

DAS

# MOTORRAD

Ständige Auflage  
jetzt über 50 000!

E 4973 D

**Neue  
Hexenjagd?**

**Jürgen  
Goebels  
Panhard-  
Zündapp**

**Schneller -  
auch ohne  
Frisur**

**Trial  
Cucufa**



**Motorrad  
und Motorboote**

**Zubehör-Test**

**26**

DM 1.20 • 48. Jahrgang • 17. Dezember 1966

Österreich S. 8.80  
Niederlande Hfl. 1.50

Schweiz Fr. 1.40  
Italien L 250

Dänemark dKr. 3.50  
Schweden Skr. 2.35 inkl. oms.

Printed in Germany  
US \$ -50



# Ernst Leverkus So fährt man



## Motorrad

MOTORBUCH VERLAG

Ernst Leverkus

### So fährt man Motorrad

188 Seiten. Zahlreiche Fotos, Zeichnungen und Diagramme, Ganzleinen

DM 16.80

**Letzter Termin für Weihnachten!**

### 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 Motorsports bei uns daheim und draußen in der weitesten 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 ein 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 Fahrersmann gelegentlich darauf hinzuweisen, wie man von dessen Erfahrung besser machen könne — und ist als ihre Fahrpraxis. Wer einen 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.

**Bestellung  
sofort  
absenden!**

Ein Geschenk, das Sie sich selbst machen:

**Dieser „Klacks“  
sollte auf  
keinem  
Weihnachtstisch  
fehlen!**

So schrieb „DAS MOTORRAD“ in seiner letzten Ausgabe

## Und speziell für den Praktiker:

Carl Hertweck

### Besser machen — Arbeiten an Motorrädern

Eine in ihrer Vollkommenheit einmalige Anleitung zum Selbermachen. In diesen Büchern steht all das drin, was eine Werkstatt zwar tun könnte, aber kaum macht, weil es der Kunde nie bezahlen würde. So macht sich jede Seite vielfach bezahlt. Aus dem Inhalt Teil I: Werkzeuge und Werkzeuggebrauch, Ventiltrieb bei Viertaktern, Kurbelwellen, Kolben, Räder und Bremsen, Umgang mit Kupplungen. Aus dem Inhalt Teil II: Umgang mit Vergasern, Einstellgrundsätze, vom Schnellermachen, Kleinigkeiten.

Teil I — 176 Seiten, ca. 260 Abbildungen, flexibler Plastikeinband, DM 16.80  
Teil II — 192 Seiten, ca. 250 Abbildungen, flexibler Plastikeinband, DM 16.80

Teil I und Teil II

Carl Hertweck

### Der Kupferwurm

Sich selber helfen, wenn einem sonst niemand mehr hilft — das ist der Zweck, für den dieses Handbuch der Motorrad-Elektrik geschrieben wurde. Es ist also alles andere als eine brave Sammlung uralt-abgedroschener Schulweisheiten und Industriedrucksachen. Das Buch ist nicht für „Fachleute“ bestimmt, erst recht nicht für solche, die es werden wollen. Wohl aber für Leute, die entdeckt haben, wie wenig auch für gutes Geld einem Motorradfahrer heutzutage in Fachwerkstätten noch geholfen werden kann.

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

Elektrotechnik,  
Zündung und Lichttechnik  
an Kraftfahrzeugen

Sie wissen selbst: Es ist höchste Zeit! Senden Sie deshalb bitte den Bestellschein sofort ab (im Umschlag oder auf eine Postkarte geklebt). Wir tun alles, um Sie pünktlich zu beliefern!

**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.— im Inland portofrei —

Expl.	DM
Expl.	DM
Expl.	DM
Expl.	DM

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name \_\_\_\_\_  
Ort (PLZ) \_\_\_\_\_  
Straße \_\_\_\_\_

MR 26/66



Helmut Hütten

### Schnelle Motoren — seziert und frisiert

Helmut Hütten, der bekannte Renn-Ingenieur und Konstrukteur schnellster Triebwerke, legt von seinem bereits berühmt gewordenen Buch die fünfte vollkommen überarbeitete Auflage vor. Damit ist dieses Motorenbuch wieder auf dem neuesten Stand der Technik. Hütten kennt sein Metier und ist anerkannt immun gegen Fehlerleide; denn er lernte nicht nur die Theorie, sondern auch die Praxis; am Zeichenbrett, in Werkstätten und auf Rennstrecken, als langjähriger und erfolgreicher Lizenzfahrer auf zwei, drei und vier Rädern, als international angesehener Fahrzeugtester und als Renndienstleiter in der Mineralölindustrie. Seinen großen Erfahrungsschatz hat Dipl.-Ing. Hütten aus der Praxis gewonnen. Zahlreichen Rennen und mit größter Härte durchgeführten Tests verdankt er sein reiches Wissen. Sein Rat ist, im wahrsten Sinne des Wortes, Gold wert. Die „Schnellen Motoren“ 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. Dabei kam ein Werk heraus, das im deutschen Schrifttum tatsächlich eine Lücke schließt, weil es bei uns sonstige Literatur dieser Art und zu diesem Thema überhaupt nicht gibt. 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.—

Mit den „Schnellen Motoren“ liegen Sie vorn!



**INHALT**

	Seite
Motorradführerschein erst mit 21? . . . . .	781
Trial in Kronach . . . . .	782
Trial Cucufa (Frankreich) . . . . .	783
Jürgen Goebels Panhard-KS . . . . .	784
Schneller auch ohne Frisur . . . . .	786
Seefahrt tut not!	
Von Motorrädern, Schlauchbooten und Outboardern . . . . .	788
Ein Händler ging durch die IFMA	792
Die kommende MZ? . . . . .	793
Belebung durch Verbot? . . . . .	794
Neuheiten-Test: Skibrille – Handwasmittel . . . . .	795
Das MOTORRAD baut am Motor:	
Puch 250 SGS (2) . . . . .	796
Endstand der Deutschen Gelände- meisterschaft 1966 – Endstand der Straßen-Weltmeisterschaft 1966 . . . . .	799
Gewußt wo . . . . .	800
Das Letzte . . . . .	808

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:**

27 (in Worten: siebenundzwanzig) ganze Unentwegte trafen sich beim Int. Zweitage-Trial in Kronach. Die Internationale wurde nur durch einen Fahrer vertreten, deswegen war es aber trotzdem sportlich eine gute Veranstaltung, in der der Nachwuchs u. a. wieder glänzte. Volker Rauch erwischte Manfred Lechner, mit 53 Punkten bester Ausweissfahrer, mit der Kamera in diesem spannenden Moment.

# Motorradführerschein erst mit 21?

## Bundesverkehrswacht fördert Motorradfahrer-Diskriminierung

Die Mehrzahl unserer Leser erinnert sich jener Jahre noch recht gut, in denen beinahe kein Tag verging, an dem sie nicht in irgendeinem deutschen Druckerzeugnis unsachliche, blutrünstige und diskriminierende Berichte über Motorradfahrer und die angeblich so ganz speziell von diesen verursachten Unfälle vorgesetzt bekamen. Es hat eines langen, zähen Kampfes und einer Reihe gezielter Maßnahmen bedurft, um diese verantwortungslose und bössartige Greuelkampagne zu beenden — heute ist es glücklicherweise so, daß kaum noch derartige Verunglimpfungen auftauchen, daß vielmehr in steigender Zahl sich Meldungen und Berichte aus der Welt des Motorrades finden lassen, mit denen auch bei bisher abseits Stehenden Sympathien geweckt werden.

Dieser erfreuliche Umschwung kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß die durch Jahre und Jahrzehnte genährte und angeheizte Antipathie gegen Motorräder und Motorradfahrer noch immer an vielen Stellen schwelt. Jeder Motorradfahrer erlebt immer wieder kleine Beispiele — nicht zuletzt bei Behörden — für die Tendenz, ihn so lange als zweitrangig einzustufen und zu behandeln, als er eben als Motorradfahrer gilt; was sich u. U. noch im gleichen Raum ändert, wenn er dort eine Angelegenheit in seiner Eigenschaft als Wagenbesitzer zu erledigen hat!

Nun sind wir weit davon entfernt, das besonders tragisch zu nehmen — je nach Lage der Dinge wird jeder einzelne vorkommendenfalls wissen, wie ein unsachlicher Behördenvertreter daran zu erinnern ist, daß solche persönlichen Differenzierungen kaum mehr zeitgemäß sind. Wir machen andererseits auch nicht den Versuch, den Anteil der Motorradfahrer an der erschütternden Bilanz der Verkehrsunfälle bagatellisieren zu wollen — im nächsten Heft wird unser Versicherungsonkel wieder mit einigem statistischen Zahlenmaterial aufwarten, das zu denken geben muß. Wogegen wir uns aber mit aller Schärfe verwahren, ist jedwede Diskriminierung und spezielle Abwertung des Motorradfahrers als Verkehrsteilnehmer, sind — auch wissenschaftlich verbrämte — Versuche, einen Modus zu finden, nach dem jeder in dem Augenblick als Depp gebrandmarkt ist, in dem er statt des Führerscheins 2 oder 3 den der Klasse 1 erwirbt.

Nichts anderes ist es, was in einer soeben herausgebrachten Schrift der Bundesverkehrswacht Bonn versucht wird. Darin will ein Herr Walter Schneider, dessen Ausführungen ein wohlwollendes und den Broschüreninhalt damit mit der Ansicht der Bundesverkehrswacht identifizierendes Vorwort des Verbandsdirektors Dr. Günter Wild vorangesetzt ist, unter dem Thema „Differenzierende Straßenverkehrs-Sicherheitsarbeit“ auf Grund angeblich umfangreichen statistischen, elektronisch ausgewerteten Materials aus Befragungen unmittelbar (!) nach Unfällen jenen Leuten Unterlagen an Hand geben, die im Rahmen der Verkehrserziehung die Verkehrsteilnehmer ansprechen. Er selbst bezeichnet die von ihm praktizierte Differenzierungsmethode als „Notbehelf“. Aber das hindert ihn nicht daran, in völliger Verfälschung der von ihm gewählten Aufgabenstellung zu grundsätzlichen Wertungen bzw. Abwertungen einzelner Verkehrsteilnehmergruppen zu kommen, die als Broschürentitel besser „Differenzierte Sachlichkeit bei der Beurteilung von Verkehrsteilnehmern“ hätten stehen lassen.

Um es deutlicher zu sagen: Hier handelt es sich um einen geradezu skandalösen Rückfall in die Zeiten der Anti-Motorradfahrerhetze, der in dem Vorschlag mündet, das Führerscheinerwerbssalter für Motorradfahrer auf „mindestens“ 21 Jahre hinaufzusetzen. Nicht anders als skandalös müssen diese Bemühungen um so mehr schon deshalb bezeichnet werden, als sich ja eben die mit unserem Geld finanzierte Bundesverkehrswacht mit diesem Vorschlag ebenso identifiziert wie mit den unsachlichen Argumentierungen und Persönlichkeitsabwertungen, die zu ihm führten.

Schon den Rad- und den Mopedfahrern ist der Herr Schneider nicht grün. „Über Erwarten häufig“ (diesen Ausdruck benutzt er besonders gern, wobei unklar bleibt, wer denn eigentlich was erwartet) sollen sie Unfälle durch unzulässiges Rechtsüberholen und Fehler beim Überholtwerden, durch gar nicht, zu spät oder falsch angezeigte Richtungsänderungen verursachen, und darin zeige sich, so Herr Schneider, ihre Verwandtschaft mit den Radfahrern. Aber er gibt es diesen, zu den „sozial niedrigeren Schichten gehörenden“ (wie er sich an anderer Stelle einmal ausdrückt) Mopedfahrern noch härter:

„Mopedfahrer verunglücken in den frühen Morgenstunden über Erwarten (wieder!) häufig — schon ab 4 Uhr bis 8 Uhr. Das Moped ist also ein Fahrzeug dessen, der sehr früh zur Arbeit fährt. Die Mopedfahrer fallen besonders dadurch auf, daß sie die Vorfahrtsregel „rechts vor links“ nicht beachten, ein Fehler, der gerade bei Fahren im Halbschlaf und bei nur unterbewußter Verkehrsbeachtung begünstigt ist, weil dann die natürlichen Verhaltenstendenzen besonders leicht durchbrechen.“

Eine wirklich feine Manier, denen, die früher aufstehen müssen, global zu bescheinigen, sie dösten im Halbschlaf durch den Verkehr — nur weil — logischerweise, denn eben in diesen Morgenstunden rollen sie ja zur Arbeit — sich die Mehrzahl der Moped-Unfälle früh zwischen 4 und 8 Uhr ereignet. Daß ein Teil dieser schläfrigen Frühaufsteher dazu auch noch besoffen zur Arbeit geht, erfährt man von Herrn Schneider am Rande:

„Hält man die Tatsache daneben, daß bei Mopedfahrern besonders häufig Verkehrsuntüchtigkeit infolge Alkoholgenußes registriert wird, rundet sich das Bild.“

Alles in allem sieht Herr Schneider die Moped-Verkehrsteilnehmer als wenig geeignete Objekte für verkehrserzieherische Maßnahmen an:

„Versucht man das über Mopedfahrer Ausgesagte daraufhin auszuwerten, wo vermutlich leichter veränderbare Stellen im Verhaltenshintergrund liegen, stellt man fest, daß hier eher als beim Radfahrer mit in übergreifenden Haltungen und Lebensgewohnheiten eingebetteten Verkehrsverhaltensweisen gerechnet werden muß und damit mit einer erschwerten Veränderbarkeit.“

Eine vornehme Umschreibung für Deppen, will uns scheinen. Ob freilich der abschließend gebrachte Vorschlag (bitte umblättern)



„Vermutlich ist ein allgemein gehobenes Niveau bei der Prüfung zur Erteilung einer Fahrerlaubnis auf die Dauer eher wirksam als werbliche Maßnahmen“

den gewünschten Erfolg haben könnte, muß fraglich erscheinen. Wenn einer säuft, säuft er. Und wenn er früh nicht ausgeschlafen ist, wenn er sich aufs Moped setzt, dann wird das kaum dadurch geändert werden können, daß die Fragebogen-Fragen zahlreicher oder schwieriger werden. Nur das Lebensalter der Mopedfahrer heraufsetzen will Herr Schneider nicht, das spart er sich allein für die Motorradfahrer auf (obwohl er natürlich auch deren Lebensalter nicht heraufsetzen kann, wie er es ausdrückt, sondern höchstens das Mindestalter für den Erwerb eines Führerscheins!).

\*

Bei den Motorradfahrern geht's gleich mit ganz großem Geschütz los:

„Bei Kraftrad- und Rollerfahrern dominiert noch ausgeprägter als bei Mopedfahrern die Altersklasse der jungen Männer im Alter von 18 bis zu 25 Jahren, die mit 48,8% knapp die Hälfte aller an Unfällen Beteiligten (Beteiligten!) in dieser Gruppe stellen.“

So erschütternd erstaunlich erscheint dieser Prozentanteil eigentlich nicht, denn daß mehr junge Männer auf Motorrädern als in schweren Pkw sitzen, ist schließlich eine bekannte Tatsache. Dann kommt erst mal der Gruselfilm:

„Wie von den Mopedfahrern ist auch von den Kraftrad- und Rollerfahrern zu sagen, daß sie über Erwarten (nochmals: was hat er denn eigentlich erwartet??) häufig als Täter von Verkehrsdelikten unter Alkoholeinfluß registriert wurden, wenn auch nicht ganz so auffällig häufig wie die Mopedfahrer.“

Wir kennen das Zahlenmaterial des Herrn Schneider nicht — aber das mit dem „über Erwarten“ hohen Alkoholanteil bei Motorradfahrern — das hätten wir gern erst mal belegt.

Nur — das ist ja gar nicht das Entscheidende. Was Herr Schneider sich für ein Bild vom Durchschnitts-Motorradfahrer macht, das erhellt aus folgenden Zitaten aus seiner famosen Broschüre:

„Die Kraftrad- und Rollerfahrer verursachen wie die Mopedfahrer besonders oft Unfälle durch unzulässiges Rechtsüberholen und Vorbeifahren. Daneben fällt bei dieser Verkehrsteilnehmergruppe der Fehler ‚Überholen trotz unzureichen-

der Sicht‘ ins Gewicht. Hinter Unfällen dieser Art steht der ungebändigte Drang zum schnellen Vorankommen. Daß hierin eine Schwäche der Kraftrad- und Rollerfahrer liegt, geht auch daraus hervor, daß ihnen über Erwarten häufig im Zusammenhang mit Unfällen einerseits im besonderen schnelles Fahren in Kurven und beim Abbiegen und andererseits allgemein vorgeworfen werden konnte, die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit überschritten zu haben. Nimmt man noch hinzu, daß diese Gruppe besonders häufig Unfälle durch zu dichtes Auffahren, zu geringen Sicherheitsabstand, verursacht, so wird damit deutlich, daß durch die typischen Geschwindigkeitsfahrfehler die Kraftrad- und Rollerfahrer in besonderem Maße gekennzeichnet werden können. Die vom Kraftrad und Roller ausgehenden starken Impulse zum Rasen werden weder in der Fahrkunst noch durch charakterliche Zügelung bewältigt.

Den Verkehrsteilnehmern aus dieser Gruppe wird ferner in besonderem Maße angelastet, durch falsches Verhalten an Fußgängerüberwegen und an ungekennzeichneten Straßenstellen Unfälle mit Fußgängern zu verursachen, besonders alte Fußgänger sind durch sie gefährdet. Hierin heben sich die Kraftrad- und Rollerfahrer von allen anderen Verkehrsteilnehmern ab.

Die für Kraftradfahrer typischen Fehler deuten darauf hin, daß es ihnen offenbar schwierig ist, die Breite und Fülle der für einen ungestörten Verkehrsablauf wichtigen Ereignisse zu registrieren und zu verarbeiten.“

Und daraus folgert der Herr Schneider nun messerscharf:

„Neben dem Nachweis zur besonderen Fähigkeit zum Führen von Krafträdern und Rollern scheint es geraten, die gesetzliche Eignungsvermutung einzuschränken, z. B. das Lebensalter heraufzusetzen auf mindestens 21 Jahre.“

Das erscheint ihm allein aber immer noch keine genügende Isolierung einer einzelnen Verkehrsteilnehmergruppe. Denn im Anschluß sagt er:

„Werbliche und erzieherische Maßnahmen mit Aussicht auf Erfolg lassen sich für die Mitglieder dieser Verkehrsteilnehmergruppe schwer ableiten. Am ehesten erscheint es sinnvoll, andere Verkehrsteilnehmer über die Gefahren zu informieren, die von dieser Gruppe ausgehen, daß sie z. B. zum Stürzen neigen und man deshalb tunlichst großen Abstand von ihnen hält.“

Man muß diese perfiden Verunglimpfungen wiederholt lesen, um erst einmal zu verstehen, in welcher unerhörten, bisher noch nie gewagter Weise hier unter der Schirmherrschaft einer offiziellen Verkehrsorganisation eine Gruppe gleichberechtigter Verkehrsteilnehmer in den Dreck getreten, als  
(Fortsetzung Seite 801)



Gustav Franke auf Zündapp 250



Gerhard Munker auf Hercules 100



Heinrich Mayr auf Hercules 175

## Zweitage-Frankentrial

Auf einem 15 km langen Rundkurs, der im wesentlichen mit seinen Sektionen bereits bekannt war, fand am 3. und 4. Dezember 1966 bei am ersten Tag trübem, am zweiten schönem, trockenem (aber kaltem) Wetter das 2. Internationale Frankentrial im Raum Weissenbrunn/Kronach statt — leider ohne den erwarteten Schnee (dieses manchem zur Freude). Vielleicht lag es an dem ungünstigen Termin so kurz vor Weihnachten (die Kronacher hatten ihr Trial nach zweimaliger Terminverschiebung durch OMK bzw. FIM auf diesen späten Termin legen müssen) oder eben einfach daran, daß es „nur“ ein internationales Trial (und kein Meisterschaftslauf) war — jedenfalls konnte es bei einer Besetzung mit nur 27 Fahrern, darunter mit dem Engländer Don Hitchcock nur einem einzigen Ausländer, keine große internationale Veranstaltung werden. Aber es ist eben ein gewaltiger Unterschied zwischen freundschaftlichen Versprechungen anläßlich eines persönlichen Gesprächs und dem wirklichen Erscheinen am Start!

Wenn, wie die Männer vom DMV hoffen, sie im nächsten Jahr einen Lauf um den Henry Groutars-Pokal nach Kronach bekommen, dann wird die Starterzahl natürlich anders sein, und es werden dann zwangsläufig alle internationalen Größen an den Start gehen, auf den sie in diesem Jahr verzichteten.

Dadurch sah sich Fahrtleiter Willi Häpp gezwungen, in letzter Minute noch einige Sektionen zu entschärfen, um auch dem Nachwuchs, der ja zum großen Teil das Fahrerfeld stellte, gerecht zu werden bzw. ihm nicht unnötigerweise die Lust am Trialfahren zu nehmen. Trotzdem entsprachen einige Sektionen einem Schwierigkeitsgrad, den man vor einigen Jahren bei uns noch als „unfahrbar“ bezeichnet haben würde, und der (immerhin hatte am Schluß Gustav Franke als Bester 16 Punkte!) doch zeigte, daß die Kronacher durchaus in der Lage sind, auch einen Lauf zum Groutars-Pokal auszurichten.

V. R.

**Endergebnis. Lizenzfahrer:** Franke 16 Punkte; Sengfelder 38; Fr. Brandl 44; Atzinger 56,6; Terne 81; H. Mayr 94; Munker 99,6; Hitchcock 126; Heiner. Mayr 129.

**Ausweisfahrer:** Lechner 53 Punkte; Schneider 94,7; Barth 104; Dapfer 104; Linz 110,5; Christel 114; G. Barth 127; Eigl 146; Eglseer 147; Jens Meyer 153,2; Utschig 160; Anker 169; Forster 170; Martin 192.



# Cucufa 1966

Guter Maßstab für Popularität ist der Platz in Druckzeilen, den *Motor-Cycling* — nie das englische Prestige vergessend — dem großen „Pariser“ Trial widmet. 38 Engländer, 16 Belgier und 16 Franzosen, 5 Schweden, 4 Deutsche und 3 Schweizer wies das Programm diesmal auf. Die ursprünglichen Sparabsichten erlitten Schiffbruch, nachdem man 6 der besten SW-Trialisten aus Great Britain hergelotst hatte. Ohnehin gibt's außer Hotel und Miami-miami bloß ein paar Literchen „Saft“, denn für einen Trial-Enthusiasten ist St. Cucufa schon beinahe ein MUSS. Und vielleicht propagandistisch gesehen gar nicht so ohne — jedenfalls verstopften die „faulen“ Pariser das Cucu-Wäldchen bis zur völligen Unkenntlichkeit der Piste in diesem Zehntelstück der heuer 55 km langen Strecke.

Die Palme — oder genauer gesagt General de Gaulles Sèvres-Vase — war heiß umstritten; dem Donald, Franke, Miller oder Fairley mußte sie zufallen . . . , wenn nicht ein Rayer, Wilkinson, Rowlands oder Sandiford mal zur Überraschung beitragen, die sie ab und zu ein großes Trial gegen die Elite gewinnen läßt. Voriges Jahr folgte ich mit Jürgen Goebel den Spuren der Zündappler — dieses Jahr mußten unbedingt die Turnkünste der wilden Sidecar-Barbours auf Colorfilm festgehalten werden.

Also um 9 Uhr herum wurde die Landschaft um den Startplatz um und dumm gepflügt, um die unterkühlten Muskeln weich zu machen. Wir sahen nur in der nächstgelegenen Schlammzone, wie unsere „Speziellen“ aus München makellos mit dem saftigen Pilotenexamen fertig wurden, und blieben dann treu in Kiellinie hinter den Gespannzauberern. Die fast völlig neue Strecke führte bis weit hinter Versailles nach Villepreux und Breteche — eine Armada von Polizisten sperrte die Straßenübergänge ab.

Die Sidecar-Bande (darunter Koryphäen wie Pulman, Langston und Wright) wurde vom Rennleiter Nr. 2, Mr. Semal, von Sektion zu Sektion geführt (während der Autor den Lumpensammler machte — Kilo von Schlammputzen im Gesicht bezeugten es). An jeder wurde die „Spezialzone“ ausgesucht und probiert, dem Schiedsrichter die Tafel ausgeborgt . . . , denn die Zählkunst ist 5 für auch nur kurzen Stopp; ein Schiebetritt der Besatzung = 1 Punkt, leicht zu verwechseln mit heftigem Schieben = 3 Punkten. Proteste kamen wegen allgemeiner „Volksabstimmung“ nicht in Frage.

Vielleicht durch unser Unwissen und vielleicht auch durch den Wunsch, den Gästen etwas Besonderes zu zeigen, fielen die Sektionen ULTRA SCHWER aus. Darum sieht man auf meinem Film nicht selten ein Gespann upside-down und die Männer mit den Hufen in der Luft. — Denkt mal: alles selbst gebaut (wenn's auch schon einen Plan gibt), studiert wirklich durch und durch, und hingetrimmt — nebenbei noch frisch lackiert „wegen Paris“ . . . und nun fällt so etwas 3-, 4-, 5mal den Abhang runter! Und die lachen . . . nicht das verletzende hämische Lachen oder das dosierte Lachen der guten Erziehung — nein, das großzügige, echte Freie-Menschen-Lachen. Da kann ich noch was lernen ( . . . belle immer gleich los!).

Mit den Sektionen hatten wir dieses Jahr den Schützengraben-Fimmel. Motto: Leistungsmäßig müssen alle mitspielen können, that's true! (Weiß man auch, daß es Gabeln gibt, die sind 1920er Ausgabe, und welche mit Vorsprung 1970?) — Also Schützengräben; 70 cm breit sahen sie aus. Wenn ein Gespann darin versunken war, da blieb dann gerade noch genügend Luft, um den Lenker zu bewegen. Vorspringende Wurzeln fielen Taschen sägen zum Opfer, mit denen ein jeder ausgerüstet zu sein schien. Und was hatten sie sonst noch in den sechsmal 2 Taschen? Leim für Tankrisse, Ersatzschalthebel und Werkzeug restlos aller Art.

Das tierisch Ernste fehlte vollkommen. Dem Konkurrenten, der dir so gleich eins vorgeigen wird, hilfst du . . . mit der letzten oder einzigen Schraube (die du vielleicht eine halbe Stunde später selbst bitter nötig brauchst).

In der Zone „Schottland“ standen die Cracks da und guckten zu — in aller Ruhe. Für sie scheint keine Uhr zu laufen. Gucken also, wie einer nach dem anderen aus der Bahn und als Folge mit großen Steinkalibern in Berührung oder zum Stillstand kommt — der projektierte Weg war also nicht gut gewählt (das sehen wir ja auch), aber die sehen eben noch mehr — sehen Schritt bei Schritt, warum es gar nicht anders kommen konnte. „Er war nicht auf den seitlichen Schlag gefaßt, als das Vorderrad den Stein berührte . . .“; „er hatte nicht den geringsten Schwung, als er schräg anstatt gerade an die Stufe gekommen war . . .“

Unter sich spielt man nun folgendes Nervenspiel: „Laß doch erst mal den Franke“, denkt der Miller, während Don Smith hofft, daß Fairley beginnen möge. Erinnert an das Schleichen der Gegner beim Jiu-Tsu-Karate. Pause . . . , Pause . . . und plötzlich ist alles geschehen — in vier Minuten ist die ganze Bande durch. Jeder weiß von jedem NULL PUNKTE — hier und insgesamt bin ich 2 Punkte vor, zurück, gleichauf . . . Maîtrise des Champions. Zum Beispiel: die erste Runde von 15 Doppelsektionen hatte Franke mit DREI bewältigt! Don und Sammy VIER! Na? Da heißt es auf die kleinste Kleinigkeit zu achten, damit der eine kleine, süße, herrliche Punktvorsprung bleibt. — Doch erst mal weiter, über Land . . .

Unvergeßliche Fahrt im Gänsemarsch über Land auf jenen Wegen, die heutzutage dazu dienen, das überaus schwere Material der Bodenbearbeitung an den Tatort zu bringen, d. h. Wegen mit zwei Spuren, sprich wassergefüllten Kanälen. Bestes Training für Gelände-Solofahrer. Jedes Ge-



Don Hitchcock (hat nichts mit den Gruselromanen und -filmen zu tun!) war sozusagen der wichtigste Mann beim Frankentral in Kronach (siehe gegenüberliegende Seite), denn er verkörperte allein die „Internationalität“ der Veranstaltung. Ein Maßstab für das Trialkönnen seiner Landsleute war er nicht unbedingt.

Fotos: Volker Rauch

spann warf eine Fahne mit Geländesuppe gen Himmel. Wir fuhren also in unserem eigenen Nebel.

Die Seitenwagen-Turner hatten zwei BSA-Mono und ein 500er Twin-Gespann — zwischen 170 und 180 kg — sowie zwei Greeves-Gespanne (Gesamtgewicht 135 kg!) mitgebracht. Chassis in Vierkantrohren, die von den vier Anschlußpunkten zum Rad (Rillen-Pneu und Bremse) verliefen . . . mit „Umweg“ für eine Plattform, 28 cm hoch, und die Abstützung des Girling-Beins für die einseitige SW-Schwinge. Der Twin-Triumph schien uns der am besten adaptierte Motor zu sein, da er in jeder Gangart eine ununterbrochene Zugkraft ausübte — im Gegensatz zu den 500er Viertakt-Monozylindern — aber es konnte auch passieren, daß der Fahrer zuviel Gas gab und das Hinterrad ein halbes Hinterradetui in den Boden fräste, was später, wieder von Schlamm und Wasser zugedeckt, eine herrliche Falle für die nachfolgenden Solisten darstellte. Brandl geriet in solch ein Loch, aber die Gabel „verdaut“ es, und der Reiter zog sich mit einem „langen“ Stützbein aus der Affäre. Mit ihren Greeves-Gespannen von geringerer Leistung mußten die Fahrer eine Taktik des Ständig-im-Schwung-Bleibens anwenden.

Zum Beispiel beobachteten wir sie an einem Kanal, in den man sich von den Ufern her regelrecht stürzen mußte, um nach Überwinden großer Felsplatten das andere Ufer und wieder die Straße zu gewinnen. Die lehmige „Ausfahrt“ nahmen Fußgänger jedenfalls mit Hilfe von Ästen der Böschungsbefestigung . . . (das anstelle von 70% gesagt).

Folglich: Beim Worte „Quand vous voulez“ (auf deutsch brauchen wir nur drei Buchstaben: L, o und s) stürmten sie geradeaus in . . . die Luft, ließen den Abhang intakt und berührten die Erde erst wieder am Bächle, wo rasch noch ein S ausgeschleudert, die Treppen überkracht und mit immer noch demselben Schwung der Hang genommen wurde, als sei er ein Maulwurfshügel (manchem der folgenden 43 Junioren blieb der Mund offen).

In einem Wald mit vollendetem Laubteppich hatten uns die „Großen“ wieder eingeholt. Wir trafen auf Weiss, der die unmittelbaren Konkurrenten beobachtete . . . und sonderbar . . . noch bevor Gienger in beachtlicher Maîtrise den steingefüllten Bach abspulte und uns begrüßte . . . noch bevor Franke auftauchte und ganz ohne Walkie-Talkie hatte der Zündbetreuer schon spitz, daß irgend etwas schief gegangen war. Und tatsächlich, in der Schlammzone war dem Franke in der zweiten Runde der Gang ausgesprungen — irgendwo, sozusagen in der Einöde war es passiert — 5 Punkte uneinholbar . . . trotz der ELF, mit denen Donald Smith gewann, gerade eine Nasenlänge vor Sammy Miller und 2 Längen vor Christian Rayer, auf dessen 3. Platz die Veranstalter recht stolz sind!

Schade, wo im großen Zirkus — in der Volksmenge — die Namen der vier deutschen Zündapp-Fahrer in aller Munde waren!

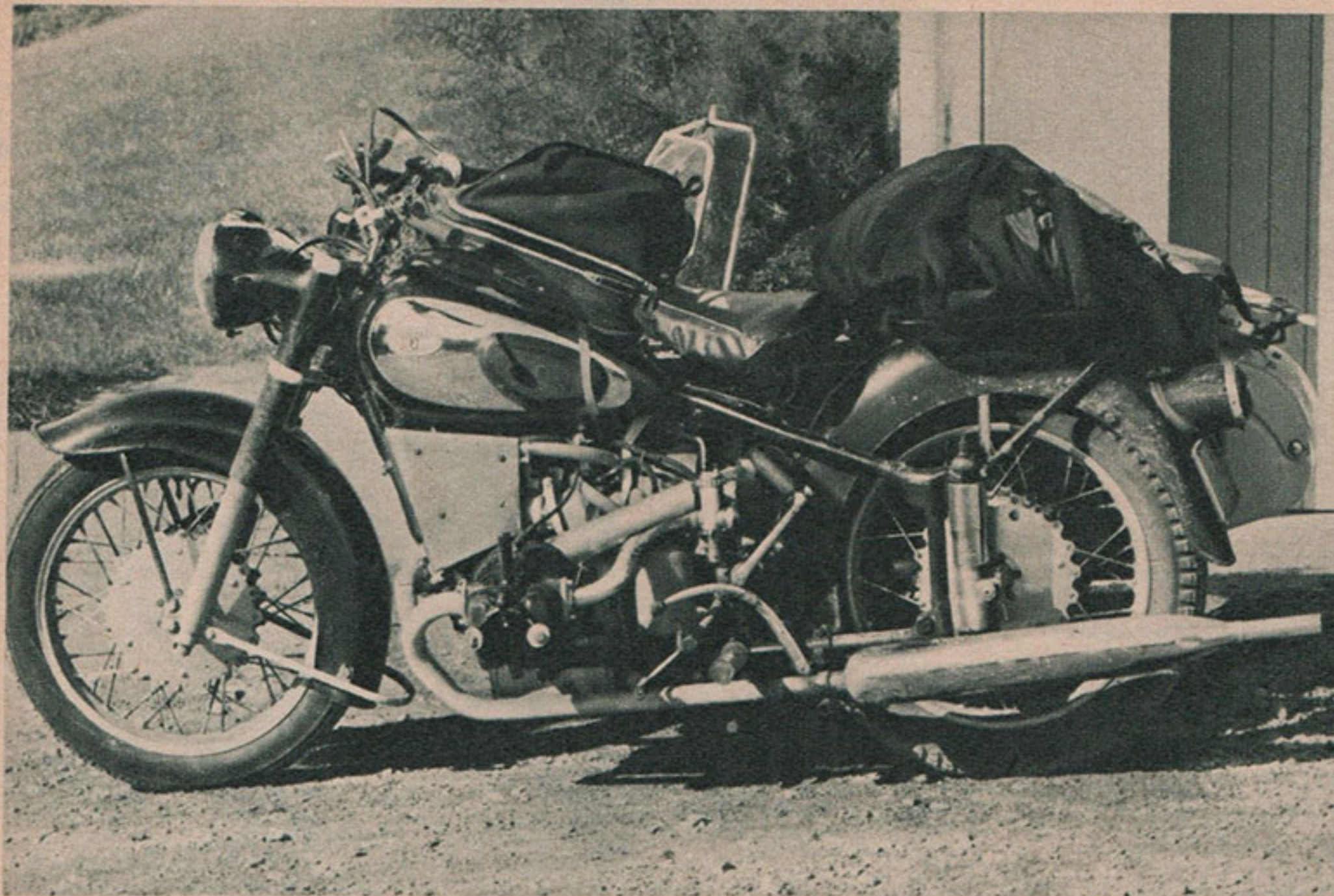
Trialisten werden das Ergebnis studieren; es zeigt einmal wieder:

- wie TEUER der erste und die folgenden 3 Plätze sind;
- wie dichtauf die Klasse-Fahrer liegen: 3mal 27 Punkte;
- daß die Schweden nicht weiter als bis zur 25. und 31. Stelle kamen;
- daß die Moto Cross-Prinzen (Joel Robert 83 Punkte und Wiestz 40 Punkte) einheimsten.

Die RAF habe ich vergessen: Bester Goodson mit 41 Punkten. Sein täglich Brot: 1240 km/h in der Luft. Braucht natürlich Ausgleich für die Sonntage. Etwas, was auch nach Pfeffer schmeckt. — *Christian Christophe*

**Ergebnisse:** Smith (Greeves) 11 Punkte; S. Miller (Bultaco) 13; Ch. Rayer (Greeves) 19; Sandiford (Greeves) 20; Franke (Zündapp) 24; Fairley (Triumph) 27; Pease (Greeves) 27; Tye (Bultaco) 27; Wilkinson (Greeves) 28; Vandenbecken (Triumph) 29; Brandl (Zündapp) 30; Gienger (Zündapp) 46; Sengfelder (Zündapp) 56.  
**Gespanne:** Langston (Greeves) 17 Punkte; Wright (Greeves) 19; Pulman (BSA) 25.  
**Bester Armee- bzw. RAF-Mann:** Goodson (Greeves) 41 Punkte.





# Jürgen Goebels

# Panhard KS

Als ich im Heft 9/1965 dieser Zeitschrift den Panhard-Motor beschrieb und ihn als einen geeigneten Motorradmotor hinstellte, war mir noch nicht ganz klar geworden, daß sich das Ding schon bei mir eingenistet hatte. Kurze Zeit später machten wir mit unserem Zündapp-Elefanten eine Ferienreise nach Frankreich. Dort konnte man nicht nur unerwartet frühen Heuschneepfen, sondern auch feine Beschreibungen älterer und neuester Panhard-Motoren bekommen. Die heißen Blicke auf schrottreife Panhard-Autos am Straßenrand waren zunächst nur platonischer Natur. Alle Panhard-Kenner, die ich fragte, wußten vom Motor nur Gutes zu berichten, nicht jedoch vom Getriebe, was mich jedoch nicht interessierte. Nach Rückkehr von der Reise stand der Plan fest: Es mußte ein gebrauchter Motor herbeigeschafft werden zum Studieren der Platzverhältnisse im KS-Rahmen und für erste Fahrversuche. Verbessern und Generalüberholen konnte man dann immer noch!

Obwohl Panhard in Deutschland fast gar nicht vertreten ist, gelang es, in Tübingen einen Motor zu finden. Das dazugehörige Auto war wegen

übermäßigem Rost stillgelegt worden und hatte einem dort stationierten Franzosen gehört. Nachdem die Maschine bei einem kurzen Probeauf keine Klappergeräusche zeigte, holte ich sie kurz darauf ab, und das große Bastelabenteuer konnte beginnen.

Wenn ich nun im folgenden einige Dinge erwähnen werde, die mir beim Panhard-Motor besser erscheinen als bei anderen Triebwerken dieser Art und speziell beim 600er Zündapp-Motor, könnte man daraus eine Untreue zu letzterem ableiten. Inzwischen waren es aber immerhin 100 000 Kilometer damit geworden, und gewiß hätte ich nicht das Zündapp-Fahrgestell für den Umbau gewählt, wenn mir dieses nicht hinsichtlich seiner Stabilität (einschließlich Getriebe und Hinterachsantrieb) besonders geeignet erschienen wäre.

Was wollte ich denn nun durch den Umbau erreichen, welches waren die Ziele?

1. Zuverlässigkeit: In der Regel sind Automotoren auf höhere Lebensdauer gezüchtet als Motorradmotoren. Generelle Mittel hierfür sind geringere Drehzahlen und Gleitgeschwindig-

keiten, natürlich erlauben die heute höheren Stückzahlen allgemein eine gründlichere Entwicklung. Im einzelnen dachte ich an höhere Lebensdauer von Nockenwellenantrieb, Ventileführungen und Ventilen sowie der Pleuellager. Weiterhin schien mir diesbezüglich das Zündsystem mit Verteiler günstig durch geringere Gleitgeschwindigkeit am Unterbrecher und durch die mögliche Verwendung einer Transistorzündung. Bei all dem war klar, daß am ehesten die selbstgemachten oder geänderten Teile Lehrgeld erfordern könnten.

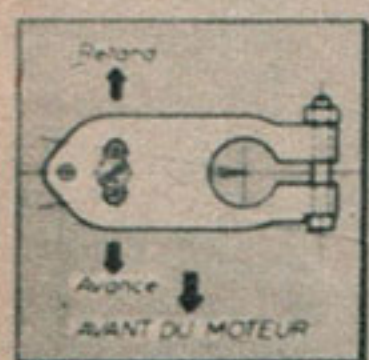
2. Geringerer Ölverbrauch.

3. Höhere Leistungsreserven, besonders in Anpassung an den schneller gewordenen Autoverkehr.

4. Beibehaltung des Viertakt-Boxermotors mit Rücksicht auf Laufkultur, Kühlung, Zugänglichkeit und Auspuffgeruch.

Es war also nicht beabsichtigt, eine Rakete zu bauen, vielmehr sollte das Gespann nach wie vor für Alltag und große Reisen geeignet bleiben.

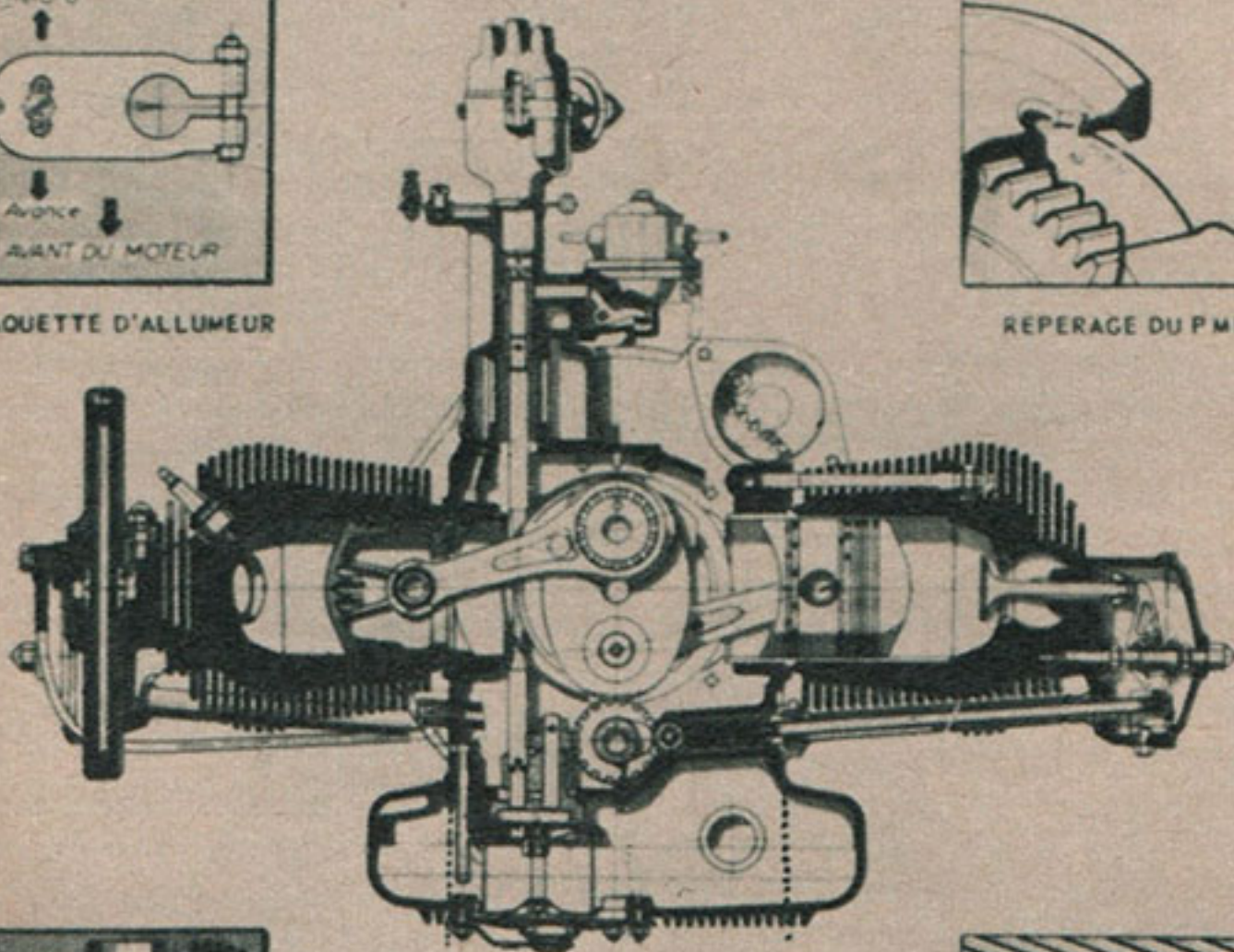
Konstruktiv brachte der Motor alle gewünschten Voraussetzungen mit. Es war inzwischen geklärt, daß sich mit dem vorhandenen Gehäuse auch die heutigen Motoren der Panhard-Wagen (die z. Z. unter der Regie von Citroen weitergebaut werden) aufbauen ließen. Dazu gehört vor allem ein hydraulischer Ventilspielausgleich, der in Funktion und Ausführung als genial bezeichnet werden muß; Im Gegensatz zu anderen Konstruktionen mit dem gleichen Ziel erhöht sich hier nicht die Masse der bewegten Ventilantriebs-elemente! Der halbkugelförmige Lagerbolzen für die Kipphebellagerung



PLAQUETTE D'ALLUMEUR



REPERAGE DU P.M.H.

