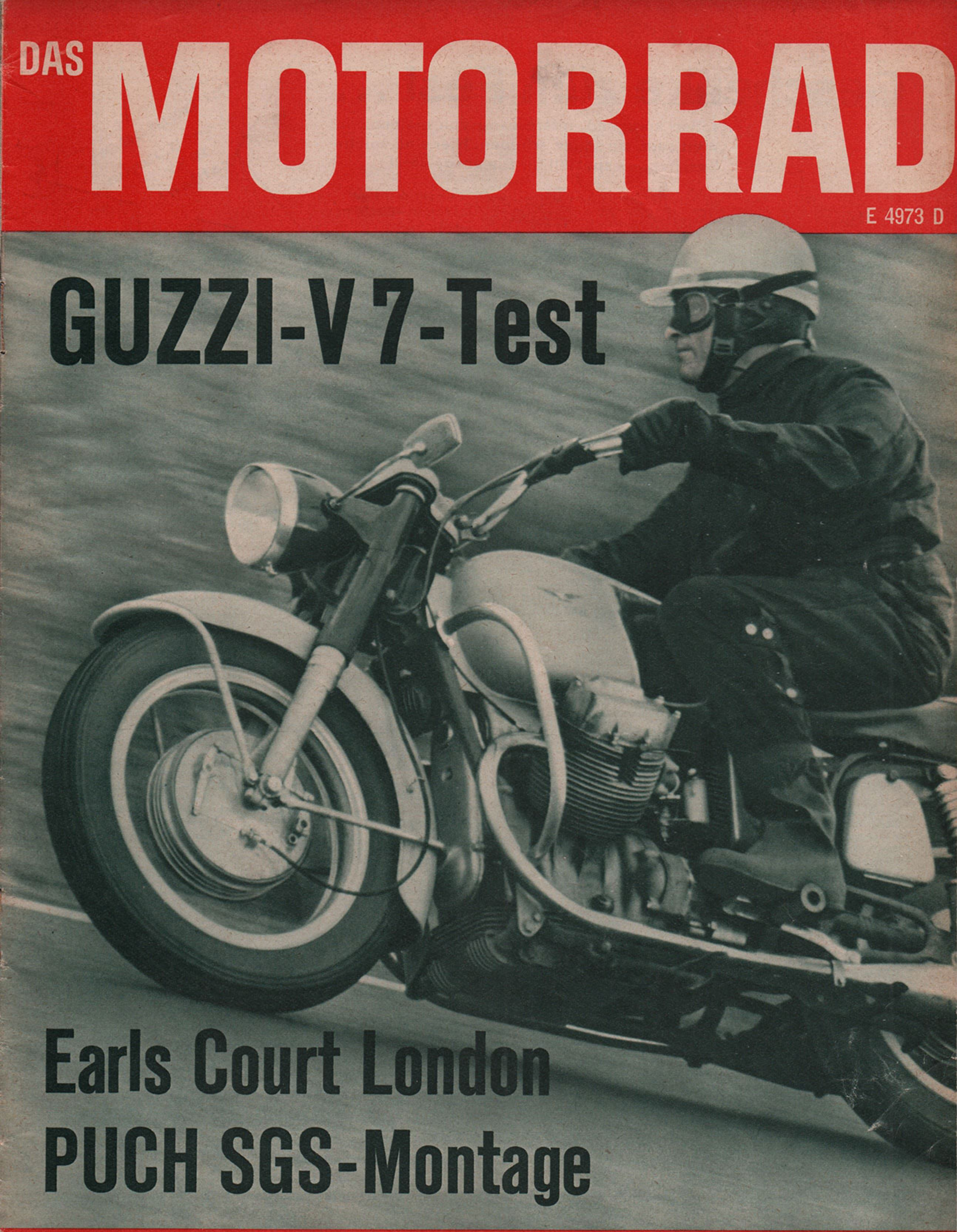
DAS MOTORRAD

E 4973 D



GUZZI-V 7-Test

Earls Court London

PUCH SGS-Montage

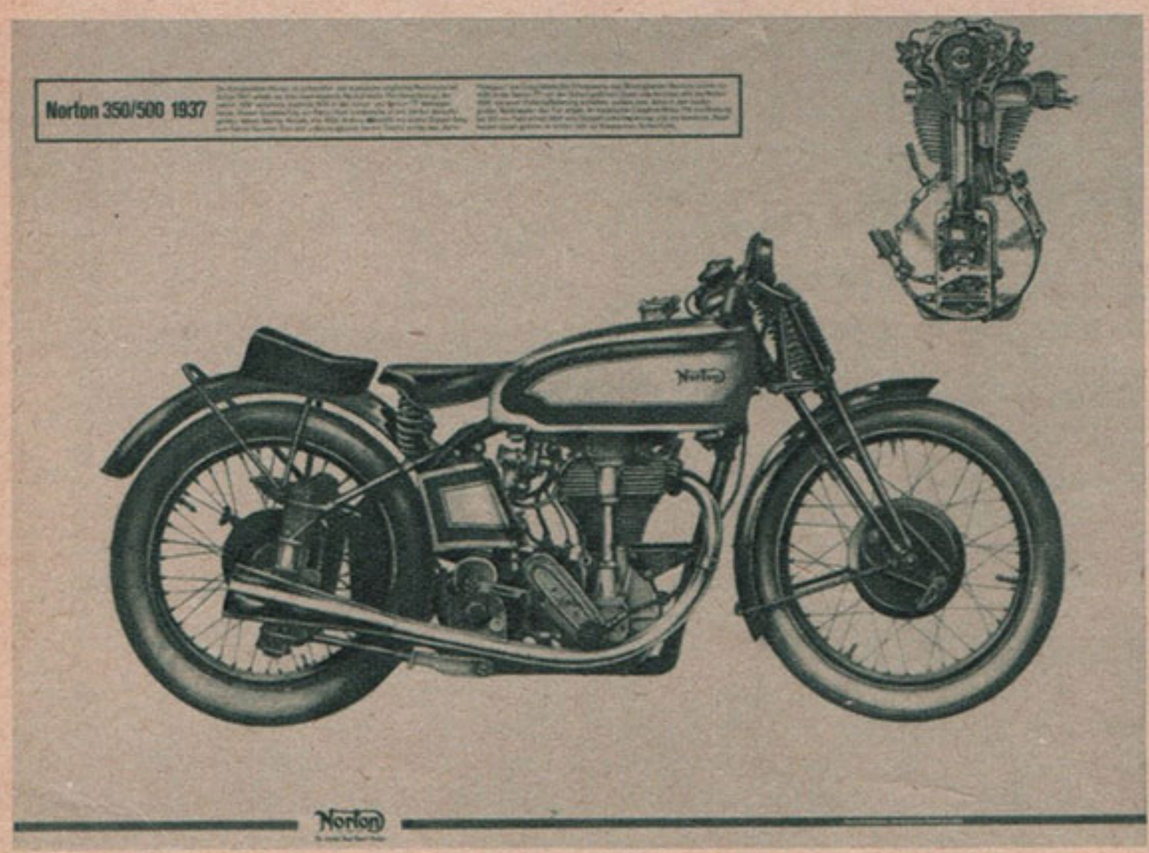
25 DM 1.20 · 48. Jahrgang · 3. Dezember 1966

Österreich S. 8.80 Schweiz Fr. 1.40 Dänemark dKr. 3.50 Printed in Germany
Niederlande Hfl. 1.50 Italien L 250 Schweden Skr. 2.35 inkl. oms. US $ -.50

Geschenke zum Fest ...

... sollen anregend, interessant, von bleibendem Wert sein, sie sollen erfreuen. Hier sind solche Geschenke - speziell für Sie ausgewählt:

jetzt bestellen - erst am 5. Januar 1967 zahlen!



12 dieser Bildtafeln im Format 485x385 mm enthält die Bildmappe von

Helmut Krackowizer

DIE KLASSISCHEN RENNMOTORRÄDER

Eine Typengeschichte der dreißiger Jahre

Mit dieser neuen Bildmappe liegt jetzt auch eine Typengeschichte der Rennmotorräder vor, die jeden Motorradfreund begeistern wird. Die Bleistifttechnik dringt bis ins letzte Detail vor und verdeutlicht Rasse und Klasse von Maschinen wie: AJS 350 R 7 1938, Benelli 250 1939, BMW Kompr. 550 1938/39, DKW 250 ULD 1937/38, Husqvarna 500 2-Zyl. 1935, Moto Guzzi 250 1935/37, Motosacoche 350 M 35 1928, Norton 350/500 1937, NSU 350 Kompr. 1939, Puch 250 mit Ladepumpe 1931, Rudge 250 „TT-Replica" 1934, Velocette KTT MK VIII 1939.

Einfarbiger Offsetdruck. Jedes Blatt mit Beschreibung des abgebildeten Modells u. Motor-Detail-Zeichnung. Zweifarbiger Umschlag, lackiert DM 19.80

Etwas Besonderes für alle Freunde historischer Rennmaschinen

Sparen Sie damit Geld und Ärger!

Carl Hertweck

Der Kupferwurm

Elektrotechnik, Zündung und Lichttechnik an Kraftfahrzeugen.

Sich selber helfen, wenn einem sonst niemand mehr hilft – das ist der Zweck, für den dieses Handbuch der Motorrad-Elektrik geschrieben wurde.

383 Seiten, 375 Fotos, Kunstdruckpapier, Plastikeinband, statt DM 29.50 nur DM 19.80

Carl Hertweck

Besser machen — Arbeiten an Motorrädern Teil I und Teil II

Eine in ihrer Vollkommenheit einmalige Anleitung zum Selbermachen. In diesen Büchern steht all das drin, was eine Werkstatt tun könnte, aber kaum macht, weil es der Kunde nie bezahlen würde. So macht sich jede Seite vielfach bezahlt.

Teil I: – unverändert 2. Auflage, 176 Seiten, ca. 260 Fotos flexibler Plastikeinband DM 16.80

Teil II: 192 Seiten, zahlreiche Fotos, flexibler Plastikeinband DM 16.80

85 große Rennmaschinen in Wort und Bild beschrieben

John Griffith / Siegfried Rauch

Die berühmten Rennmotorräder

Mit allen technischen Details, wichtigen Daten und Siegen sind hier 85 berühmte Rennmotorräder, die erfolgreichsten und interessantesten ihrer Zeit, in Katalogform zusammengefaßt.

2. wesentlich erweiterte Auflage, jetzt in Ganzleinen – 176 Seiten, über 160 Abbildungen, DM 16.80

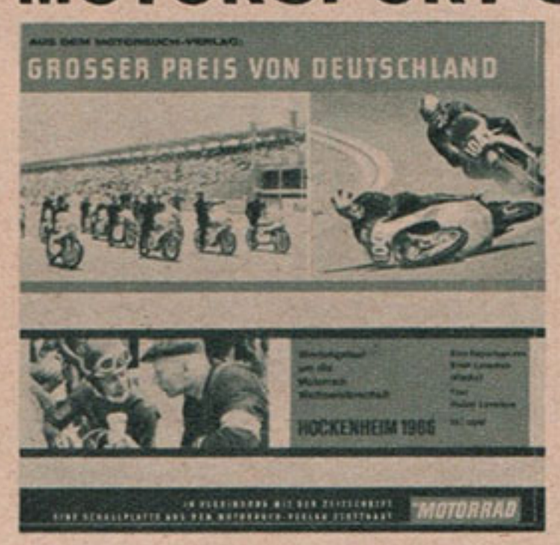
Helmut Hütten

Schnelle Motoren — seziert und frisiert!

Die „Schnellen Motoren" des Renningenieurs Hütten sind kein theoretisches Lehrbuch mit komplizierten Rechnungsbeispielen, sondern ein Überblick über den modernen Wagen-, Boots- und Motorradhochleistungsmotor mit einer großen Zahl sehr eingehend beschriebener Beispiele von Renn- und Gebrauchsmotoren. Das Buch der tausend Tips für Ingenieure und sportbegeisterte Fahrer!

5., völlig neu bearbeitete Auflage (1966), 620 Seiten, 418 Abbildungen, 5 Ausschlagtafeln, Ganzleinen, DM 26.-

MOTORSPORT-SCHALLPLATTEN



Rasante Reportagen von den dramatischen Ereignissen auf der Piste, in den Kurven, am Start und am Ziel. Reportagen und Interviews, wie sie echter nicht sein können. „Klacks" Ernst Leverkus weiß, was seine Freunde von ihm erwarten. Deshalb schuf er mit diesen Reportagen Schallplatten, die alle Freunde des Motorrad-Sports immer wieder begeistern werden.

Nebenstehende Platten sind lieferbar:

25-cm-Langspielplatten, 30 Minuten Laufzeit, 33⅓ UpM jede Platte **DM 13.50**

- **Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1966**
- **Großer Preis von Deutschland — Solitude 1964**
- **Großer Preis von Deutschland — Nürburgring 1965**
- **Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1963**
- **Großer Preis von Deutschland — Solitude 1962**
- **Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1961**
- **Großer Preis von Deutschland — Solitude 1960**
- **Großer Preis von Deutschland — Hockenheim 1959**

Jede Platte **DM 13.50**

Das Motorrad-Jahr 1959

Ein Querschnitt durch die großen Veranstaltungen 1959. Zwei 20-cm-Langspielplatten, 33⅓ UpM, zusammen **DM 15.—**

Mit „Klacks" fahren Sie immer besser, schneller und sicherer

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort, ab DM 28.— portofrei:

Expl.	Verfasser	Titel	DM

Name

Ort (PLZ)

Straße MR 25/66

Ich zahle nach Erhalt ☐

Ich zahle bis 5. 1. 1967

(Bitte in diesem Fall den nebenstehenden Gutschein hier einkleben)

Ernst „Klacks" Leverkus

So fährt man Motorrad

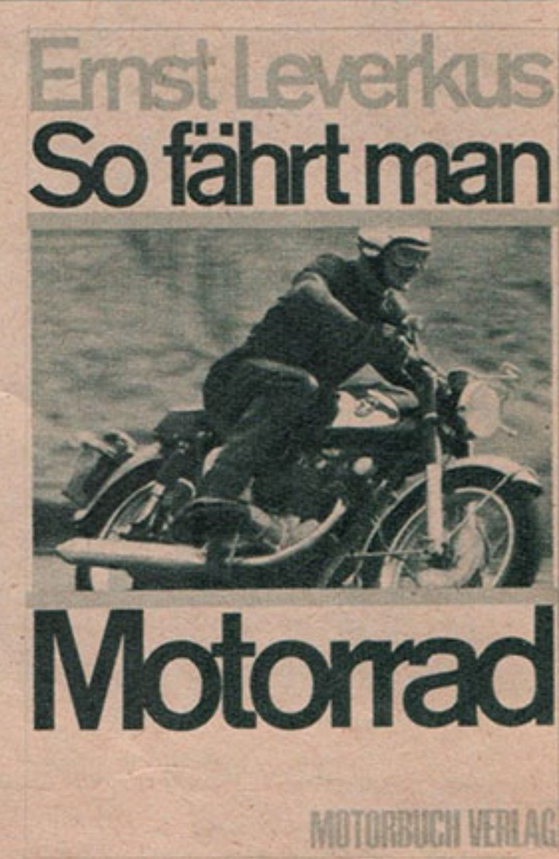
Klacks bietet seinen Freunden in diesem neuen Buch eine hervorragende Anleitung für die eigene Fahrpraxis. Was er bringt, ist hieb- und stichfest und immer verwertbar; aber auch der Humor und der sacht erhobene Zeigefinger kommen nicht zukurz.

188 Seiten. Zahlreiche Fotos, Zeichnungen und Diagramme, Ganzleinen DM 16.80

KUNDENGUTSCHEIN

Zahlungsziel: 5. 1. 1967

Auf Bestellschein kleben, wenn Sie Zahlung bis 5. 1. 1967 wünschen



DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

48. JAHRGANG

HEFT 25 1966

INHALT

	Seite
Englands Motorradschaufenster Earls Court	753
DAS MOTORRAD testet: Moto Guzzi V 7, 700 ccm	758
Belebung durch Verbot?	762
Jawa-Geschichte (3)	764
Ducati-Rennmaschine für Ausweisfahrer	765
Neuheiten-Test: Ronson Gas-Lötbrenner	766
Rund um Hannover Langstreckenfahrt	767
DAS MOTORRAD baut am Motor: Puch 250 SGS (1)	768
III. Int. Alpentrial in Oberiberg	770
Reden wir vom Sport	775
Das Letzte	780

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Unser Titelbild machte Klacks auf dem Nürburgring von Peter Fraser, Motorrad-Journalist aus London (MOTOR CYCLE), der von dort angereist kam, nur um die Bombe aus Mandello del Lario zu probieren. Ob man bei Moto Guzzi wohl gewußt hat, welche Wirkung diese 700er mit dem V-Motor auf den Kreis der europäischen Motorradliebhaber hat?

Rücktitel: Auch ein kleines Gespann macht Spaß. Hier vor allem dem Töchterchen, das auf diese Weise bei herrlichem Winterwetter den morgendlichen langen Schulweg (und Papas Dollerei durch den tiefen Schnee) genießt. Foto: Elker

Englands Motorrad-Schaufenster: EARLS COURT

Im Gegensatz zur Kölner IFMA, bei der die Zweiradschau auf mehrere Hallen verteilt ist, bringen die Engländer beim Earls Court ihre Motorradausstellung — nach Quadratmeter Fläche sicher nicht kleiner als unsere — in einer großen Kuppelhalle (und auf deren Balkonfläche) unter. Das Bild wird dadurch geschlossener, der Gesamteindruck vorteilhafter, und vielleicht sollte man doch in kommenden Jahren auch in Köln, wo ja neue Baulichkeiten entstehen, versuchen, alles unter einem Dach zu konzentrieren.

Daß das Bild des Earls Court mehr von den reinen Motorradmodellen bestimmt wird als jede andere ähnliche Ausstellung, ist klar — das liegt im Charakter der britischen Motorradproduktion begründet (und natürlich auch in der damit im Zusammenhang stehenden Mentalität derer, die sich auf der Insel selbst motorisiert auf zwei Rädern fortbewegen). Und wenn auch unter dem, was die Engländer selbst ausstellen, manches ist, was man bei aller Ehrfurcht vor britischer Motorradtradition als leicht antiquiert bezeichnen darf, wenn darüber hinaus manches gezeigt wird, was über die Ausstellungs-Einzelstücke kaum hinauskommen dürfte oder was eben überhaupt nur als Einzelstück geplant und gebaut wurde (wie die diversen Rekord- und Sprint-Maschinen) — noch immer ist der Earls Court voller Leckerbissen für jeden, dem beim Anblick eines richtigen Motorrads das Herz lacht.

1964 (auch die englische Motorradausstellung findet ja in zweijährigem Turnus statt) war die Ausstellungsfläche gegenüber 1962 beträchtlich zusammengeschrumpft: man hatte den ganzen Balkonteil der Halle ungenutzt gelassen, der 1962 zahlreiche Stände von Zubehörfirmen sowie die Besprechungsräume der großen Markenfirmen aufgenommen hatte. In diesem Jahr nun hatte man auch die Balkonfläche wieder mit herangezogen — ohne freilich die tatsächliche Ausstellungsfläche von 1962 zu erreichen. Denn nicht nur auf dem Balkon waren die Stände sehr licht angeordnet — auch in der Halle selbst, also im Erdgeschoß, machte die Ausstellung einen sehr „aufgelockerten" Eindruck (was ihrer Übersichtlichkeit und der Zugänglichkeit der Ausstellungsobjekte nur zuträglich war). Aber es fehlten eben doch zahlreiche britische Motorradmarken, die 1962 noch dabeigewesen waren, und auch in der Liste der ausländischen Aussteller früherer Jahre klaffte manche Lücke.

* * *

Die deutsche Industrie war hier überhaupt nicht vertreten — wenn man von einem winzig kleinen Stand absieht, auf dem ein Londoner Motorradhändler einen Stapel BMW-Prospekte bereithielt und auf dem sich auch an der Seitenwand jene restaurierte Kompressor-BMW fand, mit der Schorsch Meier einst seinen TT-Triumph feierte und auf die *Motor Cycling* in der Aufzählung der Ausstellungsknüller ausdrücklich hingewiesen hatte — — —.

* * *

Mit um so größerem Aufgebot waren die Japaner angetreten: Honda, Suzuki und Yamaha. Große, ausgesprochen repräsentative Stände bei allen dreien — durchweg imposanter als in Köln übrigens — und jeweils mit einer Vielzahl von Ausstellungsobjekten bestückt: auf dem Yamaha-Stand zählten wir nicht weniger als 29, bei Suzuki gar 34 Motorräder des gesamten umfangreichen Typenprogramms (von dem bei Yamaha allerdings die allerneuesten, von uns im letzten Heft für Deutschland schon vorgestellten, fehlten). Bei Yamaha wurde der entzückende kleine 100er Twin besonders herausgestellt (abgesehen natürlich davon, daß hoch über allem Phil Reads Weltmeisterschaftsmaschine thronte und zu interessanten Vergleichen mit dem ebenfalls gezeigten production racer herausforderte) — aber wahrscheinlich wird, in Europa mindestens, das neue 125er Einzylindermodell mehr Interessenten finden, obwohl es gegenüber dem kleinen Zweizylinder beinahe etwas plump wirkt. Auch bei Suzuki drehten sich in der Mitte eines Pavillons die wassergekühlten Werks-Rennmaschinen der 50er und 125er Klasse, besonderes Gewicht wurde auf die schnelle 250er Sechsgang gelegt, und, der britischen Mentalität entsprechend, gab es diese auch schon in einigen Sondervariationen für Straßenrennzwecke, die aus englischen Tuningwerkstätten stammten — alles ausgezeichnet gemacht.

Der erste japanische Stand aber, auf den der Besucher beim Eintritt in die Halle stieß, war der von Honda. Wo zwar nichts Neues gezeigt, wo aber außer dem umfangreichen Viertaktprogramm dieser nach wie vor größten Motorradfabrik der Welt auch von allen Serientypen Schnittmotoren auf einer langen Tafel aufgebaut waren — für jedermann gut zugänglich und verständlicherweise in ihren vielfältigen interessanten Details auch ständig dicht umlagert und begutachtet. Daß Hailwoods siegreiche Sechszylinder-Viertellitermaschine nicht fehlte, versteht sich am Rande — kaum einer der Ausstellungsbesucher hatte sie bisher wohl je so greifbar nahe sehen und beschnuppern können.

Der Absatz japanischer Motorräder hat in England eine erheblich größere Bedeutung als bisher bei uns in Deutschland. Man hat allerdings den Eindruck, daß das nicht allein mit dem größeren Interesse in England an Motorrädern von etwa 100 ccm aufwärts zu erklären ist, sondern auch mit einer wesentlich intensiveren Fundamentierung der Verkaufsbemühungen (und des Service) seitens der japanischen Stammwerke. Irgendwie wird man wohl auch für den deutschen Markt den eigenen Niederlassungen bzw. Importeuren noch mehr Rückenstärkung geben müssen, wenn es zu einem wirklich bedeutsamen Geschäft kommen soll — für das nach unserer Meinung sehr wohl Chancen vorhanden wären.

* * *

Was der diesjährigen britischen Motorradausstellung über die eigentlichen Motorrad-Stände hinaus eine interessante Note gab, war der im wesentlichen in einem Seitenschiff der Ausstellungshalle untergebrachte, von *Motor Cycle News* (der größten englischen Motorradzeitschrift) organisierte „Market Place", eine lange Reihe von Ständen, auf denen zahlreiche britische Tuner und Lieferanten von Spezialzubehör für Renn- und Sportmaschinen einen Eindruck davon vermittelten, welche Bedeutung heute auf der Insel (in Amerika übrigens bereits ähnlich) dieser besondere Zweig der Branche hat. Was da gezeigt und angeboten wurde, war tatsächlich erstaunlich — und es war soviel Interessantes darunter, daß es die „aktiven" Ausstellungsbesucher immer wieder, wenn sie eine neue Runde in der Haupthalle gedreht hatten, zu den Ständen des „Market Place" zog.

Mit dieser in Zusammenarbeit mit Lockheed entwickelten Scheibenbremse im Vorderrad rüsten die Rickmans ihre Fahrwerke für Straßenrennmaschinen auf Wunsch aus.

Einer dieser Zubehör- und Umrüstungsspezialisten gab mit wenigen Worten die Erklärung, warum die Beschäftigung mit Spezialzubehör, mit Umrüstteilen und mit dem Tuning von Motoren ein solches Geschäft in England sei: erstens, weil sich englische Motorräder besonders gut für nachträgliche Änderungen und Verbesserungen eignen, und zweitens, weil viele englische Motorradfahrer ihre Maschine verhältnismäßig lange Jahre fahren und deshalb verständlicherweise daran interessiert sind, sie in Abständen zu modernisieren. Was übrigens auch für Motorradfahrer anderer Länder zuzutreffen scheint. Denn abgesehen von dem großen Angebot solcher Umbauteile, besonders für die japanischen Modelle in Amerika, hörten wir von einem großen dänischen Motorradimporteur, daß er in Dänemark wie im ganzen übrigen Skandinavien einen beträchtlichen Umsatz in derartigen, aus England kommenden „Accessories" (oder „Goodies", wie man sie in Anklang an jene Geschenke nennt, die zu Weihnachten unter den Christbaum gelegt werden) macht.

Auf nicht weniger als 40 Ständen wurden also dort solche Leckerbissen angeboten — Kunststofftanks aller Art, Sitzbänke, Spezialauspuffanlagen, Lenkerstummel, zurückversetzte Rasten und Fußhebel, Rennockenwellen, getunte Zylinderköpfe, Spezialventile, Kühlscheiben für Bremsnaben, Doppelnockenbremsen für die vorhandene Trommel, Tele- und Schwingengabeln und schließlich ganze Rahmen und Fahrwerke — insgesamt eine Fülle ausgesprochener Leckerbissen für einen sicher nicht kleinen Kreis von Interessenten.

Sozusagen eine gehobene Stufe dieser Individualisten-Lieferanten zeigte der — ständig besonders dicht belagerte — Stand der Brüder Rickman, die ihre Metisse-Fahrwerke für die verschiedensten sportlichen Verwendungszwecke und alle möglichen Motoren und Getriebe in der auch schon von deutschen Ausstellungen bekannten hervorragenden Werkmannsarbeit (und aus den besten Reynoldsrohren) präsentierten. Allerdings muß der, der sich ein solches Metisse-Fahrwerk zulegen will, tief in die Tasche greifen. So kostet beispielsweise ein komplettes Fahrwerk für Straßenrennen, einschließlich Verkleidung, aber ohne Motor und Getriebe, 395 englische Pfunde, also etwa DM 4400.— — immerhin bekommt man für 366 Pfund die 450er Honda, für 360 die 654er BSA Lightning und für 355 die 650er T 120 von Triumph (das teuerste Serienmotorrad in England ist die BMW R 69 S, die mit 706 Pfunden bezahlt werden muß).

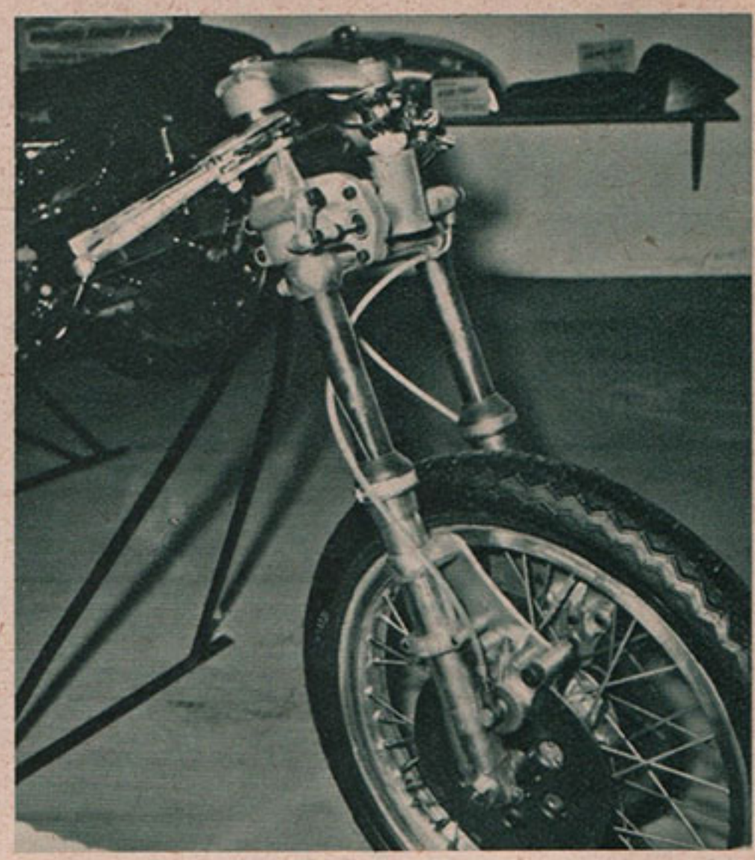
Auf dem Metisse-Stand wurde auch die in Zusammenarbeit der Rickmans mit Lockheed entwickelte hydraulisch betätigte Scheibenbremse gezeigt — die nicht die einzige auf dem Earls Court war, denn auch bei Dunstal war eine solche Bremse zu sehen. Es muß fraglich erscheinen, ob die Scheibenbremse am Motorrad eine Zukunft hat — die Voraussetzungen, die sie beim Automobil so stark Eingang finden ließen, fehlen jedenfalls hier, und in der Motorrad-Trommelbremse stecken sicher noch manche ungenützte Möglichkeiten.

* * *

Bedeutendster britischer Motorradhersteller ist nach wie vor bzw. heute mehr denn je die Gruppe Triumph/BSA (in der auch die heute nicht mehr genutzten Markennamen Ariel und Sunbeam aufgegangen sind). Als besonderes Ausstellungszugstück zeigte Triumph den „Gyronaut", das derzeit schnellste Motorrad der Welt, das, mit zwei 650er Triumph-Motoren ausgerüstet, den Rekord mit 245.667 mph hält. Nichts zu sehen dagegen war von dem neuen Dreizylindermodell, für das die Motorenversuche zwar abgeschlossen sein sollen, das endgültige Fahrwerk aber noch nicht festliegen soll. Immerhin soll die Lieferung Ende 1967 einsetzen. An den einzelnen bekannten Modellen des Triumph-Programms (200er Einzylinder-, 350, 500 und 650er Zweizylinder-Modelle) wurden lediglich Detailänderungen vorgenommen — ein stabiles Amerikageschäft läßt die Firmenleitung einigermaßen gelassen in die Zukunft schauen (und deshalb wohl auch das Debut des Dreizylinders nicht besonders forcieren): über 40 000 der jährlich hergestellten Triumph-Motorräder gehen nach Amerika, und auch für 1967 ist diese Stückzahl bereits wieder durch Aufträge fest untermauert.

* * *

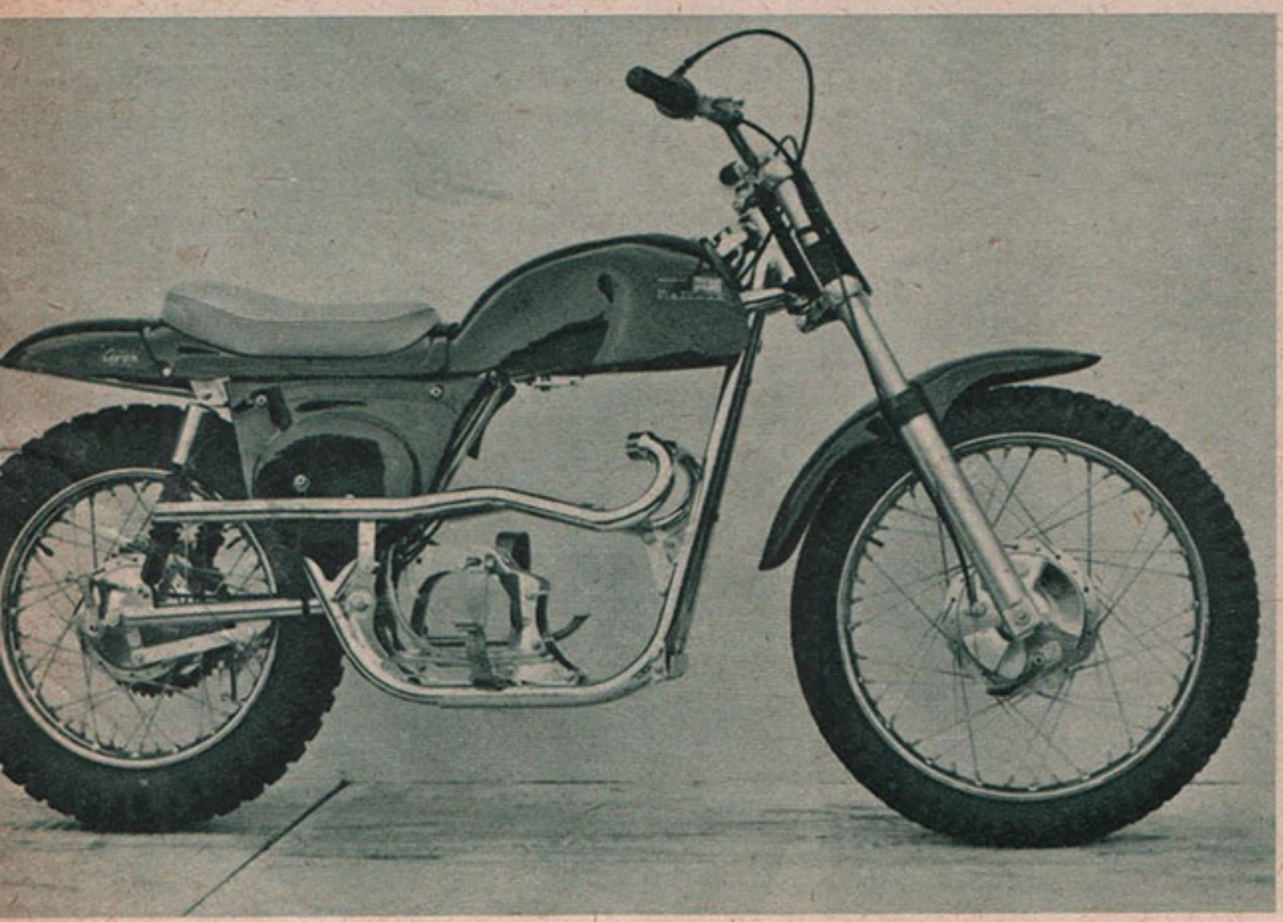
Die Metisse-Fahrwerke der Brüder Rickman gibt es nicht nur für verschiedene Motoren und Getriebe, sondern auch in unterschiedlichen Ausführungen (z. B. Moto Cross und Straße).

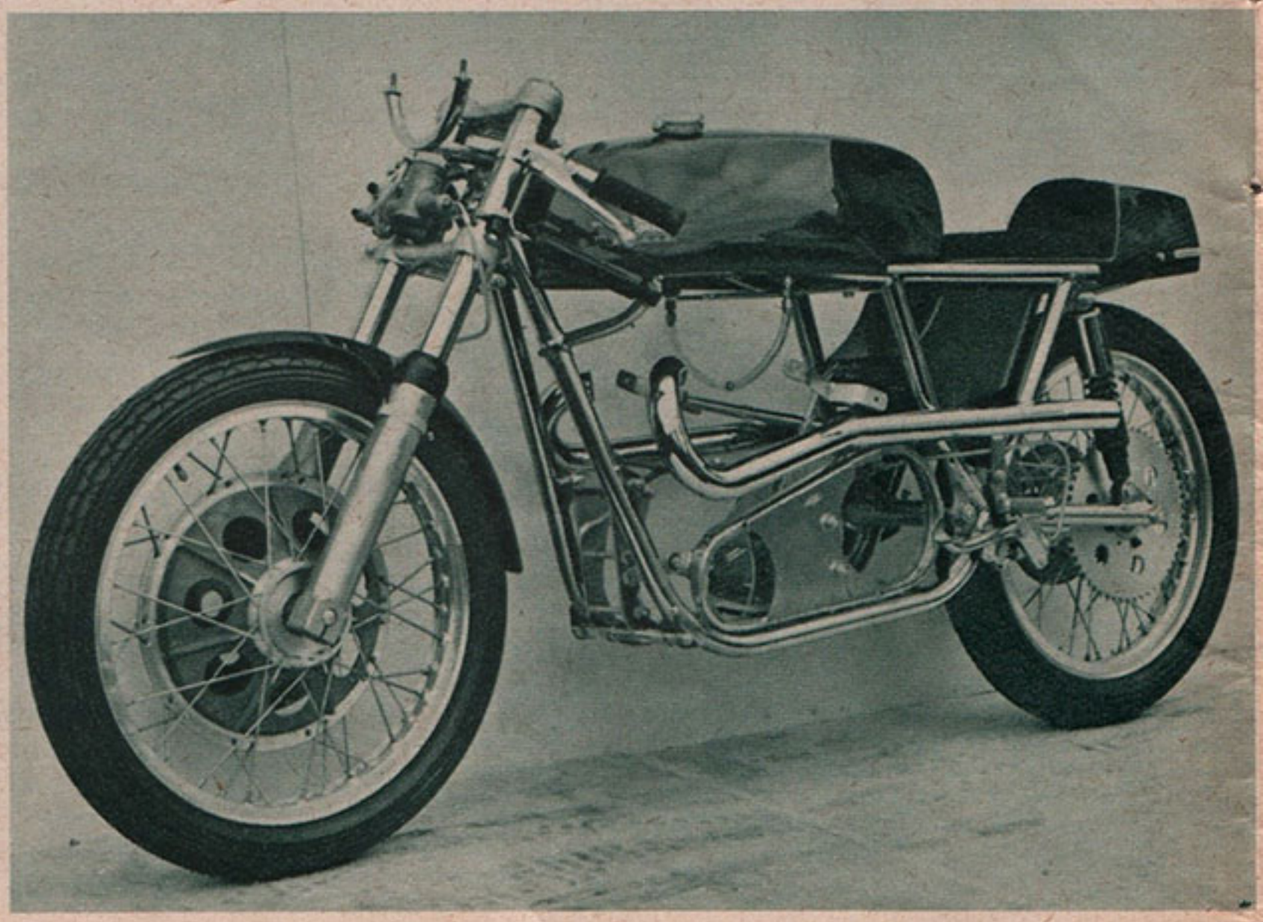


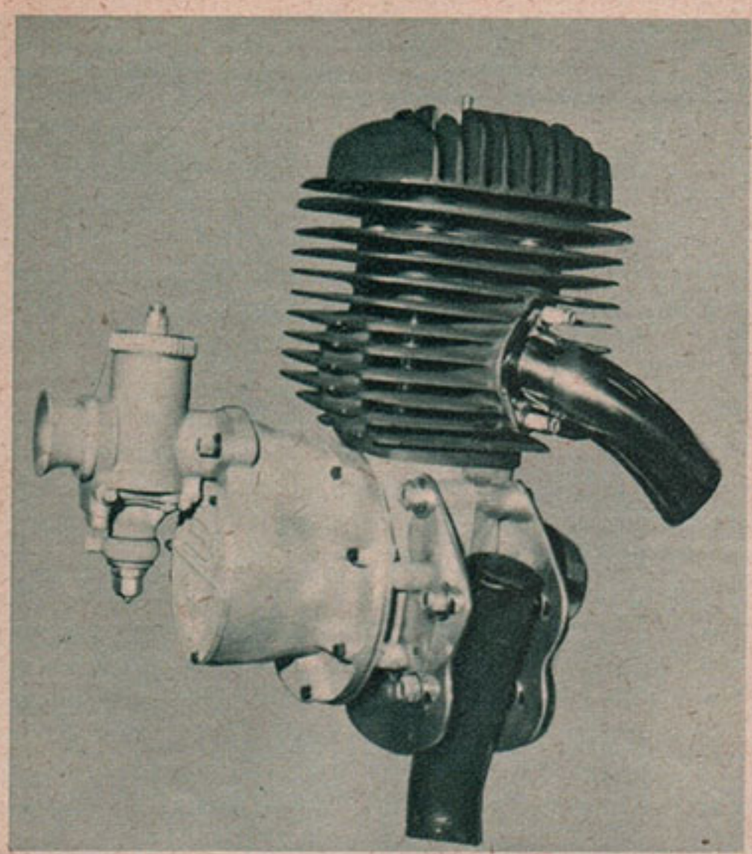
Auch der Tuner Dunstal liefert für die von ihm speziell zurechtgemachten Rennmaschinen, besonders Norton Dominator, eine hydraulisch betätigte Scheibenbremse im Vorderrad.

Im Gegensatz zu Triumph scheint die Kapazität des BSA-Werkes in Birmingham noch nicht voll ausgenutzt zu sein (Gesamtjahresproduktion etwa 40 000 Motorräder, davon etwa 25 000 nach USA) — kein Wunder, daß man deshalb auch von Bemühungen der BSA-Leute hört, ihre Absatzverbindungen in den europäischen Ländern auszubauen und vor allem auch in Deutschland besser als bisher ins Geschäft zu kommen.

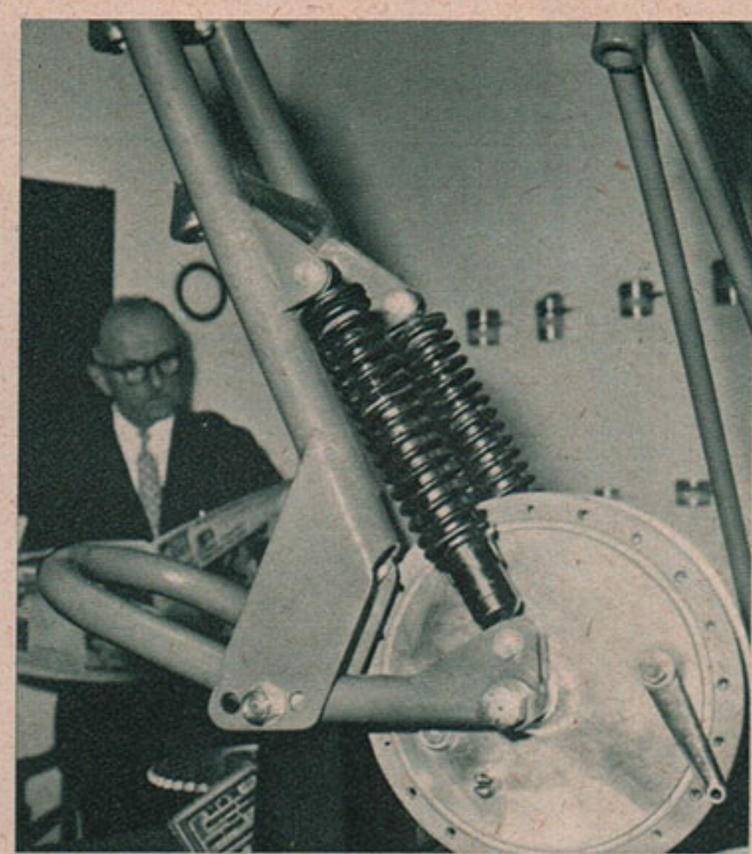
Das Programm, das als Basis solcher Bemühungen bei BSA zur Verfügung steht, ist gegenüber den Vorjahren ebenfalls wenig geändert worden. Das Modell Bantam, das einst aus den im Zuge der Demontage von Zschopau nach Birmingham gekommenen Zeichnungen der DKW RT 125 entstanden war, wird nun nur noch mit 175 ccm Hubraum gebaut — in mehreren Varianten, die aber samt und sonders für den europäischen Markt, weil reichlich antiquiert anmutend, kaum interessant sein können. Dafür zeigte BSA in London aber eine wirkliche Neuentwicklung in der 250 ccm-Klasse, den Typ Barracuda, der in vielem mit dem schon vor zwei Jahren herausgebrachten 441er Modell Victor Ähnlichkeit hat. Die neue 250er ersetzt den bisherigen Typ C 15 Sportsman. Der Motor besitzt, wie der der Victor, einen in der Verrippung rechteckigen Leichtmetallzylinder, er ist 9,5:1 verdichtet, hat ein vergrößertes Einlaßventil und verstärkte Ventilfedern erhalten und weist eine geschmiedete Einstück-Kurbelwelle auf, die mit den Hubscheiben verschraubt ist. Durch diese Ausführung verbot sich die Verwendung eines Wälzlagers im Pleuelfuß,



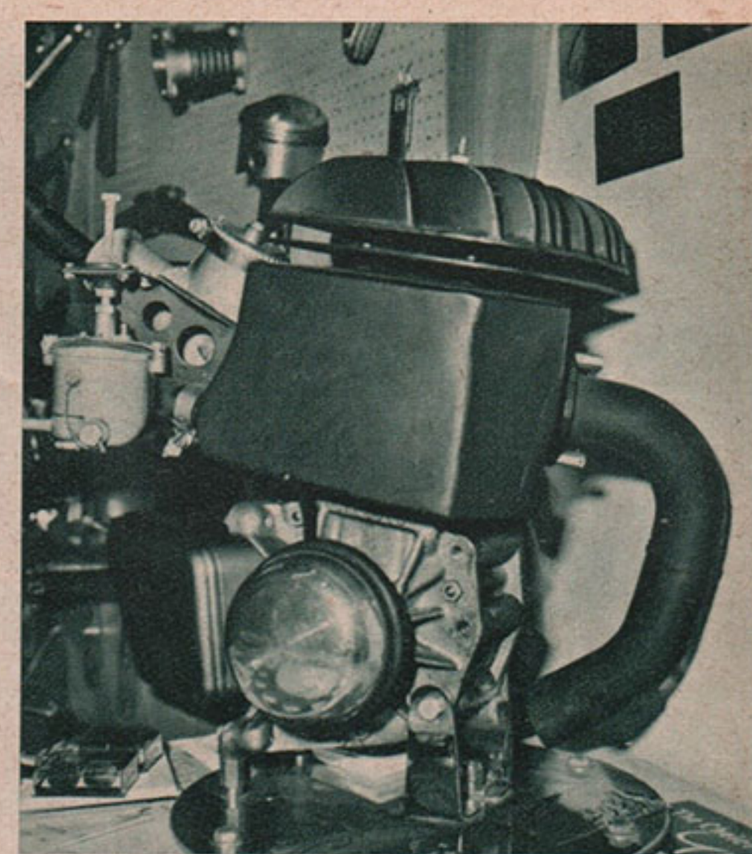




Bei diesem Merlin-Drehschieber-Motor handelt es sich nicht um einen Umbausatz, sondern um komplette Motoren mit Plattenschiebereinlaß, die mit 198 und 250 ccm Hubraum geliefert werden.



Außer kompletten Doppelrohrrahmen für die verschiedensten Verwendungszwecke und Motoren kann man von kleinen Spezialfirmen in England auch Vordergabeln erhalten – so wie diese Schwingengabel speziell für Gespanne.



Eine der Firmen im „Market Place" bot diese wassergekühlte Ausführung des Villiers-Starmaker-Motors an bzw. einen entsprechenden Zylinder. Angaben über sonstige Änderungen und Leistung waren nicht zu erhalten.

der deshalb geteilt und mit einem Gleitlager ausgestattet ist. Das Pleuel selbst besteht aus Duraluminium. Der neue Ringschwimmer-Amalvergaser sowie die Lucas 12 V-Wechselstromanlage mit Zenerdiode gehören zur Ausstattung des Motors, der mit dem angeblockten, über Kette angetriebenen Vierganggetriebe in einem im Mittelteil als Einrohrrahmen ausgebildeten Fahrwerk hängt, das mit ölgedämpfter Tele und ebensolchen Federbeinen für die Hinterradschwinge auf Grund der im Sporteinsatz der Victor gewonnenen Erfahrungen konzipiert wurde. Tank, Öltank und die mit diesem korrespondierende Teilverkleidung am Heck bestehen aus glasfaserarmiertem Kunststoff. Zweifellos eine Maschine, die sich auch in Deutschland verkaufen lassen müßte.

Den Schwerpunkt des Exportprogramms von BSA bilden die Zweizylinder-Modelle, die es mit 500 ccm (als „Royal Star") sowie mit 650 ccm (als „Thunderbolt", „Lightning" und „Spitfire") gibt. Wie schon gesagt, geht der Großteil der Produktion dieser beiden größten britischen Motorradhersteller nach den USA. Und scheinbar ist der dortige Absatz auch 1967 von der etwas rückläufigen Tendenz, die der amerikanische Motorradmarkt zur Zeit zeigt, nicht betroffen. Tatsächlich herrscht nämlich bei den amerikanischen Motorradhändlern und -importeuren ansonsten derzeit nicht unbedingt Freude und Sonnenschein: man sprach in London davon, daß etwa 120 000 unverkaufte japanische Maschinen stünden, und auch ein Importeur europäischer Motorräder erzählte uns, daß auf seinen Lagern über 15 000 Motorräder mehr stünden als der Jahreszeit angemessen seien. Die Hauptursache für eine Abschwächung auf dem amerikanischen Motorradmarkt (die angeblich auch bereits mehrere hundert Händler zu wenigstens vorübergehender Schließung ihrer Geschäfte gezwungen haben soll) ist nicht ein nachlassendes Motorradinteresse, sondern ist eine Kreditsperre gewesen, die die amerikanischen Banken für Teilzahlungsgeschäfte mit Käufern in der Altersgruppe zwischen 18 und 28 Jahren verhängt haben. Die Beschränkung auf diese Altersgruppe ist wohl auch die Erklärung dafür, daß die Lieferanten größerer Maschinen vom Nachlassen des Absatzes kaum oder gar nicht betroffen sind.

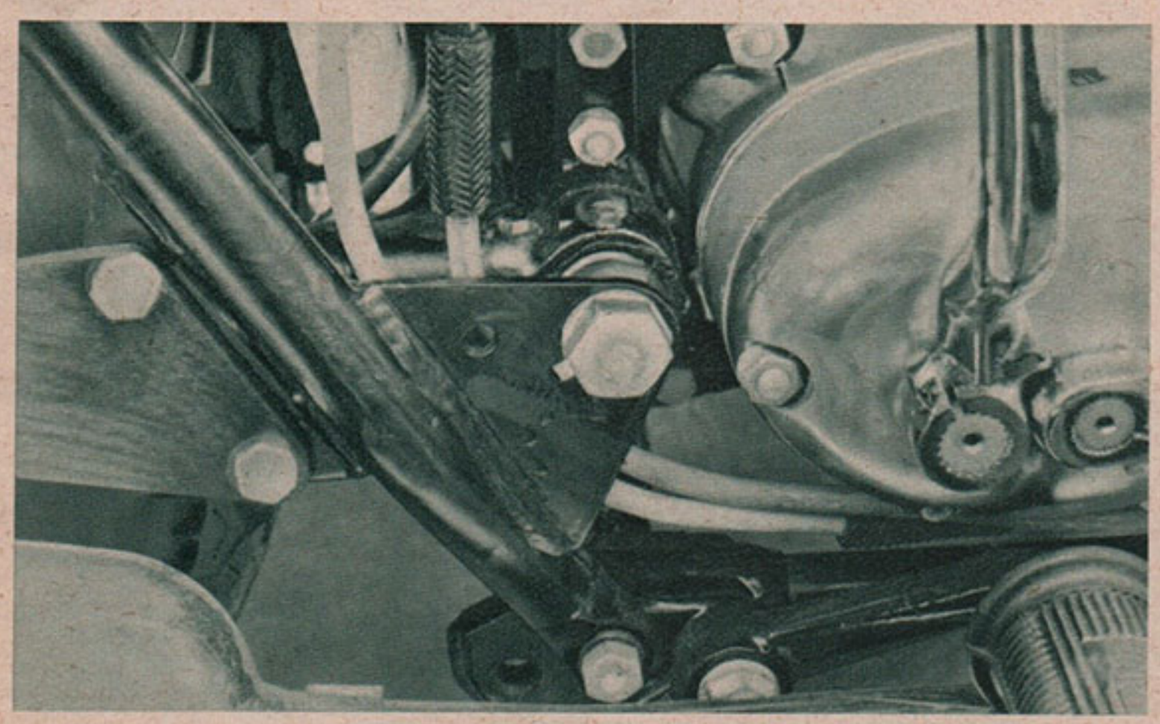
* * *

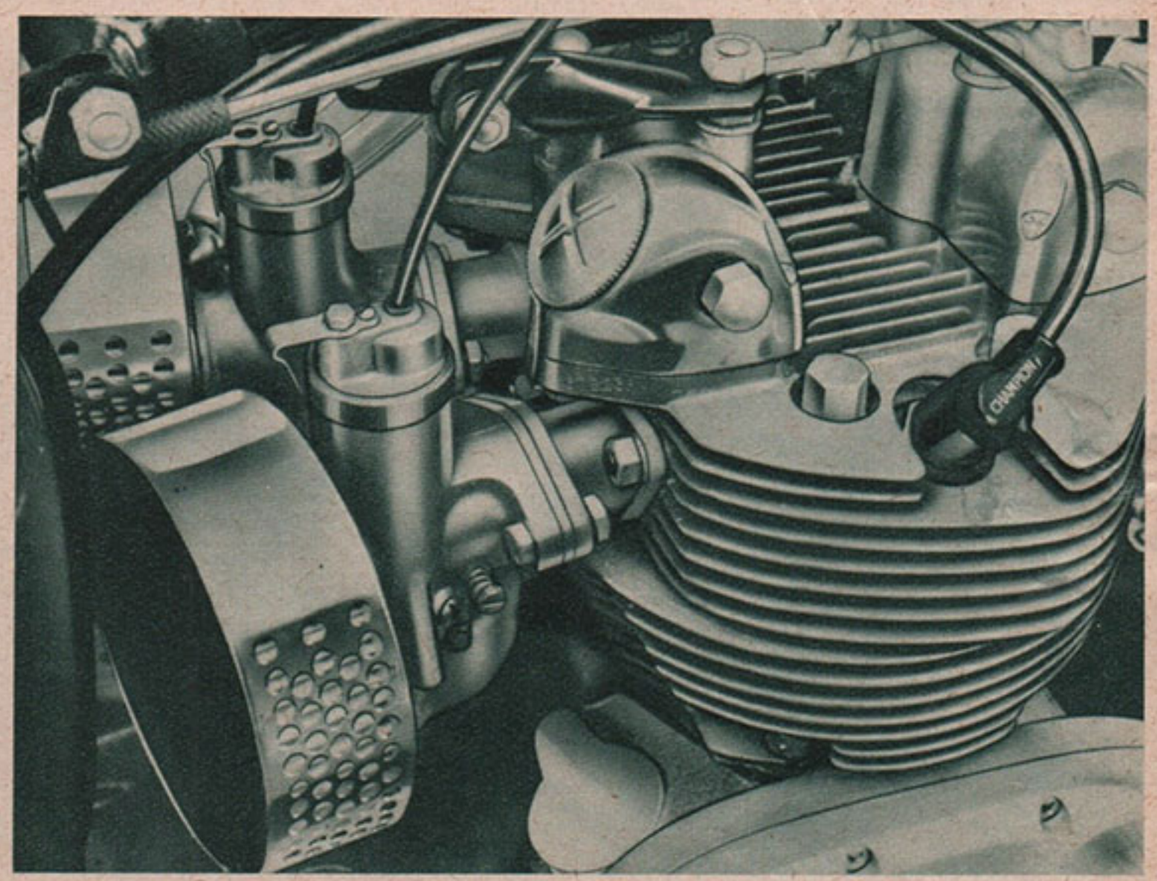
Weitgehend vom Amerikageschäft abhängig ist auch der andere große britische Konzern, die bisherige AMC, der kürzlich, wie wir berichteten, auf eine neue finanzielle Basis gestellt, unter die Fittiche von Villiers kam. Neuer Direktor der „Norton-Villiers-Gruppe", wie sie offiziell genannt wird, wurde gerade zur Zeit der Londoner Ausstellung ein Mann, der einst aus Deutschland nach Kanada ging, dann zu Rolls Royce kam und sich später einen Namen als Nuklear-Physiker machte, Dr. Stefan Bauer. Seine Aufgabe wird es sein, von den in der Gruppe vereinigten Marken Norton, AJS, Matchless, James und Francis Barnett wenigstens die ersten drei neu aufzupolieren (abgesehen natürlich davon, daß die Motorenfertigung von Villiers selbst an Bedeutung eher noch zunehmen wird). In einem Interview sprach der neue Mann auch über seine diesbezüglichen Pläne und kündigte an, daß neue Serienmodelle erst 1968 zu erwarten seien und man bis dahin einige nach wie vor gut absetzbare Typen aus den bisherigen Programmen der genannten Firmen (die beiden Zweitaktermarken James und Francis Barnett waren diesmal auf der Ausstellung nicht vertreten, weil ihre Modelle wohl zu wenig in die heutige Marktsituation passen) mit leichten Verbesserungen weiterbauen werde.

