

DAS MOTORRAD

„Engel der
Hölle“

Trial Clamart

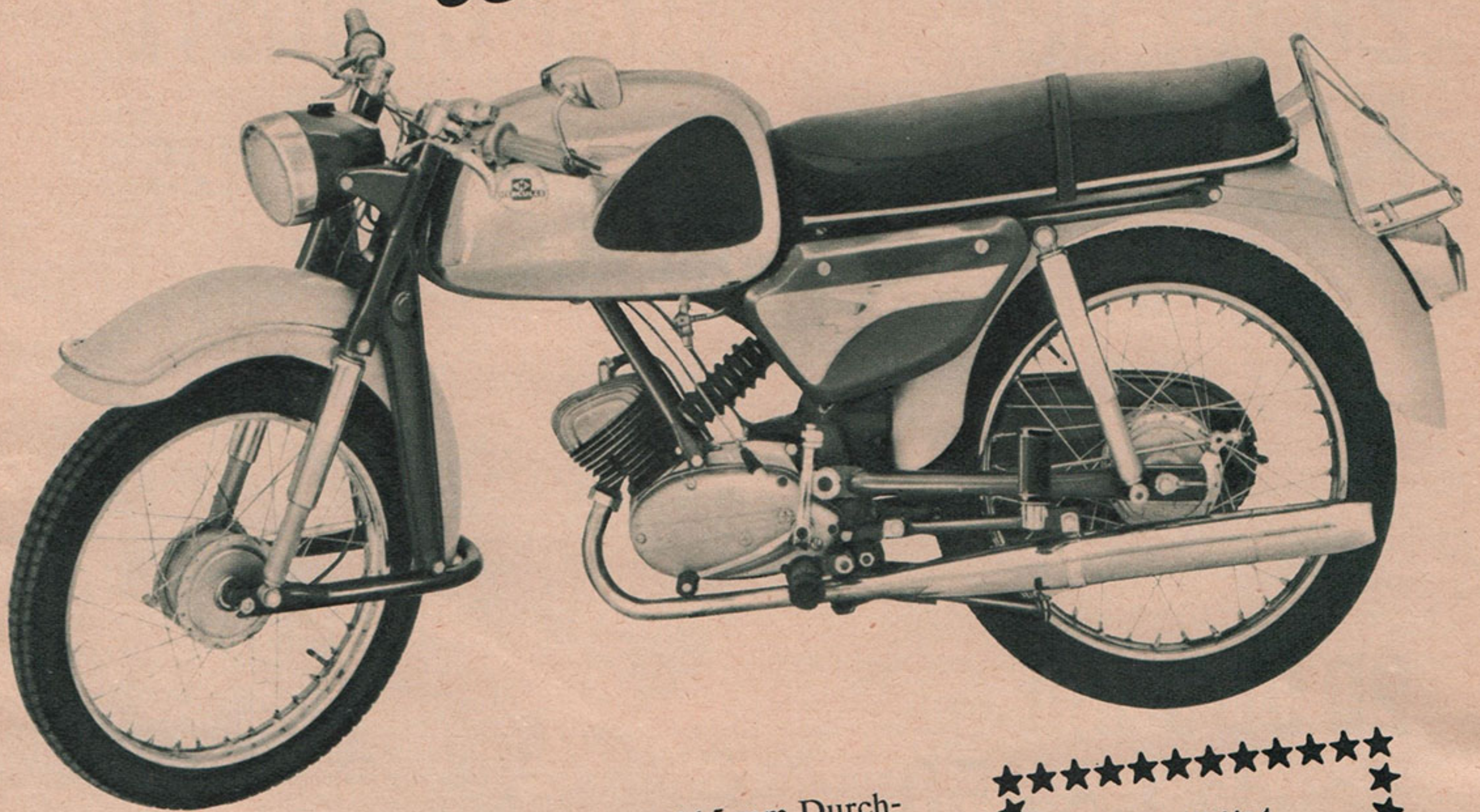
Hercules GS 100/125
für Privatfahrer

**Eis-Artisten
in Inzell**

20 000 km
Honda CB 450



HERCULES MK4: **Technik, Fahreigenschaften, Komfort** **auf vernünftige Art** **vereint.**



Ein Mokick mit Motorrad-
 charakter. Mit einem 50 ccm
 Sachs-Motor. 2,7 PS.
 4-Gang-Getriebe. Fußschal-
 tung, Kickstarter. Zentralrohr-
 rahmen. Vorder- und Hinter-
 radschwinge mit ölgedämpften
 Federbeinen. Chromtank für
 13 Liter Inhalt. SACHS-Voll-
 bremsnaben (115 mm Φ).
 Geschlossener Kettenkasten.
 Schwarze Doppelsitzbank.
 22-Watt-Lichtanlage. Schein-

werfer mit 115 mm Durch-
 messer Lichtaustritt.
 Eingebauter Tachometer.
 Verchromter Gepäckträger.
 Sozius-Fußrasten.
 Was müssen Sie einem
 Fachmann mehr sagen?
 Da stimmt alles. Da steht
 HERCULES dahinter.
 Machen Sie eine Probefahrt.
 Überzeugen Sie sich
 wie gut das HERCULES
 MK 4 ist.

GUTSCHEIN Mo 4

Senden Sie mir bitte kosten-
 los Ihre interessanten Farb-
 prospekte über

- Fahrräder
- Mofas
- Mopeds/Mokicks
- Kleinkrafträder
- Motorräder
- Roller

Bitte ausschneiden und ein-
 senden an die
 Nürnberger
 HERCULES-Werke GmbH
 85 Nürnberg 2, Postfach

HERCULES

Die Nürnberger HERCULES-Werke produzieren: Fahrräder für die
 ganze Familie, Mofas, Mopeds, Kleinkrafträder,
 Motorräder, Roller.



DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

HEFT

5

1968

INHALT

	Seite
Engel der Hölle	131
20 000 km Honda CB 450, Langstreckentest	132
Wenn's gebumst hat: Polizei oder nicht?	135
Speedway-Eisweltmeisterschaft in Inzell	136
Hercules-Geländesport-Modelle 100 und 125 ccm	139
Pfadfinder-Trophäe 1967	142
Werkzeugkunde für Anfänger (5)	146
Trial Championat-Runde: Clamart	148
Rauscher-Kit für CB 450	150
Straßen-Zuverlässigkeitssport: Wird der Schottenring aus der Versenkung geholt?	151
Das Letzte	158

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonntag

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Kadyrow, sowjetischer Weltmeister 1966/67 im Eis-Speedway demonstrierte beim Lauf in Inzell die Hohe Schule dieser speziellen Sportart.
(Foto: V. Rauch)

Rücktitel: Alle, die noch glauben, durch den Kauf eines getunten Zylinders eine rennfertige Maschine auf die Beine stellen zu können, sollten sich anschauen, wieviel handwerkliches Können und mühevollen Arbeit allein im Vorderteil dieses „einfachen“ Ausweissfahrergespans steckt. (Pape/Kawka-Gespans beim Frankenwaldrennen 1967.) Foto: H.-J. M.

Ein Film wie ein Faustschlag-Wilder als „Die wilden Engel“



Ein Leser aus Aachen rief bei der Redaktion an: dort seien in der Tagespresse Anzeigen erschienen, in denen „Motorradfahrer, möglichst mit schwarzen Lederjacken, zwecks Reklamefahrten für den Film „Engel der Hölle“ gesucht würden. Ob man dagegen nicht etwas unternehmen müsse — denn sicher fänden sich da doch einige, die gar nicht wüßten, für welchen Zweck sie eingespannt werden sollten. Aber die Sache erledigte sich zunächst von selbst: es meldeten sich nämlich überhaupt keine Motorradfahrer, sondern nur ein paar wenige Mopedbesitzer — und deren Auftreten erschien wohl dem Kinomann nicht genügend attraktiv.

Der Film, für den, so hatte es die Verleihfirma den Filmtheatern empfohlen, mit „Rudeln von Motorradfahrern“ geworben werden sollte, läuft mittlerweile überall in der Bundesrepublik: „Engel der Hölle“, ein „Film wie ein Faustschlag“, „der schockierendste Film aus Amerika“ — so sagt es die Anzeige. Und man sieht aus ihr schon, daß offenbar Motorradfahrer in ihm eine wichtige Rolle spielen. Sicher keine gute, mußte man nach dem ausdrücklichen Hinweis auf den angeblich zahmeren Vorgänger, die „Wilden Engel“, mutmaßen.

Also sahen auch wir uns das neueste Machwerk amerikanischer Filmkunst einmal an.

Es geht in dieser deftigen Dokumentation eines Ausschnitts aus dem „american way of life“ um eine Horde von Kriminellen, die außerhalb einer anonymen amerikanischen Stadt sich in einem orientalisierten Bungalow ihr Hauptquartier geschaffen haben. In dessen Räumen sie die von ihren Streifzügen mitgebrachten (bzw. ihnen freiwillig zugelaufenen) Mädchen vergewaltigen und in dem sie, Bier aus Dosen saufend, herumlümmeln, sofern sie nicht im Rudel unterwegs sind, um neues Schlafzimmer-Spielzeug einzuholen oder die eingeschüchterten Bürger sowie die hilflose Polizei zu terrorisieren und blutig zusammenzuschlagen, was sich ihnen in den Weg stellt. Die Justiz ist machtlos — weil die Furcht vor dem Terror den Zeugen den Mund verschließt; und die mutige Auflehnung eines einzelnen ist ein tödliches Unterfangen.

Die Mitglieder der Horde sind Verbrechertypen — und der Regisseur war offensichtlich bemüht, sie in ihrem Äußeren (zu dem ein deutscher Stahlhelm ebenso gehört wie Hakenkreuzemblem und sonstige Zutaten, die man anscheinend im Zuge der „Umerziehung“ mit heimgebracht hat) so abstoßend wie möglich herauszustellen. Dementsprechend sind auch ihre Handlungen — brutal, abstoßend — oft geradezu ekelhaft.

Das, was bei all dem überraschenderweise zunächst am wenigsten ins Gewicht zu fallen scheint, ist die Tatsache, daß diese Strolche bei ihren Exkursionen ausschließlich auf Motorrädern sitzen. Man müßte deshalb doch eigentlich annehmen, daß beim Beschauer dieses üblen Zelluloidstreifens die Assoziation Motorrad = kriminell zwangsläufig aufkäme und als beherrschender Eindruck beim Verlassen des Theaters haften bliebe.

Aber man fragt sich zunächst doch, ob das wirklich der Fall ist. Vor Jahren nahmen wir mal im MOTORRAD einen — auch aus Amerika kommenden — Film kritisch unter die Lupe, in dem es um das Neben- bzw. Gegeneinander zweier Motorradfahrer-Gruppen ging. Da stand die Frage, ob die positive Lebenseinstellung der einen oder die negative der anderen Gruppe, beide Male im Zusammenhang eben mit Motorrädern, den beim Zuschauer verbleibenden Eindruck bestimme und ob somit der Film letztlich pro oder contra Motorrad wirke. Hier aber, bei den „Höllengengeln“, erscheint es zunächst gar nicht so wichtig, daß die Strolche auf Motorrädern sitzen. Uns wenigstens erschien das so — und uns wollte dieser üble Zelluloidstreifen eigentlich nur deshalb mißfallen, weil er zu jener Flut von kulturellen Importgütern gehört, mit der Europa überschwemmt wird und deren gefährliche Auswirkungen man zwar sicherlich allenthalben sieht, gegen die man aber nicht angeht. Wie schließlich auch die Tatsache beweist, daß ein Film wie die „Engel der Hölle“ teilweise gleich mehrere Wochen in einem Theater läuft!

Nun liegen Überlegungen in dieser Richtung gewiß außerhalb dessen, was zu den Aufgaben unserer Zeitschrift gehört. Aber unabhängig davon muß man sich fragen, ob es wirklich richtig ist, daß dieser Film über seine allgemeinen Auswirkungen hinaus nicht auch negative Rückwirkungen auf das mühsam wiedererrungene Ansehen des Motorrads hat — oder gar haben soll?