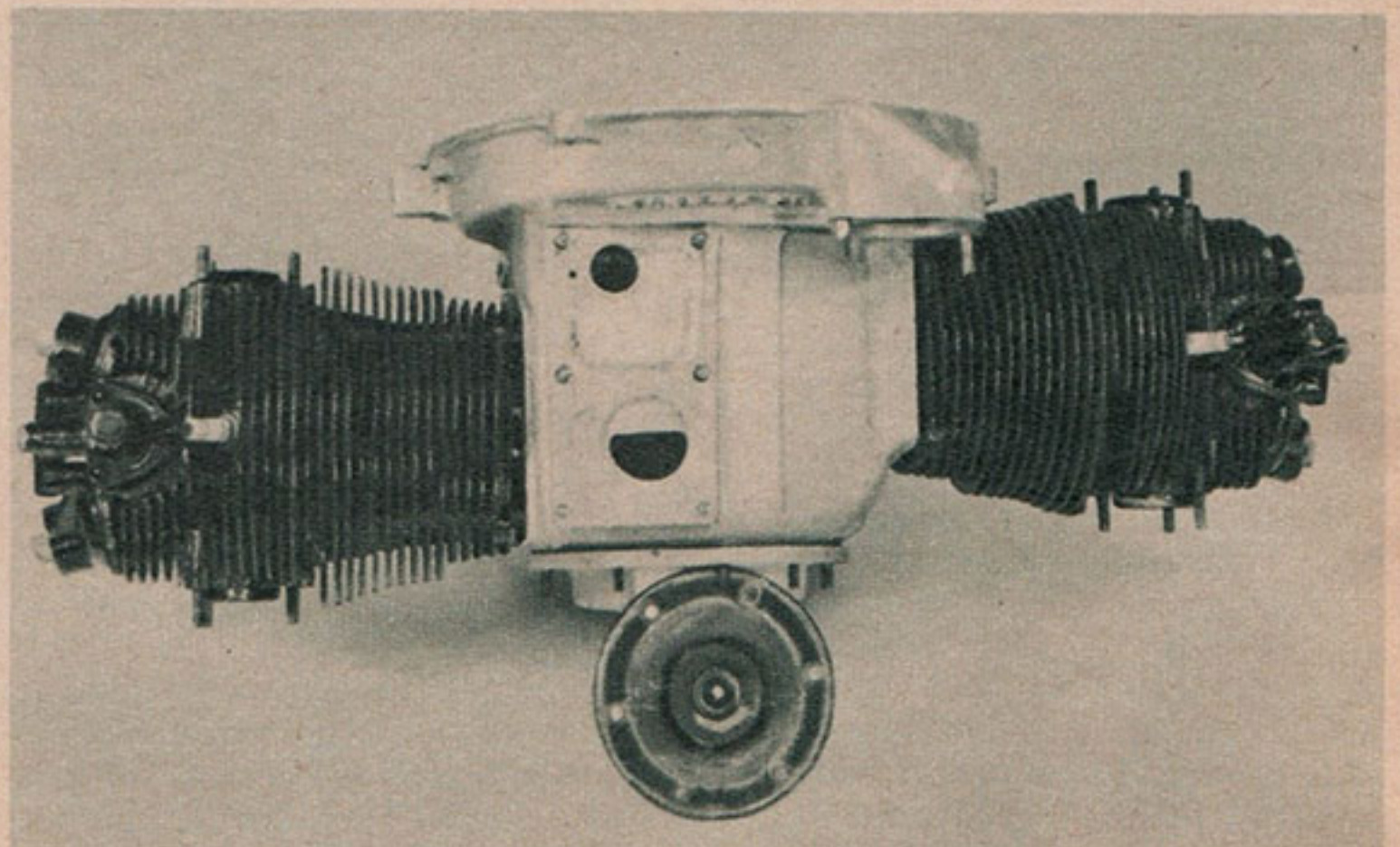


POSITION DES SOUPAPES



BOUCHON DE VIDANGE

1. Schnittbild des 850er-PANHARD-Motors mit Einzelheiten des Verteilerantriebs usw. An der gestrichelten Linie wurde die Ölwanne abgesägt und zugeschweißt. Zur Verminderung der Bauhöhe mußten Benzinpumpe und Drehschieber-Entlüfter verschwinden, der Verteiler wurde tiefergesetzt. Alu-Zylinder nach Flugmotor-Manier.



①

②

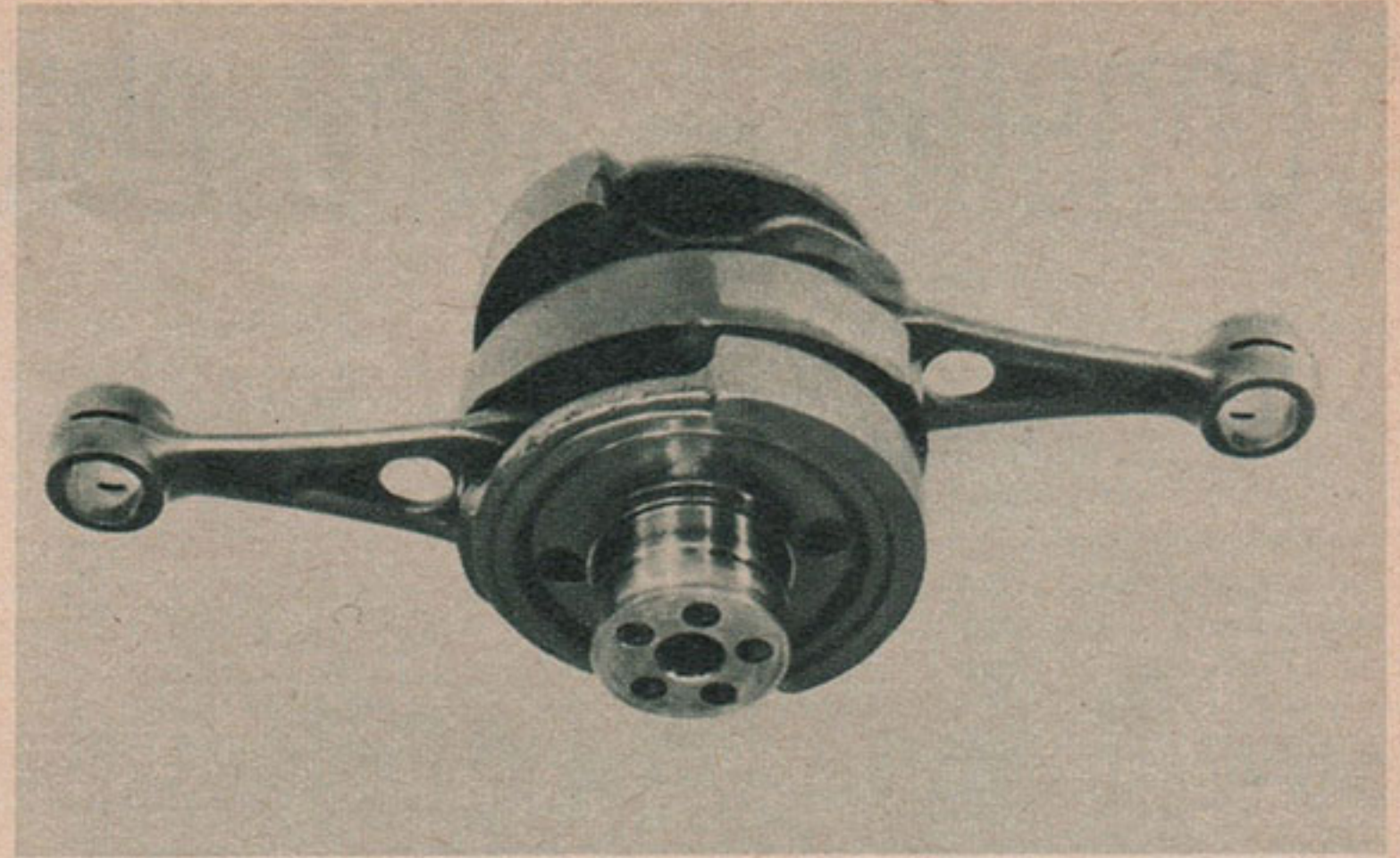


wird durch hydraulischen Andruck mit Hilfe des Motoröldrucks (unter Zwischenschaltung eines Rückschlagventils) spielfrei gemacht. Doch zunächst hieß es, den angeheuertem Motor auseinanderzunehmen und von lästigem Beiwerk zu befreien: Gebläse und Verkleidung wanderten gleich auf den Schrott, der Motor war früher ohne Zwangskühlung geliefert worden, und an der reichlichen Verrippung hatte sich seitdem nichts mehr geändert. Lichtmaschine, Vergaser und Luftfilter wurden in eine finstere Ecke gelegt, denn in der Originalausführung war für sie kein Platz im Motorradrahmen. Der elektrische Anlasser hingegen wurde fein sauber gemacht, er mahnte an die Umstellung des Bordnetzes auf 12 V — ein willkommener Gedanke! Nach Demontage von Zündverteiler und Entlüftung (Drehschieber) ein Blick ins Kurbelgehäuse: hei, die Kurbelwelle mußte noch ganz neu sein, blitzsauber! Alle Anzeichen deuteten darauf hin, daß dies wohl die einzige Reparatur gewesen sein muß — und sie erst nach sehr langer Laufzeit. Beim Abnehmen der Zylinder (mit angegossenem Zylinderkopf, wie im Flugmotorenbau) eine neue Überraschung: Vier gut zugängliche Muttern der Stehbolzen lösen und den relativ leichten, kompletten Zylinder abziehen, keine vorherige Demontage von Ventilbetätigungsteilen, keinerlei Beobachtung der nicht vorhandenen Zylinderkopf- und Zylinderfußdichtungen. Ja, natürlich: Wie kann man nur Zylinder an ihren Füßen befestigen, mit kurzen, nicht dehnbaren Schrauben...?

Einer der recht eng gepaßten Schlitzmantelkolben zeigte leichte Klemmspuren, offensichtlich infolge der dreckverkrusteten Gebläsekühlung. Die Kolbenringe freilich konnten die erhebliche Laufzeit des Motors nicht verheimlichen, sie waren ja leicht zu ersetzen. Die Ventile wurden nur inspiziert. Da auch die Führungen noch gut waren, wurden sie gleich wieder eingebaut. Die vorgeschriebene Spannung der Ventiltorsionsstabfedern (je eine pro Zylinder) war leicht einstellbar mit Hilfe der Kerbverzahnung. Also alle Löcher zugemacht und ab zum Sandstrahlen und Schwarzlackieren!

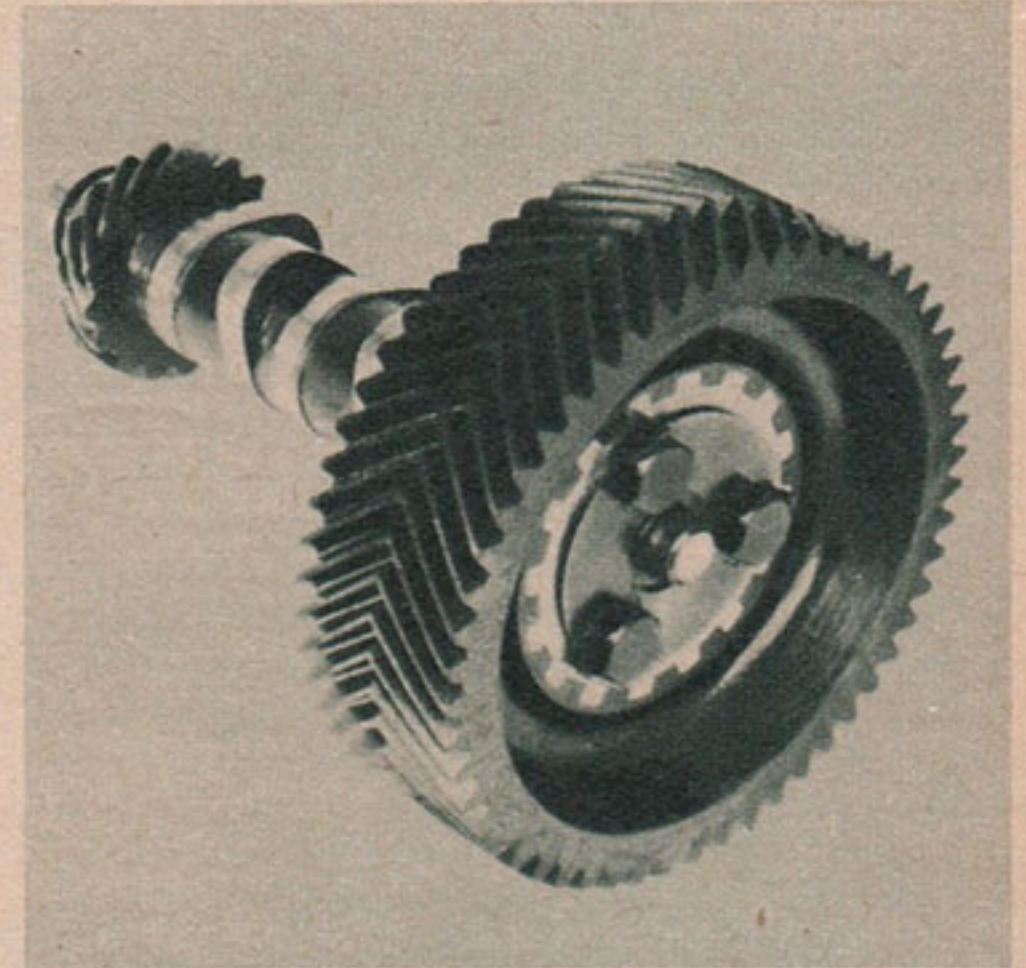
Inzwischen stand ein alter KS-Rahmen zur Anprobe auf dem Basteltisch. Um überhaupt die Befestigungsmöglichkeiten studieren zu können, mußte das Gehäuse zwischen die Rahmenrohre passen. Nach vollständigem Entblößen des Gehäuses gab es etwas körperliche Arbeit: Die

2. Diese Ansicht von oben gibt einen Eindruck von der Kompaktheit des Motors, der runde Deckel verschließt normalerweise die Ölwanne von unten, Magnetstopfen serienmäßig. Sind doch schöne Zylinder — oder?



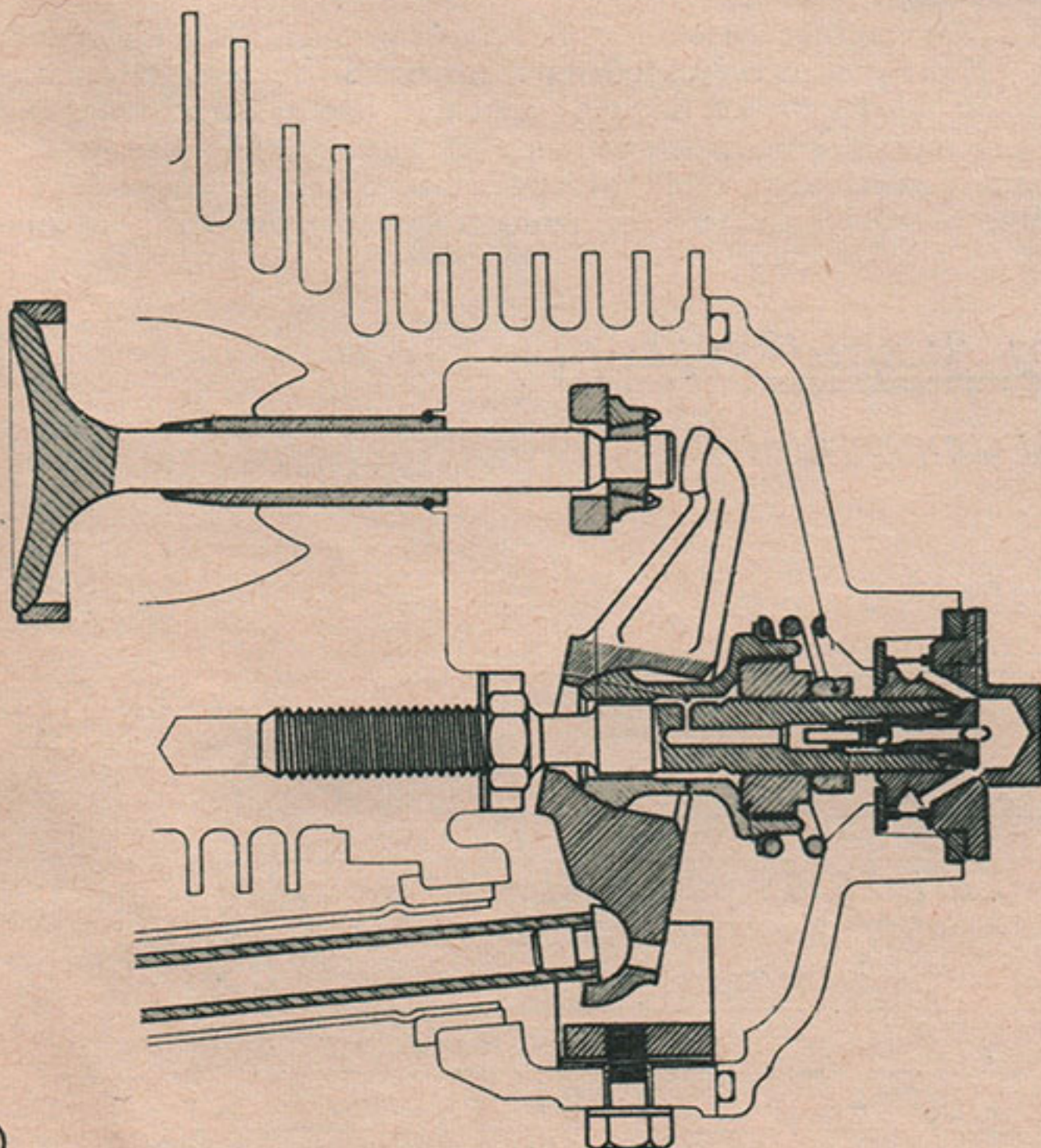
3. Die gedrungene Kurbelwelle mit vertrauenerweckenden Pleueln. Zwischen Pleuelauge und Kolbenbolzen gehört eine schwimmende Buchse.

seitlich überstehenden Teile der Ölwanne waren abzusägen und entsprechende Einschweißplatten aus 5 mm starkem Alublech einzupassen. Zum Glück lag der untere, runde Gehäusedeckel (Zugang zur Ölpumpe) im „verbleibenden Bereich“ der Ölwanne, die auch jetzt noch für die üblichen zwei Liter Ölfüllung Platz bot. Noch bevor die Ölwanne wieder zugeschweißt wurde, fand die große Anprobe statt: Es zeigte sich, daß die Kurbelwellenmitte im Vergleich zum Zündapp-Motor um 25 mm höher sitzen mußte, und zwar infolge des größeren Schwungraddurchmessers, der Ölleitungsanschlüsse für Ventilmehanismus und der unter den Zylindern liegenden Ventilstößelschutzrohre. Damit aber würde der — bezogen auf Kurbelwellenmitte — tiefer bauende Zylinder (Ventildrehstabfedern) etwa auf die gleiche Höhe wie beim KS-Motor kommen. Sorgen bezüglich der veränderten Geometrie der Kardanwelle hatte ich nicht, da sich ein Höhersetzen des Zündapp-Motors schon bei verschiedenen Geländegespannen bewährt hat. Nächstes, wichtiges Augenmerk sollte auf den „Geräteträger“ gelegt werden: Ein aus verschiedenen Alustücken zusammenschweißendes Teil mußte in stark vom Original abweichender Form Lichtmaschine, Verteiler, Öleinfüllstutzen und Entlüftung aufnehmen, und zwar so, daß alles unter dem Originaltank Platz fand und sich für die Lichtmaschine reichlich Spannmöglichkeit ergab. Spannmöglichkeit des-



4. Das superbreite Novotextrad mit Pfeilverzahnung ist mit 3 Schrauben an die hohlgebohrte Nockenwelle geschraubt. Vorne guckt der Knopf für die Betätigung der Öldruckkontrolle heraus. Auf den schmalen Nocken laufen Rollenstößel. Das Schraubenrad treibt die Ölpumpe an und diese den Verteiler.

halb, weil die vorgesehene Lichtmaschine mit Keilriemen angetrieben werden sollte. Eigentlich in erster Linie wegen ihrer kurzen Baulänge kam nur die neue Bosch-Drehstromlichtmaschine in Frage, in zweiter Linie erfreute das relativ geringe Gewicht (3,5 kg) und die Leistung von 500 Watt: Ende aller Sorgen um zu knappe Lichtmaschinenleistung! Der direkt neben der Lichtmaschine liegende Öleinfüllstutzen wurde ebenso wie die Aufnahme für den Verteiler aus Teilen des Originalgeräteträgers kombiniert. Der im Originalzustand zwischen Gehäuse und Verteiler sitzende Drehschieberentlüfter sollte aus Gründen zu großer Bauhöhe dort verschwinden und zunächst durch zwei Rückschlagventile ersetzt werden, wie sie an den 600/700er Boxermotoren von Glas zum gleichen Zwecke an den Ventilhauben eingebaut sind. Über das damit verbundene Problem später noch mehr! Nachdem die platzmäßige Unterbringung der wichtigsten Aggregate geklärt war, mußte für die Verbindung des Motors mit dem Zündapp-Kettengetriebe gesorgt werden. Da ja mein Gespann vorläufig noch in Gebrauch war, waren auch hier alte Getriebeteile sehr nützlich zur maßlichen Festlegung der erforderlichen Verbindungsteile. Ausgangspunkt mußte die Kupplung sein. Dabei zeigte sich, daß die BMW-R 60-Kupplung fast ohne Änderung (der Lochkreis- $\phi$  der 6 Befestigungsschrauben differierte um 0,5 mm) in das Panhard-Schwungrad einzubauen war. Eine Art Vorsehung, daß die Ausdrehung in diesem Rad gerade Platz für eine zweite Tellerfeder bot. Diese war wegen des höheren Motordrehmoments zur stärkeren Anpressung der Kupplungsscheiben unbedingt nötig. Um die Verbindung mit dem Getriebe herzustellen, mußte eine spezielle Nabe passend zum Keilnutenprofil des KS-Getriebes für die Kupplungsscheibe hergestellt werden, ferner eine Kupplungsdruckstange halb und halb BMW und Zündapp KS. Der Zwischenflansch zur Verbindung von Motor- und Getriebegehäuse war relativ einfach aus einer 10 mm starken Duralplatte anzufertigen. (Wird fortgesetzt)



5. Schnittbild des hydraulischen Ventilspielausgleichs.



# Schneller – auch ohne Frisur

Nicht von Fahrer- oder Soziafrisuren erhöhten Luftwiderstandes wird hier berichtet, sondern von Zweitaktmaschinen, die auch ohne „Frisur“ schneller gemacht werden können. Es fing damit an, daß ich mich an meiner KS 100 allmählich über das unregelmäßig knisternde Geräusch samt „Gummiseilziehen“ zu ärgern anfang, sobald ich im vierten Gang etwas mehr als  $\frac{3}{4}$  Vollgas gab, ich dann also meist wieder etwas zurückdrehte. Ich vermutete zwar gleich, daß es sich um eine Gemischverarmung oben handele und probierte im Vergaser (Bing 1/22/41) statt der 95er- eine 100er- und auch eine 105er-Hauptdüse aus, schob die Zündung auf etwas später und setzte das Verdichtungsverhältnis probeweise auch von 1:9 auf 1:8,3 herab, doch das Geräusch im Zylinder blieb ziemlich hartnäckig. Ich habe auch Scholtis gefragt. Er meinte, seine Adler täte das auch zuweilen.

Auf der IFMA 1966 wollte ich es nun genauer wissen. Ich wandte mich zunächst auf dem Zündapp-Stand an einen versierten Herrn alter technischer Schule. Er tippte, nachdem er das Geräusch als „Dieseln“ bezeichnet hatte, sofort auf den Vergaser und schob ihm die Schuld in den Ringspalt zwischen Nadel und Nadeldüse. Sein Rat, die Düsennadel unten etwas abzuschleifen, erwies sich später auch durchaus als richtig. Trotzdem löste eine entsprechende Rückfrage am Bing-Stand natürlich Befremden aus. Auch nicht ganz mit Unrecht. Denn 95% derer, die das auf gut Glück probieren, erleben mit Sicherheit einen Reinfl. Auch der Werkmeister in der „Musterwerkstatt“ des Zündapp-Standes riet, zunächst statt der 2,64 mm Nadeldüse eine mit 2,68 mm Innendurchmesser zu probieren – also mit  $\frac{1}{100}$  mm größerer Bohrung –, und gab auch sonst noch allerhand praktische Winke, zumal er selbst eine KS 100 fährt. Daß man eine Maschine durch richtige Einstellung von Vergaser und Zündung auf gute Leistung bringen kann, war mir als alte Binsenweisheit natürlich längst bekannt. Schließlich hatte ich selbst früher bereits Untersuchungen auf dem Motorprüfstand mit Tachobremse gemacht, und zwar mit Benzin, Leuchtgas und Holzgas mit und ohne Aufladung des Motors in der DVL (Berlin-Adlershof). Was mir aber der Werkmeister da von seiner KS 100 erzählte, regte mich nun doch erheblich zu erneuter eigener Betätigung auch an meiner Maschine an. Und zwar mit einigem Erfolg. Obwohl meine KS 100 bereits über 27 000 km hinter sich hatte, lief der Motor schneller und obendrein auch unten herum noch rasanter als je zuvor, und zwar ohne jede „Motorfrisur“, also ohne Schlitzfeilerei, Rohrsägerei, erhöhten Krach oder gar Höherverdichtung, und das immer noch mit dem ersten Zylinder und Kolben samt Kolbenringen. Fast kam es mir vor, als hätte ich mir nach der IFMA ein neues, noch moderneres Motorrad gekauft.

Es ist ja bekannt, daß Serienmaschinen im Werk nicht individuell eingestellt werden können, weil das allerhand Mühe macht und unwirtschaftlich teuer wäre. Gerade bei den kleineren modernen Serienmotoren fallen jedoch Toleranzdifferenzen schon erheblich mehr ins Gewicht als bei Donnertöpfen alter Art. Außerdem sind sie ja schon zu einem guten Teil Strömungsmaschinen mit Ausnutzung von Schwingungen und Resonanzen geworden, bei denen von Kleinigkeiten mitunter noch wesentlich mehr abhängt. Durch eine individuelle Einstellung kann man daher, insbesondere wenn innerhalb der Toleranzfelder einmal alle ungünstigen Maßabweichungen zufällig mehr oder weniger zusammenfallen, mitunter noch erheblich mehr herausholen. Wobei der Motor sich dann obendrein noch wohler fühlt und länger gesund bleibt, wie der Werkmeister ver-

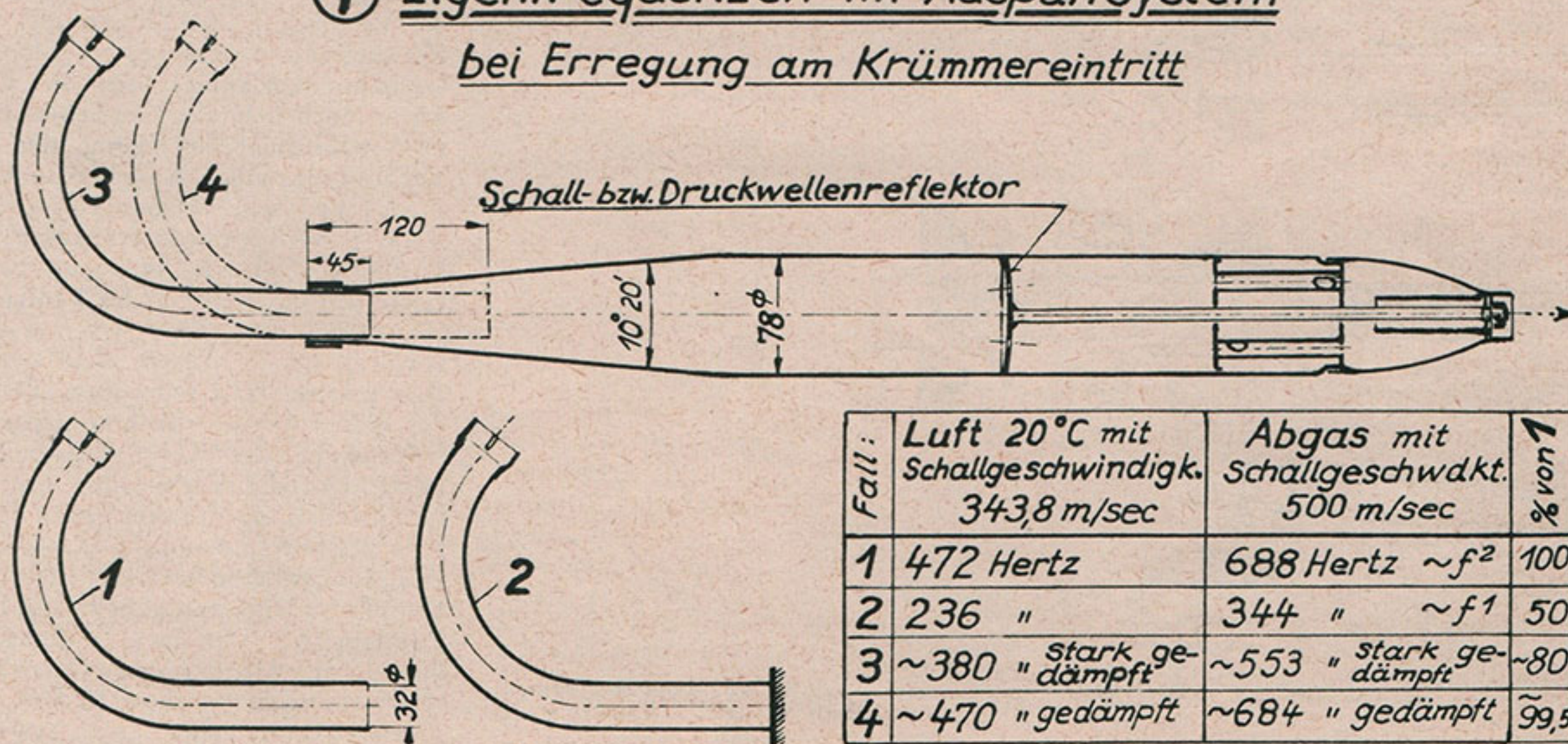
sicherte. Natürlich auch nur, wenn er dann nicht laufend überdreht wird. Also die Sache lohnt sich wirklich, ist allerdings auch nicht ganz einfach, zum Teil auch etwas Glückssache. Jedenfalls erlebte ich dabei manche Überraschung. Beispielsweise die, daß die Maschine nach einer gründlichen Reinigung der Auspuffanlage rund 5 km/h langsamer war als vorher (natürlich auf einer gut windgeschützten Teststrecke). Ich hatte also erst einmal schon den Fehler gemacht, die Einstellerei vor der – ja nicht sehr verlockenden – Reinigung der Auspuffanlage anzufangen. Erst eine erneute, Schritt für Schritt vorgenommene Einstellung von Zündung und Vergaser, wie auch einige andere Kleinigkeiten, brachten schließlich den Erfolg. Da eine Änderung der Vergasereinstellung auch eine Änderung der Zündeneinstellung bedingt und umgekehrt (beispielsweise verbrennt ein etwas magereres Gemisch schneller als ein fetteres, verlangt daher auch etwas weniger Frühzündung, ähnlich auch eine größere Füllung), kann man sowieso nur in kleineren Schritten vorankommen. Wichtig ist, daß man sich alles genau notiert, um bei eventuellen Verschlechterungen genau wieder den vorhergehenden Zustand herstellen zu können.

Erste Operation also: Gründliche Reinigung der Auspuffanlage. Aber nicht nur des Auspufftopfes und seiner Innenteile (Löcher im gewölbten Druckwellenreflektor im Topf und den Raum davor, der zum sogenannten leistungsbestimmenden Teil gehört, nicht vergessen), sondern auch des Auspuffkrümmers und des Auslaßkanals im Zylinder, wozu dieser keineswegs unbedingt abgenommen zu werden braucht. Gerade dem Auspuffkrümmer als Hauptelement des leistungsbestimmenden, bis zum Druckwellenreflektor reichenden Teiles der Auspuffanlage kommt eine besondere Bedeutung zu. Schon ein Ölkohleinsatz von nicht einmal 0,5 mm darin wirkt erheblich verschlechternd. Einmal beeinträchtigt er durch Strömungswiderstand das Ausströmen der Abgase, zum anderen dämpft seine raue Oberfläche die Schwingungen und Resonanz, und schließlich verändert sich hierdurch auch die günstigste Einstellung von Vergaser und Zündung, wenn sie vor dem Ölkohleinsatz bereits gestimmt hat.

Tatsächlich ist gerade der Auspuffkrümmer im wahren Sinne des Wortes stark tonangebend. Davon kann sich jeder an einer demontierten und gut gereinigten Auspuffanlage selbst überzeugen (Bild 1). Man braucht nämlich nur leicht über den Rand des Auspuffkrümmers hinwegzublasen. Dann hört man sofort seinen Eigenfrequenzton als offene Röhre. (In Röhren sind nur longitudinale – also in Längsrichtung verlaufende – Schwingungen möglich.) Hält man ihn hinten zu, so ist sein Ton genau eine Oktave tiefer, die Luftsäule darin schwingt nur halb so schnell, die Wellenlänge ist doppelt so groß. Bei der offenen Röhre bildet sich in der Mitte ein Schwingungsknoten, an beiden Enden ein Bauch; bei der gedeckten Röhre am Deckel ein Knoten, am offenen Ende ein Bauch. Mit heißen Abgasen schwingt alles etwa 1,5mal so schnell, weil die Schallgeschwindigkeit (entsprechend der Wurzel aus der absoluten Temperatur und der etwas veränderten Gaskonstante) um einiges höher liegt (etwa 500 m/s und darüber). Das ist jedoch für qualitative Betrachtungen hier zunächst ohne Belang.

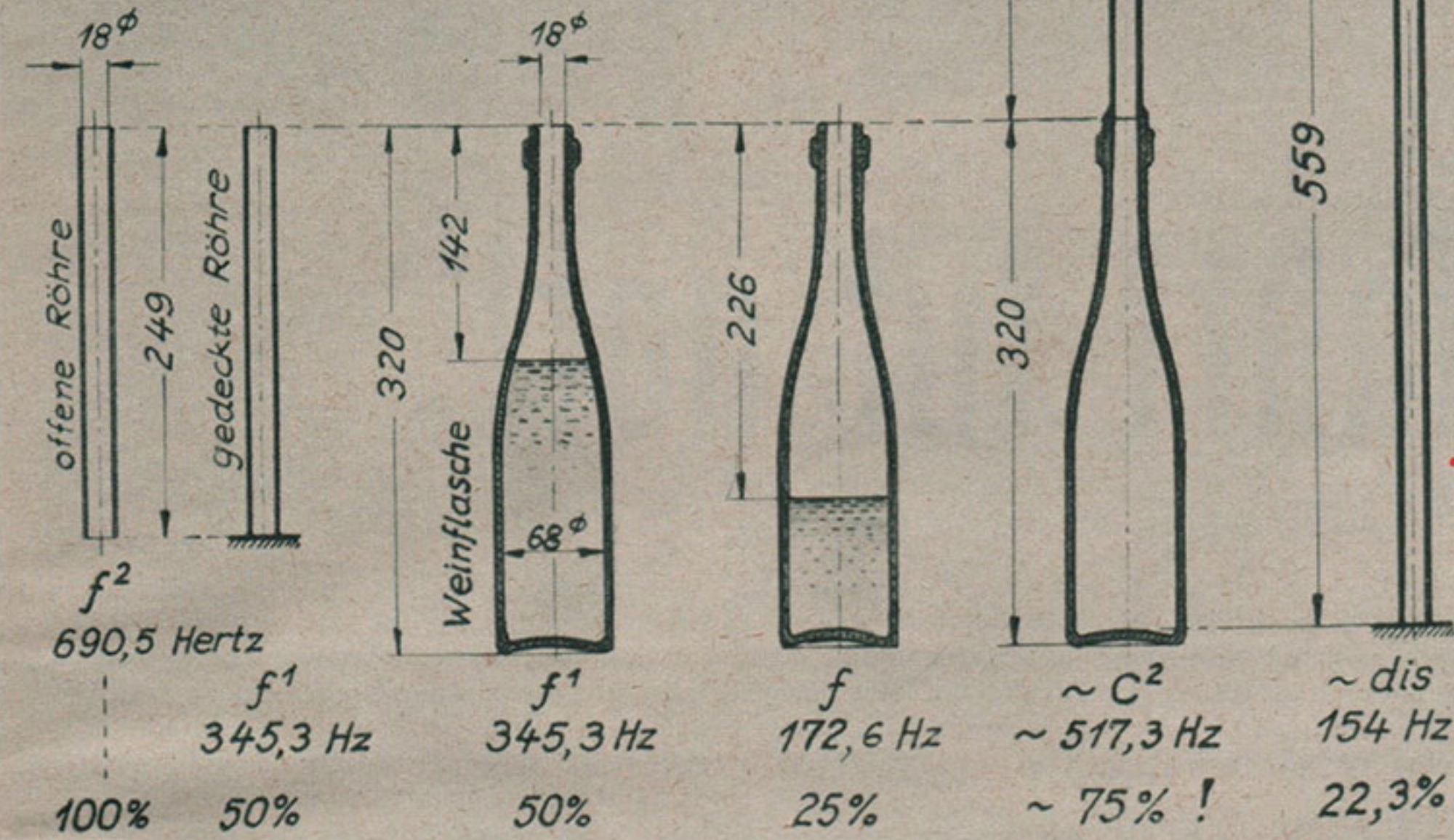
Steckt man nun den Krümmer mit seinem geraden Ende (bei der KS 100 etwa 120 mm) in den Auspufftopf zunächst bis in seine Normalstellung und bläst wieder darauf, so stellt man fest, daß er zwar tiefer und auch viel gedämpfter klingt, bei weitem aber noch nicht so tief, wie er vorher mit zugehaltenem Ende geklungen hat, also noch längst keine ganze Oktave tiefer (= halbe Schwingungsfrequenz). Der anschließende Dif-

## ① Eigenfrequenzen im Auspuffsystem bei Erregung am Krümmereintritt





② **Eigenfrequenzen verschiedener Schwingungssysteme in Luft**  
 von 20°C  
 zur Analyse des Auspuffsystemes



fusor (bei der KS 100 etwa 10° 20' Öffnungswinkel) mit dem anschließenden zylindrischen Topfteil bis zum Druckwellenreflektor wirkt sich also akustisch keineswegs so aus, wie eine gleichlange Verlängerung der offenen Röhre, hier des Auspuffkrümmers. (Bei offenen oder einseitig gedeckten Röhren gleichbleibenden Querschnitts spielen für den Grundton nur die Rohrlängen eine Rolle, nicht aber die Rohrdurchmesser, letzte lediglich für die Anzahl der Oberschwingungen, also für die Klangfarbe.) Da nun der durch den Druckwellenreflektor abgedeckte Topfteil mit Diffusor als gedeckte Röhre angesehen werden könnte, dann für sich also einen tieferen Ton als eine offene Röhre gleicher Länge ergeben müßte, verwundert sein geringer Einfluß zunächst um so mehr. Das liegt nun aber keinesfalls am Diffusor, wie mitunter behauptet wird. Denn daß ein Diffusor (mit zylindrischer Verlängerung am zweiten Teil) auch gut schwingungsfähig ist bzw. die darin befindliche Gassäule, kann man ja durch Blasen über den Rand einer jeden (leeren) Bier- oder Weinflasche feststellen, wie überhaupt an jeder Trompete, die sogar noch einen besonders schmetternden Klang besitzt. Vielmehr handelt es sich hier um die Koppelung zweier Schwingungssysteme, wovon das eine — durch die nun leider notwendigen Löcher im Druckwellenreflektor — auch noch ganz erheblich gedämpft ist. Der klägliche Rest an Eigenschwingung des Gesamtsystemes richtet sich dann also vornehmlich nach dem schneller und ungehinderter schwingenden Einzelsystem, in unserem Falle nach dem Auspuffkrümmer. Aber auch an einem ungedämpften Koppelsystem, beispielsweise mit einem 25 cm langen Verlängerungsrohr auf einem Flaschenhals, läßt sich das geringe Absinken der Eigenfrequenz des Gesamtsystemes gegenüber der Eigenfrequenz des offenen Verlängerungsrohres allein leicht demonstrieren (Bild 2).

Schiebt man nun den Auspuffkrümmer allmählich immer weiter in den Auspufftopf hinein — in meinem Fall also bis 120 mm —, so wird der Blaston immer höher, vorwiegend praktisch genauso hoch wie vorher draußen am Auspuffkrümmer allein. Außerdem aber ist er dann auch nicht mehr so stark gedämpft, als wenn er nur in der Normalstellung im Topf steckt. Der Auspuffkrümmer merkt also gewissermaßen kaum noch, daß sein hinteres Ende jetzt statt in einem großen nur noch in einem kleineren freien Raum steckt. Hier handelt es sich jedoch um einen ganz anderen Fall als den, der in den Heften 1 und 2/66 unter „Das Geheimnis der Auspuffanlage“ in Bild 4 und 5 dargestellt ist. Dort wurde ein immer längerer Auspuffkrümmer immer weiter in den Auspufftopf ragen gelassen, während der Weg der Druckwellen vom Auslaßschlitz bis zum Reflektor ungeändert blieb. Wegen der zunehmenden Krümmerlänge mußte dann die Eigenfrequenz des Gesamtsystemes immer niedriger statt höher werden. Außer der Dämpfung der Reflexionswellen spielte aber auch die immer geringere Dämpfung der — ja hauptsächlich durch den Auspuffkrümmer bestimmten — Eigenschwingungen des Gesamtsystemes, außerdem aber dessen dann immer tiefer liegende Eigenfrequenz mit einer entscheidenden Rolle. Für den Fall 7 in Bild 4 und 5 ist mit Sicherheit zu vermuten, daß bei etwa 5100 U/min die Druckstöße des Motors im Auspuffkrümmer selbst noch einigermaßen günstige Schwingungsverhältnisse angeregt haben, die eine erhebliche Füllung bewirkten, sei es nun durch Sog beim Spülvorgang, Nachladung oder beides. Irgendeine Ursache muß ja der hohe effektive Mitteldruck bei 5100 U/min (Bild 5, Kurve 7) gehabt haben, wenn das aus den Oszillogrammen auch nicht ohne weiteres ersichtlich ist.

Da man nun durch Verschiebung des Auspufftopfes auf dem Auspuffkrümmer die Abstimmung beeinflussen kann (wozu ich lediglich in den Halter des Auspufftopfes noch einige zusätzliche Schraubenlöcher gebohrt habe), sei noch auf folgendes näher eingegangen. Im allgemeinen wird die Entfernung vom Auspuffschlitz bis zum Druckwellenreflektor so festgelegt, daß bei der zum Leistungsmaximum des Motors gehörenden Drehzahl, der sogenannten Auslegungsdrehzahl, und bei einer bestimmten Abgastemperatur des warmgefahrenen Motors samt Auspuffanlage die Druckwelle gerade im richtigen Zeitpunkt zum Auslaßschlitz zurückgependelt ist, also wenn die Überströmkanäle schließen, daß sie jedoch bei einer Motorumdrehung nicht nur einmal, sondern *zwei* mal hin- und herpendelt. Das wird in Bild 8 des erwähnten Artikels durch das Oszillogramm für  $n = 7000$  U/min wie auch im zugehörigen Text bestätigt. Anders geht es nämlich überhaupt nicht bei zivilen Motoren. Man müßte sonst für den Motor eine Auslaßschlitzhöhe von rund 50% des Kolbenhubes wählen und dazu noch ein möglichst kleines Kolbenstangenverhältnis, bei dem der Auspuffschlitz dann weit mehr als die Hälfte einer Kurbelwellenumdrehung geöffnet bleibt. Das dürfte nicht einmal bei Bultaco-„Expressläufern“ der Fall und auch deswegen unzweckmäßig sein, weil dann die zweite, noch nicht ganz zurückgependelte Druckwelle das Ausströmen beeinträchtigt. Weit besser ist es daher, den Motor und seine Schlitze so auszulegen, daß die zweite Pendelwelle noch auf das Kolbenhemd des dann bereits

wieder abwärtseilenden Kolbens prallt. Sie findet dort nun zwar nicht gerade, wie auf der Post, ein Schild vor mit der Aufschrift: „Vorübergehend geschlossen“, kann jedoch dann wenigstens keinen Unfug anrichten. Die zweite Pendelwelle im Auspufftopf — beispielsweise durch weites Herauschieben des Auspufftopfes auf den Auspuffkrümmer — wegzudämpfen, hat auch wenig Wert, weil ja dann auch die erste, also die nützliche, das gleiche Schicksal erleidet. Trotzdem kann man, wie ich festgestellt habe, durch geringfügiges Hereinschieben des Krümmers in den Diffusor noch etwas mehr herausholen. Der Grund kann ja nur daran liegen, daß dann im Auspuffkrümmer selbst weniger gedämpfte Schwingungen, dann allerdings höherer Frequenz, auftreten. Obwohl sie kleiner sind in der Amplitude — wie ja auch aus den Oszillogrammen in Heft 1 und 2/66 zu ersehen — können sie — bei richtiger Feinabstimmung — die an sich geschwächte erste Reflexionswelle im richtigen Moment doch wieder erheblich verstärken, also den Nachladeeffekt noch günstiger als vor der Feinabstimmung zur Wirkung gelangen lassen. Daß sie auch in den Spülvorgang hineinlaufen, ist möglicherweise weniger von Bedeutung, weil ja jedem Wellenberg auch wieder ein Wellental nachfolgt, welches seinerseits die Spülung begünstigt.