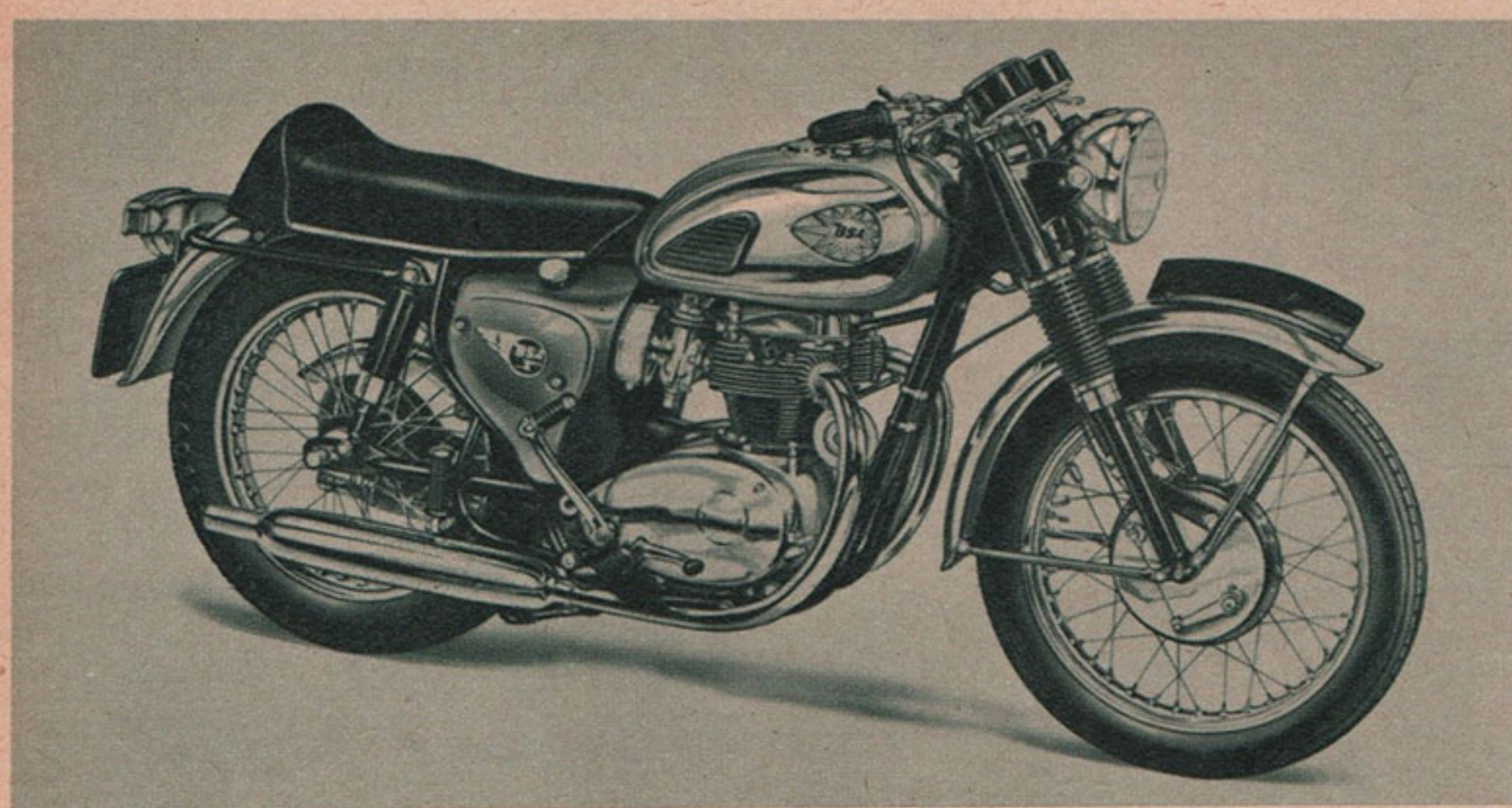
Man fragte Dr. Bauer auch nach seinen Absichten hinsichtlich der rennsportlichen Betätigung von AJS/Matchless bzw. Norton. Zunächst, so gab er bekannt, werde man für die kommende Saison eine begrenzte Anzahl von Rennmaschinen mit dem 250er Villiers-Starmakermotor mit Sechsganggetriebe bauen, wie sie von Peter Inchley, dem Versuchsleiter von Villiers, entwickelt und auch bereits mit Erfolg eingesetzt wurden (die Inchley-Maschine stand auch auf dem Ausstellungsstand von Norton/Villiers). Nach Bauers Mitteilungen sollen diese Maschinen als AJS/Villiers laufen — aber auf der Ausstellung erzählten sich die Engländer nicht ohne Kümmernis, daß es 1967 eine 250er Norton-Rennmaschine mit dem Villiers-Motor geben werde. Für Norton-Fans eine kaum vorstellbare Entweihung des alten Namens!

Im übrigen scheint es nicht ausgeschlossen, daß auch Royal Enfield (die diesmal noch selbständig

Unten: Die Triumph-Fahrwerke erhielten eine abgeänderte (angeblich steifere) Lagerung für die Hinterschwinge. Nebenstehend: Die Zweivergaserausführung der Triumph-Twins wird zukünftig natürlich mit den neuen Amal-Zentralschwimmervergasern geliefert, mit geänderten Ventilkammern und mit diesen (sehr empfindlichen, hier aber gegen Wasser wohl nicht genügend geschützten) Papierfeinstfiltern.







Eines der BSA-Zweizylindermodelle, die 650er Lightning mit Zweivergasermotor, für die auch in Deutschland Interesse bestehen sollte.

auftraten bzw. ausstellten) mit zur Norton/Villiers-Gruppe stoßen werden. Was auf dem R.-E.-Stand zu sehen war, machte auch tatsächlich ein wenig den Eindruck der Stagnation bzw. des Ausverkaufs — außer der schon bekannten Fünfgang-250er mit dem 21 PS-Leichtmetallmotor die bullige „Interceptor", der speziell für Amerika gebaute Zweivergaser-Twin in zwei Varianten sowie ein Exemplar der seinerzeit von Hermann Meier entwickelten 250er Zweitakt-Rennmaschine, an der aber wohl derzeit auch nicht weitergearbeitet wird. Im übrigen sah man auf dem Stand von DMW unter anderen mit Villiersmotoren ausgerüsteten sportlichen Maschinen auch einen 500er Zweizylinder, der durch Kombination zweier solcher Royal-Enfield-Zweitakter entstanden ist (s. Bild). Aber auch das war sicher nicht mehr als ein Experiment und ein einmaliger Prototyp im Zeichen jener inzwischen wieder abgeklungenen Bemühungen, in England wieder eine international konkurrenzfähige Halbliter-Rennmaschine (einen „World-Beater") auf die Räder zu stellen, dessen Entwicklung und Produktion mit Hilfe der Manx-Lotterie finanziert werden sollte.

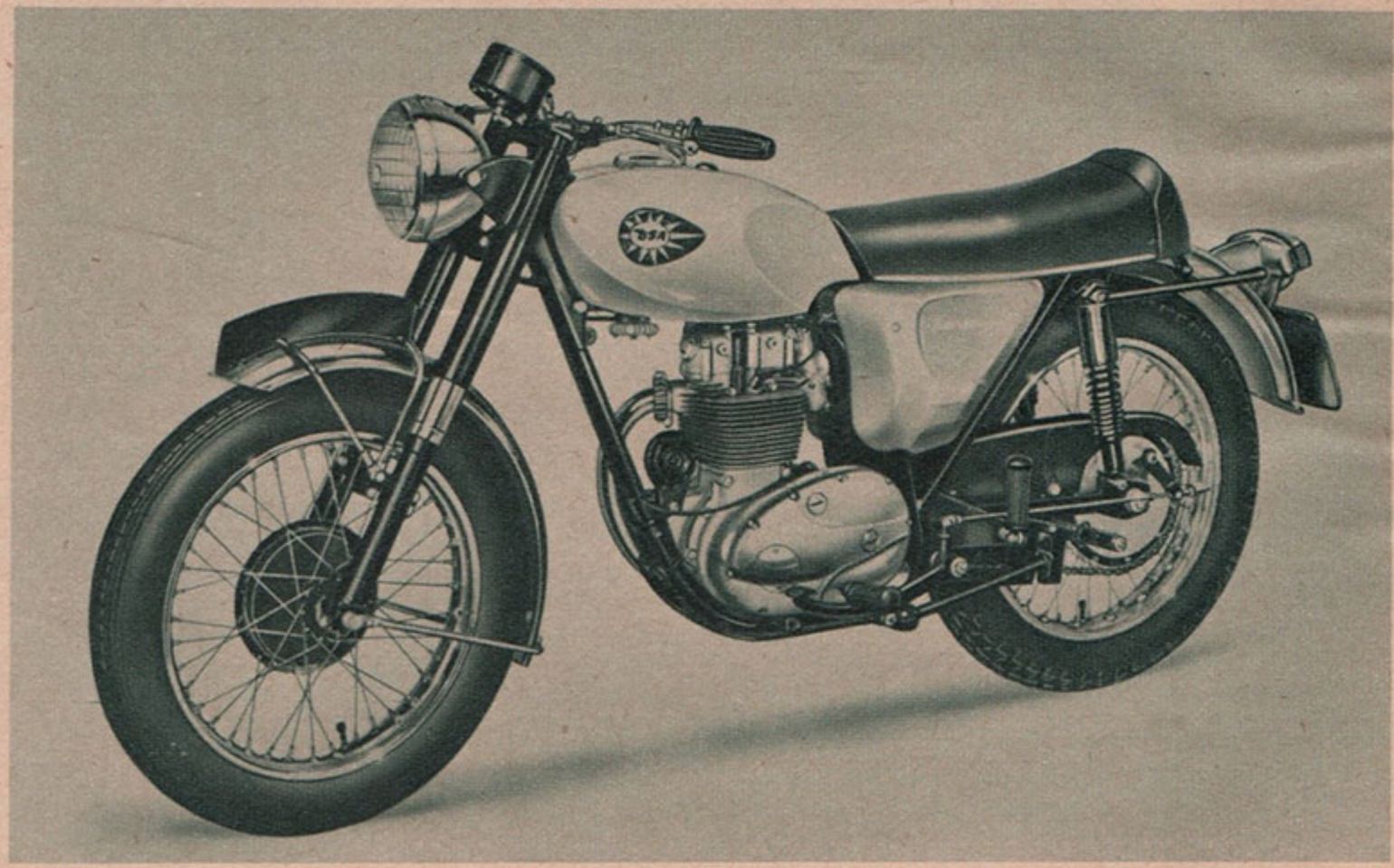
Um auf Norton, AJS und Matchless zurückzukommen: auch bei der Betrachtung der Ausstellungsstücke dieser Marken konnte man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß man nur schnell für den Earls Court, nachdem die Sanierung der Gruppe unter Dach und Fach gekommen war, einige Ausstellungsexemplare hatte fertigmachen müssen, mit denen man sich ganz auf den natürlich auch für diese Firmen ausschlaggebend wichtigen Amerika-Markt ausrichtete. So wurden beispielsweise von Norton nur die 750er und auch von AJS und Matchless nur die großen Zweizylinder gezeigt — erst bei der Ausstellung 1968 wird man sich ein Bild machen können, ob und inwieweit es den neuen Leuten gelungen ist, aus dem derzeitigen Sammelsurium einst so weltbedeutender britischer Motorradmarken einen wirklich konkurrenzfähigen Konzern ähnlich der Triumph/BSA-Gruppe mit einem straffen Programm zu machen.

* * *

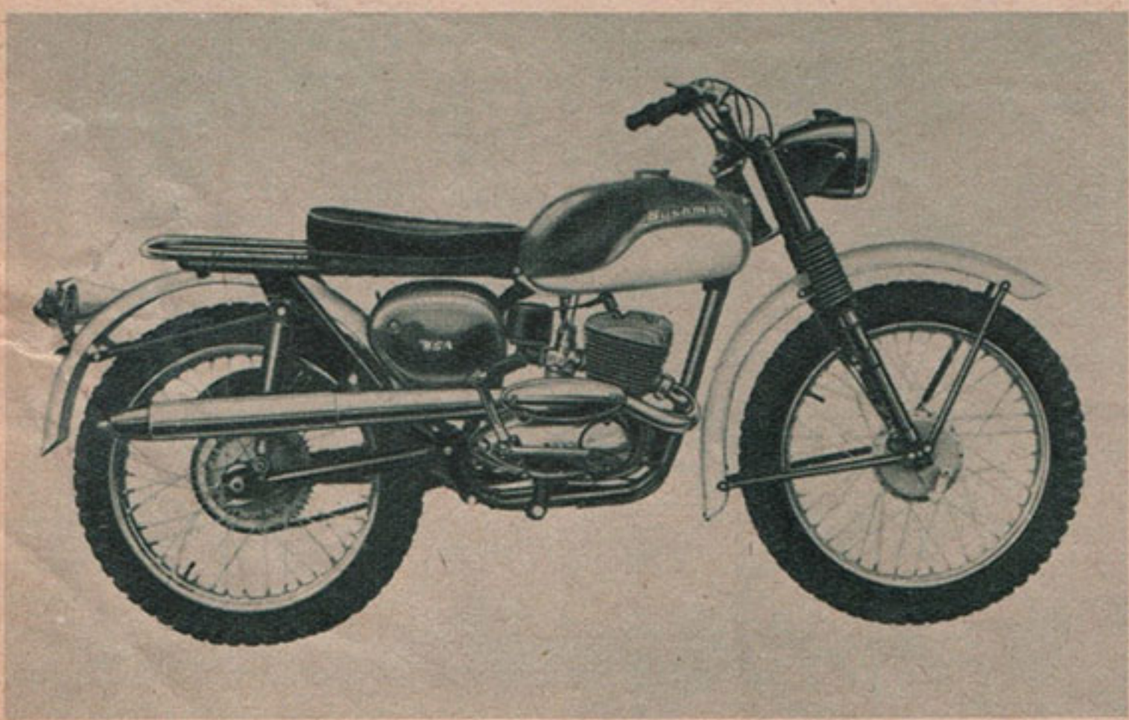
Ebenfalls nur ein Schatten der einstigen Bedeutung ist die — nach wie vor selbständig gebliebene — Marke Velocette. Außer zwei Ausführungen der vollverkleideten, wassergekühlten LE mit dem 200er Boxermotor präsentierte man auf dem Stand die (teilweise ebenfalls weitgehend verkleideten) Einzylindermodelle, die zwar noch immer den Eindruck hervorragender Werkmannsarbeit vermitteln, die aber mit ihren Einzylinder-Viertaktmotoren, ihren getrennten Getrieben, den gesondert angeflickten Magneten und Lichtmaschinen und dem Gewirr von Rohr- und Schlauchleitungen einen so hoffnungslos veralteten Eindruck machen, daß man sich kaum vorstellen kann, welcher Motorradfahrer selbst in England sich noch für diese Modelle einer doch einst führenden Motorradfabrik erwärmen könnte.

* * *

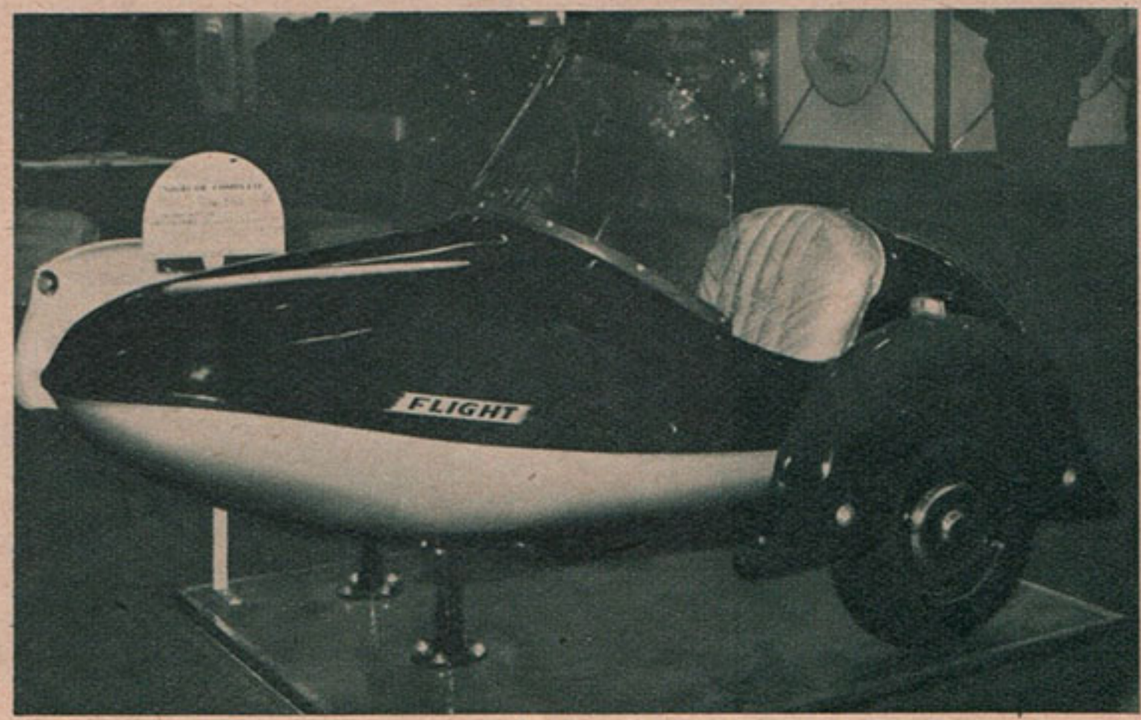
Da wehte freilich auf dem Stand von Greeves ein anderer Wind — und letztlich zeigte gerade ein Vergleich dieser beiden Marken, wo in den vergangenen Jahren wenigstens ein Teil der Entwicklung hingegangen ist: vom einstigen Einzylinder-„Dampfhammer"-Viertakter zum Zweitakter, der doch jahrzehntelang in England — trotz mehrerer ganz ausgezeichneter Konstruktionen — als ein nicht ganz vollwertiger Sonderling angesehen wurde. Das Verdienst, den Engländern den Zweitakter schmackhaft gemacht und den englischen Zweitakter auch international kon-



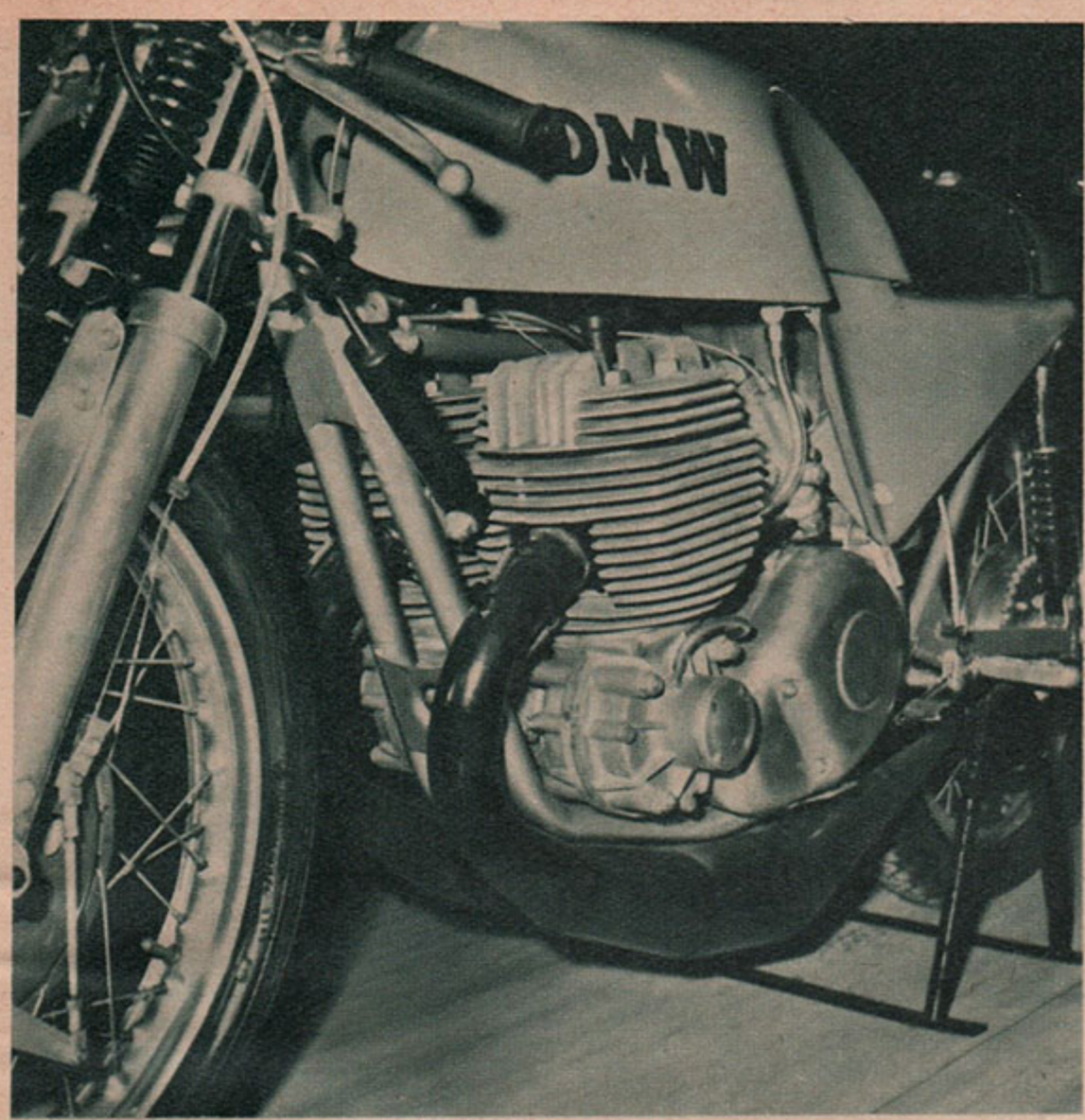
▲ Das ist die neue 250er Barracuda von BSA, mit Leichtmetallmotor, neuem Kurbeltrieb und Kunststofftank – auch damit sollten Viertakter-Freunde in Deutschland anzusprechen sein.

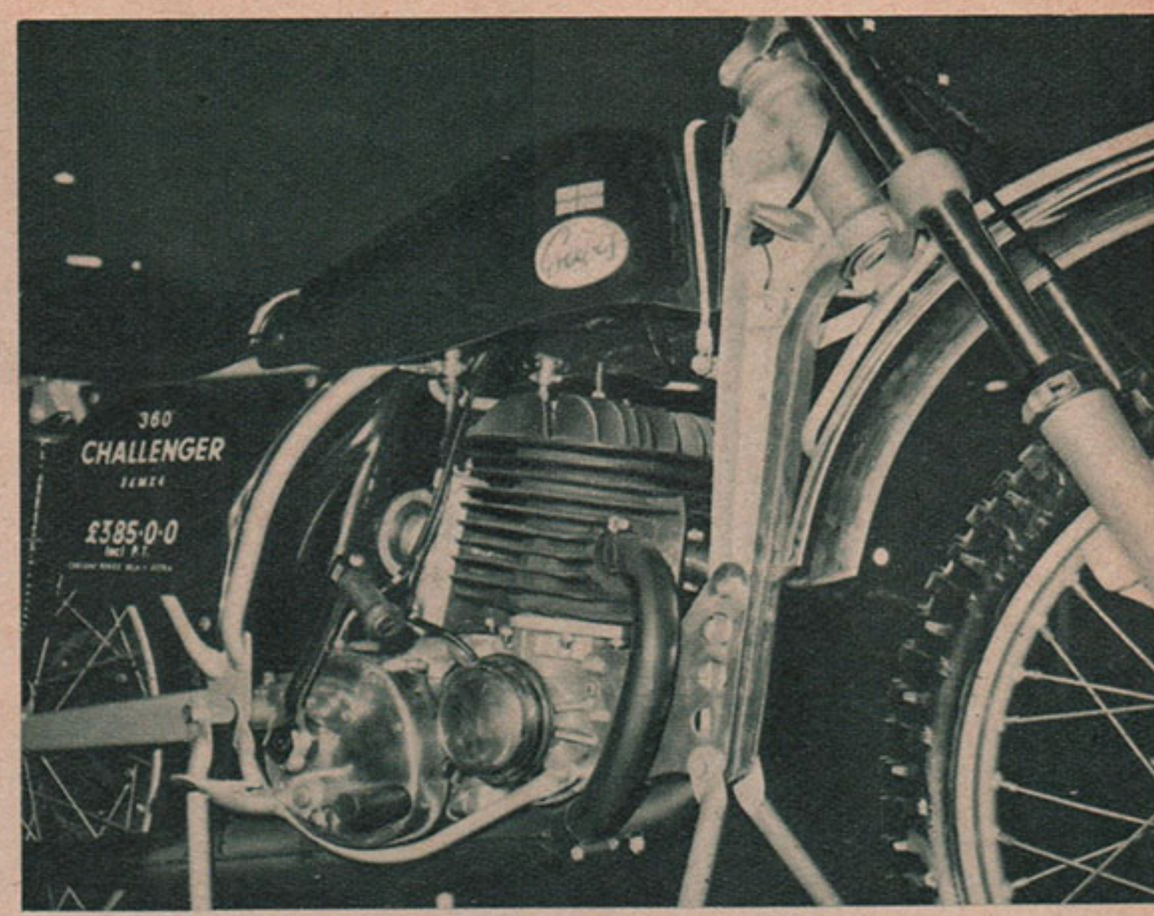


Unten links: Im Gegensatz zu den größeren BSA-Modellen ist die Bantam, einst aus der Zschopauer RT 125 entstanden und jetzt nur noch in mehreren 175 ccm-Varianten lieferbar, deutlich hinter dem Stand der Technik zurück; sie dürfte auf die Dauer in England selbst und in europäischen Exportländern nur noch wenig Chancen haben, aber für bestimmte überseeische Abnehmer ist sie scheinbar noch durchaus interessant.



Unten rechts: Ein Modell aus der Reihe der zahlreichen Watsonian-Seitenwagen, hier mit offener einsitziger Kunststoffkarosserie. Auch die größeren Modelle haben sich dem kontinentalen Geschmack inzwischen mehr angepaßt – aber an einem Geschäft auf dem Kontinent ist man bei der Firma wohl wenig interessiert.

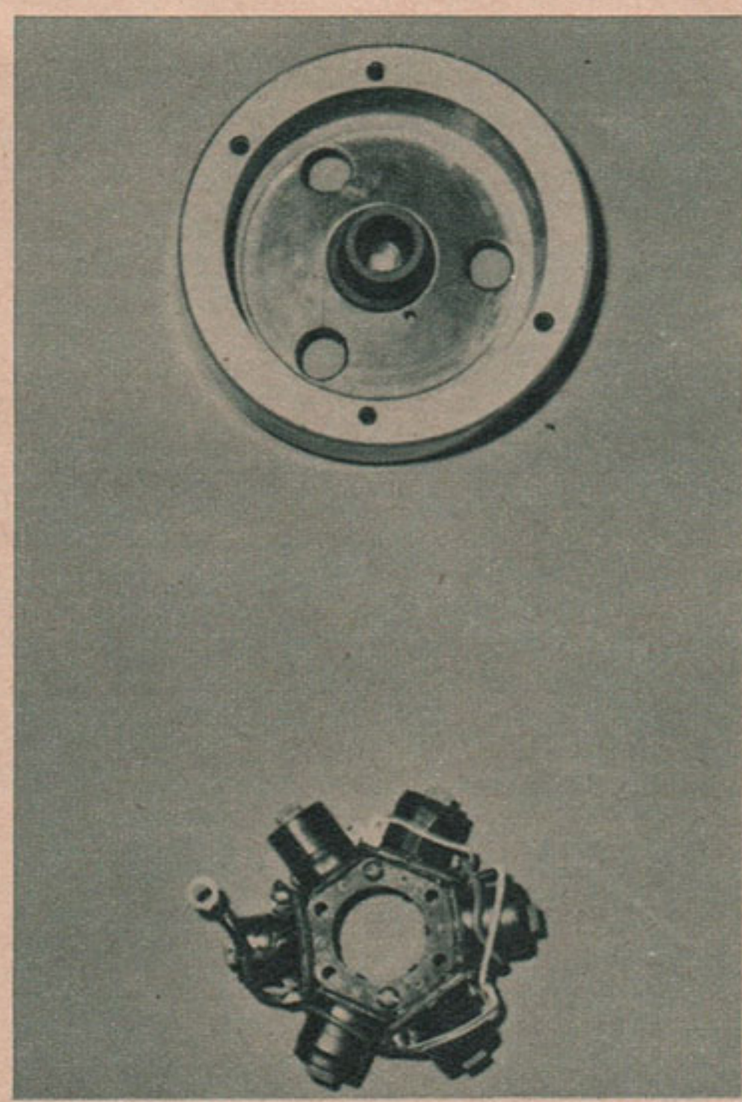




Links: Auf dem Stand von DMW wurde diese 500 ccm-Straßenrennmaschine gezeigt, die allerdings nicht lieferbar ist. Es handelt sich um einen Prototyp, der durch Koppelung zweier 250er Royal-Enfield-Einzylindermotoren entstand, die über Zahnräder auf eine Vorgelegewelle und von dort über Kette auf das Albion-Getriebe arbeiten. Oben: Der Challenger-Motor von Greeves, den es mit 250 und 360 ccm gibt, ist der einzige, der ganz im eigenen Hause gefertigt wird. Bei der Doppelportausführung münden beide Rohre in einen gemeinsamen Auspufftopf.

kurrenzfähig gemacht zu haben, hat zweifellos in erster Linie Greeves.

Nach wie vor haben alle seine Modelle das unverwüstliche (wenn auch nicht gerade formschöne) Rahmenvorderteil aus geschmiedetem Leichtmetall. Und nach wie vor bildet der Villiersmotor den Kern des Motorenprogramms von Greeves. Denn man verwendet dort sowohl komplette Villiersmotoren als auch Kombinationen von solchen mit Greeves-eigenen Teilen, insbesondere Zylindern und Köpfen mit Großflächen-Verrippung. (Lediglich das Modell „Challenger" besitzt einen 250er (oder 360er) Motor — als Ein- oder Zweiport —, bei dem auch das Motorenunterteil von Greeves selbst hergestellt wird.) Die Rechnung ist sehr einfach die, daß auf diese Weise der Greeves-Kunde in den Genuß der ausgezeichneten Ersatzteilversorgung von Villiers kommt — und vor allem für alle Motorenteile, die Original-Villiers sind, auch in den Genuß der sehr niedrigen Ersatzteilpreise dieser Marke. Und um denen, die sich aktiv sportlich bestätigen, die also Trial, Geländesportwettbewerbe oder Moto Cross fahren, die erforderliche Leistung zu bieten, liefert Greeves eine Fülle von Motorenvarianten, deren Bauteile sich allerdings weitgehend ähneln. So unterscheidet sich beispielsweise der Trialzylinder nicht einmal in der Dimensionierung der Steuerschlitze, sondern nur in der Verdichtung und der Brennraumform vom Geländesport-Motor. Dazu gibt es dann natürlich die verschiedensten Abstufungen der Getriebe — und die zahllosen Greeves-Erfolge in aller Welt zeigen ja, wie richtig man bei diesem kleinen, bis heute so bescheiden wie einst gebliebenen Unternehmen operiert. Die Frage, warum es bei Maico nicht gelingen will, eine deutsche Greeves-Parallele aus dem doch vorhandenen Grundstock aufzubauen, drängt sich einem stets erneut auf, wenn man sich mit Greeves beschäftigt.



In England findet man bei vielen Motorenmodellen diese Bauart von Schwungradgeneratoren für Zündung und Licht, also mit sternförmig angeordneten Spulen, Magnete in der Scheibe eingegossen.

* * *

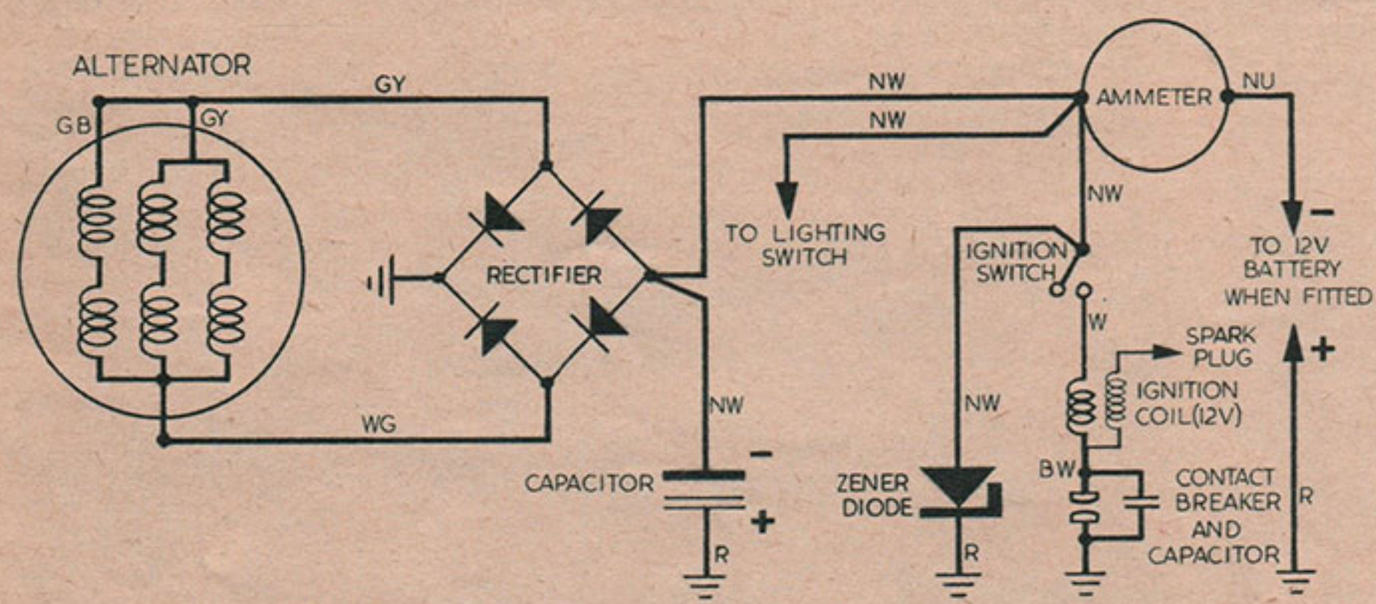
Man vermißte in London nicht nur die deutschen Aussteller, sondern ebenso vollständig die Spanier, insbesondere Bultaco und Ossa (allerdings war auf einem kleinen Stand eine Montesa zu sehen). Auch die Tschechen waren recht zurückhaltend — außer zwei Einzylinder-Jawa-Modellen zeigten sie nur die käufliche 250er CZ-Moto-Cross-Maschine, daneben die 360er Sonderausführung von Dave Bickers.

Villiers war mit einem eigenen Motorenstand vertreten, auf dem man außer einigen der normalen Motoren auch die drei Starmaker-Varianten für Trial, Gelände- und Straßenrennsport (letztere mit engerer Verrippung von Zylinder und Kopf und mit Amal-TT-Vergaser) zeigte. Das Schwergewicht der Fertigung scheint jetzt bei den Stationär- und Aggregatmotoren zu liegen — aber vielleicht gibt es durch das engere Zusammengehen mit der ehemaligen AMC-Gruppe einen neuen Auftrieb auch für die Motorradmotoren.

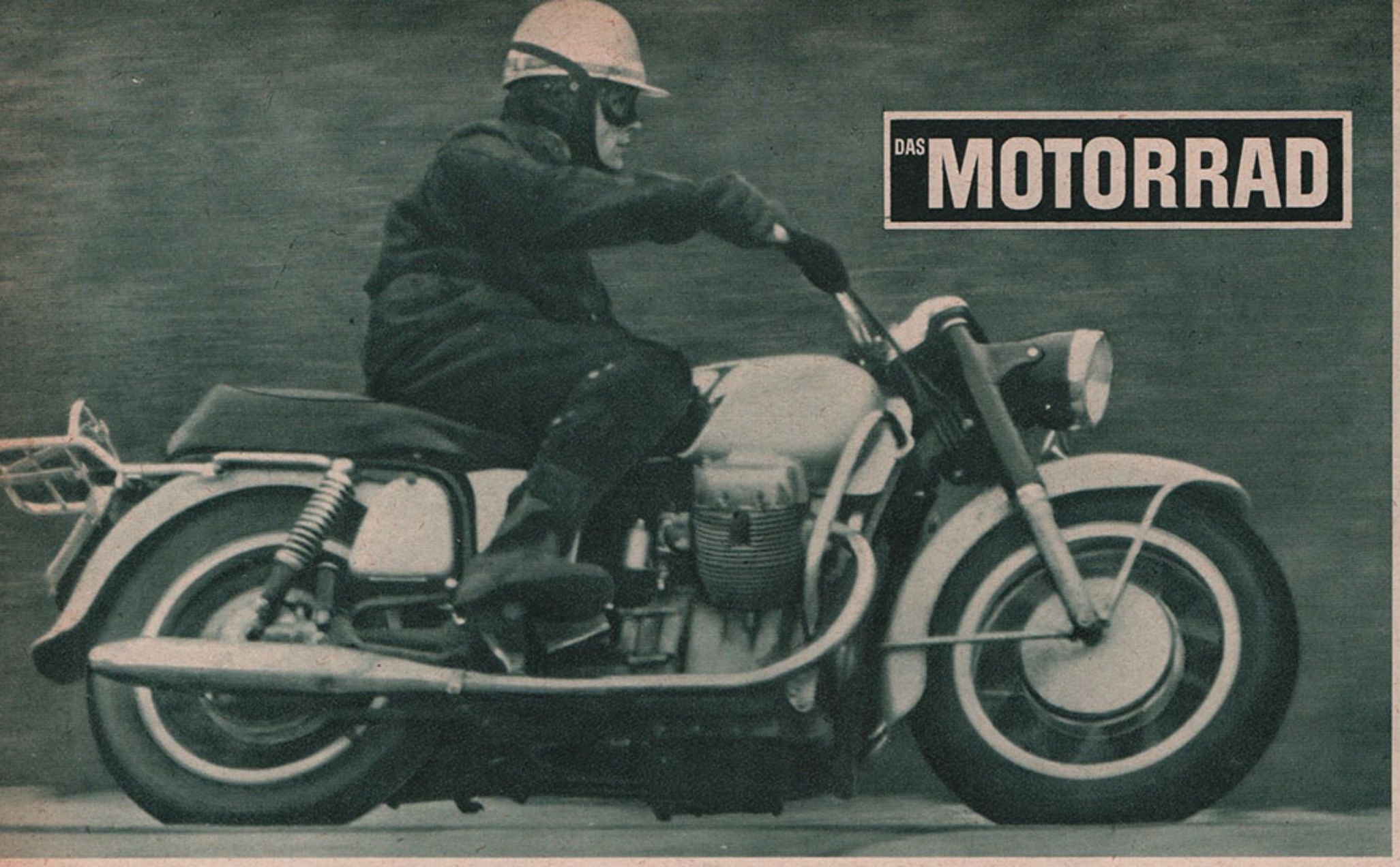
* * *

Seitenwagen wurden auch diesmal nur auf einem einzigen Stand gezeigt, dem von Watsonian.

(Fortsetzung Seite 773)



Links das Schaltbild der neuen Zündanlage mit Kondensator (Capacitor) von Lucas, der die bisher schon bekannte Wechselstromanlage mit sechspoligem Generator (Alternator) und Zener-Diode ergänzt und für einen kräftigen Zündfunken schon bei geringsten (Anwerf-) Drehzahlen sorgt. Rechts der 5000 MF-Kondensator und seine Halterung.



testet

MOTO GUZZI V 7

700 ccm

Schon vor dem Jahre 1963 beginnt die Urgeschichte des „Büffels", eines Motorrades, das ich aus Anlaß dieses Tests noch einmal in kurzen Zügen unseren jungen Freunden und Lesern beschreiben muß. Folgende Forderungen wurden gestellt: Motorräder ab 500 ccm Hubraum sollten nicht nur hinsichtlich der Leistung ihrer Motoren verbessert werden, sondern vor allem hinsichtlich ihrer Lebensdauer. Bei dem technischen Entwicklungsvermögen der europäischen Motorradindustrie in dieser Zeit ist das jedoch u. E. nur möglich, wenn man den Hubraum vergrößert. Und zwar so, daß die Hubraumleistung — also die Leistung in PS pro Liter Hubraum (PS/l) — möglichst unter 60 PS/Liter bleibt, da sich bei den größeren Maschinen europäischer Produktion herausgestellt hat, daß dies in etwa eine kritische Grenze zwischen Zuverlässigkeit und Unzuverlässigkeit ist. Ob ein Aggregat 500, 600, 650, 700, 750, 900, 1200 ccm oder gar mehr Hubraum besitzt, spielt dabei eine untergeordnetere Rolle, da z. B. die Haftpflichtversicherungsprämien in der Bundesrepublik ab 475 ccm gleich bleiben. Die Frage jedoch, ob ein Motorrad schon bei 5000 km oder erst bei 50 000 km reparaturanfällig wird, ist im Jahre 1966 bei allen Enthusiasten dieser Kategorie ein sehr wichtiger Faktor, besonders in unserem Lande, in dem man mit solchen Maschinen nicht nur von einer Kaffeebar zur anderen fährt.

Aber man will — auch wenn man mit Seitenwagen fährt — in dem immer schneller gewordenen allgemeinen Verkehr auch nicht Mauerblümchen sein, man will auch dort König bleiben; und dazu gehören eben PS. 40, 50, 60 oder gar noch mehr. Je mehr Hubraum zu diesen PS gehören, desto geringer die Drehzahl, desto besser das Drehmoment, desto besser die Beschleunigung, desto elastischer und kultivierter der Motor. Ob man 160 km/h, 175 km/h oder 180 km/h fahren kann, ist dann in diesem Bereich schon witzlos geworden. Solches Tempo ist sowieso bei den engen und überfüllten Verkehrswegen kaum noch lange zu halten oder zu erreichen. Ein hoher Durchschnitt auf langen Reisen kommt auch nicht durch eine Super-Endgeschwindigkeit, dafür sind einige andere Faktoren viel ausschlaggebender.

Ein „Büffel" soll seitenwagenfest, aber auch kurvensicher für Solofahrten sein, er soll sich bequem fahren lassen. Sein Aufbau soll möglichst einfach und narrensicher sein; der Motor, das Getriebe, der Hinterradantrieb und deren Details sollen auf Dauer und Zähigkeit bemessen sein und höchstens solche pfiffigen Dinge aufweisen, die allein der Einfachheit und dem Stehvermögen zugute kommen. Schließlich soll aber auch die Maschine erschwinglich bleiben und ihr Preis nicht in astronomische Höhen klettern.

Es ist nicht so, daß es im Programm europäischer und anderer Fabriken in der Welt scheinbar ähnliche Modelle noch nicht gibt oder gegeben hat, nur fehlte es bei fast allen immer gerade an irgendeinem entscheidenden Punkt, um ein solches Motorrad als rassereinen Büffel ansprechen zu können. Und deswegen blieben wir auch im MOTORRAD nicht still, immer wieder für eine solche Maschine zu sprechen.

Während anderswo in dieser Richtung Versuche gemacht wurden, während sogar Versuchsmaschinen bis über 1300 ccm entstanden, die aber bis heute wieder von der Bildfläche verschwanden, weil die Hersteller auf Probleme trafen, mit denen sie nicht fertig werden konnten (und wenn es nur Preis- oder Absatzfragen waren), durchstand die Moto Guzzi V 7, die „Bombe aus Mandello del Lario" am Comer See in Italien, diese Anfangsstadien und erschien auf der IFMA in Köln 1966 als eines jener Objekte, von denen Freunde großer Motorräder behaupteten, daß sie diese Ausstellung von der Fahrrad- zur Motorrad-Ausstellung aufwerteten.

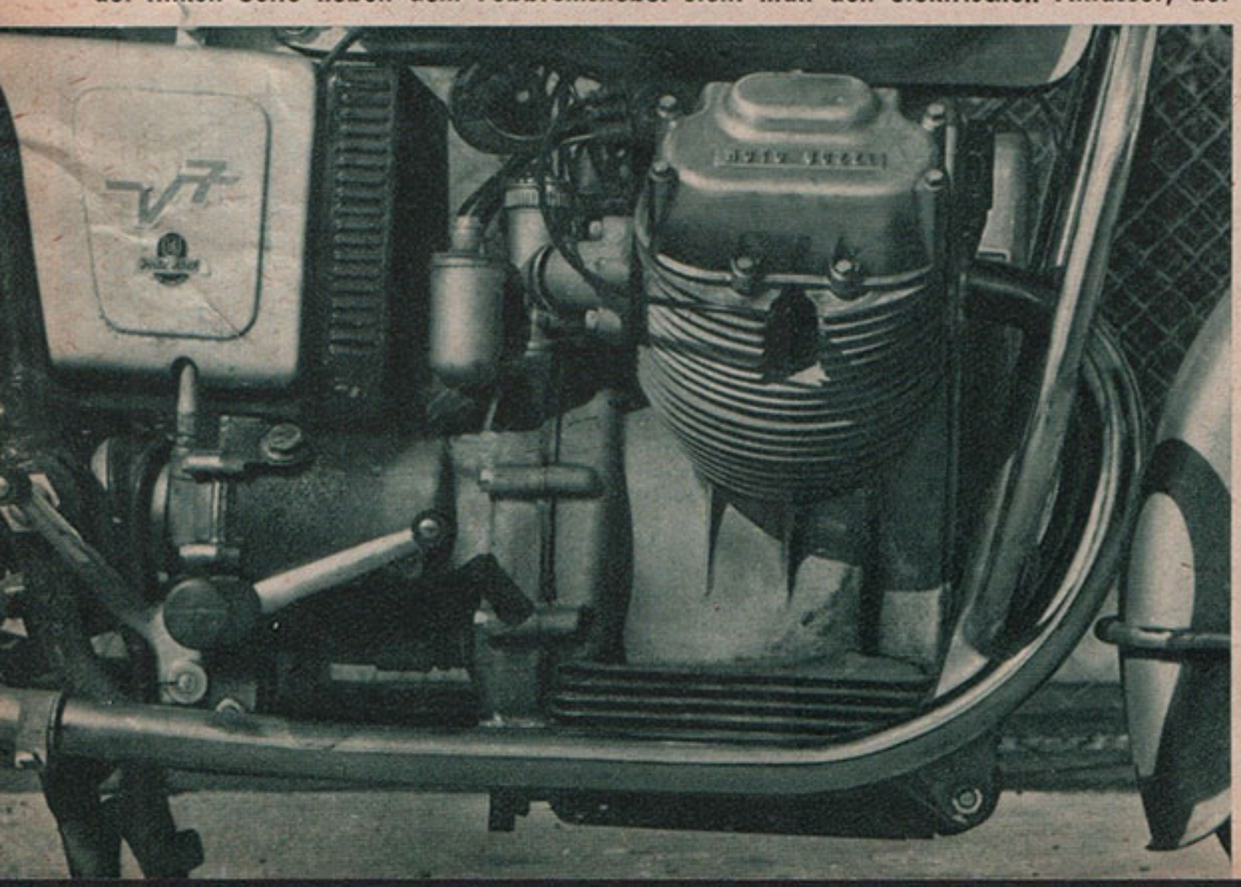
✲

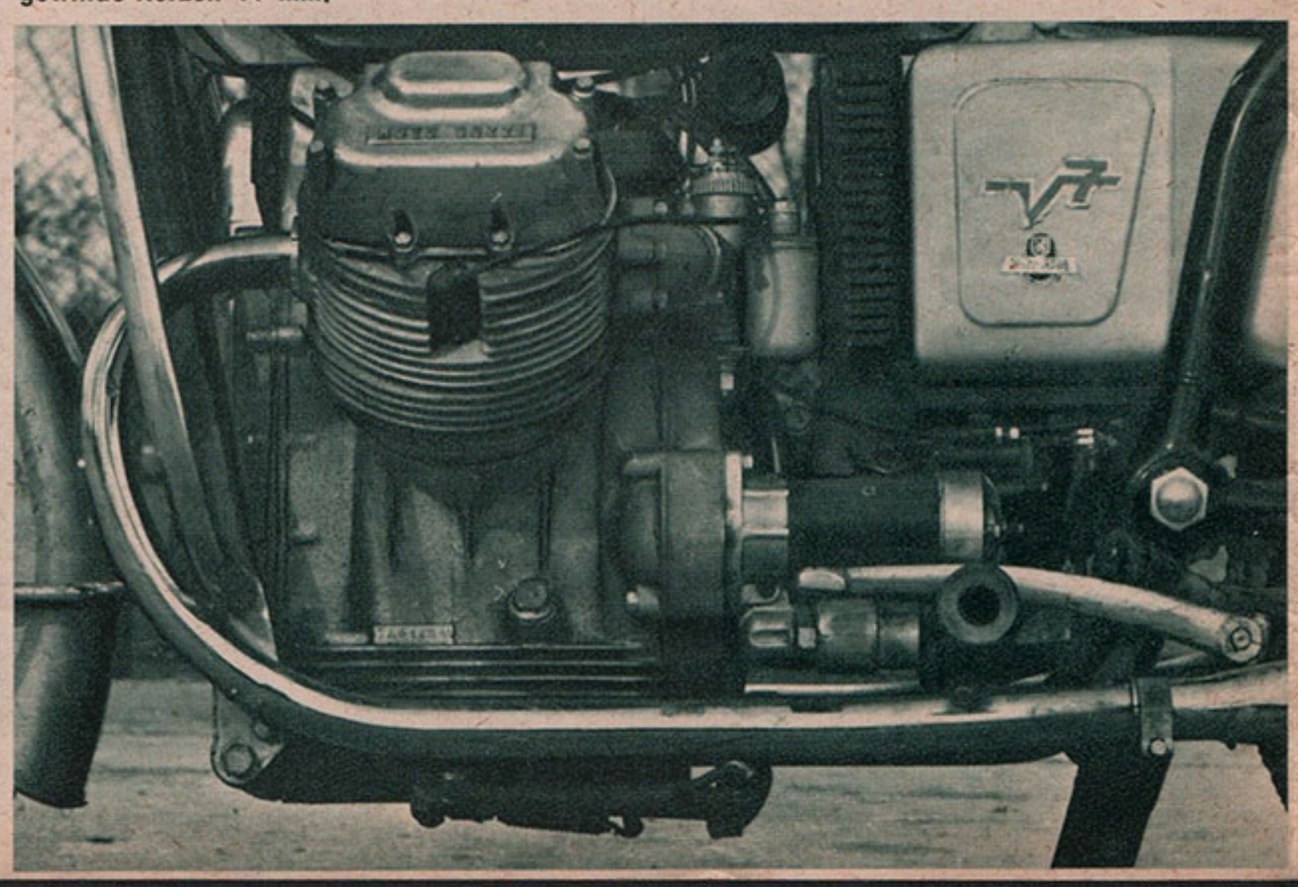
Beim Erblicken des gewaltigen Trumms von einem Motorrad war es klar, daß es keine Ruhe geben würde, bis die V 7 in meinen Händen war. Das Haus Moto Guzzi übergab mir die Ausstellungsmaschine vom Stand in Köln weg, wo vielleicht mancher noch glaubte, daß dies ein präpariertes Einzel-Show-Objekt sei. Man lud die Batterie auf, Benzin und Öl wurde aufgefüllt — ab ging die Reise, solange, „bis alle wichtigen Punkte eines Tests erfüllt wären". Und das dauerte etwas länger als 4000 km. Jedenfalls so lange, bis der Importeur Fritz Röth in Hammelbach auch ungeduldig wurde, denn schließlich wollte er ja auch wissen, was mit dieser Kanonenkugel los ist.