Sollten vielleicht doch Zusammenhänge zwischen Filmen dieser Art und dem — entgegen allen Prognosen — im letzten Jahr eingetretenen Rückgang des Motorrad-Booms in Amerika bestehen? Sollte doch nicht allein das Fehlen jener potentiellen Käufer, die derzeit in Vietnam stehen müssen, die Ursache dafür sein, daß der Verkauf von Motorrädern in Amerika 1967 teilweise um die Hälfte des vorhergehenden Jahres zurückgegangen ist? Wenn man in amerikanischen Fachzeitschriften über Bestrebungen liest, unter dem Vorwand von Sicherheitsbestimmungen das Motorradfahren zu erschweren, wenn man hört, daß allein eine japanische Firma gezwungen war, an die 100 000 Einheiten als unverkäuflich von den amerikanischen Lägern ab- und in Entwicklungsländer umzudisponieren — wenn man Berichte zur Kenntnis nimmt, aus denen die Interesse- und Hilflosigkeit von Männern und Verbänden hervorgeht, deren Aufgabe die Vertretung der Belange amerikanischer Motorradfahrer der Behörde gegenüber sein sollte — und wenn man das dann neben so krasse Demonstrationen Krimineller auf Motorrädern stellt, wie sie die „Engel der Hölle“ sind — dann liegt tatsächlich die Frage nicht so fern, ob hier nicht erneut aus Nachlässigkeit, persönlichem Unvermögen und unterschwellig geschürten Ressentiments eine schwere Gefahr fürs Motorrad erwächst.

S. R.

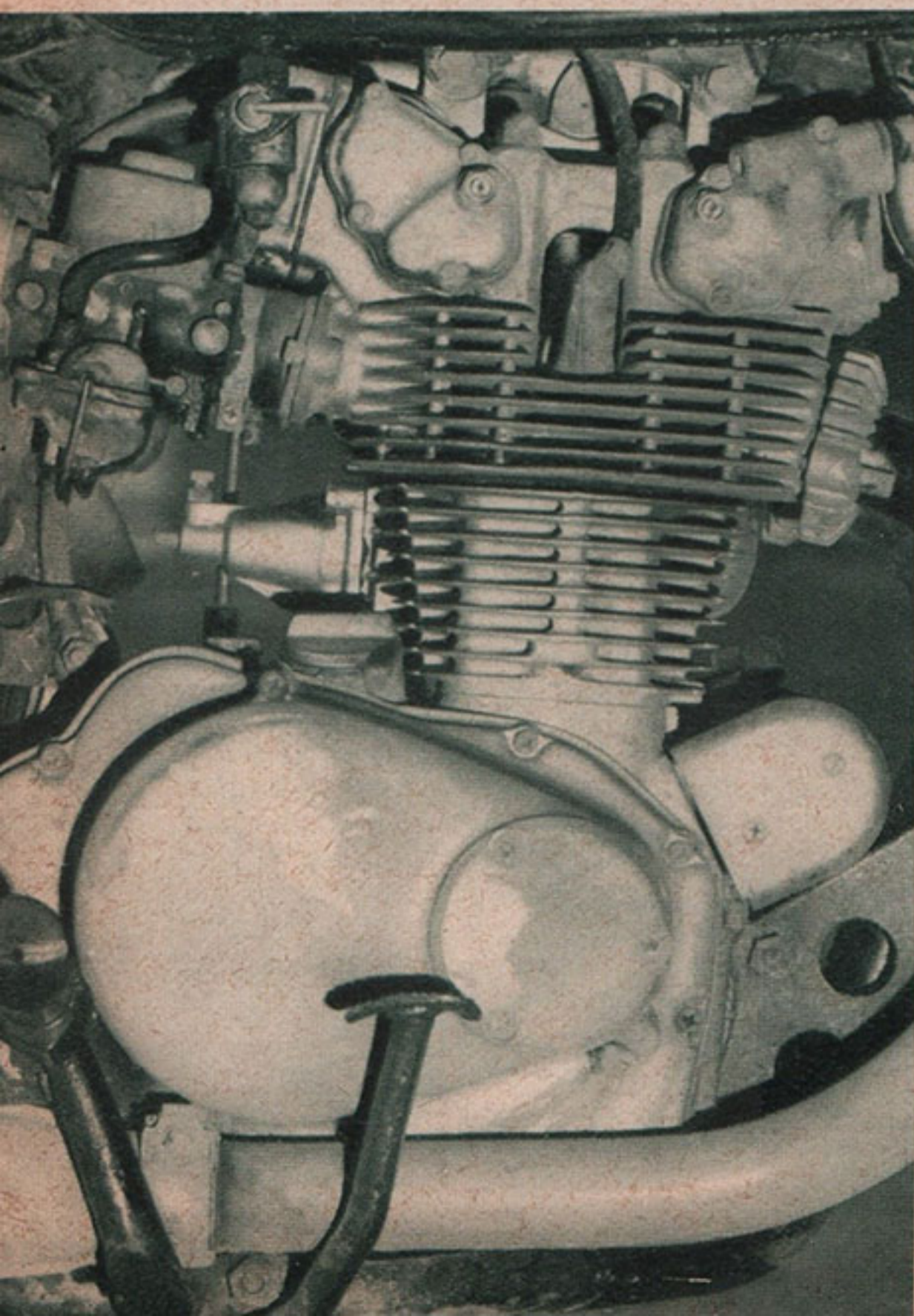
20 000 km Honda CB 450

Es gibt wenige Motorräder, deren mögliche Lebensdauer und Qualität uns in einem solchen Maße interessiert haben, wie die der 444 ccm Honda CB 450. Grund dazu war der Zweizylinder-Motor mit den beiden obenliegenden Nockenwellen, die Leistung von 43 DIN-PS bei 8500 U/min und die Möglichkeit, diese Drehzahlen dauernd bis zu 10 000 U/min zu überziehen. Wir haben eine Hubraumleistung von 97 PS/Liter, so daß sehr viele Motorradfreunde der Meinung waren, daß eine so „komplizierte“ und „leistungsmäßig überzogene“ Angelegenheit unmöglich länger als 10 000 km ohne ernste Schäden überstehen würde. Nachdem sich dann unsere Testmaschine 1966 als ein begeisternder Untersatz erwies, wurden wir neugierig.