Voraussetzung ist nun gerade hierfür ein innen aalglatter Auspuffkrümmer. Da er nun mal die Eigenschaft hat, sich trotz Desolite oder Speedoil doch in verhältnismäßig kurzer Zeit seines inneren Glanzes zu entledigen, schien mir die Anschaffung eines zweiten Auspuffkrümmers zweckmäßig, jedenfalls sinnvoller als die mancher anderer Kinkerlitzchen, die man zum Beispiel bei jeder IFMA an manchen der vielen geparkten Motorräder bewundern kann. Bei meiner Maschine läßt sich ein Wechsel des Auspuffkrümmers (Kaufwert etwa gleich dem von vier Zündkerzen) schneller durchführen als ein Kerzenwechsel, besonders wenn er noch nicht weiß wie festgekockt ist. Den abgenommenen Krümmer kann man dann in aller Ruhe einer gründlichen Reinigungsprozedur unterziehen samt Nachpolitur, was auch wieder nicht so schlimm ist, wenn man das in kürzeren Abständen durchführt. Die Grobvorreinigung eines erst stärker inkrustierten Krümmers mit einer Teilfüllung von Stahlkies oder alten Schrauben und Muttern nach der Schüttelmethode ist zwar eine gute sportliche Ertüchtigung — mit Atznatronlauge ist dann nämlich auch nichts mehr zu machen —, doch ziehe ich eine mehr spielerische Schornsteinfegerbetätigung vor, ohne deswegen auch gleich noch den Zylinder auf den Kopf zu setzen, wie es bei Kaminfeuern ja Tradition ist. Voraussetzung bei alledem ist natürlich, daß auch auf der Ansaugseite alles in Ordnung ist, insbesondere in den Luftberuhigungskammern im Rahmen, worin ja auch der Luftfilter seines Amtes waltet. Seit seiner letzten Kontrolle vor mehr als 10 000 km Fahrstrecke meist im Industriegebiet zeigte er jedoch nur etwas Schmutz in den beiden äußeren Windungen seiner Stanzgitterwicklung. Da ich auch in Zukunft nicht an Veranstaltungen auf Aschenbahnen teilzunehmen beabsichtige, entfernte ich aus seinem Inneren mehrere Windungen, zumal diese Nichtstuer wegen ihres geringen Wickeldurchmessers auch noch den meisten Widerstand ergeben.

Wichtig ist nun auch eine gute Abdichtung der Luftberuhigungskammern nach außen. Ein gelockerter Deckel (der bei den neuen Typen weggefallen ist) gibt sofort einen erheblichen Leistungsabfall. Ebenso aber auch ein Entfernen der Kunststoffpfeifen aus dem Kasten, worauf der Motor dann mit einem weithin hörbaren Röhren reagiert. (wird fortgesetzt)





# „Seefahrt tut not!“

Das Jahr ist um, und die großen Wanderer und Fährtsucher machen Bilanz. Man sitzt noch einmal über den Landkarten, zeigt seinen Freunden die Dias von Norwegen, Finnland, Italien, vom Balkan, von Spanien, von England und von den schönsten und einsamsten Gegenden Deutschlands, in denen man neue Wege erforschte. Das Gespann ist vielleicht halb zerlegt, um in den Wintermonaten für die nächste Saison aufgefrischt zu werden. Aber sehr viele unter uns schmieden schon wieder neue Pläne, bereiten neue Reisen und Abenteuer vor, und überlegen sich, was man denn nun im nächsten Sommer treiben könnte. Vielleicht mal was Neues.

Während wir sitzen und die Ergebnisse der diesjährigen Pfadfinder-Rallye auswerten, bei der eine ganze Menge Fahrer sehr viel Findigkeit, Einsatzfreude und Leistungen zeigten, kommt uns ein feiner Gedanke: „Seefahrt tut not!“ — Ja, wirklich — wie wäre es damit? — Wir haben es in diesem Sommer ausprobiert, wir kennen auch eine Reihe von Motorradfahrern, die diese Art, Neuland zu entdecken schon lange betreiben. Mit einem Motorradgespann kommt man sehr oft noch zu Stellen an einsamen Flüssen und Seen, an wilden Gewässern und am Meer, die man auf vier Rädern nicht mehr erreichen kann. Der Reiz liegt ja für uns darin, das Boot dort zu Wasser zu bringen, wo andere schon aufgeben.

Dort sind die Gewässer noch leer und einsam. Sei das im Norden oder im Süden Europas. Man denke an die norwegischen Fjorde, an die finnischen Seen, an die dalmatinische Küste —!

Aber so weit wollen wir ja noch nicht. Vorerst wollen wir das Schippern untersuchen, das sich auf unseren deutschen Gewässern anbietet. Und wir wollen sehen, in welchen Bereichen die „Seefahrt“ für uns möglich ist.

Angenommen, wir haben eine R 60 mit einem TR 500-Seitenwagen, denn das ist so ungefähr die nötige Größe zum Transport des Schiffes und seiner Antriebsquelle. Wir haben den Sitz (bis auf die Lehne) entfernt und den Wagen mit der Werft beladen. Dabei blieb noch genügend Platz für das andere Gepäck und selbst ein Zelt läßt sich noch unterbringen. Der zweite Mann oder die Sozia kommt mit auf die Maschine. Allerdings gibt es Tüftler, die Schiff, Zelt, Gepäck und Frau so unterbringen, daß letztere sogar noch im Seitenwagen sitzt. Mehr geht nicht. Wobei schon alle Möglichkeiten mit Packtaschen, Elefantboy usw. ausgeschöpft sind.

Nun denken Sie aber nicht, daß wir da so einen Kajütkreuzer mit 60 PS-Motor transportieren können. Unser Schiff ist aus Gummi und wird aufgeblasen. Der Motor wird so zwischen 3 PS und 6 PS und zwischen 15 und 25 kg Gewicht schwanken, wobei die beweglichen Leute lieber nach dem Gewicht als nach der Leistung sehen! Denn so ein Schlauchboot wiegt komplett mit allem Drum und Dran auch mindestens 25 Kilogramm. In dieser Größenordnung müssen wir bleiben.

Als wir mit dem Spaß anfangen, haben wir uns der Industrie erinnert, die irgend etwas mit Motorrädern zu tun hat. Weil man bei denen schon

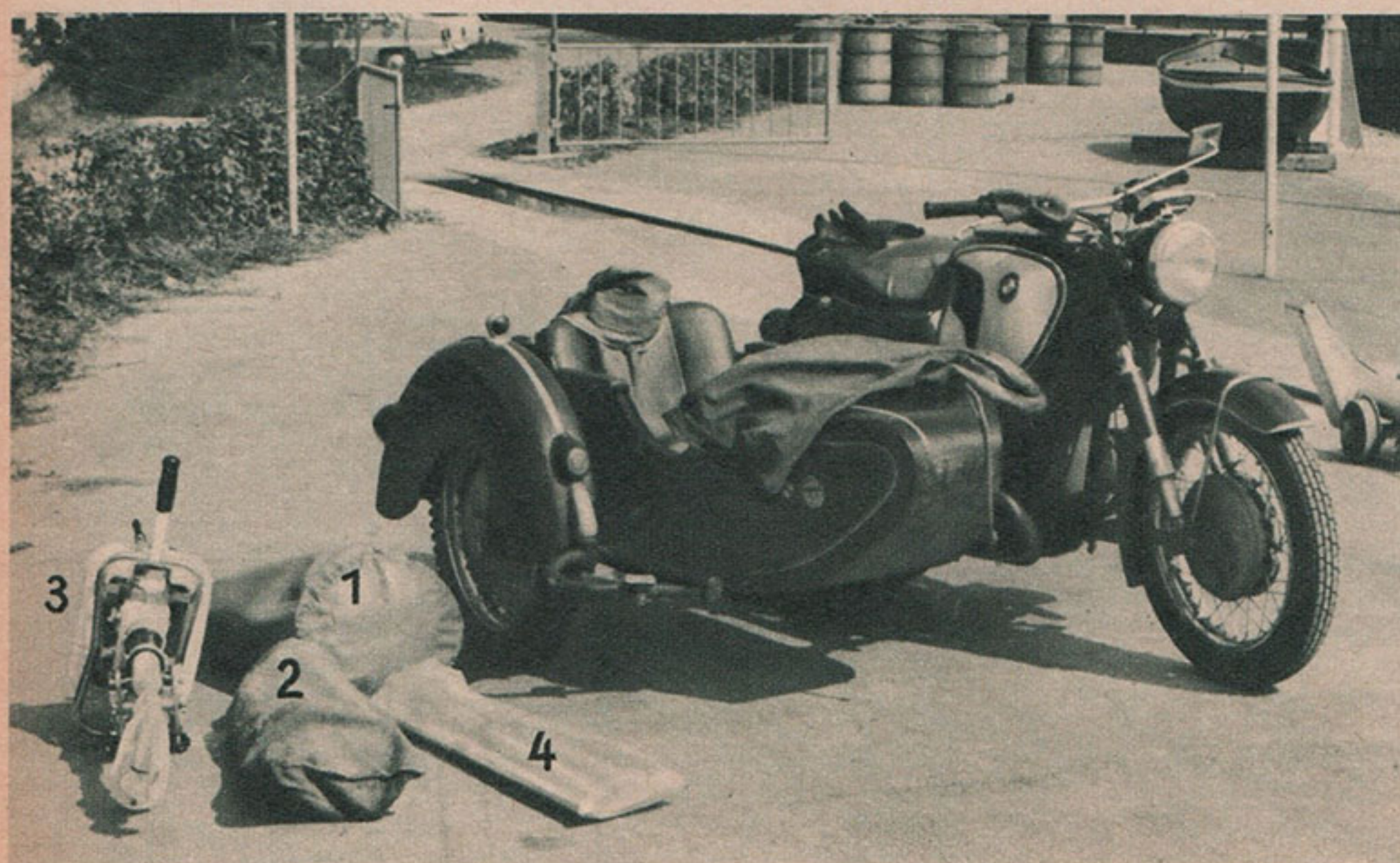
Kontakte hat und die Leute kennt. Also kam ein Schlauchboot von Metzeler her — Inka S. Das läßt sich gut zusammenlegen und mit allem Zubehör in einem Sack verstauen, der nicht viel größer als ein großer Zeltsack ist. Unseres hatte zwar keinen festen Holzboden zur Stabilisierung und wirkt unter einem 6 PS-Motor mit 25 kg Gewicht ein klein wenig weich, doch bis zu dieser Beanspruchung ist genügend Stabilität durch drei Luftkammern zum Fahren auch bei bewegtem Wasser vorhanden. Es geht da gerade noch. Mit einem 3 PS-Motor von 15 kg Gewicht ist nichts zu beanstanden, und der Unterschied in der erreichten Geschwindigkeit war in unserem Falle nur 1,5 km/h. Neben dem Sack für den Bootkörper gibt es noch einen für das Gestänge, den Blasebalg und Kleinzeug, außerdem eine Plastiktüte für die Riemen. Gestänge und Riemen lassen sich gut außen am Seitenwagen befestigen, etwa so ähnlich wie ein Paar Skier.

Es gibt eine ganze Menge guter Schlauchboote. Aber zuerst sollten wir auf das Gewicht, auf die Tragfähigkeit (im Inka-S von Metzeler sind wir sogar noch bei bewegtem Wasser mit vier Personen gefahren!) und auf den Platzbedarf im zusammengelegten Zustand achten. Bis zu 4 PS-Motoren ist ein Holzboden zur Stabilisierung nicht unbedingt erforderlich. Ein Tip noch aus unserer Erfahrung: Das Schlauchboot „Nautisport 326 Bounty“ aus Nylon-Gewebe mit Neopren, zwei Luftkammern. Gewicht 25 kg, Tragkraft 3 Personen oder 240 kg. Das sind so ziemlich ideale Zahlen für ein Motorrad-Seitenwagen-Schlauchboot.

Das war das Schiff. Nun suchten wir Motoren. Motoren, die vor allem leicht sind, die wenigstens 3 PS haben und die so stabil sind, daß sie schon einen Stoß vertragen können. Denn bei den Anfahrten und bei der Suche nach guten Anlegeplätzen im rauhen Ufergelände geht es nicht so sanft zu.

Zuerst stießen wir auf einen sehr leichten und billigen kanadischen Kaufhaus-Motor. Marke „Arrow“ membrangesteuerter (!) Zweitakter, 4 PS, luftgekühlt, kurzer Schaft. Und damit sahen wir uns einer riesigen Fülle von Marken, Typen, technischen Feinheiten gegenüber. Außenbordmotoren sind nämlich sehr interessante Aggregate, und es ist eine Wissenschaft für sich, den richtigen Motor für den richtigen Zweck zu finden. Im Laufe der Monate bekamen wir dann noch einen 5,5 PS-Motor von Suzuki und einen 3,5 PS-Motor von Yamaha. Bevor wir von diesen beiden reden, müssen wir aber erwähnen, daß es zum

1 = Bootsack, 2 = Gestängesack, 3 = Motor, 4 = Plastiktüte für Riemen. Das ist alles. Diese Ausrüstung ist für DM 1500.— realisierbar (dafür kriegt man dann das Beste vom Besten!), für etwa die Hälfte kann man alles gebraucht kaufen. Wo? Man schaue im Telefonbuch beim Branchenverzeichnis nach „Außenbordmotoren“ o. ä. Dort handeln sie mit Booten und Zubehör.





Beispiel fantastische Motoren der Firmen Johnson (3 PS, Zweitakt-Zweizylinder, wassergekühlt, 86 ccm, 16 kg), Evinrude, Mercury usw. gibt — nur um einige ganz wenige aus der Riesenzahl des Angebotes zu nennen. Man sollte — um auch das einmal zu streifen — für einen guten Außenborder nicht gar zu sparsam sein, denn in dieser Branche sind die besten meistens auch die teuersten. Wenn wir suchen, dann überlegen wir, daß ein wassergekühlter Motor am leisesten läuft. Außerdem kommen für unsere Zwecke nur Motoren mit Normalschaft oder mit kurzem Schaft in Frage.

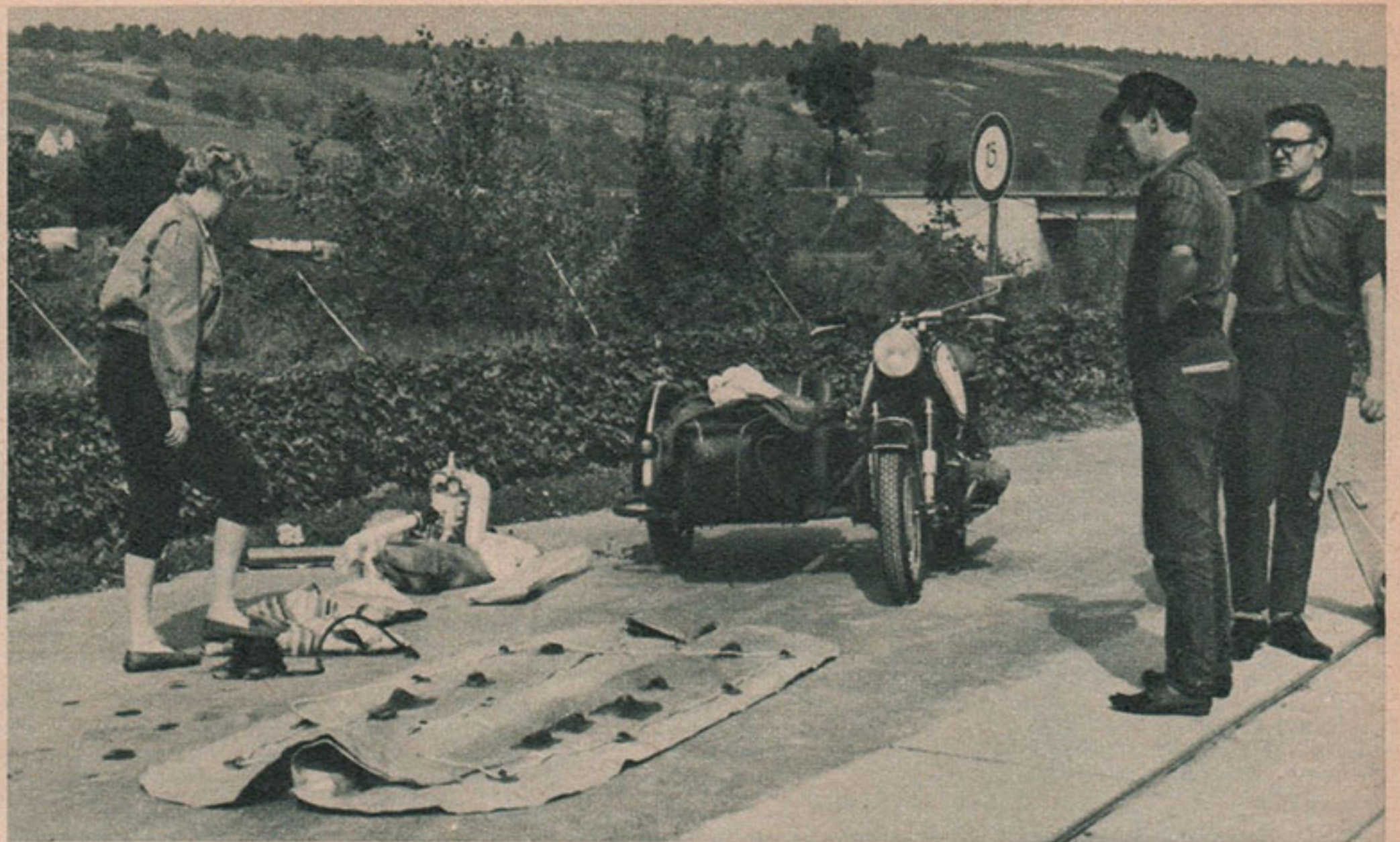
Der im Preis niedrige Arrow-Motor war laut, er vibrierte sehr stark, hatte keine Kupplung, war nach acht Betriebsstunden die Membran beschädigt und der Hebel zur Drosselklappe brach. Das Boot lief mit ihm etwa 11 km/h. Längeres Fahren mit Halbgas verursachte eine verölzte Kerze. Mit 13 kg Gewicht war er am leichtesten, 77 ccm Hubraum. Es bedurfte einigen Aufwands an Arbeit und Zeit, diesen an sich preiswerten Motor so hinzutrimmen, daß er zuverlässig arbeitete. Das Problem dürfte an bewohnten Ufern die Geräuschentwicklung bleiben.

Den kultiviertesten Eindruck machte der Suzuki-Motor, wassergekühlt (Durchlauf-Kühlung). Seine Leistung beträgt 5,5 PS bei 5000 U/min. Hubraum 98,1 ccm. Einzylinder-Zweitakter. Tankinhalt ca. 4 Liter, Verbrauch mit dem Inka-S bei Vollgas ca. 2 Liter/h. Es ist ein Handhebel vorhanden, mit dem man Motor und Propeller trennen kann. Das Boot lief mit ihm etwas über 12,5 km/h, dabei war die Geräuschentwicklung sehr gering. Das Handicap dieses Aggregates war das höhere Gewicht von 24 kg und der größere Platzbedarf. Kommt also nur in Frage, wenn man mit zwei Personen auf der Maschine fährt und den Seitenwagen nur als Gepäckesel benutzt.

Den Yamaha-Motor PC-3, 63 ccm, konnten wir von allen drei untersuchten Aggregaten noch am besten ausnutzen. Er ist ein luftgekühlter Einzylinder-Zweitakter mit Drehschieber-Einlaß und einer automatischen Kupplung, die bei einer Drehzahl von 2500 U/min den Kraftschluß zwischen Motor und Propeller herstellt. Sein Gewicht betrug 16 kg. Die Geräuschentwicklung war wirklich nicht zu hoch und störend, man konnte es auch bei stundenlanger Wanderfahrt noch aushalten. Wie auch der Suzuki-Motor sprang der Yamaha-Motor stets beim ersten Zug an. Wenn er dann im Leerlauf sauber rundlief, konnte man Gas geben, die Kupplung stellte den Kraftschluß her, und schon sauste das Schlauchboot ab. Halbgas vertrug er anstandslos, Vollgas stundenlang. Der Tankinhalt war 2,5 Liter — das reichte für etwa anderthalb Stunden Vollgas. Höchstfahrt: 11,8 bis 12 km/h am Inka-Boot.

Man kann solche Außenborder auch mit gefülltem Tank transportieren, ohne daß ein Tropfen ausläuft. Zum Fahren muß man dann die Schraube im Tankverschluß aufdrehen, damit der Tank befüllt wird. Am Suzuki-Motor gab es einen besonderen Hahn zur Schwimmerkammer des Vergasers, um diese vor dem Umlegen des Motors leerlaufen lassen zu können. Es empfiehlt sich natürlich, im Boot einen kleinen Reservekanister mitzuführen. Aber nicht zu groß, denn das Nachtanken bei „bewegter See“ ist oftmals ein Unternehmen wie das Schießen auf dem Schießstand — man muß zielen, daß nichts vorbeiläuft. Auch die Riemen zum Rudern nicht am Ufer vergessen!

Um das Unternehmen zu starten, muß man nach dem Auffinden eines guten Anlegeplatzes zuerst den Bootskörper auspacken und fein auf möglichst sauberem Untergrund ausbreiten. Das Gestänge, evtl. der Holzboden werden eingeschoben und befestigt, und dann beginnt die Arbeit des Aufpumpens mit dem Fußball. Meist geht das schnell, man sollte nur beachten, daß man nicht zu wenig und nicht zu viel Luft einpumpt. Besonders in sommerlicher Hitze muß man sehr aufpassen, denn wenn die Luft in den Luftkammern warm wird und sich weiter ausdehnt, dann kann u. U. ein zu prall aufgeblasenes Gummiboot platzen. Anschließend wird das Schiff zu Wasser



Im Seitenwagen kriegt man alles unter. Die Fahrerleute aus Amsterdam staunten nicht schlecht, als wir an der Neckarschleuse die Werft aus dem Seitenwagen ausluden. Nach 30 Minuten war alles fertig, um in See zu stechen.

Mit dem Motorrad erreicht man auch einsame Stellen am Fluß. Zuerst wird das Gestänge und der Boden im Gummikörper montiert, dann bläst man das alles mit der Fußpumpe auf. Das Metzeler-Inka-S-Boot hat drei Luftkammern. Andere Boote haben nur zwei Luftkammern, dafür aber einen zusammenlegbaren steifen Holzboden, was für größere Motoren und innere Stabilität vorteilhaft ist. Das Gestänge muß man durch Arretierschrauben beim Metzeler-



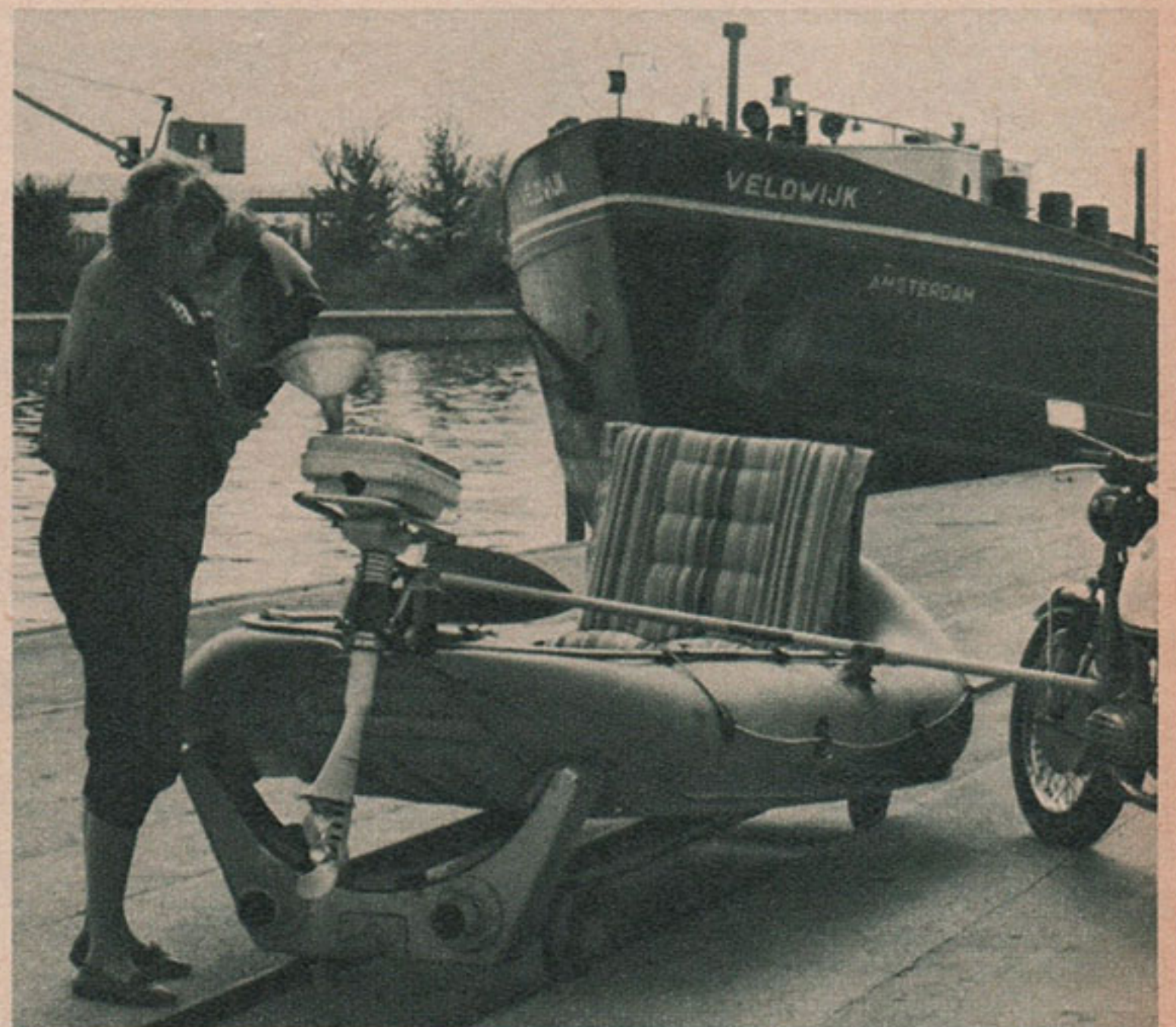
gebracht und einer steigt ein, um den Motor zu befestigen. Das ist nicht schwer, man sollte den Motor nur vorher an Land betanken.

Nun kommt das Problem des richtigen Neigungswinkels. Man kann jeden Motor in verschiedenen Winkeln arretieren, doch sollten wir darauf achten, daß die Propellerwelle zunächst genau waagrecht zum Boden des Bootes liegt. Je nachdem das Boot belastet wird, kann man dann den Win-

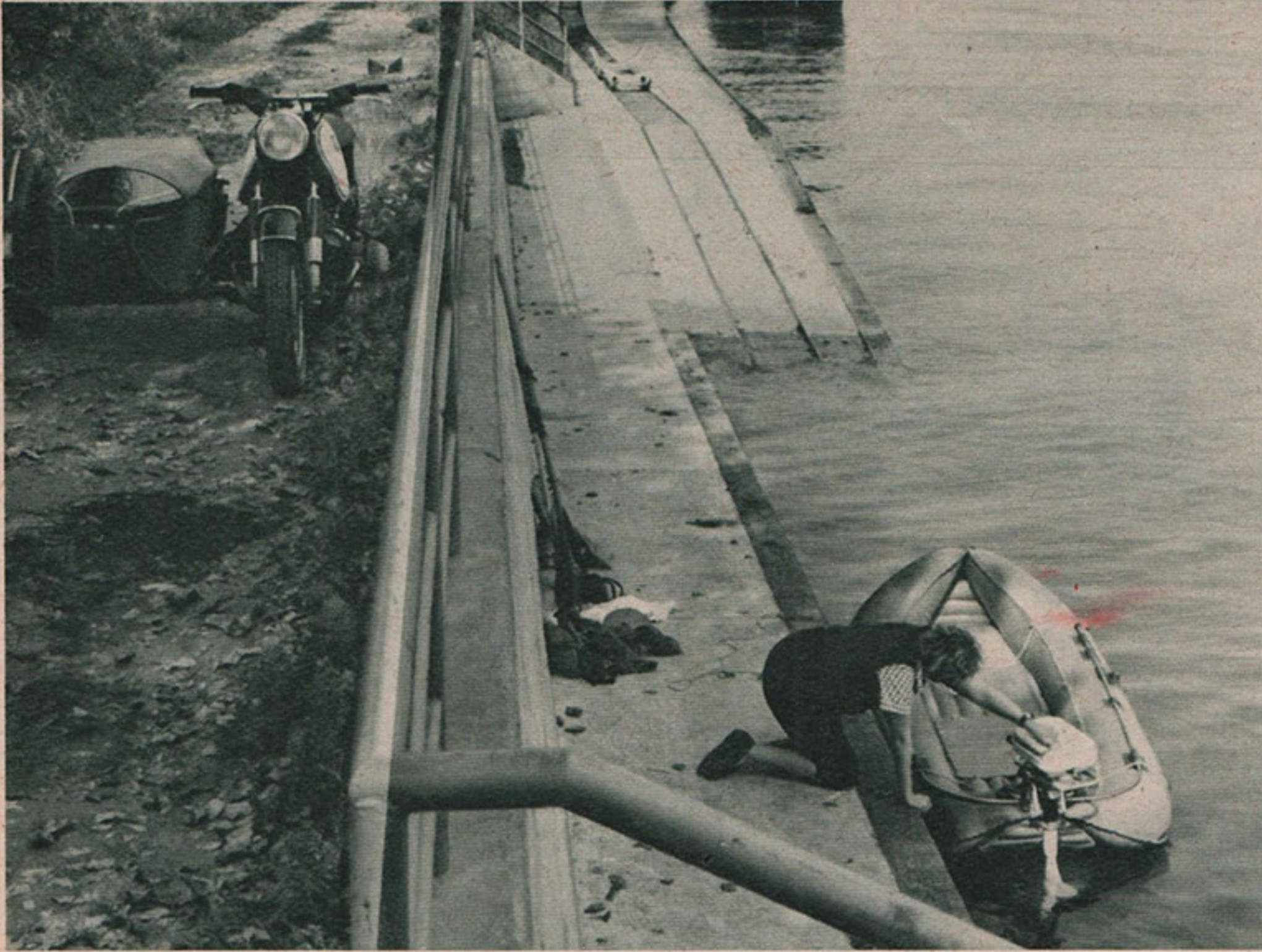
kel verändern. Unser Inka-S wurde so gefahren, daß es am Bug ein wenig über dem Wasserspiegel lag, um über größere Wellen hinwegreiten zu können und um möglichst wenig Widerstand beim Gleiten zu bieten. Danach war auch die Platz- und Ballastverteilung. Liegt das Boot vorn zu tief, kann man Wasser beim Anschneiden von starken Wellen übernehmen, und außerdem läuft das Schiff langsamer und schwerfälliger. Fährt

Boot festlegen, damit Befestigungsbrett und Motor nicht nach hinten rausrutschen. Es haben schon alte Flußbären ganze Motoren verloren! Plumps, da war er weg —!

Diese Landestelle ist etwas ganz Pfoines. Kaimauer mit Bootschleppe und Ab-laufebene! Das gibt es am Neckar (und die Schleusenwärtler rauchen meist Zigarren!). Wir haben die kleinen Motoren in so einem Fall noch an Land befestigt (hier der Arrow-Motor) und betankt — und außerdem hing das Ding an einem tüchtigen Tam-pen für alle Fälle. Einen versackten Motor findet man nämlich im Schlick nie wieder. Wie man elegant mit dem Wägelchen Boot und Ausrüstung zu Wasser bringen kann, das zeigt das Bild links oben auf der nächsten Seite.







man allein, dann muß man den Motor in einem solchen Winkel neigen, daß das Boot vorn nicht zu hoch aus dem Wasser steigt. Der Propeller sollte in diesem Falle dazu beitragen, das Boot hinten zu heben.

Motoren mit einer Kupplung kann man schon direkt am Ufer starten. Dann ist man noch in Landnähe und hat, falls es notwendig werden sollte, noch von dort aus Hilfe. Wenn der Motor sauber im Leerlauf rund läuft, kuppelt man ein und fährt dann in den Strom hinaus. Motoren ohne Kupplung sollte man mit etwas Abstand vom Ufer starten (Vorsicht vor Grundberührung!), gegebenenfalls muß der zweite Mann das Boot solange mit den Riemen gegen den Strom halten.

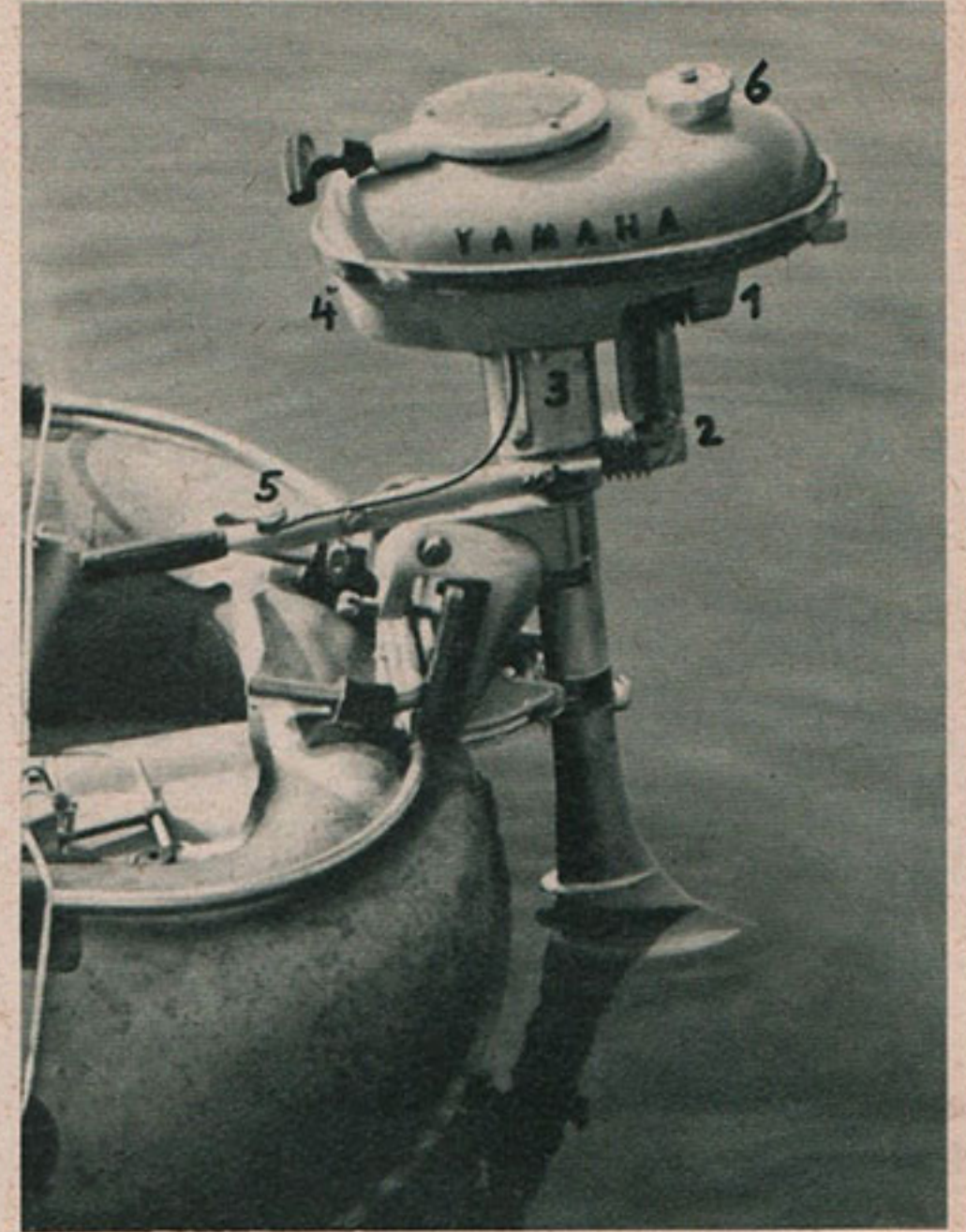
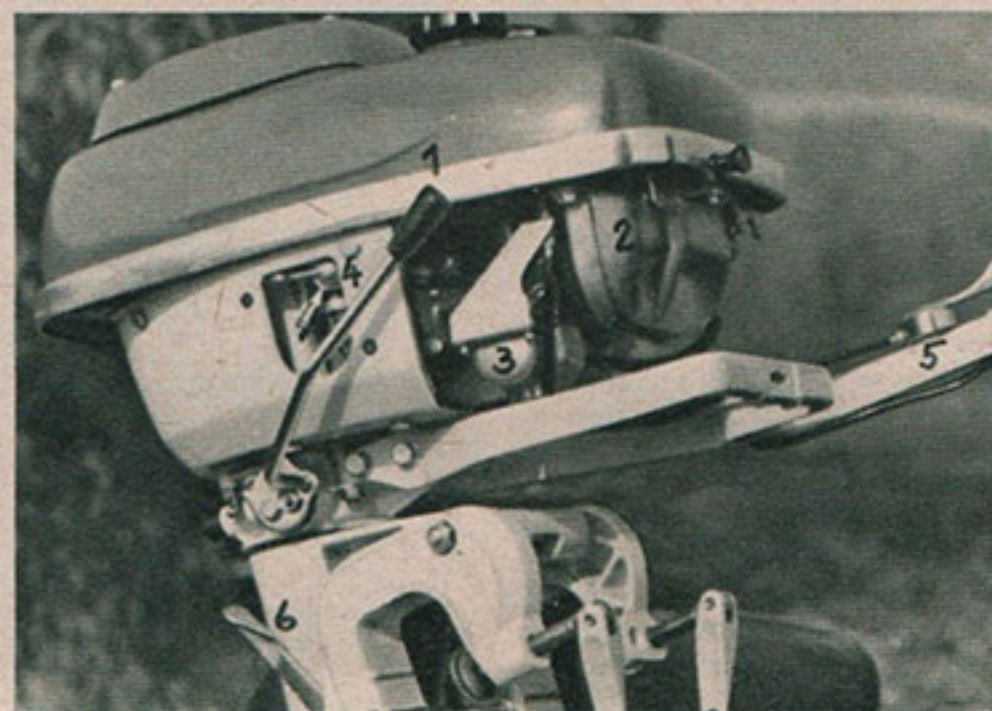
Boote und Motoren, die wir in einem Motorrad-Gespänn befördern können, sind für das Wasserskifahren zu schwach, aber man kann sonst alles das mit ihnen anfangen, was man auch mit einem großen Boot macht. Man muß sich halt mit Luftmatratzen u. a. an Bord bequem einrichten, wenn die Reise etwas länger sein soll als nur zwischen zwei Schleusen.



Wo dürfen wir? Wo können wir unser Schiff zu Wasser lassen? Über die Möglichkeiten im Ausland ist aus Raumgründen hier zu sagen, daß die Reisebüros und die Auslandsvertretungen der Länder besser Auskunft geben können als wir. Nur eines: auf den Seen in Kärnten ist das Fahren mit Außenbordern durchweg untersagt. Aber dafür gibt es in ganz Europa überall die schönsten Gelegenheiten von der Nord- und Ostsee bis zum Mittelmeer. In der Bundesrepublik kann man auf allen Binnenschiffahrts-Straßen „Schiffahrt treiben“, wie es im Gesetz heißt. Dazu braucht man keine besondere Erlaubnis oder Zulassung, allerdings muß man die Vorschriften der Schiffahrt beachten. In unserem Bereich bis zu Motoren mit 5 PS (an der Welle!) braucht man auch auf dem Bodensee keine Lizenz oder ein Patent. Nur sollte man sein Schiffchen vielleicht bei der örtlichen Wasserpolizei registrieren lassen. Reine Formsache.

Auf dem Neckar gibt es zum Beispiel die vielen Schleusen. Bei manchen kann man das Boot auf einem kleinen Rollwagen über Schienen von der einen zur anderen Stufe bewegen und dort wieder zu Wasser lassen, ohne in die Schleusen einfahren zu müssen. Bei einigen Schleusen sind die Wärter heute stur — aber da wird man oft mit einem guten Wort und Humor weiterkommen. Das sind die Dinge, die in keiner Vorschrift stehen und die man bei diesem Abenteuer erlebt und wissen muß. Besondere Punkte sind jedoch auf der deut-

Der Suzuki-Motor 98 ccm; 5,5 PS bei 5000 U/min, 25 kg, wassergekühlt. Bild Mitte: 1 = Kupplungshandhebel, 2 = Ansaugeräuschkämpfer und Luftfilter, 3 = Vergaserschwimmer, 4 = Benzinahn mit Abableitung für die Schwimmerkammer, 5 = Gashebel, 6 = Arretier-



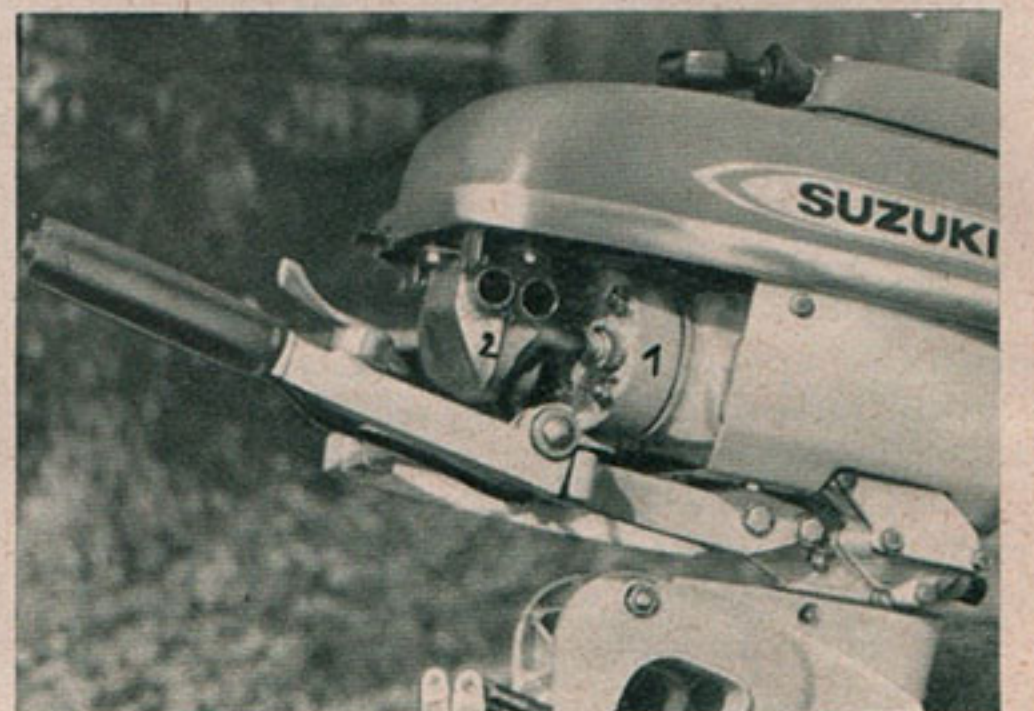
Links: Anlegestelle für Sportboote in einer Neckarschleuse. Rechts: Der 63 ccm-Yamaha-Motor, Zweitakt, Drehschieber, luftgekühlt, 3,5 PS, 16 kg. 1 = Zylinder, 2 = Auspuffrohr, 3 = autom. Getriebe, 4 = Kurzschlußknopf, 5 = Gashebel, 6 = Tankverschluß mit Belüftung.

schen Donau, auf den Westberliner Wasserstraßen, auf dem Bodensee, auf der Ruhr (im Bezirk Düsseldorf), auf den bayerischen Seen, auf verschiedenen Talsperren, anderen Seen und Gewässern zu beachten, worüber man sich informieren sollte.

Schreiben Sie dieserhalb an die MOTORRAD-Redaktion, ein Merkblatt über das alles liegt hier griffbereit.

Ob das Spaß macht? Na, und ob! Eines Tages beluden wir die R 60 mit Bootsack, Ausrüstung und Motor und gingen auf Entdeckungsfahrt. Zwischen Marbach und Eberbach wollten wir den Neckar entdecken. In diesem Abschnitt gibt es eine Menge Schleusen, aber das sollte uns wenig stören. In Marbach schnauzte ein zu pflichtbewußter Schleusenwärter durch den Lautsprecher, als wir mit dem Gespänn ins Schleusengebiet fahren und konnte wohl gar nicht verstehen, was man wohl aus einem Motorradgespänn für ein Schiff ausladen könnte. Wir verließen die gastliche Wassersport-Stätte und fuhren einen halben Kilometer weiter unter den großen Eisenbahnviadukt. Mit der Maschine kamen wir an den Rändern der Obstgärten und Felder ganz dicht ans Ufer. Der Neckar ist dort alles andere als sauber, aber nun hielt uns nichts mehr. Boot raus, Stangen eingeschoben, aufgeblasen. Dann flog die Gummiwurst ins Wasser. Den Motor dran. Fertig. Einer machte die erste Tour, der andere setzte sich auf das Gespänn und begann vor Pleidelsheim irgendwo eine Stelle zu suchen, wo man das Boot aus

hebel für die einstellbare Neigung des Motors. Bild rechts: 1 = Zylinder mit Kühlmantel, 2 = Ansaugeräuschkämpfer. Dieser Motor ist leistungsfähig, zuverlässig und leise — leider für unsere Zwecke ein wenig zu schwer. (Es gibt Motoren, die man für den Transport in zwei Teile zerlegen kann!)







Damit das Boot vorn nicht zu hoch kommt, hat Volker den Suzuki-Motor mit eingeladen. Mit dem Zugseil, das sich automatisch wieder aufwickelt, wird der Motor angeworfen.