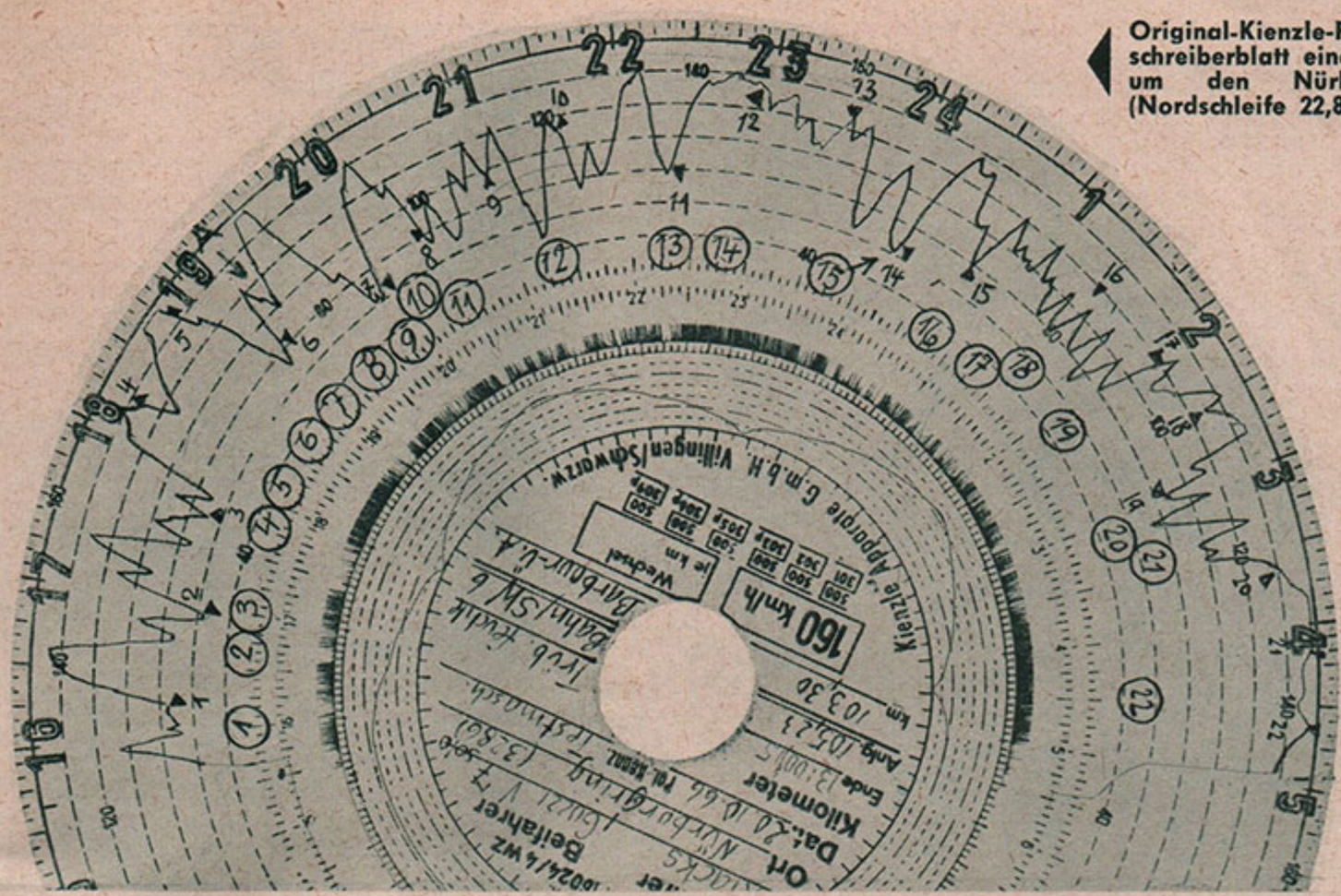
Bis zu 2000 km war nichts Besonderes. Man war zuerst sogar enttäuscht, da der Motor für 50 SAE-PS doch reichlich lahm schien. Bei 148,3 km/h solo mit einer Person war anfangs die Endgeschwindigkeit erreicht. Aber dann, nach den ersten 2000 km, wurde die V 7 plötzlich lebendig, und von da an war es ein mitreißendes Biest.

V-Motoren quer im Rahmen hat es schon oft gegeben, manche Fabriken wurden damit mehr oder weniger glücklich. Wir waren auf Quer-

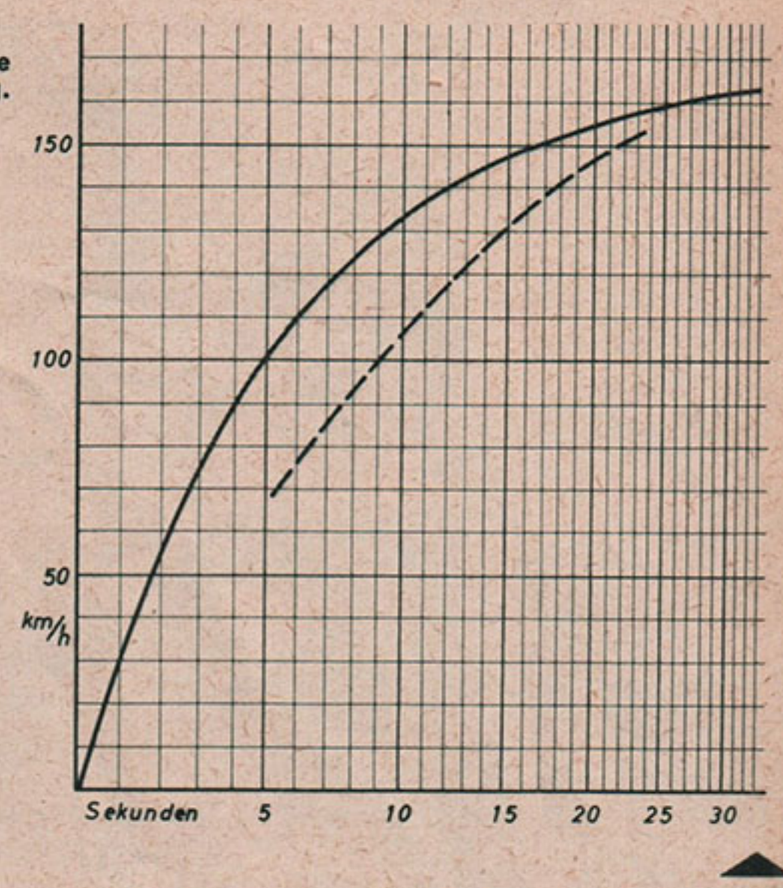
Der Motor der V 7 wurde in seiner Grundkonzeption schon einige Jahre in einem Nato-Geländefahrzeug gefahren. Mächtiges Schwungrad, Zweischeiben-Trockenkupplung. Auf der linken Seite neben dem Fußbremshebel sieht man den elektrischen Anlasser, der an der Schwungscheibe angreift. Zwei große Kästen für Werkzeug und zwei Abdeckbleche für die 32 Ah-Batterie. Sturzbügel vor den Zylindern serienmäßig. 225er Langgewinde-Kerzen 14 mm.





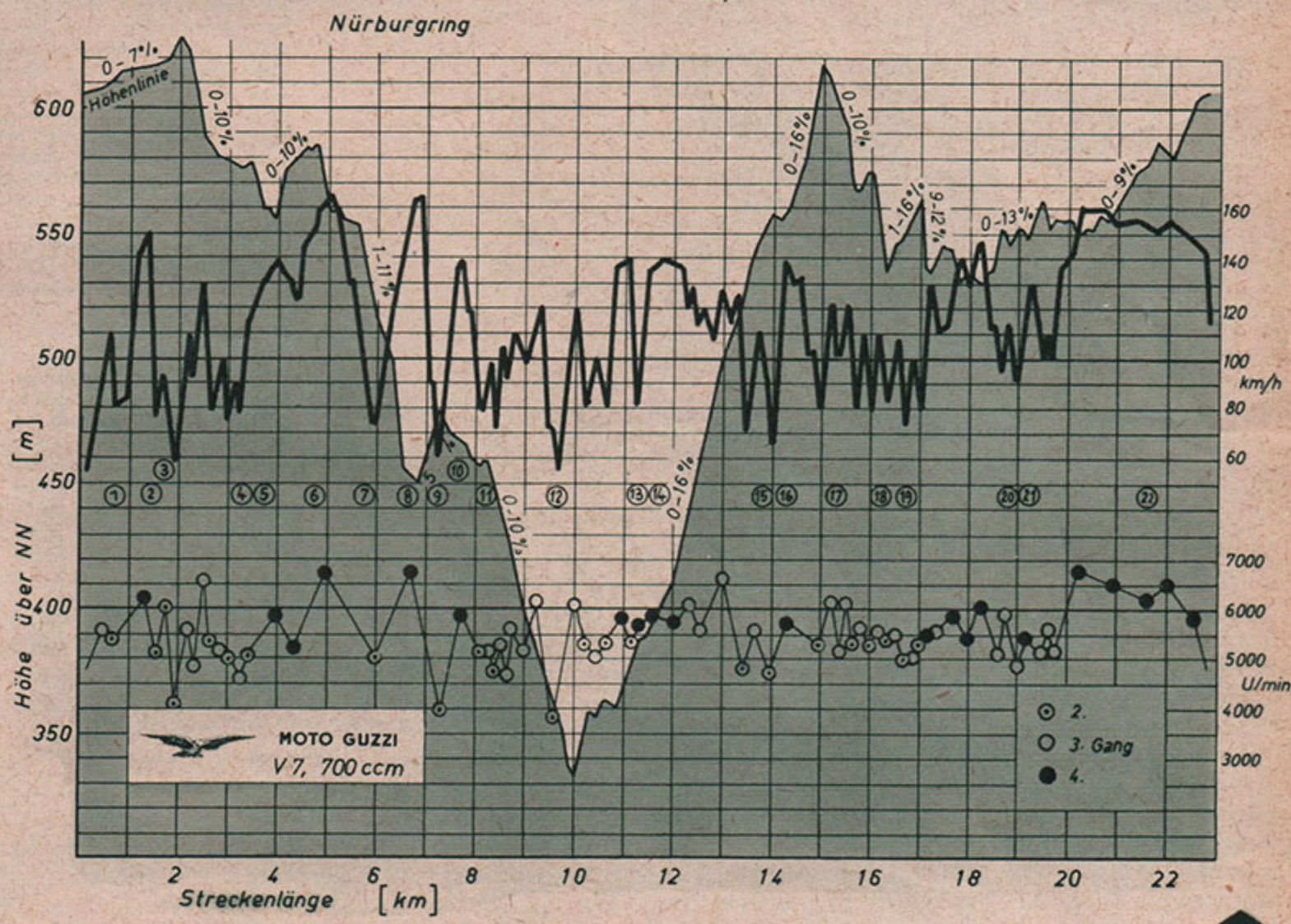


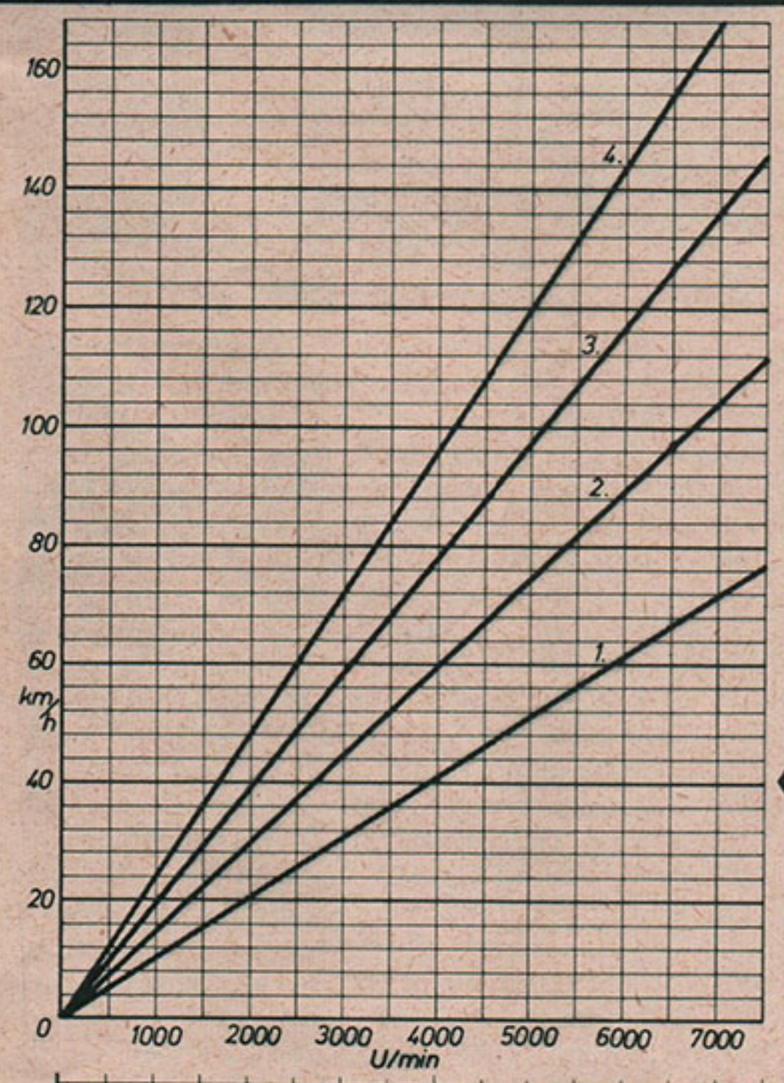
Original-Kienzle-Fahrtschreiberblatt einer Runde um den Nürburgring. (Nordschleife 22,8 km.)



Beschleunigungslinien für Solobetrieb (durchgezogene Linie) und für Belastung mit zwei Personen (gestrichelte Linie).

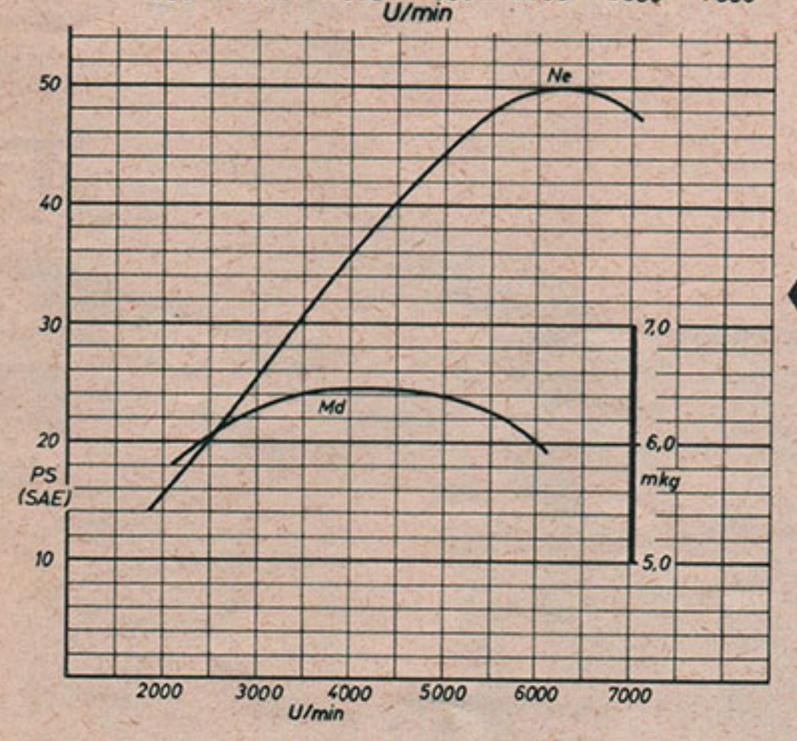
ALLES MIT EINEM BLICK



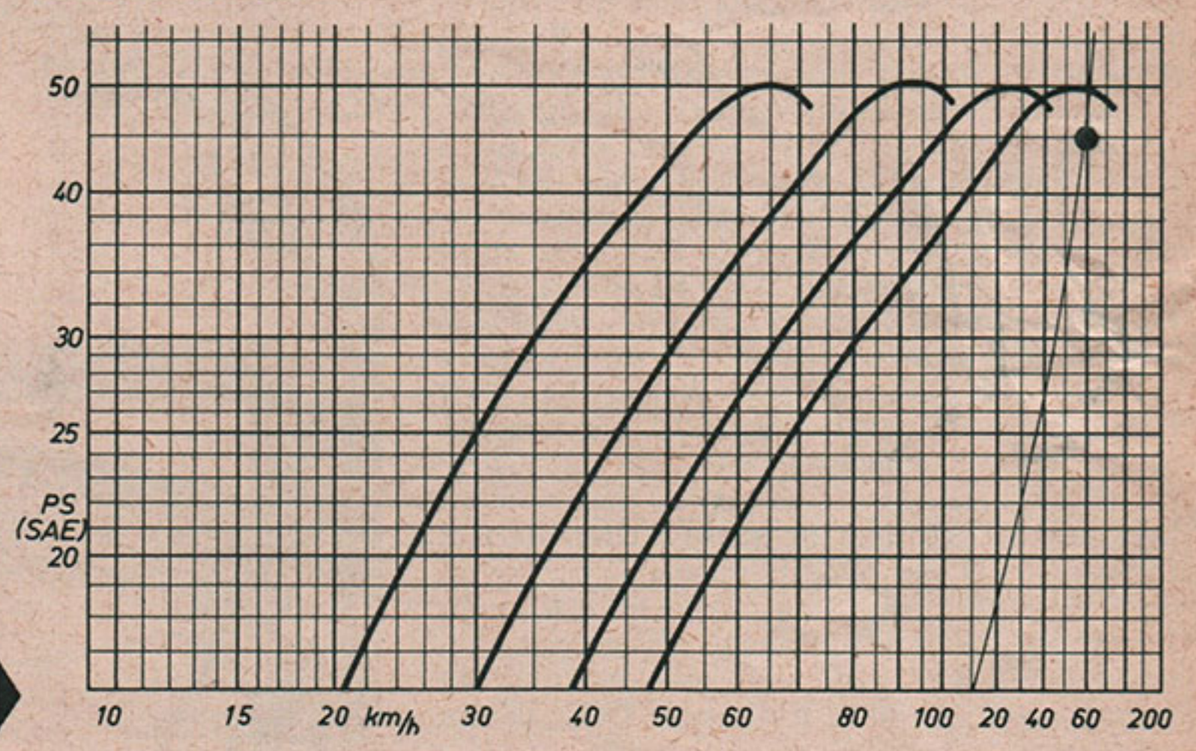


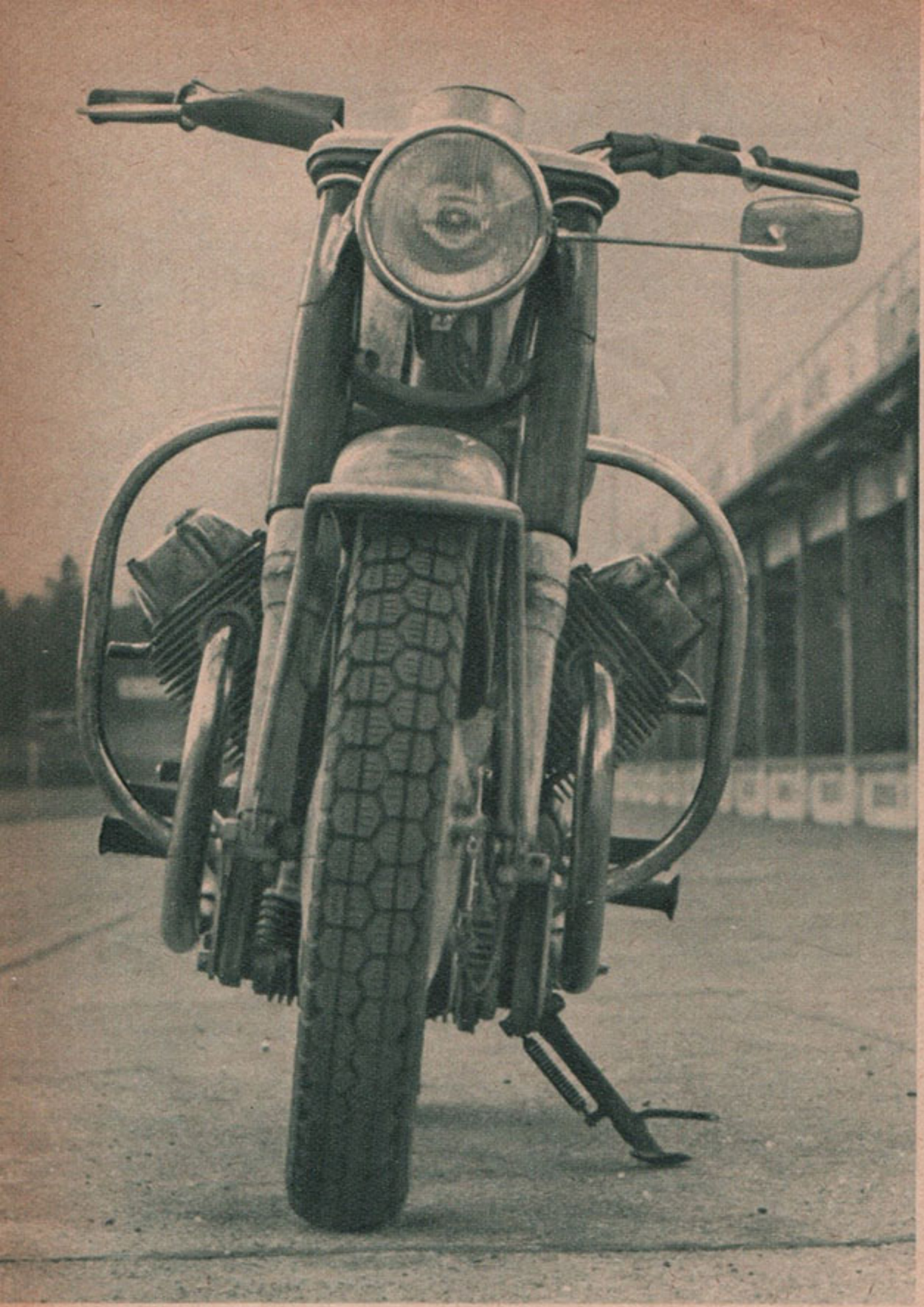
Links Mitte: Die Lage der Gänge zur Drehzahl des Motors. 6000 U/min ist die Nenndrehzahl, bis etwas über 7000 U/min ließ sich der Motor drehen. Es ist kein zu knappes Renngetriebe, und das Drehmoment des Motors sorgt dafür, daß es auch im mittleren Drehbereich keine Anschlußlücken gibt.

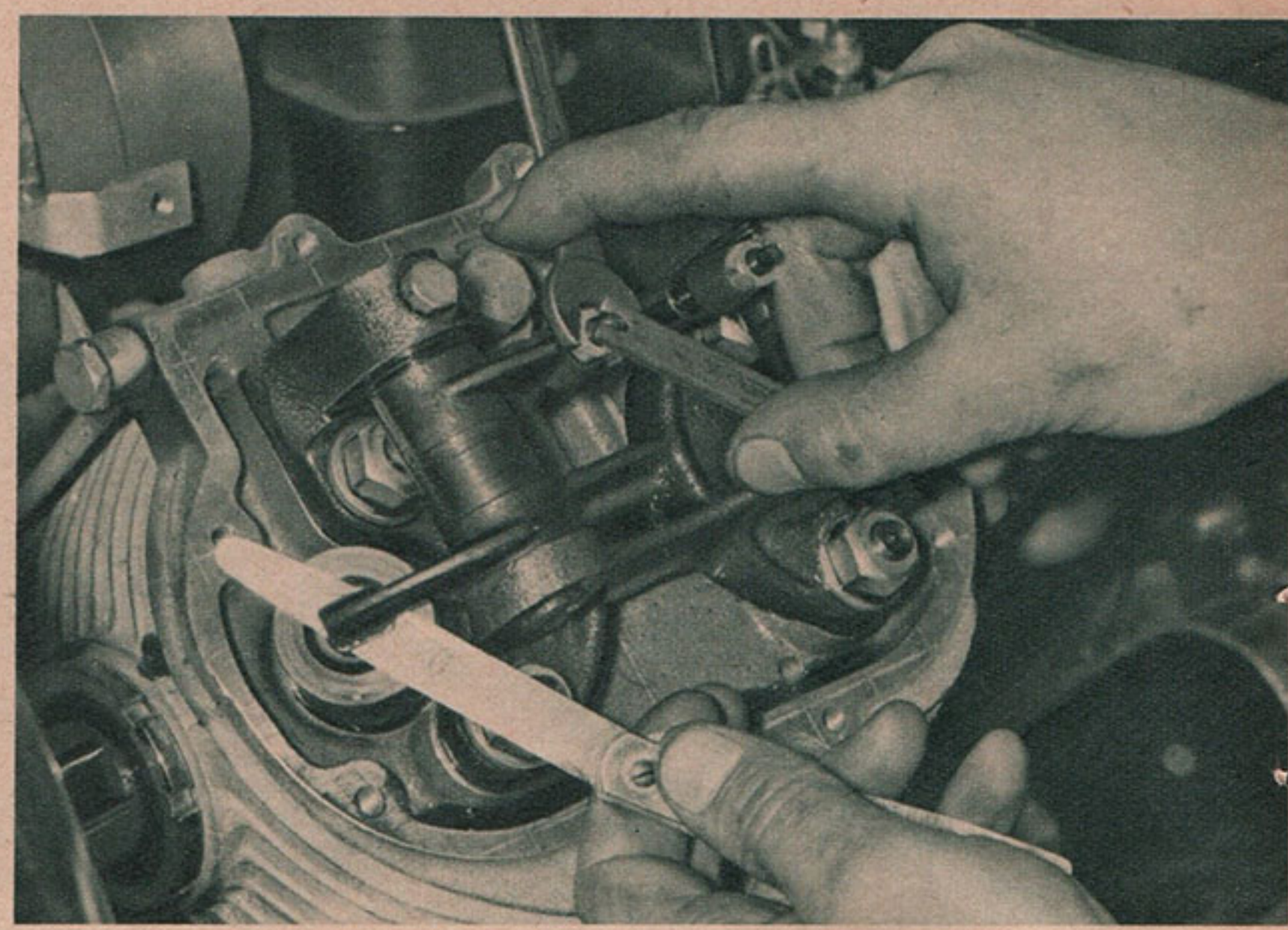
Nürburgring-Diagramm mit Höhenlinie, Geschwindigkeits- und Drehzahlverlauf. An den starken Abstrichen vor den Kurven und an dem steilen Geschwindigkeitszuwachs hinter den Ecken ergibt sich leicht die Charakteristik des Motorrades. Sehr gute Bremsen, sehr hohes Drehmoment, etwas zäh in den scharfen Kurven (245 kg Leergewicht, 145 cm Radstand). Die umkreisten Zahlen geben genau wie auf dem Fahrtschreiber-Blatt folgende Streckenstellen des Nürburgringes an: 1 Südkehre, 2 Nordkurve, 3 Hatzenbach-Einlauf, 4 Hatzenbach-Auslauf, 5 Flugplatz, 6 Schwedenkreuz, 7 Arembergkurve, 8 Fuchsröhre, 9 Adenauer Forst, 10 Metzgesfeld, 11 Kallenhard, 12 Wehrseifen-Ecke, 13 Bergwerk-Kurve, 14 Kesselchen-Steigung, 15 Karussell-Steilwand, 16 Hohe Acht-Auffahrt, 17 Wippermann, 18 Brünnchen, 19 Pflanzgarten, 20 Schwalbenschwanz, 21 Döttinger Höhe, 22 Antoniusbuche.



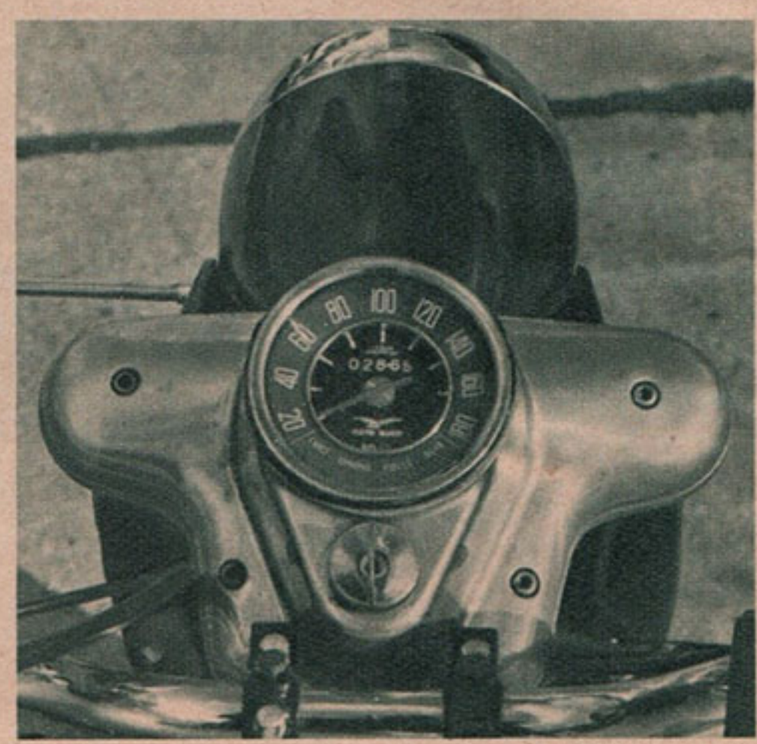
Unten links: Das ist die Leistungskurve mit Drehmomentverlauf in SAE-PS. Unten rechts: Die Lage der Gänge zum Fahrwiderstand in der Ebene (eine Person leicht gebückt, 70 kg). An der Widerstandslinie gibt der Punkt die Stelle an, wo etwa der vierte Gang bei DIN-PS die Linie kreuzen würde. Es müßte möglich sein, die Maschine solo übersetzt mit einem leichten, windschlüpfigen Seitenwagen (etwa Steib 250 S) zu fahren.







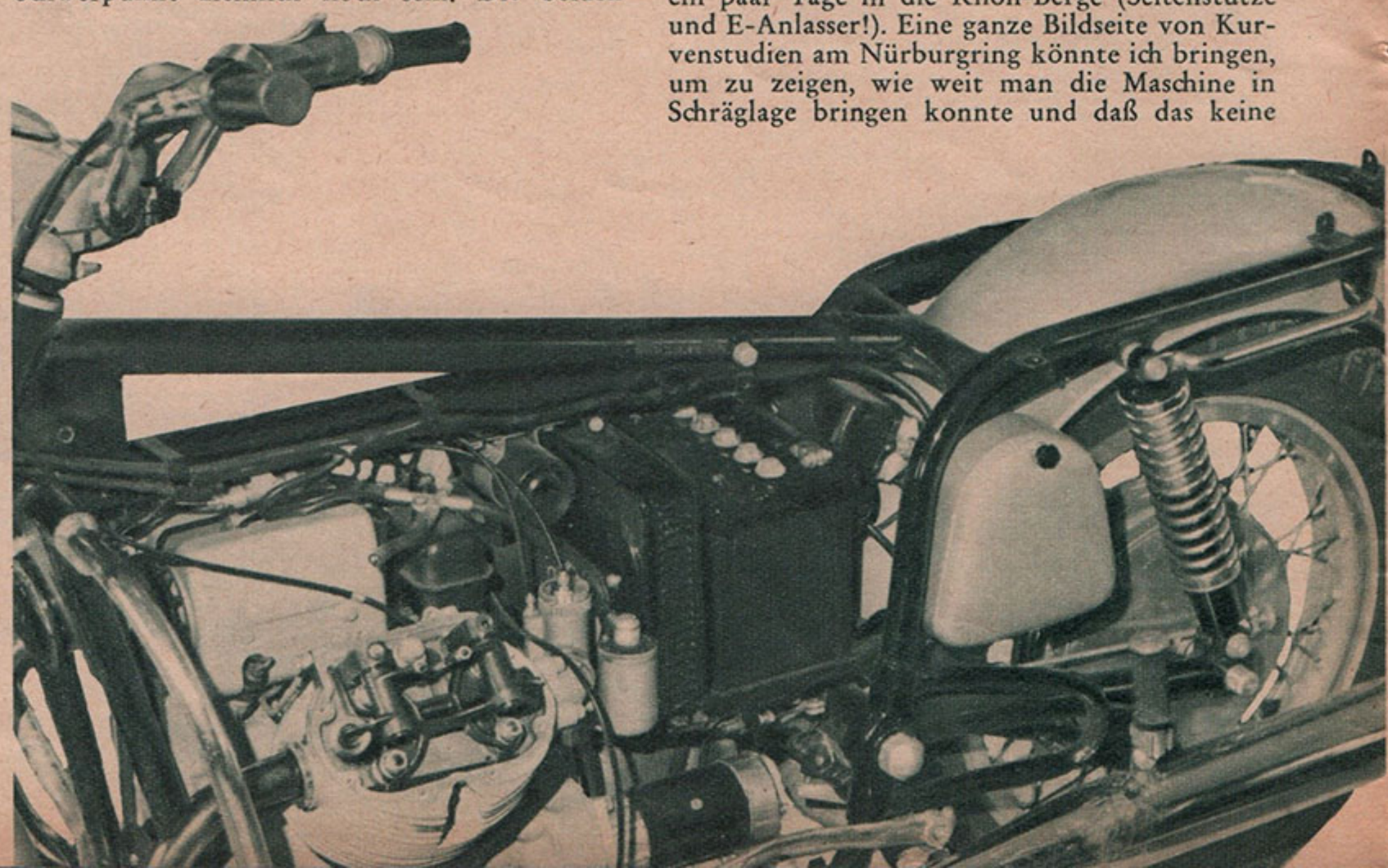
Die Seitenstütze (Bild lks.) ist serienmäßig. Das Einstellen des Ventilspieles (Bild oben) ist sehr einfach – Kipphebel-Lagerbock pro Zylinder aus einem Stück, Kipphebel in Buchsen gelagert. Sehr große Ölkanäle. In dem Tachometer sind vier Kontrollampen (Bild rechts): Leerlauf, Ladekontrolle, Standlicht-Kontrolle, Öldruck. Auf dem unteren Bild sieht man das stabile Rahmenrückgrat (Doppelrohrrahmen mit großem Mittelrohr und Kastenprofilstütze). Dazu den geöffneten linken Zylinderkopf, Vergaser, Batterie, Lichtmaschine, Ölabscheider (hinter Lichtmaschine), Anlasser usw.

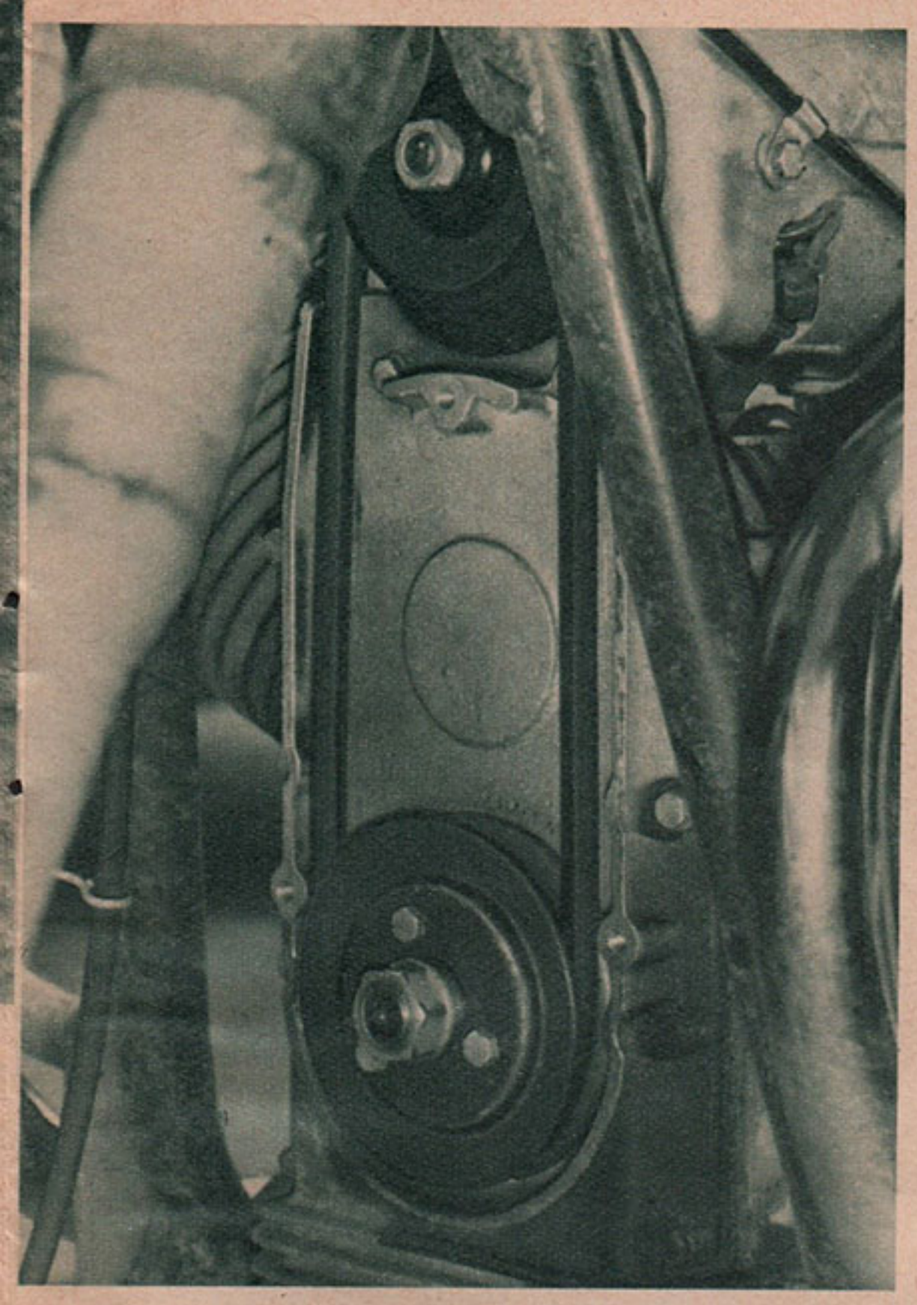


schütteleien und Vibrationen gefaßt, auf Wakkelei beim Gaswegnehmen und beim Gasgeben, auf unruhiges Spurverhalten beim Bremsen. Die Schüttelei war auch da, und zwar im Augenblick, in dem man vom Leerlauf weg das Gas aufriß. Sowie jedoch die Schwungmassen in richtiger Bewegung waren, lief der Motor ruhig. Vibrationen waren spürbar, aber der Rückspiegel, der an der linken Scheinwerfer-Konsole befestigt war und mit einem sehr langen Arm nach außen stand, der blieb ruhig stehen, so daß man bis zu 140 km/h die Welt hinter sich gut betrachten konnte. Ab 140 km/h fing er an, im Fahrtwind etwas zu „flattern". Bei längerem Halten von Überdrehzahl im dritten Gang beispielsweise (bei 140 km/h Tachoangabe) merkte man Vibrationen nur daran, daß die lose aufgeschobenen Lenkergriffe nach außen wanderten. Uhu-Plus und untergewickeltes Lenkerband setzten dem Treiben radikal ein Ende.

Der Zweizylinder V-Motor, Viertakt ohv, hat genau 703,7 ccm Hubraum. Die beiden Zylinder stehen in einem Winkel von 90° zueinander quer im Rahmen der Maschine. Bohrung 80 mm/Hub 70 mm. Nenndrehzahl 6000 U/min. Verdichtungsverhältnis 1:9. Leistung 50 SAE-PS. Diese Leistung — SAE — wird ohne Luftfilter, ohne Schalldämpfer und ohne Zusatz-Aggregate an der Kurbelwelle gemessen. Sie dürfte vielleicht 45 bis 47 DIN-PS — mit allem Zubehör — entsprechen. Das wäre eine SAE-Hubraumleistung von ca. 70 PS/Liter (oder eine DIN-Hubraumleistung von ca. 64 PS/Liter). Die mittlere Kolbengeschwindigkeit bei 6000 U/min beträgt nur 14 m/sec, was ein sehr geringer Wert ist und einen Hinweis auf bessere Zuverlässigkeit geben dürfte. Das Drehmoment liegt fast bei 6,5 mkg in einem weiten Bereich zwischen 3500 und 5000 U/min, und bei Nenndrehzahl 6000 U/min sind immer noch 6,0 mkg vorhanden. Die Leistungslinie verläuft im oberen Bereich sehr flach, und man konnte den Motor ohne weiteres bis über 7000 U/min drehen lassen, ehe kein Geschwindigkeitszuwachs mehr vorhanden war. Im vierten Gang von 50 km/h (= etwas über 2000 U/min) bis zur Endgeschwindigkeit von etwa 160 km/h (= ca. 6800 U/min) gab es beim Beschleunigen kein Loch, kein Rucken. Verfolgt man die Leistungskurve in diesem Bereich, dann wird man sehen, daß das Drehmoment immer über 5,5 mkg bleibt!

Das Leistungsgewicht von ca. 10 kg/PS sollte bei dieser Art von Motorrädern nicht überschritten werden, und mit 245 kg erscheint die V 7 zuerst ein gewaltiger Haufen Metall zu sein. Man rechne aber nach: ca. 4,9 kg/SAE-PS und ca. 5,3 kg/DIN-PS. (Eine 150 kg schwere Maschine müßte für dieses Ergebnis 30 PS haben!) Klarer Fall, daß ich zuerst auch dachte, wie man wohl mit diesem Riesentier fertig werden würde. Der Radstand beträgt 145 cm, also 10 cm mehr als normalerweise im Durchschnitt Motorräder haben. Es sieht auch so aus, als würde der Schwerpunkt ziemlich hoch sein. Die beiden seitlich schräg hoch ragenden Zylinder verhelfen zu diesem Eindruck. Das Gegenteil ist der Fall: der Schwerpunkt liegt tiefer als sonst bei Motorrädern. Enge Kurven sind kein Problem, man kommt sehr gut herum, man kommt sogar brillant um die Ecken. Am Nürburgring hatte ich zuerst das Gefühl, mit einem viermotorigen Bomber auf Kunstflug zu gehen — unmöglich, schnelle Zeiten zu fahren. Aber dann kamen Zeiten mit Fahrtschreiber bis 13:00 heraus (= 105,23 km/h), stehend am Start, stehend im Ziel. Ohne Fahrtschreiber bis 12:50 (= 106,64 km/h) stehend am Start und stehend im Ziel. Mit fliegender Durchfahrt sogar schnellere Zeiten. Meine angetraute Sozia (Handgelenk-Ø 60 mm, Größe 1,78 m, Gewicht 68 kg) fuhr mit dem Büffel zum Einkaufen in die nächste Kreisstadt (ei, da schauten die braven Schwaben!) und ein paar Tage in die Rhön-Berge (Seitenstütze und E-Anlasser!). Eine ganze Bildseite von Kurvenstudien am Nürburgring könnte ich bringen, um zu zeigen, wie weit man die Maschine in Schräglage bringen konnte und daß das keine





Schwerarbeit war. Das Titel- und Überschriftsbild möge dafür genügen. Das Gewicht ist sicher da, natürlich. Aber es war leicht, die Kilos zu beherrschen. In den Kurven war man natürlich langsamer als vielleicht mit einem leichten und kürzeren Sprinter, aber das Fahren war trotzdem ein wundervoller Spaß.

Beim Starten gab es keine Schweißtropfen. Man setzt sich auf die Sitzbank, öffnet den linken Benzinhahn (der rechte bleibt für die zweite Tankhälfte und Reserve), flutet bei kaltem Motor ganz kurz die Schwimmerkammern der beiden Vergaser, dreht mit dem Zündschlüssel zuerst die Zündung an (rotes Licht und gelbes Licht für Öldruck-Kontrolle, dazu Leerlauf-Kontrollicht), dreht dann weiter, bis der elektrische Anlasser über die Schwungscheibe den Motor durchdreht (eine Maschine dieser Art und Größe ohne zuverlässigen E-Anlasser wird demnächst unverkäuflich sein!). Er sprang auch nach den ersten Frostnächten sofort ohne Mucken an. Die beiden Dell'Orto-Vergaser 29 mm ⌀ waren sehr sauber auf gleichmäßigen Rundlauf einreguliert, und im Leerlauf gab es keine Unruhe. Gaszugverteiler sorgen durch kürzere Seilzüge für Konstantbleiben der Gaszugeinstellung, was bei diesem Motor übrigens sehr wichtig ist für den gleichmäßigen Lauf. Nach dem Anspringen verlöscht im Leerlauf sofort das Öldruck-Kontrollicht.

Es kam vor, daß beim ersten Gang zunächst die Zähne im Getriebe voreinander standen. Ein kurzes Hin- und Herruckeln ließ aber dann den Gang gut einrasten. War der Motor sehr kalt und das Getriebeöl sehr dick, dann mußte man zunächst ganz schön auf die Schaltwippe trampeln, daß der erste Gang einrastete. Das Getriebe scheint aber Lkw-Dimensionen zu haben, es nahm grobe Behandlung nicht übel und funktionierte immer zuverlässig. Die sehr weite Schaltwippe braucht Gewöhnung und ist mit den langen Schaltwegen zusammen auf genaues aber nicht rennmäßig schnelles Schalten hin ausgebildet. Die Getriebestufung trägt dem weiten Leistungsbereich Rechnung (2,33/1,61/1,23/1), wobei auffällt, daß der erste Gang bis über 65 km/h reicht, was eigentlich nicht notwendig wäre. Der zweite Gang ist ausnutzbar von 30 km/h bis über 90 km/h, in der Stadt bei 50 km/h (= ca. 3400 U/min) ist er goldrichtig. Trotzdem fuhr ich gern im dritten Gang (bei 50 km/h = ca. 2600 U/min), weil man damit dezent wie ein Rolls Royce durch die Alleen bummeln kann mit geringster Geräuschentwicklung und ohne auf den nötigen Sprutz verzichten zu müssen, wenn's sein mußte. Bei Überholmanövern konnte man den dritten Gang dann auf der anderen Seite bis zu ehrlichen 130 km/h hochziehen, so daß die Guzzi so eine Art Kanonenkugel wurde, auf der man als Baron von Münchhausen ritt. Denn von 50 km/h bis 130 km/h im dritten Gang brauchte man nur sieben Sekunden! Mit zwei Personen und Wochenend-Gepäck (bestehend aus Elefantenboy und kleinem Koffer auf der Gepäckbrücke) brauchte man etwas über 10 Sekunden, aber die Endgeschwindigkeit von etwa 160 km/h wurde durch diese Belastung nicht beeinträchtigt (!) und wenn 150 km/h solo in etwa 16,5 Sekunden erreicht wurden, kam man mit zwei Personen auf dieses Tempo aus dem Stand in 22 Sekunden. Das gewaltige Drehmoment gerade im günstigsten Drehbereich wirkt sich enorm aus. Einen leichten Seitenwagen müßte man ohne weiteres mit der Soloübersetzung fahren können. Einige erzielte Reisedurchschnitte: 400 km Autobahn in 3 Stunden 15 Minuten einschließlich Tankaufenthalt = ca. 123 km/h Durchschnitt. Köln—Stuttgart über Autobahn (= 375 km) in 3 Stunden 30 Minuten = ca. 107 km/h. Mit zwei Personen und Gepäck 280 km Bundesstraße und dazu 89 km Nebenstraßen mit vielen Kurven, Gebirge, Ortsdurchfahrten usw. in knapp vier Stunden = ca. 95 km/h Durchschnitt. Bei diesen Fahrten fuhr man nicht etwa hektisch und nervös, gejagt von tausend Blitzen — man fuhr wie ein Hausherr souverän und ruhig, man schaltete nicht viel, man schwang sich halt durch die Lande. Ich bin davon überzeugt, daß da noch ganz andere Reiseschnitte herauskommen würden, käme mal jemand, der im Gemüt und in der Drehgriffhand

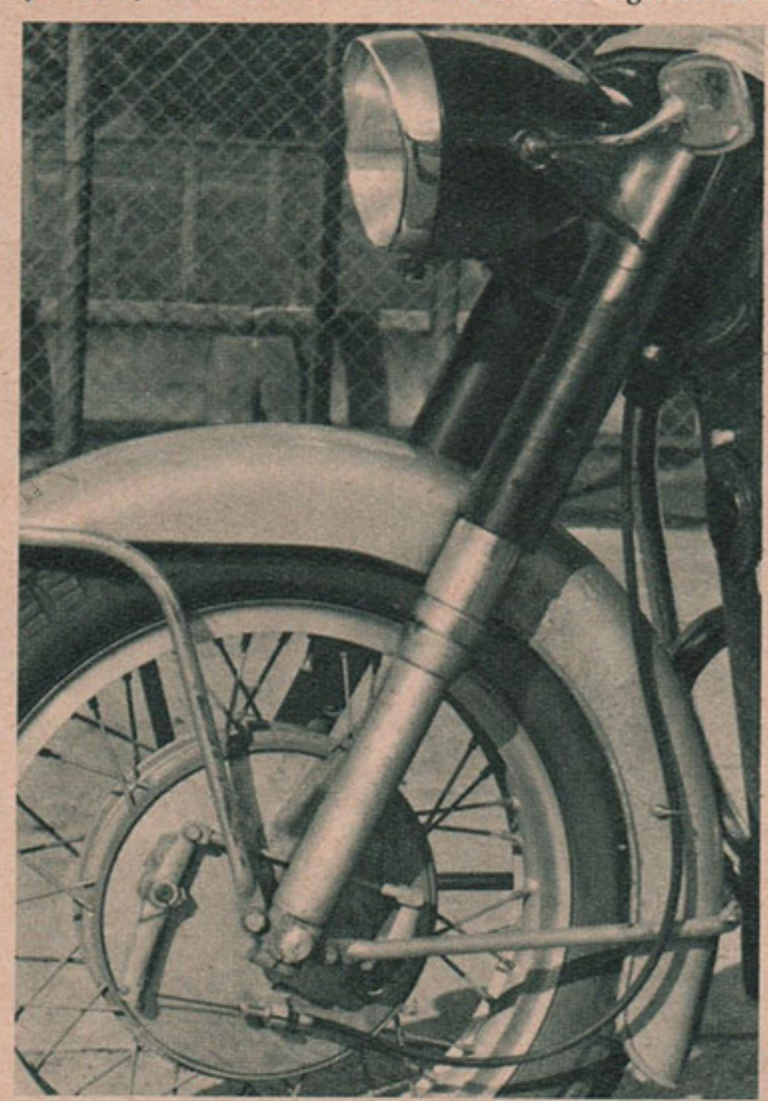


Bild links: Keilriemen zum Antrieb der Lichtmaschine an der Vorderseite des Motors. Bild rechts: Abriebspuren bis zu den seitlichen Stützlamellen der Pirelli-Reifen zeigen die gefahrene Schräglage.

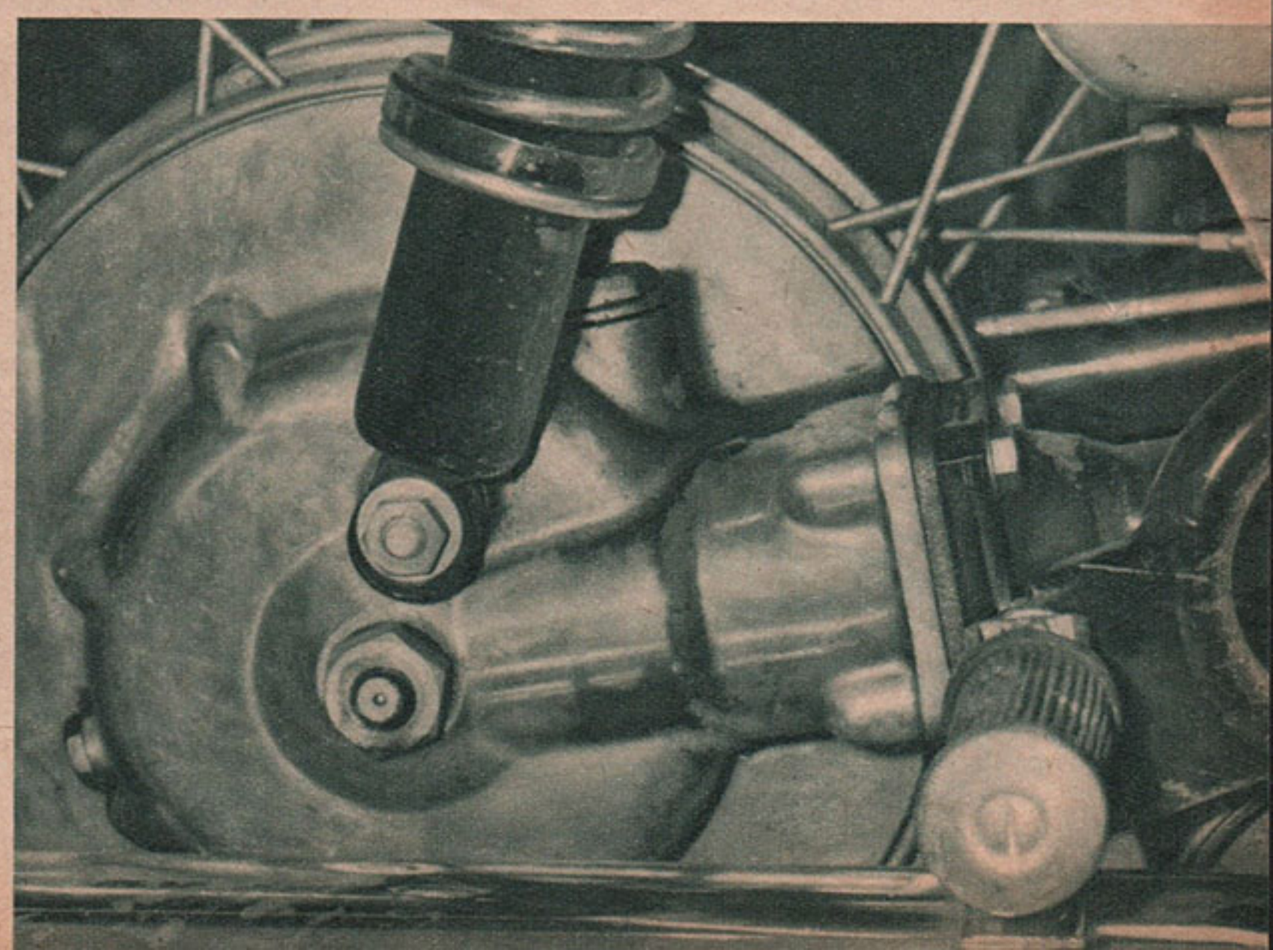
ein wenig „Überdruck" hat —! Komischerweise hatte ich aber gerade an diesem „ruhigen" Tempo weitaus mehr Freude. Auf dem Nürburgring zeigte sich dann ja auch, daß trotz der Sturheit dieses Büffels noch viel herauszuholen ist. In keinem Falle wurde bei diesen Fahrten ein Verbrauch von mehr als 6 Litern auf 100 km erreicht, Ölverbrauch beim Wechseln nicht meßbar. Durchschnitts-Dauertempo auf der Autobahn um 140 km/h herum, auf Landstraßen zwischen 120 und 130 km/h, das alles stur weg über viele hundert Kilometer. D a liegt der Pfiff bei der V 7! Und gewaltige Kraftreserven immer noch auf Lager. Die Maschine wurde bei diesen Leistungen niemals überfordert oder kam auch nur in die Nähe ihrer Leistungsgrenze! Das sollte Lebensdauer bedeuten —!