Zunächst wurde das Motorrad, das wir bis zu ca. 5000 km für unseren normalen Test gefahren hatten, weiter für Reisen und kürzere Überlandfahrten eingesetzt. Später wurden Versuche mit verschiedenen Federbeinen unternommen, um den Aussagen auf den Grund zu kommen, daß manche Maschinen fahrwerksmäßig unbefriedigend waren, wenn die Geschwindigkeit höher als 150 km/h war. Viel Pflege wurde nicht aufgewandt, die Maschine war dann zuletzt so eine Art „Immergrün“ unter den Testmaschinen und unseren eigenen Motorrädern — man griff auf sie stets zurück, wenn man irgendwohin fahren und zuverlässig ankommen mußte. Bei Kilometerstand 10 000 ging sie an die Motorradfahrer der Akademischen Motorsportgruppe der TH Stuttgart, da erstens wir selbst uns um neue Maschinen zu kümmern hatten, und weil es zweitens angebracht schien, gerade diese Honda einmal dorthin zu geben, wo man bestimmt ohne Vorurteile, Vorbelastungen, ohne besondere Sorgfalt, Spitzfindigkeit, Pflegefinessen und Aufmerksamkeit täglich damit fahren würde. Heute dieser, morgen jener. Immer im Alltagsbetrieb. Kurzstrecke, Stadtfahrten, Wochenend-Ausflüge, längere Fahrten — alles durcheinander. Von da an wurden sorgfältige Notizen gemacht.

Bis zu 10 000 km geschah gar nichts. Ölwechsel regelmäßig alle 2000 km, auf allen Fahrten wurde die B-9 E (260—280) als Allround-Zündkerze benutzt, weil wir keine Lust hatten, vor jeder Autobahnausfahrt einen Kerzenwechsel von B-7 E auf B-10 E vorzunehmen. Auch wechselten wir in keinem Falle die von Hause aus in den beiden Vergasern befindlichen 130er Hauptdüsen. Wie wir überhaupt an der Vergasereinstellung niemals herumgedreht oder gefummelt haben. Bei km-Stand 8000 wurden die Nockenwellen-Spannung, das Ventilspiel und schließlich die Zündeneinstellung mittels eines Stroboskopes kontrolliert, letztere noch einmal genau eingestellt. Beim km-Stand 6000 wechselten wir die Ölart und fuhren von da ab Castrol mit Wolfram. Bei km-Stand 9500 wurde ein neuer Hinterradreifen Metzeler „Block C“ 3.50-18 montiert, da der erste Reifen keine genügende Profilhöhe mehr besaß. Außerdem wurde ein Kettenschutz der Firma Hans Ehlert, Lorch/Württ., angebaut.

Als die Maschine bei 10 000 km überprüft wurde, war volle Kompression und volle Leistung vorhanden, der Drehzahlmesser erreichte im vierten Gang mühelos 10 000 U/min. Die Gesamtübersetzung betrug stets 18,0/10,48/ 7,74/ 6,76 (15 Zähne am Getriebeausgang, 34 Zähne am Hinterrad-Zahnkranz). Das ist ein echtes Tempo bei klein gemachtem Fahrer von ca. 165 km/h.