So etwa liegt das Inka-S bei schneller Fahrt mit einer Person und wenig Ballast, wenn die Gewichtsverteilung richtig ist und der Motor den richtigen Neigungswinkel hat.

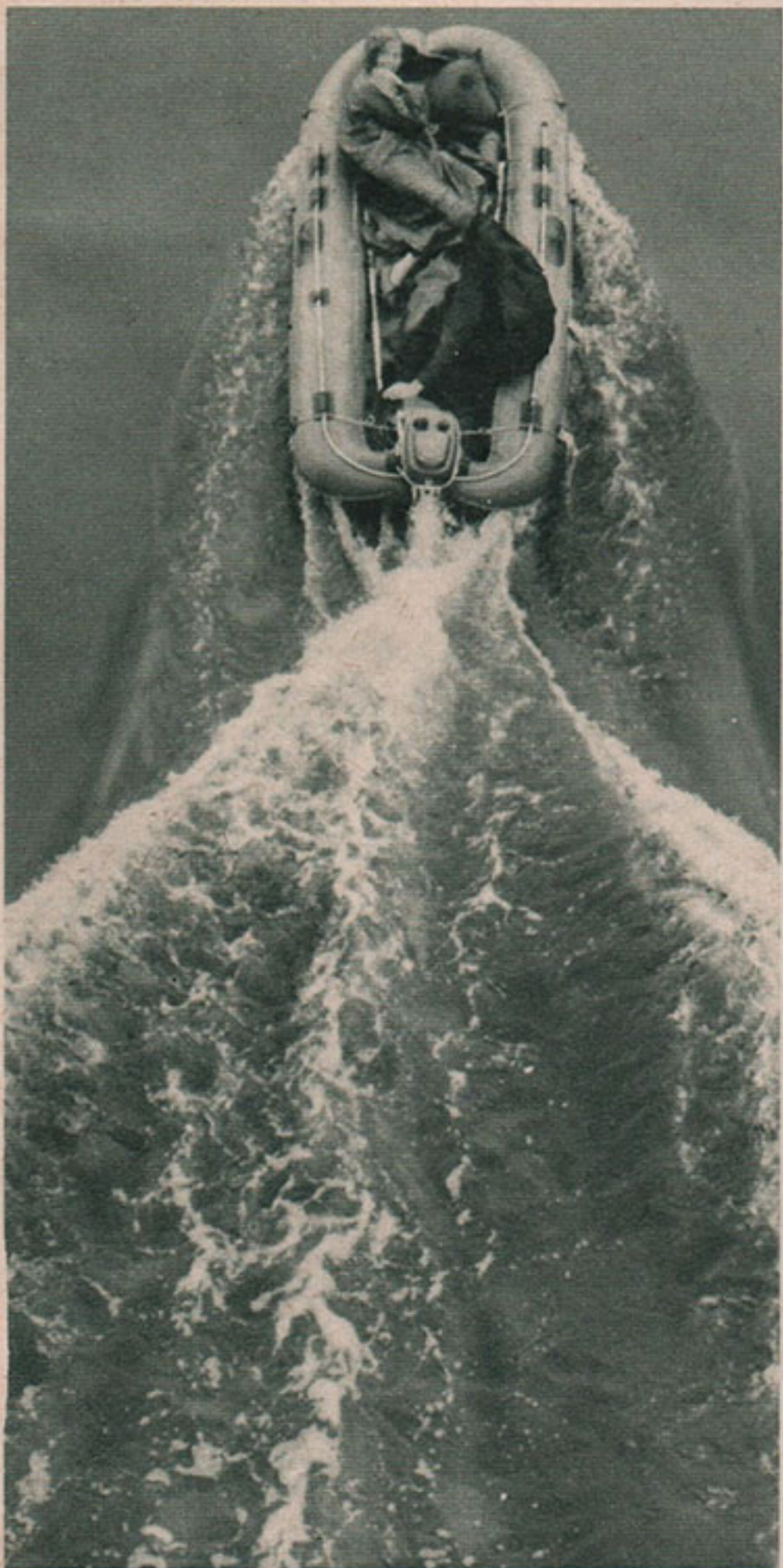
dem Wasser holen, um die Schleuse herumfahren und wieder in den Bach setzen konnte. Das war für den Fahrer eine Geländeprüfung im Alleingang, und außerdem mußte er sich sputen, seinem Bootsmann auf dem Wasser rechtzeitig zu signalisieren, wo dieser anlegen sollte.

Das klappte wunderbar. Danach kam Fahrer- und Schifferwechsel, und die Freude ging weiter bis zur nächsten Schleuse. Hier konnten wir den Rollwagen benutzen, an der nächsten Schleuse wieder. Dann kam wieder eine Suche zum Anlegen. Insgesamt schafften wir an diesem Tage fünf Schleusen.

Oder in Österreich, die Sache mit der wilden Drau: Bevor wir hinaufstiegen in die Einsamkeit der Berge, waren wir an dem reißenden Fluß vorbeigekommen. Natürlich unser erster Gedanke:

Auf dem müssen wir mal fahren. Rechts und links steile Ufer, und es war kaum möglich, eine Anlegestelle zu finden. Schließlich entdeckten wir auf unseren Schleichwegen am Flußufer entlang einen kleinen Hafen, in dem ein Bagger lag. Das Wasser war dort ruhig, ein gutes Ufer zum Ausbringen des Bootes und eine feine Stelle zum Parken war auch da. Also ausgepackt und mit viel Mut an das Abenteuer heran. Der Schiffer vom Bagger fragte uns, wie viele PS denn der

nicht dort gehalten. Von der anderen Uferseite blinkten die mit Schnee bedeckten Berge der Karawanken, hinter uns die Höhen der Koralpe. Um uns der tosende Fluß. Scharf mußte man nach Holz und Bäumen Ausschau halten, die uns mit großem Tempo entgegenströmten. Nach langer Zeit waren wir in der Strommitte. Das Boot schaukelte in den gelben Fluten nicht schlecht. Aber es war ein wunderbares Gefühl, den Strom bezwingen zu können. In dem schaukelnden



Motor habe. „Naja, das wird er vielleicht grad' schaffen. Aber paßt auf, wenn's nicht geht, dann nichts erzwingen.“ Draußen vor der Einfahrt brodelte der Fluß mit sehr schneller Strömung in vielen Strudeln vorbei. Manchmal schwammen abgerissene Bäume, Holz und sogar Fässer darin. Das Boot war zu Wasser, der Motor war fest und lief. Alle Mann an Deck — Kurs Strommitte. Kaum waren wir aus dem Hafen raus, mußten wir das Boot voll gegen den Strom drehen. Der Motor lief Vollgas, das gelbe Wasser schoß vorbei und spülte bis auf den Bootsrand hinauf. Na, da hatten wir uns in ein Abenteuer eingelassen! Aber langsam und sicher gewannen wir gegenüber dem Ufer Meter um Meter. In den Strudeln riß das Boot hin und her und es zuckte in der Ruderpinne. Auf keinen Fall durfte der Motor stehenbleiben, denn mit Rudern hätten wir das Boot

Inka-S tankten wir während der Fahrt nach, denn Stehenbleiben des Motors hätte sofortiges Abtreiben in die Strudel zur Folge. Nach etwa zwei Kilometer flußaufwärts drehten wir ab.

Das Boot schoß wie ein Pfeil erst seitlich und dann längs des Ufers hin mit dem Strom zu der kleinen engen Hafeneinfahrt. Wozu wir vorher zwei Stunden brauchten, das machten wir jetzt in Minuten. Dann kämpften wir uns hinein, und kaum waren wir im ruhigen Wasser, da blieb der Motor stehen. Sprit alle.

Auf ruhigen Seen macht das Fahren nur halb so viel Spaß wie auf Flüssen oder gar an der Küste. Und während ich dies schreibe, brütet schon jemand in dieser Richtung etwas aus für die nächste Pfadfinder-Rallye. Wie wär's? Seefahrt tut not?

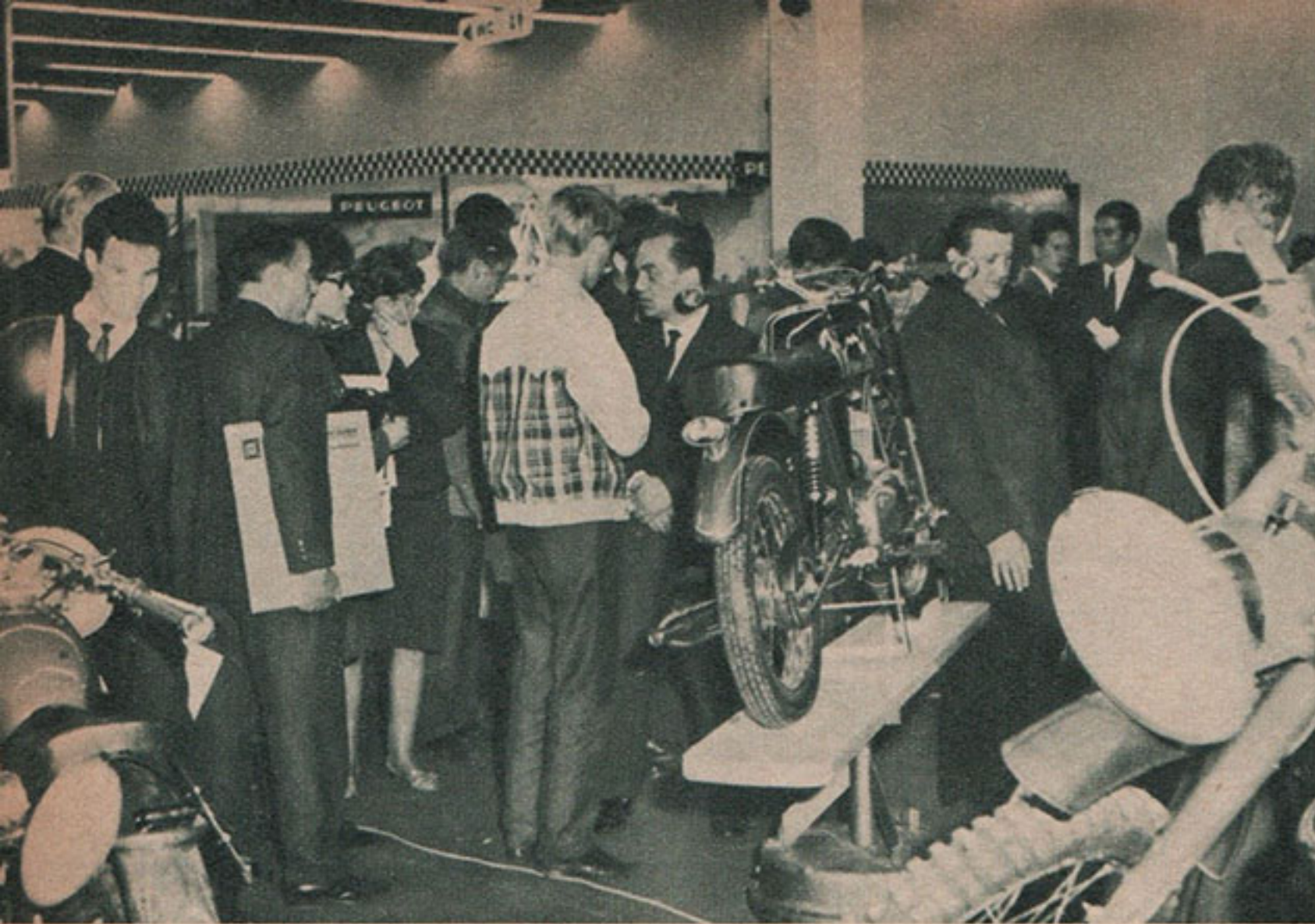
Klacks

Links: Ein verdreht belastetes Boot ohne stabilisierenden Holzboden. Der Passagier ist zu weit vorn und zu weit an Backbord, der Schipper sitzt an Steuerbord auf dem Bootsrand. Dadurch taucht der Bootskörper vorn nicht nur zu tief ein (Bugwelle!), sondern er ist auch in sich verdreht und liegt hinten an Steuerbord zu tief. Das ablaufende Wasser und die Propellerstrudel zeigen die „gedrehte“ Lage. Das kostet mindestens 2 km/h in der Endgeschwindigkeit. Übrigens: auch für das Inka-Boot gibt es einen Holzboden!



Rechts: Falls es einer nicht glauben sollte — hier ist alles wieder im Seitenwagen verstaут, und die Reise geht zum nächsten Wasser. (Fotos Klacks)





# Ein Händler ging durch die IFMA

Unter anderer Post lag auch eine Einladung zur IFMA 1966 in Köln. Beim Sortieren der Post deshalb Familienberatung: Ja, es wird ja wohl doch Zeit, daß nach 20jährigem Geschäftsbestehen auch so etwas mal besucht wird. Nach viel Überwindung und viel vorausgehender Planung wird dieser Vorsatz endlich in die Tat umgesetzt.

An einem Sonnabendmittag, nach Geschäftsschluß, ging es ab mit der Bahn nach Köln. Köln, die Nachbarstadt meiner früheren Heimat, hat sich doch sehr verändert. Die Programmplaner hätten aber eigentlich darauf hinweisen können, daß die Ausstellungshallen in Köln-Deutz liegen. Ich selbst merkte erst, als der Zug aus der Deutzer Bahnhofshalle herausfuhr, daß unten die Ausstellungshallen waren. Da war es leider zu spät. In Köln auf dem Hauptbahnhof raus und mit der Taxe zurück. Schade, viel Zeitverlust.

Freudiges Begrüßen auf dem ersten Stand bei Bredow, und gleich mittendrin in der dicksten Diskussion. So schön wie es ist, aber man muß sich mal losreißen, denn das andere soll ja auch durchgegangen werden, und das Finanzielle darf auch nicht vernachlässigt werden. Kurze Verabredung, nach Besichtigung des Ganzen sich wieder dort einzufinden, dann geht es weiter.

Halt, da ist ja doch ein Stand mit Verkleidungen. Interessant, müssen wir mal ansehen. Es steht eine ganze Anzahl Menschen vor dem Stand, ein Herr diskutiert eifrig mit Interessenten und einige hören zu. Da höre ich doch, wie zwei Lederbekleidete sich unterhalten. Bei näherem Hinsehen erkenne ich die Firma als die wieder, von der ich selbst schon Erzeugnisse geliefert bekommen habe. Zwar nach langer Lieferzeit, aber bis vor kurzem ordnungsgemäß gegen Nachnahme. Geschäftlich war da nie etwas für mich drin. Aber ich habe eine ganze Reihe Kunden gehabt, die diese Verkleidung haben wollten. Ich habe die Aufträge an die Firma geschrieben mit der Auflage, sie an die Kunden direkt per Nachnahme auszuliefern (diese Firma liefert nämlich im allgemeinen nicht über Händler). Viele ihrer Prospekte habe ich an meine ausländischen Kunden auf eigene Kosten geschickt, selbstverständlich ohne finanziellen Anteil meinerseits. Jedoch als letztthin eine lange ausstehende Lieferung endlich avisiert wurde, wurde mir mitgeteilt, daß die Ware nur gegen Vorauszahlung zum Versand geht. Um meine Kunden nicht länger warten zu lassen, habe ich auch das getan, aber mit einem entsprechenden Brief an die Firma kundgetan, daß es ein für alle Male mit Lieferung an oder durch mich vorbei sei. So ein Geschäftsgebaren erscheint mir völlig absurd.

Gehen wir weiter. Es ist ja doch allerhand zu sehen. Schon kommt wieder ein Stand von Interesse. Auch ein Verkleidungsstand. Bei dem habe ich, fällt mir ein, auch etwas bestellt, was noch nicht eingetroffen ist. Vielleicht können wir jemanden treffen, der darüber Bescheid weiß. Ja, der Chef ist persönlich anwesend. Er kann sich sogar der Angelegenheit erinnern und vertröstet mich bis gleich nach der Ausstellung. Dadurch hätte sich alles etwas verzögert. Weitere Vereinbarungen werden getroffen und einleuchtende Erklärungen gegeben. Das wäre zufriedenstellend und nicht zu bemängeln. Ein biederer Schwabe, der saubere, wenn auch etwas langsame Arbeit liefert. Summa summarum ein zufriedenstellendes Gespräch. Hoffen wir, daß die Lieferung auch so erfolgt.

Ja, nun kommen eine ganze Reihe anderer Aussteller. Aber alles nur Mopedgrößen. Für mein Gebiet ist da nichts drin. Motorräder sollen es sein und Motorradteile vor allen Dingen. Das hier ist nichts für uns.

Dann gibt es eine ganze Menge Ausländer. Auch nichts für mich. Etwas Deutsches soll es sein. Aha, jetzt kommt der BMW-Stand. Nach kurzer Durchsicht: alles beim alten. Aber mit den Leuten reden, hat wohl wenig Sinn. Noch hat der Name BMW auf dem Weltmarkt einen guten Namen, der nur leider überall am Verschwinden ist. Viele wissen und merken es, nur scheinbar das Werk nicht. Auf wie vielen Briefköpfen stand noch vor 10 Jahren obenan BMW-, NSU-, DKW-Distributors — und heute? Im letzten Jahr nur noch ganz wenige Briefköpfe mit deutschen Firmen. Alles verschwunden. Statt dessen prunken da heute Honda, CZ, MZ, Jawa und gelegentlich auch noch mal ein englisches Fabrikat.

Noch halten sich viele Enthusiasten in aller Welt an den Namen BMW, aber wenn dort werksseitig nichts mehr unternommen wird, sehe ich schwarz. Einigermaßen ging es ja noch mit der Belieferung von BMW-Ersatzteilen, wenn auch einige Engpässe dazwischen waren; z. B. ist es

bedauerlich, daß man sich Kickstarterschnepper für die Nichtschwingenmaschinen schon selbst herstellen lassen muß, weil werksseitig nicht mehr lieferbar. Daß z. Z. auch eine ganze Reihe Schwingenmaschinen nicht fahrbereit stehen, weil das Werk keine Kardanwellenflanschen an der Getriebeseite liefern kann. Das ist auch kein gutes Zeichen. Wenn die in München meinen, die ganze Zukunft liege in Autos, und Motorräder interessierten nur am Rande — wenn die sich man nicht ganz gehörig in den Finger schneiden! Ich finde, das sind keine Zukunftsplanungen. Aber man kann ja nichts daran ändern.

Weiter im Text. Da kommt etwas Chromschillerndes. Das müßte ja eigentlich was für unsere Branche sein. Ein Stand, rechts und links flankiert wie von einem Palmenstrauß aus regulären Motorradschalldämpfern. Da muß man wohl mal hin. Empfang durch ein nettes Fräulein. Die Herren sind bei Kognak und Zigaretten in einem Raum versammelt und leider nicht zu erreichen. Aber die Dame macht ihre Sache so gut sie kann. Auf die Frage nach regulären Motorradschalldämpfern wird mir mitgeteilt, daß jetzt gerade eine neue Liste aufgestellt worden sei mit Restbeständen von Motorradschalldämpfern. Die könnte ich hier einsehen und auch mitnehmen. Ich kann sie alle gebrauchen. „Machen Sie mir einen vernünftigen Preis und wir werden uns schon einig werden.“ Sie darauf: „Das ist bestimmt anzunehmen, denn wir haben seit Jahren schon kaum oder nichts verkauft.“ „Gut“, sage ich, „wollen wir hoffen, daß Sie mir bald ein geschlossenes Angebot machen. Ich kann die Sachen gebrauchen. Wenn es ein vernünftiger Preis ist, will ich sofort bestellen.“ „Ja, ich werde es meinen Herren unterbreiten.“ „Ja, nebenbei gesagt, Fräulein, habe ich dieselbe Frage an Sie vor 6 oder 7 Jahren gestellt in einem Schreiben, das leider von Ihrer Firma nie beantwortet wurde.“ „Das ist an und für sich unverstänlich, das kommt bei uns nie vor.“ „Ja“, sage ich, „es ist aber vorgekommen. Wollen wir hoffen, daß es dieses Mal nicht wieder so geht. Ansonsten, wie ist Ihr sonstiges Lieferprogramm?“ — Gut, ist auch von Interesse. „Wollen Sie gleich notieren.“ „Ja, unter Vorbehalt der Rücksprache mit unseren Herren der Geschäftsleitung.“

So folgt noch eine ganze Reihe von Ständen. Darunter auch solche mit Abzeichen und Gott weiß was für Kinkerlitzchen. Ein verlockendes Angebot mit den buntbebilderten Ständern. Mit Rabattsätzen von 40 und 50%, verlockend für einen Händler. Nur wenn man daran denkt, daß dieses Zeug eines Tages bei Rückkehr des Objektes am Motorrad klebt und man den Mist wieder abkratzen muß, läßt man lieber die Finger davon. Aber an welchen Artikeln könnte man sonst so hohe Prozente verdienen? Nur an Kinkerlitzchen!

Noch eine weitere Reihe von Ständen, die unter anderem auch Pokale und Abzeichen und Anstecknadeln zeigten, wurden mit einem Achselzucken abgetan. So etwas lohnt sich nicht. Ja, da müßte das Vorfertigungswerkzeug berechnet werden usw. usw. Um welche Stückzahl handelt es sich? Unter mehreren Tausend kommt gar nicht in Frage. Prost Mahlzeit. Da kommt wieder ein Stand mit Kleinteilen. Vernünftige Leute, Abschluß schnell getätigt. Weiter.

Hier ist ein ausländischer Stand mit Verkleidungen. Wollen sehen, was die Leute sagen. Mit ihnen ist vernünftig zu reden. Vor allen Dingen ganz interessant, wie vor allem Ausländer sich viel mehr Mühe geben, wenn sie vermuten, ein Geschäft machen zu können. Das, was ich brauche, ist zwar z. Z. nicht lieferbar, aber man bemüht sich, eventuell diese Sachen liefern zu können. Erfahrungsaustausch, Wünsche geäußert, Adressen ausgetauscht. Hoffen wir, daß es klappt.

Dann kommt wieder ein Stand mit allerhand verchromten Rohren usw. Mal sehen, was mit dem Mann zu bereden ist. Uns fehlen Auspuffkrümmer. Rücksprache mit der Firma. Was können wir tun? Wir haben alles abgesprochen, und ich werde sofort nach Rückkehr Musterrohre schicken mit der Bitte um Preisangebot und schnellstmögliche Lieferzeit usw. usw. Ja, alles abgemacht. Hoffen wir das Beste.

So geht es weiter von Stand zu Stand. Es ist schon etwas da, aber es fehlt viel mehr.

Dann kommt der Bosch-Stand. Ganz großartig aufgebaut und wunderbare Schauobjekte. Nachdem ich zwei seriöse Herren in einem Gespräch, das absolut branchenfremd war, unterbrechen mußte, um eine Auskunft



zu erhalten, stellte sich heraus, daß leider vom Branchengebiet überhaupt keine Kenntnisse und keine Unterlagen vorhanden waren. Das, was interessierte, war zwar sehr sorgfältig und schön ausgestellt. Lichtmaschinen aller Zweizylinder-BMW usw. Jedoch, was die Dinger kosten, das konnte kein Mensch sagen. Nach vielem Palaver wurde mir versichert, daß das werksseitig sofort erledigt und die Preise dafür mitgeteilt würden. Ich weiß nicht, ob es viel Zweck hatte, daß ich den Leuten erklärt habe, daß ich so manches von der Firma Bosch nicht verstehe. Und zwar, daß sie dauernd große Mengen Papier verdrucken an Gott und weiß was für Kinkerlitzchen, und die meisten Firmen, ich weiß es aus Erfahrung, das Zeug stapelweise in den Ofen feuern, weil so viel Reklamezettel überhaupt nicht ausgegeben werden können. Jedoch die für uns so wichtigen Erzeugnisse sind in keiner Liste mit aufgeführt. Auf der einen Seite räumt man uns bei Bosch für manches Zubehör hohe Prozente ein, auf der anderen Seite gibt man uns für das, was wichtig ist, z. B. einen Zweizylinder-BMW-Anker, der vor einigen Jahren etwa DM 35.— kostete und heute zwischen DM 69.— und DM 74.— kostet, nur ganze 15%o; dazu noch Gott weiß wie lange Lieferzeit. Ob das im Sinne des alten Bosch ist, von wegen der Fabel mit der Büroklammer? Wissen die Leute eigentlich, daß es sich für uns heute lohnt, per Luftpost einen alten Bosch-Anker in die Türkei zu schicken, dort wickeln und ihn trotz Zollbelastung wieder zurückkommen zu lassen? Wissen die Leute, daß wir von Holland Angebote hereinbekommen an Spulen, Unterbrechern und Gott weiß was für Artikeln im Nachbau für fast alle deutschen Fahrzeuge? Ist für Bosch nicht lohnend, wie man sagt. Aber für die Holländer lohnt es sich, das Ganze neu aufzuziehen — ich finde es widersinnig.

So langsam geht es wieder dem Ausgang zu. Da hätten wir bald etwas Interessantes übersehen: den Maico-Stand. Da ist wirklich etwas getan worden. Und m. E. eigentlich einer der wenigen interessanten deutschen Stände. Diese Maschinen sind doch wirklich allen z. Z. angebotenen vergleichbaren Maschinen gleichwertig. Nicht zu verstehen ist nur, daß den ganzen Sonntagnachmittag kein einziger Vertreter von Maico anwesend war. Schade, denn es liefen genug Interessenten um die Ausstellungsobjekte herum.

Ein paar Schritte weiter der Pressestand mit den ausländischen Fachzeitschriften. Ich bemühte mich etwa 10 Minuten, den anwesenden zuständigen Herrn anzusprechen. Das war aber leider nicht möglich, weil er gerade durch einen heftigen Streit mit einer Dolmetscherin beschäftigt war. Ob ich nicht eine Auskunft haben könne? Ja, einen Moment noch Geduld, er habe im Augenblick keine Zeit — und dann ging der Streit weiter. Solange hatte ich aber wirklich keine Lust zu warten, bis die ihre privaten Streitereien in aller Öffentlichkeit beendet hatten.

Seit der Ausstellung sind nun sechs Wochen vergangen. Auf Grund des Gespräches bei Bosch wurden mir tatsächlich in kurzer Zeit die notwendigen Preise über Lichtmaschinen und dergl. zugestellt. Das Maico-Werk war sehr rege, und kurz nach Ausstellungsschluß lagen schon Angebote vor. Mehrere kleine Bestellungen an Zubehör kamen prompt an, aber wie gesagt, nur die kleinen.

Ein Düsseldorfer Werk, das sich anbot, Auspuffrohre herzustellen und noch während der Ausstellung von mir die notwendigen Musterteile zugeschickt bekam, hat bis heute weder ein Angebot gemacht, noch die Musterteile zurückgeschickt. Resultat: Ich kann nach wie vor für teures Geld im Ausland meine Rohre anfertigen lassen. Hier hat man es wohl (noch) nicht nötig.

Die Metallwarenfabrik, deren Dame mir erklärte, daß ein nicht beantworteter Brief in ihrem Werk fast unmöglich sei und die von mir noch während der Ausstellungszeit eine schriftliche Bestellung bekam, hat überhaupt nichts von sich hören lassen. Weder eine Order im Wert von etwa DM 300.— wurde ausgeführt, noch die zugesagte komplette Bestandsaufstellung zugeschickt. Die haben es also auch nicht mehr nötig. Also auch im Ausland anfertigen lassen, es bleibt, wie gesagt, nichts anderes übrig.

Bestellte Motorradhandschuhe: dazu ein Schreiben, daß durch großen Andrang Lieferung erst etwa November möglich sein werde. Inzwischen soll die Kundschaft kalte Hände haben. Habe inzwischen auch aus dem Ausland per Paket eine Sendung Handschuhe kommen lassen, die selbstverständlich sofort bzw. innerhalb von sechs Tagen hier waren.

Wenigstens der schwäbische Verkleidungsbauer hat Wort gehalten. Die bestellte Verkleidung traf wenige Tage nach Ausstellungsschluß tatsächlich ein.

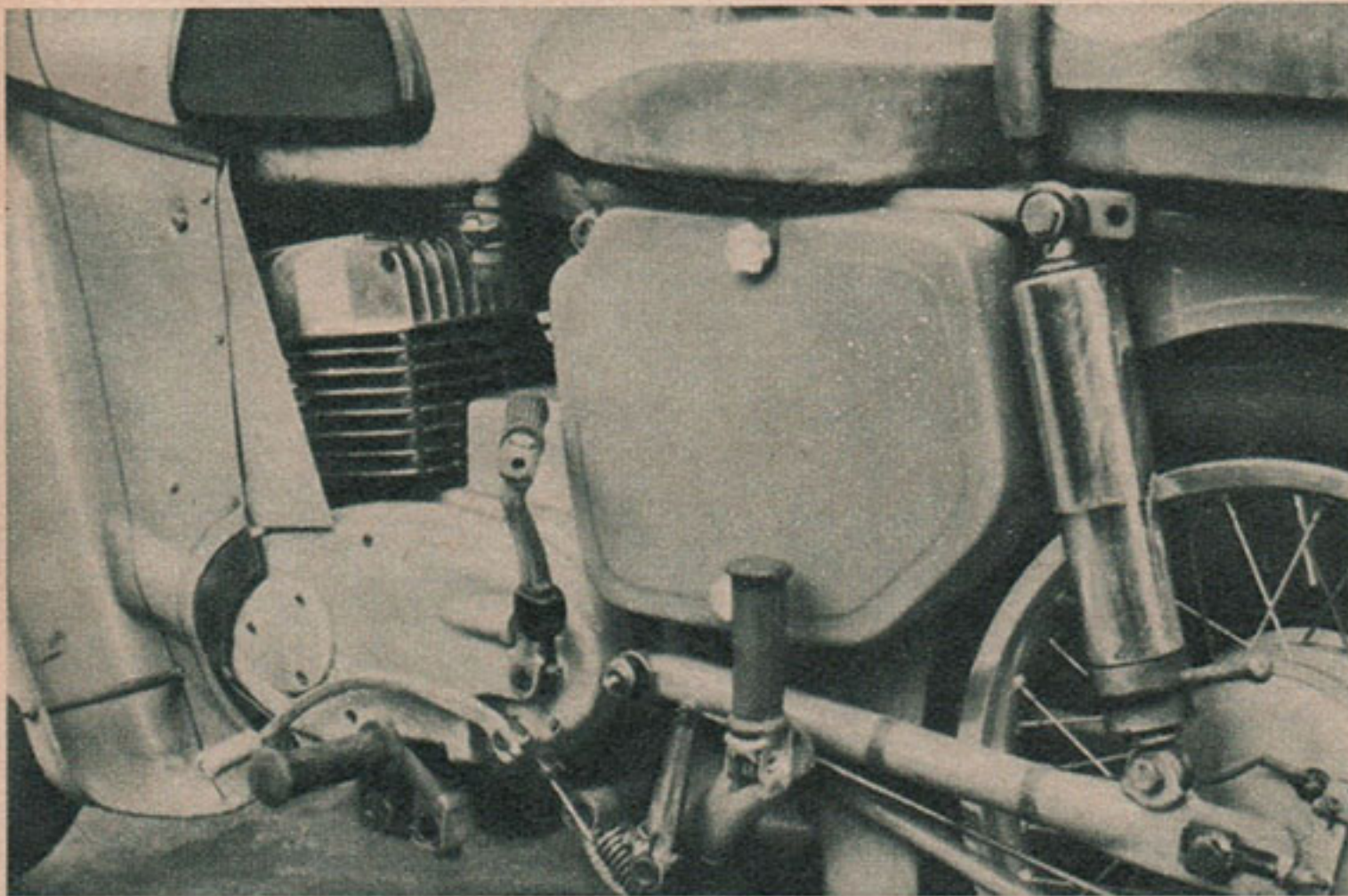
Die Bilanz aus dieser Ausstellung sieht für mich ungefähr so aus: Nur wenig an interessanten deutschen Teilen und Fahrzeugen. Eine Hoffnung noch Maico, niederschmetternd die Belieferung mit Blechwarenartikeln und sonstigen Ersatzteilen für Motorräder von deutschen Herstellern. Für mich eine unbegreifliche Interessenlosigkeit und Borniertheit. Wie lange soll so etwas noch gutgehen, zumal täglich das Angebot des Auslands auch in diesen Teilen sich vergrößert? Zu bemerken ist dazu allerdings, daß ich ausschließlich Motorrad- und Rollerteile führe, also Maschinen über 100 ccm, und mich deshalb nicht für Fahrzeuge unter diesem Hubraum interessiert habe.

N. N.

\*

Ja, man möchte N. N. fragen, wieso er trotz Einladung nicht wußte, daß man in Deutz aussteigt, ihn an der Hand nehmen und nachträglich zum Stand von Friedel Münch und seiner 1000er führen, die von den Motorradfahrern „Mammut“ genannt wurde. Oder zum Stand von Moto Guzzi, wo die V 7 ausgestellt war, oder zum Stand von BSA und Triumph, zu den Hondas, zu den Ducatis, MZ-Maschinen usw. Ob er das alles nicht gesehen hat? Doch sagt er ja klipp und klar: „... nun kommen eine Menge Ausländer. Auch nichts für mich. Etwas Deutsches soll es sein...“ Man weiß nicht so recht, ob er als Händler eigentlich Motorräder oder nur Zubehör auf der IFMA suchte. Doch lassen wir das offen, er war vorher noch nicht da und das, was er schildert, spiegelt das Denken vieler unserer Freunde wieder. Aus dem Munde eines alten Motorradhändlers klang uns das aber ganz besonders interessant, so daß wir die Geschichte unseren Lesern nicht vorenthalten möchten.

Red. MOTORRAD



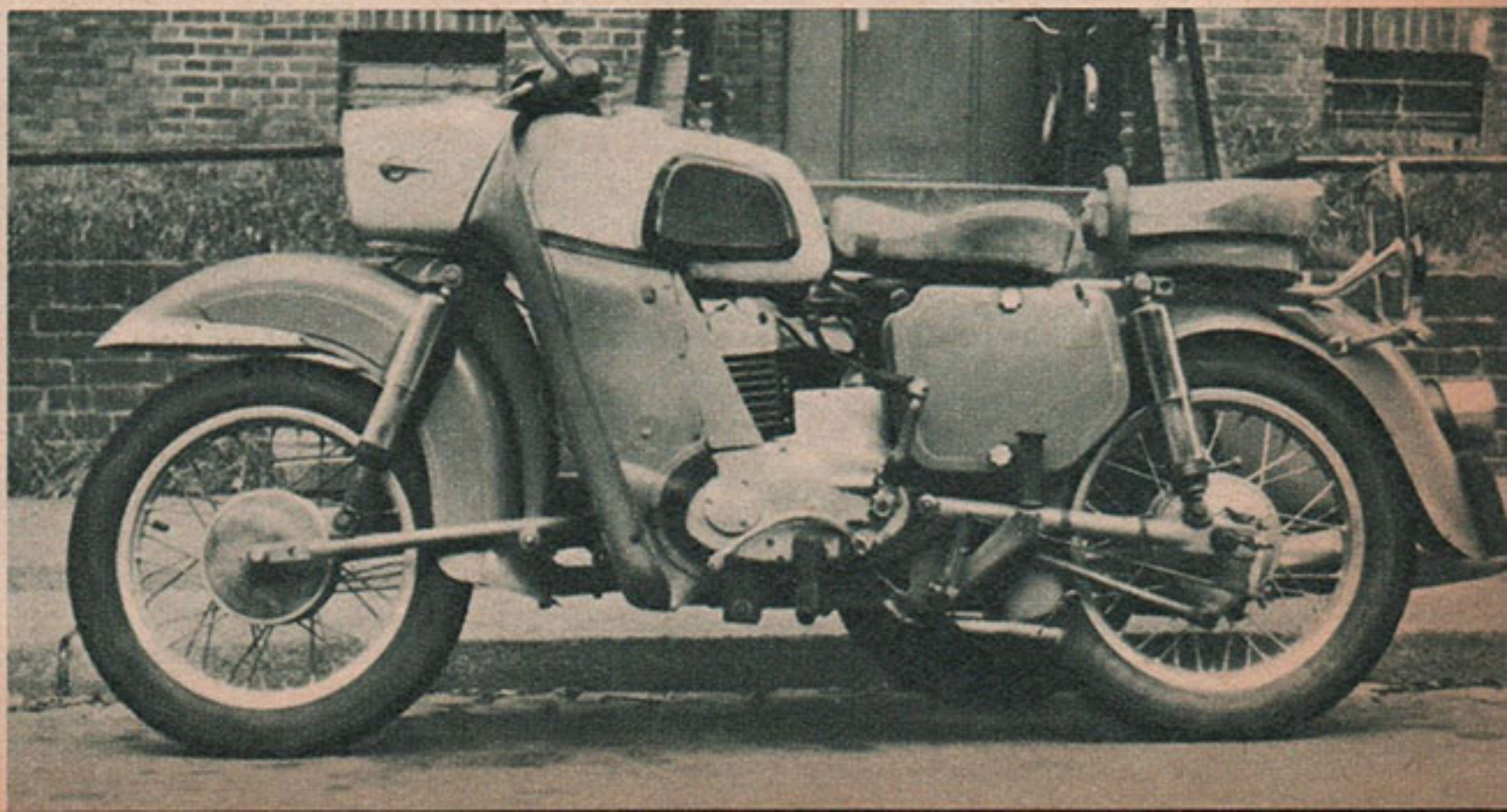
Auch wenn das MZ-Zeichen am Scheinwerfer fehlte, wüßten alle, die sich mit Motorrädern beschäftigen, daß das eine MZ ist: die Langschwinge vorn mit ihrem Schwingenträger, der unförmige, aus dem Tank herauswachsende Scheinwerfer, die verstellbaren Federbeine, die typischen glatten Naben, die Werkzeug- bzw. Teileschränke seitlich — alles ist typisch MZ. Und soll wohl auch für MZ-Motorräder in den nächsten Jahren typisch bleiben. Denn zweifellos handelt es sich bei der Maschine dieses 250er Gepans um das neue Modell für 1967, dessen leistungsgesteigerter, mit Großrippenzylinder und neu konzipiertem Gehäuse ausgestatteter Einzylindermotor als „Schwebemotor“ überaus elastisch in Gummi aufgehängt ist, was den Fahrkomfort — wir wollen es gern glauben — in ungeahnter Weise steigern soll. Und wir sind auch überzeugt, daß der neue Motor ebenso wie seine Vorgänger Robustheit mit Zuverlässigkeit vereinigt. Daß die Eigenschaften des Fahrwerks mit allen seinen Komponenten nicht gerade schlechter geworden sein werden als bisher, nun, dafür

## Die kommende MZ?

bürgt allein schon die Tatsache, daß Ing. Friedrich, der Entwicklungschef von MZ, es nach wie vor für seine unabdingbare Pflicht ansieht, alle seine Entwicklungsobjekte Tag für Tag unter allerhärtester Beanspruchung selbst zu fahren.

Zweifellos stellt das neue Modell die folgerichtige Weiterentwicklung der bisherigen Linie dar. Nur — ist das die Linie der Zukunft? Wird man auf den europäischen und außereuropäischen Märkten, auf denen die MZ-Männer ihre Motorräder ja mehr noch als bisher anbieten wollen, in den kommenden Jahren allein auf die funktionelle Tüchtigkeit und Perfektion sehen — wird man dort nicht weiter zunehmend von einem Motorrad, das nur noch zum geringsten Alltags-Arbeitstier zu sein hat, sportliche Leichtigkeit und technische Eleganz fordern? Sicher entspricht manches Detail auf unseren Bildern noch nicht der Serie — aber alles Grundsätzliche wird ja bleiben. Und eben deshalb erhebt sich die Frage, ob die MZ-Oberen nicht klug täten, ihren Entwicklern mehr Exemplare jener Motorräder als Studienobjekte zu beschaffen, die doch offenbar nach dem Geschmack einer großen Käuferschicht in aller Welt sind?

S. R.





# Belebung durch Verbot?

## Die Situation im Straßen-Zuverlässigkeitssport

(Schluß)

Wie aus diesem Brief hervorging, handelte es sich anscheinend bei dem Verbot nicht um einen Beschluß des ADAC-Hauptsportausschusses, sondern um einen ONS-Beschluß. Wir versuchten also, von dort die Gründe zu erfahren, die zu seiner Annahme führten:

*Laut Auskunft der ADAC-Hauptspartabteilung dürfen auf Grund eines Beschlusses der ONS Motorräder und Wagen nicht mehr gleichzeitig bei Straßen-Zuverlässigkeitssfahrten gestartet werden. Da dieser Beschluß den Motorrad-Straßenzuverlässigkeitssport stark einengt, möchte ich Sie bitten, mir die Gründe für Ihre Entscheidung mitteilen zu wollen.*

Hier die Antwort:

*U. W. besteht ein Beschluß der FIM, daß Motorrad- und Wagenfahrer nicht gemeinsam an einer Veranstaltung teilnehmen dürfen. Sie müssen sich mit dieser Frage an die allein zuständige Oberste Motorradsport-Kommission (OMK), Offenbach/M., Bismarckstraße 159, wenden.*

Also wandten wir uns an die OMK:

*Laut Auskunft der ADAC-Gauspartabteilung in Stuttgart dürfen Motorräder und Wagen bei Straßen-Zuverlässigkeitssfahrten nicht mehr gemeinsam gestartet werden.*

*Dieses Verbot engt den Motorrad-Straßen-Zuverlässigkeitssport stark ein. Ich nehme an, daß Sie als Vertreter der Motorradsportler über diese Angelegenheit Bescheid wissen und bitte Sie um Mitteilung, auf wessen Veranlassung dieser Beschluß gefaßt wurde und welche Gründe zu seiner Annahme geführt haben!*

Wir erhielten daraufhin folgendes Schreiben:

*Die OMK begrüßt ebenso wie die ONS den internen Beschluß des ADAC, gemischte Zuverlässigkeits-Veranstaltungen nicht mehr durchzuführen. Die Gründe liegen auf der Hand, weil die behördlichen Schwierigkeiten bei der Genehmigung, die unterschiedliche Wertung beider Fahrzeugkategorien eine Trennung der Fahrzeuge notwendig machten. Hinzu kommt das Verbot einiger Länderregierungen hinsichtlich der Einrichtung von Zeitkontrollen.*

*Ihre Auffassung, daß durch diese vernünftige Lösung der Motorrad-Zuverlässigkeitssport auf der Straße stark beeinträchtigt sei, können wir nicht teilen, da die mit dieser Trennung gemachten jahrelangen Erfahrungen nur als den Motorradsport belebend anzusehen sind.*

Man kann sich unsere Gedanken vorstellen. Es war wirklich niederschmetternd, vom obersten Gremium, das den Motorradsport lenken und fördern soll, solche Zeilen zu lesen.

Nachdem nun der „Schwarze Peter“ wieder beim ADAC gelandet war, verzichteten wir darauf, in einer weiteren Befragungsrunde eindeutig herauszubekommen, wer nun eigentlich das Verbot in Wirklichkeit erlassen hat. Durch dieses Versteckspiel war uns aber auch die Möglichkeit genommen, in einer internen Diskussion unsere Argumente vorzubringen. Immerhin wissen wir jetzt, daß die OMK diesen Entschluß „begrüßt“ hat, und ihn nicht im Interesse der Aktiven zu verhindern versuchte.

Das Argument der „unterschiedlichen Wertung“ bei Wagen und Motorrädern wurde bereits besprochen. Dieses Problem ist nicht unüberwindbar und rechtfertigt ein generelles Verbot nicht. — Ein „Verbot hinsichtlich der Einrichtung von Zeit-

kontrollen“ ist keine spezielle Schwierigkeit, die nur bei gemischten Veranstaltungen auftritt, man sollte sie deshalb nicht als Grund anführen. — Wenn die OMK meint, „diese vernünftige Lösung würde den Motorrad-Zuverlässigkeitssport auf der Straße nicht stark beeinträchtigen“, so kann man dem nur Tatsachen entgegenhalten. Es standen allein in den Jahren 1962 und 1963 (also direkt vor dem Verbot) im Gau Württemberg je drei gemischte Veranstaltungen auf dem Programm. Das genügte, um mit den anderen reinen Motorrad-Straßenfahrten zusammen eine Meisterschaft für diese Sparte zusätzlich (!) zur Geländemeisterschaft auszuschreiben. Es bleibt festzustellen: Eine Verminderung der Startmöglichkeiten auf etwa die Hälfte ist eine starke Beeinträchtigung! — Es klingt wie Hohn, wenn die OMK meint, „die mit der Trennung gemachten, jahrelangen Erfahrungen“ seien „nur als den Motorradsport belebend anzusehen“. Der Brief stammt von Anfang 1966. Abgesehen davon, daß es übertrieben ist, aus einer bis dahin zwei Jahre umfassenden Verbotszeit (1964 und 1965) „jahrelange Erfahrungen“ ableiten zu wollen, wäre es interessant, einmal die Statistik zu sehen, auf die sich diese Behauptung stützt (sofern die OMK überhaupt Statistik treibt und diese „Belebung“ untersucht hat). Hier die Zahlenwerte der traditionellen Straßenveranstaltungen im interessierenden Zeitraum (drei Jahre vor und drei Jahre nach dem Verbot:

	vorher			nachher		
	61	62	63	64	65	66
1000 km-Fahrt Berlin	80	73	81	75	76	72
Sauerländische Zuverl.-Fahrt	—	68	60	66	75	63
Langstreckenfahrt Hannover	34	51	41	45	77	60
Prüfungsfahrt Solitude	80	142	116	—	87	82
	194	334	298	186	315	277

Im Mittel also vorher  $826:11 = 75$  gestartete Teilnehmer und nachher  $778:11 = 71$  gestartete Teilnehmer

Im Straßen-Zuverlässigkeitssport in Deutschland ist also keine Belebung eingetreten. — In den Jahren 1961—1963 waren bei den gemischten Veranstaltungen im Gau Württemberg im Durchschnitt 40 Motorradfahrer am Start. Etwa eine Handvoll von ihnen hat wegen der fehlenden gemischten Veranstaltungen auf Langstrecke umgestellt (und fängt an, im Ausland nach Startmöglichkeiten zu suchen). Andere, die vorher auch schon im Geländesport zu Hause waren, können jetzt nur noch im Gelände fahren. Von den ausgesprochenen Straßenfahrern ohne Spezialmaschine ist meines Wissens keiner zum Geländesport übergewechselt, einige dagegen zum Rennsport. Und der nicht unbeträchtliche Rest? Diese Leute haben aufgehört zu fahren, weil sie an den anders gearteten Motorradwettbewerben nicht teilnehmen wollen oder können. Nur ein paar leisten sich den Luxus, allein wegen der Prüfungsfahrt Solitude Ausweis oder Lizenz zu nehmen. Den Erfolg sieht man an den Teilnehmerzahlen der Prüfungsfahrt Solitude 1965 und 1966, die schon immer sehr stark von württembergischen Fahrern besucht wurde und sogar bei der Geländemeisterschaft wahlweise mitgewertet wurde. Ist es in anderen Gaubezirken anders? Es muß wohl das Geheimnis der OMK bleiben, wie die „Belebung durch Verbot“ funktioniert.