Als Fahrer vorn oder auch als Mitfahrer auf der zweiten Sitzbankhälfte hinten sitzt man tatsächlich bequem. Denn es ist in der Länge ja sehr viel Platz. Das kommt schon dadurch, daß der Fahrer wegen der seitlich aufragenden V-Zylinder weiter als üblich hinten sitzt — man braucht also die Länge. Die Beine sind bequem abgewinkelt, man berührt kein Motorenteil. Deshalb muß auch ein etwas größerer Lenker her, aber der wirkt keineswegs unsportlich oder unschön. Man kann vom Fahrersitz aus nicht mit der Hand bis zum Scheinwerferglas reichen, wenn man sitzt, und deswegen ist im Tachometer eine kleine Lampe, die anzeigt, wenn das Standlicht eingeschaltet ist. Der Schalter für die Scheinwerfer-Beleuchtung ist auch ein raffiniertes Stück: man kann ihn als Lichthupe und als normalen Abblend- oder Aufblendschalter benutzen, ohne irgendeine Daumen- oder Fingerverrenkung oder Umschaltung machen zu müssen. Alle genau mit Farben bezeichneten Kabel haben einfache und sehr solide, wasserdichte Steckverbindungen. Die 12 Volt-Batterie mit ihren 32 Ah (!) ist die größte Batterie, die man bis heute in ein europäisches Motorrad einbaute.

Mit zwei Personen und Gepäck zeigte die Testmaschine in langgezogenen, vollkommen ebenen Kurven bei etwa 150 km/h in Schräglage ein Lenkerpendeln. Eine genaue Untersuchung zeigte einen kleinen seitlichen Schlag der Vorderradfelge (wahrscheinlich beim Abladen in Köln seitlich aufgeschlagen!). Außerdem wurde der weiter als

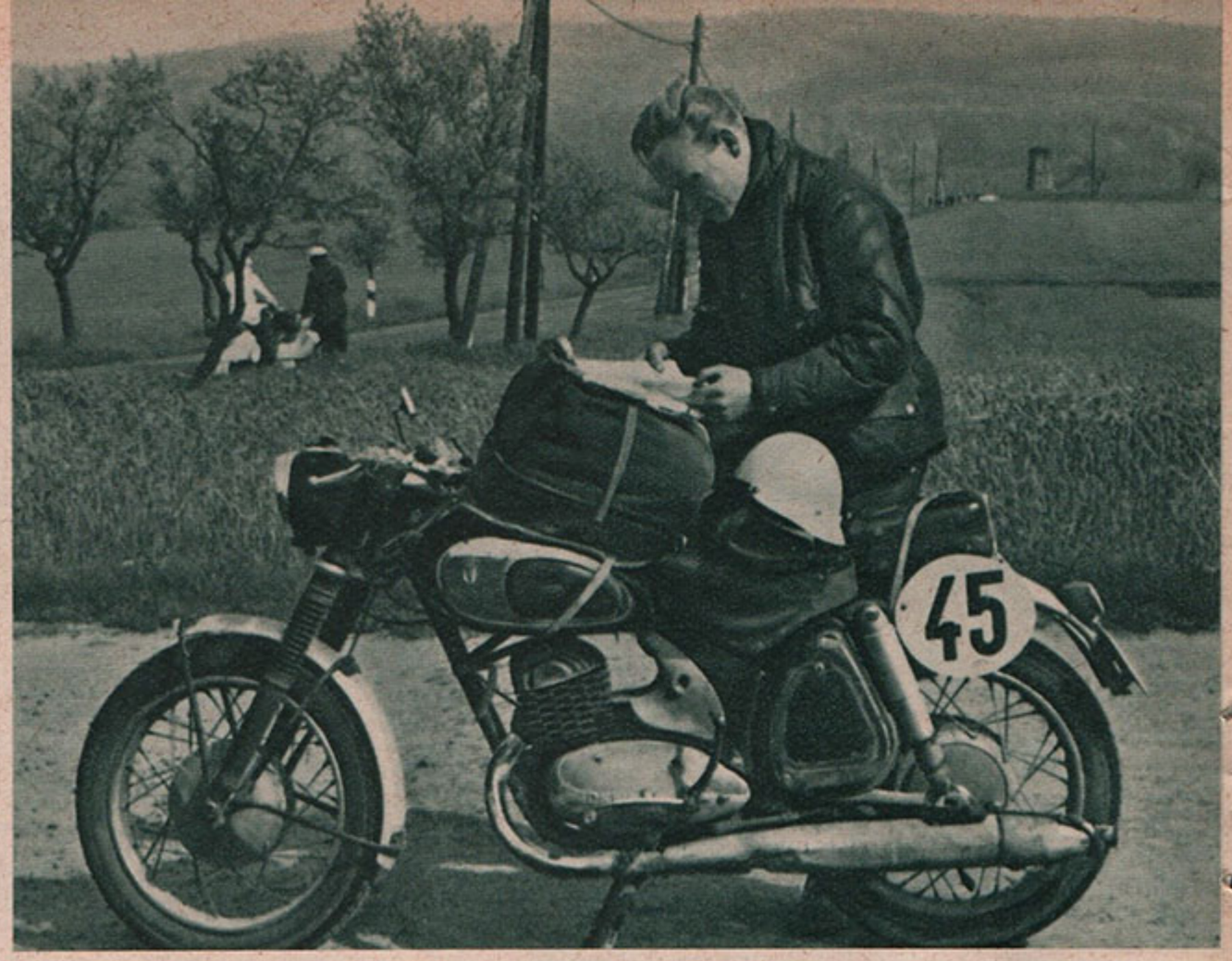
(Schluß Seite 772)

Die sehr starke Teleskopgabel ist ölgedämpft, 160 ccm Öl je Holm. Die Duplexbremse im Vorderrad (Geradweg-Speichen!) hatte eine sehr gute Wirkung und brauchte nicht nachgestellt zu werden. Sehr stabile Kotflügel-Stützen, 18-Zoll-Hochschulterfelgen aus Leichtmetall. Scheinwerfer nur 150 mm ⌀ an der Testmaschine (der Importeur liefert die V 7 in Deutschland mit 200er Scheinwerfer und mit H 48-Hebel von Magura am Lenker aus!). Bild unten: Das Kardangehäuse. An der Testmaschine waren nicht verstellbare Federbeine, für Deutschland wird die Maschine mit dreifach verstellbaren Federbeinen geliefert.



Belebung durch Verbot?

Situation im Straßen-Zuverlässigkeitssport



Die Motorsportsaison 1966 ist abgeschlossen. Es ist nützlicher und alter Brauch, an solchen Zeitpunkten das Vergangene nochmals an sich vorüberziehen zu lassen, es zu überdenken und die gewonnenen Erfahrungen zum Nutzen künftiger Vorhaben zu verwerten. Nicht anders sollte es im Motorsport sein und es sei hier einem Aktiven gestattet, unter diesem Aspekt und aus seiner und anderer Motorsportler Erfahrung heraus die vergangene Saison und die Gesamtentwicklung des Straßen-Zuverlässigkeitssports zu beleuchten. Dies kann nicht ganz losgelöst von den anderen Sparten des Motorradsports geschehen, da — wie sich im folgenden zeigt — die Lage insgesamt betrachtet werden muß.

Was den Straßen-Rennsport als wohl bekannteste Motorsportdisziplin betrifft, so wurde die Diskussion hierüber unter besonderer Betonung des Nachwuchsproblems bereits im MOTORRAD Heft 26/1965 eröffnet. Der Anlaß war nicht gerade erfreulich: es war die Erkenntnis, daß die junge Garde der Straßenrennfahrer fahrerisch zum Teil nicht so mit ihren Maschinen vertraut ist, wie das wünschenswert, um nicht zu sagen erforderlich wäre (siehe z. B. als krassen Fall MOTORRAD Heft 11/1965).

Alle Betrachtungen zu diesem Thema führten zum gleichen Ergebnis: der Nachwuchs fährt zu wenig Motorrad. Es genügt einfach nicht, nur einige Rennen im Jahr zu fahren und sich sonst per Auto oder zu Fuß fortzubewegen. Viele nehmen aus zeitlichen oder finanziellen Gründen überhaupt nur an einem Teil der durchgeführten Nachwuchsrennen (insgesamt ca. ein Dutzend) teil, und wenn man die im Training und Rennen zurückgelegten Distanzen betrachtet, wird klar, daß das zwar eine gewisse Rennpraxis, aber keinesfalls Ersatz für ständig geübte Fahrpraxis ist. Mögliche Besserungskuren wurden erwogen und zur Diskussion gestellt. Ich kann aus eigener Teilnahme an Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten, Geländefahrten und Trials nur die in der zitierten Diskussion vertretene Ansicht teilen, daß Geländefahrten und Trials keine „maßgeschneiderte Lehre" für den Straßen-Rennsport darstellen, auch wenn sie ganz zweifellos zur Maschinenbeherrschung erziehen. Aber das Anbremsen von Kurven aus hohen Geschwindigkeiten, exaktes Anschneiden der Kurven, Erkennen und Einhalten der Ideallinie in Kurvenfolgen, extreme Schräglage ohne Korrektur und genaues Ausnützen der Straßenbreite sind Dinge, die zur Rennpraxis zählen und beim Geländefahren oder Trial nicht zum Handwerk gehören oder sich bei viel niedrigeren Geschwindigkeiten und ganz anderen Bodenverhältnissen abspielen. Für das Gespannfahren gelten ähnliche Betrachtungen, wobei hinzukommt, daß die Technik des Schmiermaxen auf der Straße anders aussieht als im Gelände und rennmäßiges Driften beim Kurvenfahren nicht auf Feldwegen erlernt werden kann.

Daher wurde der Vorschlag gemacht, Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten zur Grundlage der Nachwuchsschulung im Rennsport zu machen. Tatsächlich besteht hier fahrtechnisch eine sehr enge Beziehung, und auch die Aufgabenstellungen der Wettbewerbe weisen einen mehr oder weniger engen Zusammenhang auf. Mehr oder weniger deshalb, weil es bei Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten gewisse Differenzierungen gibt, die zunächst erklärt werden müssen.

Da sind einmal die Langstreckenfahrten mit ca. 600—1200 km Streckenlänge. Sie umfassen außer der ausgedehnten Kilometerspulerei — die als solche bereits ihren Nutzen hat — meistens noch Sonderprüfungen wie z. B. Bergprüfungen, Sprintprüfungen (d. h. auf ebener oder bergaufbergab führender Straße) und Dauerprüfungen auf Rennstrecken wie Nürburgring, Hockenheim, Solitude. Zwei oft wesentliche Punkte sind hierbei jedoch die Orientierung unterwegs sowie das Fahren bei Nacht; beides ist nicht jedermanns Sache und hat außerdem nichts mit Fahrstilschulung gemeinsam. Fazit also: Langstreckenfahrten sind nur bedingt als Vorstufe des Rennsports nützlich.

Als nächstes wären die Langstreckenrennen zu nennen, über 8, 12, 24 Stunden, die sich auf bekannten Rennstrecken abspielen. Sie bieten die Möglichkeit, den betreffenden Kurs in Rennmanier kennenzulernen, und zwar in vielstündiger Fahrt wie sie sonst kein Training und kein Rennen aufweist (und dazu für zwei Fahrer pro Maschine). Fazit: Zum Kennenlernen von Rennstrecken und als allgemeine Fahrübung bestens geeignet und im übrigen auch für die Boxenbesatzung sehr von Nutzen.

Eine gemäßigtere Art dieser Langstreckenrennen sind die Dauerprüfungen auf Rennstrecken, oft kombiniert mit besonderen Berg-, Sprint- oder Slalomwertungen. Die verlangte Gleichmäßigkeit beim Rundenfahren erfordert etwas Uhrenkontrolle, sonst gibt es keine besonderen Probleme. Fazit somit etwa wie bei Langstreckenrennen.

Weiterhin sind die kleineren Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten zu nennen, ca. 300—500 km, mit vielen Sonderprüfungen. Die Orientierung auf der Strecke stellt normalerweise keine hohen Anforderungen, ab und zu sind auch Geländeabschnitte enthalten. An Sonderprüfungen werden Bergprüfungen, Brems- und Beschleunigungsprüfungen, reine Beschleunigungsprüfungen und Slalom durchgeführt, oft auf mehreren Strecken und mit mehreren Durchgängen. Fazit: Vielseitiges und nützliches Training, bestens geeignet, die Fahrer ihre speziellen Interessen und Fähigkeiten überhaupt erst mal erkennen zu lassen.

Soweit also der Straßen-Zuverlässigkeitssport im Hinblick auf seine Eignung als Vorstufe des Straßen-Rennsports.

Es wäre jedoch nur eine halbe Sache, den Zuverlässigkeitssport lediglich unter diesem Blickwinkel zu betrachten, denn er weist einen entscheidenden Vorzug gegenüber allen anderen Sparten der motorsportlichen Betätigung auf: Der Straßen-Zuverlässigkeitssport ist die einzige Möglichkeit, sich mit einem käuflichen, serienmäßigen Motorrad, Gespann oder Motorroller sportlich zu betätigen und mit anderen zu messen. Und das mit Aussicht auf gute Plazierungen, wie die Erfahrung zeigt.

Es braucht nicht verschwiegen zu werden, daß auch hier teilweise mit frisierten Motoren gefahren wird, aber diese Leute sind deshalb nicht öfter auf den vordersten Plätzen zu finden als andere Teilnehmer. Das Herrichten der Motoren kann sowieso nur in Grenzen geschehen, wenn man nicht die hier in erster Linie notwendige Zuverlässigkeit und die Allround-Eigenschaften des Motors (z. B. Durchzugsvermögen, Verbrauch, Startwilligkeit u. a.) beschneiden will. Die heute serienmäßig auf dem Markt angebotenen hohen Leistungen machen eine eigene Leistungssteigerung mit den alten Hausmitteln sowieso immer schwieriger, so daß sich diese Angelegenheit immer mehr von selber regelt.

Die im anderen Motorradsport (Gelände, Trial, Moto Cross, Rennen) verwendeten Maschinen sind auf Grund ihrer Konzeption und Ausstattung Spezialmaschinen. Hier nur einige Stichworte: Geländereifen, kleine oder gar keine Scheinwerfer, laute oder überhaupt unzulässige Auspuffanlagen, langsame Übersetzung, harte Federung, kleiner Tankinhalt. Sie sind also nicht oder nur nach Umbau für den Alltagsbetrieb, für Urlaubs- oder Privatvergnügen brauchbar, ja zum Teil gar nicht behördlich für den Straßenverkehr zugelassen. Sie benötigen obendrein meist noch viel Zeit und Geld zur Instandsetzung und Verbesserung. Die Auswirkung dieser Umstände ist bekannt: außerhalb der Wettbewerbe wird entweder gar nicht oder viel zu wenig Motorrad gefahren. Hier hat der Zuverlässigkeitssport auf der Straße seinen Sinn und seine eigentliche Chance.

Es ist außerdem für junge interessierte Motorradfahrer ein Unding, eine Spezialmaschine zu kaufen oder die seitherige Maschine entsprechend herzurichten, einfach auf die Vermutung hin, es würden sich der Spaß an der betreffenden Sportart und Erfolg dann schon einstellen. Beim Straßen-Zuverlässigkeitssport kann man mit der Normalmaschine erst mal „riechen", wie die Wettbewerbsfahrerei schmeckt, sehen, wie weit Geld und Idealismus überhaupt reichen usw. Man kann per Achse zum Start fahren, ohne gleich einen Wagen plus Anhänger haben zu müssen, den man bei unzulässiger Verkehrsausstattung oder viel zu langsamer Übersetzung der Spezialmaschine eben braucht.

Nachdem nun gezeigt wurde, daß der Straßen-Zuverlässigkeitssport erstens eine eigenständige Sportdisziplin mit wirklicher Daseinsberechtigung darstellt, zum andern aber auch als Vorstufe zum Straßen-Rennsport geeignet ist, wollen wir uns den Terminkalender der vergangenen Saison einmal ansehen. Es waren laut Vorschau für 1966 angemeldet:

1 Ski-Jöring
5 Straßenzuverlässigkeitsfahrten
12 touristische Zielfahrten
18 Straßenrennen
66 Geländefahrten und Trials
120 Bahnrennen und Moto Cross-Veranstaltungen

Es ist fürwahr eine stolze Anzahl: 5 (fünf) Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten in einem Jahr! Allerdings: 1965 waren es nur 4! Dieses Mißverhältnis gegenüber dem übrigen Angebot ist deprimierend aber leider wahr.
Eine Anfrage bei der OMK (Oberste Motorradsport-Kommission), die Langstreckenfahrten betreffend, ergab folgende Antwort (Mitte 1965):

Was Ihre Fragen bezüglich der geringen Zahl von Langstrecken-Wettbewerben auf Straßen anbelangt, müssen wir Ihnen leider mitteilen, daß einerseits die behördlichen Auflagen für die Durchführung solcher Veranstaltungen sehr umfangreich und kompliziert sind, so daß die Veranstalter es vorziehen, von der Durchführung abzusehen, andererseits grundsätzlich das Interesse hieran sowohl bei den Veranstaltern wie auch bei den Fahrern selbst nachläßt.
Die Zahl der Starter deckt meistens nicht mehr die dem Veranstalter entstehenden Unkosten.
Eine Abhilfe könnte lediglich durch den ADAC oder DMV selbst geschaffen werden durch gewisse Zusagen finanzieller Art an die Veranstalter solcher Wettbewerbe.

Die Schwierigkeiten bei der Organisation durch die behördlichen Auflagen sind bei Langstreckenfahrten zweifellos besonders hemmend, denn bei diesen, über viele Kilometer gehenden Wettbewerben hat sich ein Veranstalter mit einer beachtlichen Anzahl von Ministerien und Ämtern auseinanderzusetzen, die manchmal in letzter Minute noch Streckenverlegungen verlangen. Die Funktionäre stehen weitverteilt im Lande und Eintrittsgelder von Zuschauern, wie zum Beispiel bei Rennen, gibt es sowieso nicht zu holen. Wir können uns deshalb nur über die unentwegten Veranstalter von Langstreckenfahrten freuen, die jedes Jahr trotzdem die ganzen Widrigkeiten durchstehen. Es ist jedoch nicht richtig, daß das Interesse seitens der Veranstalter nachläßt; man darf nur die jahrelangen Traditionen ansehen und hinzufügen, daß 1966 sogar ein weiterer Veranstalter hinzukam. Und es ist falsch, daß das Interesse der Fahrer zurückgeht. Zum Beweis hier die Zahlen der bei den traditionellen Langstreckenfahrten in Deutschland gestarteten Teilnehmer: [1])

	1957	58	59	60	61	62	63	64	65	66
1000 km-Fahrt des ADAC-Gau Berlin	40	40	68	72	80	73	81	75	76	72
Sauerländ. ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt des Gaues Westfalen-West	—	—	—	—	—	68	60	66	75	63
ADAC-1000-km-Langstreckenfahrt des HMC Hannover	—	—	42	73	34	51	41	45	77	60[2])
Summe:	40	40	110	145	114	192	182	186	228	195

Von einem „grundsätzlichen Nachlassen des Interesses" kann also keinesfalls gesprochen werden, weder in der Summe, noch was die einzelnen Veranstaltungen betrifft. Es ist bedauerlich, daß die OMK diese Zahlen nicht zu kennen scheint. Wenn man die 5 Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten des Jahres 1966 näher betrachtet, findet man, daß es sich dabei um 4 Langstreckenwettbewerbe und um eine Dauerprüfung mit Sonderprüfungen auf der Solitude handelt. 1965 war die Aufteilung 3 zu 1. Dieses Angebot könnte man so weit hinnehmen, wenn es auch nicht gerade überwältigend ist. Was aber fehlt, sind Langstreckenrennen und vor allem die kleineren Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten mit, überspitzt ausgedrückt, mehr lokalem Charakter, Fahrten, die über 300—500 km gehen und reichlich mit Sonderprüfungen gespickt sind, Fahrten, die man so als „Sport am Samstag und Sonntag" ohne Urlaub mitfahren kann. Was den Gau Württemberg betrifft, sei hier an die ehemaligen Veranstaltungen in Backnang, Gaildorf, Heilbronn, Künzelsau und Marbach erinnert, bei denen Wagen und Motorräder zusammen starten.
Nun drängt sich die Frage auf, warum solche Wettbewerbe nicht mehr auf dem Programm stehen. Die Antwort ist, wie sich im Folgenden zeigt, sehr leicht zu finden: sie sind nicht einfach an mangelndem Interesse oder aus finanziellen Gründen eines sanften Todes gestorben, sondern sie sind verboten worden. Und zwar nicht, wie man denken könnte, von einer Behörde, sondern von den oberen Motorsportgremien selbst, die den gemeinsamen Start von Wagen und Motorrädern bei Zuverlässigkeitsfahrten seit 1964 nicht mehr zulassen.
Doch der Reihe nach. Für 1966 hatten wir im Gau Württemberg mit 6 Veranstaltern kleinerer Wagenwettbewerbe Fühlung aufgenommen, ob sie nicht geneigt wären, Motorräder mitfahren zu lassen. (Diese Veranstaltungen sind nicht unbedingt mit den oben namentlich erwähnten identisch). Das Ergebnis: Ein Veranstalter hatte bereits seine Genehmigung erhalten und die Ausschreibung in Druck gegeben, also waren wir zu spät gekommen. Ein Veranstalter wollte bei seiner Erstlingsfahrt kein Risiko eingehen und baute für dieses Jahr auf eine reine Wagenveranstaltung ohne Vorurteile für zukünftige Fälle. Ein Veranstalter lehnte ab. Drei Veranstalter waren einverstanden. Die Resonanz war also alles in allem durchaus freundlich. Nicht zuletzt wurde uns mehrmals bestätigt, daß man bei früheren „gemischten" Veranstaltungen mit den Motorradfahrern bessere Erfahrungen gemacht hatte, als mit den Wagenfahrern. Es sei zu diesem Thema hier noch eingefügt, daß eine der früheren Veranstaltungen wegen der Disziplinlosigkeit der Sportwagenfahrer von der Behörde nicht mehr genehmigt worden war.
Also gingen zwei Veranstalter (der dritte hatte einen späteren Termin im Jahr) daran, für 1966 eine gemischte Veranstaltung für Wagen und Motorräder vorzubereiten. Einer von ihnen hatte von einem Verbot dieser Fahrt gehört und schrieb vorsichtshalber um Klärung an die OMK. Er erhielt keine Antwort, reklamierte und erhielt bis heute immer noch keine Antwort. Der andere reichte im Nachtrag die Beteiligung der Motorräder nach und erhielt von der zuständigen Gausportabteilung folgendes Schreiben:

Wir nehmen Bezug auf den uns inzwischen zugegangenen Nachtrag zu Ihrer Anmeldung der obigen Veranstaltung. Leider müssen wir Ihnen jedoch heute mitteilen, daß gemischte Veranstaltungen mit Wagen und Motorrädern nun doch nicht möglich sind, da aufgrund eines Beschlusses des ADAC-Hauptsportausschusses vom 12. 8. 63 eine Genehmigung hierzu nicht mehr erfolgt.

Also stimmte es, daß die gemischten Veranstaltungen verboten worden waren.
Nun interessierten uns die Gründe, die zu dieser Maßnahme geführt hatten, denn nur so war es möglich, das zuständige Gremium mit Gegenargumenten eventuell von den deutlichen Nachteilen dieser Regelung zu überzeugen. Wir schrieben deshalb an den ADAC-Hauptsportausschuß diesen Brief:

Über die Sportabteilung des ADAC-Gau Württemberg erfuhr ich, daß laut Beschluß des ADAC-Hauptsportausschusses vom 12. 8. 1963 bei Straßen-Zuverlässigkeitsfahrten Wagen und Motorräder nicht mehr gemeinsam gestartet werden dürfen.
Da die Startmöglichkeiten für Motorradfahrer bei diesen Veranstaltungen — im Gegensatz zum Wagensport — nicht gerade häufig sind, möchte ich Sie bitten, mir die Gründe für Ihre Entscheidung mitteilen zu wollen.

Die Antwort lautete:

In sofortiger Beantwortung Ihrer heute eingegangenen Anfrage vom 5. 1. 1966 dürfen wir Ihnen mitteilen, daß es sich hier nicht nur um einen Beschluß des ADAC-Hauptsportausschusses, sondern um einen ONS-Beschluß handelt.
Ein Blick in den jährlich erscheinenden Terminkalender gibt Ihnen Aufschluß über die große Anzahl von Wettbewerben und deren ständige Kollisionen untereinander.
Als es noch gestattet war, Wagen- und Motorradwettbewerbe, also gemischte Wettbewerbe durchzuführen, entstanden im Falle notwendiger Terminverlegungen bei einer Fakultät ständig erneute Reibungen, die nachweisbar zu einer Vernachlässigung entweder der Wagen- oder der Motorradsparte führten.
Schließlich muß festgestellt werden, daß die Wertungsmodalitäten im Wagensport anders geregelt sind als im Motorradsport und endlich mußten wir feststellen, daß die Veranstalter sog. gemischter Wettbewerbe nur der einen oder der anderen Gruppe besonderes organisatorisches Gewicht beimaßen. Die daraus resultierenden ständigen Reibereien und Unzuträglichkeiten waren Anlaß, diesen sehr vernünftigen Beschluß zu fassen, daß Wettbewerbe für Wagen und Motorräder getrennt durchzuführen sind.
Lediglich im Rennsport ist dies noch gestattet.

Zunächst die Gegenargumente. Bei 4 oder 5 Straßenveranstaltungen im Jahr für Motorräder können auch einige zusätzliche gemischte Veranstaltungen kaum zu „Terminkollisionen" bei den Motorrädern führen. Und Terminschwierigkeiten innerhalb des vollbepackten Wagensportkalenders werden nicht durch die Teilnahme von Motorrädern beeinflußt. Es gibt praktisch jedes Wochenende sowieso mehrere Wagenveranstaltungen, also ständige Terminkollisionen. Andererseits: hat sich schon jemand über zu viele Startmöglichkeiten beklagt? Terminverlegungen sind nur bei Meisterschaftsterminen kritisch und das trifft beim Straßen-Zuverlässigkeitssport für Motorräder sowieso nicht zu, wohl aber beim Rennsport, also dort, wo es noch gemischte Veranstaltungen gibt! Im übrigen läßt sich aus den ONS[1])-Mitteilungen ersehen, daß Terminverlegungen kaum vorkommen. — Auch wenn für Wagen und Motorräder „zweierlei Wertungsmodalitäten" gelten (Wagen: feste, prozentuale Plakettenverteilung; Motorräder: gleitende Plakettenverteilung abhängig von den Strafpunkten), so beweisen doch nachträgliche Berechnungen eines Veranstalters, daß man mit Überlegung die Medaillenverteilung für Wagen und Motorräder durchaus aufeinander abstimmen kann. — Der Verfasser dieses Artikels konnte bei der Teilnahme an etwa 10 gemischten Veranstaltungen nicht ein einziges Mal feststellen, daß *„nur der einen oder der anderen Gruppe besonderes organisatorisches Gewicht beigemessen wurde"*. Bei praktisch gleicher Aufgabenstellung für beide Gruppen können solche Unterschiede gar nicht auftreten. — Von ständigen Reibereien kann nicht die Rede sein, sonst würden sich nicht Veranstalter finden, die auch heute noch gemischte Veranstaltungen ins Programm nehmen würden. Es ist wohl eine einfache aber gewiß keine *„sehr vernünftige Lösung"*, diesen Leuten und den Aktiven durch ein generelles Verbot Fesseln anzulegen. *(wird fortgesetzt)*

[1]) Soweit es sich um frühere Geländefahrten desselben Namens handelt, wurden die Ergebnisse weggelassen; außerdem wurden Kabinenroller nicht mitgezählt.
[2]) Wahlweise 600 oder 1000 km.

[1]) Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland.

JAWA-Geschichte 3

(Schluß aus Heft 24/66)

Im Lauf dieser zwanzig Jahre wurden z. B. die anfänglichen Schwächen, die sich vor allem auf die Vordergabel, die Hinterradfederung und das elektrische System bezogen, ausgemerzt. Zahlreiche große internationale Veranstaltungen, wie die Internationale Sechstagefahrt bewiesen, daß es sich hier um erstklassige und zuverlässige Konstruktionen handelt. Der Sport wurde bei Jawa auch gleich in der Nachkriegsperiode groß geschrieben, und während man Wertungsfahrten mit 250 ccm- und 350 ccm-Zweitakter bestritt, gab es für Straßenrennen ebenfalls — teilweise noch während des Krieges von Vincenz Sklenář konstruierte — 350 ccm- und 500 ccm-Parallel-Zweizylinder mit ohc-Motoren und Kompressor. Die 350 ccm-Parallel-Zweitakter wurden ursprünglich, das heißt 1946—1947, für Ogar konstruiert, doch wurde diese Firma bald darauf von Jawa übernommen und die Maschine dort zugleich mit den 249 ccm-Einzylinder-Zweitaktern gebaut. Die Fahrgestelle waren bei den beiden Modellen identisch, doch war im Verhältnis die 249 ccm-Maschine die leistungsfähigere. Ursprünglich wollte man bei Ogar nach dem Krieg eine moderne 347 ccm ohc-Einzylindermaschine mit Blockmotor herstellen, doch wurde dieser Plan infolge der Konzentration der Produktion aufgegeben.

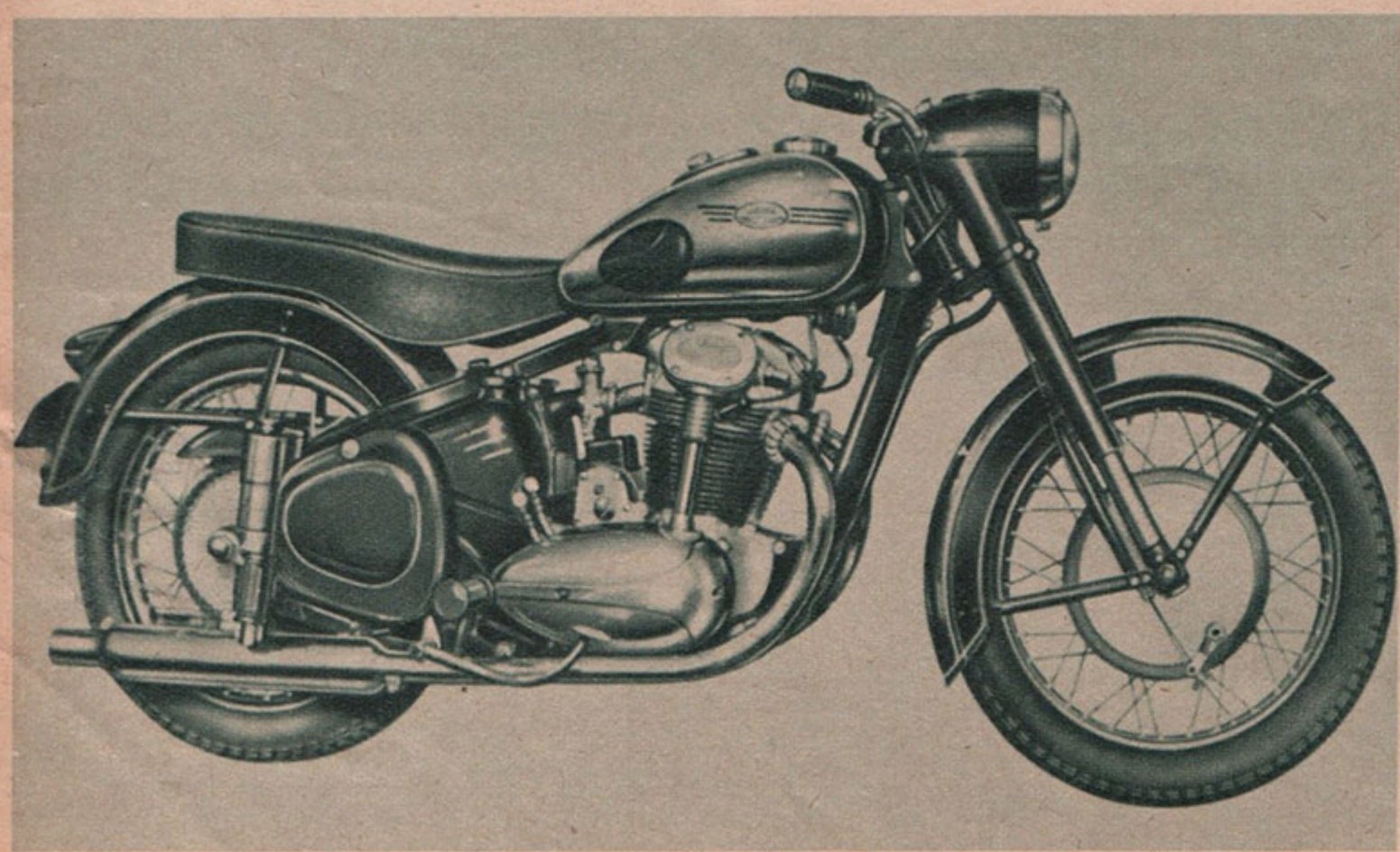
Die erwähnten Kompressor-Zweizylinder-ohc-Rennmaschinen von Jawa wurden sofort nach Kriegsende gebaut und erstmalig schon 1946 und dann 1947—1948 mit Fahrern wie Anton Vitvar, Richard Dusil, Jan Novotny, Karel Rykr, Ladislav Steiner u. a. eingesetzt. Später wurden sie umkonstruiert und ohne Kompressor gefahren, doch konnten sie keine größeren Erfolge erringen. Bei einem Eigengewicht von über 200 kg waren sie viel zu schwer, die Fahrgestelle entsprachen nicht den Anforderungen der schnellen Motoren, und die Motoren selbst waren höchst unzuverlässig. Auch gab es mit den Kompressoren, und besonders mit ihren Antrieben, viele Defekte, und 1950 zog man diese Monster ganz zurück. Wie großzügig man bei Jawa in bezug auf den Rennmaschinenbau war, geht daraus hervor, daß man gleich von Beginn an je vier dieser teuren Rennmaschinenkonstruktionen für die Klassen bis 250 ccm, 350 ccm und 500 ccm vorbereitete. Die Viertellitermaschinen stellte man jedoch nie fertig, und die zwei größeren Versionen wurden zwar unter großen Kosten weiterentwickelt, doch — wie erwähnt — blieben sie erfolglos, wenn man davon absieht, daß es Vitvar gelang, das 500 ccm Modell bei einigen Rennen zum Sieg zu führen. Er selbst fuhr damals aber auch noch eine von Patchett konstruierte 500 ccm ohc-Vorkriegs-Einzylindermaschine und war mit dieser viel erfolgreicher als mit den neuen Parallel-Zweizylindern, die zwei obenliegende Nockenwellen und Kompressor besaßen. Es gab von diesen auch ein Bahnrennmodell, das sich ebenfalls nicht bewährte, obwohl es von hervorragenden Fahrern wie Juhan, Spinka und dem berühmten Engländer Bill Kitchen gefahren wurde — kaum vorstellbar so eine plumpe — allerdings mit einen Bahnfahrgestell versehene — 500 ccm-Parallel-Zweizylinder Doppel-ohc-Rennmaschine mit Kompressor! Allein der Kompressor war auf kurzen Bahnen schon ein Handicap, da er immer erst in Funktion trat, wenn der Fahrer vor der folgenden Kurve schon wieder „zudrehen" mußte.

Bereits 1949 arbeitete man an verbesserten ohc-Zweizylinder-Rennmaschinen, und diese 350 ccm- und 500 ccm-Versionen, die viel leichter und handlicher waren als die ersten Nachkriegsmodelle, errangen in den fünfziger Jahren zahlreiche Erfolge. Infolge des Bedarfs von Fachkräften in der Serien-Produktion mußte die Rennabteilung in späteren Jahren verkleinert werden, doch blieb man nie untätig, und die in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre gebauten 250 ccm-Parallel-Zweizylinder-Rennmaschinen nahmen die erfolgreiche Renntradition von Jawa wieder auf. Später kamen auch ähnliche — aber verbesserte — 350 ccm Versionen hinzu, und Spitzenfahrer wie Frantisek Stastny und Gustav Havel bewiesen auch bei Rennen in Deutschland — besonders in Hockenheim, — daß es sich hier um schnelle und zuverlässige Konstruktionen handelte. Aufgebohrte und teilweise auch neue 350 ccm Rennmodelle von Jawa zeichneten sich auch bei internationalen Rennen in der 500 ccm-Klasse aus, und es muß gesagt werden, daß die Jawa-Fabrik — im Gegensatz zu anderen europäischen Firmen — immer den Wert einer aktiven Werksbeteiligung anerkannte und auch seit Beginn der Motorradproduktion 1929 ununterbrochen aktiv an Rennen im In- und Ausland teilnimmt.

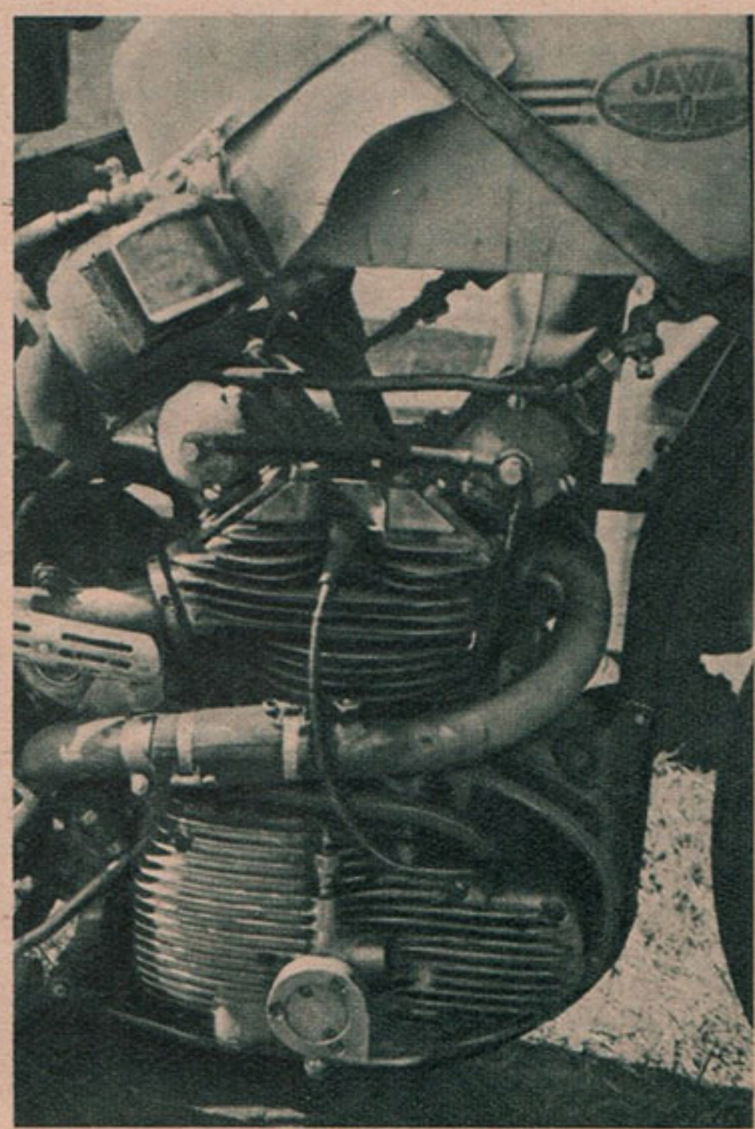
In den fünfziger Jahren gab es bei Jawa auch ein 500 ccm Tourensportmodell, doch wurde dessen Bau Ende der fünfziger Jahre eingestellt. Dieser ohc-Parallel-Zweizylinder war für Solo- und Beiwagenbetrieb gedacht, doch zahlte sich die Weiterentwicklung infolge eines verhältnismäßig geringen Absatzes nicht aus, und man überließ dieses Gebiet den englischen Fabriken. Diese Entwicklung nahmen in Deutschland auch Horex und in Belgien die Firmen Sarolea, F. N. und Gillet sowie Gnome & Rhone in Frankreich. Interessant ist dabei, daß man bei Jawa bisher fast nur Viertakter für Rennzwecke baute — und baut—, was auch die ČZ Fabrik in Strakonice betrifft. Eine Ausnahme bildete bei Jawa die 250 ccm-Zweitaktmaschine, die man versuchsweise auch für die Werksfahrer „frisierte", ohne sie jedoch international einzusetzen.

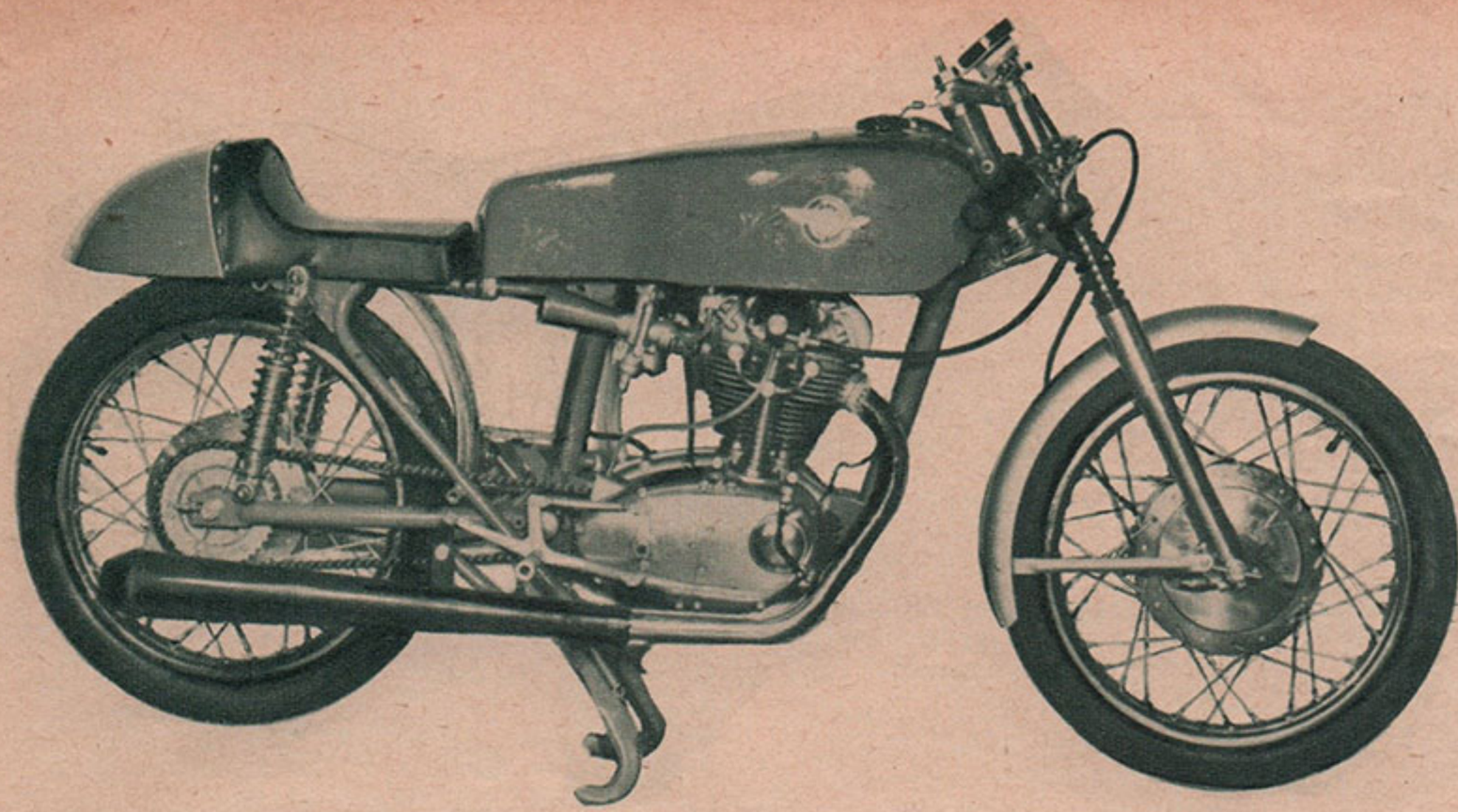
Interessant und ungewöhnlich ist das Verhältnis zwischen den zwei großen tschechoslowakischen Motorradfabriken Jawa und ČZ. Beide gehören dem Staat und beide sind in kommerzieller Beziehung durch die staatlichen Unternehmen Mototechna und Motokov im In- und Ausland verbunden. Auch technisch besteht eine enge Zusammenarbeit, und beide Fabriken ergänzen sich in der Herstellung der meisten Einzelteile. Jawa ist hier der führende Partner bezüglich des Motorenbaues, und die meisten Serienkonstruktionen werden in einer zentralen Konstruktions- und Entwicklungsabteilung geschaffen. Das wirkt sich auch bei der Gestaltung des Typenprogramms aus, und man überschneidet sich hierbei keinesfalls, wie es z. B. vor dem Krieg der Fall war, als beide Firmen 175- und 250 ccm-Modelle herstellten. Nicht ganz glücklich ist man bei ČZ in Strakonice hinsichtlich der derzeitigen Gestaltung des Sportprogramms. Laut diesem gehört der Straßenrennsport zu Jawa, von wo auch die Maschine für die großen Zuverlässigkeitsfahrten kommen. Moto Cross bleibt dagegen die Domäne von ČZ, und obwohl man hier — wie die Resultate beweisen — an der Spitze steht, kann man doch nicht verschmerzen, daß man den Straßenrennsport ganz dem alten Gegner Jawa überlassen muß. Bei ČZ gibt es hervorragende und erfahrene sowie begeisterte Techniker, wie Jaroslaw Walter, die jahrelang bewiesen, daß sie erfolgreiche 125- und 250 ccm ohc-Rennmaschinen herstellen können, und es wäre wirklich bedauerlich, wenn diese fähigen Männer in Strakonice sich ganz vom Straßenrennsport zurückziehen müßten. Dazu kommt aber auch, daß man bei Jawa die Moto Cross-Seite nicht ganz an ČZ abgeben möchte, und noch heuer setzte man bei Jawa gebaute Moto Cross-Maschinen — Zweitakter — erfolgreich ein. Zwischen Jawa und ČZ besteht eine jahrelange gesunde Sportrivalität, und es wäre wünschenswert, wenn diese bestehen bleiben könnte.

Unten: Mit dieser schönen Königswellen-Zweizylindermaschine 500 ccm von 1951 bemächtigte sich Jawa vorübergehend auch im Serienbau wieder der 500er Klasse, und es war schade, als man sich schon sehr bald entschloß, dieses Modell wieder aus der Produktion zu nehmen.



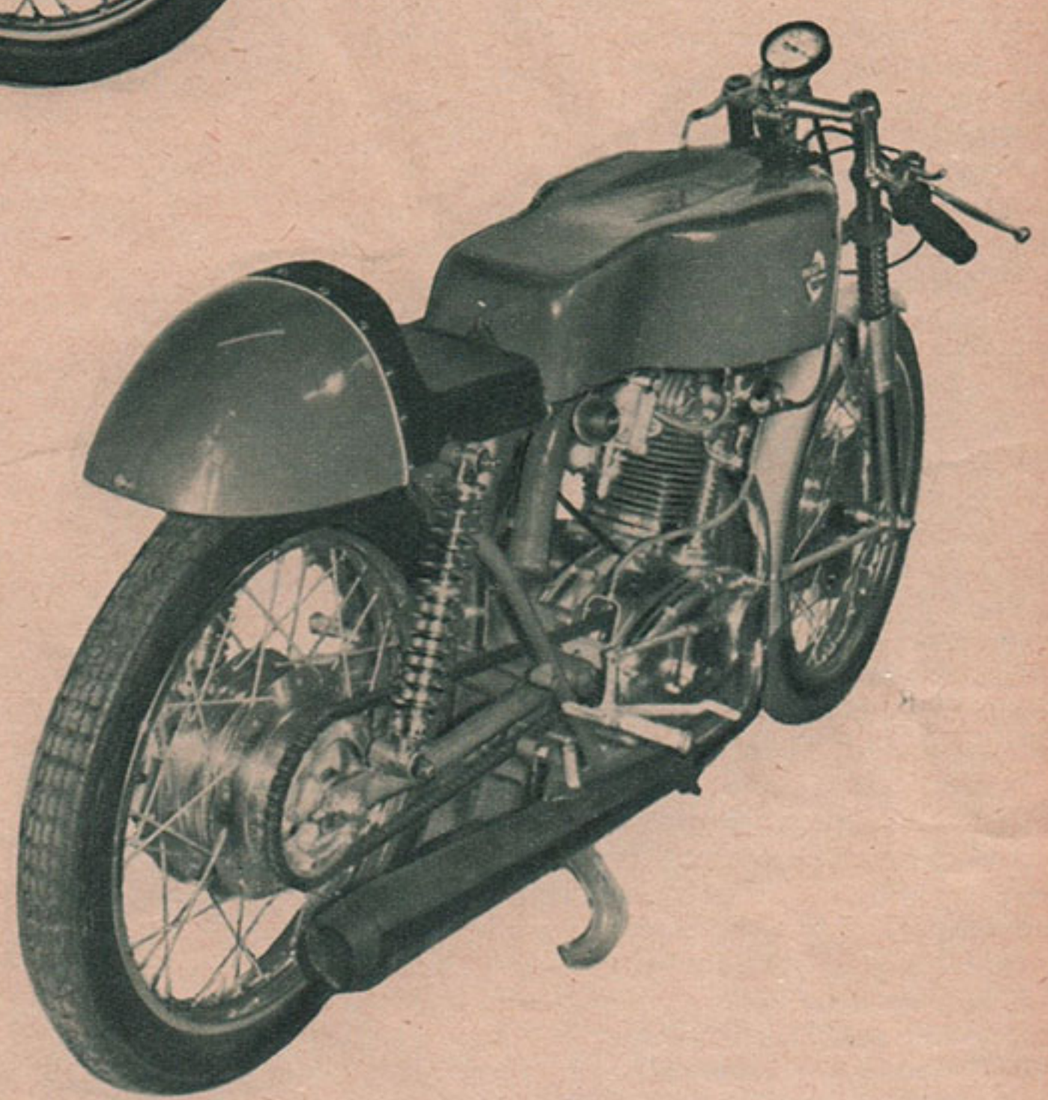
Rechts: Die serienmäßig gebaute Zweizylinder-Viertaktmaschine hatte nach dem Krieg bereits Vorgänger aus der Rennentwicklung gehabt: hier ein Motorbild der Doppelnocken-Jawa-Rennmaschine aus den ersten Nachkriegsjahren, und zwar die Ausführung mit Kompressor, der später wegfiel.





DUCATI

Rennmaschine für Ausweisfahrer



Die Firma Edmund Bühler KG, Stuttgart O, Gänsheidestr. 19, seit vielen Jahren als deutscher Ducati-Importeur bekannt, hat unter der Überlegung, daß die Zahl von Viertakt-Rennmaschinen, die in der 250er Klasse Ausweisfahrern zur Verfügung stehen, immer geringer geworden ist, im Werk in Bologna angeregt, doch speziell für diese deutschen Interessenten, die sich aktiv am Straßenrennsport beteiligen wollen, eine konkurrenzfähige und dennoch im Preis erschwingliche Maschine bereitzustellen. Dieser im Interesse der Nachwuchsfahrer dankenswerten Anregung konnte man bei Ducati um so eher entsprechen, als im Rahmen des Amerika-Programms (der Hauptteil der Ducati-Fertigung geht nach den USA) ein Modell zur Verfügung stand, das reinen Rennmaschinencharakter hat.
Die daraus abgeleitete Ausführung, die ausgesprochen als Maschine für deutsche Ausweisfahrer gedacht ist (und die, das muß ausdrücklich hier betont werden, für eine Zulassung zum öffentlichen Straßenverkehr keinesfalls, auch nach Umbauten nicht, geeignet ist!), kann von der Firma Bühler, die sie derzeit kurzfristig liefern kann, bezogen werden.
Der mit dem Fünfganggetriebe zu einem Block vereinigte Königswellenmotor entspricht der bekannten Ducati-Bautendenz, er leistet maximal etwa 32 PS. Der Rohrrahmen ist hinten mit speziell für den Rennbetrieb abgestimmten hydraulisch gedämpften Federbeinen, vorn mit einer ebensolchen Teleskopgabel von Marzochi ausgerüstet. Der Kraftstofftank ist eine Kunststoffausführung, das Gesamtgewicht der ungetankten Maschine, die rennfertig mit Rennreifen und Drehzahlmesser geliefert wird, liegt knapp unter 100 kg. Kettenkränze und -ritzel zur Erzielung aller gewünschten Übersetzungsverhältnisse sind lieferbar. Der Preis der Rennmaschine beträgt verzollt nur DM 2600.— (mit Borani-Hochschulter-Alufelgen DM 2700.—).