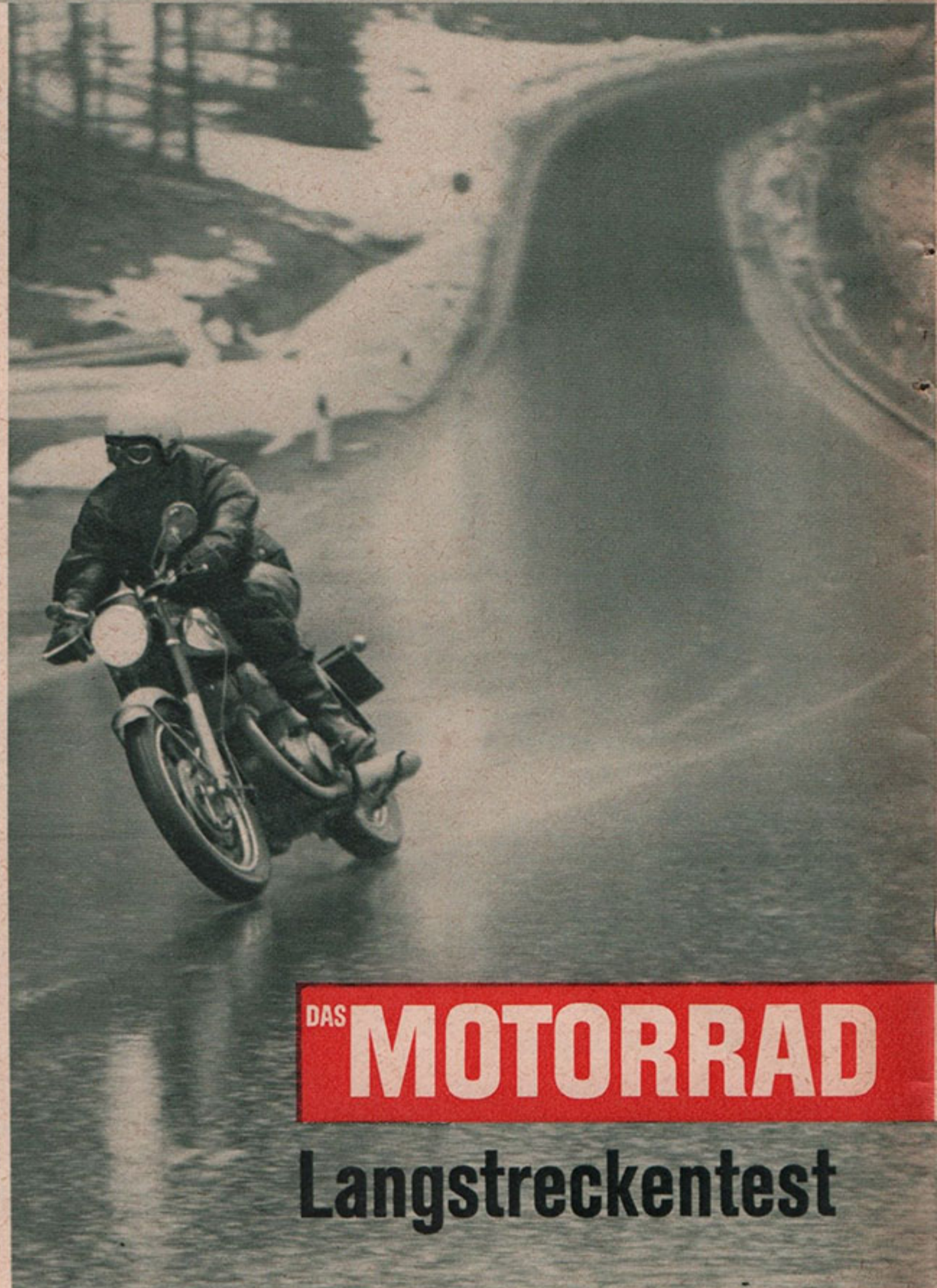


In der nun folgenden Zeit zeigte sich, daß der Motor einwandfrei das beste Stück an diesem Motorrad ist. Er ist thermisch in jeder Weise in Ordnung und hielt lange Autobahn-Vollgasjagden immer durch. Bis zu km-Stand 19 621 brauchte das Ventilspiel niemals nachgestellt zu werden. Ich möchte die Behauptung aufstellen, daß dieser rasante, schnelle und zuverlässige Motorradmotor etwas Einmaliges ist. Die beiden obenliegenden Nockenwellen, durch Kette angetrieben, eigentlich Attribut reinrassiger Rennmaschinen und die sehr hohe Drehzahl für einen „Alltags“-Viertaktmotor sind keineswegs Anlässe zu irgendeinem Ausfall, einer Panne, einer Kritik gewesen. Schon das ist erstaunlich im Hinblick auf das, was man sonst von Motoren dieser Hubraumgröße und dieser Literleistung kennt. Kurz möchte ich noch einmal sagen, daß die Keihin-Unterdruckvergaser und die Torsionsfederstäbe des Ventilmechanismus das Ihrige zu der Leistungs- und Laufcharakteristik beitragen, die den auf der einen Seite so sehr hochgezückelten Motor letztlich doch auf der anderen Seite so anspruchslos, drehfreudig und temperamentvoll machen. Die Tatsache, daß schon bei 3500 U/min 16 PS und 3,3 mkp Drehmoment (7000 U/min, 3,9 mkp!) vorhanden sind, ist in diesem Zusammenhang nicht mehr erstaunlich. Gerade der Hauptteil dieses Motorrades, der eigentlich Anlaß war, daß man sich um einen

Langstreckentest kümmerte, zeigte sich entgegen allen Erwartungen als das beste Detail. Wir sind der Überzeugung, daß wir einen so guten Wurf nur selten erleben.

Bei km-Stand 11 892 wurden Zündaussetzer registriert. Abhilfe: zwei neue Kerzen. 70 km weiter schien es angebracht, die Hinterradkette einzufetten. Diese Kette saß seit dem ersten Tage drauf und wurde regelmäßig unterwegs kontrolliert und gepflegt. Der Kettenschutz von Ehlert hatte bis dahin noch keine registrierbaren Voroder Nachteile gezeigt, beim Fetten der Kette war es jedoch angenehm, daß keine Ölspritzer mehr auf den Hinterradreifen gerieten. Im übrigen ist eben bei einer Kettenmaschine mit oder ohne Kettenschutz die Kette selbst immer ein Problem. Ein Kettenschutz verlängert ihr Leben im günstigsten Falle um 50% — kontrollieren und nachspannen muß man weiterhin. Selbst ein Kettenschutz wie der von MZ ist nicht ohne Probleme für den Hinterradantrieb. Km-Stand 12 814: die Kette streifte am Kettenschutz und mußte erneut nachgespannt werden.

Es muß gesagt werden, daß die nun folgenden Kilometer hauptsächlich im Winter gefahren wurden. Dabei spielen natürlich Feuchtigkeit, Dreck, Salz, Frost eine ungeheure Rolle. Trotzdem lebte die Kette im Ehlertschen Schutzgebilde bis zu 19 000 km. Was dann passierte, wird am Schluß berichtet.