Die kleineren Straßen-Zuverlässigkeitssfahrten sind nach wie vor dringend notwendig, nicht zuletzt schon deshalb, weil man durch nicht vorhandene Fahrten niemand vom Zuschauen zum Mitmachen bringen kann.

Es ist für einen Veranstalter schwierig, nur für Motorräder, Gespanne und Motorroller eine mehr

lokal ausgerichtete, kleinere Straßenfahrt finanziell befriedigend zu organisieren. Dazu sind die Teilnehmerzahlen und die Nennfelder gegenüber den Wagenveranstaltungen wohl zu gering (vielleicht beweist jemand das Gegenteil, es wäre sehr erfreulich!). Als Ausweg bleiben dann eben die gemischten Veranstaltungen. Die Teilnahme von Motorrädern an einer der vielen kleinen Wagenveranstaltungen bedeutet kein finanzielles Risiko. Die Organisation steht sowieso und wird nur zeitlich etwas länger in Anspruch genommen. Zusätzliche Genehmigungsgebühren, Plaketten, Preise und andere Mehraufwendungen sind durch die Motorradnennfelder mit Sicherheit abgedeckt. Es wäre ein Witz, das Verbot so zu umgehen, daß man samstags die Wagen und sonntags, offiziell in einer Extra-Veranstaltung, die Motorräder fahren und dabei das gleiche Programm ablaufen läßt.

Gute Kritik soll konstruktiv sein. Es sei deshalb hier auf eine Möglichkeit der Neuorientierung hingewiesen. Die behördlichen Schwierigkeiten bei Straßenveranstaltungen in dichter besiedelten Gebieten hat der ADAC Gau Württemberg zum Anlaß genommen, nach einem Ausweg zu suchen. Mit einer Musterveranstaltung wurde die sogenannte „Leistungsprüfung“ vorexerziert, eine Wettbewerbsart, die inzwischen von mehreren Veranstaltern für Wagenwettbewerbe übernommen wurde.

Der Grundgedanke war, daß in dicht besiedelten Gegenden mit guter Beschilderung, im Frühjahr bis Herbst und bei Tagesveranstaltungen auf der Strecke zwischen den Sonderprüfungen keine Entscheidungen mehr fallen. Also wurden die Verbindungsstrecken nicht vorgeschrieben und zeitlich großzügig bemessen. Man fährt auf selbstgewähltem Weg von Sonderprüfung zu Sonderprüfung und absolviert dort seine Durchgänge. Die Prüfungsstrecken liegen weit verstreut im Lande, so daß man trotzdem auf genügend Kilometer (wegen der Sportabzeichenpunkte) kommt. Unterwegs wird ohne Startnummern gefahren, also ganz unauffällig. Die ganze Organisation wird noch dadurch verbilligt, daß ein einzelnes Team aus 3—5 Leuten durchaus am Tag zwei Sonderprüfungen (Zeitkontrolle, Start und Ziel) durchführen kann. Es schälen sich hier Standard-Sonderprüfungsstrecken heraus, die immer wieder benützt werden, so daß es keine Schwierigkeiten macht, mit der Kenntnis der etwa gleichbleibenden Sonderprüfungszeiten die Plakettenverteilung so festzulegen, daß es praktisch keine Unterschiede mehr zwischen Wagen- und Motorradwertung gibt.

Vom Motorradsektor aus betrachtet und in Erinnerung an die ersten Abschnitte dieses Artikels kann man nur sagen, daß solche „Leistungsprüfungen“ genau das sind, was fehlt und daß sie bestens geeignet sind, die vorhandenen Lücken wenigstens zum Teil mit auszufüllen. Sie stellen eine geeignete Vorstufe für den Nachwuchs im Rennsport dar (allgemeine Fahrschulung, Berg- und Sprintprüfungen, Slalom, BBP usw., ohne Orientierungsschwierigkeiten) und sie sind auch für den ausgesprochenen Straßenfahrer ein willkommenes Betätigungsfeld.

\*

Deshalb ein Wort an die Motorsport-Gremien, die das Verbot der gemischten Veranstaltungen erlassen haben:

Die gemischten Veranstaltungen sind notwendig, wenn man dem Straßensport nicht die Grundlage entziehen will. Ihre Nachteile sind keinesfalls überwiegend, und wir hoffen, daß das Verbot für Leistungsprüfungen ausgesetzt wird.

Dipl.-Ing. Dieter Stolpp



## Neuheiten-Test

# Uvex-Star

## Skibrille fürs Motorradfahren

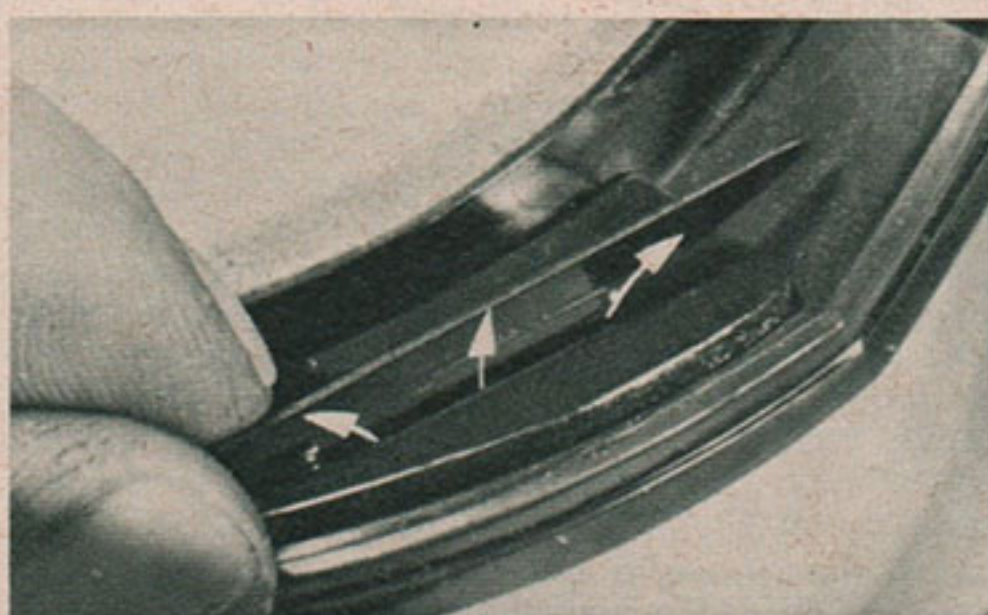
Über Brillenarten haben sich einige fast feste Glaubenssätze gebildet, die heftig nach Vorurteil riechen, so daß der Kauf einer Brille sehr häufig nicht nach dem tatsächlichen Nutzen geschieht. Einer dieser Glaubenssätze heißt: Die Scheiben müssen aus Glas sein (Sicherheitsglas natürlich), weil man nur diese Scheiben abwischen kann, ohne die Brille undurchsichtig zu verkratzen. Der zweite Satz: Für das Geld, was eine anständige Glasscheibenbrille kostet, kann ich mir so viele Ersatzscheiben aus Cellon kaufen, daß endlich beide doch auf die gleiche Lebensdauer kommen.

An beidem ist etwas Wahres dran. Muß man (oder will man) viel Motorrad fahren, ohne Rücksicht auf das Wetter, also auch in der kalten, nassen Jahreszeit und auch bei Dunkelheit, dann ist im Endeffekt wohl doch die Glasbrille günstiger. Die beginnt zwar in den meisten Fällen nach gewisser Zeit (etwa 2 Jahren) an den Stoffteilen zart zu zerfetzen (was man durch Übernähen oder Überkleben reparieren kann!), bleibt aber bezüglich der Durchsichtigkeit vom ersten bis zum letzten Tage einwandfrei. Wer diesen Vorzug hoch einschätzt (und wegen der Sicherheit sollte man da nicht nachlässig sein!), dem ist tatsächlich mit einer Glasbrille am besten geholfen. Die Cellonscheiben halten im Sommer praktisch auch ewig, sofern man sie nicht zu sehr falsch behandelt (nur unter fließendem Wasser waschen und nur mit weichem Lappen!), im Winter jedoch muß man, wenn man Wert auf einwandfreie Sicht legt (kein Streulicht der vielen fremden Scheinwerfer vertragen kann), sehr häufig die Scheiben wechseln. Da dies jedoch kaum jemand wirklich auch regelmäßig tut, die Leute lieber mit zerkratzten Scheiben herumfahren, wird man eine Cellonbrille mit einigen Minuspunkten gegenüber der Glasbrille versehen müssen. Sie ist also trotz preislicher Vorteile etwas im Hintertreffen!

Wenn hier nun die Uvex-Star-Skibrille (die es bei Detlev Louis, Hamburg, Rentzelstr. 7 gibt) besonders behandelt wird, dann liegt der Grund dafür auf einem ganz anderen Gebiet. Nicht die Lebensdauer oder die Durchsichtigkeit sollen hier zur Diskussion stehen, sondern die Sicherheit ge-

gen Beschlagen der Scheibe von innen. Diese üble Eigenschaft haftet praktisch jeder bisher bekannten Brille in mehr oder weniger starkem Maße an, dagegen gibt es viele Hausmittelchen, die alle schon mal im MOTORRAD beschrieben wurden.

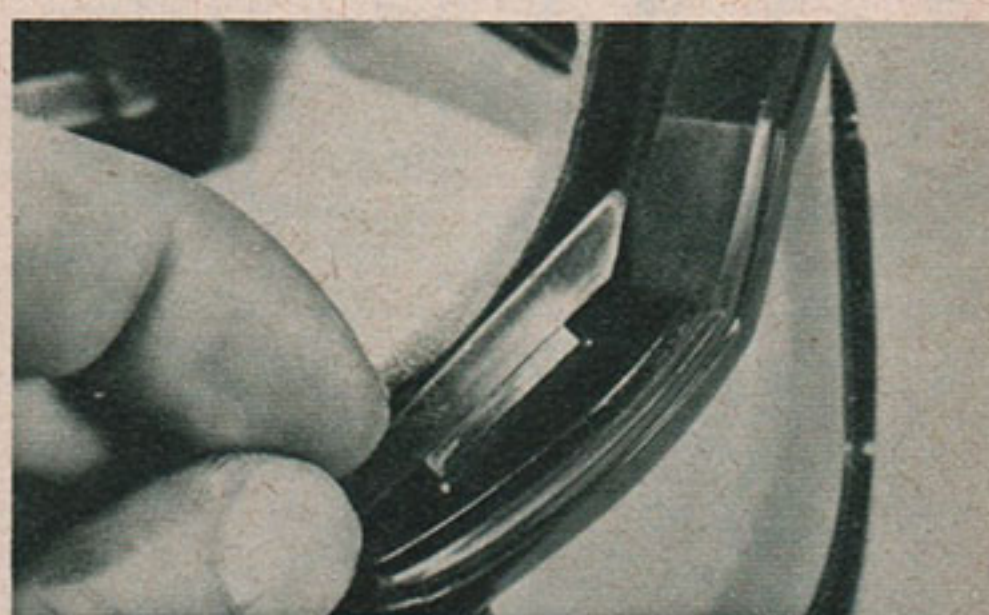
**Und die UVEX-Star-Skibrille beschlägt nicht!** In den letzten Wochen war Gelegenheit genug, die verschiedenen kritischen Wetterbedingungen mal durchzuprobieren, und in jedem Falle blieb diese Brille völlig beschlagfrei. Natürlich muß diese gute Eigenschaft mit einer anderen kleinen Untugend bezahlt werden. Es wäre ja gar kein Problem, alle Brillen beschlagfrei zu machen, wenn man sie nur heftig genug belüften würde. Möglichst für jede Fahrgeschwindigkeit mit einem angepaßten Luftstrom, so daß also bei hohem Tempo die Luft einem nicht die Augen aus dem Kopf zieht (wie es z. B. beim „Turbo-Visor“ der Fall war, der zwar gut durchdacht und sauber gearbeitet ist, den aber von uns niemand freiwillig benutzt) und daß aber auch bei Schrittgeschwindigkeit und dem Warten an der Ampel nicht das Beschlagen beginnt. Die Bilder zeigen die Raffinessen der Uvex-Brille, die so etwas wie dosierten Luftstrom schaffen. Oberes Bild: die Pfeile geben die Luftlöcher an, das untere davon ist immer frei. Bild unten links: die Luft kann aus der oberen Öffnung bei geringem Fahrtwind austreten (weiße Pfeile). Sobald man schneller fährt, schließt der Winddruck diese Klappe (Bild unten rechts) und sperrt den Ausgang. Soweit die Idee.



Die Praxis zeigte, daß alles auch nach Wunsch funktioniert, solange man in Geschwindigkeitsbereichen unter 100 km/h bleibt. Darüber wird besonders bei richtiger Winterkälte doch erheblich Zugluft spürbar, die durch die untere Öffnung aus- und eingeht. Empfindlichen Leuten wie mir tränen dabei ganz schön die Augen. Aber das Beschlagen der Brille ist weg. Und das allein ist die Erwähnung wert.

Ein paar Worte noch zur Einfärbung der Cellonscheiben: sie werden in gelb und dunkelgrau-braun mitgeliefert, natürlich speziell gegen UV-Strahlung beim Skifahren. Nachtbrauchbar ist davon nur die gelbe Scheibe, und selbst die nur mit Einschränkung. Die Färbung mag zwar zunächst bei Tage „schönes Wetter“ vortäuschen, entsprechend besserer Sichtweite (??), aber bei Nacht kommt es auf die Lichtmenge an, die man dem Auge anbietet. Und wie man bei einem Fotoapparat die Blende bei aufgesetztem Gelbfilter weiter aufmachen muß, so bleibt auch bei der gelbgefärbten Brillenscheibe eine Menge Licht in der Farbe stecken, das man eigentlich zum Sehen noch bitter nötig hätte. Immerhin, wenn man nicht gerade nachtblind ist, wird man sich damit ohne Schwierigkeiten abfinden können, genauso wie mit dem öfter nötigen Scheibenwechsel, wenn zu viele Wischkratzer bei Regen und Schneematschwetter hineingewischt wurden.

Preis der Brille: DM 8.50, Ersatzscheibe DM 1.50.  
H.-J. M.



## Handwaschmittel

Diese drei Mittel werden besprochen. Ganz links die große Flasche Radan, in der Mitte die Reinol-Paste und ganz rechts die kleine Tube dry fresh Trockenreinigungsmittel. Die Größen sind nicht maßstäblich!

Beim Forschen nach Neuheiten haben wir ein Handwaschmittel entdeckt, das zwar vielleicht nicht gerade erst in letzter Zeit überhaupt in Produktion gegangen ist, das aber wenigstens uns bisher unbekannt war. Wurde natürlich gleich ausprobiert und mit bekannten Mitteln verglichen. Es handelt sich um eine Flüssigkeit, was zunächst mal Mißtrauen erweckt. Man glaubt, den kräftigen Dreck, den man vom Basteln bekommt, nur wegscheuern zu können, wie ich es bisher mit Reinol (in Drogerien erhältlich, Hersteller: Gebrüder Obstfeld, Nachrodt/Westf.) getan habe. (Schluß Seite 798)



(Fortsetzung aus Heft 25/1966)

Im letzten Heft brachten wir zum Schluß die Form des Sperrstückes für die Primärräder. An dieser Stelle kann man natürlich diverse andere Methoden anwenden, wobei allerdings darauf geachtet werden muß, daß die Zahnräder nicht beschädigt werden. Es soll also nicht nur ein Zahn jedes Rades tragen, sondern nach Möglichkeit beide Zähne der Duplexkettenreihe. Und wem das verzahnte Teil vom letzten Mal zu kompliziert erschien, dem sei in Bild 23 noch eine weitere Möglichkeit gezeigt: man biegt ein Flacheisen (ca. 5 mm dick) U-förmig zusammen, wobei man darauf achtet, daß der Abstand der beiden U-Schenkel so gewählt wird, daß man auch zwischen den Zahnrädern die Zahnücken erwischt. Mit leichter Feilkorrektur läßt sich viel machen. Das Werkzeug ist vollwertig, also nicht als Murksding zu bezeichnen.

Etwas schwieriger wird es, wenn man statt des Werksabziehers für das Ritzel einen Zweiarmabzieher benutzt. In Notfällen wird das zwar auch klappen (bei unserem Mustermotor ging's), doch besteht die Gefahr, daß man die Kette irgendwo quetscht und verformt, was natürlich eine ernsthafte Beschädigung ist. Da die normalen Zweiarmabzieher auch nicht als billig anzusehen sind, wird man besser Originalwerkzeug besorgen.

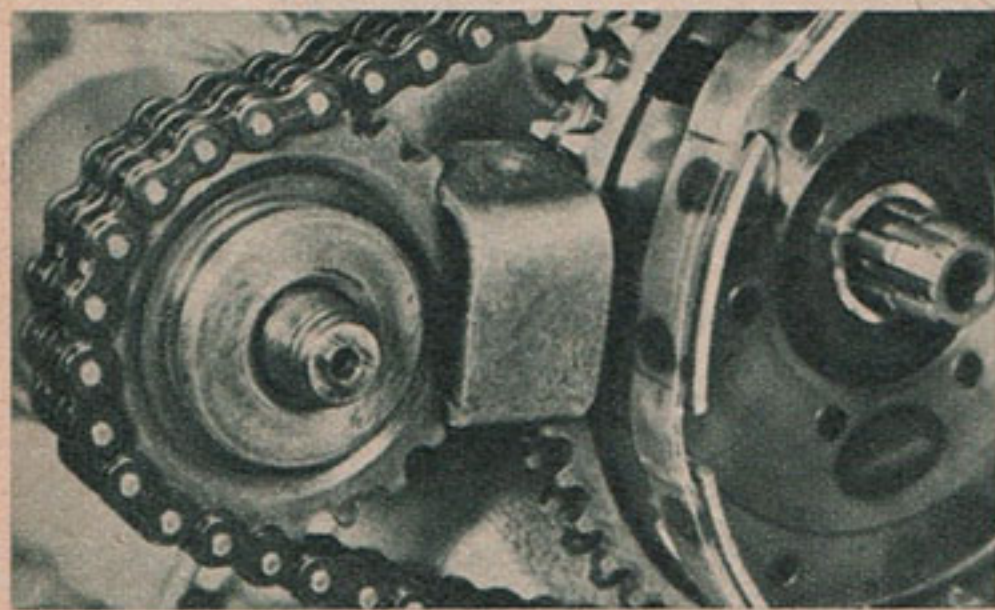
Nächster Handgriff war das Abschrauben der Haltemutter für den inneren Kupplungskorb. Diese Mutter ist wieder mit Sicherungsblech fixiert, ebenso hat sie wieder Schlüsselweite 24. Zum Festhalten des inneren Kupplungskorbes wird ein Werkzeug benötigt. Man kann sich zwar helfen, indem man irgendwie einen kräftigen Schraubenzieher zum Blockieren benutzt, dann muß man aber gewärtig sein, nicht nur häufig abzurutschen, sondern auch den äußeren Korb dabei zu verbiegen. Kein Problem ist die Herstellung des Spezialwerkzeuges, man schraubt (oder punktet) zwei alte Kupplungslamellen zusammen, so daß die eine davon in den äußeren Korb eingreift, während die innere in der Verzahnung fest sitzt (Bild 25).

Bild 26 zeigt nochmal den Einsatz der Werkzeuge zum Lösen der Zentralmutter, und Bild 27 zeigt das Abziehen des Primärritzels mit dem Spezialwerkzeug. Auch unter diesem Ritzel ist wieder ein „Halbmondkeil“ (Bild 28) der gleichen Abmessung wie unterm Sekundärritzel. Kupplungskörbe und Ritzel lassen sich nun mitsamt der Kette abnehmen.

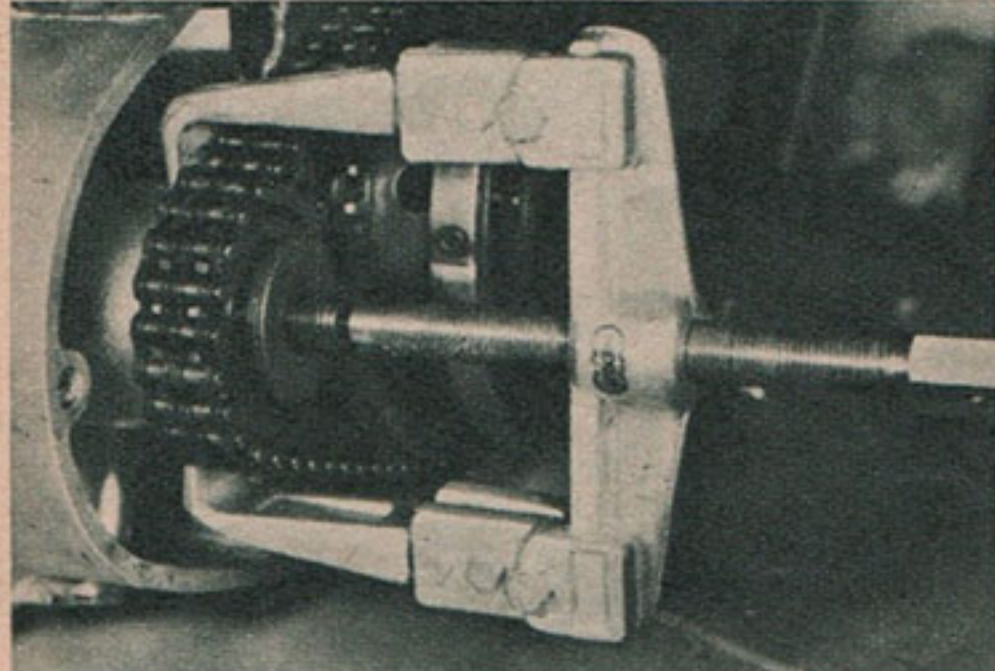
Bild 29: Blick auf das Mitnehmerrad für den Kickstarter, das auf einem kurzen Wellenstumpf läuft und mit Seegerring gesichert ist. Auch die Schaltwelle (rechts unten im Bild) trägt einen Seegerring, man nimmt beide gleich zusammen ab. Beim Herunternehmen des Kupplungskorbes findet man eine Buchse und eine Anlaufscheibe vor, auf der Buchse läuft der Korb und die Anlaufscheibe sichert die richtige Kettenflucht der Primärkette. Nur wenn deutliche Zeichen zu finden sind, die darauf deuten, daß mit der Kettenflucht etwas nicht stimmt, dann mißt man und gleicht an dieser Stelle durch Stahlscheiben aus (Bild 30).

Die Kickstarterwelle ist einfach in eine Buchse gesteckt, ihre Führung bekommt sie durch die lange Bohrung im Gehäusedeckel. Durch leichtes Gegendreihen und Festhalten bekommt man die Welle so lose in die Hand, daß sie ohne zu klemmen herausnehmbar ist. Dann läßt man die Spannung etwas nach und kann so die Feder aus dem Widerlagerbolzen ebenfalls befreien (Bild 31).

Auf dieser Motorseite bleibt nun nur noch die Ölpumpe. Deren Befestigungsschrauben sind mit Draht gesichert, den man aufdreht und herauszieht. In Bild 32 weist der Finger auf diese Sicherung. Zum Abnehmen der Pumpe brauchen (dürfen) nur diese beiden Schrauben gelöst werden, die dritte Schraube ist durch Anlöten gesichert. Auf der rechten Motorseite bleibt nun noch etwas zu tun, bevor die beiden Gehäusenhälften getrennt werden können. Da ist z. B. der federbelastete Stift, der die Arretierung der Gänge übernimmt (Bild 33). Dieser Stift ist auch ein kurzes Ansehen wert: man hat ihn sehr lang gemacht, damit man ihm eine vernünftige Führung geben konnte. So wurde als Führung speziell eine sehr lange Schraube gemacht, die innen die Feder und die Führung des Raststiftes aufnimmt. Diese Schraube drehen wir noch heraus, bevor wir die 12 Gehäuseverbindungs-schrauben lösen. Hier muß wie-