Die enge Zusammenarbeit zwischen Jawa und ČZ führte im Laufe der Jahre zu zahlreichen Kombinationen hinsichtlich des Serienprogramms, und es ist unmöglich, alle laufenden Veränderungen zu registrieren. Dazu kommen auch noch zahlreiche Modifikationen und Neukonstruktionen bei den Werksmaschinen und Rennmodellen, und wenn man die unorthodoxen Preßstahl-Schwingenfahrgestelle betrachtet, die in den letzten Jahren bei Zuverlässigkeitsfahrten verwendet wurden, so sieht man, welch große Entwicklungsarbeit seit der ersten Nachkriegs 249 ccm-Jawa seit 1946 geleistet wurde. So hatte z. B. der im Vorjahr bei der Sechstagefahrt eingesetzte 246,5 ccm-Einzylinder-Zweitaktmotor 70 mm Bohrung und 64 mm Hub und gab 26 PS bei 6 500 U/min ab — ein weiter Weg von den 9 PS des 1946er Modells! Die einst sehr empfindliche 350 ccm Zweizylinder-Zweitaktmaschine hat in der modernen Sechstageausführung bereits 29 PS bei der gleichen Umdrehungszahl. Nicht zu vergessen die Fünfganggetriebe, verbesserten Telegabeln, Sättel, Bremsen usw.
Jawas neueste Konstruktion ist eine besonders für nationale Rennen gedachte Formel „Junior" Rennmaschine. Es ist ein 248 ccm-Zweitakter mit einer Leistung von 30 PS, einer Spitzengeschwindigkeit von 170 km/h und einem Gewicht von 110 kg. In gewisser Beziehung lehnt sich diese Konstruktion — die 1967 in Kleinserie kommen soll — an bei MZ gemachte Erfahrungen an. Zweitakt-Rennmaschinen mit 50 ccm Motoren werden derzeit aber auch bei einer dritten tschechoslowakischen Motorradfabrik — Manet in Považska Bystrica (Slowakei) — entwickelt; auch diese Fabrik gehört zur gleichen Produktionsgruppe wie Jawa und ČZ. Die Konstruktion dieser nur 60 kg schweren Rennmaschinen ist eine eigene der slowakischen Firma.
Offiziell heißt die Jawa-Fabrik jetzt „Fabrik des 9. Mai" („Závody 9. května"). Die serienmäßige 250 ccm-Zweitakt-Einzylindermaschine bekam dort die Fabriknummer 559, und als 1962 die verbesserte 599/02 mit ihrem 248,8 ccm Motor (65 mm Bohrung, 75 Hub) auf den Markt kam, da hatte sie 14 PS bei 5 000 U/min. Die letzte Variante, die 599/04. hat fast den gleichen Motor. Normalerweise mit 3.25—16"- und 3.50—16"-Rädern ausgerüstet, wird sie für den Export auch mit 19"-Rädern geliefert. Daneben gibt es auch eine serienmäßige Sportversion, die 590—00, die sich leistungsmäßig nicht sehr unterscheidet. Dasselbe betrifft auch die zweizylindrigen 344 ccm-Zweitakter, die 360—00 und die 361—00, deren Serienmotoren 18 PS leisten. Gebaut werden diese Modelle, wie erwähnt, in der Fabrik in Brodce an der Sazava. Das ist insofern beachtenswert, als es auch Jawas mit 49,8 ccm-Zweitaktmotoren gibt, deren Herstellung in der Manet-Fabrik in Provážska Bystrica erfolgt. Es handelt sich dabei um den 50—05 „Pionyr" (und Pionyr-Sport)-Roller und das Jawetta-Standard-Moped, dessen Produktion jedoch ausläuft.

Den Namen Jawa finden wir derzeit aber auch in Verbindung mit den bekannten ESO-Bahnrennmaschinen, die seit Jahren in einer kleinen Fabrik in Divišov gebaut werden und die sich immer größerer Beliebtheit erfreuen, zumal die Entwicklung der berühmten JAP-Bahnmotoren seit Jahren stagniert. Jawa ist, mehr oder weniger, nur der offizielle Schutzpatron von ESO — in die eigentliche Produktion mischt man sich nicht hinein, und auch die Entwicklung wird von den ESO-Konstrukteuren selbst betrieben. Hierbei ist interessant, daß man die Leistung dieses obengesteuerten 498,5 ccm Einzylinders (88 mm Bohrung und 82 mm Hub) beim letzten Modell DT-6 von 53 PS auf 50 PS bei 6750 bis 7000 U/min reduzierte, um einen besseren Drehmomentverlauf zu erhalten. Diese Maschinen haben ein Verdichtungsverhältnis von 1 : 14, einen Dell'Orto-Vergaser mit 35 mm ⌀ und verwenden Methylalkohol als Kraftstoff. Komplett wiegen diese Bahnrennmaschinen — für Strecken bis zu 600 Meter Länge — nur 83 kg.

Wenn man bedenkt, daß in den ersten drei Jahren der Motorradfabrikation bei Jawa, das heißt von 1929 bis 1932, nur etwas über 1 000 Maschinen gebaut wurden, und gleichzeitig hört, daß bis 1966 über 1 600 000 Maschinen die Fabrik verließen, so kann man ermessen, welchen Aufschwung diese Firma und damit auch das Motorradwesen in bestimmten Gebieten nahm. Die Story von Jawa ist faszinierend und leider so lang, daß diese Zeilen nur einen Teil von ihr widerspiegeln können. Sie ist vor allem die Geschichte einer Firma, die es trotz aller Hindernisse zur Weltgeltung brachte. Ein Grund dafür liegt in der Tatsache, daß man dort nicht nur einfach Motorräder in großen Stückzahlen herstellt, sondern sie mit Liebe baut und mit großem Können weiterentwickelt. In diesem Zusammenhang seien vor allen zwei führende Techniker, Josef Jozif und Ján Křivka, erwähnt, die äußerst wertvolle Konstruktions- und Entwicklungsarbeit an den Nachkriegskonstruktionen der Firma leisten, und ebenso mit den großen tschechoslowakischen Erfolgen bei Zuverlässigkeitsfahrten und Rennen eng verbunden sind.

Erwin Tragatsch

Neuheiten-Test

Ronson Gas-Lötbrenner

Es gibt immer wieder eine ganze Menge Neuheiten, die ein Bastler sich am liebsten sofort kaufen würde, wenn er nicht schon unangenehme Erfahrungen gerade mit „Neuheiten" gemacht hätte, die ihn zur Vorsicht erzogen haben. Vielleicht ist das der Grund, weshalb sich auch die guten Sachen zunächst nie so recht durchsetzen können, vor allem dann, wenn sie im Preis etwas hoch liegen. Um es vorweg zu sagen: für mein Gefühl gehört der Ronson-Gasbrenner eben zu diesen guten Sachen, obwohl er immerhin auch einige Schwächen hat, unter anderem eben den genannten hohen Preis. Die Neugierde siegte bei mir jedenfalls, und das Ding wurde mal probiert. Zunächst die Kleinigkeiten: im Preis inbegriffen ist eine Gaspatrone. Und zwar die größere aus dem Ronson-Programm. Der Packung beigelegt sind außer den üblichen Reklameschriftchen ein kleines Heft mit Tips (die durchweg recht gut sind) und, das muß besonders erwähnt werden, ein Blatt mit Angaben technischer Art, die von der Seriosität des Herstellers zeugen. Da wird nämlich genau gezeigt, wie lange man mit der Füllung einer Gaspatrone auskommen kann, was natürlich je nach Flammengröße verschieden sein muß. Man scheut sich also nicht, die Grenzen des Gerätes in dieser Richtung klar zu nennen! Mehr als 4 Stunden sind bei kleiner Flamme (zum Weichlöten etwa richtig) nicht drin, und wenn man mehr Hitze braucht, etwa für größere Blechsachen oder zum Abbrennen von alten Lacken, dann kommt man gerade eine Stunde lang mit der Füllung aus. Das ist wenig, vor allem, weil ja die Patrone mit DM 4.50 nicht gerade billig ist. Preis des Gerätes und der Ersatzpatrone weisen also darauf hin, daß es sich eben um ein (ernst zu nehmendes) Spielzeug für die leidenschaftlichen Bastler handelt, die nicht nur ab und zu einmal ein wenig herumpfriemeln.

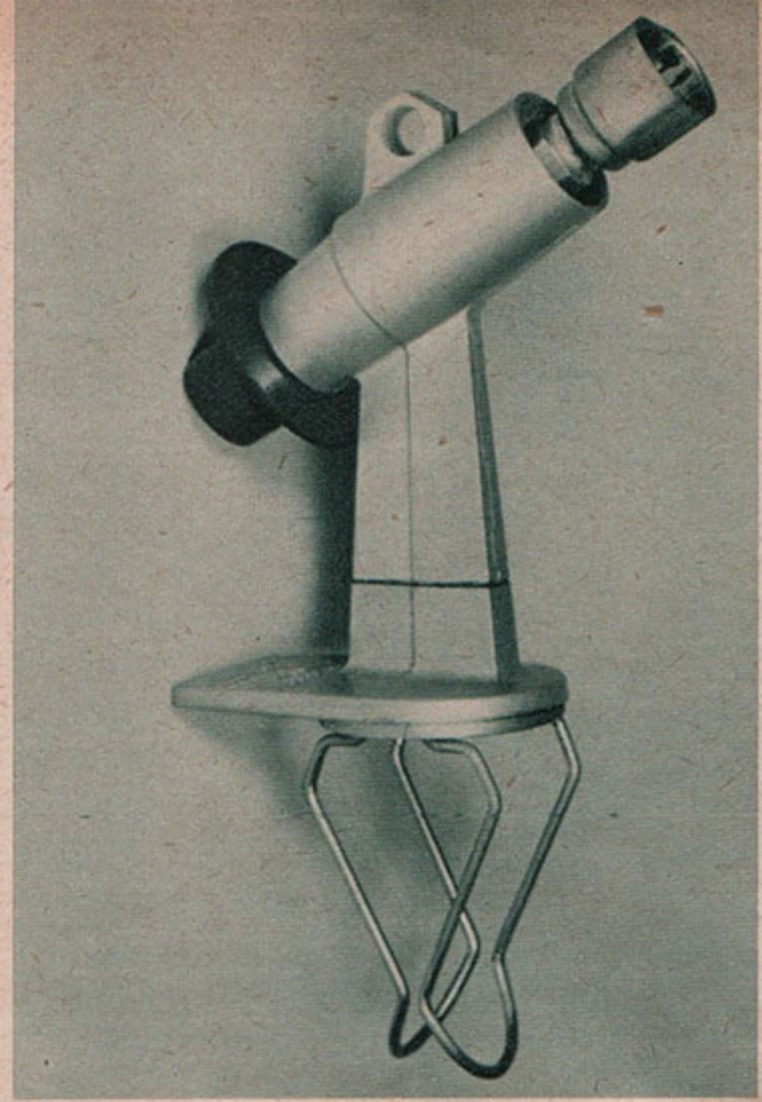
Das zweite Diagramm, das dem Brenner beigelegt ist, zeigt die erreichbaren Temperaturen (siehe unten rechts), und diese Kurve kann optimistische Gemüter zunächst etwas zu fröhlich stimmen. Die angegebenen max. ca. 1600 Grad C sind Temperatur der Brennerflamme, das heißt noch nicht, daß man etwa Eisen damit schmelzen könnte (Schmelzpunkt bei 1450 bis 1539 Grad). Dazu reicht die Wärmemenge nun doch nicht ganz, denn sie wird ja zum großen Teil von den angeheizten Teilen wieder abgestrahlt, wodurch je nach Größe des Eisenstückes wesentlich niedrigere Hitzegrade tatsächlich erreicht werden.

Auch zum Hartlöten mit normalem Messinglot kommt man nur unter bestimmten Bedingungen mit diesem Brenner zurecht, es ist also nicht möglich, etwa gebrochene Rahmenrohre damit neu zu vermuffen. Aber wie das letzte Bild zeigt, kann man Kleinteilchen durchaus mit normalen Messingstangen hartlöten. Der Draht (hier 3 mm Schweißdraht) wurde zur Probe an das Blechstück hart gelötet, dazu war etwas Geduld nötig, bis beides genügend aufgeheizt war, aber es ging einwandfrei, das Lot ist sauber gelaufen. (Die dunklen Stellen sind Flußmittelreste.)

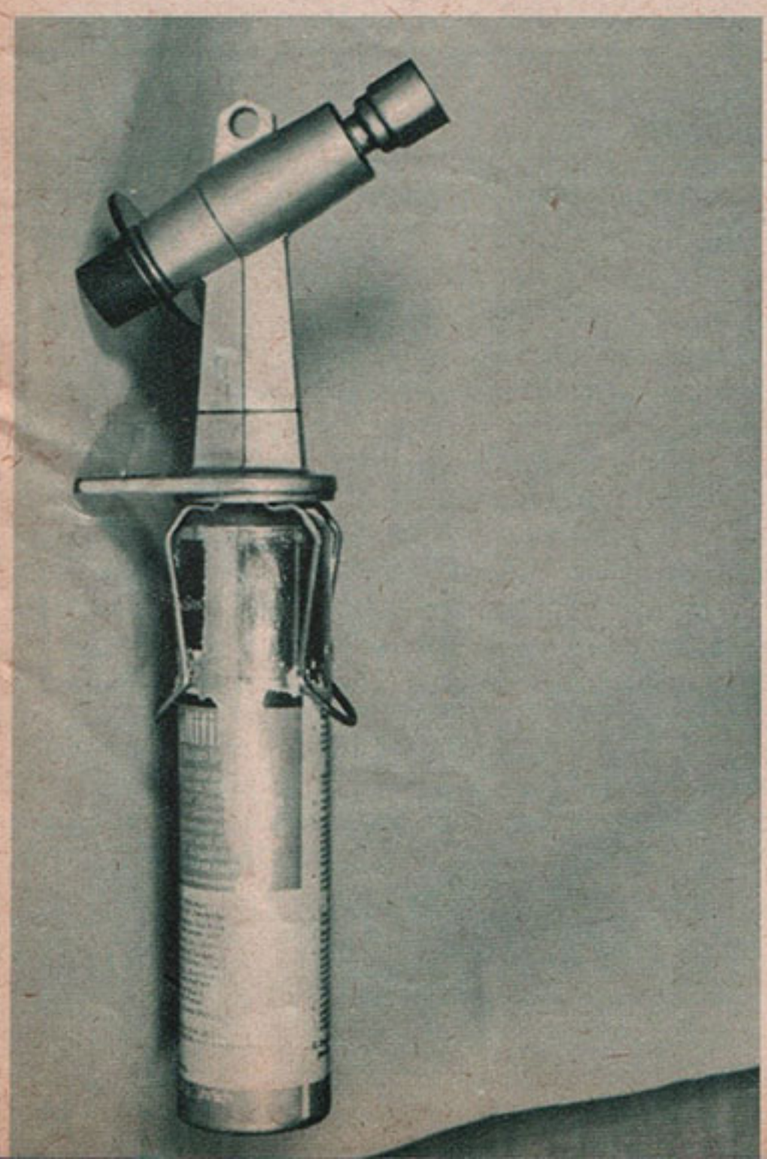
Das Hartlöten (dazu gibt es ja besonders niedrig schmelzende Lote, etwa Castolin, mit denen es besser klappen würde) ist aber nicht der eigentliche Grund, weshalb dieser Lötbrenner interessant sein könnte. Weichlöten funktioniert damit auch bei kleinen (bei großen selbstverständlich) Teilen erstaunlich gut. Das liegt an der recht schmalen und spitzen Flamme, mit der man fein und genau arbeiten kann (Flächen etwa von Daumennagelgröße erwärmen, ohne nebenliegenden Lack zu verbrennen), und das liegt in zweiter Linie daran, daß die erreichbare Hitze wesentlich größer ist als etwa mit einem Lötkolben. Ich habe seit dem Kauf des Gasbrenners bereits eine Menge Blechteile probeweise gelötet, die ich sonst nur ungern mit dem Lötkolben zusammengeklebt hätte, weil eben Lötkolben immer wesentlich größere Sorgfalt beim richtigen Durchwärmen der Lötstelle erfordern. Hier mit dem Gasbrenner läuft das Lot plötzlich auch ohne scharfes Lötwasser auf Eisenblech, wo man mit dem Lötkolben nur mit viel Geduld zum Erfolg käme. Dabei sei erwähnt, daß es sich beim eben genannten Lötkolben nicht etwa um einen „Bastlerkolben" mit nur 80 Watt handelt, sondern um einen großen, mit dem man an sich schon sehr gut an 1 mm-Blechen arbeiten kann.

Warum dann aber dieser Gas-Lötbrenner genommen wurde, und nicht die doch viel billigere Spiritus-Lötlampe? Mit der Spirituslampe erwärmt man wieder wesentlich größere Flächen, genaues Dosieren ist damit sehr viel schwieriger, eben weil sie eine erheblich gröbere Flamme hat. Diese große und verhältnismäßig weiche Flamme hat ihre ganz besonderen Vorzüge, etwa beim Anwärmen von Leichtmetallgehäusen zum Ausdrücken von Lagern oder ähnlichem, wo es nicht so sehr auf hohe Temperaturen ankommt als vielmehr darauf, eine sehr große Fläche zu bestreichen. Das kann man zwar auch mit dem Gasbrenner machen, dazu wäre aber die für solche Arbeiten verbrauchte Gasmenge (Stellung auf sehr große Flamme, Brenndauer ca. 40 min mit der großen Patrone!) zu teuer.

Womit wir wieder beim Preis wären. Das bleibt der einzige Punkt, der etwas unglücklich ist. Einen knappen Zwanzigmarkschein für die seltenen Gelegenheiten hinlegen, in denen man speziell einen Lötbrenner mit den Eigenschaften des Ronson-Brenners braucht, ist nicht jedermanns Sache. Denn man kann sich ja noch mit Umkonstruieren der Lötstelle helfen, wodurch man dann wieder mit dem Lötkolben oder dem Spiritusbrenner auskäme. Allerdings muß ich zugeben, daß ich rein aus Bequemlichkeit bereits die erste Gaspatrone verbraucht habe, unter anderem für viele Lötungen, die auch anders zu machen gewesen wären. Anheizen fällt fast ganz weg, Bedienung ist einfach, sauber, geruchlos, und die Löterei geht plötzlich wesentlich fixer als früher. Wenn also die Edelbastler sich noch nicht innerlich einig geworden sind, dann könnten sie diesen Gasbrenner ruhig mit auf den Weihnachts-Wunschzettel setzen, sie werden sich kaum nachträglich darüber ärgern. *H.-J. M.*

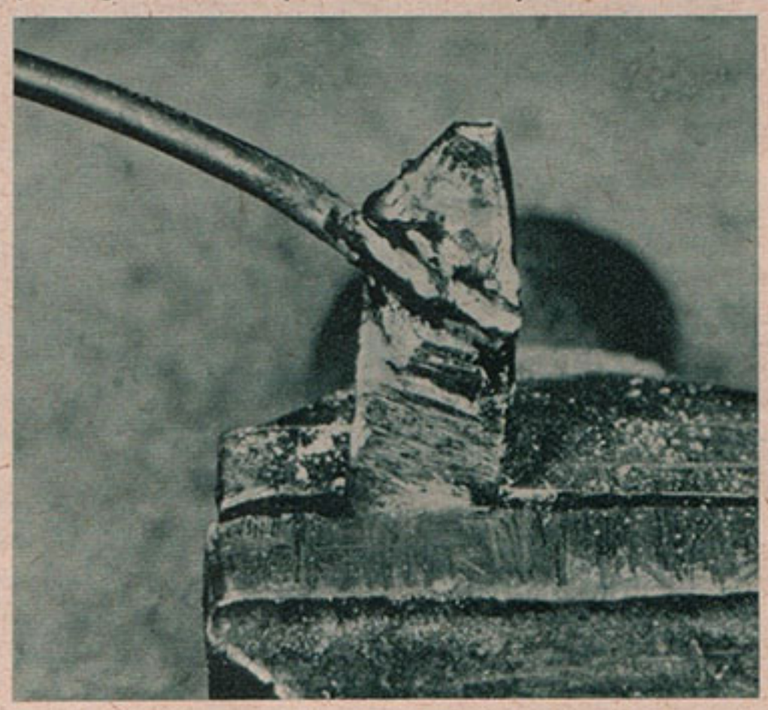


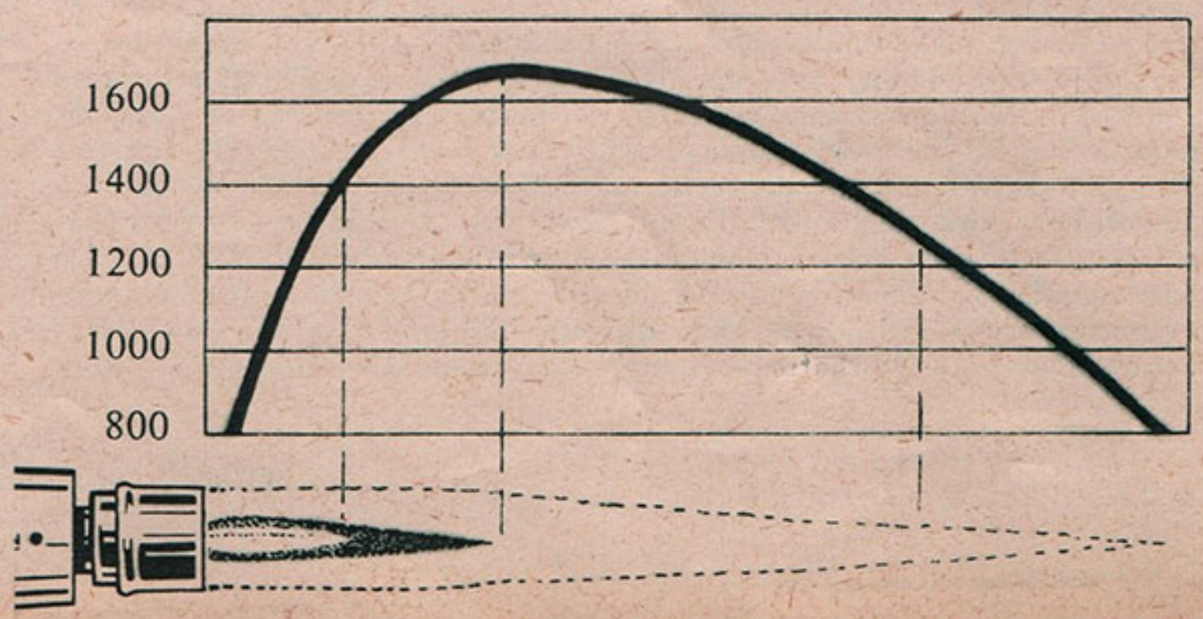
Oben: Das ist der eigentliche Gasbrenner, links das Regulierrad und rechts oben der Austritt der Flamme, die nicht etwa so weich wie beim Feuerzeug ist, sondern scharf und dazu eben eng gebündelt.



Unten links: Und so sieht der Gasbrenner komplett mit der großen Multifill-Patrone aus, die als Handgriff dient.

Unten: Man kann kleine Teile sogar mit normalem Messinglot hartlöten, wenn natürlich auch mit „Degussa"-Spezialloten und etwa „Castolin" günstigere Bedingungen (niedrigerer Schmelzpunkt dieser Lote) bestehen.





Die Hitze, die rechts als Temperatur der Brennerflamme ausgewiesen wird, kann nur bedingt als Anhaltspunkt für das Hartlöten genommen werden. Z. B. erreicht die Brennerflamme des Schweißbrenners (Azetylen-Sauerstoff) ca. 3100 Grad C, was für größere Hartlötungen erst die richtige Anwärmmöglichkeit gibt.

„Rund um Hannover"

1000 km-Langstreckenfahrt für Motorräder

H. Hermann Reiche, Duisburg, mit seiner englischen Triumph ist mit seinen 48 Jahren immer noch dabei und fährt manchem Jungen auf und davon. Foto: Brede

Der Hannoversche Motorsportclub e. V. veranstaltete am 17. und 18. September wie im vorigen Jahr seine Langstreckenfahrt „Rund um Hannover". Die Fahrt war erstmalig in zwei Gruppen unterteilt. Man konnte die Streckenlänge von 600 km oder 1000 km wählen. Die 600 km-Fahrt war am Sonnabend (17. Sept.) abends beendet. Wer aber die 1000-km-Fahrt gewählt hatte, mußte am Sonntag zwischen 6 und 7 Uhr zur zweiten Etappe starten. Es war hart für die Kameraden, die am ersten Tag gut abgeschnitten hatten und vielleicht schon Gold oder Silber in der Tasche zu haben glaubten, und am zweiten Tag ausfielen. Und alles nur, um fürs Sportabzeichen drei Punkte mehr zu bekommen. Hier war ein gewisses Risiko drin. Schon bei Abgabe der Meldung mußte man sich für die eine oder andere Fahrt entscheiden, spätestens aber am Samstag morgen bei der Abnahme. Wer dann aber zum Beispiel nach 620 km ausfiel, konnte keine Wertung für den ersten Tag in Anspruch nehmen.

Nach Abgabe der Nennung erhielten wir den handlichen Streckenplan. Hier sah man schon, daß die Fahrt von Leuten vom Fach gemacht wurde. Es war kein großer Wisch DIN A 4, wie bei anderen Veranstaltungen so üblich, wo man das Ding dann auf dem Tankrucksack oder am Lenker herumflattern hat (und wenn es dann noch regnet, bleiben nur noch Fetzen übrig).

Unser Streckenplan war, wie im Vorjahr, ein kleines Heftchen, 10 × 15 cm. Jedes Blatt mit Ortsangabe von Zeitkontrolle zu Zeitkontrolle, so daß unten die genaue Lage der ZK stand. Ganz Schlaue hatten sich eine Vorrichtung am Lenker gemacht, mit Plastikscheibe, so daß sie nicht von Ort zu Ort runter zum Tankrucksack zu gucken brauchten, was während der Fahrt doch gefährlich sein kann. Das Kästchen lag besser im Sichtfeld beim Fahren. Mit dem Streckenplan erhielten wir einen kurzen Gruß des Fahrtleiters mit einigen Hinweisen bezüglich der Fahrt. Es hieß unter anderem wörtlich: „Bei Durchsicht Ihrer Streckenführung werden Sie feststellen, daß die Entscheidung auf der Strecke fallen wird. Wir verzichten daher in diesem Jahr auf Sonderprüfungen, bis auf eine kurze Startprüfung, die bei Punktgleichheit zur Ermittlung des Klassen-Siegers herangezogen wird." Diese Entscheidung finde ich besser als die Bergprüfungen, bei denen sich alles auf den 3 bis 5 km entscheidet. Während anderer Fahrten konnte man spazierenfahren, mit einem 40er Schnitt, mit Mittagspause im Gasthaus, und Kuchenessen in der Bäckerei. Man weiß nicht, wo man mit der Zeit hin soll, und auf den paar km Bergprüfung entscheidet sich alles.

Außerdem fand man im Streckenplan-Heftchen einen kurzen Hinweis über drei verschiedene Zeiten innerhalb der einzelnen Klassen. Tankmöglichkeiten zwischen ZK 5 und 6 am ersten Tag und zwischen ZK 2 und 3 am zweiten Tag mit 30 Min. Tankpause. Alles bestens organisiert. Wir konnten zu Hause in Ruhe die Strecke in unsere Generalkarte, Blatt 7 und 9 einzeichnen. Wer in Nähe Hannover wohnte, konnte die Strecke auch abfahren, zur Übung!?

Wir merkten schon beim Einzeichnen: das wird kernig. Da sind Stücke drin, wo wir ganz schön braten müssen, wenn wir einen hohen Schnitt bekommen. Man verfranzt sich ja auch einmal, muß mal auf die Karte schauen oder einen Opa fragen, wo es nach Kleinkleckersdorf hingeht, und eh der dann seine Pfeife aus dem Mund nimmt und ein Wort herausbekommt, hat man vor Ungeduld seinen Hirsch schon um die nächste Ecke geschaukelt.

Die Fahrzeugabnahme am Motel Bock, 1 km von der Autobahnabfahrt Hannover-Buchholz, erfolgte eine Stunde vor dem Start. Es ging alles reibungslos, kein großes Gezeter wie oftmals. Bei Ausgabe der Papiere erhielten wir unsere Kontrollkarte mit den Schnitten. Ich traute meinen Augen kaum, 48er Schnitt in der großen Klasse, prima, nicht so eine Bummelei wie sonst! Die Gleichmäßigkeitsprüfung fiel zwischen ZK 2 und ZK 3 mit drei geheimen Zeitkontrollen. Schnell Schnitt-Tabelle raus, wir hatten ja noch etwas Zeit, und einige Anhaltspunkte ausgerechnet. Einige Notizen auf den Streckenplan: 4 km = 5 Min., 15 Min. = 12 km. Jeder nach seinem eigenen Rezept.

Dann Start in Minutenabstand, Startprüfung, bremsen nach 30 m auf einem weißen Strich zwischen Vorder- und Hinterrad, los! Autobahnauffahrt Hannover-Buchholz, Richtung Berlin, Abfahrt Peine, Stederdorf, kurz vor Mödesse ZK 1, hier noch viel Zeit, auf der Autobahn herausgefahren. Jetzt wurde es ernst. Jetzt kam die Gleichmäßigkeitsprüfung. In nördlicher Richtung einen großen Bogen über Edemissen, Alvesse, Rietze, peinlich bemüht, den 48er Schnitt einzuhalten. Stehenbleiben — rechnen — Karte vergleichen — wie war das noch laut Ausschreibung? Nur Straßen. Schnell Zeichenerklärung überprüfen, war das Weiße auch Straße oder Weg? Herrschaften, ich muß ja weiter, um die nächste Ecke kann die „Geheime" sein, und dann bin ich zu spät drin. Immer von Ort zu Ort die nächste Entfernung, aber nur auf Straßen, laut Generalkarte. Aber was waren in natura Straßen und was Wege? Was laut Karte als Fahrweg eingezeichnet war, entpuppte sich in Wirklichkeit als breite asphaltierte Straße, und was umgekehrt als Straße zweiter Ordnung eingezeichnet war, erwies sich als miserabler Dreckweg, von dem man annehmen mußte, daß er am nächsten Bauernhof zu Ende ist. Diese Faktoren erschweren die Orientierung kolossal, und immer wieder mußte man die Karte zur Hand nehmen. Hinter Rietze die erste geheime ZK, nochmal stehengeblieben, schnell nachgerechnet. Freundliche Gesichter, nicht, wie schon mal vorgekommen, daß einem die Kontrollkarte sofort aus der Hand gerissen wird und rein in die Stempeluhr, hier ließ man uns ruhig Zeit.

Ein Stück Bundesstraße 214 in nördlicher Richtung, wieder südlich Eichenrode. Hier war wieder eine Falle: Fahrweg oder Straße? Laut Streckenplan mußten wir Eichenrode auf Fahrweg verlassen, aber nicht auf Fahrweg in den Ort reinkommen, man mußte also schon höllisch aufpassen. Dedenhausen, Edesse, wieder Edemissen. Andere Fahrtteilnehmer verlassen Edemissen in anderer Richtung. Aufpassen, die Straßen gehen bis auf 300 m im Ort aneinander vorbei. Einige Leute zeigen nach rechts, an der nächsten Ecke nach links. Abbensen, Vöhrum, Peine. In Peine drei Kreuzungen und zwei Gabelungen von Bundesstraßen. Die Orientierung wird außerordentlich schwierig, immer wieder stehenbleiben, Karte raus, vergleichen. Die Zeit wird sehr knapp. Nächster Ort Berkum an der Bundesstraße 65. Halt! War da nicht im Weg eine Kontrolle? Kehrtgemacht, richtig. Die Kameraden von der Orientierungs-Kontrolle winken schon von weitem und lachen, wo hast du denn deine OK 1? Ich schaue verdutzt aus der Wäsche, aber da heißt es: „Beruhige dich man, bis jetzt hatten nur 2 bis 3 Mann die OK 1." Das sind ja schöne Aussichten!

Die „Goldene" ist futsch! Für das Auslassen einer Orientierungskontrolle gab es 5 Strafpunkte, und nur bis 0,9 Strafpunkte gab es Gold. — Gleichgültig, weiter! Bis 19,9 Strafpunkte Silber, da kann man noch allerhand einpacken. Aber 1000 km sind lang, und ich hatte ja erst ca. 80 km gefahren. Nachher habe ich mir die Sache auf der Karte angesehen, da war es alles so einfach. Zwischen Vöhrum und Peine war eine kleine weiße Straße, man sah nur 2 mm davon, weil die Eisenbahn und das Straßennummernschild darübergedruckt waren. Also doppelt aufpassen. Wenn das so weitergeht, prost Mahlzeit! Es muß gleich ZK 2 kommen. Da war links ein kleiner Feldweg, sah aus, als führe er auf einen Hof. Da mußten wir rein, auf der Karte weiße Straße, hinter dem Hof ein Knick, der Weg führte weiter, und in zwei km Entfernung sah man die Kontrolle. Nun ging es im Moto Cross-Stil zur ZK. Hier haben sich viele Leute ihre Zeitpunkte eingehandelt. Man konnte keine Zeit vorher herausfahren, denn es kamen vorher zwei geheime ZKs. Viele kamen an der ZK 2 aus falscher Richtung an, was auch zehn Strafpunkte einbrachte. Die 60 km zwischen ZK 1 und ZK 2 waren die schwierigsten der ganzen Fahrt (was sich erst später herausstellte). Nun ging es in südlicher Richtung über Adenstedt, Mölme, Feldbergen, Dingelbe (die Ecke war uns vom Vorjahr noch gut bekannt). Die Einwohner standen an den Straßen und winkten, und in einigen Dörfern hatten die Kinder schulfrei bekommen. Es waren schöne Motorradbilderbuchstraßen, wenig Verkehr, und die Sonne lachte nur so vom Himmel. Es machte einen Mordsspaß. Und wenn mal ein ganz Schneller kam und man sich über mehrere Kilometer jagen konnte, so war das zur Belebung der Fahrt. In südlicher Richtung nach Hildesheim. Plötzlich war ich in Hildesheim. Volles Rohr zurück, es war kurz vor der ZK 3 und hatte gerade noch geklappt. Diekholzen, westliche Schleife Eitzum, Heinum, Bad Salzdetfurth. B 243 südlich bis Nette, dann linksab in Schleifen und zahlreichen Windungen, über Dörfer und kleinste Orte. Ab und zu mal wieder eine OK laufend numeriert, so daß man sofort wußte, ob man eine ausgelassen hatte. Immer wieder mußte man auf die Karte sehen. Auch hier wieder eine versteckte OK bei Hary. Mal mußte man dreschen, was das Zeug hielt, mal hatte man Zeit und konnte Stullen auspacken.

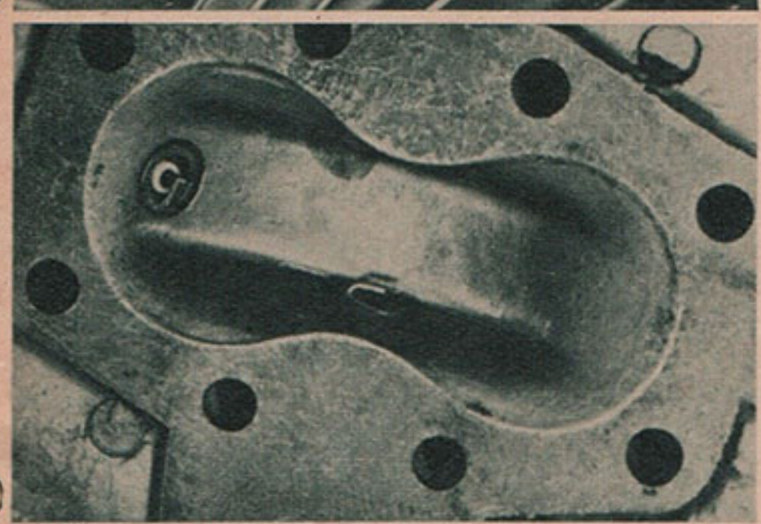
Bodenburg, Groß Rhüden, Lamspringe im großen Bogen nach Alfeld und Freden, immer auf Nebenstraßen. ZK 4 und ZK 5, man hat Zeit auf den langen Etappen herausgefahren. In Alfeld und Freden Gelegenheit zum Tanken, 30 Min. zum Schnitt hinzugerechnet. Hinter Freden bei Delligsen auf der B 3, ZK 6. Mancher suchte bereits jetzt seinen Schlitten zusammen. Eine 250 ccm-BMW hatte schon ihr Vorderschutzblech ver-

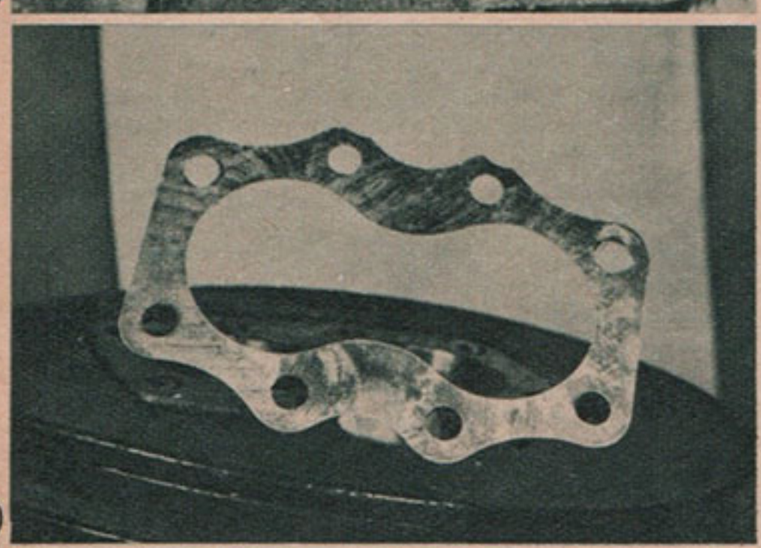
(Schluß Seite 774)

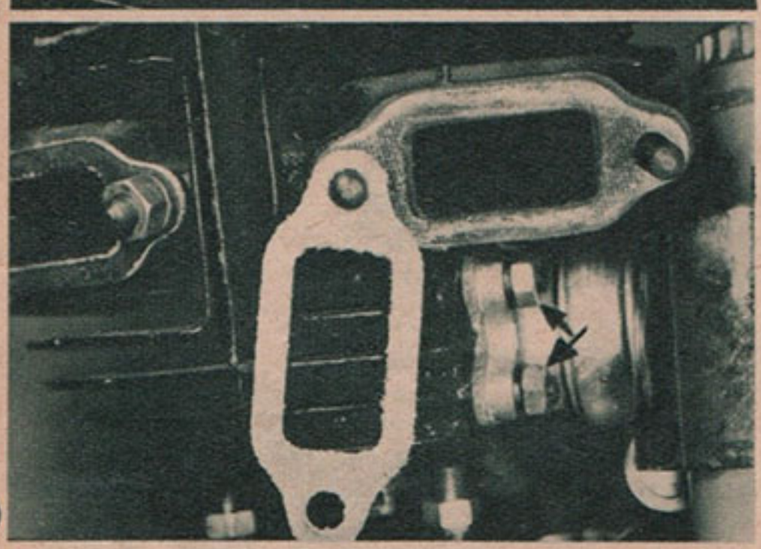
DAS MOTORRAD baut am Motor: PUCH 250 SGS

Diesmal geht es beim Bauen am Puch-Motor nicht so sehr darum, den Puch-Besitzern zu zeigen, wie man es macht, sondern wir wollen vor allem den technisch interessierten Lesern einmal einiges in Bildern vorführen, was man als soliden Motorenbau bezeichnen muß. Seit einmal im MOTORRAD gestanden hat, daß die Puchmotoren zwar nicht mehr die stärksten nach heutigen Begriffen seien, aber doch dafür mit die solidesten, kommen immer mal wieder Fragen, was man denn unter diesem Begriff zu verstehen habe. Und noch etwas muß allgemein erwähnt werden: Diese Motoren sind nicht ganz ohne Spezialwerkzeug zu zerlegen, doch hat man hier so konstruiert, daß z. B. ein einziges Werkzeug gleich an mehreren Stellen Verwendung finden kann, hat also in einer Art rationalisiert, die auch für modernste Motoren als einzig richtig angesehen werden muß. So werden also einige Bilder vorkommen, die keine Montageschritte, dafür aber interessante Details zeigen.

1


2


3


4

5

Es bereitet keine Schwierigkeiten, den Motor aus dem Rahmen herauszunehmen, deshalb fangen wir mit dem Montieren gleich am sauberen Motor an, ohne auf den Ausbau einzugehen. Falls der Zylinderblock abgenommen werden soll, muß man zunächst den Kopf abnehmen, er ist mit 8 Schrauben M8 ange„näht", die allerdings keinen Sechskantkopf haben, sondern einen Vierkant. Dazu gibt's im Bordwerkzeug einen Spezialschlüssel (Bild 1), der schlank genug ist, die zwischen den hohen Rippen etwas versteckt liegenden Schrauben zu erreichen. Unterlagscheiben (Stahlscheiben!) unter den Schrauben nicht verlieren.

Hier gleich die ersten zwei Bilder (2 und 3), die nicht direkt mit der Montage zu tun haben: der Innenraum des Zylinderkopfes und die Alu-Kopfdichtung. Man sieht die zweite Zündkerze, die bei diesem langgestreckten Verbrennungsraum für vollständige Kraftstoffausnutzung nötig ist.

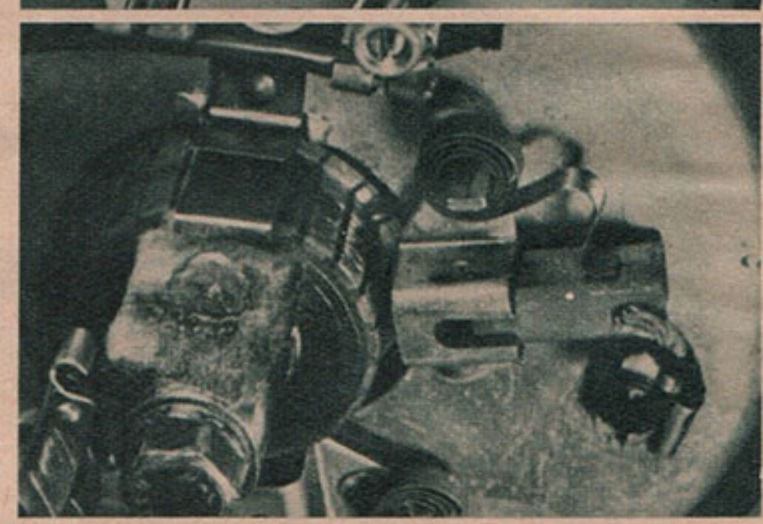
Bild 4 zeigt die sorgfältige Auspuffrohr-Befestigung: keine Überwurfmutter, sondern Flansch, Bild 5 die Anbringung des Vergaserstutzens mit vier Schrauben. Da kann sich nun wirklich nichts mehr verziehen. Der Vergaser selbst ist auf den Stutzen aufgeklemmt.

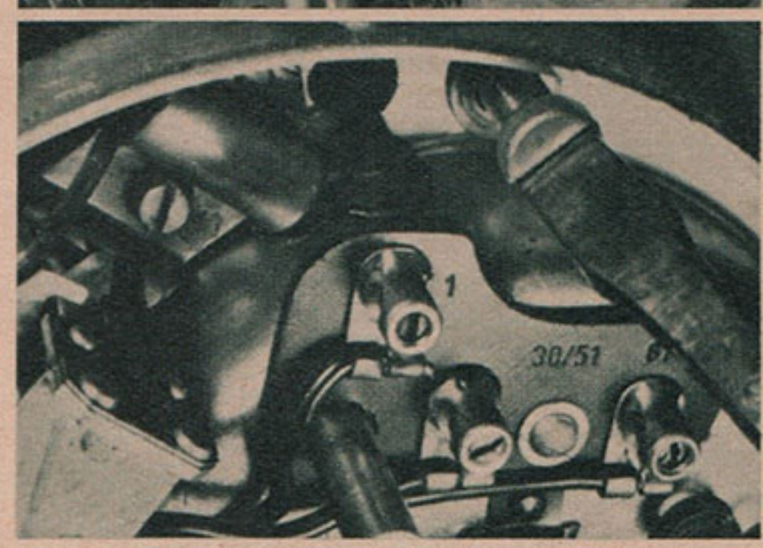
Durch Abschrauben der 4 Zylinderhaltemuttern am Fuß kann man nun den Zylinderblock abnehmen, um an die Kolben heranzukommen. Bild 6 zeigt die beiden Kolben, die sehr lang sind, im übrigen aber auch sehr dicke Kolbenbolzen haben. Diese sind durch richtige Seegerringe im Kolben gehalten, man braucht also eine spezielle Seegerringzange, damit man beim Ausbau nicht den Ring verbiegt und ihm damit die zuverlässige Sicherungswirkung nimmt. Die Bolzen lassen sich wie üblich mit nur geringem Druck aus den Kolben herausdrücken, sollten sie sehr schwer sitzen, dann müßte eine Ausdrückvorrichtung genommen werden, evtl. heizt man den Kolben auf. Möglichst nicht hämmern!

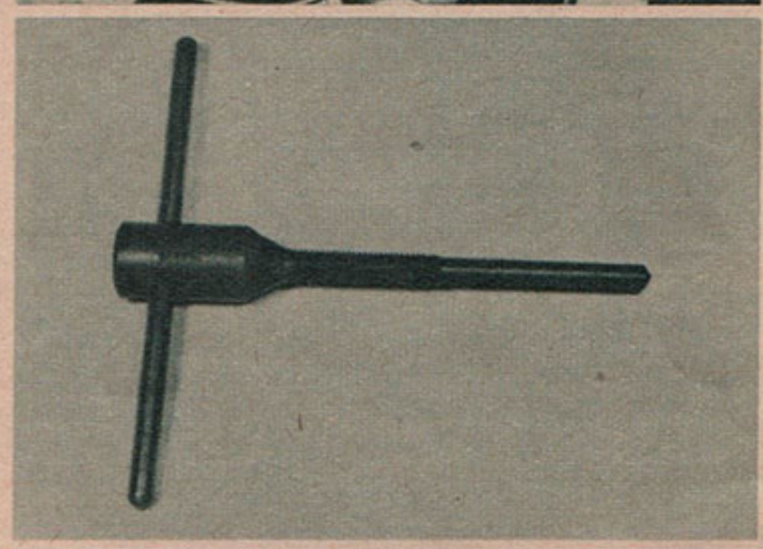
Soll der ganze Motor zerrupft werden, dann wenden wir uns zunächst einmal der Lichtmaschine zu. Hier müssen nach Abnehmen der Blechhaube die Kohlen gegen Verklemmen gesichert werden: Bild 7 zeigt, wie man die Druckfeder zweckentfremdet. Die Lichtmaschinengrundplatte ist nur mit zwei M8-Schlitzschrauben gehalten (das ist eine der Stellen, an denen man vorteilhaft Schrauben mit Innensechskant verwenden kann — Bild 8). Der Lichtmaschinenanker wird genauso abgenommen wie bei fast jedem anderen Motor mit Gleichstromlichtmaschine: über das zusätzliche Gewinde im Anker selbst und einen eingesteckten Stahlstift wird mit der Originalhalteschraube abgedrückt. Feine Leute (oder solche, die diese Arbeit öfter machen müssen) können sich ja eine Spezialschraube (Bild 9) anfertigen. Maße des Abdrückstiftes: Durchmesser 6 mm, Länge ca. 50 mm, Material bitte nur besseren Stahl (etwa 8-G-Schraube!) und bitte ohne Gewindereste. Ich kann mich deutlich erinnern, wieviel Arbeit es bedeutete, als ein paar Kameraden früher mal eine Weicheisenschraube M 6 als Druckstift verwendet hatten. Diese Schraube hatte sich innerhalb des Ankers verbogen und verkeilt, da half kaum noch brutales Ausbohren der Schraubenreste! Manchmal kommt es auch vor, daß der Anker sehr widerwillig abgeht, dann spannt man die Schraube fest, hält mit der linken Hand den Anker und gibt mit einem Hammer wenige kurze Schläge auf den Schraubenkopf. Meist (praktisch immer) springt der Anker dann mit leichtem Knall ab (deshalb hält man ihn nämlich fest! — Bild 10). Erfahrene Bastler, die schon etliche andere Motoren zerlegt haben, werden nun vergeblich auf dem sichtbaren Kurbelwellenstumpf nach einem Paßstiftchen suchen, der die Stellung des Ankers (der ja auch den Unterbrechernocken trägt) fixieren soll. Die Einstellung des Zündzeitpunktes wird später noch beschrieben, sie geht etwas anders vor sich als üblich.

Bild 11 zeigt ein weiteres Spezialwerkzeug, das eigentlich nicht allzu notwendig ist. Mit dieser

6

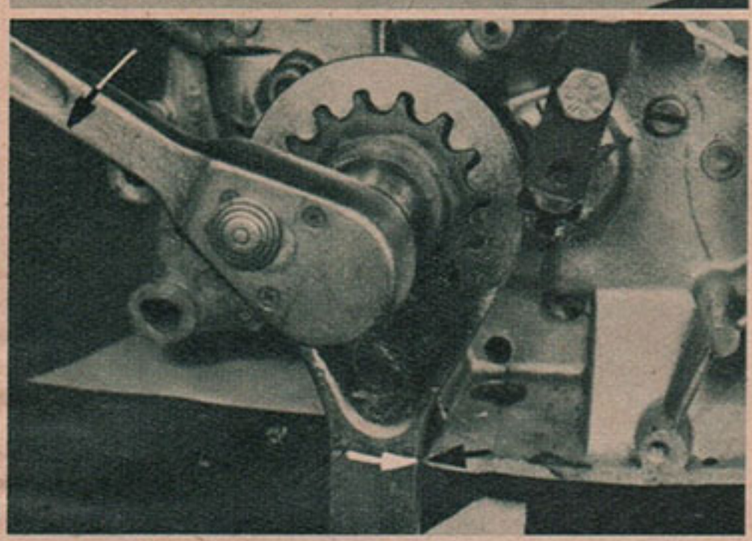

7


8

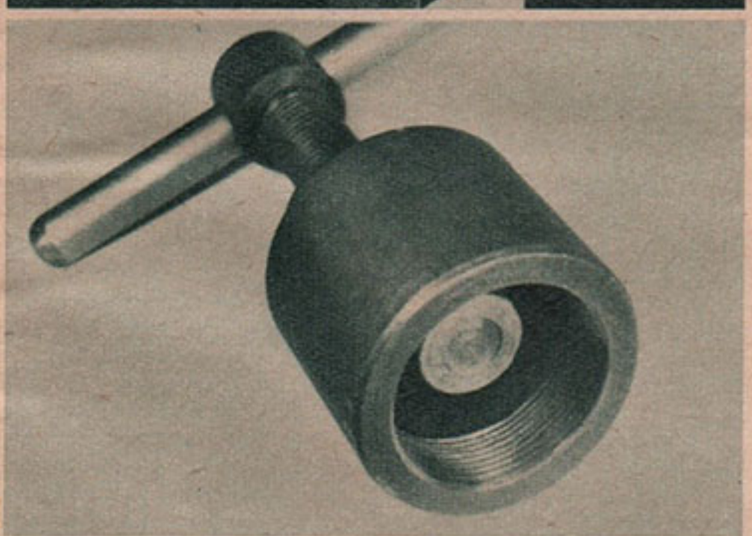

9

10

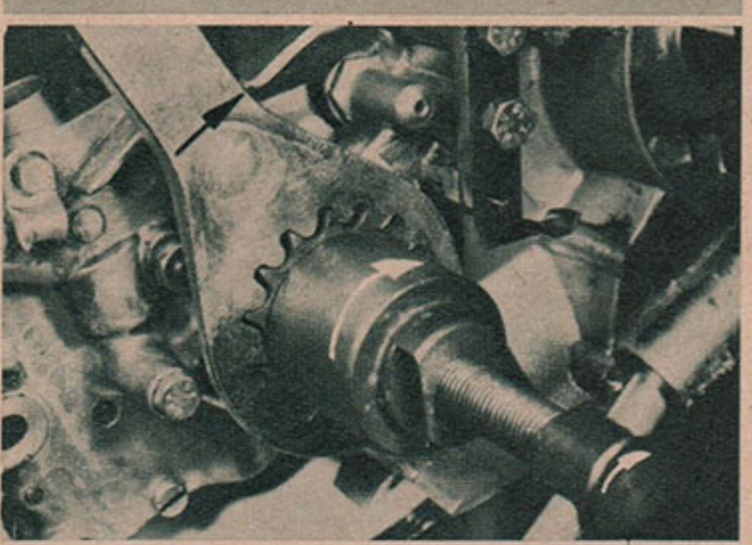
11



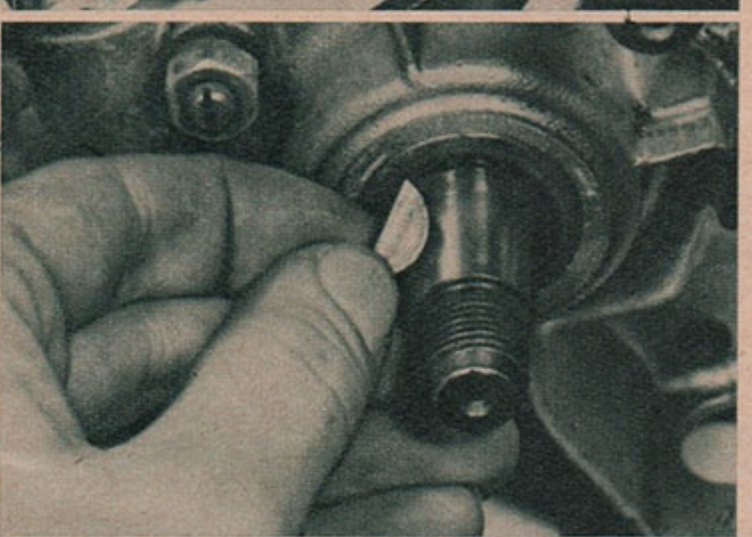
12



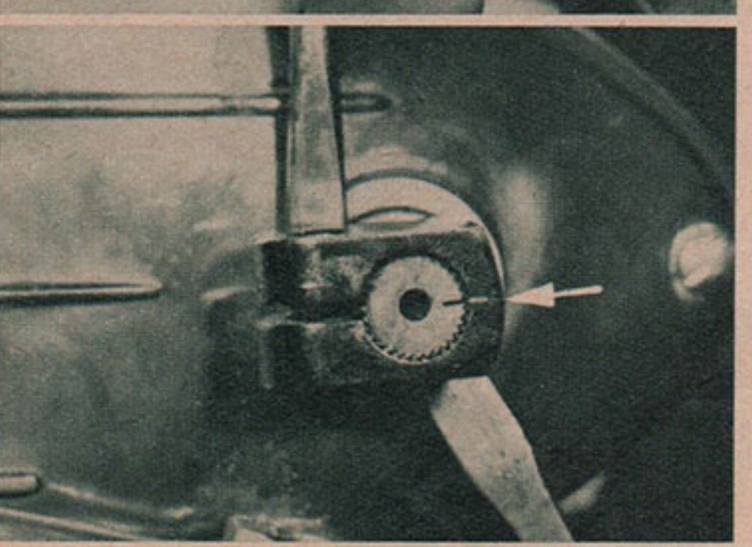
13



14



15



16

„Kelle" soll das Getriebeabtriebsritzel gehalten werden zum Abschrauben der Haltemutter. Man kann sich aber auf dieselbe Art helfen, wie es in der Montageanweisung fürs Florett schon beschrieben war: Kette auf das Ritzel legen und diese Kette (evtl. an Bolzen in den Augen der Motoraufhängung hinten) über einen Bolzen festlegen (Heft 11/66, Bilder 30/31). Hier sei nur die Verwendung des Puch-Spezialwerkzeuges nochmal gezeigt (Bild 12). Unbedingt wichtig ist dagegen der Abzieher (Bild 13), der sowohl fürs Ritzel als auch fürs Primärzahnrad gemacht ist. Er hat innen ein Gewinde M 40 mit 1,5 mm Steigung und mittig zum Glockenkörper natürlich die Abdrückspindel, die in diesem Falle aber unbedingt kräftig dimensioniert sein muß, da man recht hart anziehen muß. Falls man sich solch einen Abzieher selbst machen will, ich würde Gewinde 16 × 1,5 vorschlagen für die Spindel.

