der Kammhöhe waren noch einige Steilauffahrten mit „Christiana“ (bergauf) zwischen wurzeligen Bäumen, nicht unfahrbar, aber gewiß speziell ausgesucht für Smith und Franke.

Eine herrliche Gegend übrigens dort oben zwischen Stapelage und Truppenübungsplatz Senne-Augustdorf, man sollte dort oben beschaulich den Tag genießen. So ähnlich dachte wohl auch die 100er-Equipe auf Zündapp, die dieses Vergnügens gemeinsam teilhaftig wurde — und leider gemeinsam die vorgesehene Zeit überschritt, mit der Folge, deshalb aus der Wertung genommen zu werden. Sicherlich änderten sich verschiedene Sektionen nach der ersten Runde, später aber nicht mehr. Und es wäre alles gut gewesen, wenn die drei in der dritten Runde so schnell gefahren wären wie in der vierten. Da fuhren sie nämlich plötzlich in einer Stunde um den Kurs, vorher in 80 bis 90 Minuten! Beinahe wäre ein Nachwuchsfahrer auf Rixe schneller gewesen, die Kopetzky auf ihren wirklich nicht schnellen Föxen brauchten nur wenige Minuten länger als die Zündapper!

Ja, wenn man recht bedenkt: Wer hat schon Lust auf ein Moorbad, dieses gab es nämlich am Ende der einmaligen „Panzerstraße“ (Sand, Sand und nochmals Sand...) am Fuße des Teutoburger Waldes. In stark ausgefahrenen Panzerspuren war dort eine schwarze Soße bereitet, die Erinnerungen an Wilhelm Buschs „Max und Moritz“-Geschichten aufkommen ließen, nur mit „Paddeln“ und drei oder fünf Punkten zu schaffen. Na ja —



Rechts: Alfred Lehner in der zweiten (und besten) Sektion in der Nähe der Oerlinghauser Hartsteinwerke.

die Sektionen am Sonntag hätten schon schwieriger als im Vorjahr sein dürfen, aber nicht so! Aber wollen wir nicht vergessen, daß auch beim 1963er Trial Lamborelle das sich plötzlich ändernde Wetter einige Fehlkalkulationen bei der Non-Stop-Wahl bedingte. Immerhin behaupten böse Zungen, daß der anwesende Generalsekretär des ADAC auf diese Weise einen nachhaltigen Eindruck von der Härte des Trialsportes erhielt — und vielleicht war allein das einigen Schweiß und manchen Seufzer wert!

**Gesamtergebnis:**

50 Fahrer gestartet, 21 Fahrer in Wertung angekommen.

**Wertungsgruppe bis 100 ccm:** Klassensieger: Manfred Schulzeck, D (Zündapp 100) 231 Punkte. Außer Wertung: Robisch, Brandl, Lehner, Westermann, Fritz und Rolf Kopetzky, Specht, Weber, Wittenborn.

**Wertungsgruppe bis 200 ccm:** Klassensieger: S. Strömberg, S (Husqvarna 175) 250; 2. Svensson, S (Husqvarna 175) 256; 3. Pertti, SF (Triumph 200) 258; 4. Berggren, S (Triumph 200) 269; 5. Hedlund, S (Crescent 175) 317; 6. Olovson, S (Husqvarna 175) 347; 7. Hillmann, D (Maico 175) 375.

**Wertungsgruppe über 200 ccm:** Klassensieger und Tagesbester: Don Smith, GB (Greeves 250) 90 Punkte; 2. Franke, D (Zündapp 250) 127; 3. Vanstenagen, B (Greeves 250) 150; 4. Vink, NL (Greeves 250) 225; 5. Zahn, D (Maico 250) 236; 6. Andres, D (Zündapp 250) 241; 7. de Graaf, NL (Greeves 250) 253; 8. de Kruijff, NL (Greeves 250) 290; 9. Borst, NL (Greeves 250) 299; 10. H. Meyer, D (AJS 350) 306; 11. Groeneweg, NL (Greeves 250) 312; 12. J. Meyer, D (Maico 250) 340; 13. Koopsman, NL (Greeves 250), 351.

**Mannschaftswertung:** 1. Greeves-Werke, England, mit Smith, Vink und Vanstenagen, 465 Punkte; 2. TSC-Sportclub Holland mit Borst, Koopsman und de Graaf, 903 Punkte; 3. Svenska Motorklubben Hedemora mit Olovson, Strömberg, Hedlund, 914 Punkte.

Von Interesse dürften gewiß verschiedene Ausschreibungsänderungen sein, die kurz vor der Veranstaltung von Brüssel veranlaßt und von der OMK gutgeheißen wurden:

1. Sobald ein Fahrer die Anfangslinie mit der Achse des Vorderrades überfährt, befindet er sich in der Prüfung; er beendet diese, sobald die Achse des Vorderrades die Endlinie überschreitet (früher war für das Ende die Hinterachse entscheidend).
2. Auslassen einer Sektion ohne vorherige Unterrichtung des verantwortlichen Funktionärs: 50 Punkte — sonst, wie bisher, 20 Punkte.
3. Die Sektionen können in jeder Runde besichtigt werden, es gibt aber keine Zeitgutschrift.
4. Jeder Fahrer mit mehr als 60 Minuten Gesamtverspätung am Ziel scheidet aus dem Wettbewerb aus.

J. G.

# ZWEIZYLINDER - PROBLEME

② (Fortsetzung aus Heft 8/1964)

## Die Vorzüge des Boxer-Zweizylinders

sahen die, die ihn zuerst als Motorrad-Triebwerk verwendeten, wohl vor allem darin, daß seine geringe Bauhöhe eine erhebliche Herabsetzung des Gesamtschwerpunkts ermöglichte — und vielleicht waren es auch damals, ohne daß man sich um die Auswuchtung der rotierenden und oszillierenden Massen allzu viele Sorgen machte, bereits die gleichmäßigen Zündabstände solcher Motoren, die man als Ursache ihrer größeren Laufruhe betrachtete. Kühlungsfragen können kaum die Einführung von Boxermotoren im Motorradbau bestimmt haben, denn in der zunächst ausschließlich gewählten Anordnung (nämlich in Längsrichtung eingebaut) konnte die Kühlung des hinteren Zylinders nur schlechter sein als die des vorderen, die Unterschiede in der Zylindertemperatur zwischen beiden Zylindern mußten größer sein als beim herkömmlichen V-Motor.

Freilich waren die thermischen Probleme selbst bei solchen Motoren — bei denen also der hintere Zylinder nicht nur einen Teil der Warmluft des vorderen erhielt, sondern auch noch im Windschatten des Kurbelgehäuses lag — ganz offensichtlich so lange nicht kritisch, als die Hubraumleistung noch bei 10, maximal 15 PS pro Liter lag (zum Vergleich: heute haben serienmäßige Hochleistungs-Boxermotoren in Motorrädern bis zu 70, kleine luftgekühlte Zweitakter sogar 90 PS/Liter und darüber!).

Immerhin aber waren die thermischen Probleme solcher längsliegender Boxer nicht allein durch die Zylinderanordnung bestimmt. Denn während man zur gleichen Zeit englische (und auch schon deutsche) Boxermotoren verwendete, bei denen die Kühlung des hinteren Zylinders sogar unter den forcierten Bedingungen eines Rennsporteinsetzes ausreichte (Douglas in England und Victoria in Deutschland z. B.), gab es andere Konstruktionen, die als Folge ungünstiger konstruktiver Auslegung so wärmekrank waren, daß sie bald wieder von der Bildfläche verschwanden; bekanntestes Beispiel eines solchen absolut unbrauchbaren längsliegender Boxers war das Zweizylindermodell der Deutschen Werke in Spandau (das ursprünglich „Star“ hieß und dann die Entwicklungsreihe der „D-Räder“ einleitete). Besonders verzweifelte Besitzer solcher ewig festgehen-

der 350er Maschinen amputierten einfach den hinteren Zylinder und machten einen liegenden 175 ccm-Einzylinder draus — da sie wohl in den seltensten Fällen etwas von der notwendigen Auswuchtung wußten, dauerte freilich auch die Freude mit den halbierten Motoren nicht lange (in Spandau selbst aber war man inzwischen zu einer völligen Neukonstruktion, dem 500 ccm D-Rad mit stehendem Einzylinder-Blockmotor, übergegangen, an dem später Stolle weiterarbeitete und auf dem sich Franz Ischinger seine ersten sportlichen Erfolge holte).

Als man dann daran ging, die Hubraumleistung der Motoren zu steigern, mußten erklärlicherweise die Sorgen um eine ausreichende Kühlung des hinteren Zylinders zunehmen. Einige Konstrukteure — aber es blieb bei vereinzelt Modellen — versuchten es mit Wasserkühlung. Bei der ersten Jockelchen Deutschlandfahrt waren zwei in Berlin gebaute Menos-Maschinen dabei, unter deren totaler Blechverkleidung (denen man durch längsliegende „Zebra-Streifen“ etwas von ihrer optischen Klobigkeit zu nehmen versucht hatte!) ein längsliegender großvolumiger Boxermotor saß, der wassergekühlt war. Die beiderseits angeordneten Kühler waren gar nicht ungeschickt in die Verkleidung einbezogen. Aber man hat von diesem Experiment später ebensowenig wieder gehört wie von anderen Versuchen mit wassergekühlten Boxermotoren in Motorrädern. Die Ursache war die Empfindlichkeit des Kühlsystems — und es ist, aus unserer heutigen Sicht betrachtet, sehr bedauerlich, daß man nicht viel intensiver an wassergekühlten Motorradmotoren gearbeitet hat. Wir hätten viel, viel weniger Sorgen um Geräuschbildung, Standfestigkeit und vor allem Lebensdauer unserer heutigen Hochleistungsmotoren, wenn wir sie flüssigkeitsgekühlt bauen könnten. Natürlich wäre der Aufwand etwas höher — aber er stände in keinem Verhältnis zu den insgesamt zu gewinnenden Vorteilen. Daß diese Ansicht richtig ist, wurde ja von einigen der erwähnten Beispiele unter Beweis gestellt: denn wenn sich auch kein längsliegender Boxermotor mit Wasserkühlung in Motorrädern durchsetzen konnte — der querliegende Boxer der englischen Velocette LE (wir zeigen ihn später noch im Bild) und nicht zuletzt der quergestellte Zweitakt-Twin der englischen

Scott waren ja prägnante Beispiele dafür. Bei beiden Modellen — Jahre, ja Jahrzehnte im grundsätzlichen unverändert mit Wasserkühlung gebaut — waren Geräuschdämmung und hohe Lebensdauer auffällige und unbestreitbare Merkmale.

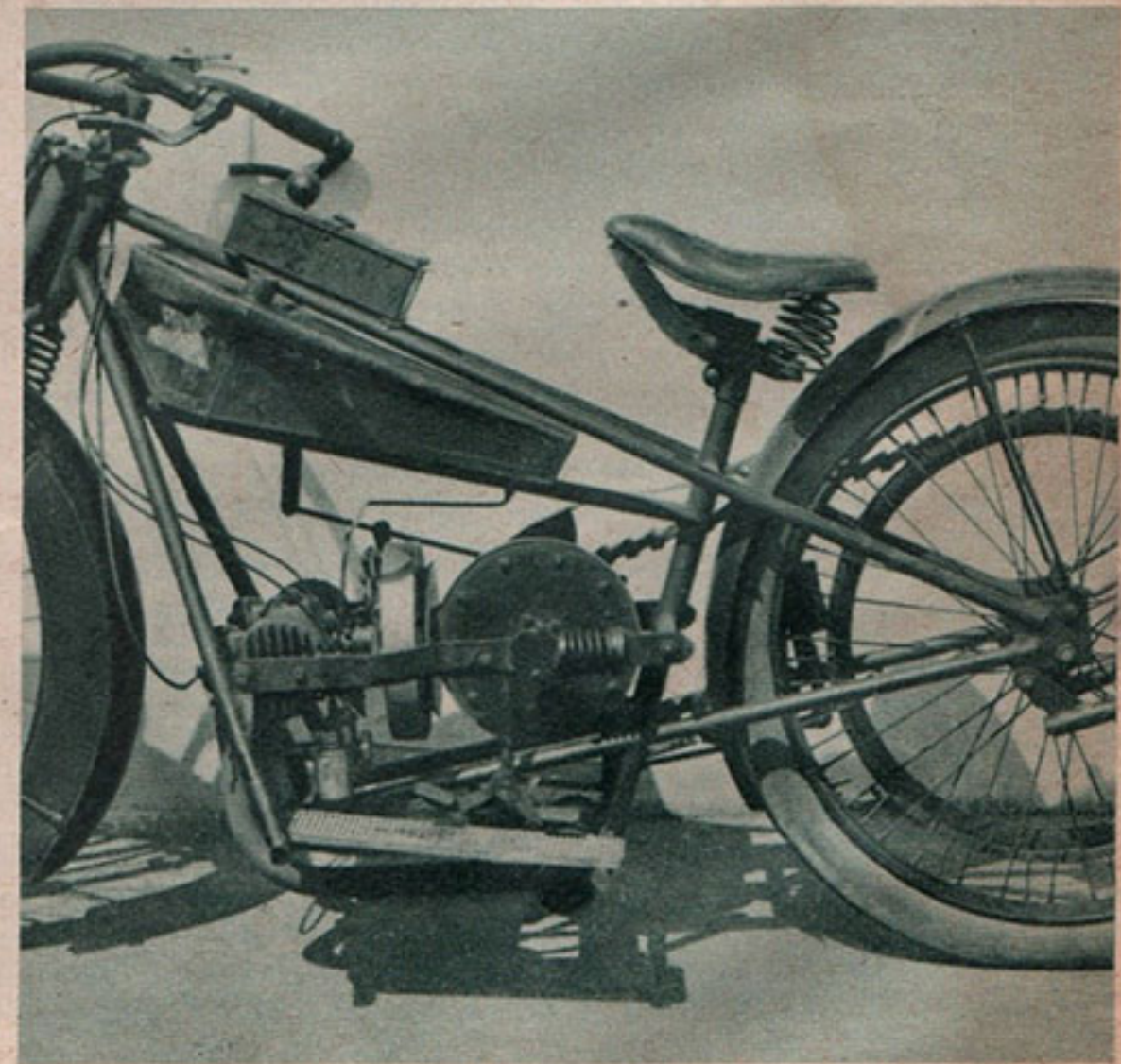
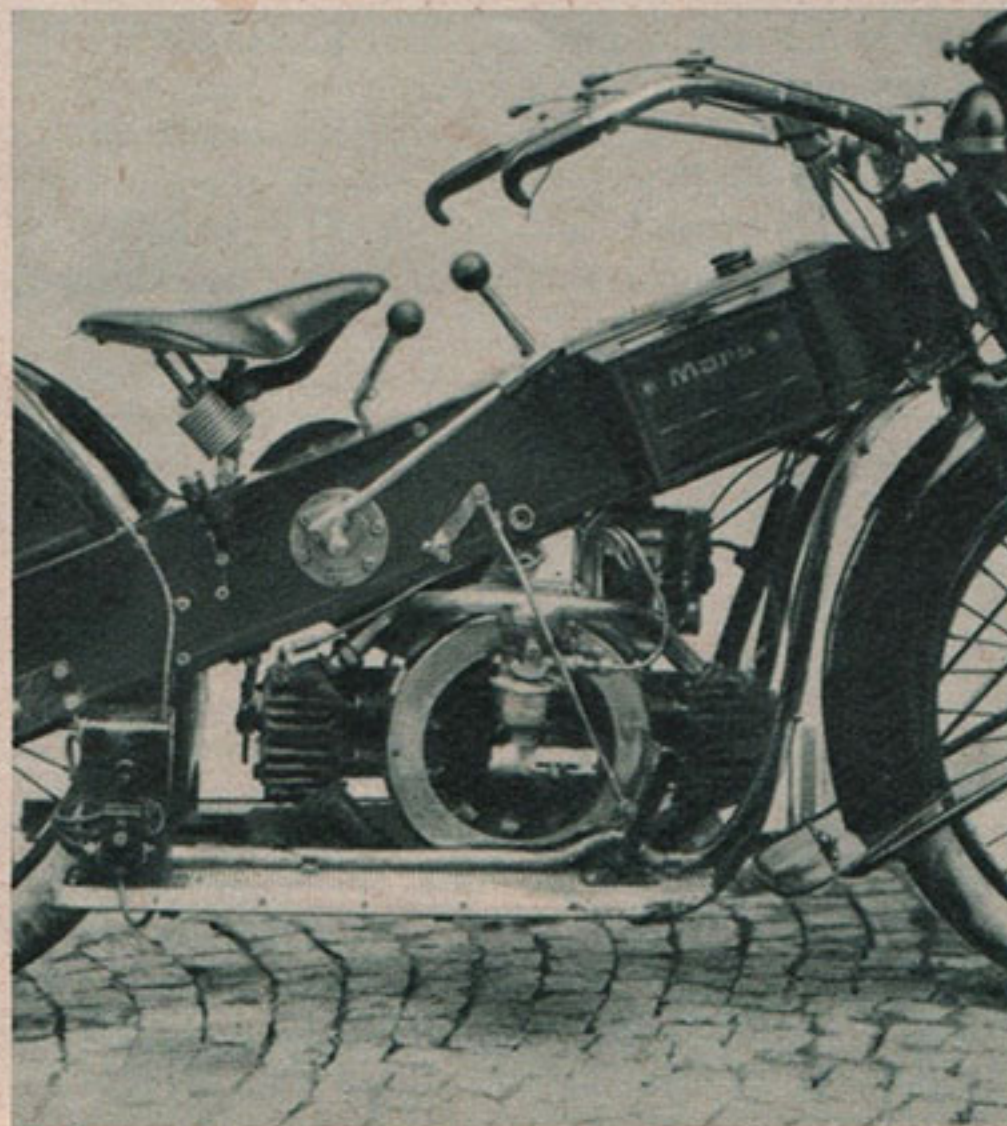
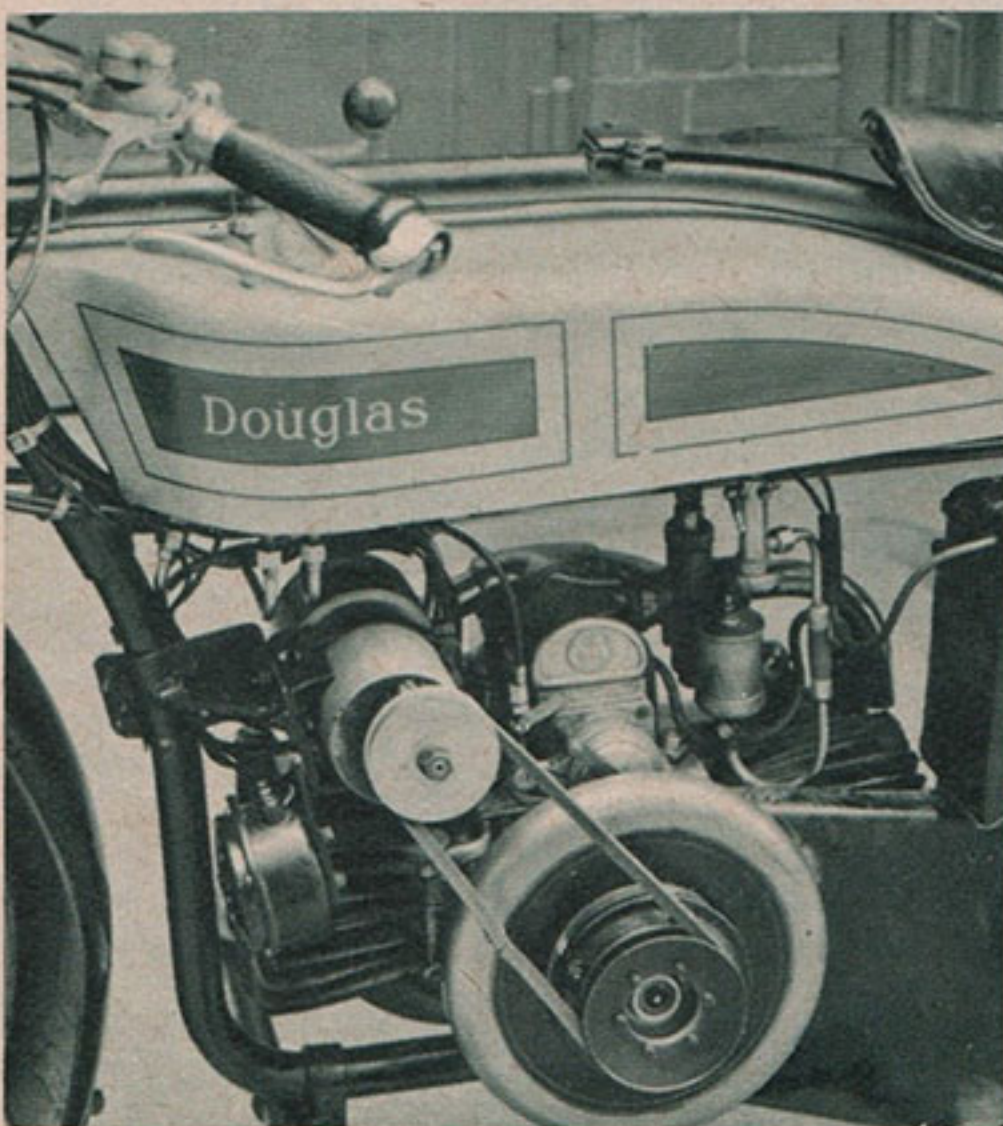
In der Entwicklungszeit des Boxer-Motorradmotors jedenfalls blieb die Wasserkühlung auf vereinzelte Anwendungen beschränkt. Man machte andererseits, aber wieder nur in vereinzelt Fällen, bescheidene Versuche mit einer Art „Zwangsluftkühlung“, d. h. man versah die Schwungscheibe mit Lüfterflügeln und führte so, zusätzlich zur Fahrtwindkühlung, einen Gebläseluftstrom vor allem zum hinteren, thermisch unter ungünstigeren Bedingungen arbeitenden Zylinder. Eine derartige Anordnung fand sich beispielsweise bei der viele Jahre hindurch von den Nürnberger Mars-Werken gebauten „Weißen Mars“, einer Maschine mit einem nicht eben leichten Kastenrahmen, dessen Hauptträger-Profile vom Steuerkopf zur Hinterradaufnahme verliefen und in dem durch entsprechende Verkleidungsbleche gebildeten „Kasten“ sowohl den Tank als auch sonstige Behältnisse (für Werkzeug z. B.) enthielten. Als Triebwerk fand ein 1000 ccm-Boxer mit stehenden Ventilen (von Maybach gebaut) Verwendung, der Antrieb des Hinterrades erfolgte durch zwei wahlweise einzuschaltende Rollenketten, die ebenfalls im Kastenrahmen von einer Vorgelegewelle zur Hinterradnabe führten — im Bild sieht man deshalb die vom Motor nach oben zu diesem Rahmenkasten führende, in einer Blechkapselung liegende Primärkette.

Das, was aber die Konstrukteure zweifellos am Boxermotor am meisten bestach und was ihm auch einen immer größer werdenden Freundeskreis bei den Fahrern einbrachte, war der vorteilhafte (und ohne besondere Maßnahmen zu erreichende) günstige Massenausgleich solcher Motoren, von dem am Schluß unserer Betrachtungen noch zu sprechen sein wird. Der dadurch verursachte ruhige und (schon damals) ungewöhnlich geschmeidige Lauf der längsliegender Boxer-Motoren ließ die Konstrukteure, die sich dieser Motorenbauart und -anordnung verschrieben hatten, immer wieder nach Möglichkeiten suchen, trotz der von ihnen verlangten Leistungssteigerung ihren Motoren auch eine ausreichende Stand-

Einer der ältesten und erfolgreichsten Zweizylinder-Boxer im internationalen Motorradbau: die Douglas, über deren Entwicklungsgeschichte wir im Heft 2/64 berichteten.

Mit 1000 ccm gab es luftgekühlte Zweizylinder-Boxer verschiedentlich, so z. B. von Windhoff in Berlin — aber der bekannteste von diesen ganz großen war die Nürnberger Mars.

Man kann auch Zweitakter als Boxermotoren bauen; das hat man in den Jahren nach dem Krieg nicht nur in Zschopau (mit der BK 350) gemacht, sondern auch mit dieser 150er (mit Reibradgetriebe!) in England





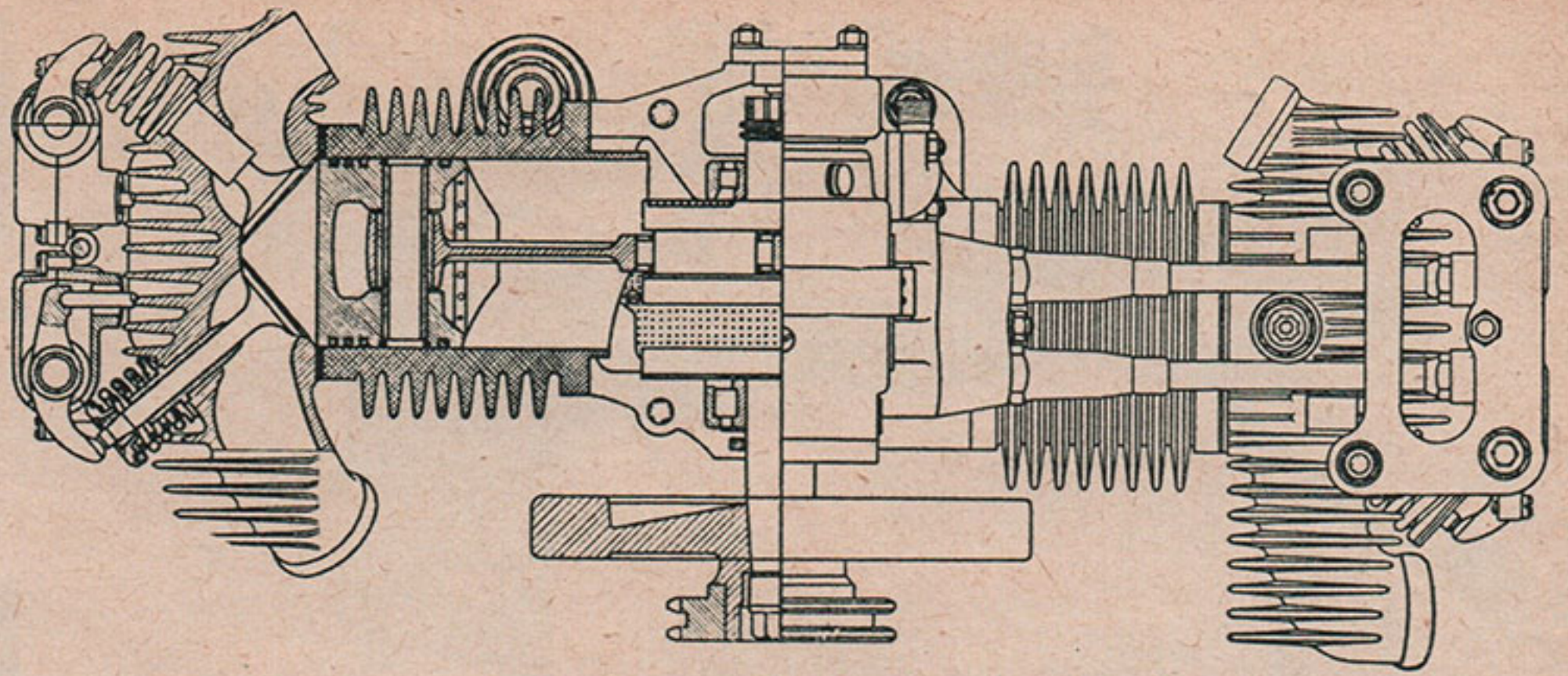
festigkeit, d. h. vor allem dem hinteren Zylinder erträgliche thermische Verhältnisse zu verschaffen.