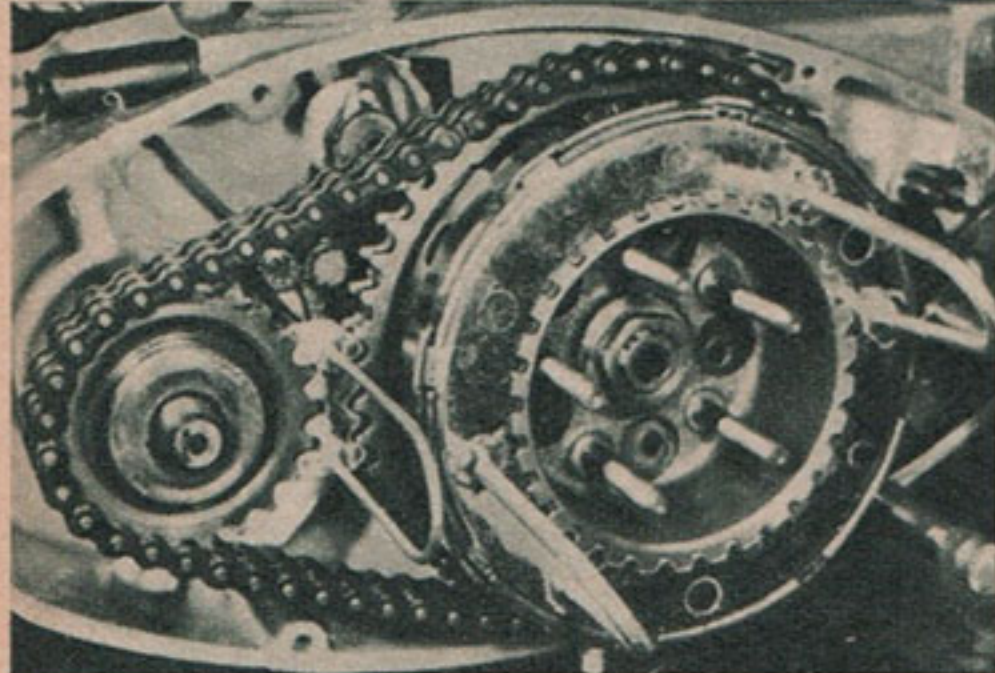
23



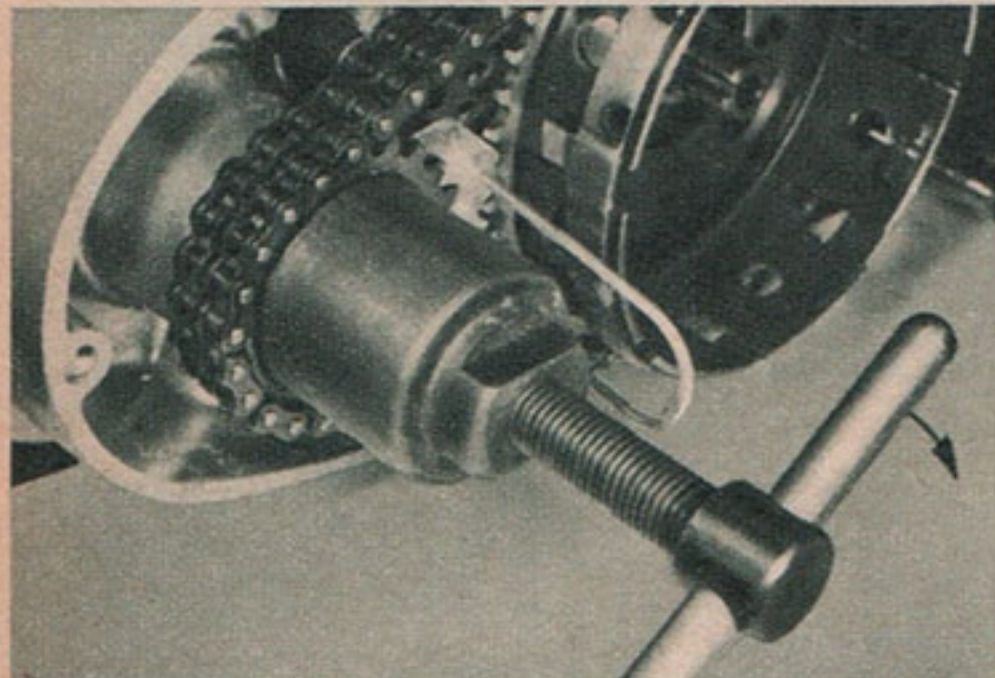
24



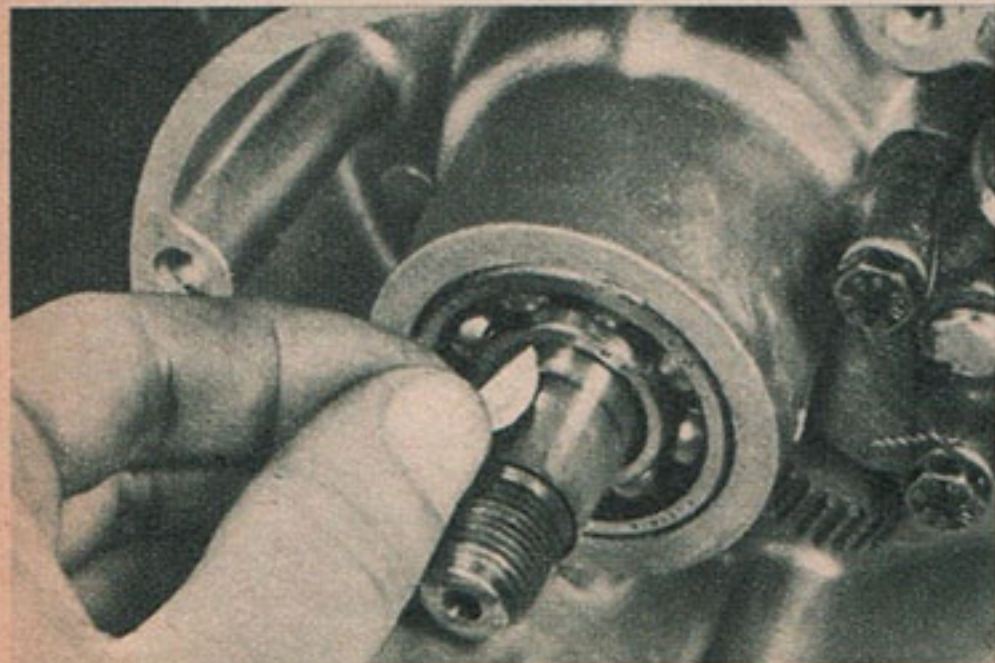
25



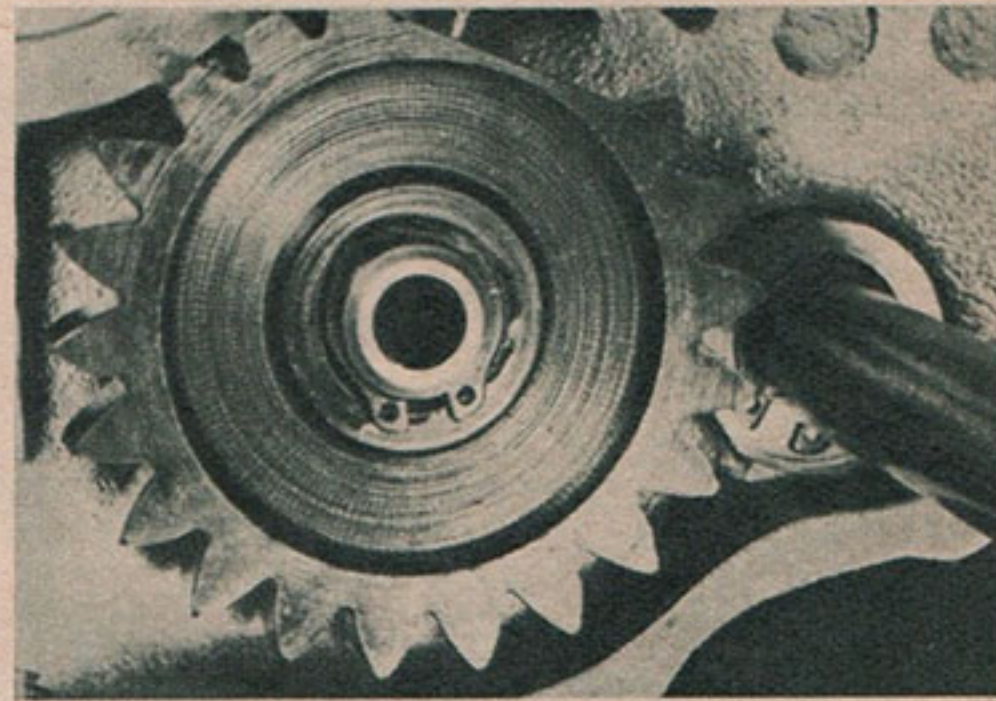
26



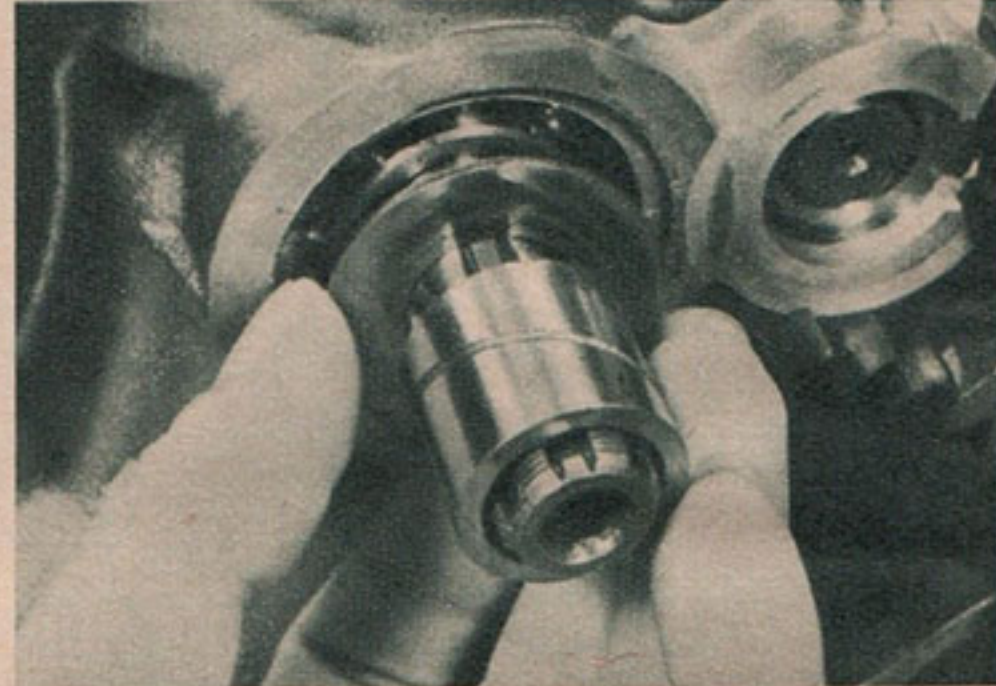
27



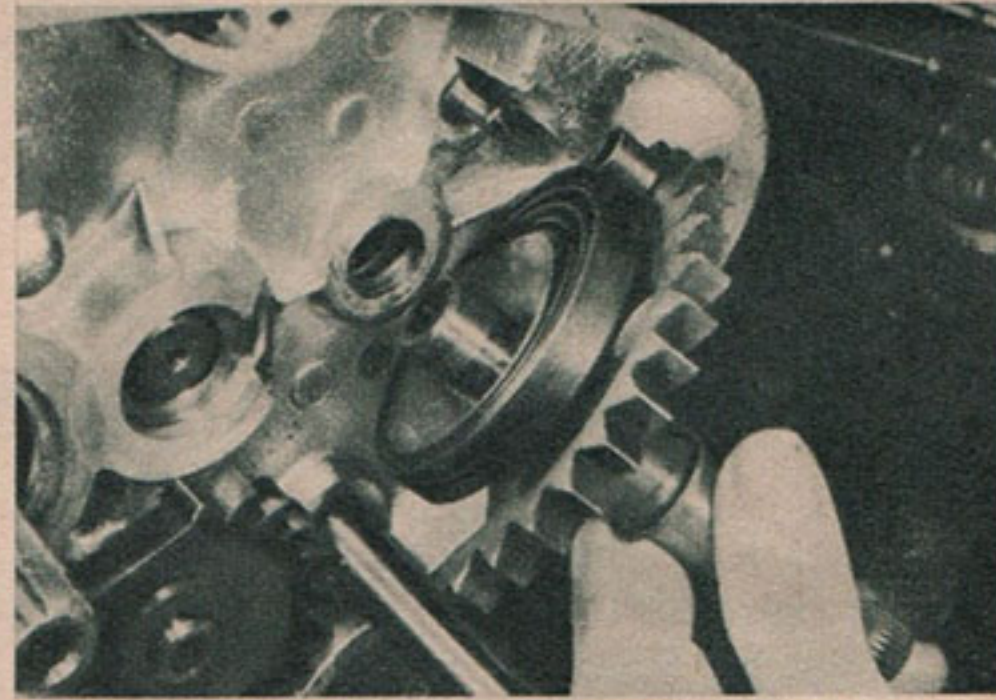
28



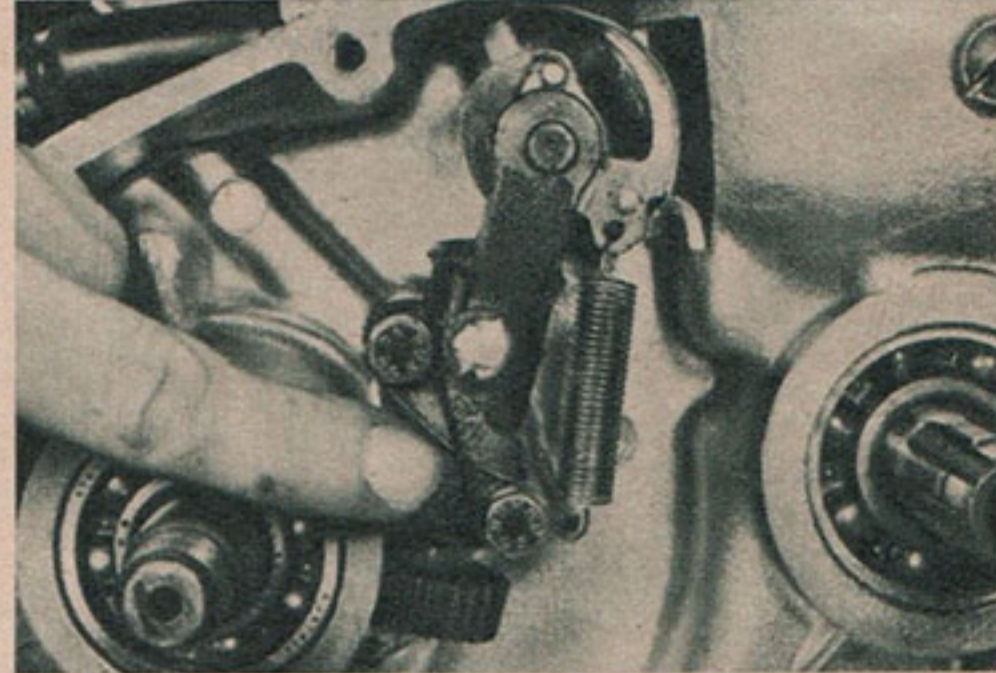
29



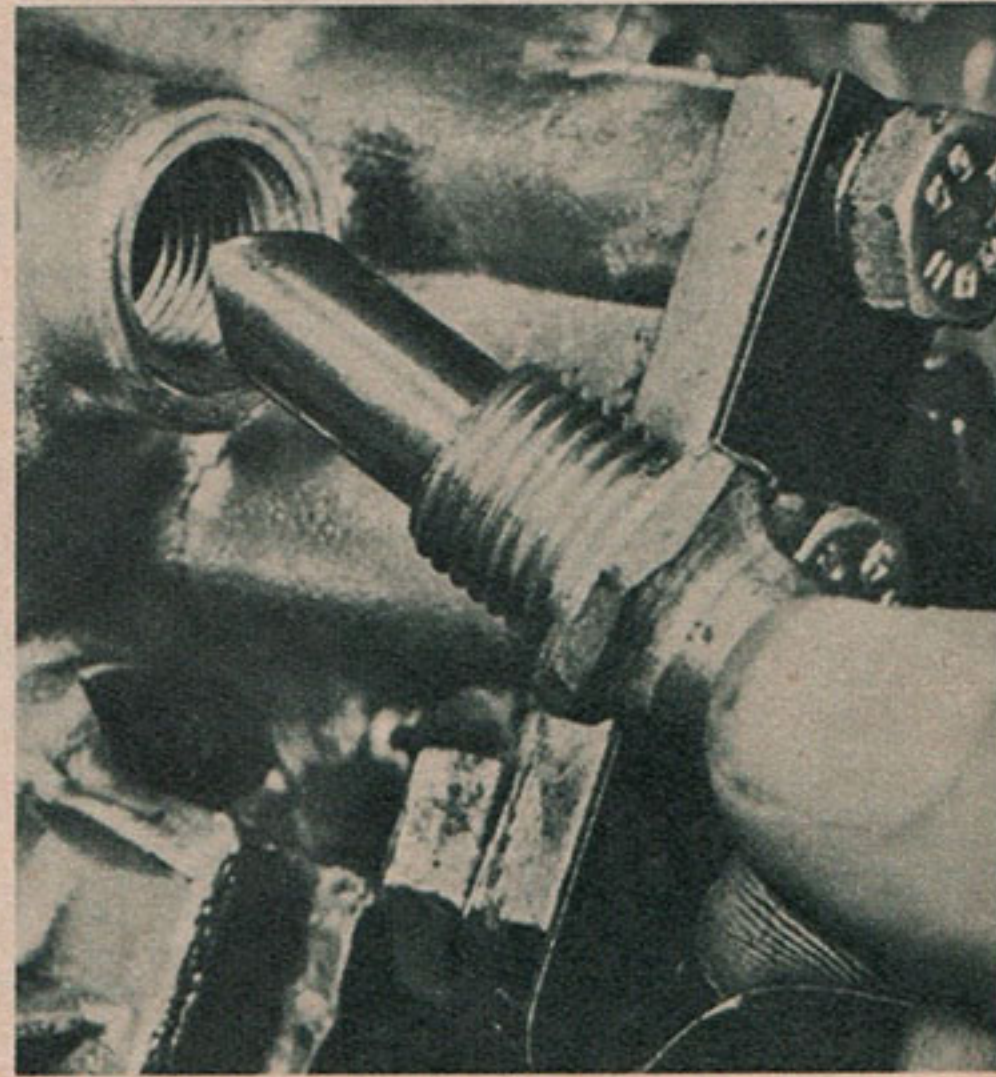
30



31

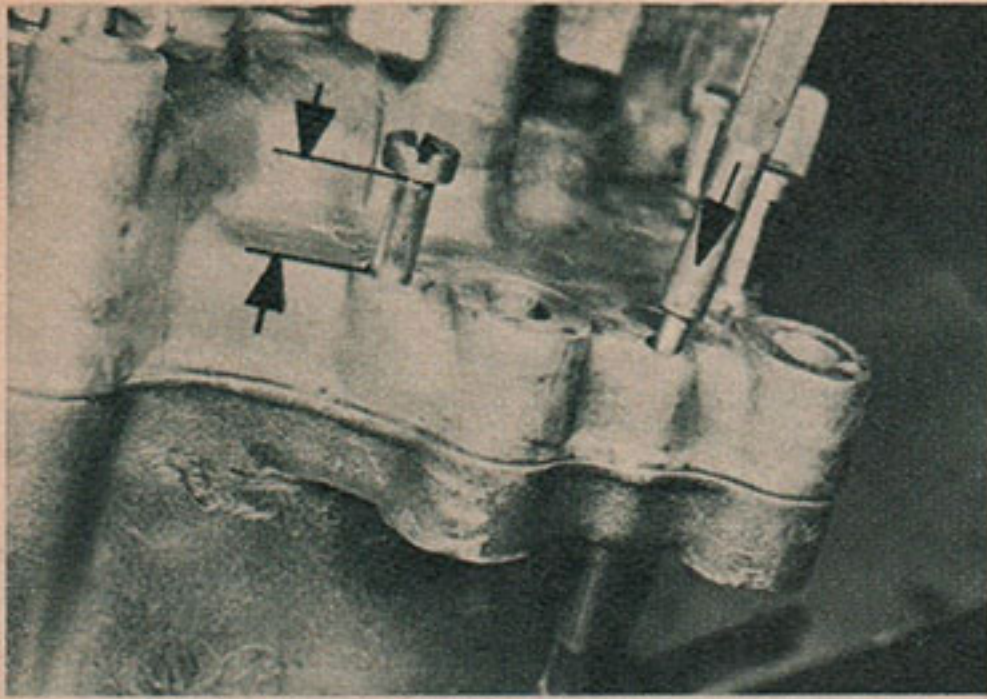


32

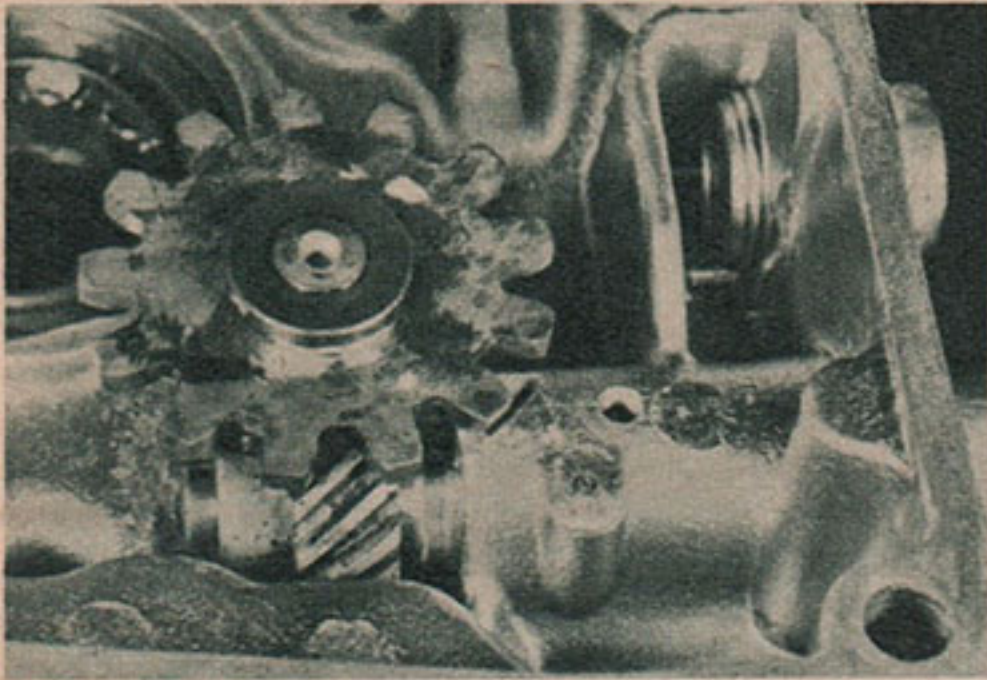


33

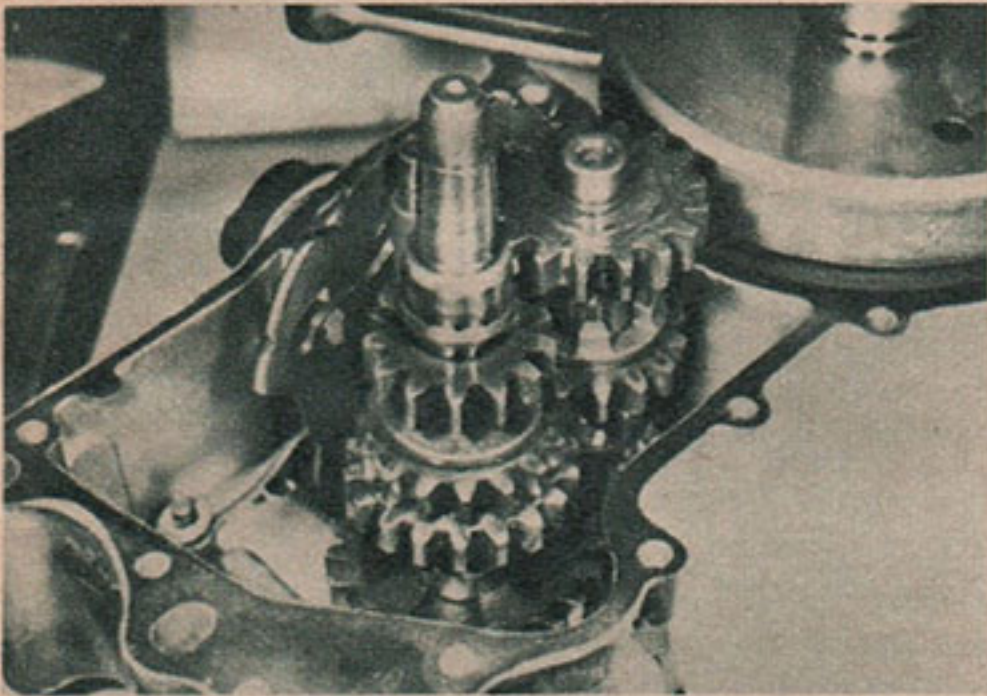




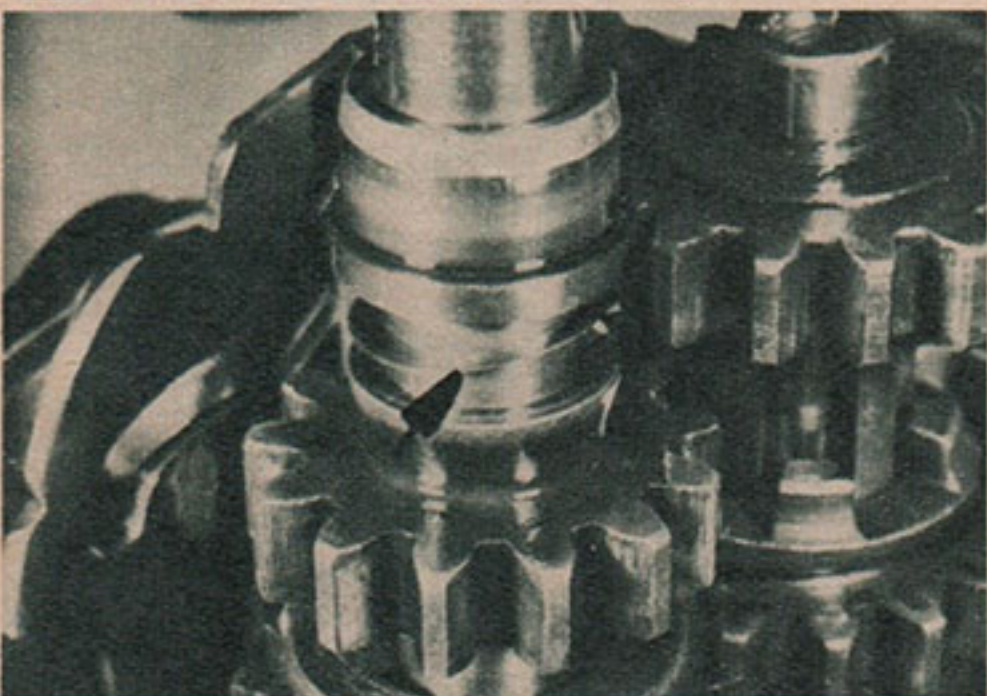
34



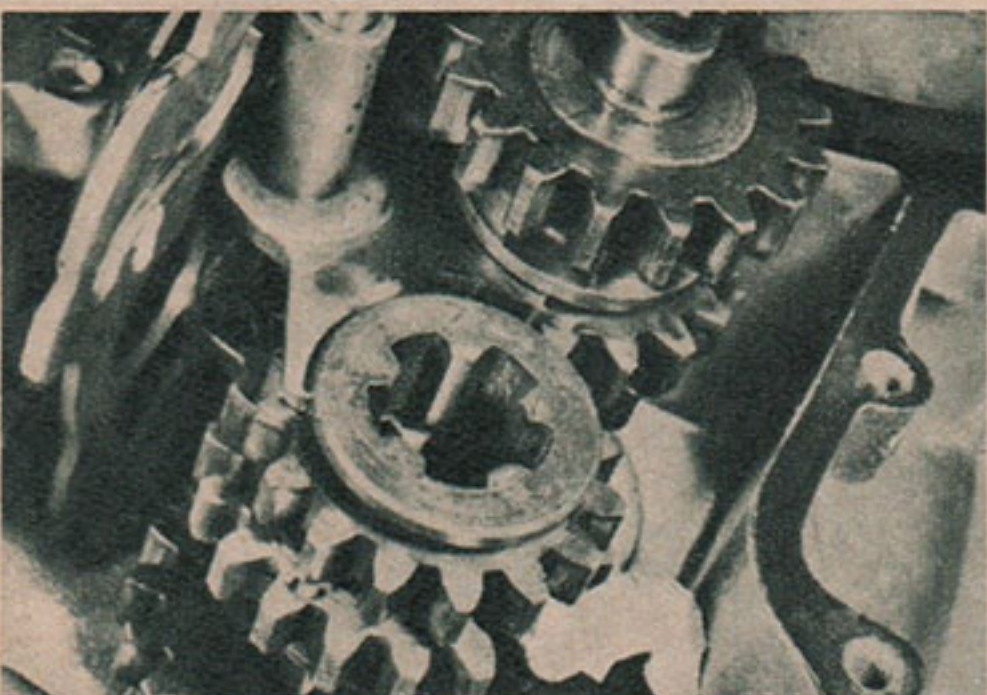
35



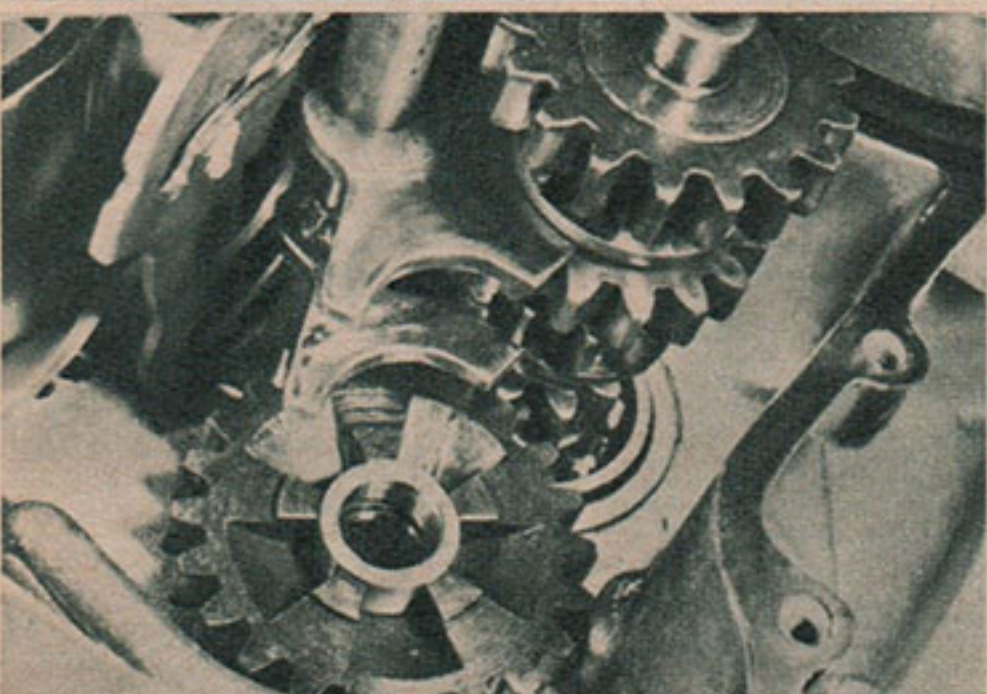
36



37



38



39

der aufgepaßt werden. Der Schraubenzieher sollte satt in den Schlitz passen, also muß er sehr kräftig gebaut sein. Mit Bordwerkzeuggrößen kommt man nicht aus. Am besten sind zu diesem Zwecke die Schraubenzieher, die am oberen Ende des Schaftes noch einen Sechskant haben, außerdem einen durchgehenden Schaft, damit man evtl. mit kurzen Hammerschlägen die Spannung der Schraubengewinde lösen kann. Wenn man keinen Schlitz vermurksen will, dann kommt es tatsächlich mehr darauf an, wie stark man den Schraubenzieher in den Schlitz hineinpreßt, als auf die Drehbewegung. Und für solche Zwecke tut dann der angesetzte Schraubenschlüssel am Sechskant des Schraubenziehers gute Dienste, man kann sich dann nämlich mit großer Kraft auf das Drücken konzentrieren.

Bevor wir alle Schrauben herausdrehen, schlagen wir noch die beiden Paßstifte vorn und hinten am Gehäuse aus. Hier reicht zarte Kraft, denn sie sitzen nicht allzu fest (Bild 34). Die Gehäuseschrauben haben nicht alle die gleiche Länge. Man braucht aber nur bei einer aufzupassen, denn die anderen sind so unterschiedlich, daß man sich beim Eindrehen bei der Montage danach richten kann, wie weit die Schrauben aus dem Gehäuse heraussehen, wenn sie nur eingesteckt sind. Dieses Maß (Bild 34) soll ca. 15 mm betragen. Danach sind die verschiedenen Schraubenlängen einwandfrei zu sortieren.

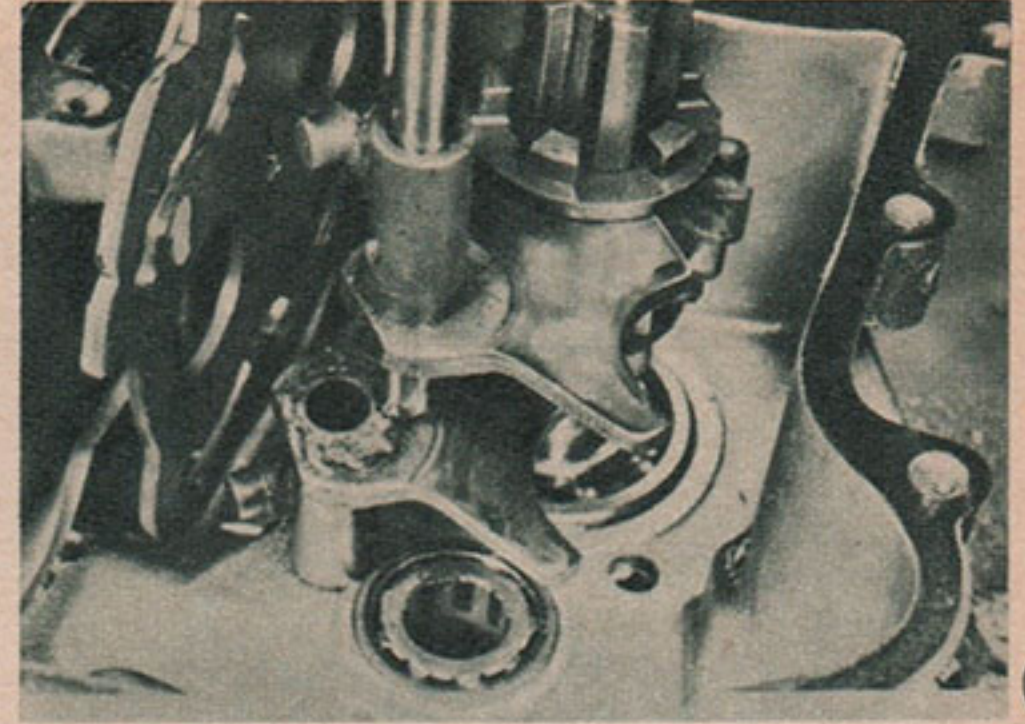
Durch leichte Schläge mit dem Plastikhammer seitlich an die Gehäuseteile und ggf. auch noch auf eine Getriebewelle (wirklich aber nur ganz zarte Klopper) nehmen wir jetzt die rechte Gehäusenhälfte ab. Aufpassen, es kommt vor, daß die Getriebewellen seitlich durch Scheiben ausgeglichen sind, diese Scheiben jetzt nicht verlieren.

Als erstes sehen wir uns die Innereien des nun leeren oberen Gehäusedeckels an. Auffällig ist der Antrieb der Tachowellenschnecke über die Getriebezahnräder und ein Blehrad, das dort eingreift. Auf diese Weise wird der Tachotrieb hier immer vom Getriebeöl geschmiert, man kann also nicht durch Vernachlässigung der Schmierung vorzeitigen Verschleiß verursachen. Nur beim Auswechseln des Rades wegen einer Änderung der Hinterradübersetzung müßte der Motor aus dem Rahmen genommen und eine Gehäuseseite abgebaut werden. So hat also auch diese Konstruktion Vorzüge und Nachteile (Bild 35).

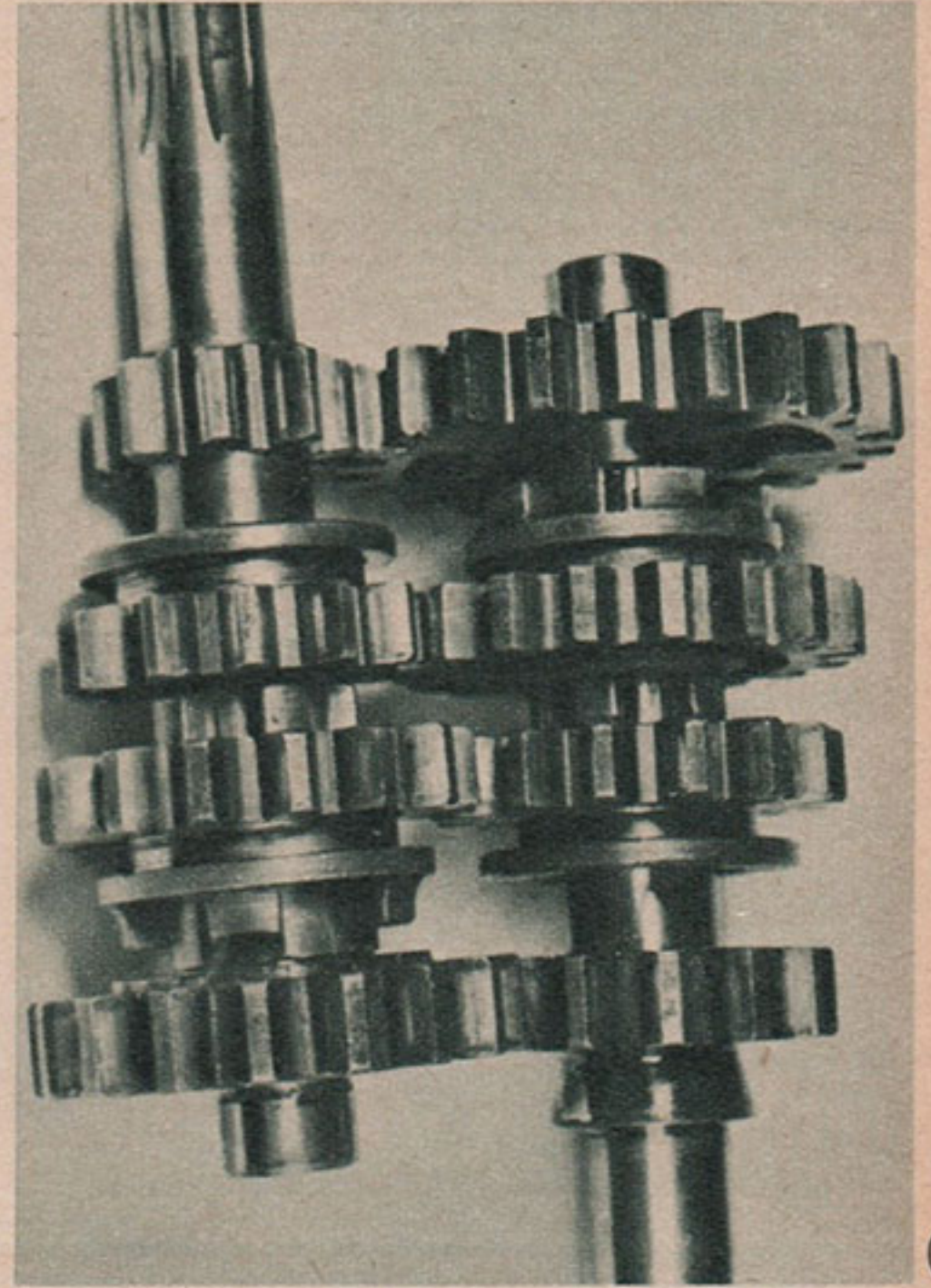
Als nächstes sehen wir uns die Getrieberäder an. Dabei fällt uns auf, daß die Räder des Puch-Getriebes recht kräftig gebaut sind, etwa wie die der Regina, die doch immerhin einige PS mehr hatte als der Puchmotor. Beim Auseinandernehmen des Getriebes achtet man grundsätzlich bei jedem Motor auf Scheiben. Beim Puchmotor ist höchstens pro Getriebewelle eine Scheibe vorgesehen, die den seitlichen Ausgleich des Wellenspieles reguliert. Auf Bild 37 ist eine solche Scheibe unter dem Lagerinnenring des Rollenlagers gezeigt (Pfeil). Bild 38, 39 und 40 sind die nächsten Stufen: erst die Abtriebswelle unter leichtem Drehen herausziehen, dann die Zahnräder auf sammeln, schließlich zieht man die Schaltgabelachse hervor und nimmt die Gabeln selbst heraus. Wiederum interessant: die Getriebewellen sind einseitig in einem Kugellager (bzw. Rollenlager) und am anderen Ende (ebenfalls) in einem Rollenlager gehalten, also nicht in Buchsen, wie sonst häufig üblich.

Zwar stellen die zweifachen Wälzlager höhere Ansprüche an die genaue Flucht der Wellen, aber dafür leben sie wesentlich länger als eine Buchse. Bild 40 läßt das eine Rollenlager erkennen, das die Abtriebswelle führt, außerdem das Kugellager der Kupplungswelle. Bild 41 zeigt das gesamte Getriebe einmal so aneinandergelegt, wie es nachher bei der Montage wieder zusammengehört. Die Welle mit der Keilverzahnung ist die Kupplungswelle, die andere die Abtriebsritzelwelle. Bild 42 bringt noch die beiden Getriebewellen in völlig demontiertem Zustand, alle Zahnräder sind aufgesteckt, also leicht und ohne Werkzeuge abzunehmen. Nur die kleinsten Räder sind mit der Welle jeweils aus einem Stück. Auf Bild 43: So gehören die Schaltgabeln zusammen. Beachtlich die recht dicken Führungsstifte (unten im Bild), die gegenüber sonst bekannten etwa 30% mehr Durchmesser haben. Als letztes für heute nehmen wir den Schaltapparat auseinander, was eigentlich nur bei Brüchen nötig sein könnte. Dazu wird der Kunststoffdeckel, in dem der Anschluß für die Leerlauf-Kontrolleuchte liegt, abgenommen. Wenn man die zentrale Senkschraube mit Schlitz darunter löst, können innen die Schaltscheibe (Bild 44 rechts) und die äußeren Scheibchen und Kontaktfederchen ebenfalls herausgezogen werden.

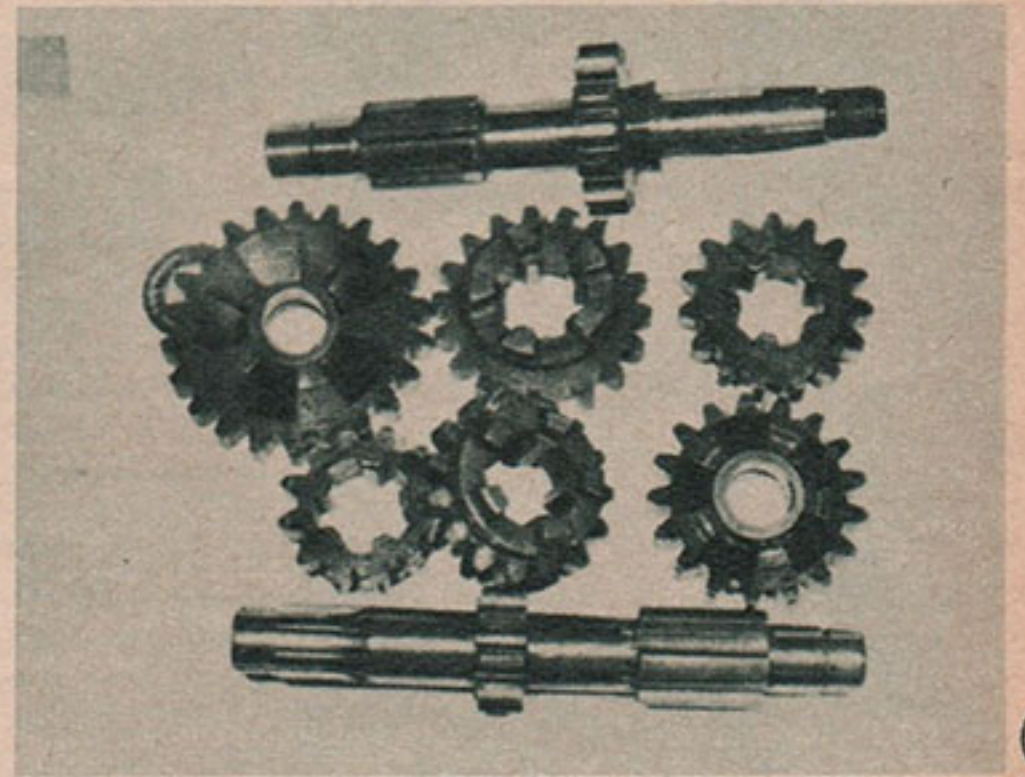
(Wird fortgesetzt)



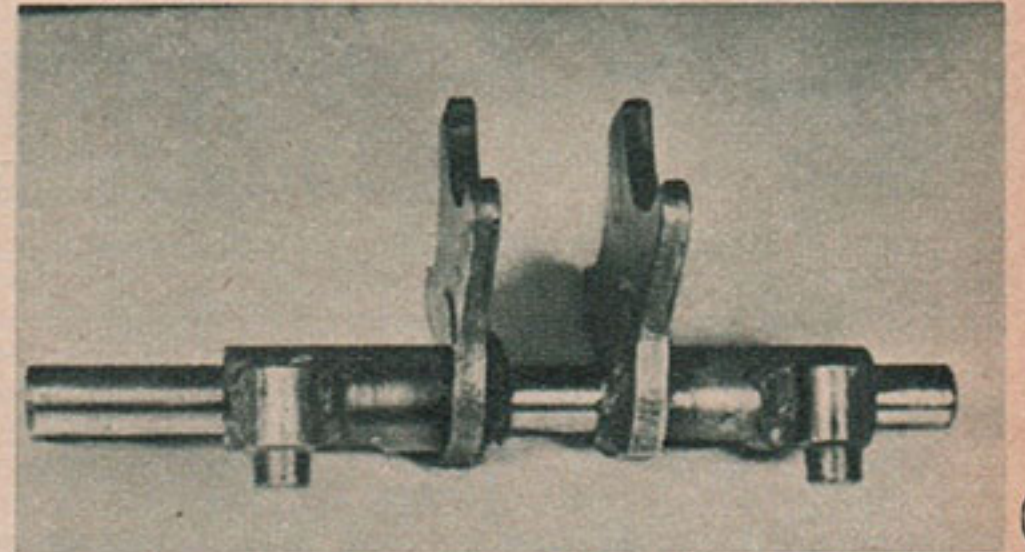
40



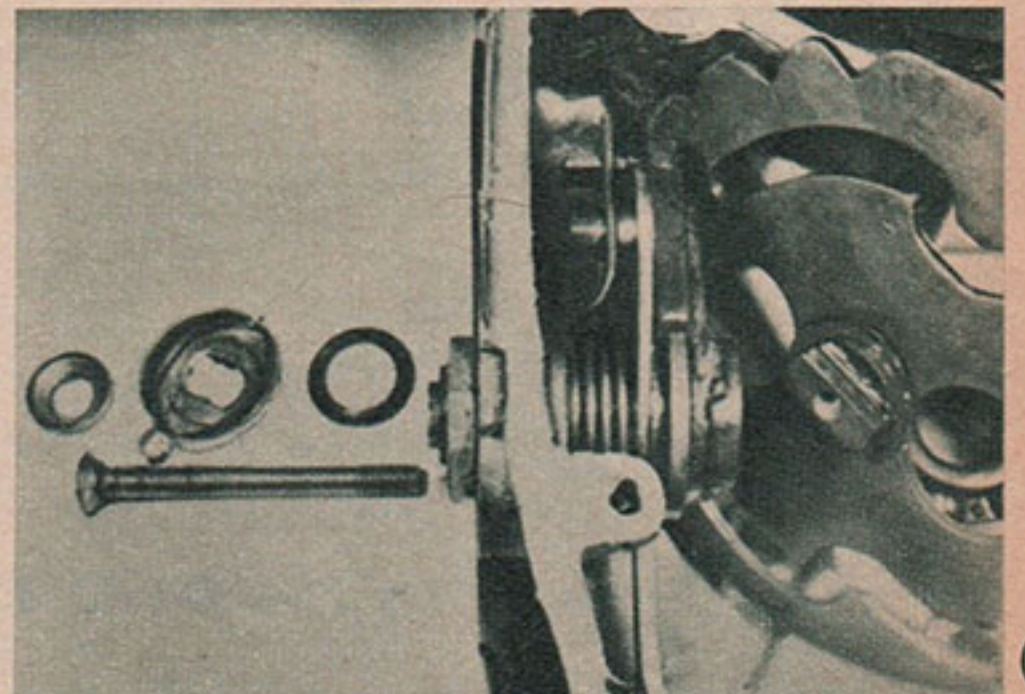
41



42



43



44

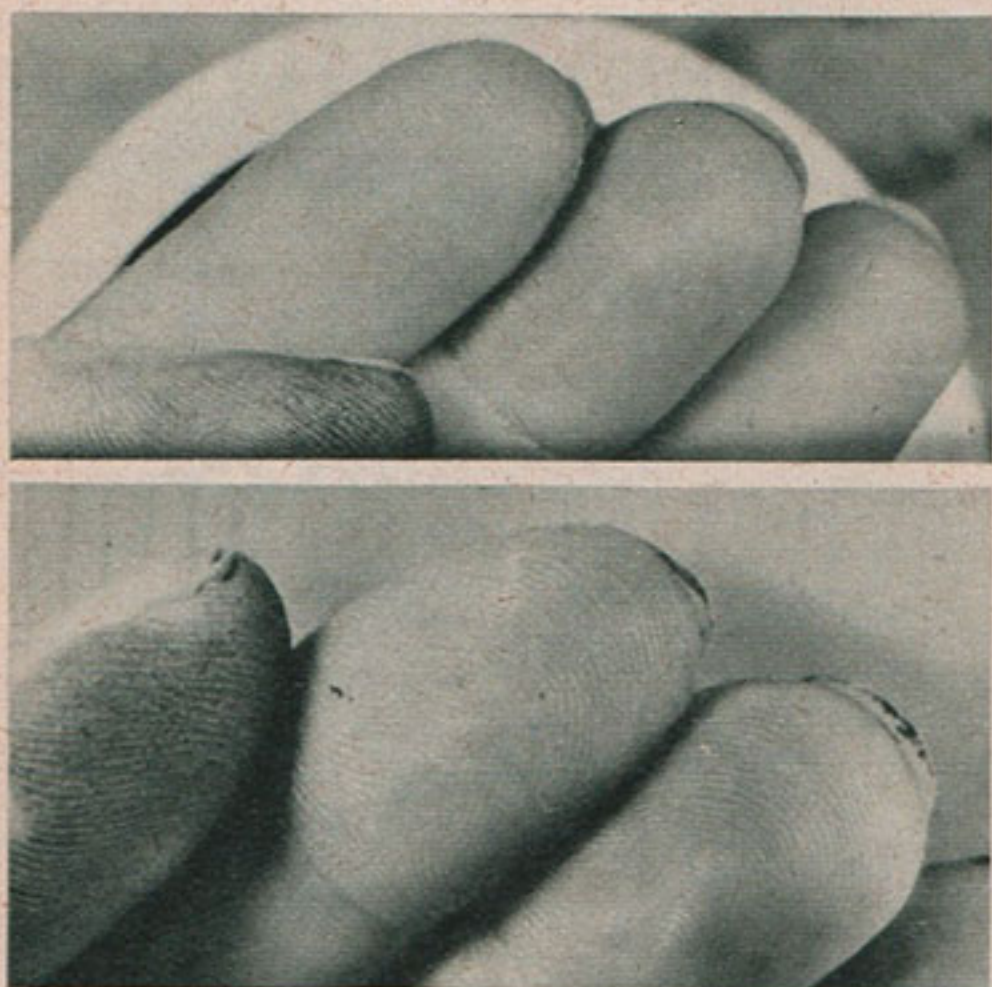


## Neuheiten-Test (Schluß v. S. 795)

Das neue Mittel heißt Radan, wir fanden es bei Dico. Man bekommt es in zwei verschiedenen Packungsmengen, auf dem unteren Bild ist die große Flasche (500 ccm) für DM 9.— gezeigt. Kleinpackung mit ca. 100 ccm kostet DM 2.80.

Die ersten Versuche verliefen sehr ermutigend. Eine Telegabel und ein Motor waren demontiert worden, mit dem kräftigen schwarzen Schmierzeug von Aluabrieb und altem Motoröl. Danach etwa 2 ccm in die Handfläche geschüttet, Hände wie beim normalen Waschen gerieben, bis die gesamte Schmiere gleichmäßig verteilt war. Dann abspülen mit Wasser. Es blieb kein Dreckrand am Handgelenk übrig, alles wurde tatsächlich ohne

Die Finger werden mit Reinol und Radan gleich gut sauber, zum Vergleich wurden hier jeweils die Daumen nicht gewaschen (oben Reinol, unten Radan).



Bürste einwandfrei sauber. Beim nächsten Male wurde die Flüssigkeit noch unter den Fingernägeln verrieben, so daß auch hier nicht gebürstet werden mußte. Zwar wurden die Hände auch nicht sauberer als mit sorgfältiger Reinol-Behandlung, aber „sauberer geht's nicht“. Rillen und Poren, sowie die Stellen unter und neben den Fingernägeln sind da Maßstäbe, und alle boten auch nicht kleine Gründe zur Beanstandung.

Als großer Vorzug des Radan wurde festgestellt, daß es nicht riecht. Daß es außerdem sämtliche anhaftenden Gerüche wegschwemmt. Und natürlich, daß es nicht scheuert. Wie es mit der Wirtschaftlichkeit aussieht? Mehr als 1,5 bis 2 ccm braucht man auch bei stark schmutzigen Händen nicht, den Rest kann sich jeder selbst ausrechnen. Genauso, wie jeder eben selbst entscheiden muß, ob ihm die Geruchfreiheit ohne Nachwaschen mit Toilettenseife soviel wert ist. Reinol liegt preislich wohl günstiger, da kostet die 500 Gramm-Dose nur DM 1.05 (seit Jahren bereits stabiler Preis!), aber es bleibt ein Geruch zurück, den mancher als unangenehm empfindet, der auch recht hartnäckig ist und nur durch kräftiges und sorgfältiges Nachwaschen zu vertreiben ist. Wenn es also darauf ankommt, nach einem Bastelnachmittag noch auf eine Party zu gehen, dann kann der Geruch schon ein kräftiges Argument bilden! Als nächstes Reinigungsmittel haben wir in der letzten Zeit einmal eine Creme zur Trockenreinigung ausprobiert. Es handelt sich um das Produkt „dry fresh“ der Firma A. Kienzle, die unter anderem auch Gummilösung und Flickzeug herstellt. Der Effekt, der hier die Reinigungswirkung bringt, ist jedem Fahrer klar, der schon mal einen Schlauch selbst flicken mußte. Gummilösung vom Finger abwischen ergibt kleine Rubbelchen, die auch den druntersitzenden Schmutz mit wegnehmen. Diese Methode etwas ausgebaut (chemisch auf ähnlicher Grundlage und die Paste cremeähnlich sauber weiß gefärbt) macht sich das „dry fresh“ zunutze.

Die Praxis sieht weniger freundlich aus, als es die Werbung verspricht. Anlässlich der festgelegten MZ-Kurbelwelle hatte ich kein Wasser in greifbarer Nähe und nahm deshalb zur Probe mal dry fresh zum Fingerwaschen. Der große Schmutz geht einwandfrei weg, man kann schon wieder was anfassen, ohne Schmierflecke zu hinterlassen, aber zurückbleibt immer noch die dunkle Tönung der Hände, ganz zu schweigen von den Fingernägeln oder gar den Poren und Rillen. Grundsätzlich könnte man zwar das Gefühl, schmierige Hände zu haben, noch durch zusätzliches kräftiges Abreiben mit sauberen Lappen beheben, aber gewaschen ist man trotzdem nicht. Es bleibt Behelf, man kann vielleicht gerade wieder in die Handschuhe fahren, ohne das Futter restlos zu verderben.

Eine verwunderliche Tatsache muß aber berichtet werden: die Tuben dry fresh, die ich zur Verfügung hatte, sind trotzdem schon verbraucht. Und das sogar, obwohl immer genügend Wasser und genügend andere Handwaschmittel jederzeit griffbereit waren. Dry fresh habe ich nämlich beim Basteln in der Garage recht häufig benutzt, um die schmierigen Hände, die man z. B. vom Kettenauflegen bekommt (da ist nun wirklich eine Menge Fett dabei) für die weitere Bauerei einigermaßen klar zu bekommen. Wollte man in all diesen Fällen jedesmal die Hände waschen, wäre sicher bald die Haut runter. Und soviel Putzlappen hat man schließlich nicht, daß man nach jedem bißchen Schmutzarbeit einen Lappen verschmieren könnte.

Grundsätzlich: Ohne Wasser geht's schlecht. Wie fast bei allen Dingen kann aber auch hier wieder festgestellt werden, daß dort, wo Licht ist, auch Schatten zu finden ist, daß die richtige Auswahl einer Sache sehr von den Anforderungen abhängt, die man stellt, und daß so manches Ding seinen Nutzeffekt dort hat, wo ihn die Werbung des Herstellers gar nicht mal so sehr vermutet.

H.-J. M.



## Reisen ohne Reißen ...

Zugluft bringt Rheuma, Gliederreißen, Hexenschuß. Dann möglichst früh ABC-Pflaster auflegen! ABC-Pflaster enthält Extrakte aus Arnica, Belladonna und Capsicum, die ihre natürlichen Heilkräfte tief in die Haut hinein entfalten. Der Erfolg: Anhaltend wohlige Wärmegefühl, bessere Durchblutung und damit Abbau der Stoffe, die den Schmerz verursachen. Meist sind die Beschwerden dann rasch fort.

DM 1,50 in Apotheken



### ABC pflaster



## 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 051 51/3615

## Kunststoffboote

Motor- und Segelboote



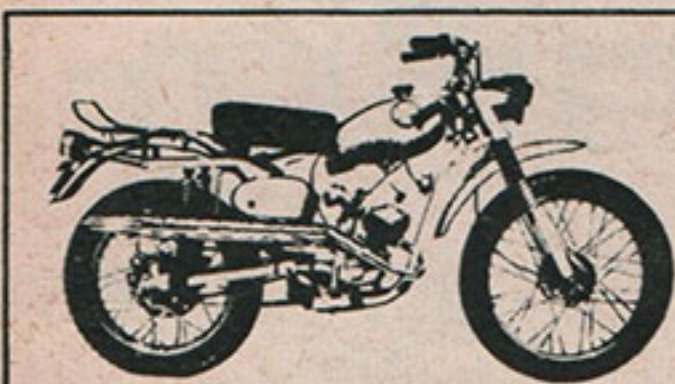
zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glasseide mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. Z 49 2082 UETERSEN BEI HAMBURG



## Kostenlos

192 seitigen Foto-Katalog mit 230 günst. Foto- u. Filmapparaten, Projektoren u. Feldstechern. Kamera ABC, 20 Schoja-Vorteile. 1/5 Anzahl., 10 Raten, Ansicht, Garantie. Alle Kamera nehmen wir in Zahlung. Schreiben Sie sofort an

**Photo Schaja**  
Abt. 22 MÜNCHEN 22



## 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. Abge., Schmiedegasse, Postfach 115.

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

## Anzeigenschluß

für Heft Nr. 2/67  
am 27. 12. 1966

GERBEREI- UND LEDERBEKLEIDUNGSFABRIK

## HARRO

kommt zum

# Elefantentreffen



Frohe  
Weihnacht  
und ein  
glückliches  
neues Jahr

Im Harro

Druckknopfmachine und Massband sind dabei!

ERNST HARR 7271 ROHRDORF B. NAGOLD/SCHWARZW.



# Endstand der Deutschen Geländemeisterschaft 1966

## Lizenzfahrer

**Klasse bis 50 ccm:** 1. V. Kramer (Zündapp); 2. Brinkmann (Hercules); 3. A. Brandl (Zündapp); 4. Gabler (Hercules); 5. Sengfelder (Zündapp); 6. Kolb (Hercules); 7. Buder (Hercules); 8. Denk (Victoria); 9. Appelbaum (Hercules); 10. E. Dotterweich (Victoria).

**Klasse bis 75 ccm:** 1. Kämper (Zündapp); 2. F. Brandl (Zündapp); 3. Lüken (Zündapp); 4. Beppler (Zündapp); 5. Pollmann (Zündapp); 6. Lotzky (Zündapp); 7. Schell (Victoria); 8. Zörnig (Victoria); 9. Holy (Zündapp); 10. Moritz (Hercules).

**Klasse bis 100 ccm:** 1. Gienger (Zündapp); 2. Augustin (Hercules); 3. Lammers (Hercules); 4. Kämpflein (Zündapp); 5. Beranek (Zündapp); 6. Lenz (Hercules); 7. Epke (Hercules); 8. Büse (Hercules); 9. Sander (Hercules); 10. Wagner (Hercules).

**Klasse bis 125 ccm:** 1. D. Kramer (Zündapp); 2. Hessler (Zündapp); 3. G. Dotterweich (DKW); 4. Gehring (Zündapp); 5. Zimmermann (DKW); 6. Grassinger (Zündapp); 7. Schiller (Hercules); 8. Mäder (Zündapp); 9. Trinkner (Hercules); 10. Weber (Hercules).

**Klasse bis 175 ccm:** 1. Müller (Hercules); 2. Specht (Zündapp); 3. Haselbauer (DKW); 4. Hinze (Hercules); 5. Molle (Hercules); 6. Opel (Maico); 7. Schulte (Hercules); 8. Löwer (Hercules); 9. Rentschler (Hercules); 10. Kickbusch (Hercules).

**Klasse bis 250 ccm:** 1. Behrens (Husqvarna); 2. Witzel (Maico); 3. Happel (Maico); 4. Hildebrand (RMZ); 5. Brüning (RMZ); 6. Weigl (RMZ); 7. Paritschke (Hercules); 8. Uhlig (MZ); 9. Herbertz (Husqvarna); 10. Graf (Zündapp).

**Klasse bis 350 ccm:** 1. Schmider (NSU); 2. Kolisch (Maico); 3. Schönfeld (Husqvarna); 4. Hagemann (Maico); 5. Ringshausen (MZ); 6. Kretzschmar (MZ); 7. Roth (RMZ); 8. Linder (Puch); 9. Schmidt (Maico); 10. Zolles (MZ).

**Klasse bis 500 ccm:** 1. Nödinger (Maico); 2. Zeller (Maico); 3. Schütze (BMW); 4. Hocke (Maico); 5. Cramer (Maico); 6. Schilling (Maico); 7. Bednarik (Maico); 8. Weiss (Maico); 9. Wenz (Maico); 10. Aukthun (Maico).

**Klasse über 500 ccm:** 1. Tweesmann (BMW); 2. Schek (BMW); 3. Neidig (Eigenbau-BSA); 4. Sensburg (BMW); 5. R. Höring (BMW); 6. Riedl (BMW).

**Gespanne bis 350 ccm:** 1. Kelle/Schilling (NSU); 2. Stier/Brettl (NSU); 3. Kehl/Herbel (Horex).

**Gespanne über 350 ccm:** 1. Hartmann/Hartmann (BMW); 2. Steenbock/Kistner (BMW); 3. Müller/Werthuber (Zündapp); 4. Späth/Waldor (BMW); 5. Krieb/Becker (BMW); 6. Steinmetz/Stühler (BMW); 7. Schneider/Behr (BMW).

## Ausweisfahrer

**Klasse bis 50 ccm:** 1. Lilie (Zündapp); 2. Neumann (Hercules); 3. Hartmann (Hercules); 4. Klenk (Hercules); 5. B. Poensgen (Zündapp).

**Klasse bis 75 ccm:** 1. Klör (Zündapp); 2. Westermann (Zündapp); 3. Demel (Zündapp).

**Klasse bis 100 ccm:** 1. Gropp (Hercules); 2. Zellmer (Hercules); 3. Pröschel (Hercules); 4. Mohr (Hercules); 5. Korbfeld (Hercules).

**Klasse bis 125 ccm:** Mindestpunktzahl nicht erreicht.

**Klasse bis 175 ccm:** 1. Merk (Hercules); 2. Kornfeld (Hercules); 3. Hennemann (MZ); 4. Drews (Maico); 5. Metzler (Hercules).

**Klasse bis 250 ccm:** 1. Butzner (Honda); 2. Fries (Maico); 3. Klein (RMZ); 4. Mayer (Maico); 5. Stein (Zündapp).

**Klasse bis 350 ccm:** 1. Hartmann (Maico); 2. Geyer (Maico); 3. Benz (Maico); 4. Funk (RMZ); 5. Jung (Maico).

**Klasse bis 500 ccm:** 1. Dähne (Maico); 2. Hartfiel (Maico); 3. Richter (Velocette).

**Gespanne bis 350 ccm:** 1. Höhmann/Gräber (Honda); 2. Haas/Zeier (NSU); 3. Schmidt/Rüttgers (BMW).

**Gespanne über 350 ccm:** 1. Noss/Noss (BMW); 2. Höhmann/Meurer (BMW); 3. Neubauer/Platz (BMW); 4. Bauhs/Peikert (Zündapp); 5. Zeisberg/Bittighöfer (BMW).