Bild 14 zeigt, wie der Werksabzieher angesetzt wird: Erst aufschrauben (langer weißer Pfeil), dann Spindel anknallen (kurzer weißer Pfeil), dabei legt sich dann die Haltevorrichtung ans Gehäuse an (schwarzer Pfeil). Es muß wohl nicht besonders betont werden, daß die Mutter vor dem Ritzel blechgesichert ist, daß man also dieses Blech erst mal zurückbiegen muß (Schraubenzieher mit durchgehender Klinge und leichte Hammerschläge). Aufpassen, daß der „Halbmondkeil" (Paßfeder, Bild 15) nicht verlorengeht.

Nach Abschrauben des Kupplungshebels sind wir dann zunächst mal auf der rechten Motorseite fertig. Nun wird der linke Gehäusedeckel abgenommen. Dazu schrauben wir erst den Kickstarter-Drehbolzen aus (SW 17) und nehmen den Kickstarter ab. Druckstift und Feder nicht verlieren! Vor dem Abziehen der Hebelnabe bringen wir uns eine Markierung auf dieser und der verzahnten Welle an (Bild 16), das gleiche machen wir auch jetzt schon beim Schalthebel! Dann Hebelnabe abnehmen, was meist von Hand geht. Nur wenn unbedingt nötig, sollte man mit zwei Schraubenzieherklingen drunterfahren und sie damit abhebeln (Bild 16).

Zum Abnehmen des Gehäusedeckels werden 6 Schlitzschrauben M 6 × 50 (alle gleich lang) herausgedreht.

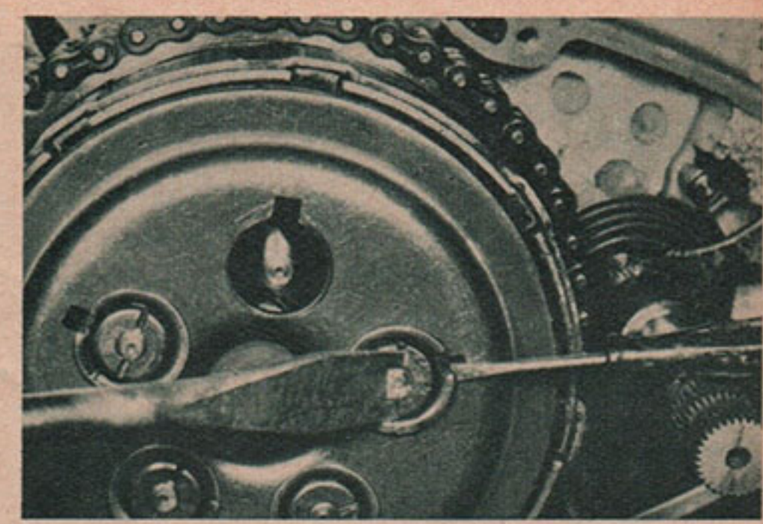
Wenn der Deckel nicht leicht heruntergehen sollte, dann klemmt er vielleicht nur in der Führung der Kickstarterwelle. Dann hilft man mit einigen leichten Schlägen mit dem Plastikhammer auf die Kickstarterwelle nach.

Vor uns liegt nun der Primärtrieb. Duplexkette! Die Kupplung nehmen wir als nächstes auseinander. Dazu zeigt Bild 17, daß man allein mit einem Schraubenzieher nicht auskommt, ein zweiter kleiner Elektrikschraubenzieher wird zusätzlich gebraucht, um die Federtöpfe aus den Sicherungsnuten herauszuheben. Der große Schraubenzieher sollte wieder ein Spezialteil sein mit einer Ausnehmung in der Mitte der Klinge. Es geht zur Not auch mit einem normalen Schraubenzieher, man verdirbt durch Abrutschen damit aber leicht den Schlitz der Halsmuttern. Wenn alle fünf Druckfedern herausgeschraubt sind, dann kann man die Lamellen von Hand abnehmen. Es sind 7 Belagscheiben, 6 Stahlscheiben von ca. 1,8 mm Dicke, eine Stahlscheibe, ca. 3 mm dick, und eine Stahlscheibe 1,8 mm dick mit nach innen gerichteten Zähnen.

Beachtenswert ist hier (Bild 19), daß man den Kupplungskorb durch einen herumgelegten Ring versteift hat, er kann sich so nicht mehr aufbiegen! Bild 18 zeigt die Sicherung der Kupplungshalsmuttern durch die Feder mittels eingedrückter Dellen in den Federtöpfen. So kann sich während der Fahrt bestimmt nichts verstellen.

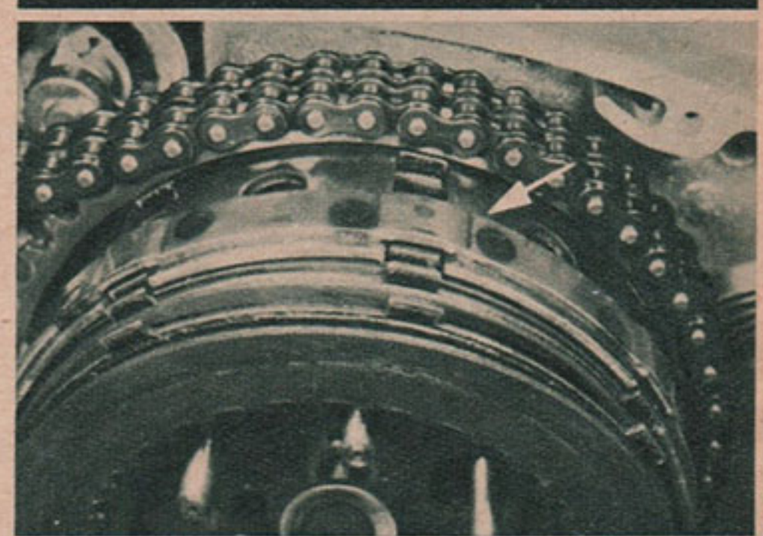
Bild 20: Das Primärkettenrad ist mit einer Mutter (wieder SW 24, wie schon beim Sekundärritzel!) und einem Sicherungsblech gehalten. Auch hier wird zum Abnehmen derselbe Abzieher wie fürs Sekundärritzel gebraucht. Man muß die Kurbelwelle festhalten beim Abschrauben der SW 24-Mutter, dafür gibt es eine Menge verschiedene Methoden: entweder feilt man sich ein Stück Flacheisen zurecht, das sich an beiden Enden gegen ein Zahnpaar der beiden Räder abstützt (dafür ist hier der Abstand zwischen beiden Zahnrädern aber recht eng!), oder aber man feilt sich aus 15 mm dickem Flachmaterial die Form zurecht, die auch das Werk-Spezialwerkzeug hat (siehe Bild 22, welches die genaue Form im Maßstab 1:1 zeigt). Zum Lösen der Mutter am Primärritzel brauchte ich sehr große Kräfte, auf die Knarre von 27 cm Länge wurde noch ein Rohr von 55 cm Länge draufgesteckt, dann erst kam die Mutter freiwillig.

(Wird fortgesetzt)

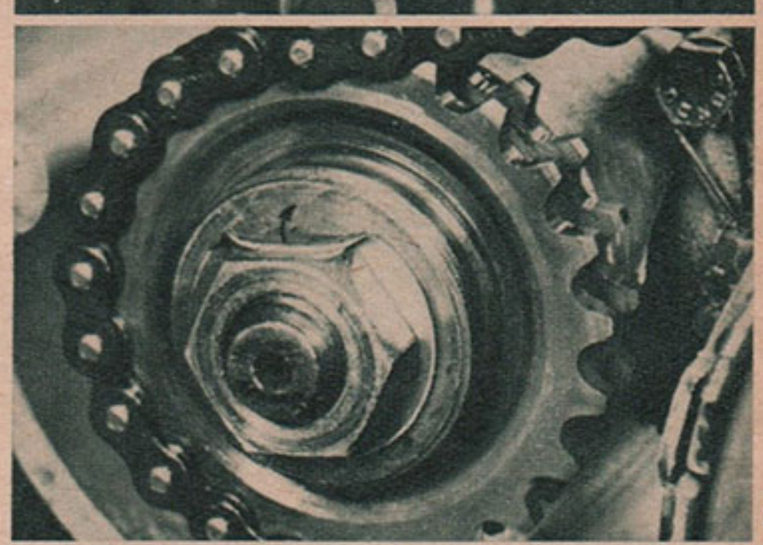


17

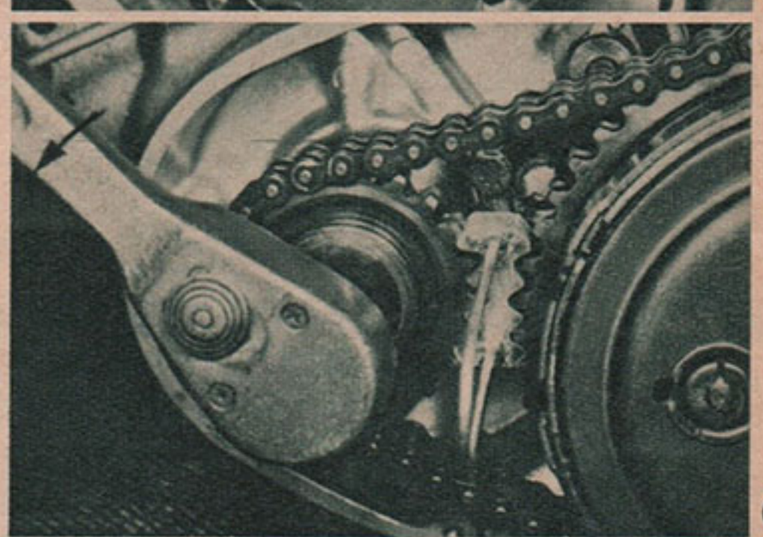
18



19



20



21

22

III. Int. Alpentrial in Oberiberg (Schweiz)

Dieses Jahr war es das dritte Internationale Alpen-Trial in der Schweiz. Nach den guten Erfahrungen vom letzten Jahr hatten wir auch wieder eine Kategorie Seitenwagen ausgeschrieben. Zudem durften wir den ersten Lauf der Henry-Groutars-Trophäe in Oberiberg abhalten. Nach außen hin scheint es also, als wenn alle Schwierigkeiten überwunden wären. Aber da täuscht man sich. Vor Problemen bleibt man nicht verschont, auch wenn man so langsam etwas Routine bekommt. Vor allem das Finanzproblem macht erheblich zu schaffen. Es ist ja üblich, daß ausländische Fahrer unentgeltlich schlafen und essen können während der Zeit des Trialweekendes. Bewilligungen, Versicherungen und Pfadfinderunterkunft, alles kostet Geld. Demgegenüber stehen die bescheidenen Einnahmen aus Nenngeldern, Programminseraten und Programmverkauf. Ein Budget, das nie so richtig aufgeht und das regelmäßig durch die sowieso schmale Klubkasse ausgeglichen werden muß. Und erst die Behörden-Genehmigungen und die Laufereien —!

Dann zeigt es sich, daß mit der zunehmenden Zahl von ausländischen Fahrern auch deren Ansprüche steigen. Es gibt da Herren, die nur in erstklassigen Hotelzimmern schlafen wollen, dies auch, wenn sie nachts um 1.00 Uhr eintreffen und es etwas schwierig ist, umzudisponieren. Es ist mir ein Anliegen, den deutschen Teilnehmern ein Kompliment auszusprechen, daß sie sich in jeder Beziehung sehr, sehr anpassungsfähig zeigten. Die Gespannfahrer aus Bayern hatten sogar Zelte mitgebracht, um uns vor Quartiersorgen zu verschonen. Überhaupt haben sich die deutschen Teilnehmer bei uns als die wahren *Gentlemen* unter den Trialsportlern erwiesen, das darf wohl gesagt werden!

Sorgen hatten wir auch, was die Reaktion vor allem der Werksfahrer angesichts der oft sehr jungen Trialrichter sein würde. Zwar wußten wir von den vorangegangenen beiden Jahren, daß diese Pfadfinder sich geradezu ideal verhielten. Es waren ja auch dieses Mal nahezu alles wieder die gleichen Leute. Aber trotzdem: wir rechneten bestimmt mit Protesten.

Auch die Anlage der Sektionen machte uns Sorgen. Wir haben nämlich da unsere ganz eigene Idee über die ideale Alpentrial-Sektion. Wir sind der Ansicht, daß das Gelände allein gerade genug Schwierigkeiten bietet, um den besten Fahrer herauszukristallisieren. Nicht daß wir „künstliche" Sektionen an sich ablehnten. Solche haben als Ausbildung des Fahrers ihre eigene Berechtigung. Aber in Oberiberg soll ja nicht Ausbildung, sondern Beweis des Fahrkönnens betrieben werden. Deshalb sind dort nahezu alle Sektionen natürlich, das heißt, sie führen steile, oft gewundene Alpenwege hinauf, so richtig über den oft zitierten Stock und Stein! Aber auch Bachbette mit steilen Ufern und groben Brocken kommen vor. Alles Aufgaben, die sich einem Motorradwanderer abseits der Straße nun einmal stellen können. Und hier soll eben g e f a h r e n werden und nicht gebolzt oder gar geschoben. Das hat Sinn und leuchtet auch dem Publikum ein, welches sonst so oft beim Trial die Spannung des Moto Cross vermißt. Aber wir hatten etwas Sorgen, ob nicht für die „Großen" dieses Sportes die Sache ganz einfach zu leicht würde und Tricksektionen, so mit überhängenden Abstürzen und Auf-einem-Rad-Kehren usw. nicht ganz einfach notwendig seien, um überhaupt zu Punktunterschieden zu kommen.

Dann war da unsere Ablehnung einer Straffung der Sollzeit. Wir finden, daß gerade das Bewußtsein, genug Zeit zu haben, die rechte Sorgfalt erst aufkommen läßt. Das ist, was wir uns unter „Trial" vorstellen! Nicht eine mehr oder weniger blinde Bolzerei, die zwar für eine gewisse Kategorie von Zuschauern attraktiv sein mag, aber am Wesen dieses Sports ganz einfach vorbeigeht. Nun ich glaube, daß nach allem, was wir nach der Veranstaltung von Fahrern und Betreuern zu hören bekamen, die Sache geklappt hat. Die Pfadfinder haben ihre Sache ganz groß gemacht, kein einziger Protest gegen die Resultate wurde eingereicht. Und was die Sektionen anbetrifft: Anfänglich war es die morgendliche Feuchtigkeit und später die Anstrengung der ganzen doch recht harten Fahrt, die verhütete, daß alles strafpunktfrei gefahren wurde. Immerhin waren 110 km zu fahren, nahezu alles in schwerem Gelände. Es war bestimmt keine Kaffeefahrt!

Gewonnen hat der Engländer Don Smith mit seiner Greeves. Er notierte in den 60 Sektionen nur 12 Strafpunkte. Auf den zweiten Rang kam unser Berner Bultaco-Fahrer Rudolf Wyss mit 16 Punkten, der damit jetzt bereits zum zweitenmal bewiesen hat, daß er auch zu den Großen zu zählen ist (er gewann Montbéliard 1965 vor Franke!). Franke (Deutschland) kam mit seiner Zündapp auf den dritten Platz mit 20 Punkten vor Rayer (Frankreich) auf Greeves mit 22 Punkten. Es war sehr interessant zu sehen, wie Franke, der doch eine äußerlich sehr ruhige Figur abgibt, in manchmal direkt aggressivem Stil die Sektionen anging. Im Gegensatz dazu der sehr leutselige, stets zu Späßen und Schabernack aufgelegte Don Smith, der in den Sektionen selbst ein ganz ruhiger, ja sparsamer Balancierer ist. Andreas Brandl machte auf mich persönlich den besten Eindruck von allen, er brachte seine 100er Zündapp auf den 5. Platz mit 26 Punkten. Offenbar war da doch irgendwo eine Stelle, die ihm nicht so lag. Juan Soler Bulto, ein Techniker der Bultaco-Familie aus Spanien, belegte den 6. Platz vor Dennis Dodd, England.

Die Gespannklasse brachte insofern eine Überraschung, als Bernard Romany, der älteste Teilnehmer des Trials, mit seiner Mitfahrerin Barbara Yeates gerade knapp einen Punkt besser war als der Vorjahressieger Robert Budd mit Janet Price. Beide fuhren Zweizylinder-Gespanne. Romany eine 650er Triumph, Budd eine 500er BSA-Metisse. Von den drei deutschen Gespannen konnten sich Moser und Czihak mit ihren Beifahrern auf Platz 5 und Platz 7 setzen. Beide auf DKW 350. Es war dennoch für die beiden ein Erfolg, vor allem ein Erfolg des Willens. Es war ganz groß, wie sie an der Rangverkündigung spontan zu Romany gingen, um ihm ihre Bewunderung auszudrücken.

In den Klassen „National" und „Junioren" gingen die ersten Preise ebenfalls ins Ausland. Der deutsche Martin Lechner und der Belgier Luc Janssens, die am Trialkurs der FIM vom Vortag teilgenommen hatten, mußten gemäß einem Entscheid der Sportkommission mangels internationaler Lizenz in den erwähnten Klassen starten, wo sie dann auch ganz vorn lagen. *Klaus Fischer*

Ergebnisse

Rangliste Kategorie International

1. Don Smith, GB, (Greeves), 12 Punkte; 2. Rudolf Wyss, CH, (Bultaco), 16 P.; 3. Gustav Franke, D, (Zündapp), 20 P.; 4. Christian Rayer, F, (Greeves), 22 P.; 5. Andreas Brandl, D, (Zündapp), 26 P.; 6. Juan Soler-Bulto, E, (Bultaco), 31 P.; 7. Denis Dodd, GB (Greeves), 34 P.; 8. Casimiro Verdaguer, E, (Bultaco), 34 P.; 9. Günther Sengfelder, D, (Zündapp), 37 P.; 10. Roland Stalder, CH, (Bultaco), 39 P.; 11. Claude Peugeot, F, (Bultaco), 41 P.; 12. Oriol Puig-Bulto, E, (Bultaco), 47 P.; 13. Hans-Ruedi Menzi, CH (Greeves), 52 P.; 14 Jean Crosset, B, (Greeves), 53 P.; 15. R. J. Ford, GB, (Bultaco), 54 P.; 16. André Siemens, B, (Bultaco), 55 P.; 17. Manuel Giro, E, (Bultaco), 55 P.; 18. Alain Chaligne, F, (Bultaco), 56 P.; 19. Ferdinand Hasler, CH, (James), 66 P.; 20. Claude Goutard, F, (Bultaco), 66 P.; 21. Toni Walther, CH, (Zündapp), 68 P.; 22. Jack Achard, F, (Greeves), 68 P.; 23. Samuel Hirschi, CH, (Bultaco), 72 P.; 24. Gerard Stuckle, GB, (Bultaco), 76 P.; 25. Willi Steiner, CH, (Royal), 80 P.; 26. Jean Cordonnier, B, (Bultaco), 81 P.; 27. John W. Kinkead, GB, (Bultaco), 96 P.; 28. Peter Wüthrich, CH (Greeves), 96 P.; 29. Jean-Pierre Barraud, F, (Bultaco), 97 P.; 30. Hans Bill, CH, (Triumph), 98 P.; 31. Karl Miescher, CH, (Hercules), 101 P.; 32. R. T. Davies, AUS, (Triumph), 110 P.; 33. Norman Southgate, GB (Dot), 125 P.; 34. Charly Fidler, CH, (CZ), 153 P.

Rangliste Kategorie Seitenwagen:

1. Bernard Romany/Barbara Yeates, GB, (Triumph 650), 11 Punkte; 2. Robert Budd/Janet Price, GB, (Metisse 500), 12 P.; 3. Keith Wipp/Gordon Studer, GB, (Metisse 650), 18 P.; 4. Alan Jordan/Ken Mudd, GB, (AJS 500), 27 P.; 5. Werner Moser/Gerhard Lill, D, (DKW 350), 42 P.; 6. David Brooks/Brian Brooks, GB, (Metisse 500), 56 P.; 7. Edmund Czihak/Heinz Hölzlberger, D, (DKW 350), 69 P.; 8. Robert Croombs/Richard Pinch, GB, (Triumph 650), 100 P.

Bild links: Die diesjährigen Gewinner der Gespann-Klasse Bernard Romany mit seiner Beifahrerin Barbara Yeates aus England (Triumph 650).

Bild rechts: Das Gespann Robert Budd und Janet Price (Metisse 500) aus England. Fotos: Wesp

Weltrekordmann Rudolf Kunz

Das Rekord-Ei hat sein Küken:

Die neue Kreidler *Florett* GT

Kreidler hat die schnellste 50-ccm-Maschine der Welt. Kreidler hält mit ihr den Weltrekord von 210 km/h. Das zeigt, was hinter Kreidler steht: Rennpraxis und Weltrekord-Erfahrung. Weltrekorde bringen uns mehr als Anerkennung: Vor allem neue Erfahrungen! Das beweist die neue Kreidler-FLORETT GT. Sie ist das Ergebnis einer jahrelangen Entwicklung, ausgereift bis ins letzte Detail. Wer spricht da noch von einem Küken? Testen Sie selbst! FLORETT-Fahren ist einfach chic!

Entscheidende Neuerungen: Hydraulisch gedämpfte Teleskopgabel mit kombinierter Stahl-Öl-Luftfederung der Renn-FLORETT. Selbsttragender Preßstahlrahmen. Vollständig überarbeitetes Fahrwerk. Unübertroffene Straßenlage. Gepäckträger mit großer Ladefläche.

Wir liefern: Kreidler-FLORETT GT, 50 ccm, 5,3 PS, 5-Gang-Fußschaltung, 80 km/h, Führerschein 4

Kreidler-FLORETT Mokick, 50 ccm, 2,6 PS, wahlweise 3-Gang-Hand- oder Fußschaltung, 40 km/h, Führerschein 5

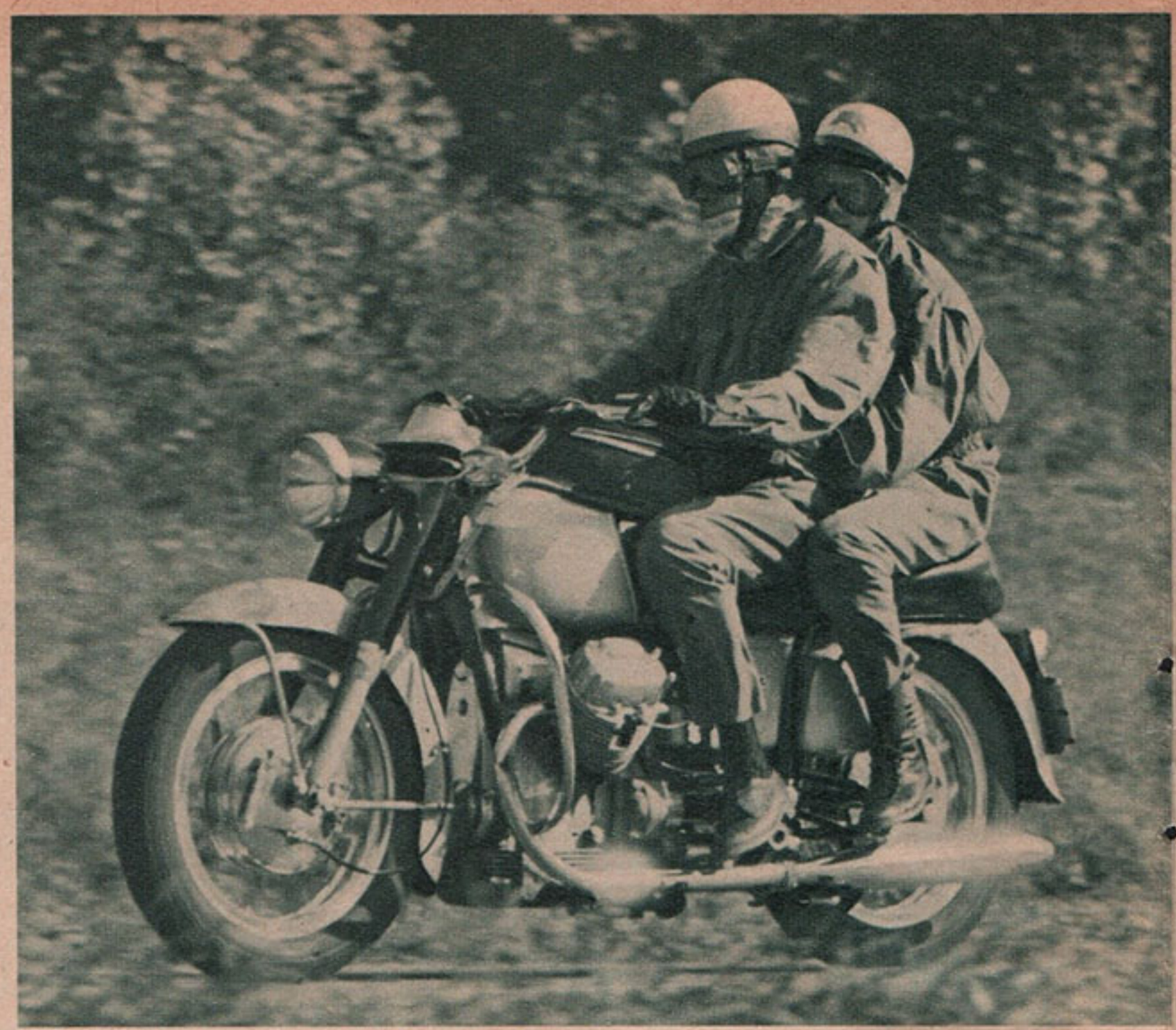
Bitte übersenden Sie uns diesen Gutschein mit Ihrem Absender versehen auf einer Postkarte. Sie erhalten dann eingehende Informationen über unser Bauprogramm 1967.

(Gutschein Nr. M/4)

Kreidler Fahrzeugbau 7014 Kornwestheim

GUZZI-Test *(Schluß von Seite 761)*

Technische Daten
Zweizylinder-Viertakt-Motor, Zylinder in V-Form 90° gegeneinandergeneigt. Zylinder und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, Zylinderlaufflächen hartverchromt. Hängende Ventile über Stoßstangen und Kipphebel bewegt (ohv). Bohrung/Hub 80/70 mm, Verdichtung 9. Hubraum 703,7 ccm. Leistung: 50 SAE-PS bei 6000 U/min. Drehmoment 6,5 mkg bei 3500 U/min. Zwei Dell'Orto-Vergaser 29 mm ⌀. 12 Volt Marelli-Elektrostarter an der Schwungscheibe. Zweischeiben-Trocken-Kupplung. Angeblocktes Getriebe, Viergang-Fußschaltung. Getriebestufung 2,33 / 1,6 / 1,2 / 1. Gesamtübersetzung 11,33 / 7,82 / 5,98 / 4,86. Kolbengeschwindigkeit bei 6000 U/min = 14 m/sec. Steuerzeiten des Motors: 24° / 58° / 58° / 24°. Ventilspiel 0,1 / 0,2 mm. Zündanlage mit Verteiler Marelli 12 Volt. Lichtmaschine Marelli 12 Volt, 300 Watt (!); Batterie 12 Volt, 32 Ah (!). Scheinwerfer 150 mm ⌀ (für die Bundesrepublik liefert der Importeur die Maschine mit einem 200 mm ⌀ Scheinwerfer aus), Lampe 12 Volt 45/40 Watt. Tankinhalt 20 l; Ölmenge im Motor 3 l, im Getriebe 0,7 l, im Hinterradantrieb 0,5 l. Doppelrohrrahmen mit starkem Kastenprofil-Rückgrat; Teleskopgabel vorn, Schwinge hinten, hydraulische Dämpfung, Federbeine dreifach verstellbar. Bereifung vorn und hinten 4.00–18. Radstand 1,45 m; Leergewicht 245 kg. Preis ab Hammelbach/Odw. DM 4800.–. Steuer (jährlich) DM 104.40. Haftpflicht (jährlich) ab DM 330.– ohne Abzüge, je nach Gesellschaft. Importeur: Firma Zweirad-Röth, 6949 Hammelbach/Odenwald, Telefon 0 62 53 – 305.



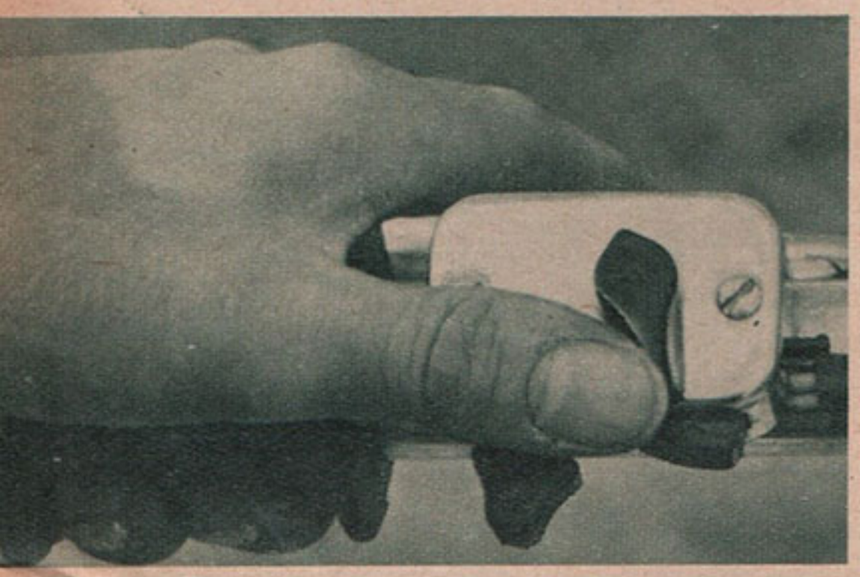
Zwei Personen haben bequem Platz, selbst wenn es lange Kerls sind. Unten links: Lichtschalter. Stellung 1 = Standlicht, 2 = Scheinwerfer, 3 = Durchschalten als Lichthupe. Darunter der Ab- und Aufblendknopf sowie Signalhorn.

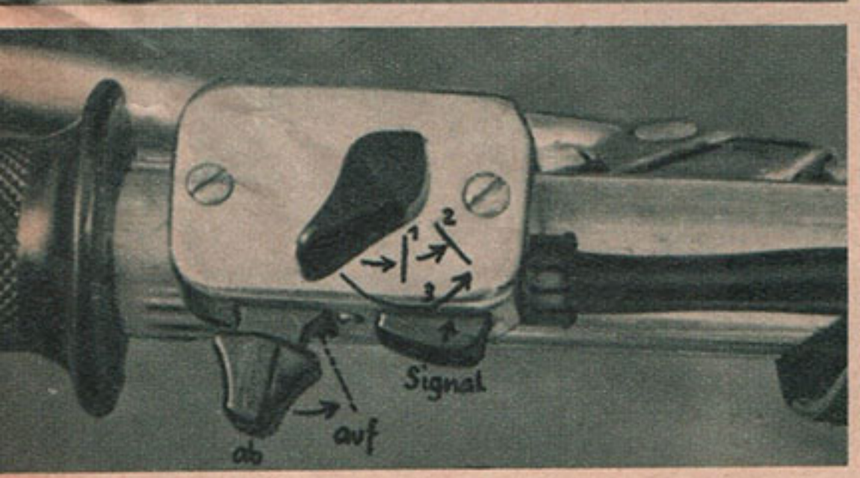
üblich tief und hinten liegende Schwerpunkt der Maschine noch weiter nach hinten verlegt durch diese Besetzung und Belastung, und die Telegabel hatte auch nicht die richtige Ölfüllung. Letzteres wurde verbessert (160 ccm je Holm) und die Straßenlage war danach auch bei extremen Anforderungen befriedigend mit zwei Personen. Nur hatte die Testmaschine keine verstellbaren Federbeine, wie sie in den Druckschriften abgebildet sind. Für Deutschland wird die Maschine jedoch mit dreifach verstellbaren Federbeinen ausgerüstet.

Wie weit die Pirelli-Reifen 4.00-18 vorn und hinten bei Kurvenfahrten ausgenutzt wurden, zeigt ein besonderes Bild in diesem Test. Das Profil dieser Reifen ist ja außerordentlich fein und gut, die Gummimischung allerdings sehr weich, so daß man bereits nach 2000 km deutlich am Hinterrad Abrieb messen konnte. Aus dem Profil flogen uns keine Blöcke heraus, jedoch zeigten in regelmäßigen Abständen die Mittelblöcke des Hinterradreifens Anrisse. Man muß sich ja auch überlegen, welche Kräfte da bei 6,5 mkg Drehmoment am Werk sind!

Diese Überlegung gilt natürlich auch bei der Dimensionierung des Hinterradantriebes. Daher lag ein Kardanantrieb auf der Hand. Das Gehäuse, die Räder, die Welle in dem als Schwingenholm ausgebildeten Wellentunnel unterscheiden sich in fast nichts von anderen gleichen Antrieben. Man kann die Zahnräder bis zu 120 km/h ein wenig heulen hören bei glatter Fahrbahn. Beruhigend wirkte die Tatsache, daß es kaum Ölnebel dort gab und daß auch die Wärmeentwicklung in diesem sehr stark bemessenen Antrieb nicht erwähnenswert ist. Die Geradweg-Hinterradspeichen blieben alle fest, scheinen also auch ausreichend dimensioniert zu sein.

Die Zylinder und Zylinderköpfe sind aus Leichtmetall, die Zylinderlaufflächen hartverchromt. Die Lagerböcke für die Kipphebel sind für jeden Zylinderkopf nur ein Stück und tragen so zur inneren Festigkeit bei. Die Einstellung des Ventilspieles ist denkbar einfach, da die Zylinderköpfe ja wie auf dem Schreibtisch vor einem liegen. Die Schmierung erfolgt über eine Zahnrad-Ölpumpe, der Motor hatte drei Liter in der Ölwanne. Gefahren wurde einfaches 20er Motorenöl. Die 29er Dell'Orto-Vergaser müßten eigentlich über den Mischkammerdeckeln an der Einführung der Seilzüge eine Abdichtung gegen Wasser, Staub und Dreck durch entsprechend geformte Gummikappen haben. Nicht, daß wir bei schlechtem Wetter auf verschmierten Straßen Schwierigkeiten hatten, aber der Gedanke an den Winter, an die dann versalzenen und verdreckten Straßen würde mir da keine Ruhe lassen. Lichtmaschine 12 Volt, 300 (!) Watt und Elektrik (Zündverteiler) sind ansonsten gut gegen Staub und Dreck geschützt. Auch der Keilriemen zum Antrieb der Lichtmaschine an der Stirnfläche des Motors ist sehr gut abgekapselt durch einen Deckel. Der sehr hochwandige Motor (das Gehäuse erinnert ein wenig an die gewaltige Vierzylinder-Windhoff von 1929) ist in seinem Äußeren sehr aufgeräumt und man kommt an jedes wichtige Detail bequem heran.





Ist die Maschine laut? Dazu sollte man natürlich einem Phonmeßgerät Auskunft geben lassen. Ich schätze jedoch, daß mit der serienmäßigen Auspuff- und Schalldämpferanlage keine besonderen Schwierigkeiten auftreten; vielleicht aber mit etwaigen mechanischen Geräuschen des Ventiltriebes im Zylinderkopf, wenn das Ventilspiel zu reichlich eingestellt ist. Die beiden Auspuffrohre haben kurz vor den Schalldämpfern eine Querverbindung, die für den gleichmäßigen Lauf nötig ist. Die Schalldämpfer selbst sind groß und müßten reichen. Das Ansauggeräusch hinter dem großen Luftfilter ist kaum wahrnehmbar.

Die Radmontage ist einfach. Steckachsen vorn und hinten. Allerdings müßte man bei Gespannbetrieb für die Herausnahme des Hinterrades einen demontierbaren Kotflügel haben.

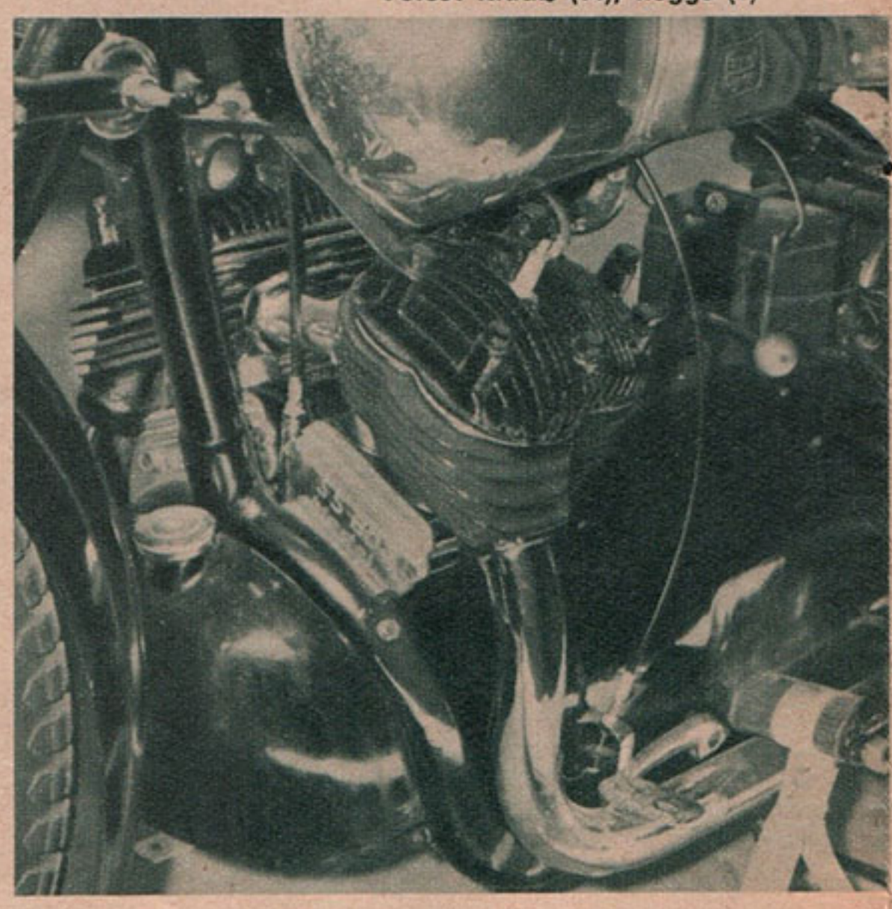
So wie das früher die Zündapp KS 601 hatte (kein Scharnier, das verrostet!). Da der kleine Scheinwerfer von nur 150 mm ⌀ bei einer so schnellen Maschine mit seinem Punktlicht nicht genügt, montiert der Importeur für Deutschland einen solchen von 200 mm ⌀ mit einer breiten Streuung. Dazu die 45/40 Watt-Lampe! Außerdem kommen die verstellbaren Magura-Handhebel H 48 an die Lenkerenden.

Kommen wir zu einem Schlußwort. Als Hintergrund für den Absatz dieser Maschine stehen der Markt in Amerika, die italienische Polizei und ähnliche Gruppen. Es scheint reiner Zufall zu sein, daß Moto Guzzi die V 7 so passend für einen Fahrerstamm in Deutschland baute. Doch gilt der Gedanke der Qualitätssteigerung durch Hubraumvergrößerung verbunden mit mehr Leistung ja für alle am Motorrad interessierten Kreise in der Welt. Das scheint man in Mandello begriffen und erkannt zu haben, zumal es dort bis zum heutigen Tag ja auch immer noch die 500 ccm Einzylinder-Maschine mit 19 PS, die „Falcone", mit liegendem Zylinder und außenliegender Schwungscheibe gibt, die für den zuverlässigen Betrieb bei der Polizei in Italien vor vielen, vielen Jahren entwickelt wurde. Vermutlich ist man über diesen Weg zur großen V 7 gekommen. Hoffen wir, daß von dem schönen V 7-Kuchen genug Stücke für den deutschen Markt übrig sind.

Da stand ich an der 27% Steilauffahrt des Nürburgringes. Den ersten Gang eingelegt, die Kupplung gezogen, den Fuß auf der Bremse, daß der Brocken nicht nach hinten abstürzte. Mit der rechten Hand ein wenig den Drehgriff geöffnet (gebremst durch die Stellschraube), dann Drehgriff los und Zündschlüssel zum Anlassen gedreht — brumm, der Saurier lief! Jetzt etwas mehr Gas, vielleicht ein Viertel des Drehweges und die Kupplung losgelassen —!

Oben hatten sie natürlich das Tor geöffnet, aber da war ich schon im zweiten Gang, sie zog hinauf und hinaus auf die Strecke — Junge, ist das ein Brummer! Damit im Urlaub nur noch im Gebirge fahren und jeden Tag 500 km! Mal sehen, ob man davon genug bekommt?! *Klacks*

Bild unten rechts: V-Motoren quer im Rahmen beschäftigen die Konstrukteure schon immer. Hier die Brough-Superior SS 80 von 1930.
Fotos: Klacks (14), Rogge (1)



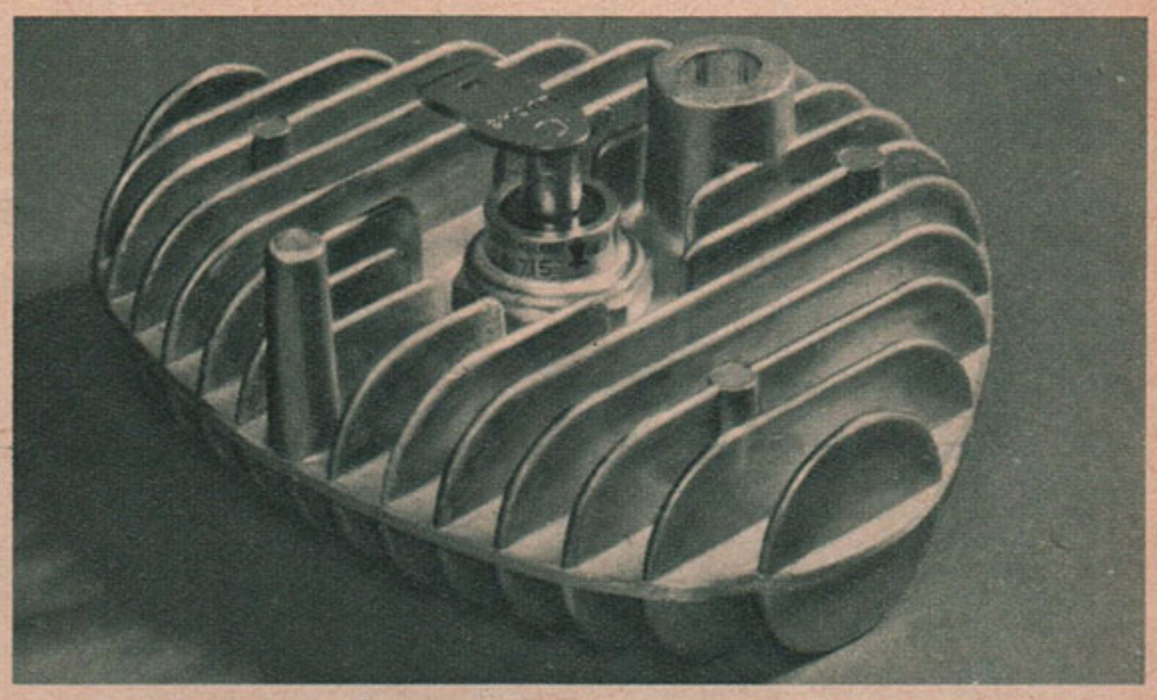
EARLS COURT

(Schluß von Seite 757)

Durchweg Kunststoffkarosserien, in der Linienführung immer mehr „kontinentalem" Geschmack angenähert, durchweg für Linksanschluß — aber eigentlich in keinem Modell so ausgelegt, daß man sich, mit den notwendigen Abwandlungen versteht sich, etwa ein Geschäft in Deutschland oder eine Wiederbelebung des so stark reduzierten Seitenwagen-Interesses erwarten könnte. Auch in England ist der Anteil der Gespannfahrer in den vergangenen zwei Jahren weiter zurückgegangen — bei einem Preisvergleich zum gebrauchten kleinen Wagen mit seinen unbestreitbaren Vorteilen für die mehrköpfige Familie nicht verwunderlich (wogegen der Motorradabsatz in England sich im letzten Jahr um etwa 15% wieder gehoben hat!).

* * *

Drei italienische Marken zeigten sich in der Earls Court-Halle: Ducati, Laverda und Garelli. Alle drei sicherlich weniger mit Blickrichtung auf den englischen als vielmehr auf den amerikanischen Markt. Dementsprechend zeigte man bei Ducati nur ein reduziertes Programm (der Vier- und Zweizylinder-Büffel ist endgültig gestorben), während die Laverda-Leute außer ihren früheren Neuentwicklungen, dem 200er bzw. 250er Viertakt-Twin und dem liegenden 125er Einzylinder, der im Vorjahr in Mailand neu war, auch ihren brandneuen 650er Twin hingestellt hatten (von dem wir angeblich schon in der ersten Jahreshälfte 1967 eine Testmaschine erhalten sollen!). Bei Garelli konzentriert sich das Interesse vornehmlich auf die 50er Modelle.

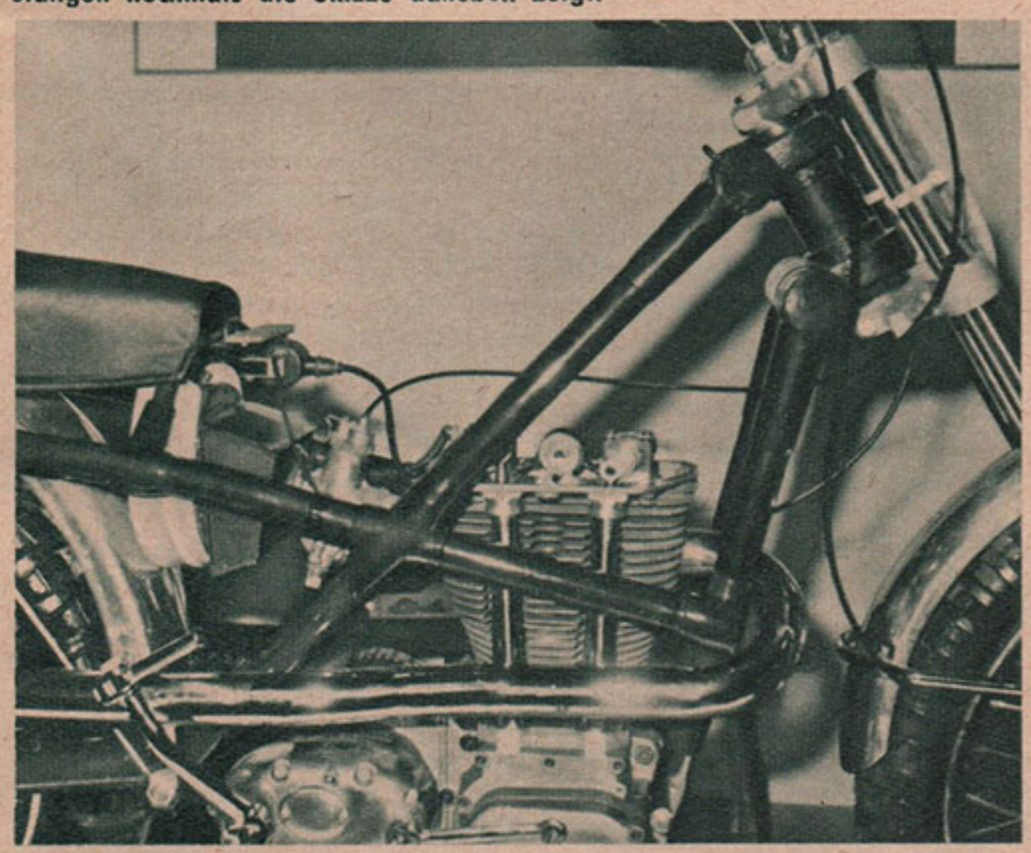


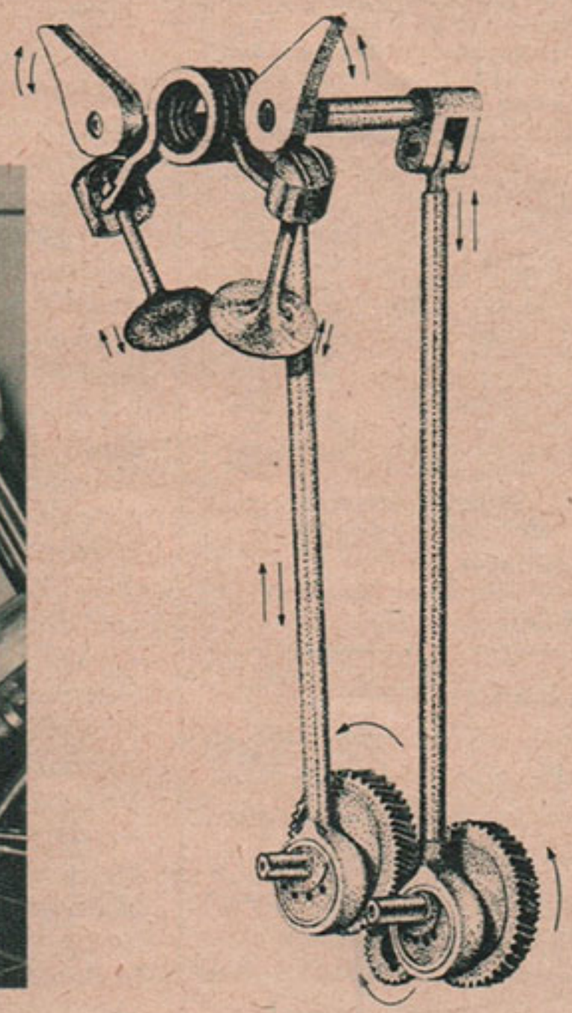
Die Zener-Diode der heute bei sehr vielen englischen Motorradmodellen verwendeten 12 V-Lucas-Wechselstromanlage muß gut gekühlt werden. Deshalb setzt man sie teilweise in ein solches verripptes Leichtmetallstück, das im Fahrtluftstrom am Rahmen montiert wird.

* * *

Auf dem kleinsten Stand die teuerste Maschine der Schau: mit Lstg. 885.— — wurde die von uns im letzten Heft vorgestellte Excam-Lito angeboten; nicht mehr im Metisse-, sondern, wie von uns angekündigt, im eigenen Fahrwerk. Eine eigenwillige Rohrführung, wie das Bild zeigt — die Rohre aus Leichtmetall, die Muffen ebenfalls, beide miteinander — verklebt! Und zwar mit einem im Flugzeugbau bewährten Epoxi-Harz, das eine unheimlich feste Verbindung ergibt. Man zeigte uns Versuchsstücke, bei denen man nach 24 Stunden Abbindezeit mit 14 000 kg Druck versucht hatte, das Rohr in der Muffe zu verschieben: die Verbindung saß unverrückbar, das Rohr erhielt eine Stauchwulst! Unsere Skizze zeigt, wie bei der jetzigen Excam-Ausführung die Exzenterstangen angeordnet sind.

Die schwedische 500 ccm LITO hat dank ihres Leichtmetallrahmens (Rohre mit den Muffen durch Kleben verbunden!) nur ein Gewicht von ca. 95 kg. Der abgenommene Ventilkammerdeckel läßt u. a. die Haarnadelfeder für die Ventile erkennen, deren Steuermechanismus mittels Exzenterstangen nochmals die Skizze daneben zeigt.





* * *

Hauptattraktion bei Amal der neue Zentralschwimmervergaser. Nach wie vor mit seinem Einspritzvergaser vertreten und eifrig demonstrierend — Wal Philipps. Bei Wipac und Siba interessante Ausführungen von Wechselstrom-Lichtmaschinen und Schwungradzündern — und bei Lucas etwas besonders Interessantes: eine Wechselstromanlage mit dem sechspoligen 12 V-Alternator und der ladungsregelnden Zener-Diode, aber jetzt mit Hilfe eines 500 MF-Kondensators weiterentwickelt (siehe Schaltbild auf Seite 757). Die Anlage, die auch bei Batterieausfall schon bei geringsten Drehzahlen einen ausreichend kräftigen Zündfunken liefert, bestand ihre Feuertaufe bei der diesjährigen Sechstagefahrt in England. Sie liegt genau in der Richtung, in der sich die Entwicklung der Zündsysteme derzeit an verschiedenen Stellen bewegt.

* * *

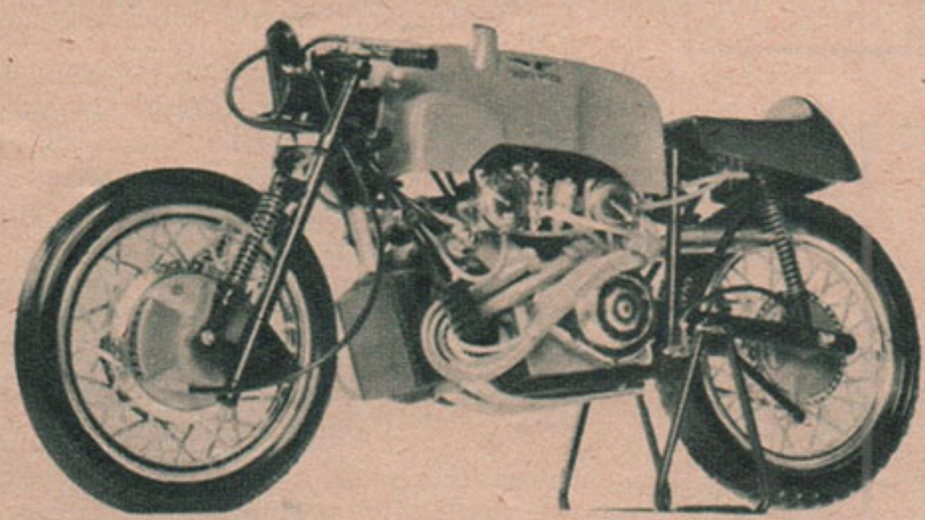
Alles in allem: nichts sensationell Neues, aber ein interessantes Schaufenster der britischen Motorradwirtschaft, die daheim wie draußen um Positionen zu kämpfen hat, die ihr die japanische Konkurrenz mehr noch als bisher streitig machen möchte.