DAS **MOTORRAD**
Langstreckentest

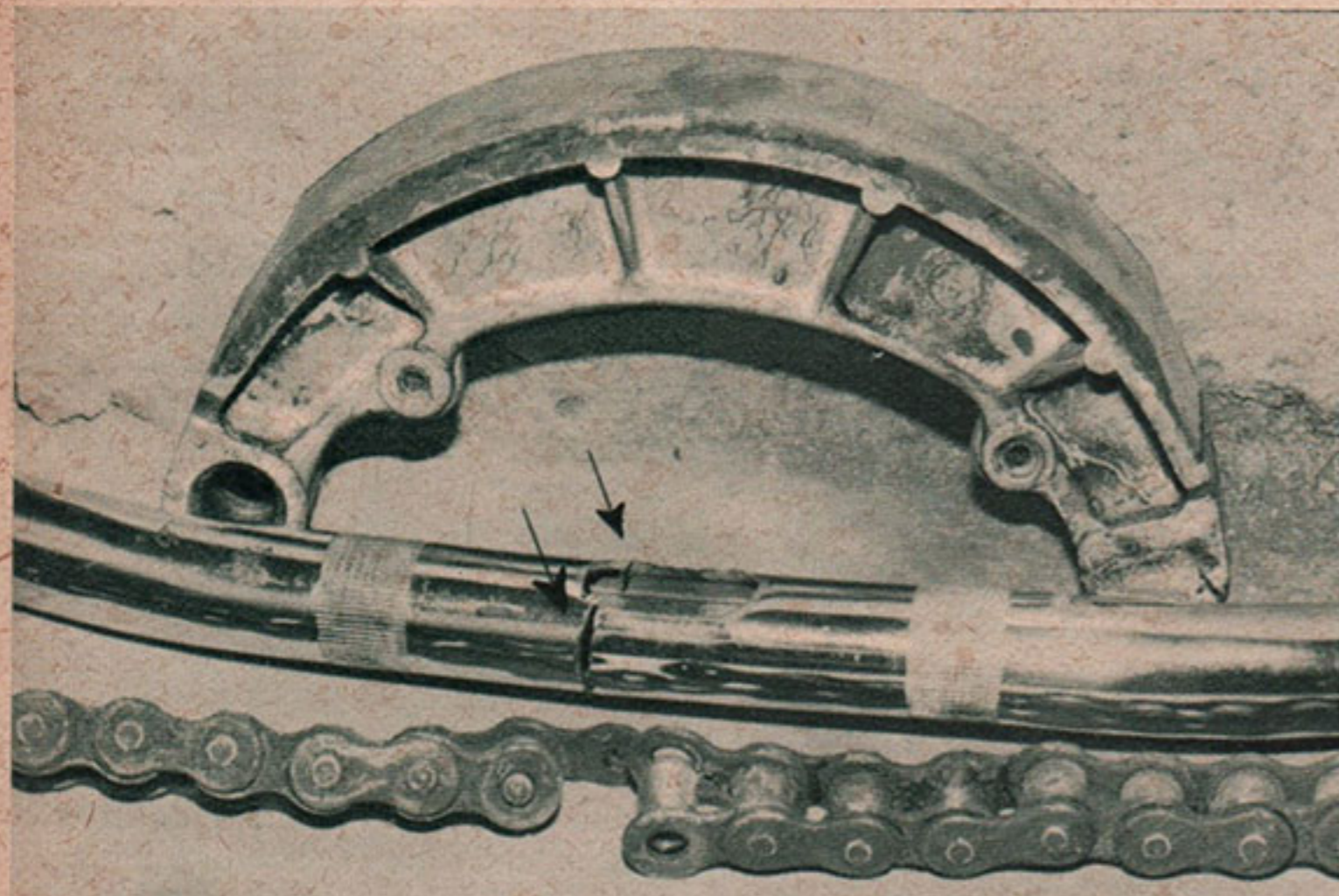


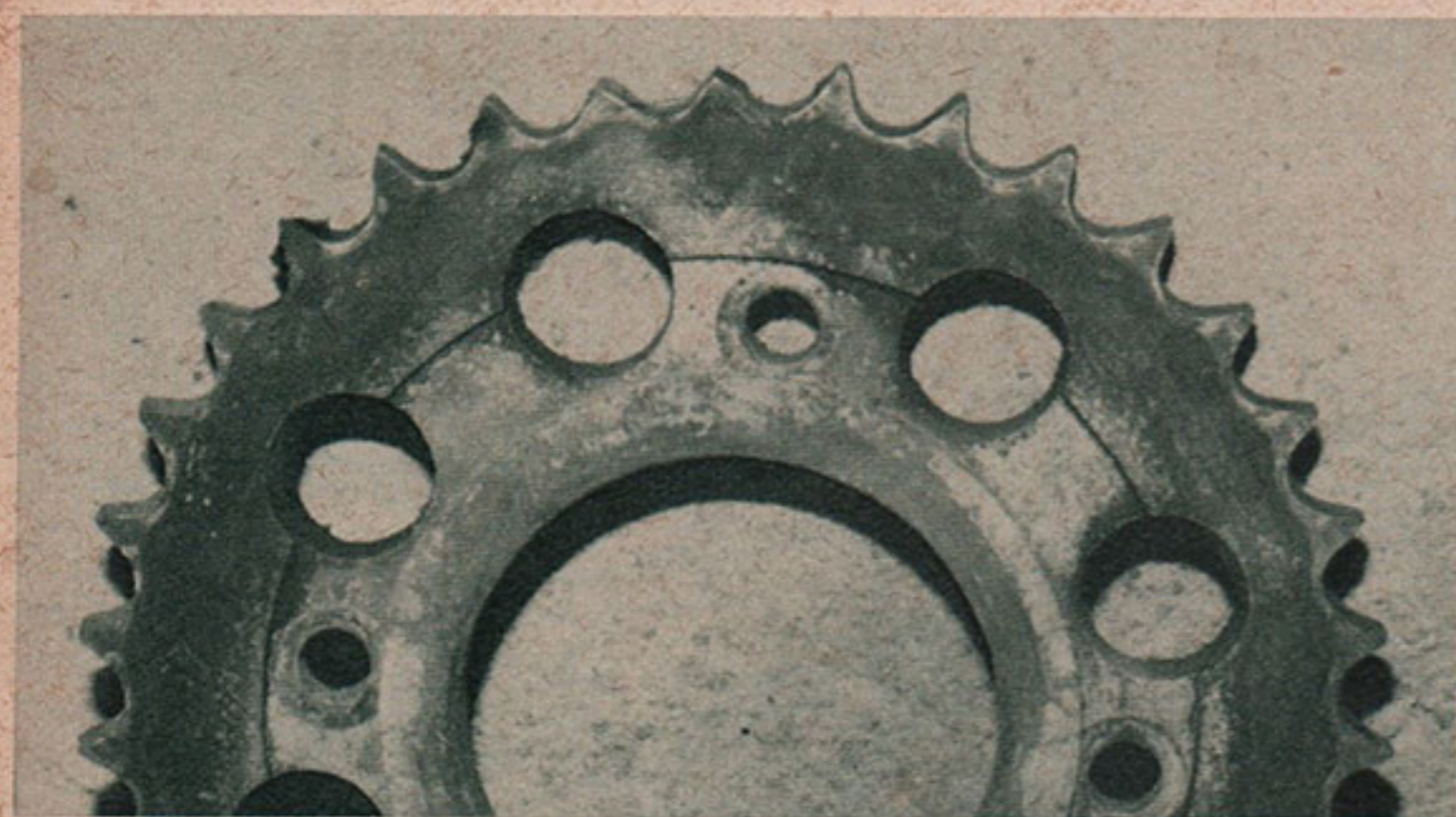
Bild linke Seite unten: Der Honda-Motor CB 450 gehört zu den besten Motorradmotoren, die es gibt. Diese Tatsache bestätigten 20 000 harte Testkilometer. Zwei obenliegende Nockenwellen, durch Kette angetrieben. Keihin-Unterdruck-Vergaser, Torsionsfederstäbe im Ventilmechanismus. 444 ccm, 43 DIN-PS bei 8500 U/min. Drehzahlen bis 10 000 U/min möglich. Primärtrieb über Zahnräder. Verdichtung 8,5. Bohrung/Hub 70×57,8 mm. Kolbengeschwindigkeit bei 8500 U/min 16 m/sek.