Das führte dann nicht nur zur Konstruktion von Spezialvergasern (Stolle hatte da noch für den Victoria-Motor seinerzeit etwas sehr Interessantes entwickelt, was aber aus Kostengründen nicht in die Serie übernommen wurde) — das führte auch zu mancherlei „Eselsbrücken“: zu verstärkter Schmiermittelzufuhr zum hinteren Zylinder, zu vergrößerten Kolbenspielen und vor allem zur Überfettung des Gemischs, das der hintere Zylinder erhielt. Daß das dann wieder weitere Konsequenzen, etwa hinsichtlich der damals ja auch noch im Entwicklungsstadium befindlichen Zündkerzen, nach sich zog, ist unschwer einzusehen. Die, die seinerzeit noch mit diesen Motoren umgingen, wissen ein Lied davon zu singen. Wobei im übrigen der „Stammvater“ all dieser Längs-Boxer, die englische Douglas, von der bereits aus dem Jahr 1906 das erste 350er Modell, noch mit Tretkurbeln, bekannt ist, lange Jahre den kontinentalen Nachfolgern überlegen blieb. Mit den Alltagsmotoren nicht weniger als mit den im Rennen gefahrenen.

Zweifellos die entscheidende Wende in der Boxermotor-Entwicklung für den Motorradbau brachte die dann schon so häufig herausgestellte Idee von Max Friz bei BMW, der, vom Vorbild der englischen Douglas inspiriert, bei den Bayerischen Motorenwerken nach dem ersten Weltkrieg ebenfalls einen Boxermotor (mit 500 ccm Hubraum) konstruierte und serienreif machte, der zunächst längsliegend in die Victoria- und Helios-Maschinen eingebaut wurde. Quergestellt im Rahmen ergab er dann (aber eben erst im Zusammenklang mit dem nach Automobilbauart angeordneten und mit Kurbelwellendrehzahl laufenden Getriebe samt der Trockenkupplung und mit dem Wellenantrieb zum Hinterrad, nicht zuletzt auch mit dem in seiner Linienführung damals ganz neuartigen Rohrrahmen) das Motorrad „deutscher Schule“.

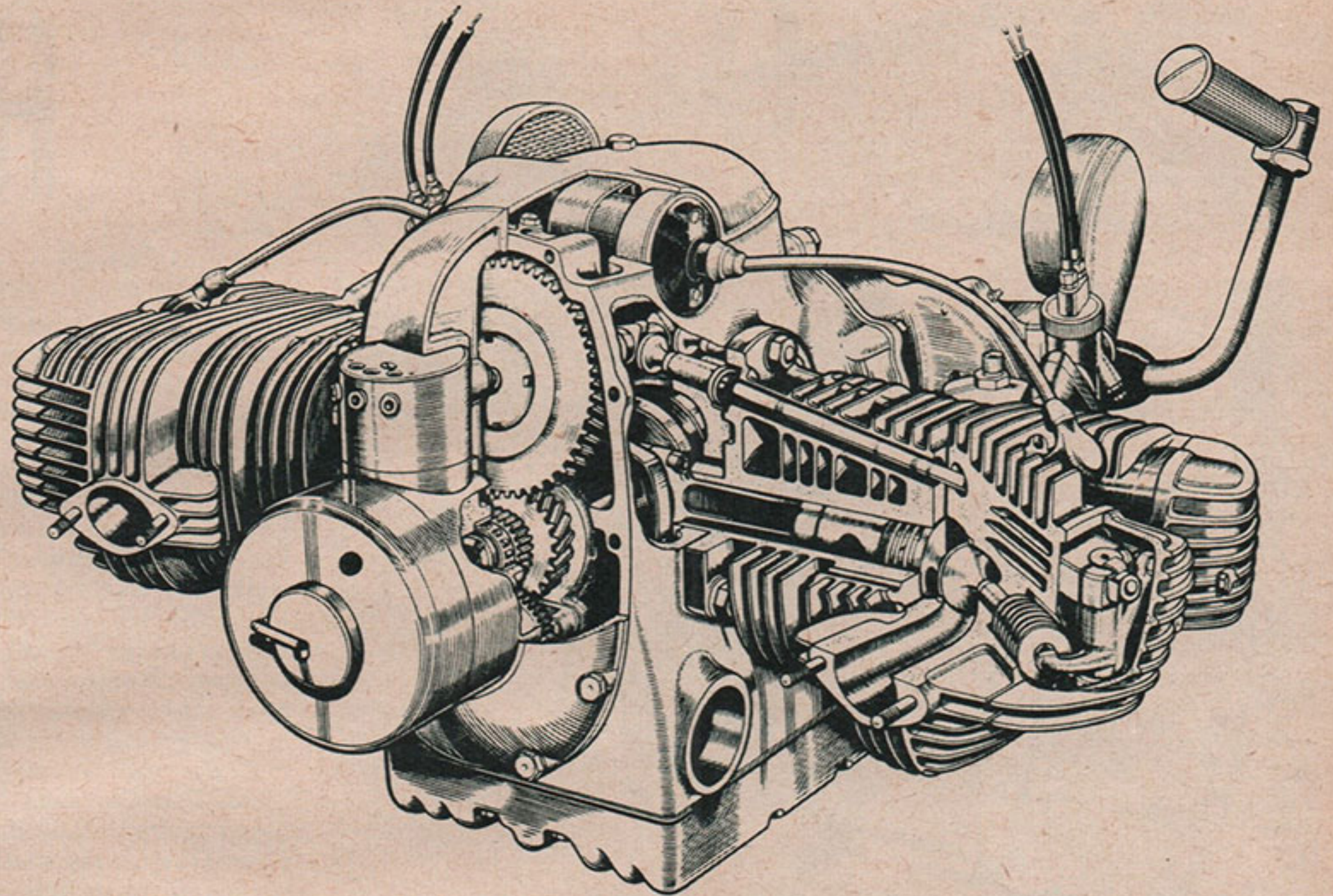
Mit einem Schlag waren bei der Queranordnung des Boxermotors natürlich alle Sorgen um ausreichende Kühlung und thermisch gleiche Verhältnisse für beide Zylinder beseitigt. Auch bei dieser Einbauart mußten sich die Gleichförmigkeit des Laufes und die Laufruhe, die ausgesprochen „kultivierte Weichheit“ des Motorlaufes, natürlich deutlich bemerkbar machen — demgegenüber konnte das allen Querläufern eigene „Querschütteln“ unter bestimmten Betriebsvoraussetzungen kaum als Nachteil angesehen werden.

Das erste mit einem solchen Querläufer ausgerüstete BMW-Modell hatte noch Seitenventile und damit eine verhältnismäßig geringe Baubreite. Das wurde freilich dann anders, als man sehr bald diesem ersten Modell ein zweites, mit sportlich ausgelegtem und deshalb mit hängenden Ventilen ausgerüstetem Boxermotor zur Seite stellte. Damit begannen dann einerseits neue Probleme (denen man später durch Höherlegen des Motors begegnen mußte) — andererseits aber fand man so die Ausgangsstellung für eine bis in unsere Tage noch nicht übertriffene Entwicklungsreihe für einen Zweizylinder-Hochleistungsmotor, dessen Auswucht- und Kühlverhältnisse auch von seinem späteren großen Konkurrenten, dem englischen Parallel-Zweizylinder (Twin) nicht erreicht, geschweige denn überboten werden konnten. Zumal die im Zuge der allgemeinen Motorenentwicklung immer mehr zur Kurzhubigkeit, ja schließlich zum Ultra-Kurzhuber führende Tendenz auch bei Hubräumen über 250 ccm pro Zylinder zu kürzeren Kolben und Zylindern führte und damit keine weitere Vergrößerung der Baubreite verlangte. Von einigen Besonderheiten solcher querliegender Boxer und von einigen gelegentlichen Versuchen, sie auch als Zweitakter zu bauen, soll dann im nächsten Heft noch gesprochen werden, um anschließend die dritte große Zweizylinder-Gruppe, die Parallel-Zweizylinder, ein bißchen näher zu betrachten. (Wird fortgesetzt)



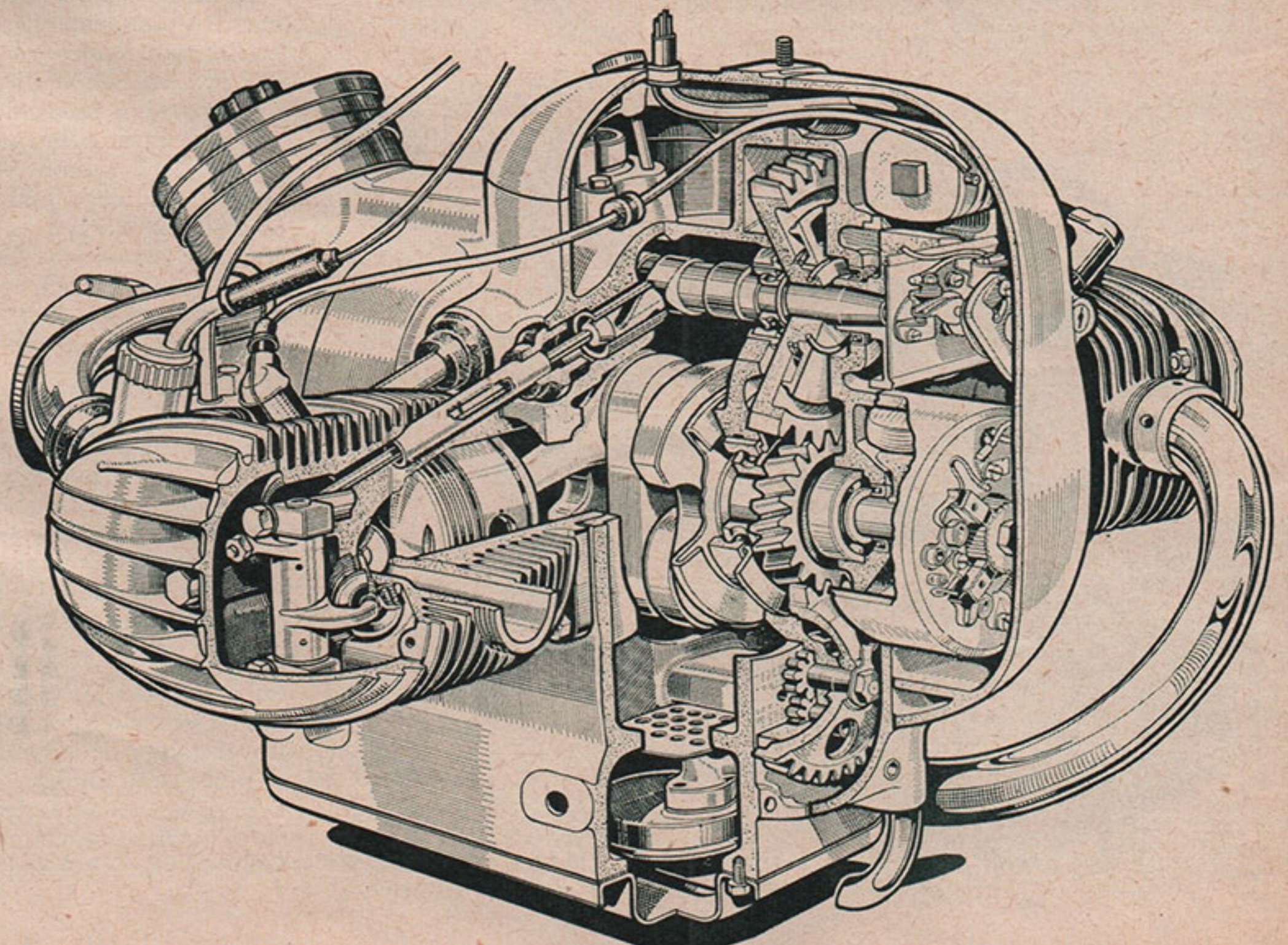
Wahrscheinlich das erste deutsche Motorrad mit einem längsliegenden Boxer war die Victoria (ihr Motor stammte, noch seitengesteuert, damals von BMW); das

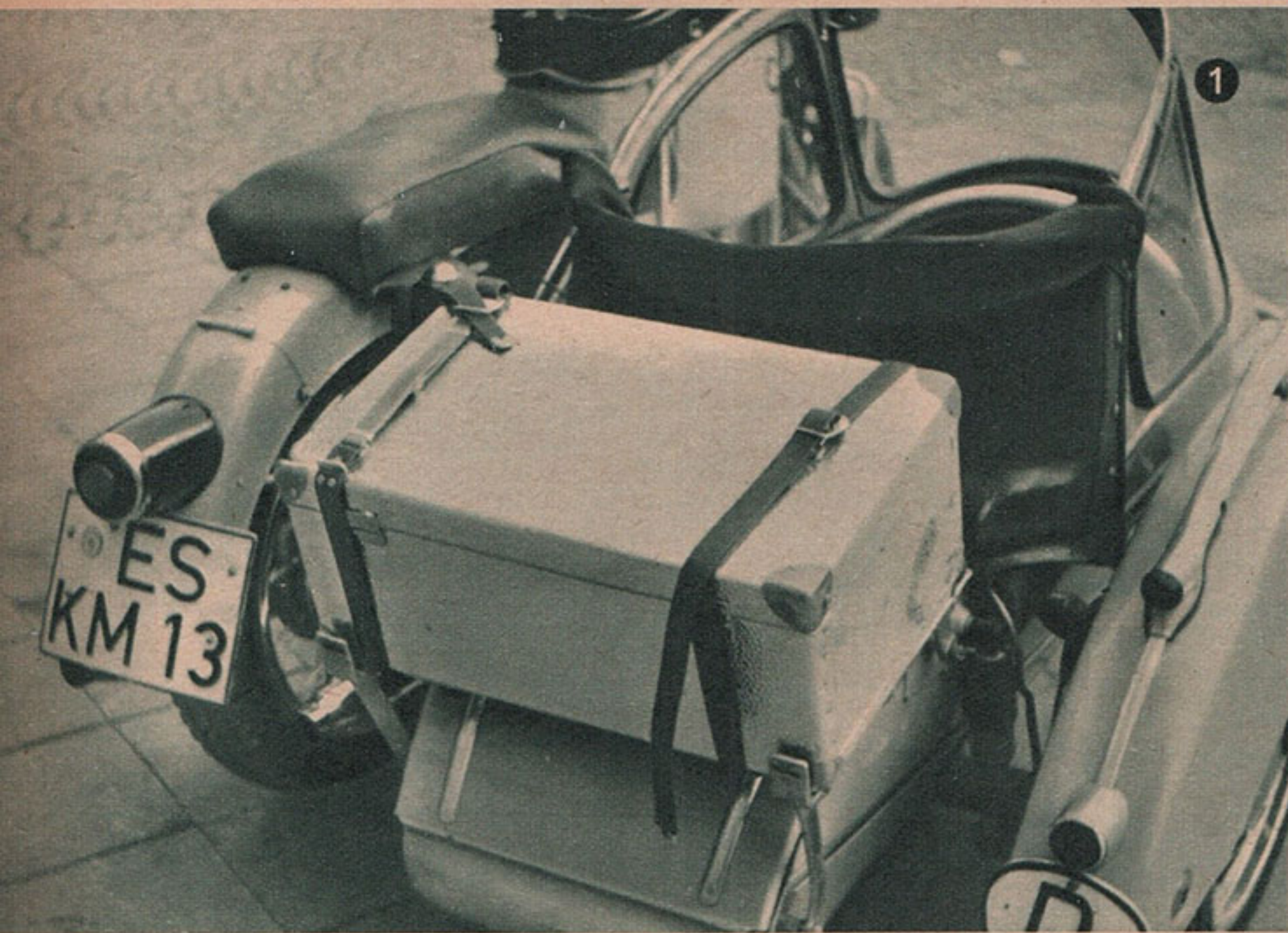
Bild zeigt aber schon die spätere Weiterentwicklung, den von Stolle geschaffenen Victoria-Boxermotor mit im Kopf hängenden Ventilen.



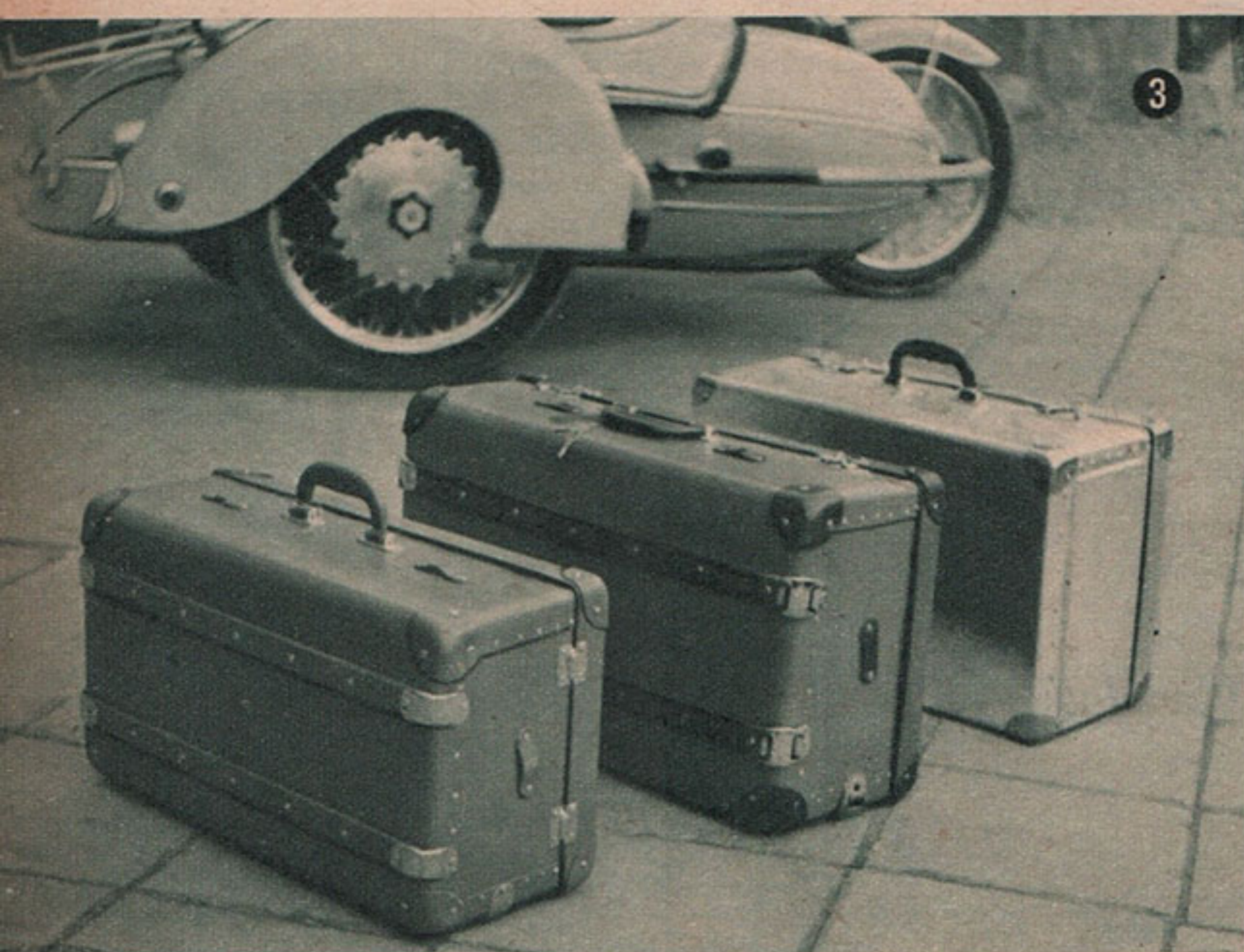
Oben: Ein deutscher Boxermotor, dem noch heute viele nachweinen — und von dem noch immer eine stattliche Anzahl gefahren wird und beweist, eine wie feine Konstruktion das seinerzeit war: der 600er KS-Motor von Zündapp; wenn man bei Zündapp nie einen Fehler gemacht hat — die Verschrottung der Fertigungseinrichtungen für diesen Motor war ein gewaltiger!

Unten: Der quergestellte BMW-Boxermotor hat unbestritten eine neue Ära im deutschen Motorradbau eingeleitet; in der grundsätzlichen Konzeption seit den Tagen von Max Friz unverändert geblieben, machte er natürlich im Laufe der Jahre mannigfaltige Detailänderungen durch, allein schon in der Auslegung der Ventilsteuerung und des Kurbeltriebs.





# KOFFER TASCHEN RIEMEN HAKEN



Alle Jahre wieder — wenn die Reisezeit vor der Tür steht — steht auch wieder die Frage vor uns: wohin mit dem Gepäck? Dabei ist letztlich der Gespannfahrer auch nicht so viel besser dran als der Mann auf der Solomaschine, denn den wesentlichen Raum im Boot braucht ja der Passagier für sich — und mit dem im Prospekt gerühmten „Kofferraum“ ist es nun mal nicht allzuweit her.

Wir müssen die Ladung eben an Deck festzurren. Wobei wir bedenken wollen, daß die Klamotten in ganz schönem Sturm, in wehendem Staub, Dreck, Regen und Kriechwasser viele Stunden zubringen müssen. Ein Persilkarton mit Bindfaden ist dazu nicht das Richtige. Aber auch ein normaler Rucksack, eine Aktentasche, ein alter Kommißbrotbeutel sind auf einem Motorrad als Gepäckbehälter noch unter dem Niveau einer Behelfslösung. So was haben wir vor 1949 auf unserer alten Ardie als eben getrautes Jubelpaar als „Komfort“-Ausrüstung mit auf die Hochzeitsreise genommen (der Sprit langte gerade von Bremen bis in die Lüneburger Heide). Aber schon in Verden waren die Brötchen aufgeweicht, die Zahnpasta-Tube zermanscht und der elende, alte Förster-Rucksack auf dem Tank veranlaßte meinen Helden zu ähnlichen Ruderbewegungen mit Armen und Beinen, wie es die Steilwandritter auf der ollen Indian-V ohne Schalldämpfer beim Bremer Freimarkt demonstrierten („Kommen Sie ran, meine Herrschaften, wir spielen mit dem Tode, wir rasen ... usw.“).

Wir haben dann sehr bald begriffen, daß Behälter für Reise-Klamotten, Werkzeug und andere nötige Utensilien auf einem Motorrad zunächst *fest* sein müssen! Es kann gar nicht genug Festigkeit sein!

Zweitens muß viel Zeug reingehen, drittens muß es unbedingt staub- und wasserdicht sein, viertens sollte das Gewicht der Taschen und Koffer selbst nicht zu groß sein. Fünftens soll man alles so festzurren können, daß es sich auch bei stundenlanger Rüttelerei nicht los schüttelt, daß Feuchtigkeit die Befestigungsriemen oder -bänder nicht zunächst spannt, und nachher Sonne und Trockenheit keine Längung hervorrufen. Sechstens sollte man auch ohne Verrenkungen an schnell benötigte Dinge aus der Ladung zwischendurch herankommen können. Siebtens ist es notwendig, daß das Gepäck so in seinem Äußeren konstruiert ist und so gut verstaubt werden kann, daß es auf *keinen Fall* den Fahrer behindern kann und die Fahreigenschaften der Maschine gefährlich beeinträchtigt! (Zu Punkt sieben: Es ist gefährlich und dumm, irgendwelche Gepäckstücke *vor* der Lenkachse, also *vor* dem Steuerkopf, womöglich an ungefederten Massen der Gabel — vor allem an Vorderradschwingen, Kotflügeln usw. anzuhängen oder zu befestigen! Z. B. kleine Reservekanister o. ä. Red. MOTORRAD.)

Das ganze Zeug packen muß in unserer Mannschaft immer die Mutti, und deshalb liebe MOTORRAD-Leser und vielleicht auch liebe Leid- und Zunftgenossinnen, habe ich mich unter den knurrenden Kundgebungen meiner Männer mit dieser Wissenschaft schon des längeren befaßt. Dabei kann ich die Platze kriegen, daß es in unserem Lande außer beim Kommiß (und da auch nur nach althergebrachter 08/15-Weise) bis jetzt *nirgendwo* in der Bundesrepublik eine *vernünftige* Motorradpacktasche zum Befestigen beiderseits des hinteren Teiles der Maschine gibt. Groß genug, daß eine Aktentasche Platz hat, praktisch zum *schnellen* und *einfachen* Anhängen und Abnehmen, staub- und wasserdicht, stabil.

Bis jetzt also „Fehlanzeige“ aus deutscher Produktion. Zur Ehre unseres Lädles von Walter Dillenbergs muß ich allerdings einräumen, daß wir vor einem Jahr mal auf der Reise zur TT eine phantastische Entwicklung von Gepäckgestell und großer Tasche probieren konnten, aber offensichtlich hat wieder mal ein Zulieferant nach der zu erwartenden Stückzahl gefragt und ob der Antwort das übliche bundesrepublikanische, wirtschaftswunderliche Schulterzucken bekommen. Fest steht aber, daß der liebe Clausi gewaltig

hinter so was her ist, vielleicht klappt's bis zur nächsten Saison, und eines Tages wird es auch wieder so kommen, daß die Wirtschaftswunderer froh sind, wenn wir Motorradfahrer uns bei ihnen Paktaschen einzeln anfertigen lassen.

Ich habe aus diesem Grunde einen Leichtmetall-Koffer als Gepäckstück Nr. 1 genommen. Mit diesem Koffer fahren wir jetzt schon seit 1956 in Europa herum, und er lebt immer noch. Auf einem Motorrad sollte man Pappkoffer nicht benutzen — auch Lederkoffer leiden viel zu sehr (Bild 1). Wir haben den  $55 \times 34 \times 24$  großen Koffer damals beim Dillenberg erstanden, es gibt ihn auch heute noch da, und wir haben ihn auf den Gepäckträgern von Solomaschinen und viel auf dem Seitenwagen transportiert. Bei geschicktem Packen kriegt man eine Menge Zeug hinein. Man kann es auch mit Vulkanfaserkoffern versuchen, die natürlich billiger in der Anschaffung sind. In Fachgeschäften gibt es zwei verschiedene Größen (Bild 3), aber ich glaube, die Mehrkosten des Metallkoffers sind nach dieser seiner „Laufzeit“ im Endeffekt billiger (Hausfrauen rechnen da eben anders als Hausherrn).

Gerade die Koffer müssen fest liegen, und damit das möglich gemacht werden kann, entwickelte Dillenberg seine DICO-Riemen (Bild 1 und Bild 9). Der Gurt ist aus einem enorm festen Gewebe, das wasser- und witterungs-fest ist, die kräftige Patentschnalle rostet nicht. Man kann diese Gurte mit und ohne elastisches Gummistück in verschiedenen Längen von 100 bis 200 cm bekommen. Aber ich kann nur sagen, daß zum stundenlangen wirklich festen Liegen die elastischen Gurte die besseren sind. Wir haben fünf Gurte, möglichst lang, denn hin und wieder werden auch mal mehr Gepäckstücke mitgeführt (Bild 2, zwei Vulkanfaserkoffer); oder wir schieben unter die Riemen noch einen Mantel, Fotostativ, Wanderstöcke, Reserveschlauch und anderes. Mit der Zeit wird man feststellen, welches wertvolle Hilfsmittel diese Gurte sind. Da sie zu den Koffern gehören, habe ich sie hier eingeflochten.