S. R.

Ein schönes Geschenk ein Modellbaukasten

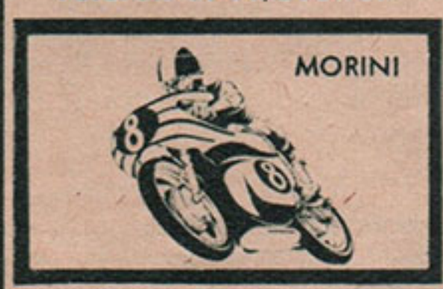
MOTO GUZZI

Edmund Bühler KG
7 Stuttgart
Gänsheide Straße 19
Telefon 0711/245707

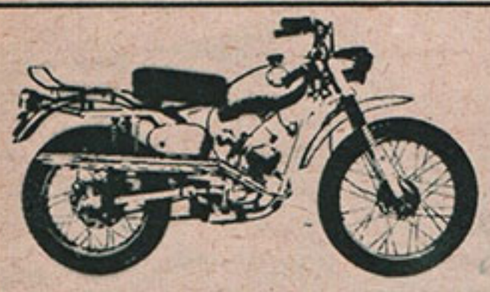


DM 23.50
500 ccm V8 Zyl.
mit Vollverkleidung
Maßstab 1:9

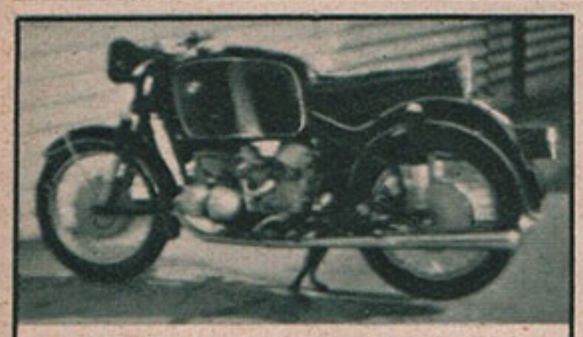
Walter Dillenberg
7141 Schwieberdingen
Stuttgarter Straße 41
Telefon 07150/8191



Weiterhin lieferbar:
GILERA DM 19.90
Morini DM 15.90
Benelli DM 19.90
Mondial DM 19.90



Motobi 50 ccm Trial,
die Maschine für den Alltag u. leichten Geländesport ist zum Frühjahr bei Festbestellung bis Ende 1966 für nur DM 998.– lieferbar. Des weiteren liefern wir alle Motobi-, Honda-, Yamaha-Maschinen, dazu die passende Kunststoffverkleidung. – Sonderangebot: Verkleidungen ohne Halterungen, für Maschinen von 50 bis 250 ccm sowie Zubehör-Sportausrüstungen. Prospekte gegen Rückporto! Motorrad-Spezialwerkstatt, Ersatzteillager **Fritz Alexander**, 3057 Neustadt a. Rbge., Schmiedegasse, Postfach 115.



Ernst Hoske liefert:
Sporttanks, Schalldämpfer, Sportlenker, Schutzbleche, Drehzahlmesseranlagen, sonstigen Sport-Zubehör.
Bei Lieferwünschen zu Weihnachten oder zum Elefantentreffen, bitte sofort bestellen. Lieferung noch möglich.
Bitte neuen Prospekt anfordern
3251 Gr. Hilligsfeld bei Hameln
Telefon 05151/3615

Endlich ohne Tätowierung
Entfernungsmittel
TÄTOSAN
24,- u. 40,- DM
Nur in Apotheken
KONTAKT
Karl Gustav Zimmermann
Fabrikation kosmetischer Präparate
1 BERLIN 31 · KURFÜRSTENDAMM 112

Kunststoffboote
Motor- und Segelboote

zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre **polyester + glasseide** mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von
CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. Y49
2082 UETERSEN BEI HAMBURG

Immer warm auch im kalten Winter
mit
HARRO EISBÄRHAUT
neue verbesserte Ausführung
wasserdichter Überanzug mit echt Lammpelzfutter
Beschreibung im „Motorrad" 24/1965

Stulpenhandschuhe
Ia Kalbinleder, echt Lammpelzfutter, Faust und 3x1 Finger, Größen 7½, 8½, 9½, schwarz
DM 25.–
bei Vorauskasse Frankolieferung
HARRO
Gerberei & Lederbekleidungsfabrik, Inh. Ernst Harr
7271 Rohrdorf bei Nagold
Ruf 07452/3 60

HONDA
YAMAHA
Maico
Puch
Motorräder von 50–450 ccm
Barum-Geländereifen
Rennreifen für Straße
Rennöle, Kettenfett
Zündkerzen, Lenker
Boranifelgen
Reparatur u. Tuning
Rolf Waiblinger
Tübingen-Lustnau
Zundelstraße 5

Nach wie vor erhalten Sie
engl. fabrikneue Motorräder
NORTON, AJS, MATCHLESS und VELOCETTA, sowie neuwertige engl. MOTOREN und Ersatzteile, Horex-Ersatzteile, gebraucht und neu, VESPA-Roller u. Ersatzteile, neu und gebraucht, samt vielem Zubehör. Außerdem engl. Ketten u. engl. Reifen. **Fr. & Wilh. Herrmann**, GmbH, Stuttgart-Sonnenberg, Laustraße 62, Teefon 762408

Kabriolett-Aufbauten
Windschutz mit auswechselbaren Scheiben liefert auch nach Maß:
Bernhard Richter
1 Berlin · Putbusser Straße 33
Telefon 463266

Mit Benzin geschrieben sind die Geschichten rund ums Auto von Fritz B. Busch. „Man schmunzelt über ulkige Wortspiele und merkt, was alles so zwischen den Zeilen über ernste Probleme gesagt werden kann und muß" lautet eine Pressestimme zu den Büchern „Einer hupt immer" und „Lieben Sie Vollgas?" – eine amüsante Sammlung heiterer Geschichten mit sehr ernstem Hintergrund von Fritz B. Busch. Beide Bände reich illustriert, je ca. 210 Seiten, Ganzleinen, jeder Band DM 16.50. Das richtige Geschenk für den Autofahrer! Erhältlich in jeder guten Buchhandlung oder per Postkarte direkt von
Motorbuch – 7 Stuttgart 1 – Postfach 1370

Anzeigenschluß für Heft 1/1967 ist am 8. Dezember 1966

„Rund um Hannover"

(Schluß von Seite 767)

loren, und jetzt fragte er jeden, ob er nicht einen Deckel für seinen Vergaser hätte. Sachen gibt's!! Großer Bogen Eschershausen, Grünenplan, Delligsen, in südlicher Richtung durch eine kurvenreiche, waldreiche Gegend zur B 64. In Eschershausen wieder Berührungspunkt mit der alten Strecke. Wieder zeigten die Zuschauer in verschiedene Richtungen. Um den Vogler herum, über Bodenwerder an der Weser entlang zur ZK 7. Auf herrlicher Strecke am nördlichen Sollingrand entlang, zick-zack über Markoldendorf, Mörringen, Hardegsen bis kurz vor Göttingen zur ZK 8. Autobahnauffahrt Nörten-Hardenberg, Richtung Hannover. 125 km bis Hannover-Buchholz, Autobahn ca. 80er Schnitt. Nach ca. 12 Stunden war für uns die I. Etappe beendet. Für 38 Fahrer endete die Fahrt hier.

II. Etappe: Sonntag

Morgens gegen 6 Uhr starteten die ersten Fahrzeuge der Teilnehmer, die die Fahrt mit 1000 km beenden wollten. Es ist ein kleines Häufchen Unentwegter. Insgesamt nur noch 22 Fahrzeuge. Am stärksten war die Klasse 8, über 250 ccm, vertreten. In dieser Klasse waren nur zwei Fahrer, die die Fahrt nach 600 km beendet hatten. Es war uns allen klar, daß es am zweiten Tag nicht mehr so schwer werden würde, und wenn die Maschine heil bleibt und es keinen Regen gibt, dann wird es schon klappen. Nur kein Regen! Die Straßen sind voller Lehm von den Ackerfahrzeugen. Im trockenen Zustand geht es noch.

Die große Klasse blieb immer zusammen. Einer wartete oft auf den anderen, gerade hier ist die Kameradschaft groß. Der zweite Tag hat uns allen sehr viel Freude gemacht, und vor den Kontrollen haben wir unsere Wartezeit mit einer Menge Späßen verkürzt. Besonders Gerd Zander verstand es, uns mit seinem urwüchsigen Berliner Humor zum Lachen zu bringen.

Start war wieder am Motel Bock, Autobahnauffahrt Hannover-Buchholz, Richtung Kassel. Meine Maschine sprang erst nach 10 Minuten Schieben an. Ventile verbrannt? Ich war naßgeschwitzt und wußte nicht, kommt das vom Schieben oder ist das Angstschweiß, daß ich aufgeben muß. Aber endlich lief der Apparat, Glück gehabt! Auf der Autobahn wurde am Autorasthaus Seesen erst kurz gefrühstückt, dann weiter Abfahrt Echte, Döderode. In Olderode war die Ausfahrtstraße wegen Feuerwehrfest morgens gesperrt worden, Umleitung mußten wir uns über Ackerwege selbst suchen. Vor Eingang Willershausen OK-Stempel, dann weiter. Vor Nienstedt Zeitkontrolle 1. Zeit war knapp, das hätte leicht ins Auge gehen können. Dann ging es in südlicher Richtung am Harzrand vorbei, Osterode, B 247, Bilshausen, Ebergötzen südlich vor Göttingen ZK 2. Vor der B 27 weiter auf schmalen Nebenstraßen, durch landschaftlich schöne Gegend, Scheden, Dransfeld. Jetzt wieder nördlich nach Adesleben. Vor Ellierode ZK 3. Wer im Mai die 1000 km Berlin mitgefahren war, erkannte vereinzelte Streckenabschnitte wieder, zum Teil in entgegengesetzter Richtung. Um Uslar durch den schönsten Teil des Solling in Richtung Neuhaus-Silberhorn. Man hatte noch Muße, während der Fahrt die schöne Gegend anzusehen. Einige Sonntagsbesucher, aber sonst wenig Verkehr. Dassel von Westen anfahren, stand auf dem Streckenplan. Markoldendorf, ein Stück die Strecke vom Vortag in entgegengesetzter Richtung. Richtung Einbeck, es wurden offensichtlich die größeren Orte gemieden. Freden, mehrmals die alte Strecke gekreuzt, Klump, Schildhorst, weiße Straße, keine OK, ZK 4 vor Westerberg. Die Zeit reicht, es ist mittlerweile 13 Uhr geworden. Langsam tut das Sitzfleisch weh. Jetzt ersehnt man das Ende der Fahrt. Wieder Lamspringe, Groß Rhüden, vor Mahlum, Bockenem ZK 5. Es holt sich kaum einer einen Strafpunkt. Zeit reicht, OKs sind selten, sind wir routinierter geworden? Autobahnauffahrt Bockenem, nach 78 km Autobahn Ziel, wieder Motel Bock in Hannover-Buchholz, gegen 14 Uhr 20.

Werner Hein, Berlin, stürzte noch am zweiten Tag mit seiner BMW und mußte ins Krankenhaus. Gustav Lux mit Beifahrer Dieter Bollmann fiel aus, und Wolfram Bock von Wülfingens 250 ccm-BMW hatte sich am Vortage schon in Wohlgefallen aufgelöst. Lichtmaschine lud nicht mehr und die Batterie war leer. Drei Teilnehmer, die das Schicksal am zweiten Tag besonders hart ereilte. Auch am ersten Tag waren drei Fahrzeuge ausgefallen. Das waren bei 68 Teilnehmern (einer durch Sturz ausgeschieden) 7%. Die Motorräder werden doch zuverlässiger!

Die Fahrtleitung hatte sich entschlossen, bei vier gestarteten Fahrzeugen einen Klassensieger zu ermitteln, ehemals gab's das nur bei mindestens fünf Fahrzeugen. Es war schade, daß zu einer so schönen Fahrt, die wirklich als Musterbeispiel gelten kann, so wenig Teilnehmer gemeldet hatten. Aber andere Veranstalter machen die Leute sauer und nehmen ihnen für alle weiteren Fahrten die Lust. Dieser Veranstalter hat gezeigt, daß auf der Straße die Entscheidung gebracht werden kann und nicht mit zahlreichen Sprint- oder Bergprüfungen und allem möglichen Firlefanz. Bemerkenswert ist, daß nur drei Goldene rausgekommen sind. Es sollen nur fünf Fahrer die Orientierungskontrolle bei Peine gefunden haben.

Es war eine sehr schöne und interessante Fahrt mit einer hundertprozentigen Organisation. Wir danken dem Veranstalter und wünschen uns, daß andere Veranstaltungen in diesem Sinne aufgezogen werden.

Martin Brede

Den Titel eines britischen Motorrad-Straßenmeisters 1966
für dessen Ermittlung 25 (!) Rundstreckenrennen als Wertungsläufe zählten, errang John Cooper auf Norton in der Klasse bis 350 ccm (vor seinem Markenkollegen Rodney Gould) und in der Klasse bis 500 ccm (vor dem Matchless-Fahrer Dave Croxford). Englischer Meister in der Achtelliterklasse wurde Rod Scivyer auf Honda vor Dave Simmonds auf Tohatsu; in der Viertelliterklasse kam Peter Inchley auf Villiers vor Reg Everett auf Yamaha zur Meisterschaft, und in der Gespannklasse Owen Greenwood auf Mini-Cooper-Dreiradwagen vor Chris Vincent auf BMW und BSA.

Französische Motorrad-Straßenmeister 1966
wurden in der Soloklasse bis 50 ccm: Claude Vigreux auf Kreidler, in den Klassen bis 125 und bis 250 ccm: Daniel Lheraud auf Mondial und Yamaha; in den Klassen bis 175 und bis 350 ccm: Alain Barbaroux auf Norton. Die Titel eines französischen Moto Cross-Meisters errangen in der Klasse bis 250 ccm Denis Portal auf Bultaco und in der Klasse bis 500 ccm Claude Renault auf Triumph.

7 Welt- und 9 nationale Kurzdistanzrekorde für Motorräder und Gespanne
erzielte der britische Sprinter-Weltmeister George Brown bei dreitägigen Versuchsfahrten auf dem Greenham-Common-Flugplatz bei Newbury in der ersten Novemberwoche mit einer 1000 ccm-Vincent-Solo- und Seitenwagenmaschine, und zwar für die Soloklassen bis 1000 ccm und bis 1300 ccm über 1 Meile mit stehendem Start, außerdem für die Gespannklassen bis 1000 ccm und bis 1300 ccm über Kilometer und Meile mit stehendem und fliegendem Start, wobei Brown die Weltbestleistung über den fliegenden Kilometer für die Beiwagenklasse bis 1000 ccm auf 14,117 Sek. = 253,5 km/h und für die Gespannklasse bis 1300 ccm auf 14,926 Sek. = 240,10 km/h brachte.

Der deutsche Motorrad-Exweltmeister Ernst Degner
ist von den Folgen seines dritten Unfalls, den er nach seinen Stürzen 1963 beim Großen Preis von Japan und 1965 beim Großen Preis von Italien nun Anfang Oktober 1966 beim Erproben einer 125er Kawasaki auf dem Fujiyama-Kurs erlitt, wieder einigermaßen hergestellt, hat sich aber endgültig zur Aufgabe des Rennsports entschlossen. Wahrscheinlich wird er jetzt für einen englischen Motorradkonzern als technischer Berater und Rennmanager tätig sein.

VI. Internationales Westfalen-Lippe-Trial
Dieses Trial stellte auch 1966 wieder einen von vier Läufen um den Henry-Groutars-Pokal (Trial Oberiberg, Schweiz, am 2. 10., Trial Dison, Belgien, am 16. 10. und Trial Sancerre, Frankreich, am 2. 11. 66 sind die anderen drei Veranstaltungen) dar. Austragungsort war diesmal nicht die sandige Senne, sondern das lehmige Gebiet um Brake bei Bielefeld. Die vorwiegend in Waldgelände liegenden Sektionen waren teilweise von früheren ng-Trials, Trial Brake bzw. Ravensberger Land bekannt, aber zum größeren Teil neu und abgestimmt auf die größere Hubraumklasse. Während die 47 Teilnehmer (davon 21 Gäste aus England, Holland, Belgien, Schweden und der Schweiz – Christian Rayer aus Paris nicht zu vergessen –) am ersten Tag nur von einem sehr kräftigen Schauer in der 1. Runde begrüßt wurden, nieselte es am 2. Tag immerzu so vor sich hin, was den Lehm nur noch schmieriger machte. Vor allem die daraus resultierende Ermüdung der Fahrer verursachte so manchen Maschinenschaden – der Ausfälle waren nämlich viele, z. B. kostete H. J. Kornfeld ein defekter Kolbenring noch in der letzten Runde den besten Ausweisfahrer-Platz. Daß unter diesen Umständen kein Fahrer ohne Zeitstrafpunkte blieb, ist klar! J. G.

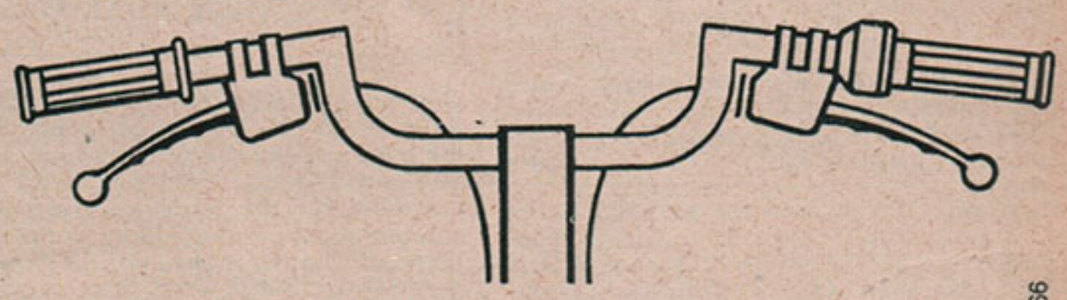
Ergebnisse:
Klasse bis 100 ccm
1. Brandl (Zündapp), 50,9 Punkte; 2. Kopetzki (Zündapp), 150,2 Pkte.; 3. Westermann (Zündapp), 268,8 Pkte.; 4. Goral (Zündapp), 311,5 Pkte.
Klasse bis 200 ccm
1. Sengfelder (Zündapp), 71,4 Pkte.; 2. Specht (Zündapp), 99,5 Fkte.; 3. Gienger (Zündapp), 138,3 Pkte.; 4. Hillmann (Maico) 412,5 Punkte.
Klasse über 200 Lizenz
1. Smith (Greeves), GB, 44,2 Pkte.; 2. Franke (Zündapp) D, 53,4 Pkte.; 3. Rayer (Greeves), Fr, 78,3 Pkte.; 4. Simens, Belg., 105 Pkte.; 5. Wyss, Schw., 106,7 Pkte.; 6. Morgan, GB, 121,7 Pkte.; 7. de Graaf, Holl., 154,4 Pkte.; 8. Andres, D, 182,2 Pkte.; 9. Crosset, Belg., 202,1 Pkt.; 10. Cordonnier, Belg., 251,9 Pkte.; 11. Groeneweg, Holl., 297,3 Pkte.;12. v. Wieringen, Holl., 338,3 Pkte.; 13. v. d. Vliet, Holl., 349,6 Pkte.
Klasse über 200 ccm Ausweis
1. Stone (Bultaco), GB, 163,9 Pkte.; 2. Meyer (Maico), D, 231,5 Pkte.; 3. Sattler (Greeves), D, 321,2 Pkte.
Bester Fahrer „Henry-Groutars-Pokal": Andreas Brandl (Zündapp), 17 Punkte.
Bester Lizenzfahrer der Gesamtveranstaltung: Don Smith (Greeves) 44,2 Punkte.
Bester Ausweisfahrer der Gesamtveranstaltung: Dave Stone (Bultaco) 163,9 Punkte.

Das Bild zeigt Don Smith, den Sieger der großen Klasse beim Westfalen-Lippe-Trial.

MAGURA

Richtige Motorradfahrer rechnen mit allem. Beim Lenken, Beschleunigen, Bremsen und Schalten kommt es auf Bruchteile von Sekunden an. Zuverlässige, griffsichere Drehgriffe und Hebel sind entscheidend. Der schmutzgeschützte Sporthebel H 48 mit Fingerrillen ist ein Musterbeispiel für griffsichere und damit zuverlässige Bedienungselemente. Bei MAGURA-Lenkern und ihrer Ausrüstung ist wirklich an alles gedacht, denn MAGURA weiß:

Im Lenken liegt Verantwortung



Gustav Magenwirth KG., 7417 Urach/Württ., Tel. (07125) 644-47

Zündpunktmesser
— Patent —

Zündung einstellen leicht gemacht!
Durch Kerzenloch in jeder Zündkerzenlage
Das präzise Such-, Meß- und Einstellgerät
Die Zündlehre für das Kraftfahrzeughandwerk

Dietrich Lauterbach Feintechnik
85 Nürnberg, Geiersberggasse 10

Strömungsgünstige Rennsportverkleidung für VICTORIA 159 TS

Kompl. ab 167.— DM. Prospekt kostenl.
HABERMANN & PICHLER, **8261 Burgkirchen/Alz**, Ad.-Stifter-Straße 12

Die **TT**
das Motorradrennen des Jahres
Erleben Sie die Atmosphäre dieses Rennens mit,
durch **Inge Rogges**
TT-KALENDER 1967
Viele Motorradfreunde bestellten und fragten nach ihm. Sind Sie nicht dabeigewesen? Dann bestellen Sie ihn auch, denn er wird Ihnen viel Freude machen!

11.80+1.— DM Versandkosten bei Vorauskasse, sonst Nachnahme. Format DIN A 3, 29,5x42 cm. 14 Blatt. Kunstdruckpapier. Zu beziehen durch

Verlag Motor-Publizistik
Hans Ehlert, 7073 Lorch,
Postfach 10, Telefon 07172/579

Bitte beachten!

Bei Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen geben Sie bitte stets die **Chiffre-Nummer** an. Ohne diese können wir Ihre Zuschrift nicht weiterleiten.

DAS MOTORRAD
Stuttgart Postfach 1042

Norton, A.J.S., MATCHLESS, Velocette Motorräder v. 200–750 ccm u. Original-Ersatzteile f. AMC-Getriebe/MS-6-Gang, Spezialteile u. Tuning, Spezialwerkstatt f. engl. Maschinen u. Motoren, AVON-Reifen 18", 19", 20" u. 21". **A. Ritthaler**, 8102 Mittenwald, Innsbrucker Straße 54, Telefon 464.

ADLER

Suche 250 ccm Adler (Schwinge), einen Schwingen-Rahmen und alle Adler-Teile. Herbert Strobl, 8451 Kümmersbuch 5, üb. Amberg (Opf.). 52 179

Verkaufe Adler MB 200 in sehr gutem Originalzustand. Preis DM 250.—. Habe noch viele MB-Teile. Preisliste anfordern. Horst Kamper, 4571 Kl. Mimmelage üb. Quakenbrück. 52 171

MB 250 m. LS 200, techn. u. optisch wie neu, weg. Umzug für DM 550.— zu verk. (siehe Bild). R. Wefer, 29 Oldenburg, Rauhehorst 98, Telefon 22 18 55. 52 156

AERMACCHI

Ala d'Oro 250 S-Motor im Bestzustand mit Teilen, DM 1300.—, verkauft W. Buna, 3301 Hondelage/Bswg., Breslauer Straße 6. 52 116

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

AERMACCHI HARLEY-DAVIDSON

Ala Verde, 250 ccm, 5 Gang, DM 2500.–.
Alleinimporteur MOTORRADHAUS
K. Witzemann, 75 Karlsruhe
Kaiserstraße 59

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

SPRINT H 250 ccm,
5-Gang, 160 km,
Fr. 2970.—
Liengme, Motos-Import, Linsebühlstraße 48-50, CH-9000 St. Gallen, Telefon 071/221941, Schweiz

AJS

A·J·S Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
52 096

AJS für Bahnsport gegen Höchstgebot bar zu verk. Sehr guter Zustand. Max Fessler, 799 Friedrichshafen, Pacellistraße 9/3. 52 196

Eilt! Verkaufe aus Platzmangel AJS, 31 Std., 650 ccm, zerlegt, Lima. defekt, geg. Gebot. Billig!!! Hugo Schoenfeld, 5789 Bromskirchen, Eichenhardstraße 3. 52 159

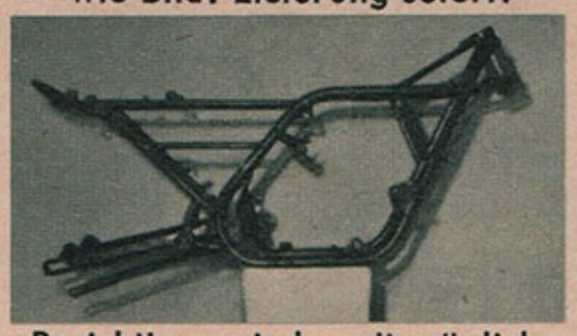
Anzeigenschluß
für Heft Nr. 1/67
am 8. 12. 1966

BULTACO

Federbettrahmen für Rennmaschinen

von 50 bis 500 ccm, Sonderanfertigungen

Angebot: Bultaco-Fahrgestell 125+250 ccm, **DM 550.–** wie Bild! Lieferung sofort!



Besichtigung jederzeit möglich.
Besuche: Nach Geschäftsschluß bitte Voranmeldung.

KMS-Zweitakt-Tuning + Spezial-Motorrad-Fabrik
7 Stuttgart O, Obernitzstraße 10, Telefon 642317

Die neue **BULTACO Metralla 250 ccm**, 5-Gang, 25 PS, ist eingetroffen. Denken Sie auch jetzt an die Bestellung Ihrer Cross 250 ccm 5-Gang, Gelände-, Trial-, Rennmaschine für die nächste Saison und die Überholung u. Tuning Ihrer Bultaco, denn jetzt ist die richtige Zeit. Wir erwarten gerne Ihren Anruf, Brief oder persönlichen Besuch. **Alfons Mohr, 5441 Hausen b. Mayen** (Nettetal), Telefon 26 44 Mayen. Bultaco-Generalvertretung u. Ersatzteillager.

BSA

BSA Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
52 098

Verkaufe sehr billig alle Einzelteile von zerlegter BSA A 7 mit Horexgabel. B. Rappe, 4033 Hösel/Düsseldorf, Preußenstraße 28. 52 162

Achtung Schweiz!
Suche BSA A 65 R-Motor in einwandfr. Zustand. Urs Hertzog, CH-8953 Dietikon, Schweiz. 52 084

DKW

RT 350, Bauj. 55, 37 000 km, Motor u. Kurbelw. zerl., o. Kolben, für DM 150.— zu verk. Werner Güttler, 87 Würzburg, Lange Bögen 19, Tel. 7 13 80 ab 16.30 Uhr. 52 206

DKW RT 125/2 H mit Gläser-Verkleidung, Motor generalüberh. (noch nicht eingef.), für DM 400.— zu verkaufen. Verkleidung einzeln DM 150.—. W. Meyer, 2 Hambg.-Blankenese, Christian-August-Weg 12. 52 253

DUCATI

MOTO DUCATI ERSATZTEILE! Alles stets auf Lager. Aufträge mit Angabe von Type und Baujahr an **N. V. MOTIM**, Postbus 5, **MAASSLUIS** (Holland)

Suche (Ducati/Mach 1) Motor, auch reparaturbedürftig oder Unfallmaschine. Horst Wessel, 287 Delmenhorst, Fr.-Nansen-Straße 13. 52 165

Ducati Mach 1, Bauj. 66, 5000 km, zugelassen bis 3. 67, zu verkaufen. R. Kulik, 4054 Lobberich, Süchtelner Str. 102. 52 220

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe Hercules GS, Bauj. 62, Rahmen K 101, Motor 100/4, ca. DM 250.—. Ströbl, 328 Bad Pyrmont, Hohenborner Str. 29. 52 130

Suche neuw. Hercules GS 100 ccm. Fritz Ziegler, 7107 Nordheim, Hauptstr. 94, Ruf 82 60. 52 201

Kaufe sehr gut erhalt. **Geländemaschine 50—100 ccm.** Zuschriften unter M 5033 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 263

Verkaufe wegen Klassenwechsel **Maico 250 GS**, Bauj. 62, Erstzul. März 66, TÜV 1968, erst 2500 km gel., neu bereift u. viele Ersatzteile, für DM 900.—. Karl-Heinz König, 48 Bielefeld, Steinhagener Straße 37. 52 236

Verkaufe Geländemaschine!
Puch 175 ccm GS mit Alu-Zylinder, dazu Ersatzmotor mit Guß-Zylinder. Nächster TÜV 68, Preis DM 750.— bar. Gerhard Weindel, 7521 Forst Bruchsal, Friedenstraße 25. 52 135

Suche guterhalt. GS 50 ccm, 4—5-Gang Zündapp-Motor mit Preis. U. Ebmeyer, 2901 Sage. 52 109

1 RMZ-Geländemaschine 250 ccm, Erstzul. Mai 66, wie neu. 1 Transportanhänger für 3 Masch., TÜV 68. L. Engel, 403 Ratingen-Tiefenbroich, Kleine Dörnen 8. 52 083

RMZ 250 ccm GS, Bauj. 66, zwei Veranst. gel., Ia Zust., wie neu, DM 1500.— bar. Zuschriften unter M 5029 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 216

RMZ-Geländemasch., fabrikneu, Bj. 1966, weit unter Neupreis zu verk. Paul Zitzen, 4 Düsseldorf-Nord, Efeuweg 29, Telefon 42 64 06. 52 176

GIULIETTA

Giulietta-Teile-Restposten
vk. Beckmann, 6 Frankfurt/M., Radilostr. 16

HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet: Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 52 090

HEINKEL

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

HERCULES

K 50, TÜV 68, gepflegt, Ersatzteile, DM 500.—. Reichert, 445 Lingen, Storchenweg 1. 52 125

Hercules K 50 S, 5,2 PS, Bauj. 65, Lenkerstummel, einwandfreier Zustand, mit Ersatzmotor, für DM 750.— zu verkaufen. Günter Hildebrandt, 6251 Aull bei Diez, Staffeler Straße 19, Tel. Diez 7168. 52 187

Hercules 50 GS, Bauj. 64, in wettbewerbsfähigem Zustand, an schnellentschlossenen Käufer zu verkaufen. Zuschr. unter M 5028 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 215

Verkaufe 7-PS-Zylinder mit Rennkolben für Sachs 50 S. P. Matloka, 8 München 19, Taxisstr. 11. 52 221

HOREX

Verk. Horex Regina, Bauj. 54 (H.-Tüten, engl. Rückl., neu, w. Bundesw.), für DM 350.—. H. Winkel, 5532 Jünkerath, Feusd. Weg 22. 52 167

Suche schlachtreife Resident. Walter Bareiß, 7067 Plüdershausen, Veilchenweg 27. 52 148

Verkaufe Horex Resident 350, in sehr gepfl. Zust., weg. Studium für DM 450.—. Horst Schnerr, 757 Baden-Baden, Hahnhofstraße 8 a. 52 217

1 Horex Imperator, bester Zustand, Baujahr 1955, Preis nach Vereinbarung. Fa. F. Münch, Motorradbau, 6361 Nd.-Florstadt, Altenstädter Straße 62. 52 199

Verkaufe wegen Platzmangel: 1 Horex Imperator 400, TÜV abgen. bis Nov. 68, 1 Horex Imperator „R 3" 400, nicht mehr zugelassen, 1 Imperator-Motor, 1 Vorderschwingengabel, kompl., zusammen oder einzeln. Preis nach Vereinbarung. Wolfgang Kimmig, 7741 Neukirch (Baden). 52 227

Suche: HOREX Imp.-Kurbelwelle 350 ccm und Zylinder 500 oder 450 ccm. R. List, 75 Karlsruhe, Auf der Lohn 6 a. 52 161

Verkaufe Regina 400, hinten Schwinge, Alubleche, Sitzbank, Motor leicht defekt, 3 Ersatzmotoren, Lampen, Gabel 2. Auspuffanlage, Räder u. einige Kisten Ersatzteile für DM 400.—. Schulte, 4791 Brenken, Diesberg 136. 52 270

Suche Einport-Zylinderkopf für 350 Regina. Schildhauer, 56 Wuppertal-Beyenburg, Sanddornweg 27. 52 256

HUSQVARNA

Husqvarna
WELTMEISTERMARKE
Neue Modelle 1966! Jetzt bestellen! Begrenzte Serie!
MC – 175 ccm 90 kg über 20 PS
MC – 250 ccm 90 kg über 26 PS
MC – 252 ccm 90 kg über 26 PS
MC – 360 ccm 98 kg über 33 PS
Auf Wunsch Umrüstung für Geländesport
WILH. HENNING, Kraftfahrzeuge
2358 Kaltenkirchen bei Hamburg
Importeur – Vertragshändler

JAWA

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7,
Telefon 04 11/44 74 91 52 100

KREIDLER

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

TUNING - Kr. 50 ccm

9 PS entsprechend ca. 125 km/h, im Rahmen der TÜV-Bestimmungen, ist auf Grund jüngster Versuche das Resultat des in dieser Anleitung aufgezeigten Tunings. Preis DM 30.–. Otto Kelling, 445 Lingen/Ems, Postfach 133

Wegen Kauf einer 650 Norton SS abzugeben: **Kreidler** 1964, **Liebhaberstück**, Eigenbaugabel, Rennsitz, Sportlenker u. Armaturen, großer Tacho, veränderte Fußrasten, Rennverkleidung, 20 Ø Dellorto mit Mikronikfilter u. separater Schwimmerkammer, Messerpleuel, Kurbelw. Ausfüllung, getunter 5,2 PS-Zylinder, geändertes Getr. mit Entlüftung, außenliegende Zündspule, Rennauspuff, „gedämpft", aus V2 A-Blech und noch viel „Gewußt wie" und viele Ersatzteile, Rahmen, Gabel, Motor mit Messerpleuel usw., TÜV 1968, alles DM 1000.—, 8 PS, Spitze 110—120 km/h, alles saubere Arbeit, nicht für Laien. Telefon Kleve 44 33. 52 123

Verkaufe Kreidler-Spezialmotor, ca. 8 PS, enggest. 4-Ganggetr., außenl. Rennzündung, neuer TS-Zyl. mit Spülkanälen zu DM 300.— u. 1 Heimlackieranl. „Sprayit" DM 120.—. J. Möller, 43 Essen, Tiergarten 22. 52 265

Achtung KREIDLER-FAHRER!
FRISIERANLEITUNG für alle Kreidler-Typen a. Anleitung DM 13.50. Broschüre über die Funktion des Zweitakters DM 5.—. Beide zus. nur DM 15.—. Bitte Typ der Maschine angeben. Bei MMSC G. Brecht, 68 Mannheim K 3, 5. 52 244

Jetzt ist die richtige Zeit, Ihren Motor zu überholen und zu tunen! 6, 7 und 10 PS-Rennsportsätze (Zylinder, Zylinderkopf, Kolben, Vergaser, Ansaugstutzen, Düsen, Dichtungen) für Kreidler, Zündapp, Sachs 50 S, Victoria 5-Gang; Kurbelwellenreparaturen aller Art, für Kreidler Spez.-Rennmesserpleuel, Motorüberholungen, Zylinderschleifen, Tuning, Rennzubehör aller Art, beim Zweiradspezialisten: **Alfons Mohr, 5441 Hausen b. Mayen** (Nettetal), Telefon 26 44 Mayen. Prospekt anfordern.

BMW

Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51–65 und R 25/3. R 26, R 27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Cikrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9

BMW
dico MIT PFIFF **liefert und betreut**
Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker, 7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41, Telefon 071 50/81 91

Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 04 11/44 74 91 52 097

Verkaufe BMW R 26, Bauj. 60, außergewöhnliches Liebhaberstück, DM 950.—. K. H. Elker, 219 Cuxhaven, Vosshörn 10. 52 129

Suche BMW R 26/27 oder 500 ccm (solo) bis zu DM 600.—. Heinz Gebhard, 6111 Heubach, Groß Umstädter Str. 26. 52 107

Verkaufe BMW R 60, Bauj. 1965, 12 000 km gelaufen, 35-Liter-Hoske-Tank u. Ölthermometer, für DM 2000.—. Dieter Leinberger, 6 Frankfurt-Sindlingen, Edenkober Straße 22. 52 112

Verk. R 60, Bauj. 62, Bestzustand, Meier-Tank, neues Kardangetr. u. Kupplung, DM 1900.—. S. Lamers, 8 München 54, Puchheimer Straße 32. 52 121

Suche BMW R 26 oder R 27, nur gut erhalten, gegen bar. Baujahr und Preisangabe erbeten. Josef Krizanovic, 8 München 2, Dachauer Str. 37, Tel. 59 10 51. 50 077

BMW R 60, Bauj. 65, 10000 km gel., mit gr. Sporttank, Sitzbank, Sturzbügel, Kofferträger, sehr gepflegt! DM 2300.–. Ernst Hoske, 3251 Gr. Hilligsfeld, Telefon 05151/3615

Verkaufe wegen Kauf einer neuen R 69 S bestgepflegte R 60/2 (Zweitfahrzeug, wie neu), Seitenständer, Sturzbügel, Amerika-Sitzbank, Originalsitzbank, zwei zusätzliche Reifen (40%), Kofferträger u. „Elefantenboy", 33 000 km, Motor bei 16 000 km werksgeneralüberholt (Garantieschaden). Joachim Rödl, 6 Frankfurt a. M.-NO 14, Inheidener Straße 65, Tel. 45 31 97. 52 157

Verkaufe R 26, Bauj. 59, Bestzust. (DM 550.—). Suche BMW 500, auch reparaturbedürftig. Norbert Schockmann, 4401 Rinkerode. 52 150

Suche R 50, nicht unter Baujahr 1962, in bestem Zust. A. Rohner, 4521 Döhren 99, Post Riemsloh, Krs. Melle. 52 076

SEIT 30 JAHREN
überh. gebrauchte Motorräder
Ständig große Auswahl in BMW Motorrädern von 250 ccm bis 600 ccm, Heinkel- und Vespa-Roller auf Teilzahlung ohne Aufschlag.
PABST HAMBURG 22
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05
Ankauf · Verkauf · Tausch

Verkaufe BMW R 69 S mit und ohne Seitenwagen. Tilch, 4757 Holzwickede, Dorfstraße 34. 52 152

BMW R 50, Bauj. 63, ca. 30000 km gel., mit Meier-Tank, Sitzbank und Sturzbügeln, in bestem Zustand! DM 2000.–. Ernst Hoske, 3251, Gr. Hilligsfeld, Telefon 05151/3615

Austausch-Schwingen
für R 50 — 60 — 69 und „S", für R 26—27 auf Anfrage, Stück DM 195.—, liefert
Maschinenbaumeister W. Rauch
8961 Durach, Füssener Straße 36. 52 146

Verk. von R 60: Rahmen, kompl., ohne Federb., Motorgeh., Kurbelw., Alu-Felge, Sev.-Tank, Kolben 71, 96 300 km, von R 51/3 Motorteile, 2 R 69-Kolben 72,40, neu. Steinhaus, 238 Schleswig, Schubystraße 16 b. 52 200

Verkaufe BMW R 69 S, 2300.— DM. 1 Swg. TR 500, ölgebr., DM 450.—, 1 BMW Swg.-Getriebe 6/26, DM 200.—. Detlef Klatt, 4000 Düsseldorf, Urdenbacher Dorfstr. 46. 52 193

1 BMW R 69 S, viele Extras, 8000 km gelaufen, geliefert Juni 66; Preis nach Vereinbarung. Fa. F. Münch, Motorradbau, 6361 Nd.-Florstadt, Altenstädter Str. 62. 52 197

Achtung Bahnfahrer! Verkaufe schnelles BMW-Gespann. Allein 6 erste und 7 zweite Plätze 1966. Angebote erbeten an K. Halbritter, 694 Weinheim a. d. B., Wachenbergstraße 5. 52 170

Suche BMW 600 oder BMW 600 Sport, ab Bauj. 60, bis DM 1600.—. Angebote mit km-Angaben an Werner Hummel, Gefr., 8102 Mittenwald, General-Kübler-Kaserne 3./8. 52 074

Verkaufe BMW R 69 S, TÜV 5. 68, Meier-Sitzbank, Hoske-Tank (32 Ltr.), gegen Höchstgebot. Bernd Honnef, 565 Solingen, Gottlieb-Heinrich-Str. 20. 52 132

Verkaufe R 27, TÜV 1968, komplett überholt, zusätzlich SW-Übersetzung, Federn, Anschlüsse und viele Ersatzteile wegen Bundeswehr. Preis: DM 720.—. Pries, 62 Wiesbaden, Sonnenberger Str. 31. 52 248

MZ-Seitenwagen
passend für BMW, liefert
BMW-Nefzger,
Berlin 10, Quedlinburger Straße 1–3
Telefon 34 36 31

Kaufe BMW, 2 Zylinder, ab 1955, auch Unfall u. Teile. Fr. Ackermann, 465 Gelsenkirchen-Hüllen, Preußenstr. 49. 52 073

Suche für BMW R 50: Reparaturanleitung, Seitenständer. Peter Ritz, 854 Schwabach, Penzendorfer Str. 35. 52 250

Verkaufe f. große BMW eine Gläser-Verkleidung mit Halter und einen 24-Liter-Schorsch-Meier-Tank. Armin Lang, 7501 Loffenau/Calw, Obere Dorfstr. 52. 52 251

Suche dringend für BMW R 27 Seitenwagen. Preisangabe erbeten. Reinhold Wallerath, 5558 Schweich, Corneliusstraße 22. 52 222

Suche R 69 S, neuwertig. Ulrich Fleischmann, 62 Wiesbaden, Fichtestr. 4. 52 255

GELEGENHEIT
R 50 S-Motor, Bauj. 61, generalüberholt für DM 600.—; Fath-Ventilfedern, Radlager u. Bremsen neu, Schwingungsdämpfer, Getriebe und Hinterradantrieb erneuert, Verkleidung neu, gr. Lampe, Drehzahlmesser, 69 S-Motor, Baujahr 66 (neu), 1 Rahmen (neu), Horex-Telegabel. Preis ca. DM 3600.— bis DM 3800.—. Adolf Bruns, 668 Neunkirchen, Ritzwiesstr. 1, Tel. Neunkirchen/Saar 2 29 86 ab 20 Uhr. 52 141

BMW R 69 S, Bauj. 1966, 2800 km gel., 30-Ltr.-Hoske-Tank, US-Bank, Blinkanlage, Seitenstütze, Bosch-Hörner, Farbe: schwarz. Neupreis über DM 5000.—, für DM 3500.— in bar zu verkaufen. Klaus Modersitzki, 285 Bremerhaven 5, Am Wohnwasserturm 6. 52 224

Verkaufe BMW R 60/2-Gespann, Bauj. 1964, 29 000 km, SW BMW-Spezial, Boot mit BMW-Federb., sehr guter Zustand. Heinrich-Verkleidung, 200 Ø Scheinw., Teflonzüge, H 48-Hebel, Sportgas mit Seilzugverteiler, viel Zubehör, neue Reifen, Preis DM 2800.—. Manfred Eberle, 85 Nürnberg, Hilbringer Str. 12. 52 235

BMW R 50, Bauj. 60, TÜV 1968, Zweitfahrzeug neben Pkw, Motor vor 3000 km generalüberh. (Rechnung vorh.), guter Allgemeinzust., Auspuff aus nichtrostendem Stahl, versich. u. verst. bis 15. 12. 66. Verkauf weg. Heirat für DM 1500.— bar. Werner Prentin, 5 Köln-Hohnhaus, Im Weilenbruch 199. 52 272

Verkaufe R 50, neu, 4000 km, Bauj. 1966, für DM 3000.— bar. Wegen Anschaffung einer R 69 S. Josef Kraxenester, 8 München 15, Bayerstr. 75/3. 52 232

Ersatzteile
für ältere BMW-Typen ab Lager
A. Fischer,
8 München 13, Hess-Straße 4,
Telefon 22 07 09

Kaufe sämtl. Typen BMW
Tageshöchstpreise, Barzahlung, Abhol.
Ondrak, München 23, Ungererstr. 137,
Telefon 36 64 28

Jetzt ist es Zeit, wenn Sie rechtzeitig im Frühjahr dabei sein wollen,
jetzt haben wir Zeit, uns mit Liebe und Sorgfalt um Ihr Motorrad zu kümmern. – Generalüberholungen sämtl. Modelle, Frisierarbeiten, vor allem für BMW. – Neue Maschinen in der gewünschten Ausrüstung. – Wenden Sie sich vertrauensvoll an den seit vielen Jahren bekannten Fachmann
Ihnen von *Ernst Hoske*
3251 Gr. Hilligsfeld, Tel. 05151/3615

Wegen Kauf klein. Maschine verk. ich mein R 51/3-Gespann mit R 60-Motor u. S 500. Neuer Lack, große Lampe, mit eingeb. Drehzahlmesser u. Tacho, Einportanlage, hochgezogen, hinten Dämpfer, Preis DM 1000.—. Alfred Springmann, 693 Eberbach, Beckstr. 11, bei Seibert. 52 119

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29 — 120. 52 078

Verkaufe R 69 S, Bauj. 1966, in tadellosem Zustand, mit einigen Extras, für DM 3200.— bar. Zuschriften unter M 5034 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 271

Verk. R 50, Bauj. 61, Hoske-Tank und -Tüten. Aubel, 655 Bad Kreuznach, Maler-Müller-Straße 44. 52 273

Spezial-Zweirad-Versicherungsbüro
HANS EHLERT
7073 Lorch, Postfach 10, Telefon 579
Ihr Versicherungsbüro in den Sparten Kraftfahrt-, Haftpflicht-, Unfall-, Feuer-, Glas- und Lebensversicherungen.

KREIDLER

Motorradsport-Zubehör
Claus Klüglich & Co. bietet an für Kreidler: Längsverrippte Zylinder mit Büchse, neue Ausführung 1. Größe 16×16, 2. 13×13 cm, einbaufertig, zum Preis von DM 235.—, auch Drehschieber-Zyl. für sämtl. 50 ccm-Rennmasch. als Rohling, wassergekühlt, DM 135.—, einbaufertig nach Angabe DM 350.—, neues Renngetr. 4-Gang für Kreidler DM 380.—, Rennrahmen für Kreidler DM 600.— sowie Ansaugstutzen, Kettenräder u. anderes. Claus Klüglich & Co., 7501 Wöschbach b. Karlsruhe, Hauptstr. 63. 52 249

Achtung Kreidler-Fahrer, Wasserkühlung, für alle Serienzylinder verwendbar, garantiert dicht, Kühlmantel austauschbar. Dazu ein kompletter Kühler mit Schläuchen, verkauft für nur DM 150.—: Gerhard Thurow, 403 Ratingen, Speestr. 22. 52 173

Verk. Kreidler S, 5,2 PS, 5-Gang, ca. 5000 km, Bauj. 1965, wie neu, mit Extras, DM 700.—. 1 Kurbelw., 4,2 PS, neuw., DM 30.—. W. Willems, 5161 Embken, Mühlenstraße 25. 52 108

Verkaufe Florett, 4-Gang, 5,2 PS, mit Telegabel und and. Extras, TÜV bis 8. 68, u. Motorenteile von Adler. Peter Jakobi, 607 Langen, Leukertsweg 11. 52 111

Verkaufe Kreidler Florett Super, Bauj. 1963, Gabel u. Vorderrad defekt, Motor Ia Zustand, 25 000 km gelaufen, DM 500.—. Kurt Maurer, 6652 Bexbach, Hauptstr. 13 a. 52 124

Verk. Florett „S", Bauj. 64, TÜV 68, 15 000 km, Sportarmaturen etc., elektr. Drehzahlmesser (Kröber), vor 500 km umgeb. auf 75 ccm, für DM 700.— bar. Klaus Abel, 473 Ahlen, Aug.-Kirchner-Str. 8. 52 195

MAICO

Verk. Maico 200 o. Brief, Gelände-Trimmung, Schw.-Rahmen DM 70.—. S. Lamers, 8 München 54, Puchheimer Str. 32. 52 122

Verkaufe Maico-Geländesport mit Ceriani-Gabel u. Federbeine, kl. Vorderradnarbe, nur 5mal gefahren, sehr preisgünstig. Zuschriften an Karlheinz Weidler, 694 Weinheim, Königsberger Str. 16. 52 262

Maicoletta, fachmännisch überholt, f. DM 200.— zu verkaufen. B. Klauss, 7401 Pfrondorf-Tüb., Hauptstr. 31. 52 128

MAICO-Drehschieber-Motorräder 50 und 125 ccm
jetzt bestellen! Besichtigung und Probefahrt bei: PERSCHEID, 5047 Wesseling, Ahrstr. 37, Alleinvertrieb für Raum Köln, Bonn und Euskirchen. 52 260

Trial-Maico 250, TÜV-frei, DM 400.—, mehrere Blizzard- und Maicoletta-Motoren à DM 140.—. Rebuschat, 465 Gelsenkirchen, Klapheckenhof 1. 52 231

MI-VAL

Achtung Bastler! Verk. kompl. Mi-Val-Fahrgest., DM 120.—. Für Zweitakt-Motoren bis 175 ccm geeignet. 1 Rennverkl. DM 60.—. Peter Löhnchen, 8012 Ottobrunn, Putzbrunner Straße 128 b. 52 151

MOTO CROSS

Verkaufe schnellen engl. Triumph-Motor 500 ccm. Spezial Moto Cross. Hartmut Dreisilker, 44 Münster, Salzmannstr. 48. 52 207

Hagon Jap 350 ccm, Bauj. 66, **Hagon Jap 500 ccm, neu,** mit oder ohne Motor, 500 ESO Erskin-Rahmen, neu. Jap-Ersatzteile, neu und gebraucht. Joseph Joy, 4757 Holzwickede, Bahnhofstr. 16. 52 154

Verk. WABEHA-Maico 250 ccm, Ceriani-Gabel und -Stoßdämpfer, sehr schneller Breitwandmotor, neues Getriebe. Klaus Laforge, 8911 Pürgen 89, Landsberg/Lech. 52 106

Erfolgreiche 250 ccm CZ Moto Cross-Maschine, Bauj. 1966, in einwandfr. Zustand, mit Ersatzteilkiste, für DM 3350.— zu verk. Paul Zitzen, 4 Düsseldorf-Nord, Efeuweg 29, Tel. 42 64 06. 52 174

250 Moto Cross-Maico-Breitw. mit Ersatzteilen DM 950.—. Rebuschat, 465 Gelsenkirchen, Klapheckenhof 1. 52 230

HONDA

Honda-Motorräder in Berlin
Bezirksvertretung **Kurt Kannenberg**, Kraftfahrzeuge, Berlin 31 (Halensee), Joachim-Friedrich-Str. 34, Tel.: 8 87 64 33

HONDA Motorräder
SS 50 – CB 250 – CB 450 ccm, jetzt lieferbar. **Bruno Lippke**, Kempten, Füssener Straße 56

Honda Motorräder
und Zentralersatzteillager. B. Flintrup, 44 Münster i./W., Kuhstr. 13, Ruf 4 27 17.

HONDA Motorräder
Ersatzteile
Spaett München, Landwehrstr. 66, Telefon 53 16 90

HONDA-MOTORRÄDER
Motor-Überholungen, Ersatzteile
Tausch-Zylinder
RÜDIGER LIENERT
2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

Neuwertige CB 125 für DM 1350.— zu verkaufen. Zuschr. unter M 5027 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 214

Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 Telefon 04 11/44 74 91 52 099

HONDA CB 77, blau, zu verkaufen, 9500 km gelaufen, mit einigen Extras, verst. u. vers. bis 31. 12. 66, DM 1700.— Verhandlungsbasis. Volker Hirschelmann, 5074 Odenthal-Osenau, Osenauer Str. 24 a. 52 208

Verkaufe „Honda CB 450", 12 550 km, Stummellenker, MB-Rennverkleid., Spitze 195 km, Preis DM 2800.—. D. Crutziger, 338 Goslar, Geheimrat-Ebert-Str. 4. 52 186

Honda CB 450, neuwertig, umständehalber sehr günstig zu verkaufen. C. Bösche, 3091 Mehringen/Hoya, Schulstr. 33. 52 143

Verk. Honda CB 72, rot/chrom, DM 1600.— oder Tausch BMW 500 od. 600 ab Bauj. 60. Adi Steigler, 645 Hanau, Feuerbachstraße 6. 52 172

CB 72 mit Verkl., DM 1000.—, verk. Emmrich, 5 Köln-Höhenhaus, Lützenkircher Weg 59. 52 140

Verkaufe CB 77, Bauj. 44, TÜV 68, Motor stark defekt, ohne Lampe, für DM 650.—. Dazu passend Sportverkleidung für DM 150.—. Karl-Heinz Kulke, 4351 Henrichenburg, Denrodtstr. 4. 52 139

CB 250 mit Kolben CB 72, schwarz, neuwertig, DM 1800.—. Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg. 52 104

HONDA CB 72, Bauj. 1965, 16 000 km gel., mit Rennsitzbank, Lenkerstummel, in einwandfreiem Zustand, DM 1700.—. Fahrzeuge Wölk, 56 Wt.-Elberfeld, Friedrich-Ebert-Straße 476, Tel. 3 39 63. 52 094

Verkaufe meine sehr schnelle Honda 350 ccm Meisterschaftsmaschine 1966, 4 erste Plätze, darunter Hockenheim u. Nürburgring, für DM 4100.—. Suche CB 450 sowie Rahmen u. Gabel von CB 72. E. Hüttlin, 7809 Bötzingen, Wasenweiler Str. 8. 52 082

Suche einwandfreie komplette Gabel mit Vorderrad für CB 72. Hans Büchele, 2 Hamburg 55, Heytwiete 6. 52 093

Verkaufe Honda CB 92 SS, blau, für DM 1200.—. Bernd Schüler, 5609 Hückeswagen, Peterstraße 82. 52 092

Honda CB 77 wegen Krankheit zu verkaufen, Motor überholt, sowie 1 Rennkombi 172 cm, zus. DM 1650.—. Muscheid, 545 Neuwied, Grabenstr. 37. 52 242

Verkaufe Honda CB 77, Bauj. 65, 13 000 km, mit viel Zubehör (Lenkschellen, Rennbank, Tankrucksack, Gepäckständer, Übersetzungen usw.) für ca. DM 2000.—. Erhard Kroll, 1 Berlin 21, Zinzendorfstr 5. 52 233

Verkaufe Honda SS 50, Bauj. 66, 7000 km gel., Preis DM 700.—, Spitze ca. 110 km/h. Erwin Fuchs, 6834 Ketsch, Schwetzinger Straße 13. 52 268

Umbaus. für CB 72/77 auf 350 ccm; für CB 450 auf 500 ccm; Umbau auf gr. Ventile preiswert; für CB 72/77 viele gebrauchte Teile zu verkaufen, 2 Vorderräder. K. Timmermann, 5 Köln-Marienburg, Bonner Str. 473. 52 261

Verkaufe 250 ccm Honda-Rennmaschine. G. Kanehl, 85 Nürnberg, Mathildenstr. 11. 52 266

Anzeigenschluß
für Heft 1/67
ist am 8. 12. 66

HONDA
UMBEER
75 KARLSRUHE · Adlerstr. 16
Tel. (07 21) 6 51 81

Altbekannt, seriös und gut alles unter einem Hut!
Groß-Ersatzteillager
Honda-Stützpunkt
Bekannt für schnellen und zuverlässigen Ersatzteilversand im ganzen Land
Täglich Expreß- u. Postversand

5-Gang-Getriebe für CB 72 und CB 77. Preis DM 460,–. Engl. Belstaff-Bekleidung, engl. Stadium-Sturzhelme, engl. Renn- und Sportbrillen. Verkleidungen, Kunststofftanks- und -sitzbänke. Prompt ab Lager lieferbar: kompl. Satz Inbusschrauben mit Schlüssel, brüniert, passend für Honda CB 250 und CB 450, Satz DM 18,–. Alles für den zünftigen Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Fordern Sie meinen Katalog M an! Barzahler haben große Vorteile.