Die Klassenbesten tragen bei den Lizenzfahrern den Titel „Deutscher Geländemeister“, bei den Ausweisfahrern „Bester Gelände-Ausweisfahrer“. In den Ausweis-Soloklassen 125 und 500 ccm sowie der Gespannklasse bis 350 ccm wurde die Mindestpunktzahl 1100 nicht erreicht und deshalb kein Titel vergeben.

# Endstand der Straßenweltmeisterschaft 1966

**Klasse bis 50 ccm:** 1. Anscheidt (Suzuki) 28 Punkte; 2. Taveri (Honda) 26; Bryans (Honda) 26; 4. Anderson (Suzuki) 16; 5. Katayama (Suzuki) 10; 6. Smith (Derbi) 3; Degner (Suzuki) 3; Itoh (Suzuki) 3.

**Klasse bis 125 ccm:** 1. Taveri (Honda) 46 Punkte; 2. Ivy (Yamaha) 40; 3. Bryans (Honda) 32; 4. Read (Yamaha) 29; 5. Anderson (Suzuki) 15; 6. Katayama (Suzuki) 14; 7. Perris (Suzuki) 10.

**Klasse bis 250 ccm:** 1. Hailwood (Honda) 56 Punkte; 2. Read (Yamaha) 34; 3. Redman (Honda) 20; 4. Woodman (MZ) 18; 5. Rosner (MZ) 15; Graham (Honda) 15; 7. Findlay (Bultaco) 14; 8. Stastny (Jawa-CZ) 11.

**Klasse bis 350 ccm:** 1. Hailwood (Honda) 48 Punkte; 2. Agostini (MV Agusta) 42; 3. Pasolini (Aermacchi) 17; 4. Stastny (Jawa-CZ) 13; 5. Havel (Jawa-CZ) 12; 6. Pagani (Aermacchi) 11; 7. Zündapp (MZ) 10.

**Klasse bis 500 ccm:** 1. Agostini (MV Agusta) 36 Punkte; 2. Hailwood (Honda) 30; 3. Findlay (Matchless) 20; 4. Stastny (Jawa-CZ) 17; 5. Redman (Honda) 16; 6. Marsovszky (Matchless) 13; Ahearn (Norton) 13; 8. Graham (Matchless) 11; 9. Williams (Matchless) 7.

**Gespanne bis 500 ccm:** 1. Scheidegger (BMW) 24 Punkte; 2. Deubel (BMW) 18; 3. Seeley (BMW) 12; 4. Auerbacher (BMW) 11; 5. Enders (BMW) 6; 6. Vincent (BMW) 5; 7. Kölle (BMW) 4; 8. Schauzu (BMW) 2.

## Eine gute Nachricht für alle Motorradfreunde:

**SUZUKI Super Sport T 20**  
**jetzt auch bald**  
**in Deutschland!**



Die sensationelle, schnellste  
250 ccm-Serienmaschine,  
die es je gab!  
29 PS - 6 Gänge - 160 km/h!

Wir haben die Generalvertretung der Firma Suzuki Co.Ltd. Hamamatsu/Japan für die Bundesrepublik Deutschland übernommen.



- Verkaufs-G.m.b.H.

**5 Köln-Dellbrück 1 - Postfach - Ruf 92-684202**

Interessierte Händler schreiben wegen Ortsvertretungen bitte an uns. Wir haben ferner noch einige Gebietsvertretungen zu vergeben und suchen aus diesem Grunde Vertreter (auch im Angestelltenverhältnis), freie Handelsvertreter oder Großhändler.

**Der Weg zum Erfolg heißt: SUZUKI - CAPRI AGRATI!**





## Wenn Sie ein Weihnachtsgeschenk machen wollen, das

- ... ein ganzes Jahr Unterhaltung bringt
- ... 365 Tage wertvolle Hinweise schenkt
- ... 12 Monate lang Zeit und Geld sparende Tips gibt, dann lesen Sie diese Zeilen!

Sie kennen diese Einkaufstage vor dem Fest: schnell wird die große Bestandsaufnahme der Verwandten und Bekannten gemacht. Dann wird die große Geschenkliste geschrieben (über die man sich ein paar Tage und Nächte den Kopf zerbrochen hat!), dann geht der Einkauf los. Und dann — hat man jetzt wirklich alles beisammen? Schön wär's!

Sie wissen ja: die kleinen Aufmerksamkeiten für diesen und jenen sind es, die meist noch fehlen. Die Besonderheiten auf dem Gabentisch. Wie oft haben Sie es selbst schon gesagt: „Ich bräuchte noch etwas für . . .“

Hier ist eine Idee, über die sich z. B. auch all ihre Motorradfreunde sehr freuen: das Geschenk-Abonnement dieser Zeitschrift. Welche Vorteile es bringt, haben Sie ja schon in der Überschrift gelesen.

Machen Sie es doch ganz einfach so: Schreiben Sie Ihre Anschrift in die obere Hälfte des anhängenden Bestellabschnitts. In die untere dann den Namen, Postleitzahl, Wohnort usw. des Empfängers Ihres Geschenk-Abonnements. Den Bestellschein stecken Sie dann in einen Umschlag oder kleben ihn auf eine Postkarte und ab damit in den nächsten Briefkasten. Schon sind Sie alle Geschenksorgen los. Herrlich! — So einfach und dabei doch ein so einfallreiches, überraschendes, sehr viel Freude bringendes und dazu noch nützlich Geschenk. Alles in allem: So etwas Nettes gibt es selten!

Schicken Sie diesen Bestellschein möglichst noch heute wieder weg, damit Sie rechtzeitig unsere Bestätigung bekommen, daß alles bestens erledigt ist

## BESTELLSCHEIN Geschenkabonnement 1967

An Motor-Presse-Verlag GmbH · 7 Stuttgart 1 · Postf. 1042

Hiermit bitte ich um Lieferung eines Jahresabonnements »DAS MOTORRAD« als Geschenk zum Vorzugspreis

- von DM 22,-
- mit Sammelmappe DM 27,- einschließlich Porto (Ausland DM 28,60, mit Sammelmappe DM 33,60)

Die Geschenkkarte mit der Sammelmappe senden Sie bitte an

- meine Anschrift als Besteller
- an die Anschrift des Beschenkten

Den genannten Betrag in Höhe von DM..... werde ich

- sofort nach Erhalt Ihrer Rechnung überweisen
- zahle ich am..... auf Ihr Postscheckkonto Stuttgart 18499
- liegt als Scheck diesem Auftrag bei

Bitte kreuzen Sie Gewünschtes an

Auf der Geschenkkarte soll nach den Worten „Mit den besten Wünschen von“ noch folgender Text eingetragen werden:

### Bestellt von:

Vor- und Zuname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nummer

### Zu senden an:

Vor- und Zuname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nummer

Mo 26/66



## Kawasaki und Bridgestone

Nachdem ich im MOTORRAD über die japanischen Kawasaki- und Bridgestone-Maschinen gelesen habe, interessiere ich mich für diese ganz besonders. Bitte geben Sie mir die Anschrift des Importeurs dieser Firmen für Deutschland.

G. T. in A. und H. S. in F. und . . . und . . .

Die japanischen Firmen Kawasaki und Bridgestone haben in Deutschland noch keine Vertreter, es sind auch bis heute noch keine Vorführ-Verhandlungen bekannt geworden. Wir bringen die technischen Beispiele zur Hauptsache, um unsere Leser in dieser Beziehung auf dem laufenden zu halten. Sobald eine neue Firma sich in Deutschland etabliert, werden wir bestimmt deutlich darüber berichten. Nur dürfte das eben noch eine Weile dauern. Und für uns in Deutschland sind Importeure in den Nachbarländern praktisch wertlos, da wir ja hier den TÜV berücksichtigen müssen, der nur auf Grund eingehender Prüfungen ausländische Maschinen zuläßt.

## BMW springt nicht an

Seit einiger Zeit habe ich wieder Ärger mit meiner R 60. Bereits im vorigen Winter (da war sie noch sehr neu) sprang sie sehr schlecht an, und als ich endlich glaubte, den Fehler gefunden zu haben, kam schon das Frühjahr mit wärmeren Temperaturen, so daß ich letztlich doch nicht so ganz sicher war. Prompt hat sie mich in diesem Winter wieder im Stich gelassen. Manchmal kommt sie auf den ersten Tritt, meist aber nur mit Anschieben, was wohl darauf hindeutet, daß der erzeugte Zündfunke nicht kräftig genug ist. Allerdings läßt sich kein Fehler in der Zündanlage finden, Zündspule wurde überprüft, desgleichen der Magnet, Kondensator und Unterbrecher sind bestimmt in Ordnung, auch die Einstellungen stimmen alle. Selbst Kerzenstecker oder Kerzen können nicht die Ursache sein, sie brachten nach dem Auswechseln zwar kurzzeitig Besserung, die Anzetreterei blieb aber ein Glücksspiel. Trotzdem bin ich nicht mehr so ganz sicher, ob ich nun wirklich auch alles bedacht habe, denn andere BMWs springen einwandfrei an und Startschwierigkeiten sind unbekannt. Ich habe nun die Maschine eine kurze Zeit möglichst genau beobachtet, unter welchen Verhältnissen sie die einzelnen Reaktionen zeigt, kann aber außer der Kälte nichts finden, was sonst noch einen Einfluß aufs Anspringen hätte. Wasser und Salz, die ich zunächst in Verdacht hatte, sowie etwa falsche Vergasereinstellung (oder verschmutzter Vergaser) kommen mit Sicherheit nicht in Frage. Auch die Einstellung des Zündzeitpunktes ist richtig. Interessant ist, daß der Motor beim Anschieben schon nach den ersten zwei bis drei Umdrehungen „kommt“ und auch beim Laufen keinerlei Schwächen selbst in Leerlaufdrehzahl zeigt. Was kann denn da noch verkehrt gemacht sein? G. T. in B.

Das einzige, was an Ihrer Maschine noch zu überprüfen bliebe, wäre der Kontaktabstand der Unterbrecherkontakte. Dieser Abstand hat tatsächlich einen Einfluß auf die Stärke des Zündfunken, da er das Maß des „Polschuhabrisses“ mitbestimmt. Und dieses Maß ist nun mal für Magnetzündungen sehr wichtig, reißt der Magnetfluß im falschen Augenblick ab bzw. unterbricht der Unterbrecher zu frühzeitig oder zu spät, dann kann sich kein genügend kräftiges Magnetfeld aufbauen, der Primärstrom in der Spule ist zu schwach und dementsprechend bleibt dann auch die Zündfunkenkraft hinter dem Normalwert zurück. Sie schreiben allerdings, daß Sie die Einstellungen an Ihrer Maschine mehrfach überprüft hätten, Sie werden also auch den Kontaktabstand des Unterbrechers auf dem vorgeschriebenen Maß 0,4 mm stehen haben. Es kann nun höchstens sein, daß Ihre Maschine mit diesem Maß nicht ganz zufrieden ist, daß der Magnetläufer nicht so zu den Polen sitzt, wie es nötig wäre. In diesem Falle ist die Abhilfe sehr einfach: Verstellen Sie einmal den Unterbrecherkontaktabstand. Zum Beispiel auf 0,6 mm. Und probieren Sie, ob die Maschine jetzt bei niedrigen Drehzahlen einen besseren Funken bekommt. Leider gibt es die Beru-Meßfunkenstrecke nicht mehr, man muß also etwas länger probefahren bzw. probestarten. Klappt es mit 0,6 mm nicht, dann gehen Sie zur Abwechslung mal auf 0,3 mm. Sicher wird sich bei einer dieser Stellungen deutlich willigeres Starten bemerkbar machen. Aber aufpassen: durch die Änderung des Kontaktabstandes verändern Sie auch den Zündzeitpunkt. Sie müssen also unbedingt durch Verdrehen der Grundplatte in den Langlöchern den Zündzeitpunkt korrigieren. Reicht dort der Weg nicht, dann muß der Sitz des Magnetläufers auf der Welle kontrolliert werden. Magnet und Grundplatte tragen Markierungen für die Stellung des Polschuhabrisses, nach denen Sie sich zunächst einmal bei der Suche richten können.

## Wie kommt man zum Zuverlässigkeitssport?

Ich möchte mit meiner R 50 S im nächsten Jahre an Straßenzuverlässigkeitssport teilnehmen, wie sie im MOTORRAD in der letzten Zeit so häufig beschrieben worden sind. Mich interessieren also die Fahrten „Hessen-Rheinland-Nürburgring“, „Sauerländische“ oder auch die „Prüfungsfahrt Solitude“ und die „1000 km-Fahrt Berlin“. Wo und wie bekommt man von diesen Veranstaltungen Ausschreibungen, wer sind die Veranstalter und benötigt man auch für diese Zuverlässigkeitssportfahrten einen Fahrerlaubnisausweis? R. C. in B.

Für die Teilnahme an Straßenzuverlässigkeitssportfahrten benötigen Sie den Fahrerlaubnisausweis der OMK, den Sie über den ADAC oder DMV durch Ihren Motorsportclub bekommen. Die Ausschreibungen der Fahrten schicken die betreffenden Veranstalter den interessierten Fahrern zu. Es hat sich eingespielt, daß die Clubs zunächst mal Ausschreibungen automatisch an die Teilnehmer der bisherigen Fahrten verschicken, Neulinge müssen sich selbst an die Veranstalter wenden; hier die Anschriften: Prüfungsfahrt Solitude: AMSC Leonberg-Eltingen, Herr Bernd Schmidbauer, 725 Leonberg/Württ., Bahnhofstr. 35.

Die Berliner „1000 km-Fahrt“: ADAC-Gau Berlin, 1 Berlin 31, Bundesallee 29/30. 1000 km-Fahrt „Rund um Hannover“: Herr Waldi Bruns, 3 Hannover, Dachenhauser Str. 14. „Sauerländische“ Zuverlässigkeitssportfahrt: ADAC Gau Westfalen-West, 46 Dortmund, Kaiserstr. 63.

„Hessen-Rheinland-Nürburgring-Fahrt“: MSC Würselen, 5102 Würselen, Kaiserstr. 116. Das sind die Anschriften der Veranstalter der 1966er-Fahrten, hoffen wir, daß im nächsten Jahre vielleicht noch die eine oder andere hinzukommt.

## Nochmal Zylinderlack

Es haben schon einige Leser gemerkt, daß die Firma Teroson in Heidelberg heute keinen Zylinderlack mehr herstellt. Da war die Dose, die ich in diesem Frühjahr kaufte, anscheinend noch aus altem Lagerbestand des Händlers. Doch inzwischen sind wir auf andere Möglichkeiten aufmerksam gemacht worden: einmal hat die Firma Dico den Zylinderlack „Timannia“ im Programm, zum anderen hat uns Leser H. J. Penz einige Tips mitgeteilt, wie er sich hilft. Grundsätzlich, meint er, müssen die Zylinder sowieso alle Jahre wieder recht gründlich saubergemacht werden, wobei man sich nicht aufs Abkratzen mit der Drahtbürste beschränken soll, sondern (auch weil man mit der Bürste nicht rankommt) z. B. den Grund der Rippen ruhig mit der Rundfeile ebenso metallisch blank machen soll wie die Rippenflächen. Das beste wäre natürlich sandstrahlen, nur muß es sorgfältig gemacht werden und nicht jeder hat die nötigen Beziehungen. Aus Graphitpulver (Ruß, techn. Zeichner und Konstrukteure sammeln auch Bleistiftstaub) und dickem Öl wird dann eine Paste angerührt und auf die Zylinder gestrichen. Dann den Motor schön heiß fahren und man hat längere Zeit Ruhe vor dem Rosten.



# Motorradführerschein erst mit 21?

(Schluß von Seite 782)

böswillig und unfähig bezeichnet wird, die sich von anderen Verkehrsteilnehmern lediglich dadurch unterscheidet, daß sie sich auf nur zwei Rädern motorisiert im Straßenverkehr bewegt.

Daß sie sich tatsächlich nur dadurch unterscheidet — und gar nicht durch ein typisches, Sondermaßnahmen erforderndes Verkehrsverhalten, belegt der tüchtige Zahlenauswerter Schneider in seiner Broschüre selbst. Denn wenn er später auf die von Lkw- und Pkw-Fahrern verursachten Unfälle zu sprechen kommt, dann stellt man zu seinem Erstaunen fest, daß haargenau das, was er den Motorradfahrern als so typisch angelastet hat, sich bei den Fahrern der Vierrädigen auch wieder findet. Z. B.:

„Die Führer von unfallbeteiligten leichten Lastkraftwagen waren in 36% der Fälle 18 bis unter 25 Jahre alt, in 32,3% der Fälle im Alter von 25 bis unter 35 Jahren. Das gleiche Bild ergibt sich, wenn man die Führer der schweren Lkw über 7,5 t betrachtet: 27,3% der unfallbeteiligten Fahrer waren 18 bis unter 25 Jahre alt, 42% standen im Alter von 25 bis unter 35 Jahre.“

Bei den Pkw-Fahrern ergibt sich — nach Schneiders eigenen Rechnereien — ein ganz ähnliches Bild:

„Die Unfalldaten weisen für die kleineren Pkw bis 1200 ccm mit insgesamt 60% der Fahrer jüngere Männer bis zu 35 Jahren als auffällige Gruppe aus, während es bei den größeren Pkw nur 50% jüngere Fahrer sind.“

Aber auch die anderen Unfallursachen, die zunächst als so typisch und gravierend für Motorradfahrer bezeichnet wurden, finden sich dann später plötzlich sowohl bei Lkw- wie bei Pkw-Fahrern wieder:

„Durch Auffahren auf vorausfahrende oder im fließenden Verkehr vorübergehend anhaltende Fahrzeuge verursachen Fahrer schwerer Lkw in besonders auffälliger Anzahl Unfälle — die Häufigkeit beträgt das 1,7fache des Erwartungswertes. „Zu dichtes Auffahren“ heißt das für sie typische Fehlverhalten.“

Auch ein anderer, für Motorradfahrer angeblich so typischer Verhaltensfehler wiederholt sich nun plötzlich bei Lkw- und Pkw-Fahrern:

„Im Gewühl des Stadtverkehrs sind charakteristische Fehler der Fahrer kleinerer Lkw und Lieferwagen, Fußgänger anzufahren.“  
„Eine Gruppe von Unfällen, die im Zusammenhang mit Pkw häufiger als im Durchschnitt anderer Fahrzeuge vorkommen, ist die Kollision mit Fußgängern.“

Allerdings ist das hier anders als bei den selbstverständlich in solchem Fall schuldigen Motorradfahrern:

„Der Überhang an Ursachen muß nach den polizeilichen Ursachenbeschreibungen bei den Fußgängern gesucht werden. Sie rechnen offensichtlich zu wenig mit den Bremswegen, die Kraftfahrzeuge zwangsläufig haben.“

Und „Raser“ schließlich sind offenbar doch nicht allein die idiotischen, hoffnungslos unbelehrbaren und dazu noch „entgegen allen Erwartungswerten“ häufig besoffenen Motorradfahrer: Denn:

„— — — daß in kleineren Pkw jüngere Fahrer gehäuft verunglücken, die dazu neigen, besonders an Stellen zu schnell zu fahren, wo tatsächlich Schnellfahren gar nicht in Frage kommt.“

Das Bild der „gehäuft verunglückenden“ Pkw-Fahrer muß man sich vorstellen! Weiter:

„Darüber hinaus darf nicht außer acht gelassen werden, daß bei Unfällen von Pkw im allgemeinen überhöhte Geschwindigkeit den ausgeprägtesten Schwerpunkt bildet.“

Also bitte: im Endeffekt decken sich die Unfallursachen und die unfallträchtigen Altersgruppen bei allen Gruppen der motorisierten Verkehrsteilnehmer, das dürfen wir doch aus diesen Ihren eigenen Feststellungen entnehmen, Herr Schneider? Aber nur bei den Motorradfahrern kommen Sie zu dem Schluß, die Heraufsetzung des Führerschein-Mindestalters sei die richtige Therapie.

Damit aber stellen Sie das unter Beweis, was wir Ihrer Druckschrift am Anfang vorwarfen: sie ist weder geeignet, die von Ihnen angestrebten „Differenzierungen“ zu schaffen — noch ist sie geeignet, als wissenschaftlich ernst zu nehmende Arbeit gewertet zu werden. Glücklicherweise — sonst könnte vielleicht doch durch Ihre unqualifizierten Ausfälle gegen die Motorradfahrer das offenbar von Ihnen gewünschte Unheil angerichtet werden. So aber werden wohl alle, die sich ernsthaft mit dem schwierigen Problem der Verkehrsunfälle beschäftigen, sehr rasch erkennen, daß sie sich auf die von Ihnen vorgebrachten „Argumentationen“ besser nicht stützen, wenn sie neue Maßnahmen erwägen.

Bei der Bundesverkehrswacht allerdings sollte man sich, entgegen dem Vorwort ihres Verbandsdirektors, nicht „freuen, mit der vorliegenden Druckschrift eine Hilfe für Verkehrserziehung, Verkehrsbildung und Verkehrssicherheitswerbung leisten zu können“. Man sollte sich dort besser schämen, mit dieser Broschüre einer üblen Anti-Motorradfahrerhetze wie in alten guten Zeiten als Sprachrohr gedient zu haben.

S. R.



# MZ

## SIX 1963

## 1964 DAYS

## TROPHY 1965

## 1966 SIEGER

### Der 4. Trophy-Sieg für MZ

4mal nacheinander — 1963, 1964, 1965 und 1966 — siegte MZ bei den Six Days.

Das war die MZ-Bilanz bei der 41. Internationalen Sechstagesfahrt vom 30. 8.—4. 9. 66 in Schweden:

1. Platz im Trophy-Wettbewerb und damit zum 4. Mal Gewinn der FIM-Welttrophäe.  
2. Platz im Silbervasenwettbewerb.

23 MZ-Fahrer aus mehreren Ländern waren in Schweden am Start. Sie errangen 19 Goldmedaillen, 1 Silbermedaille, 2 Bronzemedailles. Nur 1 MZ-Maschine fiel aus.

In allen 3 mit MZ-Maschinen besetzten Klassen — 175 ccm, 250 ccm, 350 ccm — waren MZ-Fahrer die Klassenbesten.

MZ-Motorräder — die Motorräder der vierfachen Six-Days-Sieger!



Zu beziehen durch:

Alfred Strauch GmbH, 6660 Saarbrücken, Mainzer Straße 42/54, Telefon 63401

Wolfram Rüdiger Lienert, 2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77, Telefon 775560

Exporteur:





# INHALT 1966

## Leitartikel

	Autor	Heft/Seite
Neue Motorrad-Konjunktur – eine Utopie?	S. R.	1/1
Beschlüsse der OMK	S. R.	2/31
Die große Gefahr	S. R.	3/57
Wieder einer weniger?	S. R.	4/85
Perspektiven	S. R.	5/113
50 Jahre BMW	S. R.	6/141
Geplatze Europameisterschaft?	S. R.	7/169
Nachwuchssorgen	S. R.	8/205
Fortschritt statt Rückschritt	S. R.	9/235
Ein Briefwechsel – zum Nachdenken	S. R.	11/297
Immer Ärger mit dem MOTORRAD	S. R.	12/325
Der bessere Weg	S. R.	14/389
Prüffeld Deutschland	S. R.	16/453
Warum gibt es zu wenig gute Motorrad-Händler?	S. R.	17/481
Doch zweierlei Maß?	S. R.	18/509
IFMA in Sicht	S. R.	19/537
Stand der Technik	Fu.	20/571
Betriebsblindheit	S. R.	22/669
Wird es deutsche Rennmaschinen geben?	S. R.	23/697
Geht das wirklich niemanden etwas an?	S. R.	24/725
Motorradführerschein erst mit 21?	S. R.	26/781

## Tests und Maschinenbeschreibungen

Hercules K 103 S	S. R.	2/32
Zündapp GS 50	Ra.	2/37
Neue Rennmaschine von Mondial	C. Perelli	2/40
RMZ = Radke MZ	Ra.	3/64
Mammut	Klacks	4/87
Aermacchi ala Verde 250 ccm/5-Gang (Test)	Klacks	5/114
Victoria 159 TS, 50 ccm	S. R.	6/143
BSA A 65 T Thunderbolt 654 ccm	Klacks	7/171
Die neue 125er Maico mit Drehschieber	S. R.	7/178
Mammut 1100 ccm (Fahrbericht)	Klacks	8/206
80 000 km mit einer Honda CB 72/77	Klötznern	8/213
Die kleinste Yamaha YF = 50 ccm	H.-J. M.	8/214
Kreidler Florett Super-TS, 50 ccm	H.-J. M.	9/236
CZ 453/05, 125 ccm	Klacks	10/273
Die Bombe aus Mandello Lario	Klacks	10/278
Brandneu bei uns: Yamaha YL-1	H.-J. M.	10/288
Yamaha 100 ccm-Twin	H.-J. M.	12/328
Die Scholtis-Adler	Klacks	13/358
Jawa 360/00, 350 ccm, mit Velorex-Seitenwagen (Fahrbericht)	Klacks	14/394
Honda CB 450, 2 x ohc (Test)	Klacks	15/420
MZ ES 250/1 (Fahrbericht)	H.-J. M.	16/458
Velocette „Venom Thruyton“ 500 ccm (Fahrbericht)	Mager	17/486
Moto Guzzi Stornello Sport, 125 ccm (Fahrbericht)	Klacks	18/510
OSSA – spanischer Vollblut-Zweitakter	Ra.	18/513
Motorräder nach Maß: MAICO	Ra.	18/520
Bultaco Metralla 200 ccm	A. B.	19/542
Typisch japanischer Motorradbau: KAWASAKI	S. R.	20/574
Kreidler Florett GT (Fahrbericht)	Klacks	20/584
Zündapp KS 50 Sport (Fahrbericht)	S. R.	20/590
Noch ein Feuerzeug: Einzylinder-Yamaha, 100 ccm, 9,5 PS	H.-J. M.	20/614
Suzuki T 20, 250 ccm (Fahrbericht)	Klacks	23/699
Puch M 125 (Fahrbericht)	S. R.	24/727
Moto Guzzi V 7, 700 ccm	Klacks	25/758
Jürgen Goebels Panhard-KS (1)	Dipl.-Ing. J. Goebel	26/784

## Technik und Ausstellungen

Mailänder Motorrad-Ausstellung	S. R.	1/2
Seitenwagen „Bon“	Klacks	1/13
Das Geheimnis der Auspuffanlage (1)	Dipl.-Ing. Seyfert	1/16
Grundschule der Motorradtechnik (24)	S. R.	1/18
Yamaha-Neuigkeiten	H.-J. M.	1/20
Neue 250 ccm BSA für Jeff Smith	Mick Woollett	1/20
Das Geheimnis der Auspuffanlage (Schluß)	Dipl.-Ing. Seyfert	2/42
Grundschule der Motorradtechnik (25)	S. R.	2/46
CZ-Geländemaschinen käuflich	S. R.	3/67
Kreidler Florett 1965 und 1966	H.-J. M.	3/70
Grundschule der Motorradtechnik (26)	S. R.	3/74
Spitzenklasse im Motorradbau: Sunbeam	Erwin Tragatsch	4/92
Italienische Geländemaschine mit berühmtem Namen	Carlo Perelli	4/98
Ein interessanter englischer Eigenbau von Arthur Keeler	Mick Woollett	4/98
Grundschule der Motorradtechnik (Schluß)	S. R.	4/100
John und die grüne Triumph	J. G.	4/102
Noch ein japanischer Drehschieber-Zweitakter: Bridgestone	Ra.	5/120
Trialmaschinen (1)	Dipl.-Ing. J. Goebel	6/154
Mammut	Klacks	6/156
Moto Guzzi in Deutschland	Klacks	6/160
Die Auswahl ist groß! (Tabelle)	H.-J. M.	7/188
Trialmaschinen (2)	Dipl.-Ing. J. Goebel	7/191
Metisse-Fahrwerk jetzt auch für Straßen-Rennmaschinen	Mick Woollett	8/210
Achtgang-Renngetriebe käuflich für Eigenbau-Rennmaschinen mit Kreidler-Motor	Manfred Heck	8/216
Trialmaschinen (Schluß)	Dipl.-Ing. J. Goebel	8/218
Vergaser und Zündanlage der Fünfziger:		
1. Die Vergaser (1)	Ra.	8/220
50 ccm in zwei Zylindern	S. R.	8/222
KV geschrieben: Guzzi-Oldtimer	Carlo Perelli	8/224
Auf den Spuren der Motosacche-Rennmotoren	Dr. Krackowizer	9/247
Vergaser und Zündanlage der Fünfziger (2)	Ra.	9/254

	Autor	Heft/Seite
Lenkgeometrie – kein Problem	JFD	10/276
Standard – die Motorräder aus der Kaserne (1)	Tragatsch	10/280
Vergaser und Zündanlage der Fünfziger (3)	Ra.	10/282
Ein wirklich seltener Vogel	W. K.	10/283
Standard – die Motorräder aus der Kaserne (Schluß)	Tragatsch	11/302
Vergaser und Zündanlage der Fünfziger (4)	Ra.	11/308
Vergaser und Zündanlage der Fünfziger (5)	Ra.	12/340
Technik im Fahrerlager	V. Rauch	13/362
Vergaser und Zündanlage der Fünfziger (6)		
2. Die Zündanlage	Ra.	13/369
Vergaser und Zündanlage der Fünfziger (7)	Ra.	14/402
Yamaha production-racer	H.-J. M.	14/405
Mammut-Entwicklung	Klacks	16/463
Hondas Waffen	V. Rauch	16/466
Vergaser und Zündanlage der Fünfziger (Schluß)	Ra.	16/472
Das Excam-System (Ventilbetätigung mal anders)	S. R.	17/492
Fortschritte im Vergaserbau – anderswo	Ra.	18/516
Honda-Schreck: Yamaha 125/250 ccm – zum ersten Male ohne Verkleidung im Bild	S. R.	19/550
Marken-ABC – IFMA-Auslese		20/586
Tabelle		20/600
Ein großer Erfolg: IFMA 1966	S. R.	21/633
Gedanken nach der IFMA	S. R.	22/674
Sechstage-Technik	V. Rauch	22/676
Yamaha-Rennmaschine Typ TD-1 B, 250 ccm 35 PS	H.-J. M.	22/681
Laverda 650	Perelli	24/732
Yamahas neue Modelle für 1967	H.-J. M.	24/736
Neue Moto Cross-Maschine: LITO-496 ccm mit Excam-Steuerung	B. B.	24/741
Earls Court; Englands Motorrad-Schaufenster	S. R.	25/753
Ducati-Rennmaschinen für Ausweissfahrer	S. R.	25/765
Die kommende MZ?	S. R.	26/793

## Ratschläge und Bastelei

Was sind PS, HP, CV?	H.-J. M.	1/14
Vorsicht bei Spikereifen!	H.-J. M.	1/22
Rund um die Lenkungslager	H.-J. M.	2/44
Rückwärtsgang für KS-Getriebe	Horst Briel	3/71
Gefährliche Pendelei	H.-J. M.	3/72
Erstaunliche Wirkung	H.-J. M.	3/76
Getrennschmierung bei Zweitaktmotoren	S. R.	4/90
Dichtungsprobleme	H.-J. M.	4/96
Wer bremst, ist feige (1)	H.-J. M.	5/124
Windschutz durch Strömungsumlenkung (1)	Dipl.-Ing. Kramer	5/126
Spezialität für Sport im Gelände: Reifenhalter	H.-J. M.	5/129
Privatfabrik: Werkzeug aus dem Kaufhaus	H.-J. M.	5/130
Wer bremst ist feige: Innerliche Bremsenpflege (Schluß)	H.-J. M.	6/148
Eine kleine Auswahl Kolbenschnitten	H.-J. M.	6/157
Stoye-MZ-Seitenwagen	H.-J. M.	6/158
Die unnötigen Ärgernisse	H.-J. M.	7/184
Windschutz durch Strömungsumlenkung (Schluß)	Dipl.-Ing. Kramer	7/196
Norton-Twin Eigenbau	Riesacker	8/211
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Kreidler Florett, 5-Gang (1)	H.-J. M.	10/285
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Kreidler Florett, 5-Gang (2)	H.-J. M.	11/312
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Kreidler Florett, 5-Gang (3)	H.-J. M.	12/342
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Kreidler Florett, 5-Gang (4)	H. J. M.	13/376
Urlaubsplanung: Schnitt und Spitze	H.-J. M.	14/404
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Kreidler Florett, 5-Gang (5)	H.-J. M.	14/406
Garantie für den besten Zustand?		
„Nur Langstrecke gefahren“	H.-J. M.	15/441
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Kreidler Florett, 5-Gang (Schluß)	H.-J. M.	15/442
Urlaubsplanung / Das zulässige Gesamtgewicht	H.-J. M.	15/444
Ford-Spezial als Gegner für BMW	Mick Woollett	15/446
Einfahren – heute	H.-J. M.	16/470
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Honda CB-450 (1)	Klacks	17/496
Dichtungsprobleme diesmal bei Wellen-		
dichtungen (2)	H.-J. M.	17/500
Niveaueinstellung bei Dellorto-Rennvergasern	Fu.	18/517
Dichtungsprobleme (3)	H.-J. M.	18/522
Prüfstand-Systematik		18/524
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Honda CB-450 (2)	Klacks	18/526
Dichtungsprobleme (Schluß)	H.-J. M.	19/548
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Honda CB-450 (3)	Klacks	19/552
Federbeine – schräg oder gerade?	H.-J. M.	20/604
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Honda CB-450 (4)	Klacks	20/608
Kleiner Griff in die große Trickkiste	H.-J. M.	20/612
Doch was Neues: IFMA-Zubehör	H.-J. M.	21/643
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Honda CB-450 (5)	Klacks	21/660
Gummilagerung von empfindlichen Teilen	H.-J. M.	22/680
Jetzt für den Winter basteln	H.-J. M.	22/687
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Honda CB-450 (6)	Klacks	22/688
Die Gebrauchtkauf-Lotterie	H.-J. M.	23/711
Was so alles bricht und reißt	H.-J. M.	23/712
Metallkleben hält nur, wenn man es richtig macht	H.-J. M.	23/713
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Honda CB-450 (7)	Klacks	23/714
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Honda CB-450 (Schluß)	Klacks	24/742
Neuheiten-Test: Ronson Gas-Lötlötlampe	H.-J. M.	25/766
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Puch 250 SGS (1)	H.-J. M.	25/768
Schneller auch ohne Frisur (1)	Dipl.-Ing. Kramer	26/786
Neuheiten-Test: Skibrille / Handwaschmittel	H.-J. M.	26/795
Das MOTORRAD baut am Motor:		
Puch 250 SGS (2)	H.-J. M.	26/796



## Sport

	Autor	Heft/Seite
Straßensport: Rund um Hannover .....	Brede	1/12
Helmut Fath will 1966 wieder fahren.....	S. R.	1/23
Neuer japanischer Rennkurs .....	Baxter	2/36
5. Nikolaus-Trial .....	Wahler	2/41
Vorläufige OMK-Terminliste - Internationale Termine .....		2/48
Erinnerungen an die ADAC-1000-km-Fahrt 1965 ..	Bra.	2/50
Trial in der Sackgasse? .....	Brinkmann	3/77
Die beiden Deutschen Moto Cross-Meister 1965		5/121
Winter-Moto Cross in Schanbach .....	Dr. Baumann	5/123
Das Autodrom von Imola .....	Ra.	5/134
Wie ist das eigentlich mit der Karenzzeit .....	V. Rauch	7/174
Tour de France .....	Westiner	7/176
Trial Lamborelle .....	J. G.	7/183
Sporttermine 1966 in der Schweiz .....		7/199
Deutsche Trialmeisterschaft: Lindenfels im Odenwald - Schatthausen bei Heidelberg ....	Klacks	8/208
Clamart 1966 .....	Crius	8/212
Sportverkehr zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland .....		8/215
Geländesport-Auftakt in Berlin .....	HoBe	8/219
DMV-Zweitage-Fahrt, Eschwege .....	V. Rauch	9/239
Aus italienischen Rennabteilungen .....	Carlo Perelli	9/243
Moto Cross-Weltmeister in Bielstein .....		9/249
Trialsport - heute .....		9/258
Bärenjagd auf der Schwäbischen Alb .....	Penz	9/262
Wie in jedem Jahr: IMOLA .....	S. R.	10/269
Deutsche Straßenmeisterschaft 1966:		
1. Lauf, Eifelrennen .....	Klacks	11/298
Deutsche Geländemeisterschaft 1966:		
1. Lauf, Rodheim-Bieber .....	V. Rauch	11/304
Ein neues Moto Cross-Talent: Paul Friedrichs ..	Perelli	11/307
Großer Preis von Österreich .....	Dr. Krackowizer	11/310
Deutsche Geländemeisterschaft 1966:		
2. Lauf: Südwestfälische .....	V. Rauch	11/316
Solitude-Prüfungsfahrt .....	Klacks	11/317
Zum 37. Male: Österreichische Alpenfahrt .....	S. R.	12/326
Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
1. Lauf, Großer Preis von Spanien .....	V. Rauch	12/330
Moto Cross Bielsteiner Waldkurs .....	Dr. Baumann	12/336
Die Schottischen Sixdays 1966 .....	Pit Trial	12/337
Die ersten Bilder von Hockenheim .....		12/352
Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
2. Lauf, Großer Preis von Deutschland .....	V. Rauch	13/353
Tubbergen, Domäne der Privatfahrer .....	H. Briel	13/366
Veteranenrallye in Geislingen .....	H.-J. M.	13/367
Um den FIM-Cup in Beuern .....	Dr. Baumann	13/381
Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
3. Lauf, Großer Preis von Frankreich .....	V. Rauch	14/390
Europameisterschaftsvorlauf der Sandbahnfahrer auf dem „Eichenring“ bei Scheeßel .....	F. K. Kienitz	14/393
Zum zehnten Mal: Die 1000-km-Fahrt .....	Bratenstein	14/396
Erster Lauf um den Juniorenpokal:		
Motodrom Hockenheim .....	Klacks	14/398
Deutsche Geländemeisterschaft 1966:		
4. Lauf, eine nordbayerische Fehlleistung .....	S. R.	14/400
Moto Cross-Meisterschaft:		
1. Lauf in Augsburg 2. Lauf in Wipperfürth ..	Dr. Baumann	14/411
Der schwerste Geländewettbewerb seit Jahren: XIX. Dreitagefahrt Bergamo .....	S. R.	15/417
Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
4. Lauf, Dutch-TT in Assen .....	V. Rauch	15/424
Dreitagefahrt Isny .....	V. Rauch	15/428
Juniorenpokal:		
2. Lauf, Rusel-Bergrennen .....	Willeuthner	15/431
3. Lauf, Avus .....	Bredow	15/432
Sechsstundenrennen auf dem Autodrom von Imola .....	Perelli	15/436
6. Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt .....	Bratenstein	15/437
Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
5. Lauf, Francorchamps .....	V. Rauch	16/454
Deutsche Straßenmeisterschaft 1966:		
3. Lauf, Norisring .....	Klacks	16/460
Deutsche Geländemeisterschaft 1966:		
5. Lauf, Rheinlandfahrt .....	V. Rauch	16/464
Moto Cross-Meisterschaft:		
3. Lauf, Rudersberg .....	Dr. Baumann	16/468
Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
6. Lauf, Sachsenring .....	V. Rauch	17/482
Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
7. Lauf, Großer Preis der Tschechoslowakei ....	Baxter	17/487
Deutsche Straßenweltmeisterschaft 1966:		
4. Lauf, Int. Bergpreis Freiburg-Schauinsland ..	Klacks	17/488
Deutsche Geländemeisterschaft 1966:		
Letzter Lauf, Soltau .....		17/490
Endlauf zur Sandbahn-Europameisterschaft in Mühlendorf .....	Schwaiger	17/491
Moto Cross-Meisterschaft:		
4. Lauf, Villingen .....	Dr. Baumann	17/494
Eller Bergrennen .....	Bratenstein	17/498
Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
8. Lauf, Großer Preis von Finnland .....	Baxter	18/512
Bremerhavener Fischereihafenrennen .....	H. Briel	18/514
Das internationale Bergrennen Monte Generoso (Schweiz) .....	Klaus Fischer	18/518
Moto Cross Ratingen .....	Dr. Baumann	18/530
Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
9. Lauf, Ulster-G.P. .....	Baxter	19/538
Die 500 Meilen von Brands Hatch .....	Lord Wheel	19/543
Besuch beim Deutschen Moto Cross-Verband DMCV e. V. ....	Dr. Baumann	19/544
Flugplatzrennen in Wunstorf .....	H. Briel	19/546
Moto Cross Oberlahn .....	Dr. Baumann	19/558
Moto Cross Beuern .....	Dr. Baumann	19/559
41. Int. Sechstagesfahrt .....	S. R.	20/576
Tourist Trophy 1966 (1. Teil) .....	Tragatsch	20/592
Avus. Juniorenpokal / Deutsche Straßenmeisterschaft .....	Bredow	20/616
Hockenheim. Juniorenrennen spannender als ein Grand Prix .....	Klacks	20/620
Moto Cross Ottenbach .....	Dr. Baumann	20/624

	Autor	Heft/Seite
Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
10. Lauf, Großer Preis der Nationen in Monza ..	V. Rauch	21/638
Sechstagesfahrt-Gedanken .....	S. R.	21/646
Tourist Trophy 1966 (2. Teil) .....	Tragatsch	21/650
Juniorenpokal:		
Vorletzter Lauf, Eifelpokal auf dem Nürburgring	H. Briel	22/670
Moto Cross Erbach/Ulm .....	Dr. Baumann	22/684
Eine neue Straßenfahrt: Hessen-Rheinland-Nürburgring-Fahrt .....	Bratenstein	22/686
Die Deutschen Straßenmeister 1966 .....		22/687
Anscheidt Weltmeister		
Letzter Lauf zur Straßen-Weltmeisterschaft 1966:		
Großer Preis von Japan .....	Baxter	23/698
Juniorenpokal: Rhön-Bergpreis .....	H. Briel	23/702
Auftakt zur Deutschen Trial-Meisterschaft:		
1. Lauf: Garmisch-Partenkirchen .....	List	23/706
2. Lauf: Holzkirchen .....	List	23/707
Int. Sandbahnrennen in München .....	Schwaiger	23/709
Nach der TT .....	Tragatsch	23/716
Deutsche Trialmeisterschaft 1966/67:		
3. Lauf, Trial Lüneburg .....		
4. Lauf, Hellkuhlen-Bergtrial .....	Klacks	24/734
Belebung durch Verbot? Die Situation im Straßen-Zuverlässigkeitssport (1) .....	D. Stolpp	25/762
Rund um Hannover .....	M. Brede	25/767
III. Int. Alpentrial Oberbiberg .....	K. Fischer	25/770
VI. Int. Westf.-Lippe-Trial .....	J. Goebel	25/774
Trial Kronach .....	V. Rauch	26/782
Trial Cucufa .....	Crius	26/783
Belebung durch Verbot? Die Situation im Straßen-Zuverlässigkeitssport (2) .....	D. Stolpp	26/794
Die Deutschen Geländemeister 1966 .....	S. R.	26/799
Endstand der Straßen-Weltmeisterschaft 1966 ....	S. R.	26/799

## Menschen um das Motorrad

Die einsame R 71 (Peter Lorch) .....	Klacks	1/34
Siegfried Rauch: 60 Jahre ist er jung! .....	Crius	4/86
Erwin Tragatsch wird fünfzig! .....	S. R.	4/112
Ludwig Apfelbeck (1) .....	Dr. Krackowizer	6/150
Ludwig Apfelbeck (Schluß) .....	Dr. Krackowizer	7/180
Obering. F. A. E. Martin 75 Jahre .....	S. R.	11/324
Ernst Wewer 70 Jahre .....	Klacks	13/388
Gert in der Elst 60 Jahre .....	S. R.	24/752

## Reiseartikel

Schnee im Frankenwald .....	Inge Rogge	1/10
Lüneburger Heide .....	Inge Rogge	3/66
Der Weg nach England .....	Inge Rogge	4/107
Streifzug im Steigerwald .....	Inge Rogge	5/122
Achtung! TT-Pilger und Englandfahrer! .....	Inge Rogge	6/161
Ruwer-Glan-Patrouille .....	Inge Rogge	9/242
Schweden-Fahrt, Reiseinformationen zur Sechstagesfahrt .....	Inge Rogge	17/495
Elb-Marschen .....	Inge Rogge	20/566
Mit dem Wind über die Rhön .....	Inge Rogge	23/708

## Elektrotechnik

Notfalls geht's mit einer Taschenlampen-Batterie: Hochspannungs-Kondensator-Zündung	Ra.	4/91
Elektrische Feinheiten .....	H.-J. M.	4/106
Meßgeräte - immer wieder neu .....	H.-J. M.	5/129
Lichtelektrischer Geber für hochtourige Rennmotoren .....	S. R.	8/211
Neues bei Bosch .....	S. R.	22/682

## Allgemeines und Verkehr

Pfadfinder-Trophäe 1965:		
2. Gruppe, Motorrad-Veteranen .....	Klacks	1/6
Archiv für Motorradgeschichte .....	Bredow	1/8
Pfadfinder-Trophäe 1965:		
3. Gruppe, Eisenbahnen .....	Klacks	2/38
XI. Elefantentreffen .....	Klacks	3/58
Die Bultaco-Story .....	Glabmann	3/68
Drachen-Rallye 1966 .....	Hubert Förster	5/117
Frostaufbrüche .....	Klacks	6/146
Vater Harrs große Wetterburg .....	Klacks	6/152
Mammut auf Besuch bei NSU .....	Klacks	7/194
Unser Versicherungsthema:		
Schadenfreiheitsrabatt .....	E.	8/226
Vor dem großen Fahren .....	Klacks	9/245
Pfadfinder-Trophäe 1966:		
Bärenjagd auf der Schwäbischen Alb .....	Penz	9/262
TOV und Phonmessung .....	Messer	9/262
Das Treffen und die Zielfahrt nach Melnik ....	Klacks	10/279
Laßt die Burschen Motorrad fahren! .....	Klacks	12/338
Den Stier bei den Hörnern gepackt .....	Klacks „Tausendsassa“	13/360
Internationales Motorrad-Treffen in Melnik CSSR	Klötzner	13/364
WIMA-Rallye 1966 .....	Ellen	13/380
Versicherungen immer aktuelles Thema .....	E.	14/410
Achillesfersen .....	Klacks	16/462
Jumbo-Rallye 1966 (Holland) .....	Sigrid Briel	18/519
Das große Geschäft: Frisieranleitungen .....	S. R.	18/531
Treffen am Stillferjoch .....	Klacks	19/557
Der Spaß zu zweit .....	Klacks	20/596
Kolonie - Fahrschul-Beobachtungen .....	Klacks	21/644
„... das kannst du eben doch nicht!“		
Der große Sprung von 50 ccm auf einen größeren Hubraum .....	Klacks	22/672
Troll-Rallye .....	Mager	22/685
Die JAWA-Geschichte (1.) .....	Tragatsch	23/704
Neues und Gutes aus der Kleiderkiste:		
Belstaff-Trialon - Neuer Elefantenboy .....	Klacks	24/730
Weihnachten steht dicht vor der Tür .....	H.-J. M.	24/737
JAWA-Geschichte (2.) .....	Tragatsch	24/740
JAWA-Geschichte (Schluß) .....	Tragatsch	25/764
Seefahrt tut not! .....	Klacks	26/788
Ein Händler ging durch die IFMA .....	N. N.	26/792



## MOTORRAD-MARKT

### Bitte beachten!

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

**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

Schalldämpfer u. Felgen für MB 250, Einspeichen u. Zentrieren. Fa. F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7. 52 279

Suche Adler MBS oder Sprinter, fahrbereit, sowie Spezialwerkzeuge. Hans Peter Stemper, 68 Mannheim, C 2, 16-18. 52 414

Gesucht für Adler-Twin 1 Paar Leistritz-Dämpfer. B. Hamacher, in Total-Tankstelle Bömeke, 5021 Großkönigsdorf, Aachener Straße. 52 402

### AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON



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

### AJS

**A.J.S.** Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 52 300

Verkaufe AJS 20 M, Bauj. 55, zum Ausschlichten, Kurbelw. gebrochen, sonst in Ordn., Lichtmaschine neu. Gegen Gebot. P. J. Brunner, 2 Hamburg 52, Bei der Flottbeker Kirche 11. 52 398

### BSA

**BSA** Motorräder, Ersatzteile, Zubehör, Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7 52 302

Diverse BSA-Motorteile von 500 ccm Twin billig zu verkaufen. S. Krantz, 6443 Sontra, Postfach 200/6. 52 373

Tausche schnelle Grasbahn-Cross Bultaco Shepra S 200, 29 PS, geg. guterh. MC-Maschine 250 ccm oder GS-Maico 175 bis 250 ccm, ab Bauj. 65. Reinhard Junker, 4771 Lohne/Soest, Tel. Soest 52 32. 52 364

Verkaufe alle Teile von 350 ccm BSA Goldstar. B. Becker, 1 Berlin 13, Feld 4, Lerchenweg 122. 52 404

### BULTACO

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.