Die Vulkankoffer haben Hartholzleisten als Schutz gegen Durchscheuern — das muß ich unbedingt erwähnen (Bild 3). Wir schützen aber auch unseren Leichtmetallkoffer durch eine passende Filzunterlage (auch überall zu haben). Ohne eine wasserdichte Umhüllung kommen wir allerdings nicht aus, um gegen Wasser und Staub gefeit zu sein. Regenmantelstoff, Zeltbodenstoff, Acella (Plastikgewebe) oder Gummidoppelstoff sind die besten Hüllen (ab Herbst wird man allerdings im Lädle passende, wasserdichte Kofferhüllen für die Motorradkoffer kaufen können). Beim Eindrehen des Koffers soll der Überfall unten liegen und die offene Kante nach hinten gerichtet sein. Möglichst stramm einpacken und mit den Riemen festpacken. Wir brauchen aber unbedingt nun eine Pack Gelegenheit, die trotz staub- und wasserdichter Eigenschaften eine schnelle und leichte Zugänglichkeit zu ihrem Inhalt bietet. Das sind die Tanktaschen.

Eine Tanktasche gehört *grundsätzlich* zu jedem Motorrad! Liebe Herren der Schöpfung, lassen Sie sich das von einer mit Gepäcksorgen belasteten, armen Motorradfrau sagen. Ein Tankrucksack, und erst recht der vom Lederharr in Rohrdorf/Nagold in drei Größen gebaute Elefantboy, ist ein Segen! In wirklichen Fachgeschäften findet man nicht nur den Boy, sondern auch andere. Die DICO-Tasche (Bild 6) und die Bütowtanktasche, beide sehr preiswert und für viele Tankformen und -größen. An ihnen ist nichts Besonderes, weswegen mir erlaubt sei, über den Elefantboy zu sprechen (Bild 4).

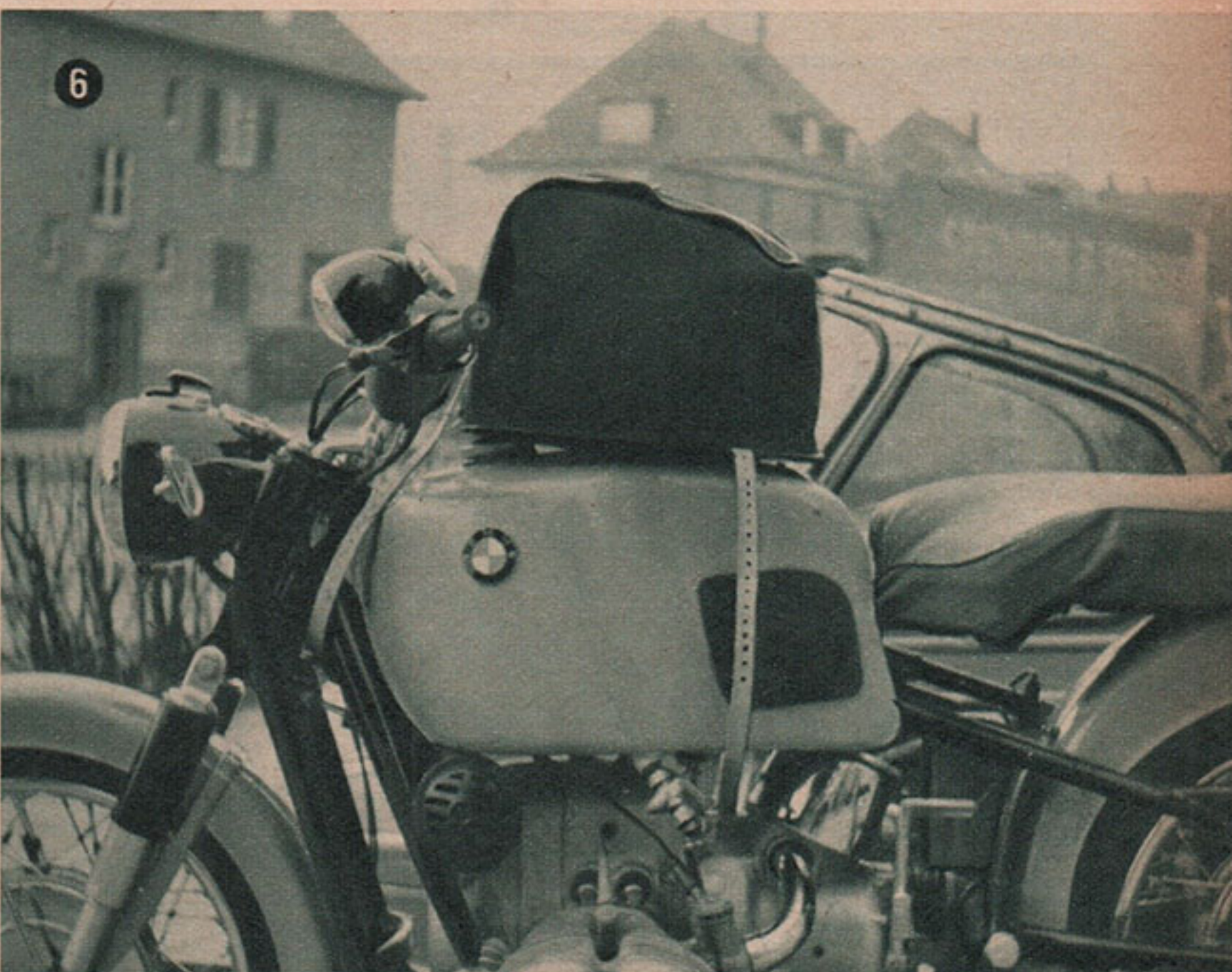
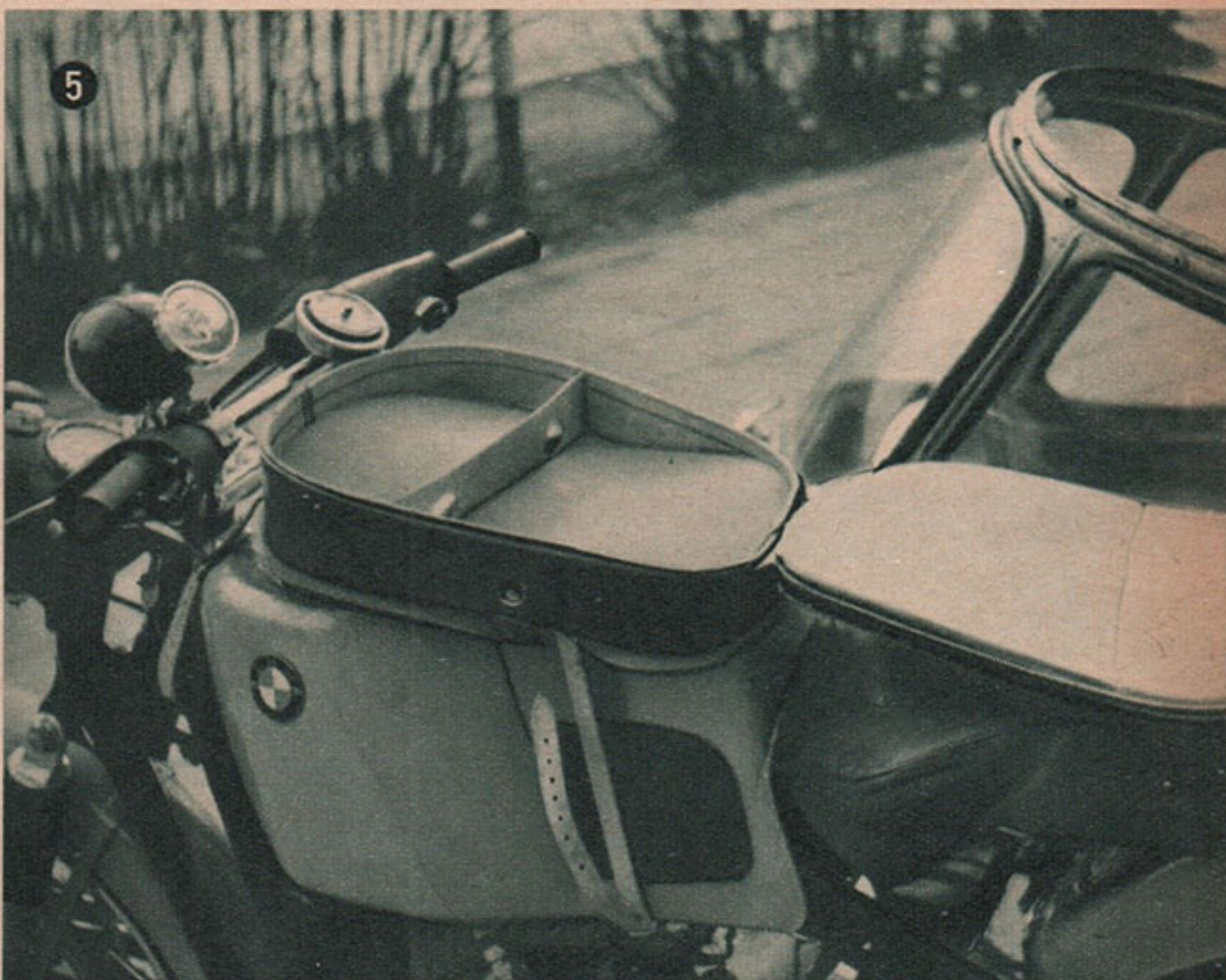
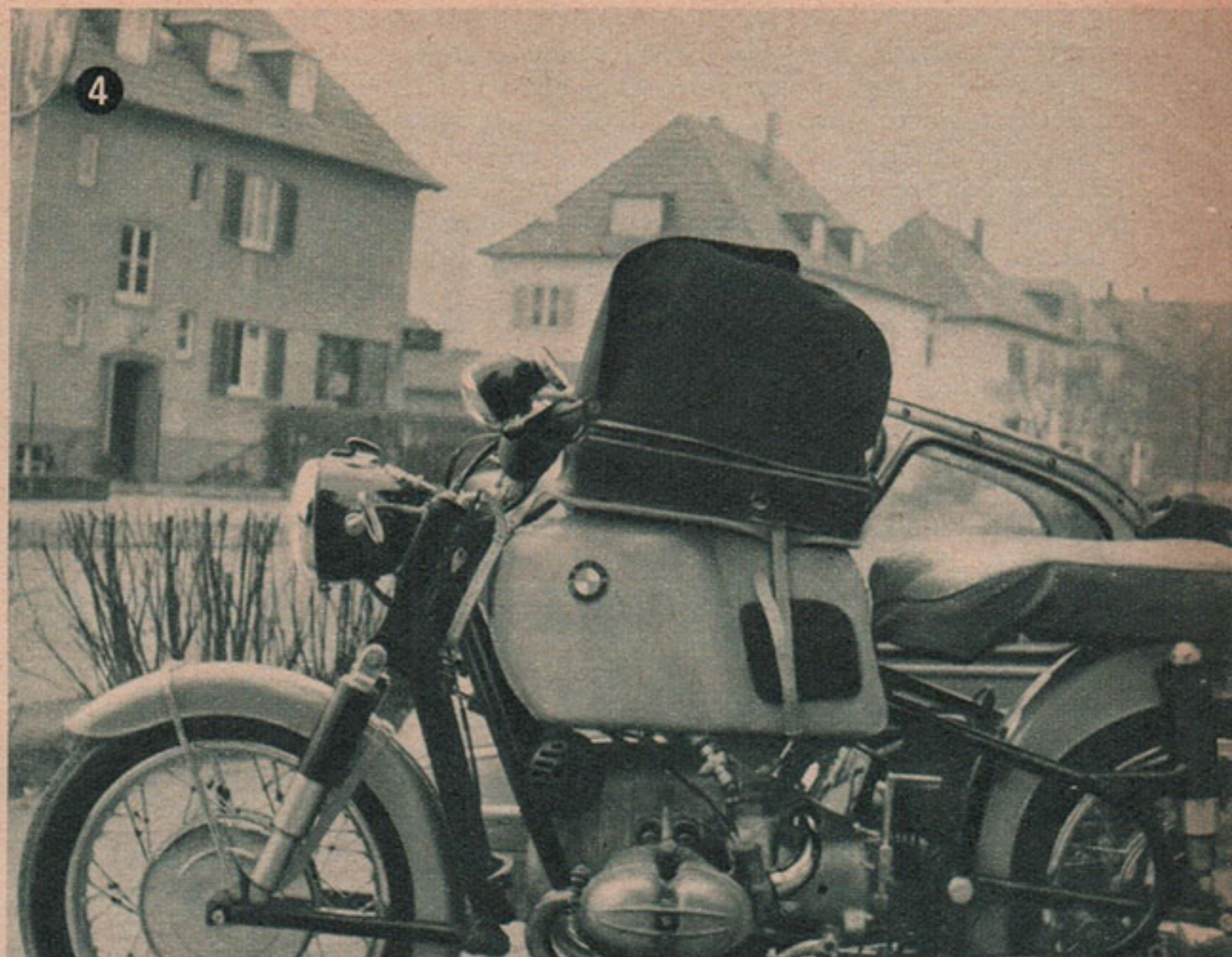
Als mein Göttergatte zum ersten Male damit aufkreuzte, war ich entsetzt, was er da für einen Turmbau zu Babel anschleppte und konnte mir keinen Vers darauf machen, was das Ganze sollte. Das merkte ich dann bei unserer nächsten Fahrt, als im Kofferraum unseres TR plötzlich die alte, schäbige Werkzeugtasche verschwunden und dort mehr Platz war. Das ganze Werkzeug und sogar den Fotoapparat hatte er in den beiden Abteilungen des Unterteiles (Bild 5) untergebracht! In Schaumstoff gebettet. Zwischen Ober- und Unterteil ist ein durch einen weiteren Reißverschluß verschlossenes Ablagefach für Landkarte, Papiere, Mütze, Schreibzeug, Geldtasche und dergleichen. Das Oberteil kann — als Beispiel genannt — Giseniahose und Marquardt-Mantel aufnehmen. Wir haben aber auch ganz bequem einen ganzen Wochenendbedarf *mit* Wechselwäsche darin untergebracht. Also ideal für einen Solofahrer. Braucht man das Oberteil nicht, dann kann man es entweder durch den Rundum-Reißverschluß vom Unterteil mit einem Handgriff trennen oder nach unten einfallen. Wir nehmen so unser „schnelles“ Gepäck abends ohne besondere Verrenkungen mit in den Gasthof.

In diese Tanktaschen gehört das Zeug, das man immer schnell einmal nötig hat. Waschzeug, Schlaf-Garderobe, Schuhe, Not-Regenzeug (es gibt da leicht und klein zusammenlegbare Kunststoffhäute), Zweithandschuhe, Zweitbrille, Mütze, Schal zum Wechseln, Fotoausrüstung und dergleichen. Alles andere — z. B. die „Zivil“-sachen — packt man in den großen Koffer.

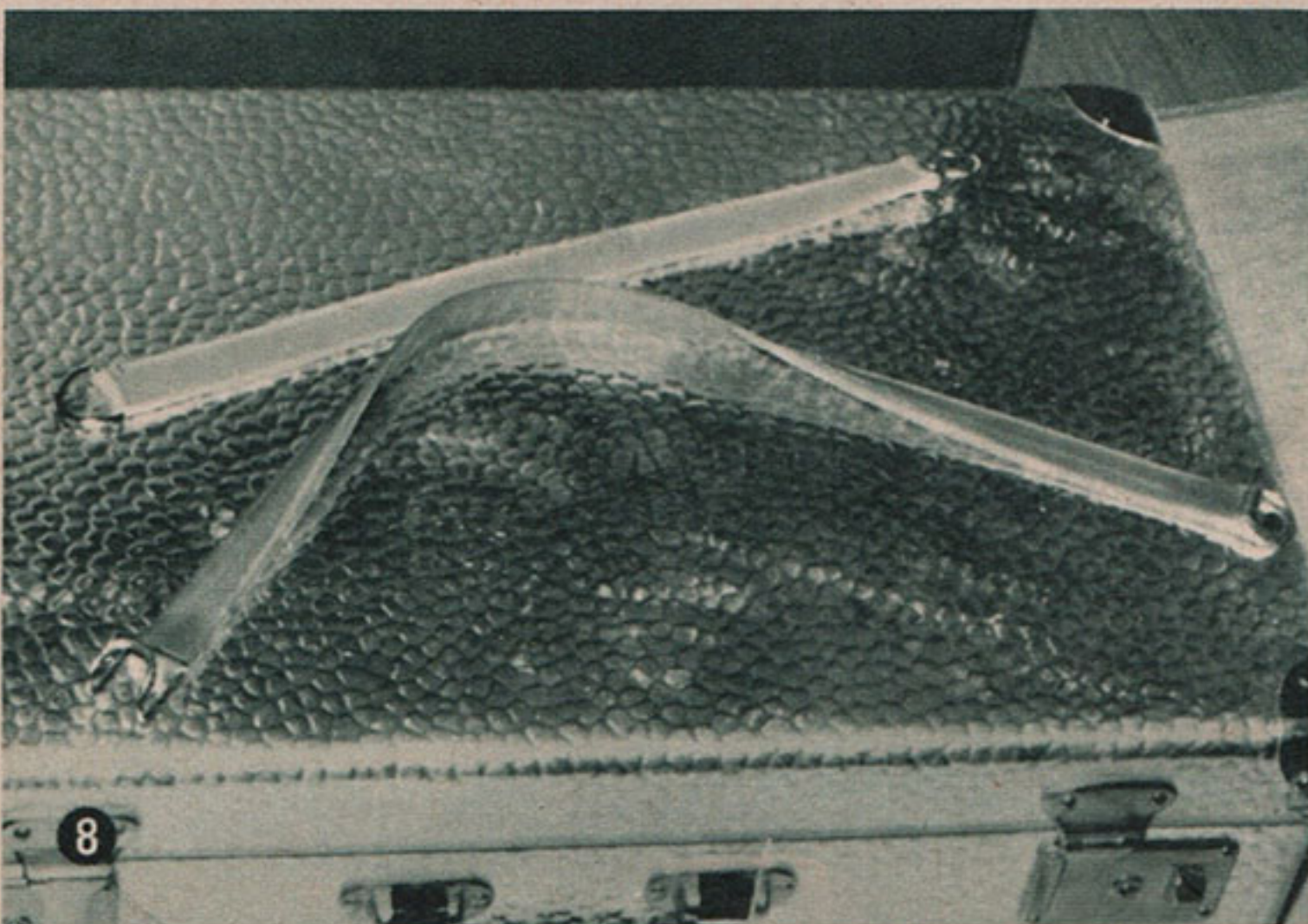
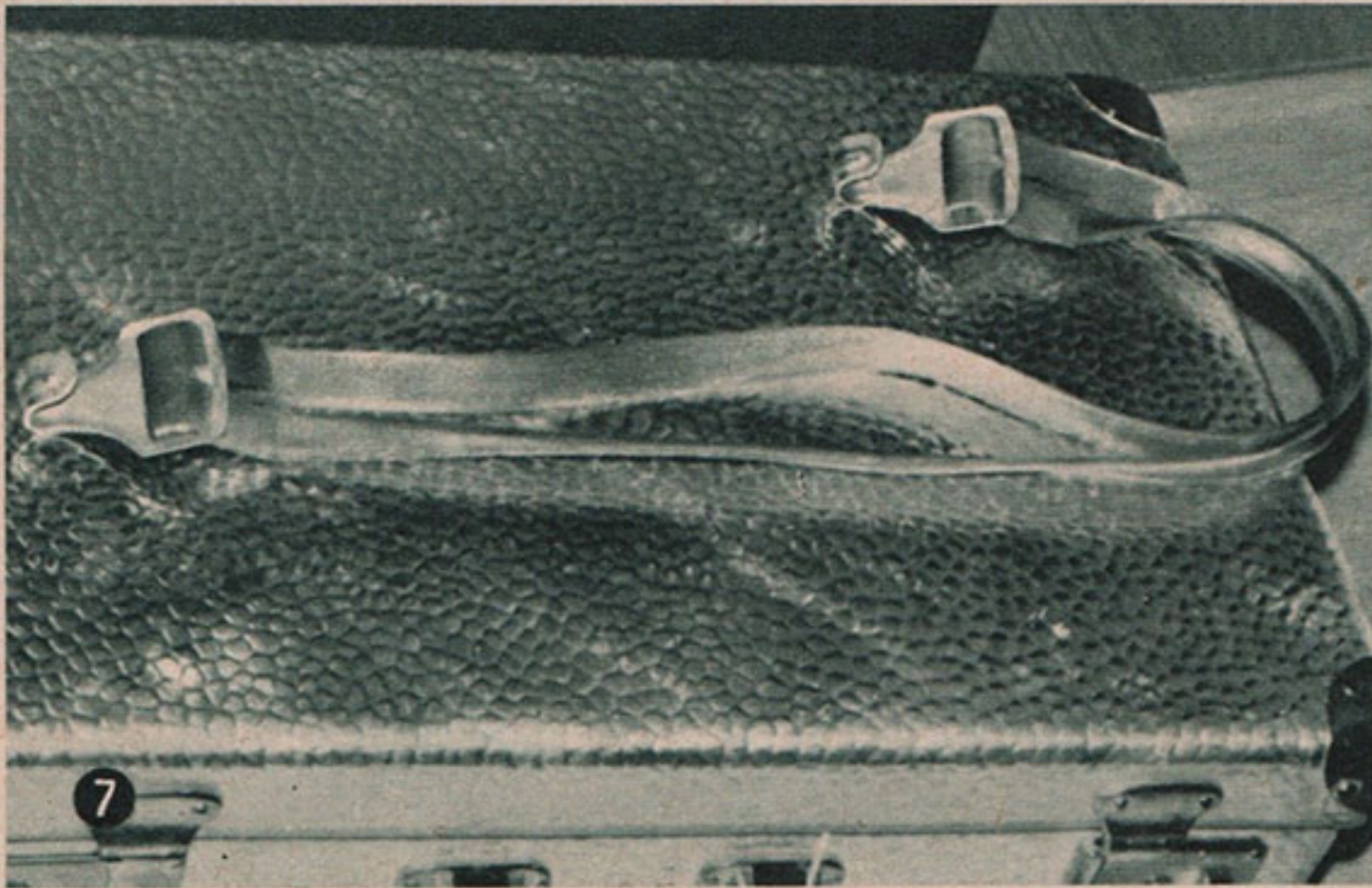
Mit den Tanktaschen kommen wir jetzt zu dem letzten Teil: Riemen, Gurte, Bänder. Am Elefantboy sind Riemen. Da Ernst Harr eine Lederfabrik hat, ist es klar, daß er keine Gummizüge verarbeitet — schon aus Preisgründen nicht. Aber dem kann man schließlich selbst abhelfen. An der Bütow-Tanktasche ist eine sehr schöne elastische Schnellbefestigung.

Gummizüge sollte man sich möglichst viele anschaffen. Es gibt da z. B. die elastischen WEGU-Doppelbänder (Bild 7) mit starken Flachhaken. *Sehr* gut zum Halten von Koffer, Zeltgepäck, Taschen und Paketen geeignet! Ihre Länge ist einstellbar, das Material ziemlich lange witterungsbeständig. Wir brauchen diese Gepäckgurte unbedingt.

Man muß aufpassen, daß man beim Einkauf von Gummizügen jeder Art auf *Wetterbeständigkeit* achtet! Manche Züge werden mit der Zeit hart und brüchig, was man vielfach bei Schutzbrillen-Bändern findet. Die hier gezeigten sind jedoch ausreichend lange gegen Luft- und Sonneneinflüsse gefeit.



Gummiflachzüge mit Öse und Haken (Bild 8) kann man auch anwenden, doch haben wir da schon öfters bei sehr starker Belastung Ausreißen der Ösen oder Haken erlebt. Auch kann man mit der Öse an dem einen Ende nicht immer besonders viel anfangen. Da sind die einfachen Schweden-Gummizüge mit buntem, umwobenem Gummiband und einem starken Haken aus Stahldraht, 40–50 cm lang und bis zu 1,50 m ausziehbar, weitaus idealer und die besten Helfer in der Gepäckknot, die wir beim Motorrad kennen. Wir benutzen solche Hakenzüge ununterbrochen schon mehrere Jahre hintereinander. Unser Vater hat — weil immer wieder Tankrisse vorkamen, durch verspannte, nicht stimmende Aufhängelaschen, so sagte er — den Tank unserer Maschine vorn mit einem solchen Hakenzug versehen. Das sitzt jetzt schon zwei Jahre so und hält. Trotz engster Schlaufen und Reibstellen! Einen besseren Qualitätsbeweis gibt es doch nicht. Ich habe übrigens gesehen, daß viele Straßenrennfahrer die Verkleidungen ihrer Rennmaschinen mit diesen Hakenzügen festhalten! Wir haben immer zwei oder drei solcher Gummizüge bei uns, man kann überall an der Maschine oder am Gespann damit noch zusätzliche Sachen befestigen.



Für Zeltgepäck, flexible nicht formfeste große Bündel, für ausgedehnte und flache Stücke, für Regensachen, die man schnell greifbar irgendwo noch außen draufpacken will, gibt es die „Spinne“. Etwa fünf bis sieben Gummihakenzüge, wie ich sie eben beschrieben habe, sind zusammengefaßt, und man kann sie überall sternförmig über dem Gepäck festziehen. Die Haken sind übrigens so geschickt gebogen, daß sie auch über die Rohre des Rahmens fassen. Es gibt kaum eine Stelle an der Maschine, an der man sie nicht einhängen kann. Ich möchte hinzufügen, daß uns noch n i e bei einem solchen Hakenzug das Band vom Haken abgerissen ist! Trotz stärkster Spannung!

Es ist wichtig, daß man — besonders natürlich bei einer Solomaschine — Gepäckstücke mit Überlegung verteilt. Packtaschen rechts und links (für die BMWs gibt es übrigens sehr schöne Kunststoffkoffer für seitliche Befestigung aus England, vielleicht fragt man mal den Detlev Louis danach. Sind aber teuer! Am besten direkt von der TT mitbringen!), Koffer auf dem Träger hinter dem Soziussitz, obendrauf u. U. noch Zeltsack, das ist beinahe schon zu viel, weil dem Vorderrad dann der Bodenkontakt erschwert wird. Dann lieber noch etwas auf den Tank packen! — Nein, unbedingt dazu etwas auf den Tank legen! — Ich habe einmal das Foto von einem Weltreisenden gesehen, der hatte an den Schwingenholmen vorne (!) sogar Reservekanister und Regenschirm befestigt. Die Maschine dieses Unbedarften muß sich ja doll auf australischen Waschbrettwegen gefahren haben, und ich habe das Gemüt des Fahrers als anatomisches Wunder angesehen —! Dafür hatte er aber auch hinten an der Maschine kaum Gepäck. Also, das ist ja nun auch wieder vorne etwas zuviel des Guten —!