Bild rechte Seite oben: Bremsbacke kaum abgenutzt — km-Stand 19 000. Darunter der Lenker der CB 72, den wir an die 450 montierten. Pfeile: Anrisse. Ganz unten die bei km-Stand 19 075 gerissene Hinterradkette.

Bild oben rechts: Die angeschliffenen Fußrasten. Noch wenige Kilometer und das Ding fliegt weg. Dann ist gleich ein völlig neuer Unterzug für die Fußrastenbefestigung fällig.

Bild Mitte: Auffallend einseitige Abnutzung des hinteren Zahnkranzes.

Bild unten: Das Testobjekt nach 20 000 Kilometern, 10 000 davon bei winterlicher Witterung mit allen Begleiterscheinungen wie Salz, Dreck usw. Ehlert-Kettenschutz, Girling-Federbeine.

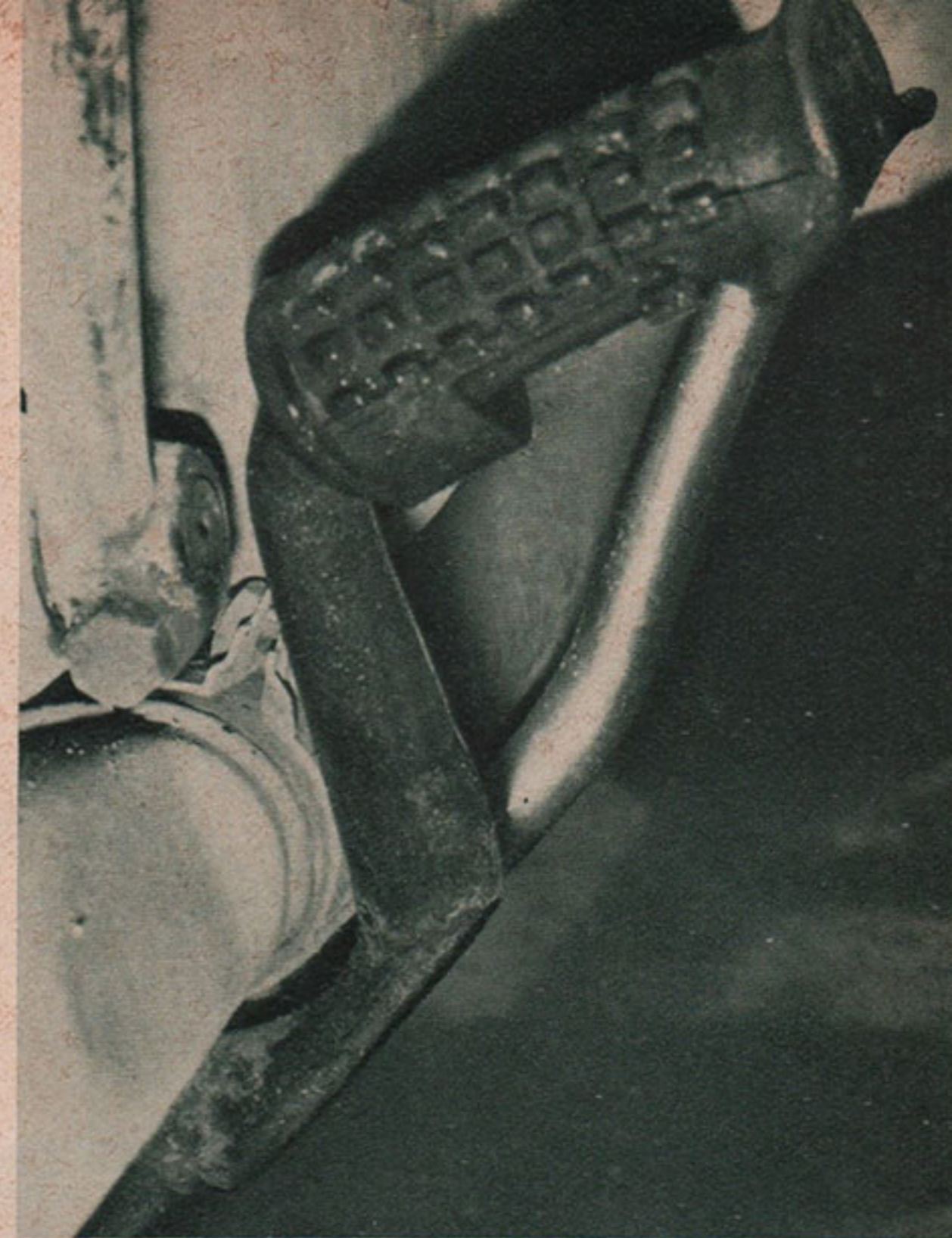
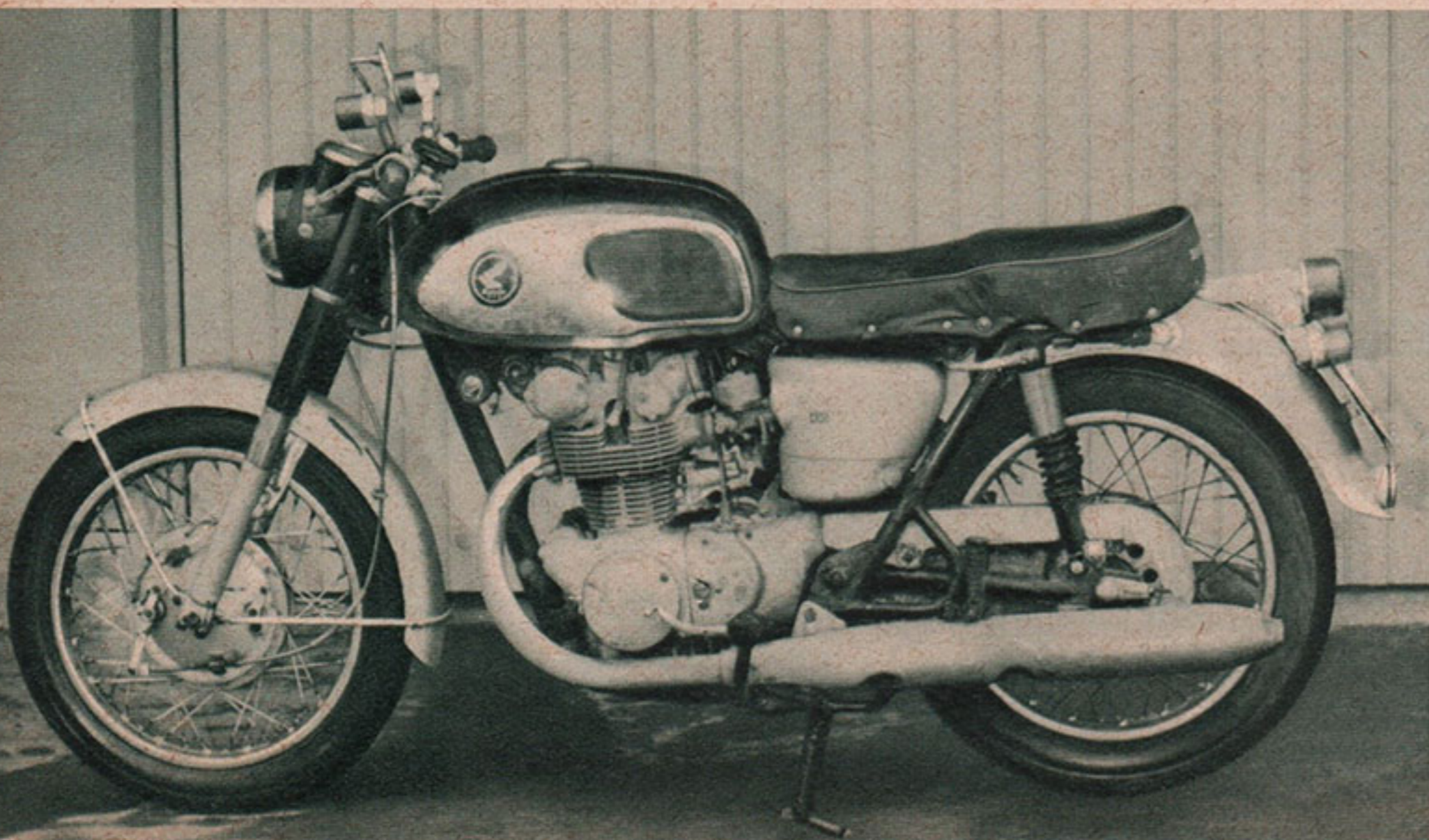