### DKW

Suche einwandfreien Motor für DKW RT 350, evtl. kompl. Masch., außerdem 1 Verkleidung für 350er. Selbstabholung, verk. RT 250 H zum Ausschlichten. Gerhard Bauer, 7541 Conweiler, Hardtstr. 14. 52 385

Verkaufe an Liebhaber 350er DKW-Straßensportmaschine, in einwandfreiem, neuwertig. Zustand, 2 Verg., sehr schnell u. zuverlässig, mit vielen Ersatztl., gute Plazierungen, für DM 1450,-. K. Müller, 7131 Diefenbach, Hauptstr. 21. 52 407

### DU CATI

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

### GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe Zündapp GS 50, neuer 5-Gang-Motor mit Breitwandzylinder G, 25 PS, Motor erst eine Veranstaltung gelaufen, für DM 800,-. Roland Höllwarth, 7123 Großsachsenheim. 52 333

1 Hercules K 103 GS, Bj. 64, in gutem Zustand, Preis DM 750,-  
1 Hercules K 103 GS, Bauj. 66, mit Ersatzmotor, DM 1300,-  
1 Maico 175 GS, Bauj. 64, mit überholtem Motor, DM 250,-  
Klaus Hauschildt, 22 Elmshorn, Motorfahrzeuge, Bauerweg 37, Tel. 0 41 21 - 24 72. 52 350

Wegen Aufgabe des Motorsports verkaufe ich meine Hercules K 175 GS, ehemal. Werksmaschine, mit Osterle-Gabel (16 cm Federweg) und Moto Cross-Federbeinen, sowie verschiedene Ersatzteile. Maschine ist frisch überholt und sofort einsatzfähig. Preis DM 650,-. Manfred Gurr, 7118 Künzelsau, Haager Weg 4. 52 335

Verkaufe Maico 250 GS, Bauj. 62, Sechstage-Ausführ., DM 350,-. Werner Reinschlüssel, 7403 Pfäffingen, Hauptstr. 23. 52 413

### HARLEY-DAVIDSON

Importeur f. das Bundesgebiet; Fa. Georg Suck, 2 Hamburg 1, Nagelsweg 19, liefert die neuesten Modelle u. Ersatzteile. 52 277

### HEINKEL

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

### HERCULES

Umstände halber verkaufe ich meine generalüberholte Hercules 175 GS. Preis nach Vereinbarung. M. Lepper, 6331 Hermannstein, Blasbacher Straße 33. 52 349

K 100/4, Bauj. 64, Luxusausführung, 8000 km, vollkommen neuwertig, für DM 650,- zu verkaufen. E. Riedel, 8673 Rehau, Fohrenreuther Straße 33. 52 378

Eilt! Hercules 175 GS, zugel., TÜV 10. 68, Motor für DM 300,- werksüberholt, mit viel Zubehör, sehr billig. P. Thöne, 3 Hannover, Schulze-Delitzsch-Straße 23. 52 334

Suche Hercules K 50 Sport, zahle bar! Preisangebote an R. Graner, 71 Heilbronn-Süd, Landwehr 16. 52 417

### HOREX

Suche Horex Regina-Motor 350 od. 400 ccm sowie Imperator-Motor. Angeb. an Paul Hofmeister, 4 Düsseldorf, Kölner Landstraße 101. 52 344

Wünsche RS 500 mit vielen neuen Getriebeersatzteilen sowie mehrere Vorder- und Hinterradschwinge und Motoren an schnell entschlossenen Käufer abzugeben. Hans Jürgen Schneider, 5238 Altstadt, Kirchstraße 64. 52 347

Verk. Horex Imperator 400, 2 Vergaser, Vollschw., 1. Hand, 33 000 km, 1a Zust., um DM 800,-. Lenhardt, 4006 Erkrath-Unterbach, Vennstr. 136. 52 317

Verkaufe für Horex Imperator Federbetttrahm., Preis nach Vereinbar., 2 Dunlop Racing KR 73, vorn 300-18", hinten 350-18", für DM 180,-. Es sind neue Reifen. Helmut Diemer, 6361 Nieder-Florsdorf, Wilhelm-Leuschner-Str. 14. 52 387

### HUSQVARNA

Siegreiche Husqvarna MC 250, Sand- u. Grasbahnmaschine, werksüberholt, technisch letzter Stand, DM 2850,-. Fritz Schilling, Kfz-Meister, 2409 Gronenberg/Scharbeutz. 52 403

### ITAL-JET

Verkaufe ITAL-JET, 50er, mit Sachs-Motor, Bauj. 66, 9000 km, für DM 650,- oder tausche gegen 500er BMW mit Vollnabe oder Adler 250 Sprinter. Richard Josten, 5472 Pleidt, Alte Andernacher Straße 3. 52 299

### JAWA



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 04 11/44 74 91 52 304

350 ccm Jawa-Motor, 16 PS, mit Brief, 20 000 km gelaufen, DM 70,-. Walter Meyer, 2058 Lauenburg/Elbe, Compestraße 41. 52 355

### KREIDLER

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

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, Zylinder-schleifen, Tuning, Rennzubehör aller Art, beim Zweiradspezialisten: **Alfons Mohr, 5441 Hausen b. Mayen (Nettetal), Telefon 26 44 Mayen.** Prospekt anfordern.

**Achtung KREIDLERFAHRER!** FRISIERANLEITUNG für alle Kreidler-Typen, à 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. 52 299

**Motorrad-Zubehör**  
Claus Klüglich & Co. bietet an für Kreidler: längsverrippte Zylinder mit Büchse, neue Ausführung: 1. Größe 16 x 16, 2. 13 x 13 cm, einbaufertig z. Prs. von DM 235,-, auch Drehschieber-Zyl. für sämtl. 50 ccm-Rennmasch. als Rohling, wassergekühlt, DM 135,-, einbaufertig n. Ang. DM 350,-. Neues Renngetr. 4-Gang für Kreidler DM 380,-. Rennrahmen für Kreidler DM 600,- sowie Ansaugst., Kettenräder u. anderes. Claus Klüglich & Co., 7501 Wöschbach, Hauptstr. 63. 52 284

### MAICO

#### MAICO-Drehschieber-Motorräder

50 und 125 ccm

jetzt bestellen! Besichtigung und Probefahrt bei: **PERSCHIED, 5047 Wesseling, Ahrstr. 37, Alleinvertrieb für Raum Köln, Bonn und Euskirchen.** 52 292

Suche Maico 250 (evtl. MC), fahrbereit (mit TÜV), unter DM 800,-. H. Rieß, 7 Stuttgart-Untertürkheim, Kappelbergstraße 39. 52 389

Maico 350 ccm-Motor, Bauj. 1965, 28 PS, nur Straße gefahren, enorm schnell, DM 950,- zu verkaufen. Joachim Goltzsche, 6 Frankfurt/Main, Dahlmannstr. 10. 52 399

### Anzeigen-Schluß

für Heft 2/67  
ist am  
27. 12. 1966

### MOTO CROSS

Suche einen Tank für Maico MC (nur billig). Karl Müller, 8941 Steinheim, Hauptstraße 37. 52 361

Greeves 24 MX 1, 1965, Challenger, in rennfertigem Zustand, zu verkaufen. Fritz Bratza, A-1150 Wien 15, Gernotg. 9/5, Osterreich. 52 285

**Achtung Moto Cross-Fahrer! Matchless-Melisse, 1965, in gutem Zustand, um DM 1800,- zu verkaufen.** Harald Terharen, 1150 Wien 15, Reuenthalg. 2-4 (Osterr.). 52 286

Moto Cross — BSA Goldstar 500 ccm, 1 Ersatzmotor mit Ceriani-Gabel und Norton-Ersatzgabel sowie zwei Vorderräder wegen Aufgabe des Motorsports zu verkaufen. Zuschr. unter M 5041 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 314

Verkaufe meine WABEHA-Montesa 2500 ccm u. meinen Transportanhänger. Edgar Walz, 7 Stuttg.-Möhringen, Steinbrunnstraße 30, Tel. 71 11 47. 52 354

### 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

Verk. schnelle Ray Petty Norton Manx, Bauj. 62, mit Verkleidungen, Ersatzteilen und Übersetzungen, für DM 5000,-. Tel. 08 11 - 37 01 93, ab 19 Uhr, oder Zuschr. unter M 5037 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 310

Verkaufe 500er Norton, Bj. 55, ohne Getriebe. Hans Jürgen Schneider, 5238 Altstadt, Kirchstr. 64. 52 342

Verkaufe von Norton Manx: 2 Federbett-rahmen mit Schwinge ohne Gabel, je Rahmen DM 750,-; 1 Manx-Motor 350 ccm mit Vergaser DM 1400,-; 1 Getriebe 6-Gang u. 4-Gang, zusammen DM 1200,-; 1 Hinterrad DM 300,-; 1 Öltank DM 50,-; 1 Benzintank DM 70,-; 1 Sitzbank DM 50,-; 11 vordere Übersetzungen DM 220,-; 8 hintere Übersetzungen DM 180,-; 1 neuer Drehzahlmesser (Smit) DM 130,- sowie Kolben, Ventildfedern u. viele andere Teile für DM 200,-. Fritz Muhl, 593 Hüttental-Weidenau, Waldstr. 14/1. 52 400

99 SS, 61, sehr gepflegt, günstig abzugeben. Alexander Narr, 8 München 13, Schleißheimer Straße 187a, Tel. 37 01 93 52 421

### NSU

#### Federbein-Anbausätze



(auch Super) zum Selbstbau - tausendf. bewährt Schraubbefestigung, kein Schweißen. Verstellbare Federbeine weiter verbessert für Vorder- u. Hinterradschwinge. Fordern Sie Prospekte für Ihren Typ.  
**G. GEHRING, 8 MÜNCHEN-Obermenzing Adelsbergstraße 1 · Telefon: 57 36 33**

**Achtung Max-Fahrer!** Wir machen Ihre Kurbelwelle standf. dch. Einb. eines Alu-Käfigs. Perkuhn & Schäfer, Motortuning, 7 Stuttgart-Rohr, Auf der Heide 10; 532 Godesberg, Wupperstraße 11. 52 331

### PUCH

Original-Ersatzteile für Puch, Moped, Roller, Motorräder und Wagen sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chromzylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren, Geländesportausrüstungen und Renntriebwerke.  
Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager  
Puch-Generalvertretung L. L i e d l,  
Regensburg-Graßling, Tel. 0 94 05 - 274 52 274











## SEITENWAGEN

Verkaufe Stelb 250 S, hydraulisch gebremst, wie neu. Anschlüsse für R 50, DM 450.— bar. H. Wetzels, 285 Bremerhaven, Beuthener Str. 29. 52 322

## ENGL. TRIUMPH

**TRIUMPH** Motorräder, Ersatzteile, Zubehör  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
52 305

Verkaufe Triumph Bonneville in allerbestem Zustand. Viel „Gewußt wo“. Wirklich günstig! K. Lange, 285 Bremerhaven, Heinrich-Plett-Straße 14. 52 366

## Schweiz TRIUMPH-Motorräder 1966

Bonneville ab Lager lieferbar. Métisse-Rahmen, Ceriani-Tele-Gabeln, Girling-Federbeine, Avon-Verschaltungen, Cromwell-Helme, Barbour-Anzüge, alle Motorradbauteile sowie Ersatzteile und Zubehör. Verlangen Sie Prospekte. Import und Vertretung: **Otto von Arx, CH 4632 Trimbach/Olten** (Schweiz) Telefon (062) 41414

Verk. 6 T, 650 ccm, Bauj. 63, DM 1400.—, u. Super-Max in Teilen. Kaiser, 44 Münster, Roxeler Straße 40, Blücher-Kaserne. 52 326

## YAMAHA

### Yamaha-Werksvertretung



#### Karl Theo Horn

Inhaber:  
Heinr. Ronsdorf jun.  
**583 Schwelm**  
Telefon 3131

### dico Yamaha liefert und betreut

ERSTZTEIL-STÜTZPUNKT Süddeutschland, **Walter Dillenberger**, 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. Holtmeier**  
Wuppertal-Vohwinkel  
Kaiserstraße 174, Telefon 78 17 00



Yamaha-Werksvertretung  
**Paul Tüscher,**  
2 Hamburg 13,  
Rentzelstraße 10

## ZÜNDAPP

### ZÜNDAPP

Fahrzeugverkauf u. Reparatur:  
**Zündapp-Spezial-Vertrieb**  
Schad, Frankfurt a.M., Rheinstr. 9, Tel. 72 52 61

Suche hochgez. Krümmer für KS 601. Zuschriften an Heinz Zürcher, CH-8200 Schaffhausen, Fulachstraße 253. 52 351

Verkaufe gegen Gebot von Zündapp 250 Trophy: Fahrgestell, kompl., mit Rädern und Brief, Ia Sitzbank etc. J. Jacobs, 7032 Oberkochen, Brunnenhaldestr. 36. 52 348

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 52 275

Zündapp KS 601 mit Seitenwagen TR 500, gebremst, und Richterkabine, versch. Ersatzteile sowie Spezialwerkzeuge umst. halber für nur DM 750.— zu verkaufen. E. Nikolaus, 67 Ludwigshafen a. Rh., Riedsaumstraße 23. 52 367

## 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.

Wir wünschen allen Motorradfreunden ein frohes Weihnachtsfest und ein gutes 1967

Verkaufe KS 601 „Sport“, erstkl. Zustand, mit Drehzahl- u. Öldruckmesser, hydr. Lenkungs-, Sattel- u. HiraFedämpfer. Evtl. mit SW S 250. Außerdem 1 Hinterachsgetr. 7/43, 8/43, 1 Schaltgetr., Original-Sturzbügel, Sitzbank, Hoske-Tank, Sportnacke, Kurbelwelle, 1 Paar Zyl.-Köpfe. E. Müller, 5449 Leideneck 50 (Hunsr.). 52 388

**ACHTUNG ZÜNDAPPFAHRER!**  
FRISIERANLEITUNG für alle 50-ccm-Typ. von Zündapp. Preis d. Anl. DM 13.50, Funktionsbeschr. des Zweitaktors DM 5.—. Beide mit Skizzen und Maßzeichnungen. Bei Bestellung von Frisieranl. und Funktionsbeschr. Preis zusamm. nur DM 15.—. Bei Günter Brecht, MMSC, 68 Mannheim, K. 3, 5. 52 298

Verkaufe Zündapp KS 100, Bauj. 63, 2000 km gel., oder Tausch gegen KS 601-Gespann. W. Reinschlüssel, 7403 Pfäfersingen, Hauptstr. 23. 52 412

Verkaufe KS 601 für DM 500.—. H. Rechmann, 548 Remagen-Kripp, Batterieweg 63. 52 396

### Weihnachtsgeschenke ???

„Trial“ die 1000fach bewährte Motorrad-Ledersportmütze in 5 versch. Lederfarben DM 29.70. Nappa-Lederkrawatten in Schwarz od. dkl.rot DM 8.95 frei Haus. Umtausch oder Geld zurück auch nach dem Fest. Also kein Risiko für Sie. **K. Wettengel, 698 Wertheim, Odenwaldstraße 6, Tel. 5221**

## 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

## BEKLEIDUNGEN, RENNBRILLEN, REIFEN

**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. 52 306

Suche guterh. Rennkombi, Gr. 170 cm. Josef Oberrauch, 8789 Wildflecken, Rhön-Kaserne, Kp. 1/353. 52 295

Barbour-Int. mit Futter, Gr. 185 ccm, zu verk. R. Meyer, 3 Hannover, Bernwardstraße 31. 52 360

Verkaufe guten Marquardt-Mantel, Gr. 94, u. Gisenia-Hose, ges. DM 50.—. Brandt, 4971 Oberbecksen, Grenzbachstr. 15. 52 325

## ACHTUNG — Zweitaktfreunde!



Weihnachtsüberraschung  
**Yamaha**

**YDS 3 C Scrambler**, 250 ccm, 28 PS, nur 2555.— DM (gespart 440.— DM) abzüglich 3% Skonto bei Barzahlung. Lieferzeit 4-6 Wochen, jedoch nur beschränkte Stückzahlen lieferbar.

**Walter Dillenberger, Inh. Klaus Becker**, Sportartikel und Kraftfahr-Zubehör,  
7141 Schwieberdingen, Stuttgarter Straße 41, Telefon 071 50/81 91

## STURZHELME

### Engl. Sturzhelme

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



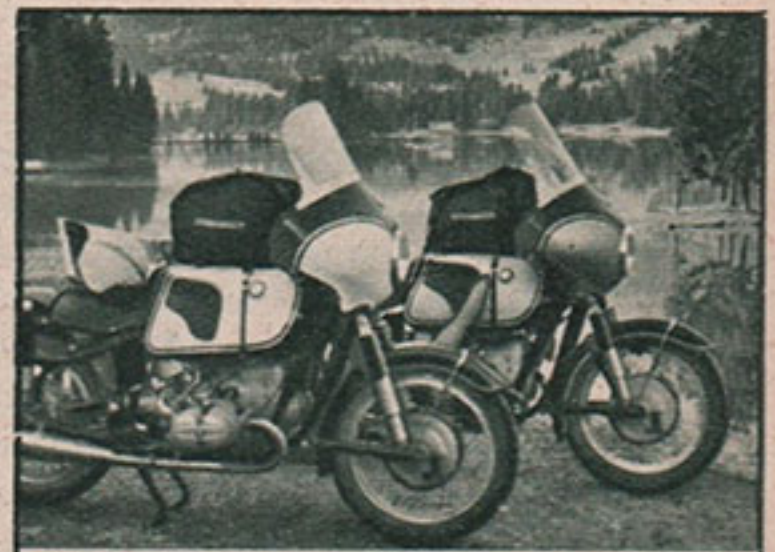
### Römer Sturzhelme

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

## 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

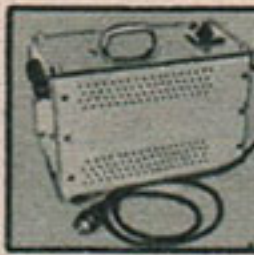
**SPEZIAL-MOTORRAD-REPARATUR · ERSTZTEILE · TUNING · ZUBEHÖR · ALLE ENGL., ITAL. u. DEUTSCHE MASCHINEN RAICHEL, 73 ESSLINGEN**, Am schönen Rain 39



### HEINRICH-Verkleidungen und Kraftstofftanks sind zweckmäßig und zeitlos formschön

zu beziehen vom Herst.: **Karl Heinrich, 7034 Maichingen** bei Sindelfingen, Hanfackerweg 13, Tel. 8 27 28 Böblingen

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



**Schweißtrafo — Selbstbau 220 + 380 V**  
Schweißstrom bis 180 A, Bausatz ab 170.— DM, Bauplan p. Nn. DM 9.80 liefert Jos. Bode, 5041 Friesheim, Ulmenweg 16

### Neue aus der IFMA Honda, Puch, Yamaha, Maico

verkauft nicht nur, sondern wartet und repariert Motorradhaus **R. Waiblinger**, 7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5

Honda CL 72-Geländemodell, Bauj. 1964, sehr gut erhalten, um DM 800.— zu verkaufen. Rudge Ulster-Grasbahnmaschine, sehr schnell, um DM 600.— zu verkaufen, Max-Kurbelwelle um DM 30.— zu verkaufen. Karl-Heinz Jasiczak, 453 Ibbenbüren, Karlschacht 47. 52 356

Wegen Aufgabe des Rennsports verkaufe ich sehr schnelles BMW-Bahnrenngespann. Sehr viel Zubehör und Ersatzteile zum Preis von DM 1600.—, NSU-Max Spezial-Fahrgestell, Motor generalüberholt, sehr schnell, zum Preis von DM 900.—. Klaus Jakob, 4721 Herzfeld, Lippstädter Str. 51. 52 357

Verkaufe Maico 250 ccm, MC, Bauj. 66, mit Flugrohrrahmen, Ceriani-Gabel u. Ersatzteilen. Außerdem eine neue Ceriani-Gabel u. eine guterhaltene Puch 175 SVS. Erich Müller, 7321 Albershausen, Lenaustraße 7. 52 391

**YAMAHA YDS 3** (Bauj. 65, 15 000 km) zu verkaufen sowie 1 BSA A 65 R für DM 1700.—. Artur Groß, 5239 Niedermörsbach, Hauptstraße 36. 52 324

Suche gut erhaltene Masch. ab 500 ccm. Biete Geloso-Kurzwellenempf. G 4/214. Ludwig Thrunke, 294 Wilhelmshaven, Mühlenweg 50. 52 423



# Das Letzte

## Sauerland-Ring

Eine neue abgeschlossene Rennstrecke ist in Sicht! — Im Elpetal bei Gevelinghausen (Kreis Meschede/Sauerland) soll 1967 der Bau des 5,2 km langen „Sauerland-Ringes“ begonnen, und im Jahre 1968 sollen dort die ersten Rennen ausgefahren werden. Initiatoren und vorläufige Finanziers dieses Projekts sind Karl Freiherr von Wendt-Papenhausen und das Amt Bestwig. Nach Aussagen der Initiatoren soll die Finanzierung des Baues gesichert sein, doch erhofft man sich Zuschüsse von Bund und Land. Ob letzteres jedoch bei den geplanten Sparmaßnahmen der Regierung in Bonn verwirklicht werden kann, möchten wir anzweifeln.

Nichtsdestotrotz: eine dritte abgeschlossene Rennstrecke würden alle Beteiligten — Veranstalter und aktive Fahrer — unbedingt begrüßen. Denn der Motorsport muß sich zwangsläufig wegen der immer größer werdenden Verkehrsdichte von den öffentlichen Wegen und Straßen auf die vorhandenen Sportanlagen in der Eifel (Nürburgring) und bei Hockenheim (Motodrom) verlagern, wodurch diese mehr und mehr überlastet werden. Vor kurzem fand in Gevelinghausen eine Zusammenkunft aller Interessenten statt, bei der bereits ein Modell der Strecke gezeigt wurde.

Natürlich möchten wir den Plänen die Daumen drücken, denn gerade der Motorrad-Rennsport würde durch einen neuen Kurs bereichert. Vier Läufe um die Deutsche Meisterschaft wurden 1966 nur ausgetragen, nicht zuletzt aus Mangel an geeigneten Strecken. Über den Fortgang der Bemühungen werden wir in Abständen berichten.

Klacks



## Kurven-Künstler

Auf die Zuschrift unseres Lesers Dietrich im letzten Heft unter obiger Überschrift erhielten wir die nebenstehend im Original abgedruckte Stellungnahme des „Betroffenen“.

Leser Dietrich hatte Richard Wegener beim Eifelrennen am 24. und 25. 9. 1966 fotografiert, als dieser mit seinem Gespann nur mit einer Hand am Lenker die Kurven des Nürburgringes durchfuhr. Vielleicht wird er auf diese Art einmal Weltmeister.

## Archiv für Motorrad-Geschichte außer Gefecht

Horst Bredow bittet uns, allen seinen Freunden mitzuteilen, daß er infolge einer schweren Erkrankung (er liegt im Behring-Krankenhaus in Berlin-Zehlendorf, Station 7, Zimmer 566) vorläufig nicht dazu kommt, seine Arbeit in diesem Archiv fortzusetzen. Leider kann er keine Briefe beantworten und Fragen erledigen, und sicher wird man Verständnis dafür haben, daß das Archiv im Augenblick bis auf weiteres sein fruchtbringendes Wirken einstellt. Wir wollen versuchen, ihn vom MOTORRAD her zu entlasten, und wünschen ihm sowie seinen Angehörigen, daß er möglichst bald wieder zwischen seinen gesammelten Schätzen arbeiten kann.

Red. MOTORRAD

## Pfadfinder-Trophäe 1966

An den Ergebnissen der diesjährigen Pfadfinder-Trophäe, die auf den Gebieten der Sportflugplätze, Holzbauwerke, römischen Wasserleitungen und Gestüte ausgefahren wurde (s. MOTORRAD, Heft 9/1966) wird eifrig gerechnet. Die Teilnehmer haben sich große Mühe gegeben und legten viele . . . zigtausend Kilometer in allen Ländern Europas zurück im Kampf um die wertvollen Punkte. Dabei haben sie alle sehr schöne Reiseerlebnisse gehabt, von denen viele in ihren Briefen berichten. Aber auch das, was sie von ihren Maschinen erzählen, ist nicht uninteressant. Im nächsten Heft werden die Ergebnisse veröffentlicht.

## BMW-Musterwerkstatt?

Nein, dieses Foto wurde nachts in einer Boxe am Nürburgring geschossen. Der Motor von Kempas BMW-Gespann war beim Samstagstraining beim letzten Eifelrennen auseinandergefallen. Prompt fand sich ein Helfer ein, in diesem Falle war es der dicke Heinrich Kuchler, der in früheren Jahren selbst auf Adler-Maschinen Rennen fuhr.

Kuchler hatte alle Teile säuberlich auf einer Tischplatte liegen, als ich in der noch erleuchteten Boxe die Schiebetüre hochschob. Mitternacht war bereits vorbei! Kempa, der zu dieser Zeit schon längst schlief, fand am Morgen seinen Motor montiert im Gespann wieder.

K. S.

Schwarzen, den 4.12.66

Schreiben Sie das bitte ins nächste Heft.

HERR DIETRICH, Sie sind ein nichts Kenner.  
Ich habe mit dieser Fahrweise keinen anderen und auch mich selbst nicht gefährdet. Es gibt noch keine Bestimmungen, wie ein Fahrer sich auf dem Motorrad verhalten muß. Das muß man als Fahrer selbst wissen, wie man am besten und am schnellsten durch die Kurven fährt. Man fährt auch kein Rennen, um den Zuschauern Mut zu beweisen Herr Dietrich.  
Auch ein viermalige Weltmeister fuhr in Juniotenkennen schon mit einer Hand am Lenker.  
Richard Wegener.

## Plaketten übriggeblieben

In Heft 21 brachten wir die Ankündigung eines „sportlichen Turniers“ des MSC Sielmingen. Die Veranstaltung ist mittlerweile zur Zufriedenheit der Teilnehmer gelaufen, alle hatten viel Spaß. Nun sind aber einige Plaketten noch nicht von den Teilnehmern abgefordert worden, deren Anschriften unvollständig waren. Falls also jemand vergeblich auf seine Trophäe wartet, der möge sich an Herrn P. Schurr, 7024 Bernhausen, Gartenstraße 75 wenden und die Bordkarte des Turniers mit vollständiger Adressenangabe einsenden. Die verdiente Plakette wird dann postwendend verschickt.

## Poensgens Motorradsport-Kalender

ist schon seit einiger Zeit lieferbar, und sicher hat ihn sich mancher unserer Leser bereits gekauft, der in den vergangenen Jahren vergeblich auf einen solchen Kalender wartete und dem nun gleich zwei für 1967 — Inge Rogges TT-Kalender und der von Robert Poensgen, für den H. G. Anscheidt als Herausgeber zeichnet — zur Verfügung stehen.

Für einen Fernerstehenden mag es gar nicht als so besonders schwierig erscheinen, einen solchen Bildkalender zusammenzustellen — es gibt ja doch so o viele schöne Bilder von Motorrädern, von Motorradrennen und sonstigen Wettbewerben mit Motorrädern. Aber es ist ein großer Unterschied, ob ein solches Bild nur einmal die Aufgabe hat, in einer Zeitschrift einen Bericht zu illustrieren oder ob es, vier Wochen an der Wand hängend, dem Betrachter an jedem Tag neue Freude machen soll, so daß er es schließlich bedauert, wenn der Tag herankommt, an dem er das Bildblatt abreißen muß.

Poensgen und seinen Mitarbeitern ist es zweifellos gelungen, aus dieser Fülle von Schwarzweiß- und Buntfotos die auszuwählen, die am typischsten die Atmosphäre des Motorrades ausstrahlen. Das große Bildformat (30 x 43 cm) und die fachlich einwandfreien (dreisprachigen) Begleittexte machen diesen Motorradkalender sicher für jeden wertvoll, der Motorrädern und dem Motorradsport zugetan ist.

Internationaler Motorradsport - Bildkalender, Plass-Verlag, Robert Poensgen & Co KG, Oberrammingen, zu beziehen auch durch Motorbuch-Verlag, 7000 Stuttgart 1, Postfach 1370, zum Preis von DM 15.80. S. R.

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 Albbuck, Albbuck (Baden). — Printed in Germany. — „DAS MOTORRAD“ erscheint 14-tägig 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.





## VERSCHIEDENE

Suche R 68, R 69 oder Lady ab 650 ccm, mögl. Norddeutsh. Uwe Bahnmann, 24 Lübeck, Nietzscheweg 4. 52 358

Suche guterhaltene Ital-Jet oder Hercules K 50 S, zahle bar. R. Grimm, 3342 Schladen, Hermann-Löns-Straße 34. 52 372

### Achtung!

Suche Imperator 400 — 450 ccm oder R 51/ R 68 oder engl. Maschine oder silberblaue Maico Taifun, in bestem Zustand. Angeb. mit Preisangabe an Fred Bender, 67 Ludwigshafen, Seilerstr. 4. 52 316

**Gesucht:** Motorrad, solo, neueren Baujahres, 600 ccm und stärker, sehr gut erhalten, und Tourenzähler bis 6000 U/min für 6-Zylinder-Motor. Angeb. mit Preisangabe unter M 5039 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 312

**Verkaufe Spez.-Go-Kart**, mit 150 ccm-Motor, Verh.-B. DM 500.—. A. Tausch mit Klasse 4 od. Klasse 5 Moped (2 S.). G. Voef, 4459 Uelsen, Kr. Benth., Iltterbecker Straße 12. 52 406

**Verkaufe meine schnelle 250 Grasbahn-Honda**, rennfertig für 67, oder tausche gegen BMW 500 oder KS 601 mit 27—33 Ltr.-Tank. Karlheinz Schwerin, 225 Husum, Woldenstr. 54. 52 323



liefert

Maico, Hercules, Jet und Zündapp.

**Neu:** Comedol-Motorreiniger macht Aluminium wie neu. 0,4 Ltr. = DM 3,85.

### Gebrauchsmaschinen

64er Aermacchi Ala Verde  
54er Adler MB DM 250.—  
56er NSU Max DM 280.—

### Straßenrennmaschinen

Honda CB 72 DM 2300.—, BMW R 50 S, Solo, DM 1650.—. Reparaturen aller Art, Fahrgestellbau, Tuning.  
Harald Saur & Jens Lück, Motorradhaus, 7415 Wannweil über Reutlingen, Hauptstraße 51. 52 408

## TAUSCH

**Verk. Trial-Gespann mit Transportanh.** RT 350 oder gegen Moto Cross-Maico zu tauschen. Edmund Czihak, 806 Dachau, Kaufsteiner Straße 18. 52 339

**Tausche meine DKW Junior**, mit neuer Kurbelwelle, Winterreifen, gegen Rennmaschine 125 ccm, Ducati, Mondial, Bul-taco. Zuschr. unter M 5042 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 52 315

**Tausche meine Isabella** gegen guterhaltene BMW (500er). Wagenwert ca. DM 1600.—, TÜV 3. 68, Bereifung neuw., Radio, Druckluftfanfare, Nebelscheinwerfer u. a. m. Hermann Kappmeier, 435 Recklinghausen, Sonnenschein 48. 52 392

**Pkw Ford**, fabrikneu, zu verkaufen; **suche Motorrad**, auch GS od. Cross. Gawlitzeck, 763 Lahr, Biermannstr. 6. 52 410

## VERKLEIDUNGEN

1 Gläser Nürnberg mit 2 Talbot u. Blinkanlage, neuw., DM 200.—; 1 Tickle Sport DM 160.—, beide passend ab R 50. Becker, 6 Frankfurt/M., Kölner Str. 68. 52 395

## VERSCHIEDENES

1 Harr-Rennkombi Gr. 163, 1 Kreidler-Rennvergaser UA 17, 1 MB-Rennverkleidung für Kreidler, 1 Dellorto-Rennvergaser SSI 24 mit Schwimmerkammer. Willi Hartmann, 7261 Zwerenberg, Kr. Calw, Nr. 44. 52 419

**Billig abzugeben** von R 69 S, 1 Paar H.-Doppeltüten, Schutzblech vorn, 1 Paar Klemml. mit Magura-Hebel, 1 Seitenständer, 1 R 51/3-Rahmen mit Brief, 1 Ducati-Höckersitzbank, 1 Ceat-Reifen vorn 2.50—18, neu. H. Kreuter, 65 Mainz, Weintorstraße 17. 52 336

**Verkaufe Horex Imperator-Motor**, neuwertig (Münch), 500 ccm, 3500 km gel., Elektron-Zyl., 4fach gel. Kurbelw., außenlieg. Kupplung, 12 Volt Honda Wechselstrom-Lichtmasch. Viele Horexteile gegen Gebot. W. Zschka, 638 Bad Homburg v. d. H., Mammolshainer Straße 11. 52 345



## 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

## Warme Füße sind jetzt wichtig, nimm HP denn die ist richtig!



- Ein SPITZENERZEUGNIS aus der Kunststoffverarbeitung!
- Lieferbar für alle gängigen Mopeds und Motorräder deutscher, englischer und japanischer Typen!
- Jetzt in neuer, verbesserter Ausführung, zum selben Preis!

**HABERMANN & PICHLER**

Kunststoffverarbeitung

**8261 KASTL/Obb.**

Prospekt kostenlos!

### 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 BURG-STADT, Am Steffleinsgraben 3. 52 296

### Wer kann mir helfen?

Von dem Seitenwagenmotorrad meiner Kinder (4 u. 6 Jahre alt) wurden Vorder- und Hinterrad gestohlen. Aus einem 50 ccm Ferbedo-Motorroller habe ich dieses Gefährt gebaut. Welcher Sportfreund kann mir diese Räder beschaffen oder mir zumindest die Reifengröße nennen. Karl-Heinz Grammerstorf, 24 Lübeck, Damaskestraße 6. 52 369

**Viel Neues bei Photo Max Hug.** Rennbilder, farbig und schwarz-weiß, von dieser Saison. Bilderserien etc. **Gratisproben verlangen.** Photo Max Hug, CH-8957 Spreitenbach, Bahnhofstr. 49. 52 287

### Verkaufe

Das MOTORRAD, Jahrg. 1955, 1956, 1957 (ohne 14), 1958 bis 1966 à DM 5.— plus Porto. Von R 67: 1 Tank DM 5.—, 2 Zylinder, geschl., DM 30.—, 1 Zyl.-Deckel, neu, DM 10.—. Alles plus Porto. Erhard Koschitz, 8 München-Allach, Peter-Winter-Straße 11. 52 416

### Gelegenheitskauf!

Verk. neues Vorderrad mit Borani-Alufelgen und großer Oldani-Bremse, DM 475.—. Erich Seib, 6901 Grein. 52 374

Eine Giulietta mit einem 4-Gang-Kreidler-Motor läuft 100—120, für DM 500.—, mit Ersatzteilen! Verkaufe Kreidlererteile für DM 100.—. Verkaufe nur gegen Barzahlung oder auf zweimal! Peter Lokietz, 68 Mannh.-Neckarstadt, Itzsteinstr. 1—3. 52 377

**Für TR 500:** Verschleißbare, wenig benutzte Richterkabine, umgebaut, klappt nach vorne auf! Angebote unter M 5036 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 52 309

**Als exklusives Weihnachtsgeschenk** ein Modellbaukasten. Morini sfr 16.50, Benelli, Gilera und Mondial je sfr 18.50 + Porto. Max Hug, CH-8957 Spreitenbach, Bahnhofstraße 49. 52 288

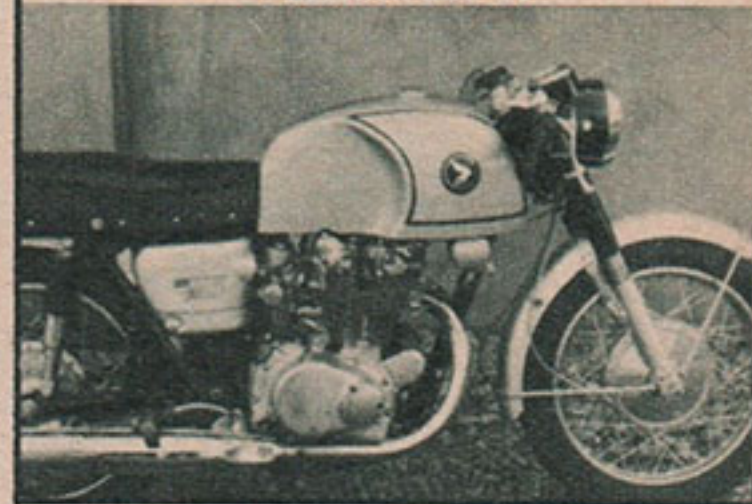
**Verk. 1 JIO-Motor M 200 V**, zerl., 1 JIO-Motor MG 125 E, 1 Dürkopp-Motor MD 200, 1 VW-Motor. G. Rudweleit, 2801 Klosterseele, Post Kirchseele üb. Bremen 5, Nr. 38. 52 353

**Suche neuen Dunlop-Racing 3.00—19-Reifen** fürs Vorderrad. Egon Winter, A-6112 Wattens (Tirol), Lange Gasse 22 (Ostereich). 52 330

## Fiberglastanks

nur DM 158.—, für fast alle Maschinen passend, 18 bis 24 Liter.

Frh. Rosenbaum, 5757 Wickede/R, Gartenstraße 40



## Achtung Motorradsportler!

**Greeves Challenger MX4 360 ccm** endlich erhältlich! Ceriani-Gabel, einmaliges Fahrwerk, keine aufgebohrte 250er, 2. Rang engl. Winter-Cross-Meisterschaft 1965/66, sfr 5500.—.

**Greeves Challenger MX3 250 ccm** Ceriani-Gabel, bewährte Konstruktion, 6-facher engl. Meister, sfr 4500.—.

**Greeves Silverstone RES 250 ccm** Erfolgreichste engl. Straßenrennmaschine, 36 PS, 7400 U/min., 84 kg, 5-Ganggetriebe, Sieger Manx Grand Prix 1964/65, sfr 4900.—.

**Greeves Anglian THS 250 ccm** Trialmaschine der franz., belg. und holländischen Meister. Siege in Oberberg, Disen, Westfalen-Lippe und St. Cucufa gegen härteste Konkurrenz. sfr 3300.—.

**Velocette Thruxton 500 ccm** Schnellste Straßenrennmaschine ihrer Klasse. Qualität und Lebensdauer unerschlagbar, hält Weltrekord für 500er seit 1961, 24 Std. über 160 km/h. sfr 4900.—.

**Velocette Straßenrennmaschine 500 ccm** Wie an der engl. Motorradausstellung in London gezeigt. 125 kg, 47 PS, Doppelrohrrahmen. Ca. sfr 6000.—.

**BESUCHEN SIE UNS AN DER INTERNATIONALEN MOTORRADAUSSTELLUNG** IN ZÜRICH: 22. 2. bis 27. 2. 1967.

E. Häusler, Motorfahrzeuge, Breitensteinstraße 67, CH-8037 Zürich (Schweiz).

## Endlich ohne Tätowierung

Entfernungsmittel

**TATOSAN**

24,- u. 40,- DM

Nur in Apotheken

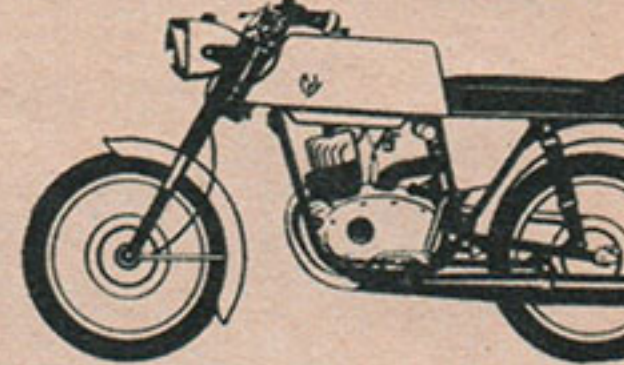


## Karl Gustav Zimmermann

Fabrikation kosmetischer Präparate  
1 BERLIN 31 · KURFÜRSTENDAMM 112

neu 2 Modelle von

**MAICO MD 50 MD 125**



**Rolf Waiblinger,**

Maico-Generalvertretung  
7401 Tübingen-Lustnau,  
Friedrich-Zundel-Straße 5



## -NACHRICHTEN NR. 69

In diesem Jahr war's wunderschön,  
man konnte viele fahren sehn.  
Die Treffen und die Touren  
hinterließen ihre Spuren.  
So soll's im nächsten wieder sein,  
das wünschen Euch die Dicolein.



Die herzlichsten Weihnachtsgrüße und besten Wünsche für das neue Jahr entbieten Ihnen die Dicos vom Dienst in

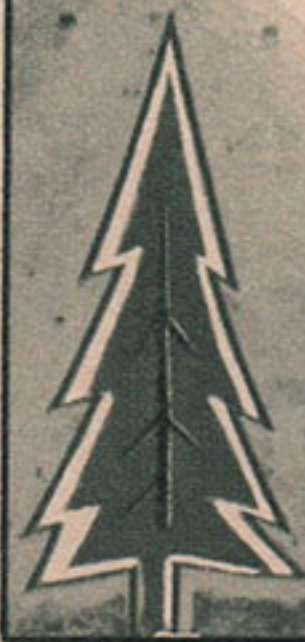
Deutschlands großem Motorradhaus

**Walter Dillenberg**

Inhaber Klaus Becker

Sportartikel u.  
Kfz.-Zubehör

7141 SCHWIEBERDINGEN  
Stuttgarter Str. 41  
Tel. 071 50/81 91



*Frohe Weihnachten*

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





Unseren Freunden  
und Lesern  
ein schönes Weihnachtsfest  
und ein glückliches  
neues Jahr!

**DAS MOTORRAD**  
REDAKTION