Im übrigen sollte man sich genau vorher überlegen, was man auf eine große Tour mitnimmt. Ich habe drei Dringlichkeitsstufen, und ich lasse mich da nicht von der Famüliö beeinflussen. 1. Was muß mit? Werkzeug, Ersatz-Kleinteile (das beides bestimmt Vatern), Reservekanister, Regenklamotten, Schlaf- und Waschzeug. 2. Was sollte noch mit? Wechselwäsche, Wechsel-„Zivil“zeug, Schuhe, einfache Fotoausrüstung. 3. Was kann eventuell noch mit? Transistor-Radio, raffinierte Fotoausrüstung, also das übliche Zusatzspielzeug für Vater und Sohn. Zeltausrüstung ist obligatorisch, und wenn schließlich die liebe Bagage ihre Mutti in all diesem Aufbruchtrubel nicht vergißt und auch für sie noch ein Plätzchen im Seitenwagen bleibt, dann bin ich doch froh, wenn es endlich losgeht.

Verstauen Sie alles gut!

Ihre

Inge Rogge



## AUF NACH ST. WENDEL!

Den aktiven Fahrern des internationalen Motorradrennsports wird es im April/Mai schwermgemacht, die Termine einzuhalten. Am 26. April Nürburgring, 1. Mai Salzburg, 3. Mai St. Wendel, 10. Mai Barcelona, 17. Mai Clermont-Ferrand. Rennsportbegeisterte Leser unserer Zeitschrift werden es aber ganz besonders begrüßen, daß der am 3. Mai stattfindende 12. Internationale Preis des Saarlandes in St. Wendel auf ein langes Wochenende fällt. St. Wendel ist seit jeher ein Rennen der Auftaktüberraschungen der Rennsaison und das Treffen der großen internationalen Motorsportfamilie auf Deutschlands einzigem Stadtkurs gewesen. Keine andere Stadt bei uns richtet ihr Leben an diesem Wochenende so auf das Rennen ein, nirgendwo anders hier in Deutschland ist es möglich, daß ein Stadtzentrum für das Rennen und das Training gesperrt wird, und einmalig ist die Begeisterung, Mühe und Arbeit, die man im durchführenden Club findet.

Die Hotels der Stadt sind schon Wochen vor dem Rennen ausverkauft, wer also kein Quartier bekommen kann, wende sich darum an das Quartieramt der Rennleitung, dort hat man Privatadressen von Einwohnern der Stadt oder der näheren Umgebung, die gerne ihr Bett zur Verfügung stellen. Zeltmöglichkeiten bieten sich gleich an der Strecke, und zwar an der langen Geraden vor der Kasernen-Kurve, der Tholeyerstraße. Die Rennleitung wird in diesem Jahr dort und auf den Höhen rechts der Rennstrecke bei Start und Ziel Biwakfeuer unterhalten, damit nicht, wie es leider in den vergangenen Jahren vorkam, Strohbällen, Gartenzäune und WCs usw. verbrannt werden. In der Nacht von Samstag auf Sonntag steht das Gasthaus „Feierabendhaus“ den Rennbesuchern zur Verfügung. Es befindet sich in der Siedlung Hochstraße (Tholeyerstraße) und ist die ganze Nacht geöffnet, die Einfahrt ist markiert.

Die Rennstrecke ist 3,788 km lang, die stärkste Steigung befindet sich hinter der Bahnunterführung aus Richtung Stadtmitte kommend und beträgt 8,45% in einer Rechtskurve. Der unvergessene Gary Hocking stellte 1962 auf MV mit 126,5 km/h den Streckenrekord auf, den vor ihm seit 1959 mit 124,76 km/h Paddy Driver auf Norton hielt.

Die Strecke ist in diesem Jahr in einem sehr guten Zustand, das Stück von der Unterführung Oberlinxweiler bis zum Bahnhof (Stadtmitte) wurde mit einem neuen Belag versehen, was bei günstiger Witterung neue Streckenrekorde bedeuten kann.

Am Samstag, dem 2. Mai, findet das Training von 8–12 Uhr und von 14–17 Uhr statt. In dieser Zeit ist die Rundstrecke für jeden anderen Verkehr gesperrt. Das Rennen selbst beginnt am Sonntag mit der Klasse bis 50 ccm um 10.30 Uhr. Um ca. 16.45 Uhr starten die Gespanne als letzter Lauf. Die Klassen 350 ccm und 500 ccm fahren 30 Runden, für die Zuschauer also verspricht dieser Kurs immer wieder spannende Positionskämpfe, die oft erst in der letzten Runde entschieden werden.

Und was erwartet uns nun bei dem diesjährigen Preis des Saarlandes? In allen Klassen eine hervorragende Besetzung, internationale Spitzenfahrer, Landesmeister und Weltmeister werden am Start sein, alle Marken mit internationalem Klang haben gemeldet — Kreidler, Honda, Suzuki, Yamaha, Tohatsu und Gilera, MV, Benelli und Ducati. Und natürlich unsere ganze Gespann-Weltelite, die auch ohne BMW-Werksbeteiligung weiterfährt. Einige Überraschungen gibt es dazu: Scheidegger auf Kestermanns Vierzylinder, Camathias wahrscheinlich auf Gilera Vierzylinder, Paddy Driver ist wieder auf Matchless dabei, ebenso unser Horst Kassner auf einer G 50. Heiner Butz fährt 350 ccm und 500 ccm Norton, Karl Hoppe auf AJS ist wieder fit und Ernst Hiller war schon zu einigen Rennen in England, außerdem hat er seine Maschine dort einer Kur unterzogen. In der Gespannklasse hat Hahn sich eine zweite BMW RS an Land gezogen, und auch Huber/Huber werden jetzt mit einer schnellen RS antreten.

Alles in allem: Wir werden einen Renntag erleben, der als Probegalopp für den am 10. Mai stattfindenden Weltmeisterschaftslauf in Barcelona gelten kann. Für unsere Deutsche Meisterschaft ist es der zweite Lauf und es geht um wertvolle Punkte.

Der Motorsportclub St. Wendel, der vom ADAC wieder mit der Durchführung des Rennens betraut wurde, hält Armbinden mit der Aufschrift „Alte Garde“ bereit, die neben Ehrenkarten aus kameradschaftlicher Verbundenheit an ehemalige Fahrer ausgegeben werden. Das ist eine wirklich nachahmenswerte Geste unseren ehemaligen Aktiven gegenüber.

Für Zuschauer, Fahrer und Veranstalter haben wir nun den einen Wunsch: möge das Rennen in St. Wendel eine rundherum erfolgreiche Veranstaltung werden. Old Briel



**1963:**

## das Jahr der Sachs-Erfolge

684 Goldmedaillen  
134 Silbermedaillen  
79 Bronzemedaillen  
3 OMK-Trialmedaillen

2 Deutsche Geländemeister  
(50 und 175 ccm)  
12 Klassensiege  
14 Fabrikmannschaftspreise

und der Geschwindigkeits-Weltrekord  
mit serienmäßigem Sachs 50 S:

12 Stunden Dauerfahrt mit einem  
Schnitt von 113,459 km/h  
(vorher 100,3 km/h).

Das sind Erfolge, die für sich sprechen.  
Nirgendwo in der Praxis unterliegen  
die Maschinen derart hohen  
Belastungen wie im Geländesport  
und auf Teststrecken. Hier wird mit  
Motoren aus der Serienfertigung  
gefahren, von denen wirklich das  
Letzte verlangt werden muß.

Trotzdem werden Sachs-Motoren nie  
für sportliche Höchstleistungen  
konstruiert. Sie sollen in erster Linie  
robuste Motoren von größtem Nutzwert  
sein. Bei Sachs ist dieses Prinzip  
in jeder Motorenklasse konsequent  
durchgeführt worden.  
Und das seit über 30 Jahren.

Als Käufer von Maschinen mit  
Sachs-Motoren sollten Sie das  
unbedingt wissen.

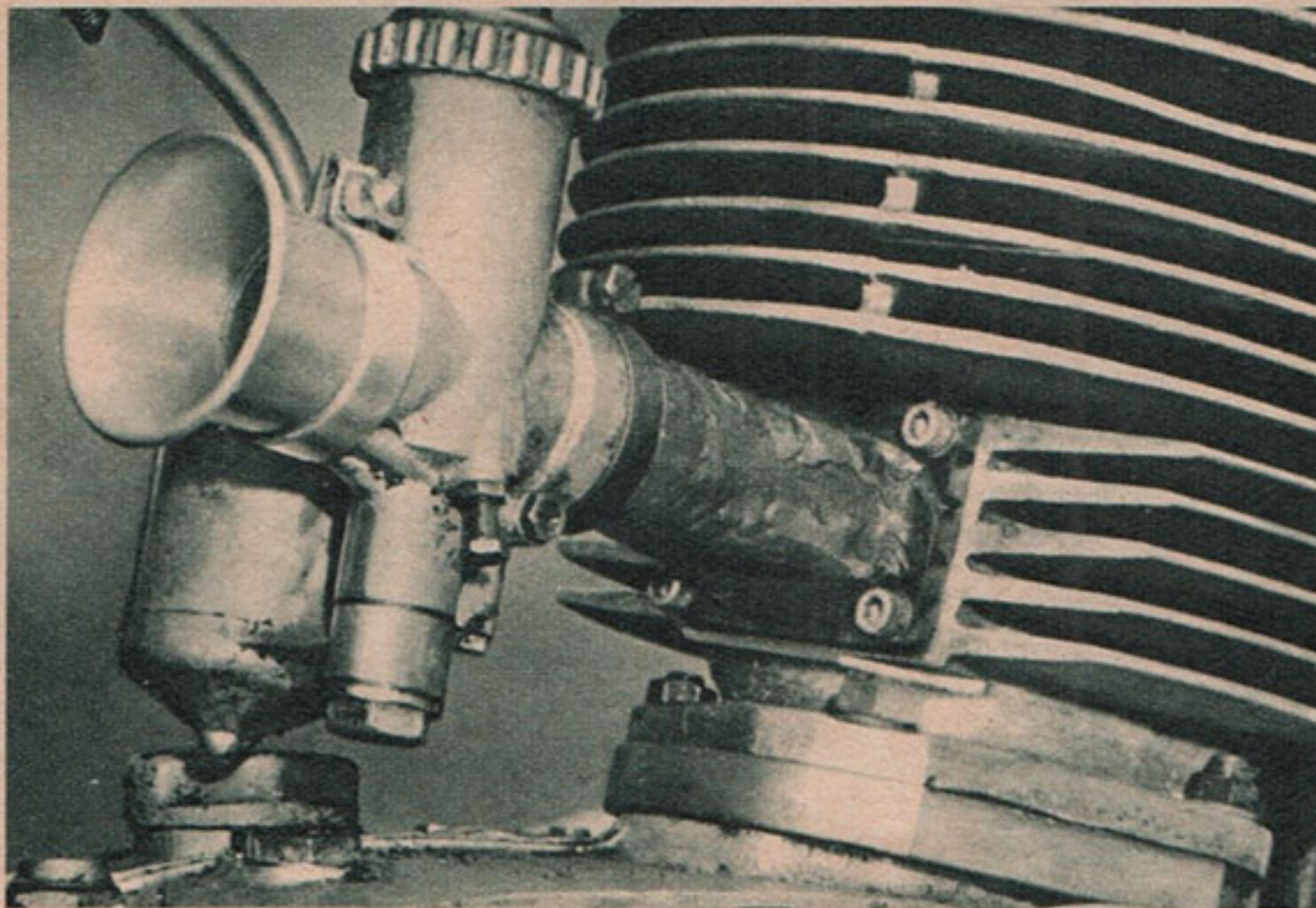


F & S – FORTSCHRITT UND SICHERHEIT  
FICHEL & SACHS AG SCHWEINFURT

# 500 ccm für 1000 DM NACHLESE ZUM OESTERLE-BESUCH

Aus mancherlei Gründen, die bereits im letzten Heft teilweise erwähnt wurden, fühlte sich Willi Oesterle mit seiner schönen 500 ccm V 1 noch nicht recht wohl. Ihn störte das teure BSA-Getriebe und der auch sonst recht hohe Preis, den die ganze Konstruktion im Verkauf kosten müßte. Als er dann im Laufe des letzten Jahres davon hörte, daß andere Leute (Walz-Betzelsbacher-Hauger) das Motorgehäuse der 250er Puch verwenden, um ihre 500er Zylinder draufzusetzen, befaßte er sich daraufhin, wenn auch unter anderer Aufgabenstellung, mit demselben Problem. Er will damit jetzt keine Konkurrenz für die drei Herrenberger sein, denn er wendet sich ja an eine ganz andere Käuferschicht, doch hält auch er die Puch-Grundlage für so gut, daß sie ruhig weitere Verbreitung finden sollte. Schließlich findet man heute die Puch-Motoren vergangener Jahre verhältnismäßig billig auf Schrottplätzen, die Sonderausrüstung mit dem Original-Puch Sportgetriebe und der Sportkupplung kostet mit allem Drum und Dran auch nur ca. 600.— DM, so daß hier tatsächlich ein gangbarer Weg für Anfänger gesehen werden kann.

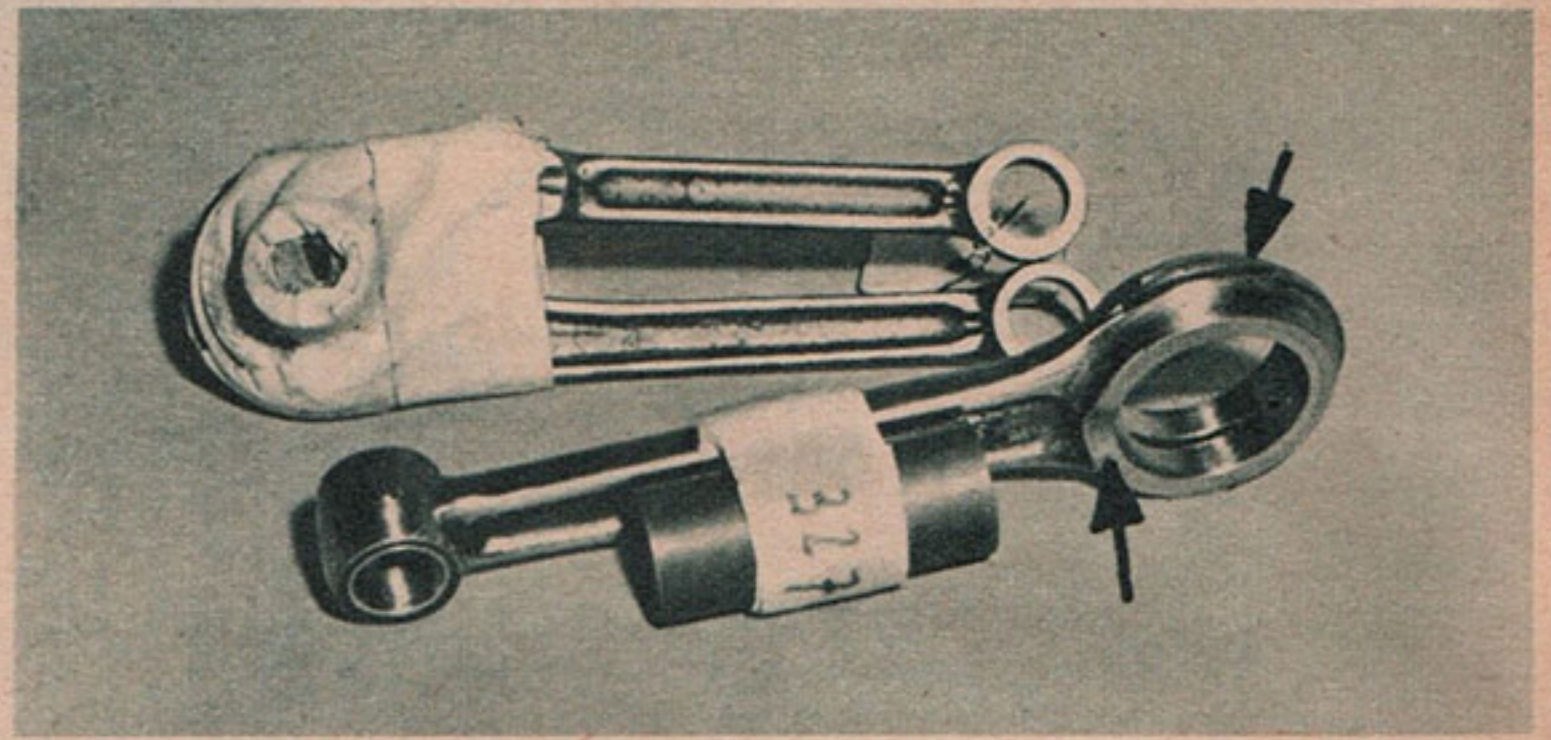
Weitere Rücksichten auf den Anfänger mußten genommen werden bei dem Aufbau des großen Zylinders aufs Gehäuse, denn man kann nicht von jedem verlangen, hier viel Alu aufzuschweißen, und dann noch die Dichtfläche für den Zylinderfuß plan abzufräsen. Also machte man eine Stahl-Zwischenplatte, die an ihrer Unterseite die Bolzen des Puch-Gehäuses aufnimmt, und dann oben die für den großen Zylinder passenden Stehbolzen trägt. (Übrigens ist das auch eine Idee für den Ilo-Twin: an dessen zusammengewachsenem Zylinderpaar kann man keine zwei Vergaser anbringen, man versuche es doch mal mit zwei 125er Zylindern, nebeneinander auf solche Platte gesetzt . . .). Nur ganz geringe Nacharbeit (mit der Feile möglich) muß am Gehäuse vorgenommen werden, dann paßt der große Zylinder.



Der Zylinder wird mittels einer Zwischenplatte auf das Puch-Gehäuse gesetzt, so erspart man sich Schweißarbeiten. Gut zu sehen ist hier der Ansaugstutzen, der uns (und auch Willi Oesterle) noch nicht so recht gefällt. Der 32er Bing-Vergaser wird ohne Luftfilter geliefert, diese kleine Bastelei schafft man aber selber.

Natürlich ist auch eine geänderte Kurbelwelle nötig, anderes Pleuel, denn schließlich hat ja die Puch original einen Doppelkolben-Motor. Nachdem nun diese Grundkonzeption einmal festlag, wurden die Herstellungsmöglichkeiten erkundet, man suchte nach einem geeigneten Pleuel, und fand allerdings ein ehemaliges Viertakter-Pleuel, bei dem noch keine Schmierschlitze für die Gemischschmierung vorgesehen waren. Also wurde auch daran geändert, einmal die Schlitze im Pleulfuß eingefräst, und zum anderen noch eine kleine Delle eingeschliffen, die ebenfalls der Zuführung des Öles dient. Weil nun das Pleuel sowieso verändert werden mußte, spielte es keine große Rolle mehr, wenn man es gleich polierte, wie es bei richtigen Rennmaschinen wegen der wesentlich höheren Festigkeit der polierten Oberfläche bei Dauerbeanspruchung üblich ist. Zusammengebaut wird diese kombinierte Kurbelwelle in einem ziemlich großen Betrieb, der bereits in der guten alten Zeit für kleinere Fabriken die Kurbelwellen entwickelte, also ist hier die Gewähr für saubere Arbeit gegeben. Die Bearbeitung von Zylinderkörper und Graugußbüchse ist kein großes Problem, auch der Kolben ist ja bereits ausprobiert, bliebe noch der Vergaser samt Ansaugstutzen. Auch für diesen Motor wird ein 32er Bing-Vergaser mitgeliefert, der Ansaugstutzen ist noch Eigenbau. Er ist das einzige Stück, was uns noch nicht so recht gefallen kann, und darin sind wir mit Willi Oesterle einig. Er sieht nicht besonders schön aus, dieser aus Blechen zusammengeschweißte Kasten mit dem Flansch, außerdem ist seine Herstellung doch etwas mühsam. Vielleicht findet sich aber in der nächsten Zeit noch irgendwo ein passendes Stück, das dann nicht nur seine Funktion erfüllt, sondern auch noch gut aussieht und billiger in der Herstellung ist.

Das also ist der so preisgünstige Umbausatz, der für Moto Cross-Anfänger doch sicher ein recht diskutabler Vorschlag ist. Man besorgt sich billig den



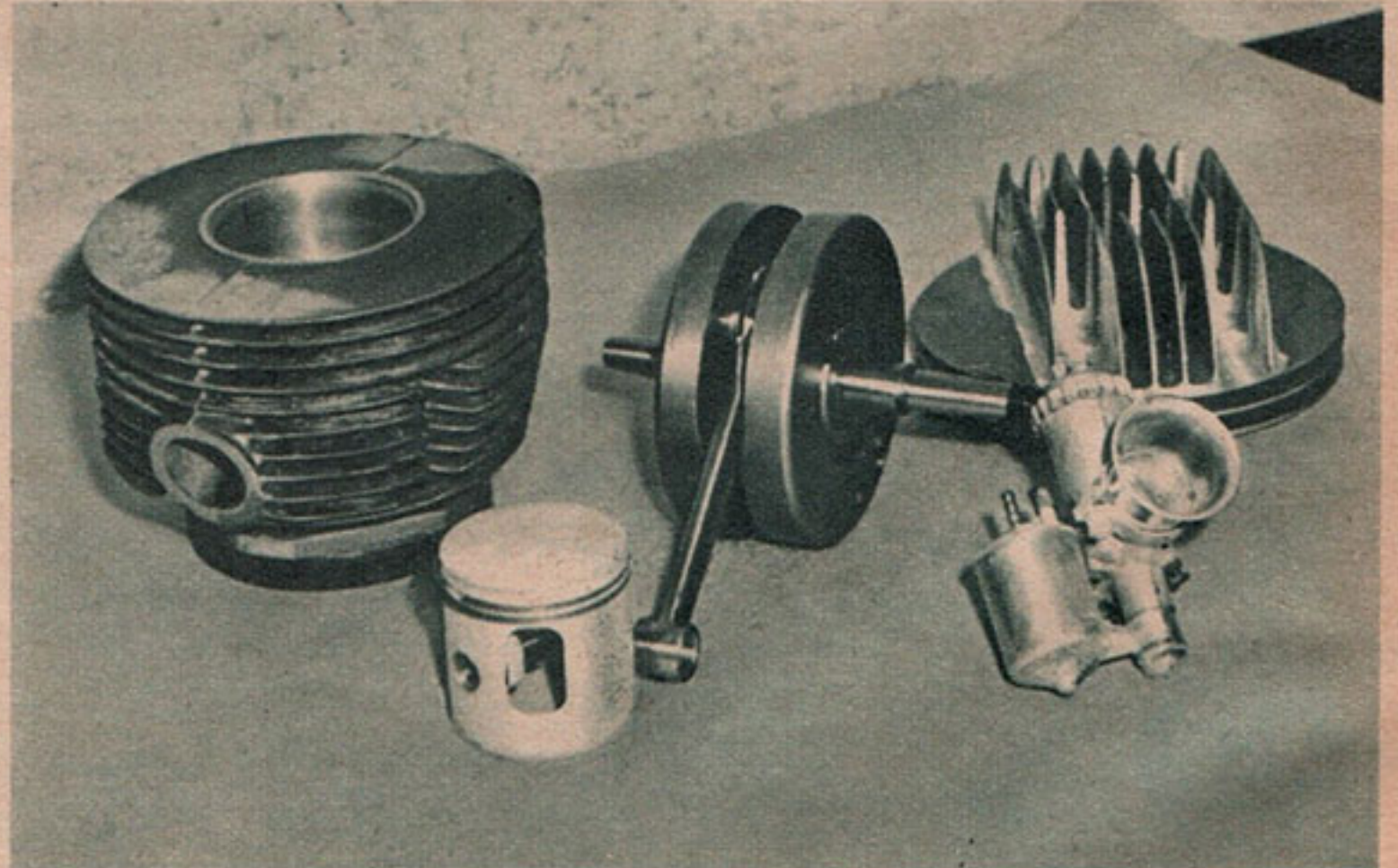
Bei den Pfeilen sind die Nacharbeiten zur Sicherstellung der Schmierung. Man sieht, daß das einzelne Pleuel (anscheinend ein Regina-Pleuel) schön poliert ist. Oben das alte Puch-Pleuel.

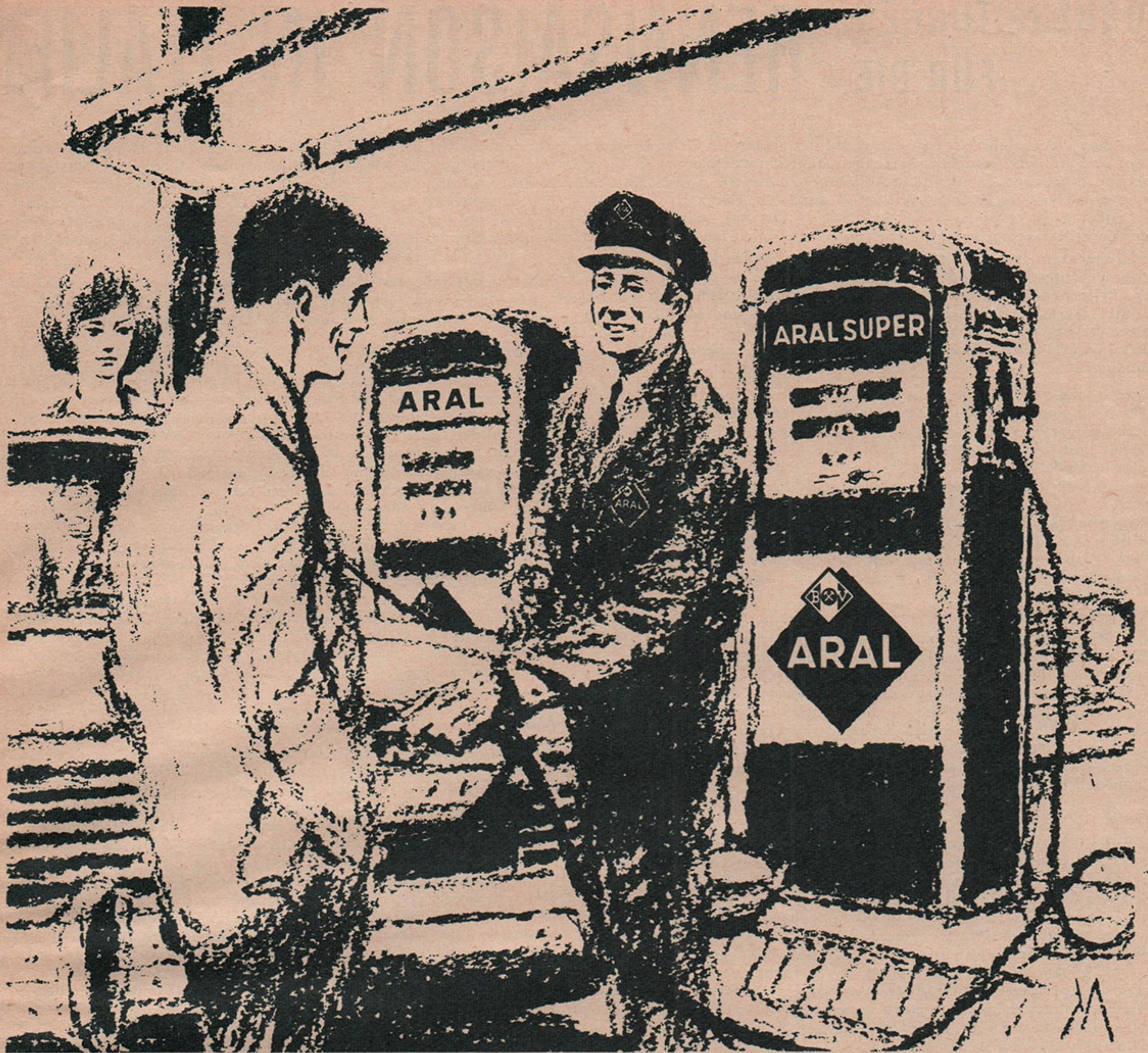
Puch-Unterbau der 250er SG und bastelt dann erst mal einige Tage drauflos. Wenn man das ganze dann in einen Puch-Rahmen hängen will, dann sollte man dies allerdings schon bei der Bestellung des Umbausatzes angeben, denn dazu bekommt man einen Spezial-Zylinderkopf, dessen Rippen etwas gestutzt sind, damit sie unter den Tank passen. Ansonsten steht es einem natürlich frei, sich für irgendeinen anderen Rahmen zu entscheiden, nur wird das dann durch die Umbauten wieder etwas teuer. Schließlich ist aber der Puch-Rahmen, wenn auch etwas schwer, so doch durchaus brauchbar, man kann ihn durch kleine Änderungen noch erleichtern, man kann ihn auch durch andere Federbeine (die übrigens ebenfalls bei Willi Oesterle zu bekommen sind) den speziellen Erfordernissen des Moto Cross anpassen.