MOTO CROSS

Verkaufe meine erfolgreiche Grasbahn- u. Moto Cross-Maico 250 ccm, Bauj. 1964. Ferner meinen Transportanhänger, bis zu 3 Maschinen geeignet, TÜV abgenommen. Angebote an Philipp Röll, 6491 Schwarzenfels, Haus Nr. 33. 52 149

Achtung Moto Cross-Fahrer! Matchless-Metisse, 1965, in gutem Zustand, um DM 1800.— zu verkaufen. Harald Terharen, 1150 Wien 15, Reuenthalg. 2—4 (Österr.). 52 243

Greeves 24 MX 1, 1965, Challenger, in rennfertigem Zustand, zu verkaufen. Fritz Bratza, A-1150 Wien 15, Gernotg. 9/5, Österreich. 52 072

Suche dringend 175 ccm Geländemaschine Maico oder Husqvarna. Zuschriften unter M 5025 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 212

Verkaufe schnelle Moto Cross-Greeves, 250 ccm, mit vielen Ersatzteilen. Preis öS 7000.—. Friedrich Derdak, A-2700 Wr. Neustadt, Wohlfahrtgasse 2 a. 52 191

360 ccm Maico Moto Cross, absol. neuwertig (aus Neuteilen von DM 3300.— im Eigenbau hergerichtet). Husqvarna-Vorderradnabe, Ceriani-Telegabel etc., zu verk., DM 2600.—, Teilz. möglich. Paul Zitzen, 4 Düsseldorf-Nord, Efeuweg 29, Telefon 42 64 06. 52 175

Verkaufe Kreidler Moto Cross 50 ccm, Mohr 10 PS-Motor, MC-Getriebe, leichter Rohrrahmen, Kunststoff-Schutzbl., ölgedämpfte Telegabel, 160 mm Federweg. Cross-Meistersch. 1966. DMCV. Eine Moto Cross RMZ 250 ccm, Bj. 1966, 6 Rennen gelaufen. Eine Cotton MC 250 ccm, Bj. 1965, beide mit Ersatzteilen. Alle Maschinen in bestem Zustand. Willibert Holtz, 4049 Wevelinghoven, Heyerweg 9. 52 163

MAICO 250 ccm Breitwand, DM 1000.—, neue CZ-Gabel und Vorderrad verkauft A. Hülsmann, 4 Düsseldorf, Duisburger Straße 8, Tel. 44 27 28. 52 267

MOTO GUZZI

Importeur: ZWEIRAD-ROTH
6949 Hammelbach/Odw.

MZ

MZ-Motorräder
Importeur für Norddeutschland
Rüdiger Lienert
2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 77 55 06

NORTON

NORTON MANX 350 ccm, Motor original eingestellt von Bill Lacey, verstärkte Hauptlager, Doppelkerzenkopf, 5-Gang-Getriebe, Auspuff hochgezogen, Fontana-Doppelbremse, neuester Alu-Tank, Slim Lines-Verkleidung, mit Übersetzungen, neu bereift und neue Federbeine, Motor und Fahrgestell mit letzten Neuerungen ausgerüstet, DM 5300.—. Ronald Robinson, 5 Köln, Untersachsen 5—7. 52 088

Tausche Norton Manx 350 ccm, Bauj. 1960, gegen 500er gleichen Typs, evtl. mit Wertausgleich. Zuschriften unter M 5023 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 210

Verkaufe Norton Dominator 99 Sport, Bauj. 1960, km-Stand 10 000, Maschine wurde aus Hobbygründen gehalten. Maschine ist in Österreich zugelassen. Anfragen an Stephan Paßberger, 8399 Neukirchen am Inn. 52 188

Norton 650 SS, in einwandfreiem Zustand, überholt, neu lackiert, mit Alu-Renntank u. Avon-Rennverkleidung, DM 2200.— Verhandlungsb., zu verkaufen. Kurt de Monte, 7701 Binningen, Telefon 0 77 39 — 279. 52 240

NSU

NSU-Max, 55, z. Ausschlachten, DM 60.—. Ströbl, 328 Bad Pyrmont, Hohenborner Straße 29. 52 131

Gelände-Max, seit Kw.-Reparatur (lt. Rechn. DM 300.—) 0 km, verkauft für DM 400.—. ARAL-Tankst., 3388 Bündheim, Dr.-Jasper-Str. 54, Tel. 0 53 22 — 31 72. 52 252

Suche Motor NSU Max 300 ccm, auch defekt, zu kaufen. Gerd Clemens, 55 Trier-Olewig, Eichendorffstr. 11. 52 246

Verkaufe NSU Max, Bauj. 55, Motor überholt, für DM 200.—, TÜV 1967. Hans-Dietmar Funkert, 6909 Rauenberg, Pfalzstr. 4. 52 241

PUCH

Original-Ersatzteile für Puch, Moped, Roller, Motorräder und Wagen
sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chromzylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren, Geländesportausrüstungen und Renngetriebesätze.
Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung L. Liedl, Regensburg-Graßlfing, Tel. 0 94 05 — 274 52 079

Verkaufe Puch 175 SV, Bauj. 56, TÜV 8. 67, mit Handbuch und Rep.-Anleitung. Verhandlungsbasis DM 200.—. Wolfram Schick, 6612 Schmelz/Saar, Auf der Hühnertränk 11. 52 160

SG 250 (Kolben 45 Ø) billig abzugeben. E. Wacker, 7778 Markdorf, Möggenweiler. 52 177

RENNMASCHINEN

Einmalig preisgünstige Gelegenheit!
125 ccm BULTACO-Rennmaschine, 6-Gang, wassergekühlt, 28 PS, DM 4600.–. **250 ccm BULTACO-Rennmaschine**, 6-Gang, wassergekühlt, 38 PS, DM 4800.–. Alles fabrikneue 66er-Modelle mit Verkleidung, außerdem sind alle Motoren speziell hergerichtet u. getunt. Sie sollten noch heute anrufen 0 26 51 – 26 44. **Alfons Mohr, 5441 Hausen b. Mayen** (Nettetal).

Int. ESO-Lizenz-Bahnrenngespann sehr preisgünstig zu verkaufen. Zuschr. unter M 5026 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 213

HANNAH-HONDA 125 ccm PRODUCTION RACER (Bill Ivy-Siegermaschine 1965/66, zweitschnellste Privatmaschine bei TT 1966 mit Fred Stevens), komplett überholt, einschließl. Kurbelwelle, neuwertig, sehr schnell, DM 5500.—. Ronald Robinson, 5 Köln, Untersachsenhausen 5—7. 52 087

Verkaufe AJS 7 R, Bauj. 62, mit Verkleidung und sämtl. Zubehör sowie Original-Ersatzteilen, Bestzustand, DM 5100.—. W. Tischler, A-1170 Wien, Mariengasse 2, Österreich. 52 071

Suche für Manx Norton: Schwinge, Hinterrad und Sitz. P. Eickelberg, 56 Wuppertal-E., Friesenstr. 43. 52 205

Verkaufe orig. Norton-Werks-Domiracer, Bauj. 62, generalüberholt, mit Avon-Verkleidung, 6-Gang u. vielen Ersatzteilen für öS 38 000.— (DM 6100.—), ferner 1 Dominator 500 SS, Motor generalüberholt, mit Manx-Bremse und Borani-Felgen für öS 10 000.— (DM 1600.—). Gerhard Strasser, A-5020 Salzburg, Arenbergstr. 21. 52 178

50 ccm Kreidler-Rennmasch., einsatzbereit, zu verkaufen, Preisidee DM 1200.—. F. D. Fricke, 6082 Mörfelden, Gundhofstraße 26, Tel. 0 61 05 — 26 33. 52 169

Verkaufe NSU-Max-Rennmaschine, ferner Sportmax-Teile und Honda CB 92 mit Rennsatz. Klaus Wießmann, 63 Gießen, Marburger Str. 109, Tel. 3 43 09. 52 136

BMW-Solo-Rennmaschine 500 ccm, Ex-Maschine Schmidt-Wuppertal, verkauft preisgünstig Gunter Weber, 2 Hamburg-Wilhelmsburg, Georg-Wilhelm-Straße 100, Telefon 75 69 71. 52 164

Verkaufe meine 62er AJS 7 R in sehr gutem Zust., div. Ersatzt. geg. Geb. von G 50 Zylinder u. Kolben, b. neu. Dieter Finke, 788 Säckingen, Uhlandstr. 23. 52 118

Verkaufe wegen Klassenwechsel meine NSU-Sportmax-Grasbahn-Rennmaschine (Gaumeister 1966) mit vielen Ersatzteilen, DM 1000.—. Heinz Sattler, 435 Recklinghausen, Merreldtstr. 83. 52 203

Suche Motor von Norton 500 ccm Manx oder Matchless G 50. D. Braun, 7921 Hermaringen, Tel. 0 73 22 — 183. 52 095

BMW-Muthig-Renngespann zu verkaufen (mit u. o. Motor). Walter Ohrmann, 34 Göttingen, Egelsberg 21. 52 070

Verkaufe meine erfolgreiche Jap 500 ccm Gras- und Sandbahn-Maschine, die auf dem höchsten Stand dieser Klasse gehalten wird, zum Festpreis von DM 3000.—. Finanzierungsmöglichkeit geboten. Besichtigung nach Anmeldung. Ulrich Schötteldreier, 468 Wanne-Eickel, Holsterhauser Straße 116, Tel. 4 78 77. 52 065

Verkaufe meine Horex-Imp.-Rennmaschine 500 ccm, DM 2500.—. Laurenz Schöppner, 44 Münster, Peter-Rosegger-Weg 6. 52 114

Achtung!
Verkaufe erfolgreiche, sehr schnelle **250 ccm ADLER RS**, Maschine auf dem neuesten Stand, 1 Jahr alt; weiterhin 1 Orig.-ADLER-RS-Fahrw., neu, Preis nach Vereinbarung. Horst Badenberg, 332 Salzgitter-Lebenstedt, Erbsenweg 35. 52 254

Verkaufe wegen Aufgabe des Rennsports: Ray-Petty-Norton 350 ccm, mit Ersatzt. u. Zubehör. Heinz Groß, 3552 Wetter/Hess., Marburger Straße 1. 52 204

Verkaufe Mondial-Werksmaschine (Francesco Villa Staatsmeister), Bauj. 63, mit Verkleid. u. Übersetzungen, Motor überholt, DM 3800.—. Zoll nach Vereinbarung. ÖROP-Tankstelle, 2540 Bad Vöslau, Telefon 73 10. 52 147

Verworner kommt zum

Elefantentreffen 67

Wir bringen wie immer Ersatzteile und Zubehör mit. Bitte teilen Sie uns Ihre speziellen Wünsche (auch unverbindlich) mit. Wir erfüllen sie.

Motorrad-Verworner, Berlin 65, Liebenwalder Str. 12, Tel. 552294

RENNMASCHINEN

Verkaufe sehr preisgünstig meine schnelle wassergekühlte **Bultaco 250-ccm-6-Gang-Rennmaschine**, in erstklassigem Zustand, Motor getunt, 32 mm Dellorto, neue Dunlop Racing, elektr. Drehzahlmesser, Übersetzungen etc., DM 3900.–. **Helmut Mohr, 5441 Hausen b. Mayen** (Nettetal), Telefon 0 26 51 – 26 44.

Verkaufe Aermacchi-Werksrennmaschine (Vizenzi), Bauj. 64, mit Verkleidung, DM 3200.— und **Ducati 250** Productions Racer, **neu**, DM 4500.—. M. Wilhelm, 86 Bamberg, Thorackerstr. 12. 52 264

Verkaufe Bultaco 250, Juniorenmeisterschaftsmasch., Ducati-Mach-1-Rennmasch., 2., 3., 6. Pl.; beide Masch. garant. einwandfrei, mit vielen Teilen; Max-Transportgespann u. Boot, Ital Jet, 2800 km, wie neu. Toni Gruber, 8999 Weiler/Allg. 52 259

Renngetriebe

f. Kreidler 50 ccm, 8 Gänge, komplett mit Motorengehäuse, fabrikneu, für DM 950.– zu verkaufen. **Kurt Meier, 68 Mannheim**, Schwarzwaldstraße 67

Verkaufe HONDA CR 93, Productions Racer, 125 ccm, Bauj. 1964, mit vielen Ersatzteilen. Gerhard PITSCH, 1160 Wien, Franz-Eichert-Weg 15 (Österreich). 52 218

Verkaufe günstig meine Rennmaschine Ducati 250 ccm. Hans Sieben, 6521 Abenheim b. Worms, Welschgasse 28, Telefon 0 62 42 — 329. 52 219

YAMAHA TDIB „PRODUCTIONS RACER" 250 ccm, werksneu, Orig.-Verkleidung, preisgünstig zu verkaufen. Ebenfalls **Aermacchi**, 5-Gang, Kurzhuber, 6 Rennen, sehr billig. ALLAN TERNDRUP, TRUSTRUP (Dänemark). 52 225

SACHS

TUNING - Sachs 50 ccm

Bei sauberer Durchführung der in dieser Anleitung aufgeführten Arbeitsgänge, die in sachlichem, durch Skizzen verdeutlichtem Text dargestellt werden, aktiviert der 5-Gang Motor 9 PS, entsprechend ca. 125 km/h. Preis DM 35.– **Otto Kelling, 445 Lingen/Ems, Postfach 133**

SEITENWAGEN

Verkaufe neuwertigen **TR 500** mit hydraulischer Bremse und Anschlüsse für KS 601 und BSA A 65, ca. 5000 km gel. Zu besichtigen an Wochenenden bei Georg Wenzl, 8801 Marktbergel. 52 138

SUZUKI

Zum Sonderpreis DM 795.– o. G. noch einige **Suzuki Sport 50. Neu! Einmalig! Beckmann**, Frankfurt/M., Radilostraße 16. Telefon 78 50 04

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder, Ersatzteile, Zubehör Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 52 101

TRIUMPH-CORNET, 41 000 km, Bereifung u. vorderer Kettenritzelkeil defekt, für DM 75.— zu verk. DAS MOTORRAD von Heft 18/1954 bis Heft 22/1961 für DM 10.— zu verk. D. Rosprich, 565 Solingen, Hauptstraße 39, Tel. 4 46 15. 52 120

KUNSTSTOFF-ZUBEHÖR

Benzintanks – Sitzbänke
Schutzbleche
Verkleidungen
SCHEDA, 5039 Weiß b. Köln

Ducati-Weihnachtssonderpreis

gültig für Bestellungen zwischen 1. Dezember 1966 bis 26. Dezember 1966.

Sebering	350 ccm,	5-Gang, 21 PS,	DM 1850.—
Mach I	250 ccm,	5-Gang, 28 PS,	DM 1690.—
GT	250 ccm,	5-Gang, 22 PS,	DM 1670.—
Elite	200 ccm,	4-Gang, 18 PS,	DM 1380.—
Sport	125 ccm,	4-Gang, 14 PS,	DM 1330.—
50 SL/1	Super Kleinkraftrad,	4-Gang,	DM 850.—
Rennmaschine,	250 ccm,	31 PS,	DM 2600.—

Lieferzeit ca. 6 Wochen nach Auftragseingang. Auftragsbestätigung vorbehalten. Alle Typen fabrikneu und originalverpackt. Baujahr 1967.

E. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheidestraße 19, Telefon 07 11 - 245707

TORNAX

Suche Tornax 250 S oder Ersatzteile. Dillmann, 43 Essen, Steeler Straße 430. 52 190

VICTORIA

TUNING - 159 TS

Die Anleitung enthält Arbeitsgänge, dessen genaue Durchführung dem 5-Gang-Motor 9 PS entsprechend ca. 125 km/h verleihen. Auch dieses Tuning zielt auf einen relativ breiten Leistungsdrehbereich, bei der 159 TS von 4500-10000 U/min. Preis: DM 35.–. **Otto Kelling, 445 Lingen/Ems, Postfach 133**

YAMAHA

Yamaha-Werksvertretung

Karl Theo Horn
Inhaber:
Heinr. Ronsdorf jun.
583 Schwelm
Telefon 31 31

Yamaha liefert und betreut
Ersatzteil-Stützpunkt Süddeutschland, **Walter Dillenberg**, Inh. Klaus Becker, 7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Str. 41, Tel. 071 50/ 81 91

Sämtliche Yamaha-Modelle von 50-300 ccm ab Lager lieferbar. Auch Teilzahlung möglich

Yamaha-Werksvertretung
Bruno Lippke
896 Kempten/Allgäu
Füssener Str. 56 – Tel. 76 78

YAMAHA-Werksvertretung
A. Holtemeier
Wuppertal-Vohwinkel
Kaiserstraße 174, Telefon 78 17 00

Yamaha-Werksvertretung
Paul Tuscher, 2 Hamburg 13,
Rentzelstraße 10

1 Yamaha Y DS 3, 250 ccm, Vorführmaschine, 3000 km, Preis DM 2100.—. Anfragen an Fa. F. Münch, Motorradbau, 6361 Nieder-Florstadt, Altenstädter Str. 62. 52 198

100 ccm TWIN bei Motorrad-Verworner
Berlin 65, Liebenwalder Straße 12

ZÜNDAPP

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

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 52 081

Verkaufe wegen Umstellung: Zündapp KS 600 mit K 800-Motor und TR 500 nebst div. Ersatzteilen. Gespann ist zugel. u. vers., TÜV 11. 68. Wolfgang Menzel, 2401 Rothenhausen, Post HL-Kronsforde. 52 110

Achtung. Verkaufe neue Kurbelwelle o. Pleuel und 2 Laufräder mit Ankerplatte für Kriegselefant KS 750 gegen Gebot. Suche Soloachsantrieb 8/39 u. Kardanwelle für KS 601. Evtl. Tausch gegen SW-Übersetzung. R. Pflanz, 4973 Vlotho/Weser, Oeynhauser Straße 23. 52 126

Neuwertige 600er „Sport-Zündapp" mit sämtl. Ersatzteilen zu verkaufen. Preis DM 850.—. Ludwig Abel, 89 Augsburg, Steinerne Furt 58. 52 134

Zündapp KS 50 Super SL in werkstattgepflegtem Bestzustand, Bauj. 65, goldbeige, zu verkaufen. Preis nach Vereinbarung. Anfragen oder Besuch bei Walter Mayerl, 8151 Grub 69½, Post Kreuzstraße. 52 153

Suche eine 50er und eine 100er Zündapp, gut gebraucht (GS), wom. mit Rohrr., ab 1962. S. Zwerger, 8102 Mittenwald, U. Rain 34. 52 183

Verkaufe wegen Auslandstätigkeit KS 601 Sport mit TR 500, mit 40-Liter-Alutank, Gläser-Universalverkleidung, 1 KS in Teilen und 1 TR 500, ca. 5000 km gelaufen. zu besichtigen an Wochenenden bei Georg Wenzl, 8801 Marktbergel. 52 137

ACHTUNG ZÜNDAPPFAHRER!
FRISIERANLEITUNG für alle 50 ccm-Typen von Zündapp. Preis d. Anleitung DM 13.50, Funktionsbeschr. des Zweitakters DM 5.—. Beide mit Skizzen u. Maßzeichnungen. Bei Bestellung von Frisieranleitung u. Funktionsbeschr. Preis zus. nur DM 15.—. Bei Günter Brecht, MMSC, 68 Mannheim, K 3, 5. 52 245

Suche für KS 50—75 Rahmen (anthrazit). H. Zeilter, 6732 Edenkoben, Villa. 52 269

Neue KS 601 Tele, 6000 km, hochgezog. Auspuff u. alle Teile neuwertig, verkauft Kraemulat, 565 Solingen, Wuppertaler Straße 191. 32 257

ALUFELGEN

PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23, liefert **BORRANI-ALU-FELGEN** alle Größen, 36 und 40 Loch ab Lager.

ALU-SCHUTZBLECHE

PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23, liefert **ALU-SCHUTZBLECHE**, 75, 100, 125, 150 mm breit für Vorder- und Hinterrad, **SITZBÄNKE**, Renold-Ketten

BÜHLER KG 7000 Stuttgart, Gänsheidestr. 19, Tel. 0711 / 245707 liefert zu günstigen Preisen

Ducati Motorräder, Dellorto Renn- und Sportvergaser, Sitzbänke aller Größen und Ausführungen, Federbeine 3fach verstellbar, Modelle (originalgetreu) von ital. Rennmaschinen, Alu-Schutzbleche, Renn- und Sporttanks aller Größen in Blech und Kunststoff, ital. Renn- und Sportreifen Ceat-Pirelli, Einbaumotoren, Rennöle, Sturzhelme aller Ausführungen, Lenkerstummel kompl., Rennkombis superleicht, Monteuranzüge in allen Größen, Rennstiefel, Mundschutz, Rennhandschuhe, Fahrerhandschuhe, Fospaic-Brillen aller Ausführungen, Borrani-Hochschulter-Alufelgen, Ceriani-Renngabeln von 50-500 ccm, Rennaben für alle Maschinen, Ducati-Aermacchi-Capriolo-Laverda Ersatzteillager. Ferner liefern wir alle Ersatzteile für italienische Motorräder.

Für Euch Freunde, jetzt neu:
Lederkrawatten, schwarz od. weinrot, aus Ia glattem Nappaleder, **DM 8,95** frei Haus. Jetzt schon die **„Trial"-Ledersportmütze** für **Weihnachten** bestellen. Umtausch oder Geld zurück auch nach dem Fest.
K. Wettengel, 698 Wertheim, Odenwaldstr. 6

BEKLEIDUNG

Belstaff-Bekleidung
Trialmaster — Trojan
sowie **Motorradbrillen** liefert
Klaus Hauschildt,
22 Elmshorn, Bauerweg 37, Tel. 24 72

Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Tel. 04 11 — 44 74 91. 52 102

Origin.-Fliegerstiefel, Gr. 40, zu verk. Heinz Krug, 34 Göttingen, Mauerstr. 3. 52 192

4mal gebr. Harr-Kombi, 1,80—1,85 m, schlank, u. 2 Helme u. Handsch., DM 220.—. Heng, 6050 Offenbach, Richard-Wagner-Str. 67, Tel. 83 12 27. 52 189

HARR-KOMBI, 190 cm, schlank, Breeches-Hose, neuwertig, DM 180.—. J. Warnecke, 437 Marl, Rathenaustr. 17 b. 52 144

Suche guterh. Rennkombi, Gr. 170 cm. Joseph Oberrauch, 8789 Wildflecken, Rhön-Kaserne Kp. 1./353. 52 075

Verkaufe: Lederbreeches, Stiefelhose mit Lederbes. Gr. 48, DM 120.—. Zuschriften unter M 5030 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 223

Lederjacke, Gr. 98 oder 102, zu kaufen gesucht. Angebote mögl. mit Bild unter M 5031 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 226

DREHZAHLMESSER

Elektrischer Drehzahlmesser

lieferbar für alle Motorräder. DM 96,—. Sonderausführung für Straßenrennmaschinen DM 122.—.

Wolfgang Kröber, 5406 Winningen
Wilhelmstraße 27, Telefon (02606) 488

Achtung Motorradfahrer!
Motorradfahrer werden auch in der Innenstadt Mannheims nicht als 2. Klasse abgetan. Sie treffen sich in der Gaststätte „Das kleine APOLLO" in 68 Mannheim, G. 7. 1.

ERSATZTEILE

Motorrad-Ersatzteile, neu und gebraucht, für alle deutschen Motorräder: Austauschmotoren, Kurbelwellen, Zylinder, Rahmen, Gabel, Tanks, Räder. Über 3000 komplette Motoren gebraucht, Export auch nach Übersee.
Motorradverwertung Nettesheim
Flensburg, Husumer Str. 75, Tel. 2 20 44.

Ersatzteile – Zubehör
Kreidler – Hercules – Zündapp
– Versand nach allen Orten –
Verlangen Sie nicht die Ware verteuernden Kataloge! Schreiben Sie, bitte, was Sie benötigen unter Angabe von Type, Baujahr, Rahmen- u. Motor-Nr. Als Fachleute senden wir Ihnen dann schon das Richtige.
7 u. 10 PS Rennsätze für alle Typen
FAHRZEUG VOLLRATH
Inh. Hans Ebert, 87 Würzburg
Kranenkai 2 – Ruf 51378

Schalldämpfer
Felgen
Für: BMW, HOREX, NSU-MAX, ADLER, ZÜNDAPP KS 601
F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf MOTORRAD

Das Letzte

Vom Sog verschluckt

Überholt werden Radfahrer und Motorradfahrer in weitem Bogen; ihre Fahrzeuge sind weniger kursstabil als ein Wagen; und der Sog eines dicht vorbeifahrenden Fahrzeugs könnte sie vollends aus der Richtung werfen; hinzu kommt ihr Erschrecken über ein plötzlich neben ihrer linken Schulter auftauchendes Blechungetüm; Lichthupe reicht bei ihnen nicht: wenn sie überhaupt einen Rückspiegel haben (für Motorräder neuerdings vorgeschrieben), dann schauen sie doch nicht hinein — also Hupsignal geben, aber frühzeitig, damit sie keinen Schreck bekommen.

Diesen interessanten Ausschnitt über das Überholen von Motorradfahrern fand ich in „Das praktische Autobuch", erschienen im Bertelsmann-Lesering.

In Zukunft traue ich mich mit meiner R 69 S nicht mehr auf die Straße, aus Angst, ich könnte von so einem „Blechungetüm" während des Überholens durch den Luftsog aus der Bahn gerissen werden. *Arno*

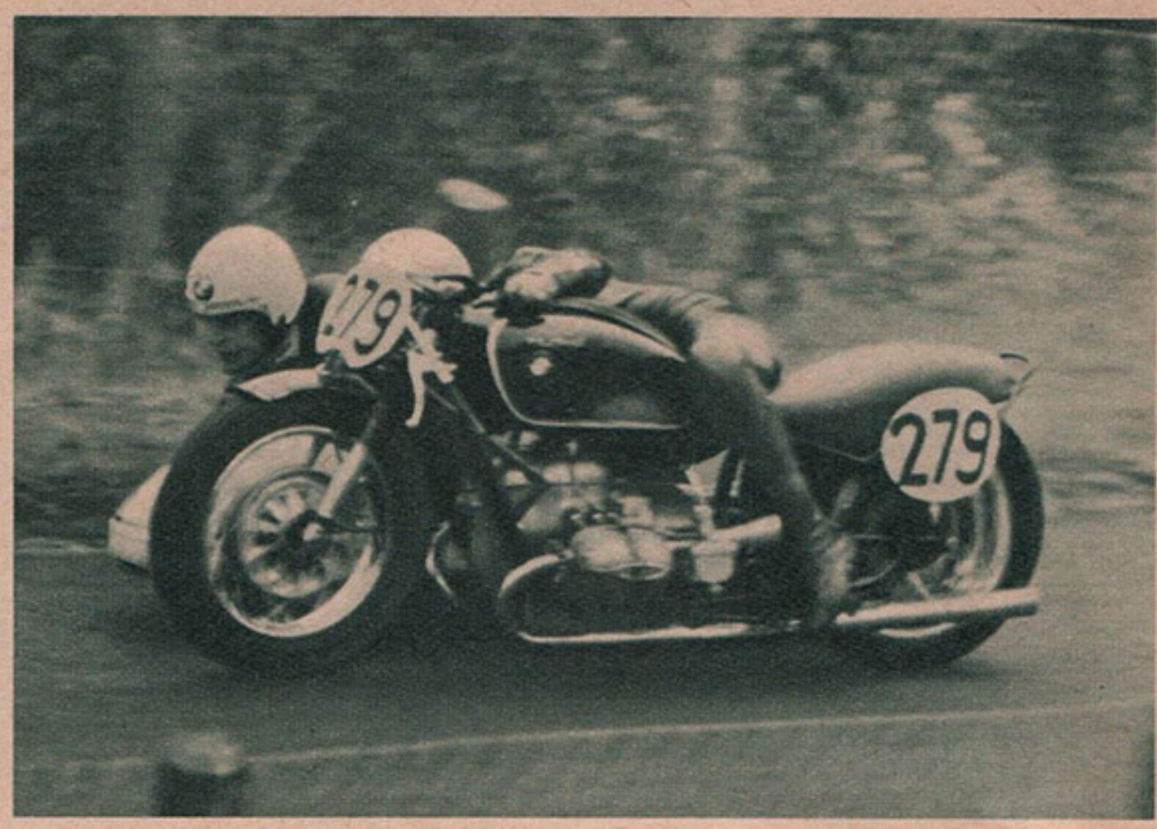
Wie fährt man Motorrad?

Wie all das, was zusammen ein Motorrad bildet, funktioniert — wie Motorräder vor fünfzig oder dreißig Jahren aussahen und wie sie vielleicht in zehn Jahren aussehen werden — was sich in der Motorradtechnik an Fortschrittlichem und Rückständigem tut und zeigt — und was schließlich auf den verschiedenen Sektoren des Motorradsports bei uns daheim und draußen in der weiten Welt an jedem Sonntag der Saison geschieht — über all das kann man sich zwar im MOTORRAD informieren, aber man kann schließlich darüber auch anderswo manches lesen. Nur e i n Thema blieb in all den letzten Jahren offenbar einem Mann vorbehalten: wie man denn nun eigentlich richtig Motorrad fährt. Über den richtigen Umgang mit Automobilen gab es mancherlei zu lesen — wie man Motorrad fährt, darüber sprach immer nur der Klacks. Im MOTORRAD. Nun aber hat er all das, was er sich in vieljähriger Praxis im ureigensten Sinne des Wortes „erfahren" hat, in einem Buch zusammengefaßt. „So fährt man Motorrad" — sagt er mit ihm allen denen, die wie er mit ganzem Herzen am Motorrad hängen und denen er mit seinen Hinweisen und Ratschlägen dazu verhelfen möchte, noch besser, noch wirtschaftlicher, noch sicherer und dadurch mit noch mehr Freude zu fahren als bisher schon. Wie gesagt — ein solches Buch gab es bisher noch nie. Und es ist auch fraglich, ob es ein anderer hätte schreiben können als gerade der Klacks. Der es sich getrauen darf, auch einen alten Fahrensmann gelegentlich darauf hinzuweisen, wie man es noch ein bißchen besser machen könne — und von dessen Erfahrung erst recht alle die lernen können, deren Begeisterung zunächst noch größer ist als ihre Fahrpraxis.

Wer einem Motorradfahrer eine Weihnachtsfreude machen will, sollte ihm dieses Buch auf den Gabentisch legen, das, mit 188 Seiten, zahlreichen Fotos, Zeichnungen und Diagrammen, in Ganzleinen mit mehrfarbigem Schutzumschlag, für DM 16.80 durch jede Buchhandlung oder direkt von Motorbuch, Stuttgart, Postfach 1370, zu beziehen ist. *S. R.*

Kurven-Künstler

Anbei sende ich Ihnen ein Foto vom Eifelrennen am 24./25. Sept. dieses Jahres. Schauen Sie sich das mal an. Mir läuft es beim Anblick dieses Bildes kalt den Rücken herunter. Wozu ist eigentlich der Schmiermaxe da? Oder will der Fahrer seinen „Mut" zeigen? Er fährt nur mit *einer* Hand! Da kann man nur noch mit dem Kopf schütteln. Der Mann gefährdet sich und alle anderen, und ich glaube, daß wirkliche Motorradfahrer meiner Meinung sind. *Dietrich*



Eine ganze Nacht im Regen!

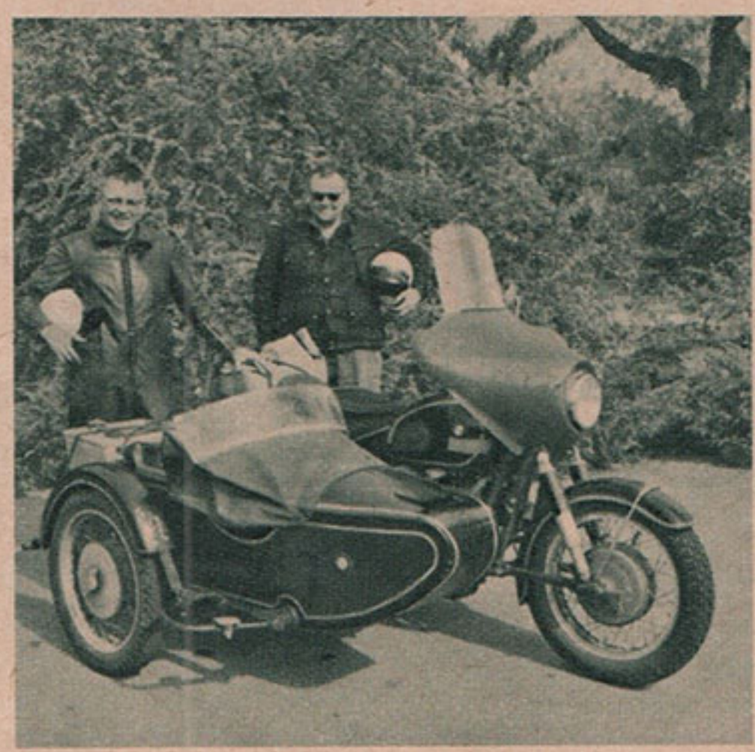
Von der BMW-Presseabteilung erhielten wir folgende Meldung, die wir im Wortlaut wiedergeben:

Neuer New York — Los Angeles Rekord für BMW

BMW-Gespann fährt Rekord von Küste zu Küste! Einen seit 30 Jahren bestehenden Rekord für Motorräder mit Seitenwagen haben die Amerikaner Ted Penton und Bill Cleaver aus Amherst, Ohio, jetzt gebrochen. Sie durchquerten mit einem BMW R 69 S Gespann den nordamerikanischen Kontinent in 60 h 46'. Die teilweise dramatische Fahrt von New York City nach Los Angeles stellte die härtesten Anforderungen an Fahrer und Maschine. Die Fahrt durch Missouri verlief eine ganze Nacht hindurch in strömendem Regen. Als Ted Penton und Bill Cleaver ihr Ziel erreichten, hatten sie den seit 1936 bestehenden Seitenwagen-Rekord um genau 9 Stunden unterboten. Mit dieser Fahrt wurde Ted Penton der zweite Rekordfahrer seiner Familie. Sein Bruder John hält auf einer BMW R 69 S seit 1959 den transkontinentalen Rekord von Küste zu Küste in der Zeit von 52 Stunden 11 Minuten.

BMW ist damit Rekordhalter dieser schwierigen Langstrecken-Fahrt in der Solo- und Seitenwagenklasse.

(Vorbehaltlich der Anerkennung durch die FIM. D. Red.)



Elefanten-Treffen

Zum Elefantentreffen am 7. und 8. 1. 1967 schreibt uns der Bundesverband der Motorradfahrer e. V. (BVDM):

„Der Bundesverband der Motorradfahrer e. V. unterhält während der Anfahrtszeit zum 12. Elefanten-Treffen einen Hilfs- und Abschleppdienst. Teilnehmer, die auf der Anreise infolge einer Panne, die sie nicht selbst beheben können, in einer Entfernung von ca. 50 km Luftlinie zum Nürburgring (das entspricht etwa dem Raum Bonn — Düren — Trier — Koblenz) liegenbleiben, können folgende Telefon-Nr. wählen: 0 26 91 / 20 41. *Dieser Anschluß ist besetzt Freitag, den 6. 1. von 14.00 Uhr bis 19.00 Uhr; Samstag, den 7. 1. von 9.00 Uhr bis 17.00 Uhr.* Wir hoffen, daß der B.V.D.M.-Hilfsdienst nur wenig in Anspruch genommen werden muß. Im Falle eines Falles bitten wir aber um ganz präzise Angaben: a) Name des Fahrers, b) Art der Maschine und Kennzeichen-Nr. und c) Standort der Maschine, z. B. ‚2 km vom Ortsausgang X-Stadt in Richtung Y-Dorf', oder ‚an der 1. Aral-Tankstelle in Dingshausen aus Richtung Zweiler'. Rückrufe sind nicht möglich!

Die Inanspruchnahme des B.V.D.M.-Hilfs- und Abschleppdienstes ist kostenlos. Es wird aber erwartet, daß er nur dann angerufen wird, wenn alle Möglichkeiten zu eigener und anderer Hilfe erschöpft sind. Wir bitten um Verständnis dafür, daß Bergungsfahrten über den oben umschriebenen Raum hinaus nicht ausgeführt werden können.

Der B.V.D.M. hat sich weiterhin mit Händlern und Vertretungen verschiedener Marken in Verbindung gesetzt, um eine möglichst schnelle Ersatzteil-Beschaffung zu ermöglichen."

TERMINE... TERMINE...

II. Intern. 2-Tage-Franken-Trial 1966

Am 3. und 4. Dezember findet in Kronach das II. Internationale Franken-Trial statt, diesmal über zwei Tage. Der Start erfolgt am 3. 12. um 11.30 Uhr im Hofe des Schullandheims Hammermühle in Kronach. Dort ist auch die Abnahme. Veranstalter ist die DMV-Landesgruppe Franken, 8641 Weißenbrunn, Schulweg 9, Tel. 0 92 61 – 66 78. Fahrtleiter ist W. Häpp. Auch diese Trial-Veranstaltung findet wieder in einem Teil Deutschlands statt, der für seine schöne Waldlandschaft berühmt ist. Man erwartet Fahrer aus sechs Nationen zu diesem Ereignis.

Verlag: Motor-Presse-Verlag GmbH, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegramm-Anschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr. 29 92 91, Telex: 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Troeltsch †. — Chefredakteur: Obering. Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belser, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbruck, Albbruck (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD" erscheint 14täglich sonnabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test". In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport", Motor-Revue + Europa-Motor", „Flug-Revue", „lastauto — omnibus", „mot/Auto-Kritik", „Die Auto-Modelle", „Reiseheft" und „Der Motor-Test". Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags 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 durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—; Ausland: jährlich 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 207 14. — Anzeigenverwaltung: Motor-Presse-Verlag GmbH, Stuttgart, Postfach 1042; Preise lt. Liste Nr. 12. Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.80, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 2.50.

MOTOREN

2 Sachs-Motoren, 5,2 PS, 5-Gang, nur DM 365.—, fabrikneu; 2 HONDA SS 50-Motoren, 5-Gang; 1 HONDA C 72- u. CB 72-Motor, fabrikneu, unter Neupreis. Beckmann, 6 Frankfurt a. Main, Radilostr. 16. 51 829

RENNBRILLEN

PELTZ, 8 München 8, Wörthstraße 23, liefert **FOSPAIC GS 11** DM 32,–, **TT 1** DM 35,–, **L 45** DM 37–, alle Lederausf.

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 52 103

ZÜNDANLAGEN

Kontaktlos gesteuerte Transistor/Thyristor-HKZ-Zündanlagen für alle Rennmotoren, kompl. Anl. DM 240.–. W. Kröber, 5406 Winningen, Wilhelmstraße 27.

STURZHELME

Engl. Sturzhelme

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

Römer Sturzhelme
die meistgetragenen – die 1 000 000fach bewährten
Neuer Katalog 1966/67
Hans Römer, 791 Neu-Ulm
Postfach 189

Sonderpreis DM 16,50. Gr. 56–60, (keine Jet-), **Ia. Sturzhelme,** verk. **Beckmann,** Frankfurt/M., Radilostraße 16

VERSCHIEDENE

RADSPANNEREI – Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder – mit Reparatur für Auto — Motorrad — Moped — Räder. Sämtliche Speichen und Felgen, auch BMW. Gabler-Krause, 1 Berlin SW 68 Gitschiner Straße 64, Ruf 61 28 58

SPEZIAL-MOTORRAD-REPARATUR · ERSATZTEILE · TUNING · ZUBEHÖR · ALLE ENGL., ITAL. u. DEUTSCHE MASCHINEN **RAICHLE, 73 ESSLINGEN,** Am schönen Rain 39

Einstellen, Überholung mit Originalersatzteilen, Tuning-Spezialist für Norton, AJS, Matchless, Überholung kompletter Rennmaschinen, Kostenvoranschlag und Angabe der Ersatzkosten. Robinson, 5 Köln, Untersachsenhausen 5—7. 52 089

Zündapp KS 601, 28 PS, DM 300.—, BSA A 7, DM 250.—, NSU 300, Bauj. 1928, DM 70.— zu verkaufen. Alles in gutem Zustand mit vielen Ersatzteilen. Od. tausche gegen BMW-Motor R 50, R 60, R 69. H. Bechlingberg, 41 Dbg.-Hamborn, Beeckerstraße 147. 52 158

Suche 250 Max oder 400 Horex Imperator oder 350 Victoria Bergmeister, kann mit Beiwg. sein. Rolf Wilkens, 2822 Schwanewede, Abholfach D 1. 52 127

2 CB 72-Federb. (neu) DM 100.—, Telefunken-Echomixer DM 130.—, PE-Stereo-Wechsler DM 120.—. W. Schlichting, 1000 Berlin 61, Urbanstraße 36. 52 133

Verk. Super-Max, sportl., Ia, 2. Motor 3000 km, neuer Hoske-Tank, 4 Räd. 95%ig bereift, Sportmaxgabel, für DM 480.—. **Verk. BMW R 75 solo,** Schmuckstück, H.-Radfederung, Sturzbügel, Extras, 2. Motor, Harley-Stil, für DM 580.— od. tausche beide gegen gutes KS 601- oder BMW-Gespann. Zahle evtl. zu. H. Schütz, 1 Berlin 45, Undinestraße 40. 52 155

Verk. 360 ccm-Maico MC mit Ceriani-Gabel sowie 1 NSU-Supermax mit Horex-Gabel, TÜV 68. W. Kantel, 7181 Wollmershausen, Krs. Crailsheim. 52 145

Verkaufe od. tausche 650 ccm Triumph 6 T, Bauj. 1962, suche 500 ccm AJS, Matchless 18 CS- oder 80 CS-Maschine ab Bauj. 1960. U. Fasse, 28 Bremen, Robert-Bunsen-Straße 78. 52 258

Ausverkauf! 1 Honda CB 450, neuwert., 5000 km, DM 2800.—; **1 Puch SGS-SVS,** Bestzust., Aluzyl., v. Ersatzt. DM 500.—; **1 BMW 700 LS,** generalüberh., Drehzahlmesser, Reifen 90%, DM 1000.—; alles TÜV 1968. Willi Mohr, 5445 Kottenheim, Kirchstr. 39. 52 237

Suche englische Maschine Twin bis 650 ccm, auch reparaturbedürftig, bis DM 800.—, zahle bar. Zuschr. unter M 5032 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 238

MB Rennverkleidung

sportlich schnittig schnell

Honda	50-125-250-450	ccm
Kreidler	50	ccm
Zündapp	50-100	ccm
Hercules	50	ccm
Yamaha	50-250	ccm

Fordern Sie bitte unverbindl. Prospekte

Manfred Balcerek
3014 Misburg/Hann., Lohweg 44, Tel. 0511/581464

Verkaufe: 1 BMW R 67/2, 1 NSU Supermax (ladenneu), Blau, Luxusmodell, 1 **HOREX Resident** mit Imperator-Motor, **1 HERCULES K 103 S,** neuwertig, **1 HOREX Regina 3,** zerlegt, 2 Motoren sowie Regina-Ersatzteile: Telegabel, Laufrad vorn u. hinten sowie Reifen 3,25—19, 3,50—19, 1 BMW-Motor R 25/2 mit Getriebe u. Kardan. Ralf Klus, 5672 Leichlingen, Stockberg 6. 52 247

Verk. Maico 360 ccm Moto Cross, verk. Bultaco 125 ccm Moto Cross. Zuschriften unter M 5024 an „das MOTORRAD", 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 211

VERSCHIEDENES

„Das Motorrad", 1960—1964, 5 Jahrgänge, billig abzugeben. A. Gammel, Genf, Rue Dancet 22 D, Schweiz. 52 115

Verkaufe 1 Fünfgang-Renngetriebe von NSU-Sportmax, 1 Zündanlage (Batterie) von NSU-Sportmax, 1 Dellorto-Rennvergaser 35 Ø mit Schwimmerkammer SS 1. Alles gegen Gebot. Hans-Theo Laaks, 3581 Deute/Wabern, Bez. Kassel Nr. 3. 52 209

Verkaufe Vespa 150 GS-Motor u. Getriebe mit Kfz-Brief. Dazu umsonst 1 Denfeldbank, 1 Koppelregistervergaser 32 Ø, Hinterrad u. Federung von Vespa. Preis DM 80.—. Harald Arnoldt, 6522 Osthofen, Rheinstraße 5. 52 113

Hoske-Tank, 28 Ltr., DM 120.—, Meier-Tank, 24 Ltr., DM 80.—, **verkauft** nur an Selbstabholer Leo Jung, 423 Wesel, Kreuzstraße 7. 52 182

Spottbillige und **schnellste Reparaturen** von Honda, Sachs, Kreidler, Zündapp, BMW, DKW, NSU, Adler und sonstigen Motoren. Auch billige Überholungen und Frisieren v. Motoren. Schicken lohnt sich. Hans Syring, 5489 Bodenbach. 52 184

Tausche od. verkaufe Horex Imperator mit Ersatzmotor. **Suche** Harro-Touren- od. Rennkombi. Bin 186 groß, Gr. 52—54, u. eine Damenkombi, Gr. 44. H. Mallmann, 41 Duisburg, Hohenstaufenstr. 20. 52 194

Hunderte von hübschen Girls u. tollen Boys aus aller Welt such. Partn. f. Brieffreundsch., Bekanntsch., Freizeitgestalt. Sensat. Großprosp. mit 120 Auswahlfotos. Darf kostenl. angeford. werden! Jugendkorresp.-Club Betz, 1 Berlin 12, Box 8/D. 52 117

Verkaufe 17-Ltr.-BMW-Tank und Schorsch-Meier-Sitzbank zu jeweils DM 50.—. H. Frings, b. Schramm, 51 Aachen, Elsasstraße 115. 52 202

1 Seitenwagen Steib 501 S, mechanisch gebremst, mit Anschlüssen, passend für R 69 S, fahrbereit, gut erhalten, DM 275.—
2 kompl. Federbeine mit SW-Federn DM 60.—
1 Satz Ritzel und Tellerrad, SW-Übers. 26/6 DM 70.—
1 Reserverad (Stahlfelge) neu ber., Geländeprofil grob, DM 150.—
1 Vorderrad (Stahlfelge) bereift, kompl. R 69 S DM 120.—
1 Heinrich-Lederverkleidung schwarz/weiß DM 110.—
1 kompl. Antrieb (solo) R 69 S 25/8 DM 200.—
Karl Aletsee, 8 München 42, Widarkisstraße 5, Telefon 56 78 47. 52 091

Motorradfreund in der Schweiz sucht Kameraden zum Gedankenaustausch, gegenseitigen Besuchen, gem. Fahrten, Ferien usw. Lederkleidung vorhanden. Zuschr. mit Bild an Fritz Meyer, 3001 Bern, Postfach 1981. 52 086

Suche Schmiermax für 1967 auf Muthig-BMW (Straße). Führerschein 1 und finanz. Beteiligung Voraussetzung. Horst Prippenow, 865 Kulmbach/Ofr., Basteigasse 8. 52 166

Verkaufe einen Seitenwagen Steib S 501, eine Puch 175 ccm SVS. Suche Zündapp 100 ccm und gutes Koffer- oder Autoradio. Hans Gawlitzek, 7631 Kürzell b. Lahr, Westendstr. 4. 52 105

Broschüre mit Zeichnungen über die Funktion des Zweitakters DM 4.50. Viertakter ausführl. DM 6.50. Vergaser DM 5.50. Benzin-Einspritzanlage auch für Motorräder. Für 2-Taktmot. oder 4-Taktmot. DM 10.—. Zeichn. f. Renntüte DM 3.—. Hans Syring, 5489 Bodenbach. 52 185

Honda CB 450, 7000 km, wie neu, gegen Gebot zu verkaufen. Damen-Harr-Kombi 1,60—1,65 m DM 150.—. Nehme BMW R 50/R 50 S, auch Unfallmaschine, in Zahlung. Herbert Hegewald, 5674 Berg.-Neukirchen, Am Arenzberg 58. 52 228

Verkaufe Max-Motor, Bauj. 54, Kopf überholt, DM 55.—. Auspuffanlage DM 20.—. Von Regina 350 ccm kompl. Drehzahlmesseranlage mit Nockenwelle und Deckel, DM 45.—. Ia hoher Tank DM 25.—, Ia Hinterrad ohne Bereif. DM 25.—. Franz Huber, 7603 Oppenau, Jägerweg 3. 52 234

Fiberglastanks
nur DM 158.—, für fast alle Maschinen passend, 18 bis 24 Liter.
Frh. Rosenbaum, 5757 Wickede/R, Gartenstraße 40

Verschönern Sie Ihr Motorrad.

Diese Sitzbank bekommen Sie bei mir für nur DM 35.— mit Halterungen für Kreidler, Zündapp u. DKW DM 38.— + Porto. Manfred Helmstetter, 8761 BURGSTADT, Am Steffleinsgraben 3. 52 181

Frisieranleitung NSU-MAX, 23,5 PS, ausführlich, nur DM 15.—. Frisieranleitung Kreidler nur DM 10.—. Frisur DKW nur DM 15.—. Hans Syring, 5489 Bodenbach. 52 180

2 R 75 Mot., v. R 51/3: 2 Nockenw., Mot. in Teil., 5 Getr., 8 Kardan 7/8/9, 3/19", 1/21" Räd., 2 Rahm. o. Br., 1 R 50 Rahm., 1 R 68 Nockenw. u. jede Menge Kleinteile. F. Raschendorfer, 83 Auloh. 52 168

Verkaufe NSU-Superfox (58) ohne Motor, mit Brief, DM 30.—. Suche für HOREX Resident: SW-Anschluß, neu od. gebr., 1 Paar Auspuffkrümmer, ferner 1 Sitzbank. H. J. Machmüller, 5757 LENDRINGSEN, Siedlerweg 9. 52 142

Wo treffen sich Mammut-Strecken-Driver?

Natürlich am 2. Samstag im Monat in 6731 Edesheim (Pfalz), beim „Goldenen Wirt zum Lamm". Alle echten Windgesichter und ihre Frauen herzlich willkommen. Auch im neuen Jahr. Pantoffelhelden und Figuren mit Kolbenklemmer unterm Helm bitte auf der Strecke bleiben. **Die Unentwegten** 52 239

Rennöle, Sturzhelme, Kettenfett, Brillen, Yamaha-Anzüge, Lenker/Stumel, Reifen etc. liefert Motorradhaus **R. Waiblinger,** 7401 Tübg.-Lustnau, Zundelstr. 5

HONDA
SUZUKI
YAMAHA
Motorräder, Kleinkrafträder
WILLY HEYER
4055 Kaldenkirchen/Rhld.
Wallstraße 5 – Tel. 63 36

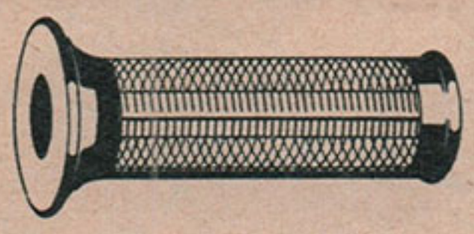
Neue aus der IFMA
Honda, Puch, Yamaha, Maico
verkauft nicht nur, sondern wartet und repariert Motorradhaus **R. Waiblinger,** 7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5

BILGERI-STIEFEL
für den sportlichen Fahrer!

Kombination von Schnür- und Schaftstiefel. Ein Zug am Umlaufriemen und der Stiefel sitzt wie angegossen. Für jede Spannhöhe passend. Braunes Waterproof zwiegenäht. Durch u. durch bayerische Handarbeit. Butterweicher Schaft — elastische Profilsohle
pro Paar nur DM 130,–
Katalog gratis
M. DORSCH jr.
87 Würzburg · Am Fischmarkt 14
Bayerische Sportstiefel Industrie

dico MIT „PFIFF" **-NACHRICHTEN NR. 68**

Eine warme Hand ist nicht nur zart, Sie hat auch manchen Unfall schon erspart.



Darum haben wir in diesen Jahre wieder --

Heizungsgriffe für fast jede Maschinentype.

Nur ein Kabel zu verlegen, absolut narrensicher.
Lieferbar je nach Möglichkeit in Schwarz oder Grau.
Spannung: 6 Volt
Leistungsaufnahme ca. 17 Watt — Preis **DM 17.—** pro Paar
Schalter und Kabel dazu **DM 3.—**
Bei Bestellung erbitten wird die Angabe des Lenker-Ø und des Drehgriff-Ø.

Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker
Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41 – Tel. 0 71 50/81 91

DAS
MOTORRAD