Es ist schade, daß dieser schöne Umbausatz nur für Spezialzwecke seine Berechtigung hat. Der hohe Verbrauch verbietet eine Verwendung des Motors auf der Straße, und auch für Gelände-Zuverlässigkeitsfahrten muß man sich mit genügend Möglichkeiten zum Nachtanken versehen. Ansonsten wäre dies doch ein schöner Beitrag zum Thema Büffel, zwar nur 500 ccm, zwar nur ca. 30 PS, aber die verwendeten Teile machen einen so guten Eindruck, daß man diesem Motor schon eine recht hohe Lebensdauer zutrauen kann.

Die guten Erfahrungen, die Oesterle früher mit dem Zweizylinder 500er Motor gemacht hat, könnten aber anspornen, dieses Prinzip für die Straßenfahrer, und zwar die Tourenfahrer, umzudenken, so daß bei einer annehmbaren Leistung auch ein vernünftiger Verbrauch herauskommt. Außerdem könnte die Charakteristik des Motors mehr den Bedürfnissen des normalen Verkehrs angepaßt werden: also nicht ein schmales Drehzahlband mit hoher Leistung, sondern ein möglichst gleichmäßig hohes Drehmoment über einen weiten Bereich. Der damalige Oepo Twin hatte eigentlich alle Anlagen für einen vernünftigen Straßenbetrieb, nur ist er eben speziell für Moto Cross weiterentwickelt worden. Vielleicht sollte man hier mal in Richtung Normalverbraucher weiterdenken, dazu das etwas abgeänderte Moto Cross-Fahrwerk der V 1, das könnte durchaus einen annehmbaren Preis für eine schöne schnelle Straßenmaschine ergeben, die auch für Zweitaktfreunde die Geschwindigkeitsbereiche um die 150 km/h erschließt. Nun ja, dies ist alles eine Menge Theorie. Freuen wir uns zunächst einmal an dem Umbausatz, mit dem für Moto Cross-Anfänger der Weg zum Sport schon ganz schön geebnet wird. H.-J. M.

Hier ist einmal der ganze Umbausatz zusammengestellt, bis auf den Ansaugstutzen. Zylinder, Kopf, Kurbelwelle, Pleuel, Kolben, Vergaser und Ansaugstutzen sowie die Zwischenplatte, das alles gehört zum „Lieferumfang“.





## Ein kurzer Weg, der lohnt!

ARAL hat viele Freunde. Und es werden täglich mehr.

Krautfahrer wissen: Bei ARAL ist man immer gut aufgehoben.

Man wird persönlich gut betreut.

Wohin der Weg auch führt, er führt zu einer ARAL-Tankstelle.

Denn ARAL hat das dichteste Tankstellen-Netz in Deutschland.

Den Fortschritt nutzen  
mit ARAL



Immer eine gute Wahl

# VORBEREITUNGEN FÜR DIE RENNSAISON IN ITALIEN

Der Beginn der diesjährigen Rennsaison auf der Straße, im Gelände (Moto Cross) und auf den verschiedenen Bahnen steht unmittelbar bevor. Es ist hinreichend bekannt, daß die deutsche Motorradindustrie sowohl national wie international im Rennsport lediglich durch die Firma Kreidler vertreten sein wird, nachdem BMW eindeutig erklärt hat, man werde von aller Werksbeteiligung bei Motorradrennen zukünftig absehen.

Glücklicherweise ist die Situation bei der außerdeutschen Motorradindustrie positiver, und auch für 1964 werden zahlreiche neu- und weiterentwickelte Rennmodelle in fast allen Hubraumklassen eingesetzt werden — unter Werks- und Privatfahrern, bei nationalen und internationalen Wettbewerben. Wir bringen heute zunächst einen Überblick unseres Mitarbeiters Carlo Perelli-Mailand über die Pläne der italienischen Motorradindustrie.

Während man in Italien noch auf die traditionelle Coppa d'Oro Shell (am 19. April in Imola) als den eigentlichen Auftakt der italienischen Straßenrennsaison wartet, haben inzwischen, gewissermaßen zum „Anwärmen“ und zunächst noch ohne wesentliche ausländische Konkurrenz, die Frühjahrsrennen in Modena, Riccione und Cervia stattgefunden (die zwar zur italienischen Meisterschaft zählen, aber keinen internationalen Charakter haben). Aber auf Grund des dort Gesehenen und dessen, was man anlässlich von Besuchen bei der Industrie feststellen konnte, ist es möglich, sich ein Bild von dem zu machen, was die italienische Motorradindustrie für die bevorstehende Saison plant. Nachdem sich, wie beinahe alljährlich, manches „Wintergerücht“ inzwischen als „Wintermärchen“ entpuppt hat!

## Aermacchi

Die 250er und 350er Stoßstangen-Motoren mit ihren typischen liegenden Zylindern haben ein erheblich versteiftes Pleuel erhalten (ähnlich dem des Norton-Manx-Motors), um die Schwierigkeiten, die es im vergangenen Jahr mit diesem Bauteil gab, radikal auszumerzen. Gilberto Milani ist der einzige Werksfahrer, der für beide Klassen verpflichtet wurde. Allerdings wird er wohl ausschließlich bei nationalen Rennen starten und insbesondere natürlich auf die italienische Meisterschaft angesetzt werden. Darüber hinaus ist das Werk stark an einer Beteiligung von Privatfahrern mit dem verbesserten Rennmodell bei italienischen Formelrennen interessiert.

## Benelli

Die 250er Vierzylindermaschine, die erstmals im Sommer 1960 auftauchte und mit der man leider seitdem noch nie recht zum Zuge kam, soll im vergangenen Winter in manchen Details, die bisher Schwierigkeiten machten (vor allem die Zündung und das Getriebe, aber auch Details, die die Straßenlage beeinflussen), erneut überarbeitet worden sein, wobei auch der für 1964 neu verpflichtete Werksfahrer Tarquinio Provini seine langjährigen, bei Morini erworbenen Kenntnisse im Tunen von Rennmaschinen mit dazutat. Das Resultat ist (äußerlich auch in der Farbgebung gegenüber den bisherigen grünen bzw. roten Maschinen aus Pesaro geändert) das 1964er Modell, dessen Motor leicht nach vorn geneigte Zylinder sowie ein siebengängiges Getriebe aufweist. Man hofft, die endgültige Ausführung bis zum Weltmeisterschaftslauf in Barcelona (am 10. Mai) fertig zu haben, und man ist (zumal ja eine solche verstärkte Beteiligung durch das gleichzeitige Engagement Provini bei Kreidler für Benelli kostenmäßig tragbarer ist) entschlossen, sich 1964 mit der Vierzylindermaschine sowohl an allen Weltmeisterschafts- wie den Läufen zur italienischen Meisterschaft zu beteiligen.

## Bianchi

Bei dieser alten italienischen Motorradfirma will man 1964 offensichtlich die Bemühungen, zu internationalen Erfolgen und vielleicht sogar zur Straßenweltmeisterschaft zu kommen, intensivieren. Chefkonstrukteur Tonti hat über den Winter einen Motor fertiggestellt, der — im Gegensatz zu diesbezüglichen Versuchen in den zurückliegenden Jahren — volle 500 ccm Hubraum in den beiden Parallel-Zylindern hat und dessen Maximalleistung bereits jetzt um die 65 PS herum liegen soll. Mit dieser neuen Maschine hat Remo Venturi als Werksfahrer Nr. 1 in diesem Jahr bereits zweimal in der Halbliterklasse die MV-Konkurrenz schlagen können — in Modena und in Riccione. Zweiter Mann im Bianchi-Stall ist Renzo Rossi. Im übrigen wurde auch der 350er Motor überarbeitet und in der Leistung nochmals angehoben, so daß man bei Bianchi mit guten Aussichten in die beiden großen Klassen sowohl bei der Welt- als auch bei der italienischen Meisterschaft einsteigt.

## Gilera

Die „Scuderia Duke“ gibt es 1964 nicht mehr, wie schon berichtet wurde — aber vielleicht wird der weißhaarige Conte in Arcore dem ehemaligen Weltmeister, der sich so um ein come back der Gilera-Vierzylinder bemüht hat, wenigstens eine Maschine für Senior-TT zur Verfügung stellen, die dann dort von John Hartle gefahren werden würde. Ansonsten will man sich darauf beschränken — bedauerlicherweise —, sich nur an den nationalen Rennen zu beteiligen. Dafür hat man zunächst Alfredo Milani verpflichtet, den ehemaligen Gilera-Spitzenfahrer aus den „Goldenen Jahren“ des italienischen Rennsports, der eine Halblitermaschine fahren wird; und eine gleiche

Maschine ist für Benedicto Caldarella, den vielversprechenden Argentinier, in Vorbereitung. Er soll sie erstmals in Imola fahren, und je nachdem, was er dort im Kampf mit namhafter Konkurrenz auf einer schnellen, ihm bisher wenig bekannten Strecke zeigen wird, wird man sich über seinen weiteren Einsatz entscheiden — vielleicht sogar auch bei einigen internationalen Rennen. Eine volle Beteiligung an der Straßenweltmeisterschaft steht aber keinesfalls zur Diskussion.

Einen Vierzylindermotor hat man, für Rekordversuche mit einem Gespann, bekanntlich an den Schweizer Camathias gegeben — höchstwahrscheinlich entwickelt sich daraus auch noch eine engere Zusammenarbeit.

## Mondial

Nachdem man bei Mondial viele Jahre lang nur Doppelnocken-Viertakter gebaut (und einst auch zur Weltmeisterschaft geführt) hat, hat man sich dort nun für den Zweitakter mit Drehschiebereinlaß als Rennmotor entschieden (ein Bild der neuen Maschine erschien zuletzt im Heft 26/63, S. 729). Das neue 125 ccm-Modell (mit wassergekühltem, liegendem Zylinder und luftgekühltem Kopf sowie mit Siebengang-Getriebe) hat sich bei Probeläufen als sehr schnell erwiesen — aber man hat noch mit Kolbenfressern Sorgen. Peter Dürr (der früher einmal bei Zündapp war und der Techniker und Fahrer in einem ist) arbeitet jetzt bei Mondial in Bologna und ist mit der Weiterentwicklung des Zweitakt-Rennmodells beschäftigt — zusammen mit dem Mondial-Chef Graf Giuseppe Boselli und dem bekannten Fahrer Francesco Villa. Dieser, Walter Villa (der Bruder von Francesco), Giuseppe Mandolini, Alfredo Balboni und Peter Dürr sind als Fahrer für die Maschine vorgesehen (Dürr allerdings ist zunächst für einige Zeit außer Gefecht gesetzt, nachdem ein Kolbenklemmer ihn in Modena zum Sturz kommen ließ). Vorläufig will man den Renneinsatz auf die Läufe zur italienischen Meisterschaft konzentrieren — aber wenn alles gut geht, hat man auch darüber hinausreichende Pläne.

## Morini

Alle Gerüchte über einen Zweizylinder haben sich nicht bestätigt, auch 1964 werden die Morini-Rennmotoren 250er Einzylinder sein (und nur bei den italienischen Rennen starten). Allerdings hat der unter Provini so erfolgreiche ohc-Motor einen neuen Kopf bekommen. Und zwar gibt es zwei Versionen, jeweils mit zwei Vergasern, aber wahlweise mit drei oder vier Ventilen (in jedem Fall mit zwei Einlaßventilen). Die Dreiventilige hatte man erstmals beim Training in Modena eingesetzt, und dort ging sie unerhört gut — aber man hat sie inzwischen wieder zurückgezogen; man hält sie in Reserve, um sie erst dann in den Kampf zu werfen, wenn sich die überarbeitete Vierzylinder-Benelli als gefährlich im Kampf um die Meisterschaft erweisen sollte. Werksfahrer für Morini werden nach Provini's Weggang in diesem Jahr Silvio Grasseti (bisher Benelli) und Giacomo Agostini sein — sowohl in Modena als auch in Riccione holten sie sich mit dem ersten und zweiten Platz ihre wertvollen Punkte für die italienische Meisterschaft in der Viertelliterklasse.

## Moto Guzzi

Hier wird man auch 1964 nur am Geländesport interessiert sein — und das Werk in Mandello ist damit das einzige verbliebene italienische Unternehmen, das sich werksseitig am Geländesport beteiligt!

## MV Agusta

Auch 1964 wird man werksseitig Mike Hailwood in der 500er (und vielleicht auch der 350er) Klasse auf die Weltmeisterschaft ansetzen. Für den Kampf um die italienische Meisterschaft in der Halbliterklasse hat Conte Agusta Emilio Mendogni bestimmt, für die 125er Klasse Bruno Spaggiari. Es war auch vorgesehen, zunächst freilich nur bei italienischen Rennen, in der 250er Klasse mit dem Zweizylinder-Doppelnockenmotor mitzumischen, aber das erste Auftreten der Maschine in Modena unter Mendogni und Spaggiari war nicht befriedigend, und so hat man diesen Plan vorläufig zurückgestellt. Im übrigen handelt es sich bei diesen 250ern noch immer um die 1960er Modelle, so daß man außerhalb der Rennabteilung in Gallarate auch heute nicht weiß, wieweit denn nun die schon so oft angedeutete Entwicklung eines neuen 250er Zweizylindermotors ist. Schon seit 1961 — kaum, daß er damals den Rücktritt seines Werkes vom Straßenrennsport deklariert hatte — macht Graf Agusta immer wieder Andeutungen, die besagen, daß er wieder offiziell einsteigen werde, wenn die Konkurrenz die bestehenden Rekorde und die Leistungen der MV Agusta-Maschinen überflügelt hätte; vielleicht zeigt sich nun in dieser Saison, daß die Zeit gekommen ist, dieses Wort einzulösen??

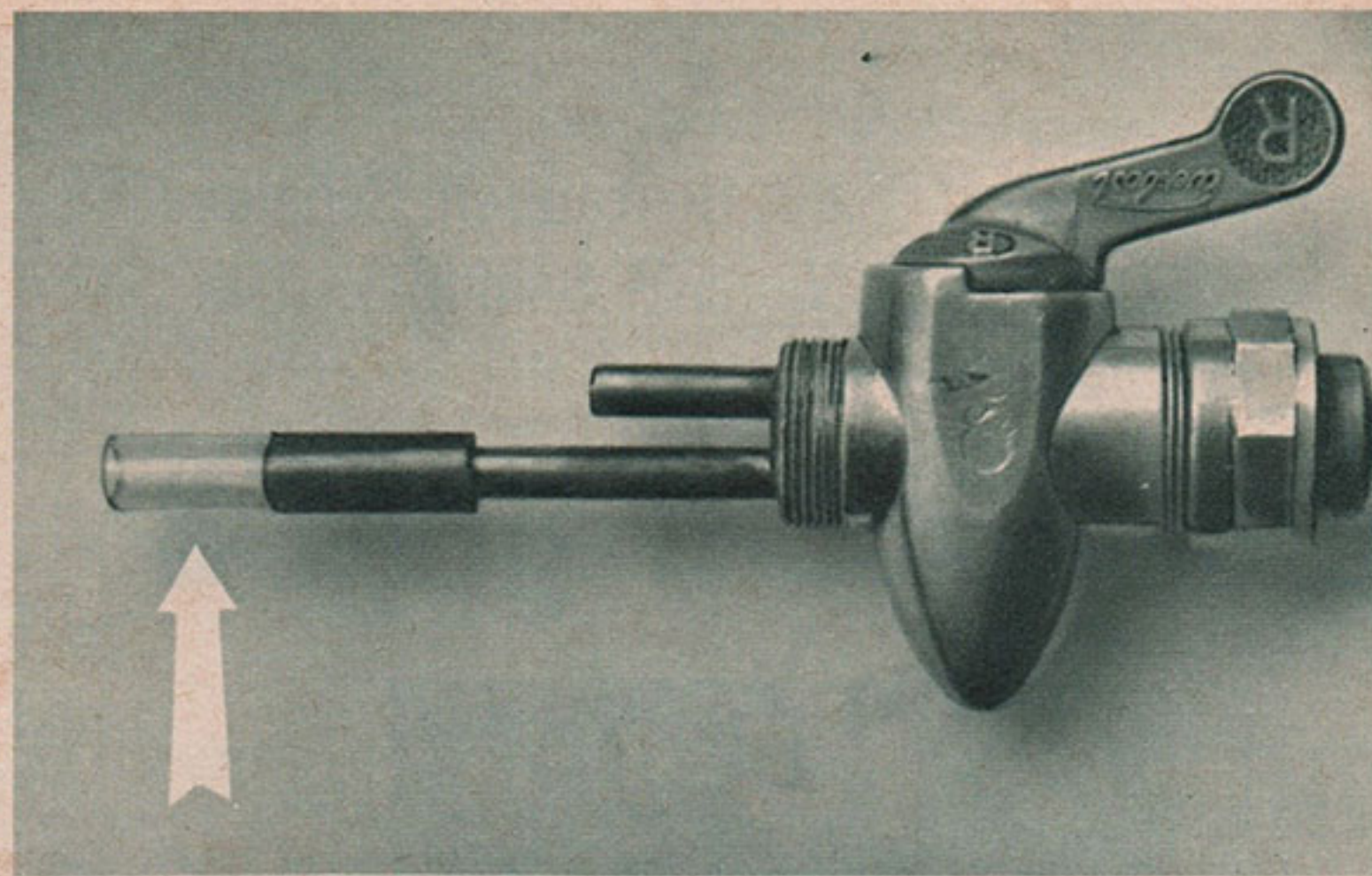
## Paton

Giuseppe Pattoni, der einfallsreiche Mailänder Motoren-Spezialist, hat für 1964 einen wunderschönen Parallel-Zweizylinder mit zwei obenliegenden Nockenwellen, 250 ccm Hubraum, fertiggestellt — Alberto Pagani, der Sohn des Altmeisters, wird ihn fahren, allerdings auch nur bei italienischen Rennen. Aber dort könnte er schon ein Wort mitzureden haben. C. P.

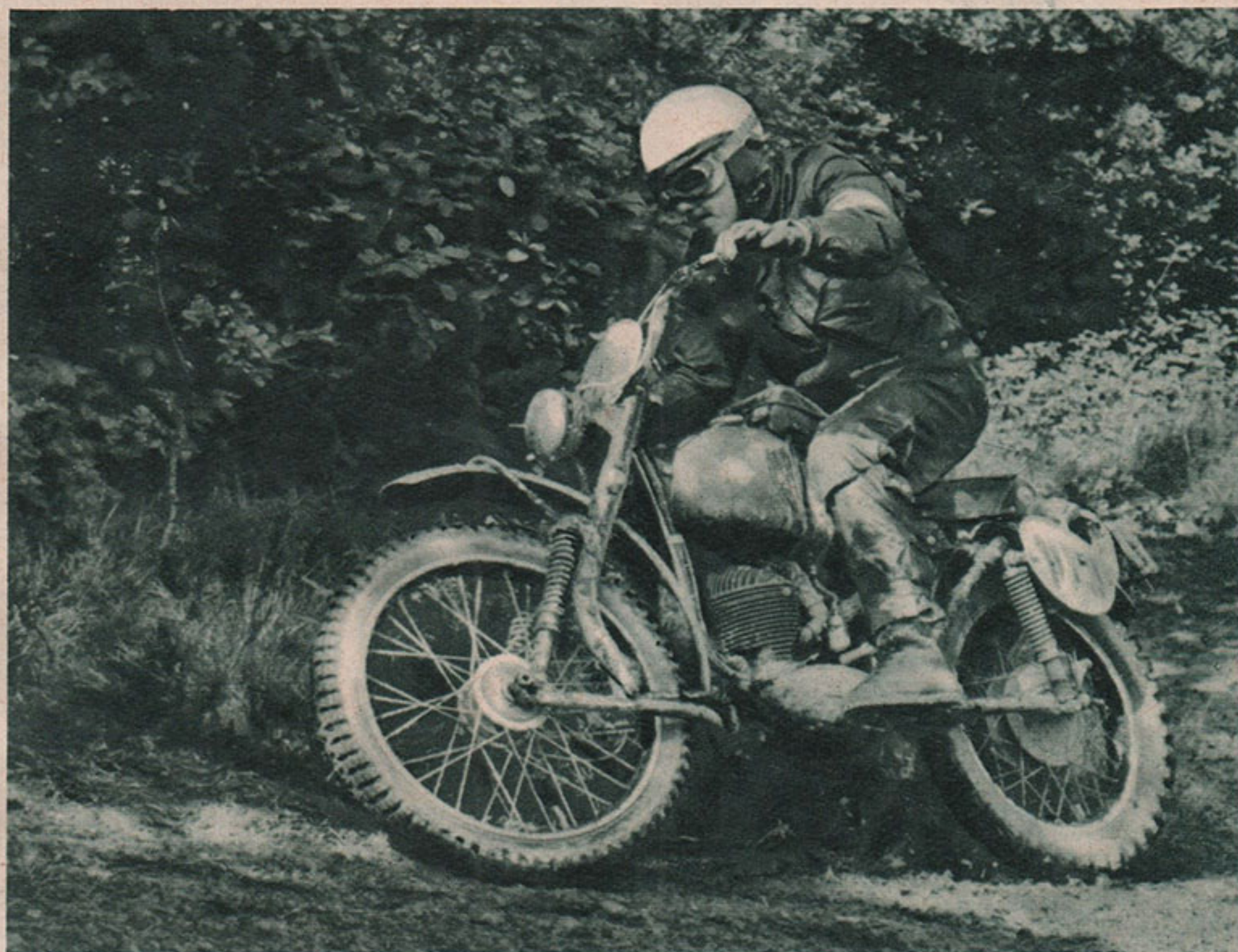


# LÄNGERES RÖHRCHEN = — MEHR RESERVE

Haben Sie sich schon einmal über die geringe Bemessung der Benzinreserve geärgert? Für die Autobahn oder auf unbekanntem Auslandsstraßen ist diese oft gar nicht oder nur knapp ausreichend. Eine nicht nach Handbuch errechnete, sondern praktisch fahrbare 50 km-Reserve halte ich hier für das mindest Notwendige. Bestimmen Sie den Reserveinhalt Ihres Tanks selbst in einfachster Weise: Verlängern Sie das (zur Stellung „Auf“ gehörige) Ablaufröhrchen des Benzinhahnes durch Aufschieben eines Plastikröhrchens entsprechender Abmessung. Dieses besitzt genügend Steifigkeit, um einige cm überzustehen. Fahrer von 250 ccm-BMWs verwenden, wenn sie den Benzinhahn auswechseln müssen, zweckmäßig den mit einem höheren Ablaufröhrchen versehenen Hahn der Zweizylinder-Typen. *Hermann Wagner*



## Porträt eines Spitzenfahrers



*Lorenz Müller*

Wenn einer — wie Lorenz Müller — seit seinem 15. Lebensjahr Motorrad fährt und seiner großen Liebe mit steigenden Erfolgen treu bleibt, dann darf wohl von „Motorrad-Besessenheit“ gesprochen werden. Der 27jährige aus Sonthofen ist seit 1954 Aktiver des Geländesports. Die Farben von Hercules vertritt er seit 1959. Zehn Sportjahre brachten ihm fast 100 Goldmedaillen! 1960, 1961 und 1963 wurde er Deutscher Geländemeister auf Hercules Sachs K 175 GS. Bei 7 Internationalen Sechstagesfahrten konnte er hintereinander

5 Gold- und 1 Bronzemedaille erringen. 1963 erhielt er für seine großartigen Leistungen das ADAC-Sportabzeichen in Gold mit Brillanten sowie die ADAC-Nadel mit Goldenem Schild.

Seine Meinung über die Hercules K 50: „Nachdem ich die K 50 zum ersten Mal fuhr, war ich vollauf begeistert von dieser kleinen Maschine. Die Fahreigenschaften des Fahrgestells sowie die Charakteristik des Fünfgang-Motors haben nur Vorteile. Es ist ein sehr spritziges und wendiges Motorrad, das ich als

einen gelungenen Wurf bezeichnen würde. Diese Maschine möchte ich allen jungen sportlichen Fahrern empfehlen.“

Hercules baut zwei erfolgreiche Modelle: die Hercules K 50 und für Freunde des Geländesports die K 50 GS. Beide Motorräder sind mit dem Fünfgangmotor Sachs 50 S ausgerüstet. Wünschen Sie eingehende Informationen, so schreiben Sie bitte an die

NÜRNBERGER HERCULES-WERKE GMBH  
8500 Nürnberg 22, Postfach, Abt. WA 6

3

HW 409

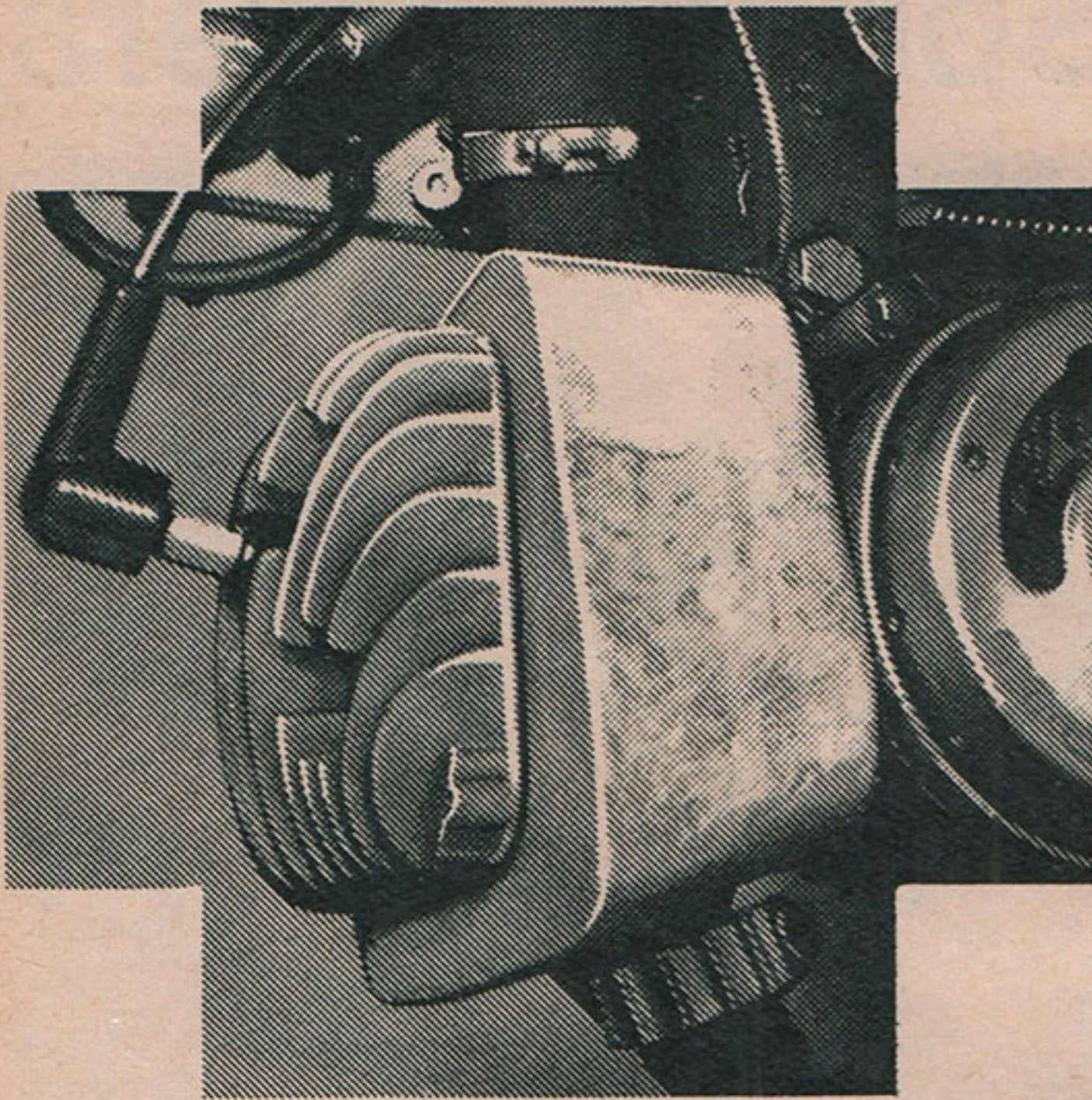


„Mit Schrauben, Schellen,  
Nieten – Schluß!“

# Viel besser geht's

mit **UHU-plus**

Hier wird mit UHU-plus  
Aluminium + Kupferblech geklebt.



Wasserkühlmantel auf Zylinderkopf des Kreidler-Rennmotorrades von Paul Erdmannsdorfer, Ansbach, mit UHU-plus geklebt.

UHU-plus ist die fortschrittliche Methode, Hart-Werkstücke fest und dauerhaft miteinander zu verbinden. Leichte Handhabung, Aushärtung auch ohne Hitzebehandlung möglich. Kein Preßdruck, einfach zusammenfügen und, und, und . . .

Sie sollten sich über alle Vorteile informieren. Eine ausführliche Broschüre

**UHU-plus**

**für Industrie und Handwerk**

liegt für Sie unverbindlich bereit. Fordern Sie sie bitte an vom UHU-Werk, H. u. M. Fischer, 758 Bühl/Baden.



*Gesehen  
gehört  
gelesen*

## Alfred Neubauer,

der ehemalige Rennleiter und Abteilungsdirektor der Daimler-Benz AG, vollendete am 29. März sein 73. Lebensjahr.

## Ulli Pohl

selbst alter Geländefahrer noch aus der Zeit des Wernigeroder Kreises, später der Mann bei Maico, dann bei Zündapp und Mahle, hat seine Tätigkeit bei der Firma Hintermayr, der Herstellerin der Bing-Vergaser, aufgegeben und einen neuen Wirkungskreis bei den Bayerischen Motorenwerken in München gefunden.

## Helmut Fritz,

der bisherige Presse- und Werbeleiter der Kreidler-Werke, hat überraschend, jedoch in gutem Einvernehmen mit der schwäbischen Firma, am 1. April seinen bisherigen Arbeitsplatz verlassen und sich als Presse- und Werbeberater selbständig gemacht.

Neuer Pressechef der Firma Kreidler-Fahrzeugbau wurde Gunther Schmidt, der bisher in der Werbeabteilung der Daimler-Benz-AG tätig war.

## Rudolf Mundlos,

der früher erfolgreich aktive Renn-, Rallye- und Geländefahrer, der heute bei den NSU-Motoren-Werken als Pressereferent tätig ist, feierte am 1. April sein 25jähriges Dienstjubiläum.

## Zu Direktoren der NSU-Motorenwerke-AG

wurden dieser Tage ernannt: Dr.-Ing. Walter Froede, der Leiter der NSU/Wankel-Forschungsabteilung, Dipl.-Ing. Ewald Praxl, der Leiter der Konstruktionsabteilung und Serienentwicklung, sowie Arthur Westrup, der Leiter der Presse- und Werbeabteilung, der zugleich vom Unterländer MSC mit dem „Gustav Baumm-Gedächtnispreis“ ausgezeichnet wurde, der alljährlich für besondere Leistungen technischer, journalistischer und organisatorischer Arbeiten auf dem Gebiet des Motorsports vergeben wird.

## Die Zündapp-Werke in München

haben kürzlich in einer Information für die Wirtschaftspresse einige recht interessante Zahlen bekanntgegeben. Daraus geht z. B. hervor, daß die Produktion der gesamten deutschen Zweiradindustrie im Jahr 1963 gegenüber 1962 um 3,5% gestiegen ist — die Produktion von Zündapp dagegen um 16,8%. Mopeds, Mokicks und Motorräder von 50—100 ccm wurden 1963 von Zündapp 56 765 gebaut, die Gesamtproduktion motorisierter Zweiradfahrzeuge bei Zündapp betrug 1963 57 698 Stück. Die bundesdeutsche Produktion von 100 ccm-Motorrädern stieg 1963 um 7,6%, bei Zündapp um 21,7%. Der Produktionsanteil von Zündapp an der bundesdeutschen Gesamtproduktion betrug 1961 22,2%, 1962 25,6% und 1963 29%. 44% des 1963er Gesamtumsatzes von 56,5 Millionen (die mit einer Belegschaft von knapp 2000 Menschen erzielt wurden) entfallen auf den Export.

Nach wie vor ist Zündapp ein reines Privatunternehmen in Familienbesitz. Es arbeitet ohne Fremdfinanzierung.

## Rennreifen für 50er

stellt, wie uns die Firma Continental Gummi-Werke AG Hannover unter Bezugnahme auf unsere Nachricht wegen Rennreifen der Firma Dunlop im Heft 8 mitteilt, auch Conti schon seit einiger Zeit her und liefert sie z. B. an die Firma Kreidler. Außer der (im linken Bild unten gezeigten) Dimension 2.00—18 mit Rillen-Block-Profil für das Vorderrad wird auch die Dimension 2.25—18 gefertigt, die mit dem Profil R 56 (s. Bild unten rechts) als Hinterradreifen verwendet wird.





## Gewusstwo

### Welche Lager in der Adler MB 250?

Können Sie mir bitte für meine Adler MB 250 die Lagergrößen der Kurbelwellen- und Getriebelager mitteilen? Der Motor soll vollständig neu gelagert werden, nur sind auf den alten Lagern die Nummern nicht mehr zu erkennen. Ebenso bitte ich um die Größen der Simmerringe. K. Z. in S.

Im Motor der MB 250 finden folgende Lager Verwendung:

für die Kurbelwelle		für das Getriebe:	
1 Stück Rollenlager	NUL 25 BNA	1 Stück Ringrilllager	6006
2 Stück Rollenlager	NUM 20 BNA	1 Stück Ringrilllager	6301
1 Stück Ringrilllager	6302 C 2	1 Stück Ringrilllager	6304
		1 Stück Außenring mit Rollenkranz	RNUM 15

Wir möchten Ihnen jedoch empfehlen, auch gleich die Simmerringe zu wechseln, deren Funktion bei einem Zweitakter von größter Wichtigkeit ist. Dafür brauchen Sie:

- 2 Stück Radialdichtringe 25 x 40 x 8 B 1
- 1 Stück Radialdichtring 22 x 35 x 8 B 1
- 1 Stück Radialdichtring 25 x 40 x 8 B 1

Für die beiden letzteren brauchen Sie auch noch zwei Stützbleche, denn die alten werden Sie kaum weiterbenutzen können.

Alle Lager zusammen werden ca. DM 60.- kosten.

### 1000 ccm BMW Spezial-Übersetzung

Mein Eigenbau, 1000 ccm im BMW R 51/3-Rahmen mit R 51/3-Getriebe, hat noch einen Fehler: die unteren Gänge lassen sich nur sehr kurz ausfahren und dann auch nur mit zu hoher Drehzahl. Da die Hinterachsübersetzung der R 60, die dem Verhältnis nach passen würde, nun nicht in mein Hinterachsgetriebe einzubauen ist, wüßte ich gern, ob und wo es einen Zahnradsatz im Verhältnis etwa 11/32 Zähne gibt. Können Sie mir helfen? H. P. in B.

Leider lassen sich, wie Sie ganz richtig anführten, das Teller- und Kegelrad des Baumusters R 60 nicht für den Hinterradantrieb der R 51/3 verwenden.

Uns ist aber bekannt, daß die Firma

Fischer  
8 München 13  
Heßstraße 4

für derartige Sonderbauten geeignete Übersetzungen herstellt. Von gleicher Firma werden auch Sport-Zahnradsätze für das Getriebe des Baumusters R 51/3 geliefert. Bitte setzen Sie sich mit obengenannter Firma in Verbindung. Geben Sie aber Ihre Wünsche genau an.

### Vergaser für BSA-Trial

Ich kam in den Besitz einer BSA 350 ccm, Motor-Nr. BB 31 - 10 737, Baujahr 1954. Zu dieser Maschine habe ich nun einige technische Fragen:

Wie wird die Kupplung eingestellt, so daß sie leichter geht, aber noch nicht rutscht? Wie wird die Übersetzung verändert, Primär- oder Sekundärtrieb? Es soll Trial oder Moto Cross gefahren werden.

Welchen Vergaser würden Sie empfehlen, damit die Leistung auch bei niedrigen Drehzahlen hoch genug ist? H. N. P. in B.

Nach der Motor-Nr. ist Ihre Maschine eine B 32 Gold Star 350 ccm.

Zu Ihren übrigen Fragen:

1. Die Kupplungsfederbolzen sollen aus der Kontermutter gerade mit einem Gewindegang herausstehen. Rutscht die Kupplung bei dieser Einstellung, so müssen wahrscheinlich die Reibplatten der Kupplung erneuert werden, evtl. auch die Federn. - Die Kupplung ist am leichtgängigsten, wenn der Hebel auf dem Getriebegehäusedeckel bei ausgehobener Kupplung rechtwinklig zur Kupplungsdruckstange steht. (Einstellung an der Kupplungsdruckschraube unter dem kleinen Deckel.)

2. Zur Übersetzungsänderung gibt es verschiedene Kurbelwellenritzel (16-23 Zähne) und verschiedene Getriebekettenräder (16-19 Zähne).

3. Für die B 32-1954 war für Trial ein AMAL Standard 276-Vergaser vorgesehen, für Moto Cross der Vergaser AMAL 10 TT mit 1 3/32" Durchlaß (der zuerst erwähnte AMAL 276 mit 1"). Ab 1955 wurde ein AMAL Monobloc mit Durchlaß 1 1/16" eingebaut, den Sie natürlich auch verwenden können. - Es gibt außerdem verschiedene Nocken und Kolben für unterschiedliche Kompressionsverhältnisse.

### Telegabel der Adler aus Heft 4/64

An meine Adler-Sprinter möchte ich mir eine Telegabel anbauen, dazu hätte ich gern gewußt, welche Telegabel die Adler im Heft 4/64 im Elefantentreffen-Bericht hatte. Vielleicht wäre doch auch die Gabel der Honda CB 77 einigermaßen passend? P. K. in U.

Bei der Telegabel, die in der Adlermaschine in Heft 4 eingebaut ist, handelt es sich um die Gabel einer Aermacchi, wahrscheinlich vom Typ „Ala Verde“.

Die Telegabel der Honda CB 72 und 77 halten wir für etwas zu hart für die relativ weiche Hinterradfederung der Adler „Sprinter“.

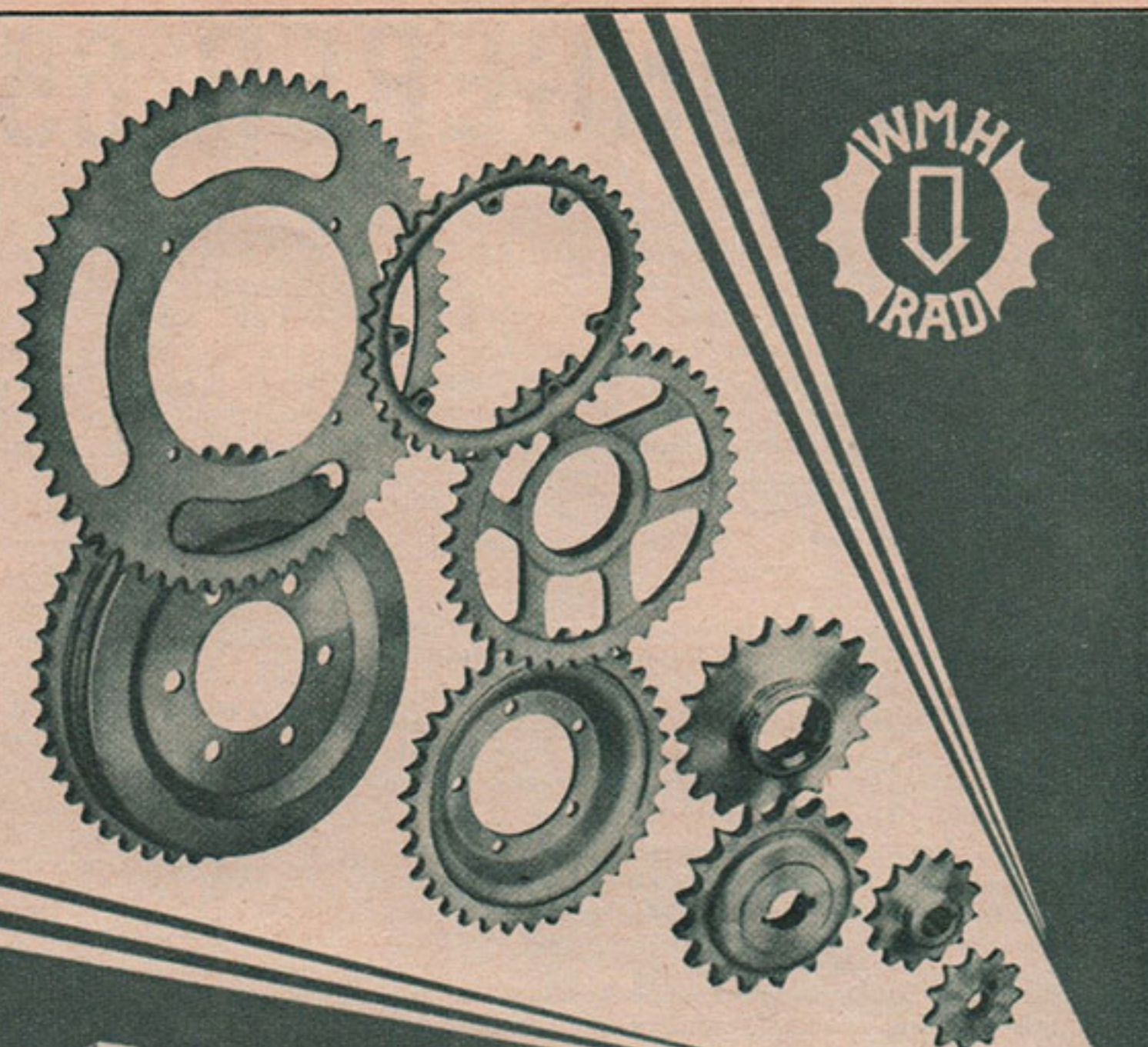
\*

### Wichtige Nachricht für BMW-Fahrer!

Zu unserem im Heft 7/64 auf Seite 188 gebrachten Hinweis, daß von BMW alle Maschinen vom Typ R 69 S, die am 1. März 1963 nicht älter als zwei Jahre waren, im Werk München kostenlos bezgl. Schwingungsdämpfer umgerüstet würden (wir erhielten diese Nachricht von einem BMW-Vertragshändler), teilt uns die Presseabteilung der Bayerischen Motorenwerke AG, München folgendes mit:

„Der Umbau der Motorräder R 50 S und R 69 S auf Schwingungsdämpfer und verbesserte Drehschieberentlüftung erfolgt nur auf Wunsch. Bei Fahrzeugen, die nicht länger als 2 Jahre in Kundenhand sind, stellen wir die Teile für die Umrüstung kostenlos. Fahrzeuge, die länger als 2 Jahre in Kundenhand sind, können nur auf Kosten des Kunden umgebaut werden. Der Umbau soll möglichst durch unsere Vertragshändler vorgenommen werden, wodurch erhöhte Überführungskosten nach München erspart bleiben können. Sollen die Arbeiten im Werk durchgeführt werden, so bitten wir, etwa 10 Tage im voraus mit uns einen Anlieferungstag zu vereinbaren.“

Aus dieser Stellungnahme geht also hervor, daß in jedem Fall die Kosten für die Umbauarbeiten sowie eventuelle Versandkosten vom Kunden zu tragen sind - bei Maschinen, die älter als zwei Jahre sind, auch die Teilekosten -, und daß der Umbau im Werk den Ausnahmefall bilden soll. Red.



# KETTENRÄDER

## für Motorräder Mopeds und Motorroller

in der bekannten WMH Qualität in großer Auswahl sofort ab Lager lieferbar.

**Achtung!** wichtig für den Fachhändler:

Auf Anforderung sind wir gerne bereit, solange unser Vorrat reicht, Ihnen **kostenlos** ein Exemplar unseres neuen **Kettenrad-Gesamtkataloges Nr. 14** für Motorräder, Mopeds und Motorroller zuzusenden.

**WMH** Werkzeug- und Maschinenfabrik Herion GmbH. Zahnräderfabrik-Spezialwerk für Kettenräder

8068 PFAFFENHOFEN/ILM

# THEO UNGERER 65 JAHRE

Am 20. Februar 1960, anlässlich des von ihm zum 10. Male organisierten „Tag des Zweirads“ in Nürnberg's Messehallen, heftete ihm der Regierungspräsident das Bundesverdienstkreuz an die Brust; und am 1. Mai 1963 ernannte ihn, der damals schon seit 6 Jahren Vizepräsident der Internationalen Union für Zweirad-Handel und -Instandsetzung war, das Französische Industrie-Ministerium zum „Ritter des Handwerks“ — der Zweirad-Kongreß in Essen gab den feierlichen Rahmen für diese Ehrung ab.

Der Mann, den man so auszeichnete, ist einer aus unseren Reihen. Freilich — kein Industrieller — und auch kein Rennfahrer oder sonstiger erfolgreicher Motorradsportler. Es ist einer von dem Schlag, von dem wir Hunderte und Tausende brauchen, — und, in seiner Art, kaum einen anderen haben: Theo Ungerer, Nürnberg, Innungsoberrmeister, Landes- und Bundes-Fachgruppenleiter Zweiradmechanik im Zentralverband des deutschen Mechaniker-Handwerks. Am 26. April dieses Jahres wird er 65.

Viele unserer Leser werden es ungewöhnlich finden, daß wir aus diesem Anlaß soviel Aufhebens machen. Aber wer Theo Ungerer kennt, wer weiß, was und wie er ein langes Leben lang für das Zweirad — mit und ohne Motor — gearbeitet und gewirkt, getrommelt, gemahnt, organisiert und gegrübelt hat, der wird uns die Berechtigung nicht absprechen, daß wir Theo Ungerer anlässlich seines Fünfundsiebtzigsten auch die herzlichsten Wünsche der MOTORRAD-Leser übermittelt haben.

Es gibt heute — und schon gar innerhalb des Handwerks — nicht mehr sehr viele, deren Gedanken nahezu fünf Jahrzehnte lang, im beruflichen Leben wie in privaten Stunden, um kaum etwas anderes kreisten als um die Fahrzeuge mit zwei Rädern. Und erst recht nicht viele, deren unerschütterlicher Optimismus ausreichte, um auch an den Tiefpunkten, die das Auf und Ab gerade dieses Wirtschaftszweigs im Laufe der Jahrzehnte

immer wieder mit sich brachte, nicht nach einem „zweiten Bein“, nicht nach „Ausweichmöglichkeiten“ für Laden und Werkstatt zu suchen, sondern alle Kraft darauf zu verwenden, die Möglichkeiten auszuschöpfen, die in der beruflichen Beschäftigung mit Zweirädern stecken. Und die darüber hinaus sich nicht damit begnügten, für sich und das eigene Geschäft das Bestmögliche aus den Gegebenheiten zu machen, sondern wahrhaft unermüdet auf die Kollegen in der Innung, die Genossen in der Einkaufsgenossenschaft (die auch sein Kind ist) — und die Freunde in den verschiedenen Arbeitskreisen der Fachgruppe einzuwirken: haltet dem Zweirad die Treue — laßt Euch nicht irremachen und nicht mißmutig, wenn Waren- und Versandhaus Euch scheinbar übermächtig zu erdrücken suchen — denkt an den unersetzlichen Vorteil, den Ihr dadurch habt, daß Ihr Fachleute, daß Ihr von der Pike auf gelernte Handwerker, Zweirad-Mechaniker, seid — und daß es nur an Euch liegt, den Kaufinteressenten und Kunden klarzumachen und zu beweisen, daß ein Zweirad — ein motorisiertes ums Vielfache mehr als das gute alte Fahrrad — der Betreuung durch eine Fachwerkstatt bedarf.

Hundert- und tausendmal war sein beschwörendes Mahnen in den Wind gesprochen — immer wieder wanderten sie ab, die das zweirädrige Fahrzeug abgeschrieben hatten und sich von anderen Artikeln — und nicht zuletzt vom Automobil — das Heil für Verkauf und Werkstatt versprochen. Und selbst bei der Industrie — noch viel mehr natürlich bei manchen Behörden — lächelte man manchmal eher teilnehmend als überzeugt, wenn Theo Ungerer wieder eine neue Idee für eine besondere Werbeaktion, für einen Verkaufsslogan, für ein Klebeetikett — oder für eine Zweirad-Ausstellung hatte. Mehr ihm zuliebe, von seiner Vitalität ein bißchen beschämt, taten sie oft mit — um immer wieder selbst überrascht von der Feststellung zu sein, daß Optimismus und Energie und Organisationstalent eben doch Erfolge zuwege



bringen können, von denen man gar nicht mehr zu träumen wagte.

Sein „Tag des Zweirads“ in Nürnberg ist ein typisches Beispiel für die Richtigkeit des Gesagten: je schlechter die Verkaufsaussichten im Zweiradgeschäft — um so unerbittlicher trommelte Theo Ungerer für seine große Schau bei Frühjahrsbeginn — und regelmäßig brachte er in zweieinhalb Tagen an die 20 000 Menschen in die Hallen und an die Stände, auf denen die Händlerschaft seines Bezirks vom Fahrrad bis zum schweren Motorrad alles zeigte, was die Programme der vertretenen Firmen zu bieten hatten. Vierzehnmals rollte das nun schon über die Bühne (im wahrsten Sinne des Wortes, denn seine Idee wiederum war es ja, die

## AEG

### Heimwerker

### Geschaffen für moderne Männer

### DER SCHNELL-VERSAND

Schlagbohren in Stein und Beton mit der neuen Antriebsmaschine SB 2. Zwei Geschwindigkeiten, Schlagbohrgetriebe stufenlos einstellbar. Bohrleistung in Holz 30 mm, in Stein 10 mm.

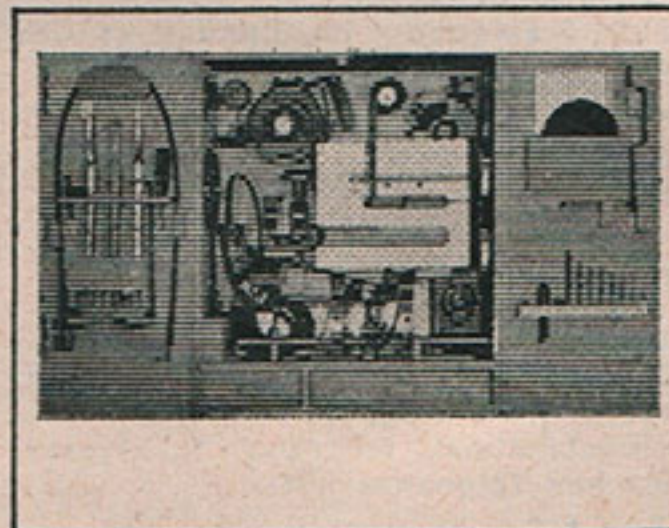
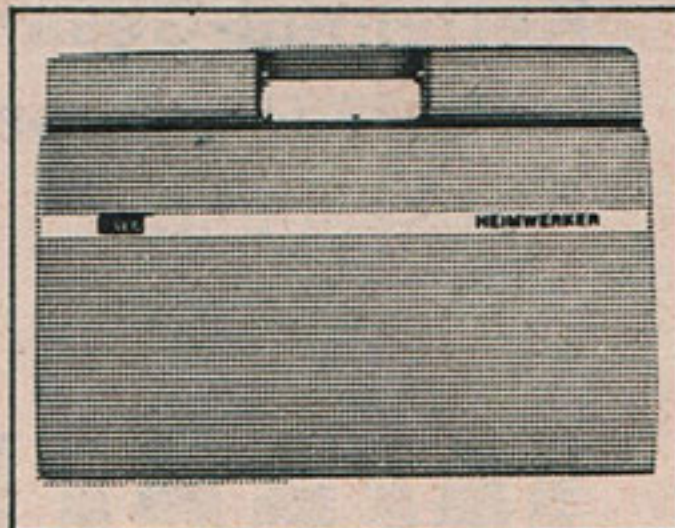
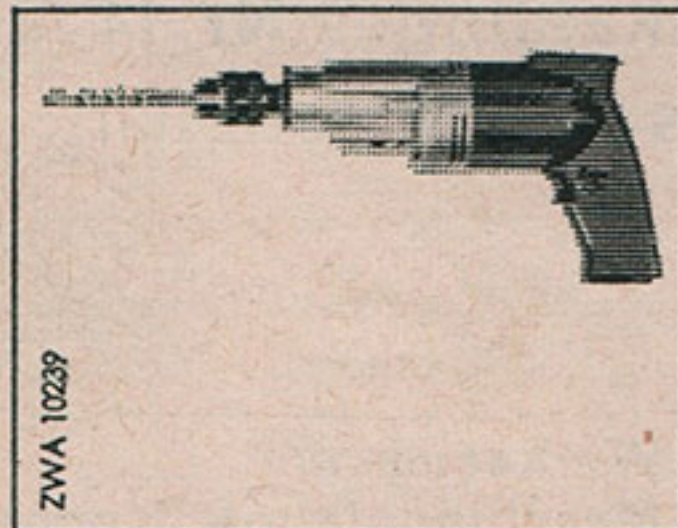
Erstmals im handlichen Koffer die Werkzeuge für praktisch alle im Haus vorkommenden Arbeiten. Inhalt neben Antriebsmaschine u. a. Hand-Tischkreissäge, Schleifbock, Schleif- und Polierzubehör. Empf. Preis ab 369,- DM

Handwerkliche Arbeiten im Haus leicht gemacht mit dem »Heimwerker«-System. Der Werkzeugschrank enthält alle Teile übersichtlich, auf kleinstem Raum, u. a. Schleif-, Drechsel- und Bohreinrichtung, Schwingschleifer usw. Empf. Preis ab 800,- DM

liefert Ihnen nicht nur diese erstklass. Heimwerker-Geräte, sondern berät Sie gern und unverbindlich über die verschiedensten Anwendungsmöglichkeiten des

### AEG-HEIMWERKERS

und sendet Ihnen auf Wunsch den großen AEG-HEIMWERKER-FARBPROSPEKT, aus dem Sie viel Wissenswertes mehr erfahren können. Auf Wunsch kann der AEG-HEIMWERKER auch von uns auf Teilzahlung bezogen werden. Alle Preise verstehen sich ab Lager Düsseldorf; Porto- und Verpackungskosten werden zum Selbstkostenpreis berechnet. Die Lieferung erfolgt geg. Nachnahme. Bei Barzahlung gewähren wir 3% Skonto.



## SCHNELL-VERSAND · Technisches Versandhaus

Heinz W. Schnell, 4 Düsseldorf, Am Wehrhahn 86, Telefon 354035

für viele Besucher trockene Fahrzeugausstellung durch radsportliche Veranstaltungen im Saal und motorsportliche im Bezirksgebiet aufzulockern) — und schon seit Jahren haben sich andere Städte, seinem Vorschlag entsprechend, diese Idee zunutze gemacht und veranstalten selbst solche Zweirad-Tage. Längst hat die Industrie verstanden, daß damit nicht im mindesten eine Konkurrenz zur IFMA geschaffen wurde, sondern eine nur begründenswerte Ergänzung dazu.

Seit seinen Kindertagen lebt Theo Ungerer, einer alten fränkischen Handwerkerfamilie entstammend, in Nürnberg — der Stadt, die einst neben Berlin, München und einigen anderen deutschen Städten eine der wichtigsten Metropolen des Fahrrad- und vor allem des Motorradbaues war. Hier praktizierte er in einem Industriebetrieb, hier studierte er am Polytechnikum, hier arbeitete er als Werkmeister — und hier machte er sich mit 25 Jahren selbständig. Fahrräder, Dreiräder — und vor allem Motorräder füllten sein Ladengeschäft und die benachbarte Werkstatt — Nürnberger Fabrikate zunächst, von Scharrer & Gross, von Maurer, von Nestoria und Astoria — wer kennt diese Namen heute noch? Aber so richtig florierte sein Zweirad-Unternehmen (das auch heute noch eines der bedeutendsten in der Nürnberger Südstadt ist) erst, als er sich vorwiegend auf den Verkauf von Erzeugnissen der Chemnitzer Wanderer-Werke legte: schwere und leichte Motorräder, Fahrräder — und dazu schließlich auch Wanderer-Mofas, die Vorgänger unserer späteren Mopeds in den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg.

Wie so viele seiner Berufskollegen gerade in Nürnberg und in Süddeutschland, wie Möritz und Möhringer, wie Ley und Fleischmann, wie Hieronymus und Thumshirn, war er, einst erfolgreicher Radsportler, natürlich auch im Motorradsport in seinen jüngeren Jahren aktiv — aber während die Namen der anderen als erfolgreiche Motorradsportler zu immer größerem Ruf in- und außerhalb Deutschlands kamen, zog er sich aus dem Sport mehr und mehr zurück (so, wie er auch ein nebenher begeistert betriebenes Hobby, den Klettersport, an den Nagel hängen mußte, nachdem er 15 Jahre dort als Vorstand gewirkt und nicht eher Ruhe gegeben hatte, bis es in der Fränkischen und Hersbrucker Schweiz kein Gipfelbuch mehr gab, das nicht seinen Namen enthielt — ja bis nicht ein Fels

im Gebiet von Gösswein sein Kletternamen trug). Er hatte wohl rechtzeitig erkannt, daß man nur wenig tun kann, wenn man es richtig tun will. Und neben dem Ausbau des Geschäfts und der Werkstatt galt schon bald nach Gründung des eigenen Handwerksunternehmens seine verbleibende Arbeitskraft den organisatorischen Aufgaben seines Berufsstandes. Schon 1928 wurde er Bezirksfachgruppenleiter seines Handwerksgebietes für Bayern, wurde Fachgruppenleiter Fahrrad und Motorrad der Mechanikerinnung (in der bis 1934 auch die Kfz-Mechaniker noch mit verankert waren) — war viele Jahre Vorsitzender der Meisterprüfungskommission — und während die Systeme in Deutschland wechselten, fand man doch keinen Besseren als Theo Ungerer, der vor und nach 1933 — und dann auch wieder nach dem Krieg seine Landesfachgruppe als Leiter betreute, um schließlich, inzwischen auch noch Innungsobmeister, zum Bundesfachgruppenleiter gewählt zu werden.

Nichts wäre allerdings falscher als der hieraus zu ziehende Schluß, Theo Ungerer sei der typische „Geschäftshuber“ und Verbandsboß: wenn einer Tag für Tag durch sein eigenes Geschäft und durch die von ihm geleitete Einkaufsgenossenschaft mit der Praxis verbunden ist, dann ist es Theo Ungerer, und wenn dennoch kaum irgendwo in der Bundesrepublik „etwas los sein“ kann, ohne daß er — als Verantwortlicher, als Ehrengast, als Referent — dabei ist, dann einfach deshalb, weil man ihn so dringend braucht. Weil kaum ein anderer seinen oft etwas schwerfälligen Berufskollegen so urwüchsig, so kollegial und doch so drastisch und deutlich ins Gewissen reden — weil aber auch nur wenige die gemeinsamen Interessen eines Berufsstandes der Industrie und den Behörden gegenüber so vertreten, den Berufsstand im Kreise der ausländischen Kollegen so gut repräsentieren können wie dieser gestandene Mann der Praxis aus dem Fränkischen.

Und wenn er auch scheinbar in erster Linie die Interessen seines Berufsstandes vertritt, wenn er letztlich — wer will ihm das verdenken? — dabei für seine eigene Existenz und die Existenzfähigkeit seines handwerklichen Unternehmens kämpft — letztlich ist er einer der heute so selten gewordenen Exponenten des Fahrzeugs mit zwei Rädern schlechthin. Letztlich dient jede von ihm ersonnene Werbe-

aktion, jeder neue Verbesserungsvorschlag, den er seinen Kollegen oder der Industrie ans Herz legt — jede Philippika, mit der er temperamentvoll gegen irgendwelche Kräfte wettet, die dem Fahrrad, dem Moped und dem Motorrad abträglich sind, eben diesen zweirädrigen Objekten. Denen man schon so oft prophezeite, daß ihre letzten Tage gekommen seien — und die doch immer aufs neue ihre Lebensfähigkeit erwiesen, wo nur immer Menschen da waren, die sich für sie begeisterten, die als Käufer ihre Freude an ihnen hatten und die als Handwerker eine Verpflichtung, ja eine Lebensaufgabe in ihrer sorgsamem Betreuung sahen.

Vielleicht ist es auch keine Zufälligkeit, daß Theo Ungerer einst die Bayerische Erfinderschutzvereinigung entstehen ließ, aus der dann der Deutsche Erfinderring wurde, dessen Vorsitzender er viele Jahre war, für den er an die 20 eigene Erfinderausstellungen organisierte und dessen Ehrenpräsident er heute ist: nicht wenige der kleinen und großen Verbesserungen und Erfindungen, die er da im Laufe der Jahre gutachtlich und treuhänderisch zu fördern hatte, beschäftigten sich mit Fahrrad und Motorrädern.

Theo Ungerers große Sorge ist — nicht die Zukunft unserer Fahrzeuge, sondern der zu geringe Handwerker-Nachwuchs, der es immer schwieriger macht, spezialisierte Zweirad-, insbesondere also Motorradwerkstätten, zu unterhalten bzw., was für die nächsten Jahre unabdingbar sein wird, sogar zu erweitern oder wieder neu einzurichten. Und deshalb gilt ja ein Teil aller seiner Bemühungen dem unermüdeten Trommeln für seinen Berufsstand und dessen Rückgratstärkung; nur wenn jeder Meister des von ihm vertretenen Zweiradmechanikerhandwerks davon überzeugt ist, daß in diesem Beruf auch eine gesicherte und interessante Zukunft für den Nachwuchs liegt, wird es gelingen, ihm neues Blut zuzuführen!

Wir wünschen Theo Ungerer bei dieser selbstgestellten Aufgabe auch in seinen weiteren Jahren allen Erfolg — so, wie wir ihm Gesundheit für all die vielen Aufgaben wünschen, die ansonsten noch vor ihm liegen. Und an deren Lösung letztlich all seine Kollegen — aber auch wir alle, denen das Geschick des Motorrades am Herzen liegt, interessiert sein sollten. S. R.

# 92 PS Literleistung

Seit fast 8 Jahrzehnten bauen wir Zweiräder. Motorisierte und solche mit Muskelkraft. Nicht zum Zeitvertreib, sondern mit der Begeisterung zum Fortschritt — unseren Kunden zuliebe. First class Fahrzeuge — mit schnellen Motoren, spritzigem Temperament und mit mehr als nur gesunder Lebensdauer. Kurz gesagt: die richtigen „Bienen“ für sportliche und junggebliebene Leute unserer Zeit. Hier das neueste Modell = Typ 166. Serienmäßige 92 PS/Literleistung bei nur 50 ccm — eine tolle Sache! Ein Vollblut-Triebwerk mit den Erfahrungen aus zwei Weltrekorden. Dreifach gelagerte, gehärtete Kurbelwelle, Spezialzylinder und ein Getriebe mit 5 Gängen. Und die Straßenlage — der Fahrkomfort — die Federung — die Verkehrssicherheit fragen Sie? Hervorragend! Bitte lesen Sie die Testberichte prominenter Fachingenieure — schwarz auf weiß.

Typ 166  
80 km/h  
4,6 PS - 5 Gänge  
Telegabel  
Stopplicht

## ZWEIRAD UNION

VICTORIA

DKW

EXPRESS

Testberichte u. Farbprospekt bitte anfordern unter 85 Nürnberg - Postfach 2960 von der



## Nachricht aus England für Zeltler

Der Oxford-Club bittet uns, darauf hinzuweisen, daß er am 23. und 24. Mai sein traditionelles Camping-Wochenende abhält, und zwar in Bablockhythe, in der Nähe von Oxford. Deutsche Motorradfahrer sind dazu herzlich eingeladen. Nähere Angaben über dieses Treffen kann man jederzeit bei J. Grieves, Lily Cottage, Hillesden, Buckingham, Bucks, bekommen. Wir meinen, daß sich ein Brief dorthin immer lohnt, wenn man für das Wochenende nach Pfingsten noch etwas Zeit hat und noch keine anderen Ziele festgelegt sind. Man sollte das mal ins Auge fassen.

## Den ersten 250 ccm Moto Cross-Weltmeisterschaftslauf 1964,

der am 5. April in Barcelona zum Austrag kam, gewann der schwedische Titelverteidiger Torsten Hallman auf Husqvarna vor den Engländern Donald Rickmann (Bultaco), John Griffith und Dave Bickers (beide auf Greeves) sowie dem Schweden Ole Peterson (Husqvarna). Bester Deutscher wurde Otto Walz auf der Wabeha-Montesa, der auf dem 11. Platz landete.

## Suzukis bei der Schottischen Sechstagesfahrt

Die britische Suzuki-Niederlassung in London soll die beiden Fahrer Hillier und Kimber auf 80 ccm-Suzukimaschinen für die vom 4.-9. Mai stattfindende Schottische Sechstagesfahrt gemeldet haben. Das „Scottish Six Days Trial“ führt in diesem Jahr über eine gegenüber dem Vorjahr um etwa 10% verlängerte Gesamtstrecke, wobei nur der fünfte und sechste Tag in der Streckenführung den Vorjahren entsprechen. Zahlreiche Sektionen wurden neu hinzugenommen, manche schon bekannte noch erschwert. Die Teilnehmerzahl beträgt bisher 210, unter denen sich die bekanntesten Trial- und Geländespezialisten aus England, Belgien, Frankreich, Schweden, Spanien und der Schweiz befinden – leider bisher noch keine deutschen Nennungen. Aus England wurden Werknennungen von BSA, Cotton, Dot, Greeves, Matchless, Royal Enfield und Triumph abgegeben.

## Einzelheiten des Nortongespanses von Bill Boddice

veröffentlichte in der letzten Woche MOTOR CYCLING. „Es ist das beste Gespann, das ich je hatte“, soll der britische Seitenwagen-Champion gesagt haben. In erster Linie ist das Gespann auf die Anforderungen der TT zugeschnitten, es wird aber natürlich von Bill Boddice auch bei den anderen Weltmeisterschaftsläufen gefahren werden. Das Triebwerk besteht aus einem 500er Norton-Manx-Motor und einem Schafleitner-Sechsganggetriebe. Die Kraftstoffbehälter fassen zusammen ca. 27 Liter, von denen etwa 9 Liter sich in einem Tank in der Verkleidung des Seitenwagenrades befinden, die restliche Menge in einem Tank neben dem Motor in Höhe des Kurbelgehäuses. Durch eine mechanische Pumpe wird der Kraftstoff aus dem Seitenwagen- in den Haupttank gefördert, während eine elektrische Pumpe die Versorgung des Vergasers übernimmt. Das ganze Fahrwerk ist aus Reynolds 531-Rohren geschweißt, im Vorderrad sitzt eine Zweifach-Doppelnockenbremse. Die Verkleidung besteht aus glasfaserarmiertem Kunststoff. Der stehende Motor ist um 15 Grad nach hinten geneigt, um mit dem Vergaser einlaß unter die Sitzbanknase zu kommen.

## Camathias-Gespann doch mit Gilera-Vierzylindermotor?

Nachdem schon vor längerer Zeit berichtet worden war, Camathias habe von Gilera einen Vierzylindermotor für sein Gespann erhalten, wurde diese Nachricht später dahingehend eingeschränkt, daß das Werk in Arcore ihm diesen Motor nur für Rekordversuche auf der Monzabahn zur Verfügung gestellt habe. Diese Versuche waren auch vorgesehen, und zwar für April – aber da ist die Monzabahn während des ganzen Monats von Abarth belegt; ob Camathias deshalb nach Monthéry gehen wird, steht noch nicht fest. Dagegen wird nun aus Italien berichtet, daß man in Arcore mit Hochdruck an einem Motor arbeite, den Camathias beim ersten Gespann-Weltmeisterschaftslauf, am 10. Mai in Barcelona, fahren werde – und das erscheint nach dem erfolgversprechenden Auftreten von Camathias mit dem Gilera-Gespann in Silverstone (s. o.) auch durchaus nicht zweifelhaft.

## Vierzylinder von CZ?

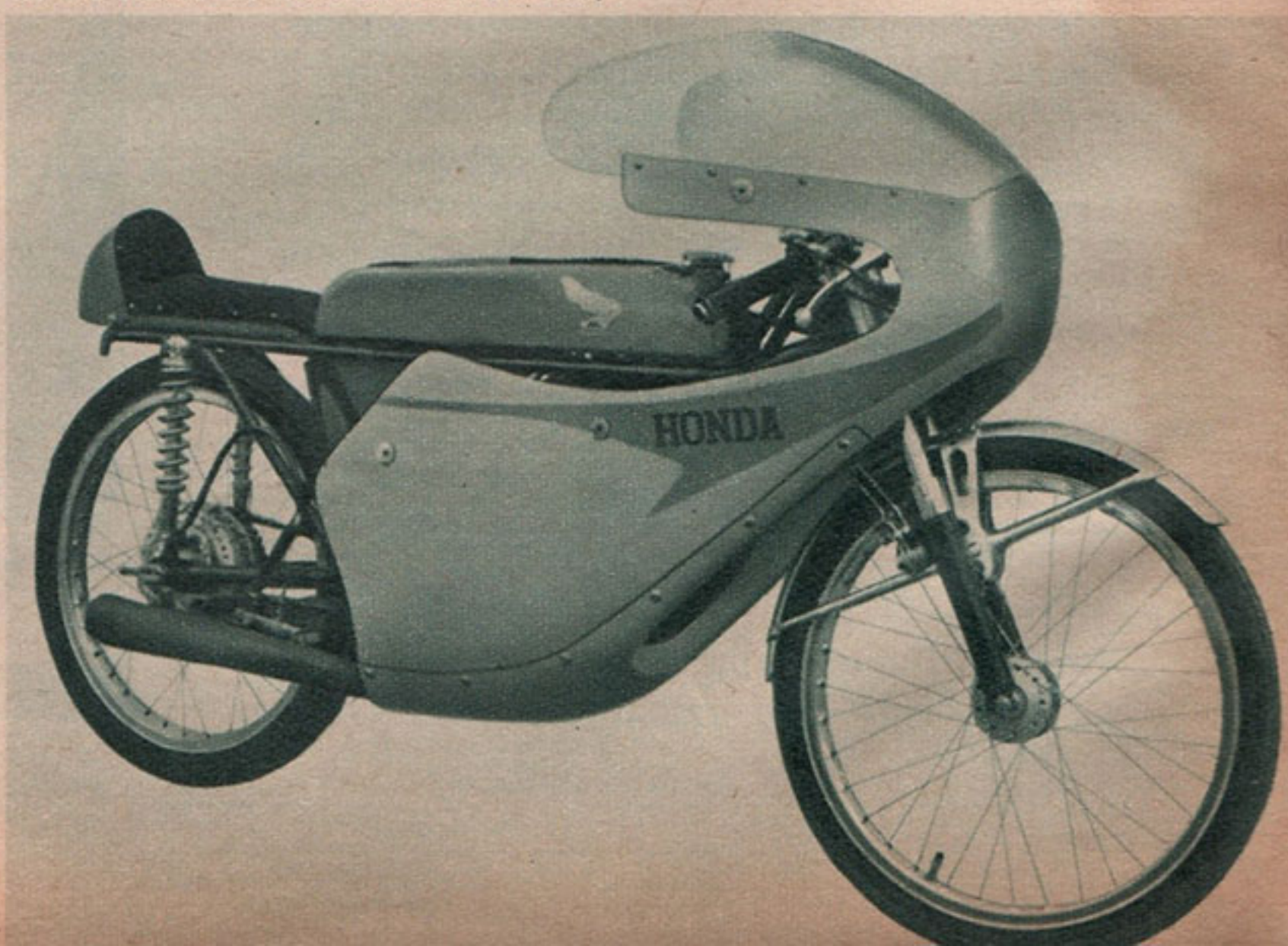
Nachdem der neue 125er Zweizylinder von CZ offenbar ein gelungener Wurf ist, trägt man sich bei CZ mit dem Gedanken, daraus einen 250er Vierzylinder zu machen, den man noch bis zu den letzten Weltmeisterschaftsläufen dieses Jahres einsatzbereit haben will. Jeder Zylinder soll vier Ventile und zwei Kerzen (für Doppelzündung), wie bei der 125er, erhalten, der leicht nach vorn geneigte Motor soll quer im Rahmen eingebaut sein und mit einem Zahnrad-Mitteltrieb auf das sechs- oder siebengängige Getriebe arbeiten. Die Höchstleistung soll der Motor bei knapp 16 000 U/min abgeben.

## Neuer Moto Cross-Motor von MZ?

Wie MOTOR CYCLING in Erfahrung gebracht hat, arbeitet man in Zschopau, dem allgemeinen Trend folgend, nun auch an einem Einzylinder-Zweitakter mit Drehschieber-einlaß für den Einsatz in der 250er Moto Cross-Weltmeisterschaft. Mit angeblich 32 PS läge dieser Motor nahezu an der Spitze der bisher bekanntgewordenen diesbezüglichen Entwicklungen der Konkurrenz.

## Die 50 ccm-Honda-Rennmaschine,

die beim letzten Weltmeisterschaftslauf 1963 unter Taveri auf dem Suzuki-Kurs in Japan so überlegen war, ist über den Winter noch in einigen Details verbessert worden und sieht jetzt äußerlich so aus wie auf dem untenstehenden Bild, das wir gerade aus Japan erhielten. Wie man erkennen kann, hat man sich nun endgültig für eine Felgenbremse vorn entschieden, die bisher nur versuchsweise eingesetzt wurde. Der achtventilige Doppelnocken-Twin mit dem Achtganggetriebe ist natürlich im Grundsätzlichen unverändert geblieben – und man kann nun gespannt sein, wie die Maschine sich bei ihrem Zusammentreffen mit der Kreidler- und Suzuki-Konkurrenz bewähren wird. Daß sie in diesem Jahr nicht von Taveri gefahren werden kann, ist natürlich für die Honda-Leute ein schweres Handicap.



## Achtung, vormerken: Großer Preis von Österreich!

Traditionsgemäß findet auch in diesem Jahr wieder am 1. Mai der Große Preis von Österreich auf dem Lieferinger Autobahn-Kurs bei Salzburg statt. Der Termin liegt zwischen dem des Eifelrennens (am 26. 4.) und von St. Wendel (am 3. 5.), und dementsprechend ist mit einer ausgezeichneten Besetzung aller Rennen zu rechnen. Insbesondere aus ganz Süddeutschland werden wieder viele rennsportbegeisterte Motorradfahrer zu den Zehntausenden von Österreichern stoßen, die alljährlich den Kurs ihrer bedeutendsten Motorradveranstaltung umsäumen.

## Beim Großen Motorrad-Preis von Pau,

der am 30. März auf der nur 2,76 km langen südfranzösischen Rundstrecke stattfand, kam der Franzose Jean-Pierre Beltoise zu zwei Siegen und einem zweiten Platz. Er gewann zunächst die über 20 Runden = 55,2 km führende 50 ccm-Konkurrenz auf einer Kreidler mit 39.10,9 = 84,53 km/h knapp vor seinem deutschen Markenkollegen H.G. Anscheidt (39.11,3), dem französischen Derbi-Fahrer Roca (39.26,4) und dem Augsburger P. Eser auf Honda (1 Rd. zck.). Danach belegte Beltoise auf einer Bultaco in der Achteliterklasse, die 25 Runden = 69 km zu fahren hatte, mit 45.43,2 = 90,08 km/h vor seinem spanischen Markenkollegen Ramon Torras, der mit 94,18 km/h neuen Rundenrekord erzielte, sowie dessen Landsmann Gracia auf Lube den ersten Platz. Der Münchner Sicheneder auf Lube wurde hinter dem amerikanischen Bultaco-Fahrer Thomas Fünfter, während Anscheidt auf seiner Bultaco vorzeitig durch Kettenbruch ausschied. Tagesbestzeit erzielte als Sieger der 250er Klasse, die 30 Runden = 82,8 km zu fahren hatte, der Spanier Ramon Torras auf Bultaco mit 52.01,5 = 95,49 km/h vor Beltoise, der hier eine Morini mit 52.12,5 auf die zweite Stelle vor Canoui (Yamaha) brachte. Im Seitenwagenrennen (über 20 Runden) fuhr der Schweizer Vizeweltmeister F. Camathias auf BMW mit 36.51,7 = 89,85 km/h einen klaren Sieg vor seinen deutschen Markengefährten Butscher und Auerbacher heraus.

## Bei den internationalen Hutchinson 100-Rennen in Silverstone,

die am 5. April auf dem ca. 4,7 km langen Flugplatzkurs abrollten, gewann H.-G. Anscheidt auf Kreidler die über 6 Runden führende Konkurrenz der 50 ccm-Klasse mit einem Schnitt von 109,54 km/h und 7 Sekunden Vorsprung vor Dave Simmonds auf der Zweizylinder-Tohatsu. Taveri auf der zweiten Kreidler mußte – mit Wasser im Vergaser, nicht mit Vergaserbrand, wie Agenturmeldungen besagten – das Rennen schon in der ersten Runde aufgeben. Die 125er Klasse gewann Bryans auf Honda, nachdem Shepherd auf MZ durch Sturz ausgefallen war, vor Anscheidt auf Bultaco/Privat und Scheimann auf Honda. Mit einem Sieg in der 250er Klasse auf MZ vor Robb auf Honda revanchierte sich Shepherd dann. Jim Redman gewann die 350er Klasse auf der Vierzylinder-Honda vor den Nortonfahrern Read und Phillips, Hailwood wurde Sieger in der Halbliterklasse auf der MV Agusta mit Tagesbestzeit. Bei den beiden Seitenwagenläufen gewann den ersten (bei dem Camathias seinen Beifahrer Herzog verlor!) Scheidegger auf BMW vor Deubel/BMW, der im zweiten Lauf nur Dritter hinter Chris Vincent/BMW und Camathias auf Gilera (nunmehr mit Beifahrer Föll) werden konnte.

## Venturi auf Bianchi zum zweiten Mal Sieger über die MV Agusta

Beim Rennen in Riccione (Oberitalien), am 29. März, siegte in der Halbliterklasse abermals Venturi auf der neuen Zweizylinder-Bianchi vor Mendogni auf MV. Die 125er Klasse gewann Luigi Taveri auf einer production-Honda, die Rekordrunde jedoch führen gemeinsam Spaggiari und Villa auf der neuen Zweitakt-Drehschieber-Mondial. Die zum ersten Mal eingesetzte überarbeitete Vierzylinder-Benelli unter Provini fiel aus, der erste und zweite Platz in der 250er Klasse fiel an Agostini und Grassetti auf Morini, wie schon 10 Tage vorher in Modena.

## Doppelsieg von Shepherd auf MZ

Alan Shepherd siegte am Ostermontag beim traditionellen Oulton-Park-Rennen auf MZ sowohl in der 125er als auch in der 250er Klasse. In der kleinsten Klasse ließ er die Honda-Fahrer Ivy, Robb, Scheimann, Svensson und Minter auf den Plätzen hinter sich, in der Viertelliterklasse landeten die Honda-Werksfahrer Bryans und Robb (mit production-Maschinen) auf dem zweiten und dritten Platz. Die erstmalig eingesetzte Royal-Enfield mit dem Villiers-Starmaker unter John Hartle war erwartungsgemäß zu langsam und schied schließlich mit Zündschaden aus. Im Gesamtergebnis zweier Gespannläufe lautete die Placierung Harris, Deubel, Scheidegger (auf BMW!), Thompson, Boddice und Kölle.

## Die Seitenwagen-Weltmeisterschaft

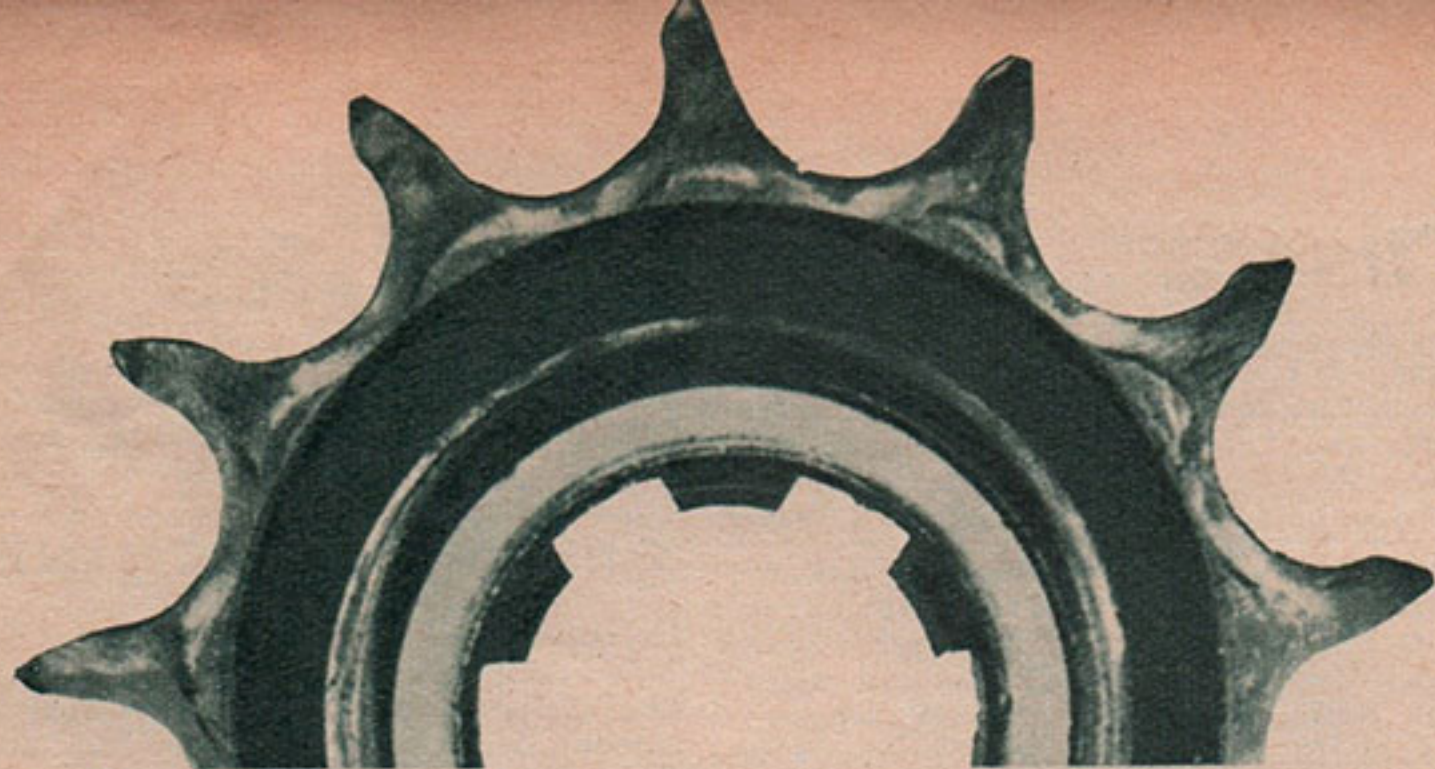
wird bereits beim „Großen Preis von Deutschland“ entschieden, da alle weiteren Titelkonkurrenzen nach dem am 19. Juli auf dem Solitude-Ring stattfindenden WM-Läufe nur für Soloklassen ausgeschrieben sind.

## Nach Absage der diesjährigen „Rhönringsfahrt“ für Motorräder

(am 26. Juli) bestimmte die OMK die „Harz-Heidefahrt“ mit Startort Bergen im Kreis Celle, am 24. Mai, als 3. Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft 1964.

## Im neugewählten Sportgericht der OMK

führt G. Bissinger-Bruchsal den Vorsitz, während A. Weber-Wiesbaden und H. Marnet-Königstein als Beisitzer fungieren und F. Cron-Eschborn sowie P. Lauer-Stuttgart deren Stellvertreter sind. Zum Vorsitzenden des OMK-Berufungsgerichts wurde W. Bader-Garmisch gewählt.



## ERSATZTEIL- QUELLE FÜR KETTENRÄDER

Hinterradketten an Motorrädern laufen selbst heute noch zumeist unter sehr ungünstigen Bedingungen. Ihre Lebensdauer ist dann auch entsprechend gering. Bei einer Motorleistung von 15 bis 18 PS kann man im harten Gespannbetrieb fast damit rechnen, alle 20 000 km eine neue Hinterradkette kaufen zu müssen. Die alte ist nach dieser Strecke nämlich schon so lang geworden, daß der Weg des Kettenspanners nicht mehr ausreicht. Nicht nur, daß zu diesem Zeitpunkt die Intervalle, in denen man die Kette neu spannen müßte, immer kürzer werden, auch Ritzel und Kettenrad werden stark in Mitleidenschaft gezogen. Besonders ausgeprägt ist dieser Effekt dann, wenn man am Getriebeausgang aus Übersetzungsgründen ein Ritzel mit nur 12 Zähnen hat, was allgemein als die äußerste untere Grenze der Zähnezahlgrenze angesehen werden muß.

Hat man sich endlich damit abgefunden, daß man eine neue Kette braucht, dann erlebt man spätestens auf den ersten paar Kilometern mit ihr schon die nächste Überraschung. Die Kette läuft nicht mehr sauber, es gibt ab und zu einen Ruck, speziell in niedrigen Drehzahlen unter Belastung, etwa beim Anfahren. Man kann nun brutal sein, sich sagen: „Das ist eine neue Kette, die muß laufen“; und kann ansonsten so tun als merke man nichts. Spätestens nach 1000 km darf man dann das Kettenspannspiel wieder beginnen, um bald darauf auch schon am Ende zu sein. Daran ist aber nicht die Kette schuld, sondern man selbst, denn man versäumte eine der wichtigsten Arbeiten: Ritzel (meist auch das Kettenrad) mit auszuwechseln. Kettenräder, die aussehen, wie auf dem Foto gezeigt, können ihre Funktion beim besten Willen nicht mehr ordentlich erfüllen, sie verursachen nicht nur das Rucken beim Anfahren, sie verderben auch innerhalb kürzester Zeit die schönste und beste neue Kette. Wenn man bedenkt, daß eine neue Kette meist um die 20.— DM kostet, oft noch einen Zehner mehr, während ein neues Ritzel nur auf sieben bis zwölf Mark kommt, dann merkt man sofort, daß hier Sparsamkeit fehl am Platze ist.

Schwierig sieht es natürlich bei Maschinen älteren Baujahres aus, da kann es passieren, daß der Händler einem kein Original-Ritzel besorgen kann, daß er es speziell anfertigen läßt, was dann etwa das Doppelte bis fast Dreifache des Originalpreises kosten kann. Bis vor kurzem hätten wir keinen anderen Rat gewußt für alle die Fälle, in denen kein Herstellerwerk mehr existiert und die spärlichen Vorräte aufgebraucht sind. In den letzten Tagen ist uns aber ein Katalog auf den Schreibtisch geflattert (das war schon kein Flattern mehr, ziemlich umfangreicher Katalog), der uns einigermaßen erstaunt hat. Da sind nicht nur Kettenräder und Ritzel aller möglichen deutschen Motorräder aufgeführt, man könnte daraus sogar für eine der russischen Marken IC oder die K 125 Kettenräder bestellen. Selbstverständlich sind englische Maschinen berücksichtigt, viele italienische ebenso, und auch französische Namen kann man finden.

Das ist aber noch nicht alles. Ein Teil der Liste enthält alle Motorradmarken und die dazugehörigen Kettenräder und Ritzel, man könnte, falls man's nicht weiß, für seine Maschine das passende Zahnrad danach herausuchen. Es ist da genau angegeben, für welche Type und welches Baujahr welche Kombination vorgesehen war, und das nicht etwa nur für neuere Maschinen, wie etwa die Hondas, sondern auch für Beinahe-Veteranen wie die Quick von 1936 oder die NSU Pony 100 von 1937/38. Ebenso sind selbstverständlich auch alle Größenordnungen vertreten, vom Quickly von 1953 bis zur 1300 ccm Harley-Davidson von 1937 (Modell 80). Weiter hinten im Katalog sind dann die einzelnen Ritzel und Kettenräder noch abgebildet, genaue Maße angegeben und die lieferbaren Zähnezahlen. Auf diese Weise ist das Buch nun nicht nur für Händler interessant geworden, sondern auch für unseren Briefkastenonkel ein wertvolles Archivstück.

Wie alle guten Sachen hat aber auch diese einen kleinen Fehler, der sich jedoch nicht auf den einzelnen Fahrer auswirken braucht: der sicher recht teure, weil aufwendige, Katalog wird natürlich nicht an jeden abgegeben. Früher gab es so etwas nur für die Großhändler, nachdem sich aber heute kaum noch jemand en gros mit Motorradteilen befaßt, wird er auch an normale Händler abgegeben. Wenn also Ihr spezieller Motorradhändler Schwierigkeiten mit dem Beschaffen von Ritzeln oder Kettenrädern hat, können Sie als Kunde ihm sagen, wo er einen ausführlichen Katalog herbekommen kann: er wende sich in diesem Falle an die Firma **Werkzeug- und Maschinenfabrik Herion GmbH, 8068 Pfaffenhofen/Ilm**, und erbitte sich von dort den **Katalog Nr. 14 für Motorräder**. Auch die Edelbastler unter unseren Lesern können sich übrigens nach Zeichnung von dieser Firma Spezial-Kettenräder für ihre Moto Cross- oder Straßensportmaschinen anfertigen lassen, selbst in Alu gibt es dort Kettenräder. Wieder mal eine Quelle, die für Motorradesatzteile noch nicht versiegt ist.

H. J. M.

## 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



*Riska*

## SPORTVERKLEIDUNGEN



Passend für alle Kreidler-Modelle

Erhältlich in jedem guten  
Kreidler-Fachgeschäft



Passend für alle  
50er Zündapp mit  
Telegabel

Erhältlich in jedem guten  
Zündapp-Fachgeschäft

Einfache Montage in wenigen Minuten

Neue  
**Römer-  
Helme**  
in Jet-Form

Von der  
OMK und ONS  
anerkannt

HANS RÖMER · 791 NEU-ULM / DO  
Helme und Ausrüstungen Telefon 0731 78452-54  
Postfach 189

**Kostenlos**

225-seitigen Foto-Katalog mit  
277 günst. Foto- u. Filmapparaten, Pro-  
jektoren u. Feldstechern. Kamera-ABC,  
20 Schoja-Vorteile, 1/2 Anzahl., 10 Raten,  
Ansicht, Garantie. Alle Kamera nehmen  
wir in Zahlung. Schreiben Sie sofort an

**Photo Schaja**  
Abt. 22 MÜNCHEN 22

Postkarte genügt!

**Kunststoffboote**  
Motor- und Segelboote

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

**Kabriolett-  
Aufbauten**

für Beiwagen nach gewünschten  
Maßen auch auf Teilzahlung liefert  
**Bernhard Richter**  
Berlin N 65, Putbusser Straße 33  
Telefon 46 32 66

**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 Fahr-  
mäntel, Überhosen, Überschuhe,  
Überhandschuhe u. sonstige Aus-  
rüstung.

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

















... ganz winter uns

### Der Ton macht die Musik

Kürzlich war Veranlassung, im MOTORRAD jene Kundendienstpraktiken anzuprangern, die darauf angelegt sind, grundsätzlich erst einmal dem reklamierenden Kunden die Schuld anzulasten; nur Kunden machen bekanntlich Fehler. Und wenn dann der Hersteller, weil er durch gegenteilige Beweise allzusehr in die Enge getrieben ist, sich zu einer „Kulanzregelung“ entschließt, dann geschieht das nur zu oft mit einem Begleitbrief, der noch einmal ausdrücklich darauf hinweist, wie wenig man an sich — trotz bekanntlich gesetzlich verankerter Gewährleistungspflicht! — genötigt gewesen sei, der Kundennörgelei nachzugeben.

Man kann es freilich auch anders machen. Etwa so, wie man es mit dem untenstehenden Kärtchen tut. Fu.



### Nachrichten-Misere

Die Nachrichtengebung über den deutschen Trialsport an die Tagespresse ist hunds jämmerlich. Wenn die über die deutsche Geländemeisterschaft 1964 genauso wird, steht uns einiges bevor. Über die Erfolge des Stadelners Franke im Henry-Groutars-Pokal erfuhr man solange etwas, als die Läufe in Namur und Clamart waren. Das war ja auch im Ausland. Vom dritten Lauf, dem Westfalen-Lippe-Trial in Senne, erfuhr man überhaupt nichts. Anruf bei einer Agentur in Düsseldorf ergab die Antwort: „Ja wissen Sie, das ist so entlegen, daß da niemand hinkommt.“

Nächstes „Prunkstück“ waren die beiden letzten Endläufe zur Trialmeisterschaft in Lindenfels und Schatthausen. Da fiel nach einer Agenturmeldung in Schatthausen der Schützinger Gienger „in der Mannschaftswertung“ (!) gegenüber Sengfelder in der Klasse bis 200 ccm „überraschend aussichtslos“ zurück, „so daß er zum Endlauf am Montag in Schatthausen ohne jegliche Chance antrat“. Das wurde geschrieben, bevor Schatthausen überhaupt gestartet worden war. Von Schatthausen selbst hieß es dann: „In der Klasse bis 200 ccm mußte sich Meister Sengfelder in der Revanche hinter Gienger mit dem zweiten Platz begnügen.“ Nächste Nachricht stickum, heimlich, leise, abends gegen 20 Uhr (!) erst: „... gelang es am Ostermontag dem Münchner Sengfelder auf Zündapp nicht, seinen Titel in der 200 ccm-Klasse zu verteidigen. Er mußte sich mit dem zweiten Platz hinter Gienger ... begnügen“. Und etwa eine 3/4 Stunde später, aber für viele Tageszeitungen zu spät, die Berichtigung: „Lesen Sie bitte in der Überschrift richtig: Trialmeister Sengfelder mußte seinen Titel nicht, repetiere: nicht, abgeben. Ferner lesen Sie bitte in der dritten Zeile ... gelang es am Ostermontag dem Münchner Sengfelder auf Zündapp — seinen Titel in der 200 ccm-Klasse zu verteidigen, obwohl ...“

Da kann man nur sagen: Sachkenntnis, wo bist du?

Wann endlich begreifen die veranstaltenden Clubs, daß mit solchen Methoden die Aversion vieler Tageszeitungs-Redakteure gegen den Motorsport nur verstärkt wird? hgs.

### Ehre wem Ehre gebührt!

Auf Grund seiner zahlreichen Erfolge bei 87 Rallyes wurde ein 45jähriger Bremer Autosportsmann bereits mehrfach von ADAC und vom AvD ausgezeichnet. Schließlich erhielt er, als Krönung seiner sportlichen Laufbahn, Anfang Dezember vorigen Jahres auf der Generalsportversammlung des ADAC das Goldene Sportabzeichen mit Brillanten. Erst nachträglich stellte sich heraus, daß der so Hochdekorierte wegen einer Reihe in den Jahren von 1954 bis 1962 begangener Verkehrsdelikte bereits seit einem vollen Jahr ohne Führerschein ist. Fu.

### Über 50 Jahre unfallfrei

war der 68jährige Matthias Schmitz aus Mechernich seit 1912 gefahren, als er dieser Tage bei der Polizei freiwillig seinen Führerschein ablieferte. „Ich will nicht so lange fahren, bis es einmal kracht“, meinte er dabei — und erzählte, daß er 1912 für 325 Goldmark sein erstes Motorrad gekauft hatte, inzwischen nicht weniger als 25 solcher „unfallträchtiger“ Fahrzeuge besaß und dennoch in der ganzen langen Zeit nicht einen einzigen Unfall baute! Fu.

### Stimmt!

Bei Preußens soll es das früher ja wirklich gegeben haben, daß sich einer vor versammelter Mannschaft hinstellen und sagen mußte: „Ich bin der dümmste Soldat der Kompanie.“

Allerdings: Wenn einer so was von sich sagte, dann tat er's nur mit Zähneknirschen, weil weisungsgemäß. So dämlich, daran auch noch zu glauben, war denn doch keiner, höchstens der, der es befohlen hatte.

Was aber bringt bloß die Leute dazu, sich ganz freiwillig mit solchen Schildern zu behängen und damit herumzufahren?



Hofft da einer im Ernst auf mildernde Umstände, wenn er einem in der anfahrenen Kolonne im Rückwärtsgang vor den Bug gekracht ist oder wenn er eine alte Oma überrollt hat, weil er mit den Bedienungshebeln noch nicht richtig klar kam?

Das merken die Leute dann schon von selbst, und es wird den Armen kaum vor dem Volkszorn (und vor dem Strafrichter!) schützen, daß er schon vorher mit Schild und Händchen darauf hingewiesen hat.

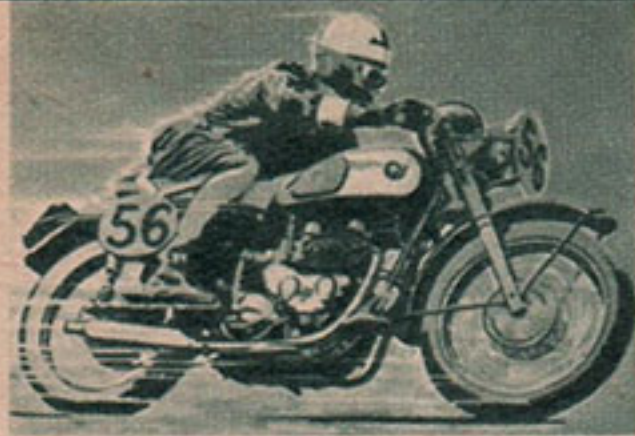
Das ist ja lieb gemeint, aber der Platz im Rückfenster wäre besser zum Hintenausgucken freigeblieben und die Zeit für die künstlerische Gestaltung wäre mit Übungsfahrstunden nützlicher ausgefüllt worden. G. T.

### INDIAN-Liebhaber vor!

Unser Leser Alfred Wepf, Frauenfeld (Schweiz), Telefon 054 7 48 51 könnte zwei 1200er Indian in gutem Zustand vermitteln. Beide Maschinen sind Jahrgang 1947, je ca. 60 000 km abwechslungsweise gefahren, eine mit Seitenwagen (Pritsche und großes Boot). Beide Maschinen mit Hinterradfederung, ein Motor teilweise überholt.

Verlag: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., 7000 Stuttgart W, Seidenstr. 50, Postfach 1042, Telefon 22 41 41. Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart. Fernschreiber: Telex 07/22036. Herausgeber: Paul Pietsch und Ernst Troeltsch †. — Redaktion: Obering. Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Leverkus, Redaktionsassistent Hans-Joachim Mai. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belser, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbrock, Albbrock (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14-tägig an jedem 2. Sonnabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag durch Post oder den Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis in Deutschland vierteljährlich DM 6,50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22,—, Ausland DM 28,60 (einschl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 184 99. — Bankkonto: Dresdner Bank AG., Stuttgart. — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preis laut Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1,50, Stellengesuche nur DM 1,— für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Zwei Anzeigen mit 10%, drei mit 15% und sechs Anzeigen mit 20% Rabatt. — Im gleichen Verlag „der MOTOR-TEST“. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN GMBH. „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „MOTOR-REVUE + Europa-Motor“, „FLUG-REVUE“, „LASTAUTO und OMNIBUS“, mot — die Zeitschrift für wirtschaftliches Fahren, „der MOTOR-TEST“





1000 Artikel für den Motorradfahrer im neuen kostenlosen ZUBEHÖRKATALOG  
**DETLEV LOUIS · HAMBURG 13**  
 Rentzelstraße 7 · Telefon 447491



**Gebrauchtmotorräder**  
 viele preiswerte Typen  
 Teilzahlung Liste anfordern!  
**DETLEV LOUIS · HAMBURG 13**  
 Rentzelstraße 7 · Telefon 447491

**STADIUM-Brillen**  
**TRIALMASTER-Anzüge**  
**GIRLING-Federbeine**  
**RENOLD-Ketten**  
**LODGE-Kerzen**  
 Bitte Zubehörliste anfordern!  
**Fr. Benzinger**  
 Nienburg, Bahnhofstraße 3

**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 Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklass. Referenzen u. beste Erfolgsnachweise bei modernstem Lehrmaterial

**Erwachsenenbildung**

durch Christiani-Fernstudium  
 Stellung sichern, Einkommen und Ansehen steigern durch bessere Ausbildung und gehobene Allgemeinbildung.  
 Techniker-Lehrgänge:  
 Maschinenbau Elektrotechnik Radiotechnik Bautechnik  
 Berufsaufbau-Lehrgänge:  
 Automation (Steuerungs- und Regelungstechnik)  
 Konstruieren für Maschinenbautechniker  
 Lehrgang Datenverarbeitung:  
 Lochkartenverfahren und elektronische Datenverarbeitung für Damen und Herren, die Tabellierer und Programmierer werden wollen. Keine Vorbildung nötig.  
 Lehrgänge für gehobene Allgemeinbildung:  
 Allgemeines Wissen (Deutsch, Geschichte, Gemeinschaftskunde, Wirtschaftsgeographie, Englisch) Fachschulreife Mathematik — Kurzlehrgang Stabrechnen  
 Studienführer u. Probelehrbrief unverbindlich. Schreiben Sie eine Postkarte: Schickt Studienführer und Probelehrbrief für Lehrgang... (Fachrichtung angeben). Karte heute noch absenden an das anerkannte Lehrinstitut  
**Dr.-Ing. Christiani 775 Konstanz Postf. 1454**

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



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

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

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

**DAS MOTORRAD**

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —  
 bringt die meisten Kleinanzeigen. Sie werden genauso interessiert beachtet wie der herzerfrischende Textteil. Kein Wunder, daß die Inserate so erfolgreich sind! Von der nagelneuen Maschine bis zum alten Hirsch wird fast alles gesucht oder angeboten — und auch Sie sollten einen Versuch machen!  
**Preise:** DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—, für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50.  
**Rabatt:** Bei 2 Anzeigen mit unverändertem Text 10%,  
 3 Anzeigen 15%, 6 Anzeigen 20% Nachlaß.  
 Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung in die nächsterreichbare Ausgabe.

An Motor-Press-Verlag GmbH., 7 Stuttgart 1, Postf. 1042

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

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

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

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

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

Straße: \_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_

MO 9

... immer mehr entscheiden:  
**Gläser-sportverkleiden!** 

**VERSCHIEDENES**  
 Verkaufe Harr-Kombi 185—190 cm, Bw. 85 cm, DM 180.—. Dellorto SSI 32 DM 40.—. Schw.-K. SS 1 DM 15.—. Frankfurter Topf 600 ccm, 4-Takt, DM 35.—. R. Becker, 3014 Misburg, Waldstr. 8. 38 958

 **Urlaub im Allgäu für Motorradfahrer.**  
 Zimmer mit fl. W., ruh. Lage, Bergblick, Nähe Füssen. Idealer Ausgangspunkt f. Touren. Günstige Preise.  
 A. Höpfl, 8923 Lechbruck, Brandach 62. 39 055

Zu verkaufen: 1 Ilo-Motor, M 2 x 125, 250 ccm, 20 000 km gel., in gutem, fahrbereitem Zustand, für DM 150.— bar. H. Joachim Moritz, 5241 Triedewald (Ww.), Alexanderring 4. 39 052

**Wer sucht was!**

1 Jap 500 Sandbahnmaschine, 1 Jap 350 Sandbahnmaschine, 1 Rudge 250 Sandbahnmaschine, 1 DKW 250, 2 NSU Max, 1 Victoria 250, 1 Horex 350 Sport, 1 AVO 250, 2 Heinkelroller u. 2 Motoren extra, 1 Vespa, neu, 125 ccm, Sonderpreis! Wegen Platzmangel günstig abzugeben. Karl Decker, 6729 Wörth/Pfalz, Königstraße 32. 38 974

Suche enge Lederkombi, schwarz, Größe 1,70 m. Zahle bar. Angebote an Rudolf Engelmann, 3 Hannover-Bothfeld, Sutelstraße 32. 39 026

Billig abzugeben: 175er Sachsmotor, Tanks u. kompl. Räder von Fox, DKW und AJS, Schwingrahmen und Getriebe von AJS; außerdem Veteran „Ardie“ 100 ccm, 1934, best. erhalten, zugelassen, TÜV 1965. — Suche: Geländereifen 3.25—18 u. 19, Packtaschen, Tankrucksack. A. Bosl, 8033 Planegg, Postfach 82. 38 889

Zwei nette motorsportbegeisterte Mädchen (18 u. 20 J.) suchen BMW-Freunde im Raum Nürnberg. Zuschriften unter M 4189 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 032

Suche gebrauchte Supergabel, wenn möglich mit Lenker. Bitte Preis angeben. Reinhard Schwarmann, 2801 Bassen, Achimer Straße 34. 39 040

Welcher Grasbahnfahrer in Schleswig-Holstein sucht Schmiermaxe? Zuschriften unter M 4184 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 38 927

Verkaufe 4—5 Mann-Zelt Plonier-Wigwam (Spitzzelt, 220 cm hoch) mit Vordach, DM 150.— in bar. Manfred Beyer, 853 Neustadt/A., Bamberger Str. 7. 38 932

Ausweisfahrer sucht Belfahrer mit finanzieller Beteiligung. Raum Westfalen. Zuschriften unter M 4191 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 060

Zünftige Motorradsportlerin sucht Briefwechsel und Bekanntschaft mit Motorradsportler, modern denkend. Alter bis 30 Jahren. Ganzfoto erbeten unter M 4187 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 001

Verk. 1 Conti GS 3.00—18, 90%, DM 25.—. Schunke, 23 Kiel, Königsweg 80. 39 049

Tempo Matador, Kasten mit Fenst., VW-Motor 30 PS und VW-Getriebe, in gutem Zustand, um DM 400.— zu verkaufen. H. Bender, 7313 Reichenbach/Fils, Schillerstraße 34. 39 098



## Das wird bestimmt der schönste Urlaub meines Lebens!

Haben Sie das je sagen können?

So richtig überzeugt, voller Begeisterung und fröhlicher Erinnerung an irgendwelche Tage, erfüllt mit Erlebnissen Ihrer Sehnsucht.

Noch gibt es Winkel auf dieser Erde, dicht bei uns und unseren Nachbarn, die vielleicht gerade für Sie bestimmt sind, Ihnen zu gefallen.

Kommen Sie mit, fahren Sie hinaus mit „sommer-reisen 64“. Dieses vielseitige Reiseheft von „auto motor und sport“ schenkt Ihnen wieder eine besondere Fülle wertvoller Reisetips.

Und wenn Sie lieber schon heute als erst morgen Urlaub machen möchten, nehmen Sie „sommer-reisen 64“ zur Hand und wählen Sie sich das Ziel

Ihrer Träume. Erleben Sie schon heute voraus - was Sie morgen, in den Ferien, erwarten dürfen.

Wenn Sie wieder zurückkommen, gut erholt, voller Begeisterung, Fröhlichkeit und Zufriedenheit, werden Sie es glücklich ausrufen: es war der schönste Urlaub meines Lebens!

Erhältlich im Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt von VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042

### Bestellschein

Liefern Sie mir bitte sofort \_\_\_\_ Expl. **sommer-reisen 64** zum Einzelpreis von DM 2.50 + Porto (50 Pf)

Der Betrag \_\_\_\_ wird am \_\_\_\_ auf Postscheckkonto Stuttgart 5346 eingezahlt

Der Betrag kann bei Lieferung durch Nachnahme erhoben werden

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

Beachten Sie bitte, daß bei Nachnahme 50 Pfennig Postgebühren hinzukommen

Vor- und Zuname \_\_\_\_\_

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

Straße und Hausnummer \_\_\_\_\_

Mo 9/64

**auto motor sport** sommer reisen 64

1000 NEUE TIPS FÜR GROSSE UND KLEINE URLAUBSREISEN

Was wird mein Urlaub wirklich kosten?

Badeleben ohne Feigenblatt

Mit Flugzeug und Schiff

Junge Leute dürfen billiger reisen