Km-Stand 12 886 — bei längerer Vollgasfahrt traten plötzlich Schwankungen in der Drehzahl des Motors auf. Die gleiche Erscheinung gab es etwas früher schon einmal, es war typisch für einen Ausfall der Kraftstoffzufuhr. Grund: der Tankrucksack war so fest auf den Tank aufgezurrt, daß er die Belüftung unterbrach. Das ist übrigens insofern gefährlich, als dadurch eine Gemischabmagerung stattfindet, die gerade bei starker Quälerei urplötzlich der Grund für Überhitzungsschäden (z. B. Loch im Kolbenboden) sein kann. Insbesondere bei hoher Drehzahl. Und weil das eine — von vielen Fahrern nicht gekannte — Ursache sein könnte, einen Motorschaden zu bekommen, der dann nicht dem Fahrer, sondern dem leidgeprüften Motorrad angelastet wird, muß das gesagt werden.

Auf den weiteren Reisen gingen Kleinigkeiten in die Binsen, die man kaum erwähnen sollte, aber der Vollständigkeit halber (wenn auch bedeutungslos) berichtet werden. So verlor man den Kunststoffknopf am Abblendschalter, der Gummi am Fußschalthebel flog weg, ein Rückspiegel zerbrach. Doch hat man diesen Dingen kaum Beachtung gezollt, weil es zunächst eine Menge Ärger mit andauernd zerschüttelten Scheinwerfer-, Rück- und Stopplichtbirnen gab. Das ging

bis etwa 15 000 km so, daß man alle 300 km neue Birnen montierte und während dieser Zeit alle möglichen Polsterungen und federnden Aufhängungen für Scheinwerfer, hinteres Nummernschild samt Rücklampengehäuse ausprobierte. Erst eine andere Nummernschildbefestigung brachte Erleichterung, d. h. sie verlängerte die Birnenlebensdauer auf ca. 5000 km.

Bei km-Stand 13 378 wurde der Vorderradreifen gegen einen Metzeler „Rille 10“ ausgetauscht, der Hinterradreifen (Metzeler „Block C“) war erneuerungsbedürftig. Diese Decke hatte also rund 3800 km ausgehalten. Das ist in etwa ein Zeichen dafür, daß die Testmaschine bestimmt nicht zahm gefahren wurde. Das Beschleunigungsvermögen und die Bremsen wurden immer voll ausgenutzt. Bei gleichem Kilometerstand war wieder die Asbest-Dichtung zwischen Auspuffrohr und Schalldämpfer, diesmal auf der linken Seite, hinüber und wurde erneuert, außerdem bekam das Auspuffrohr am Zylinderkopf eine neue Dichtung. Auch wurden nun die Honda-Federbeine gegen die Girling-Federbeine für Honda ausgetauscht, um die letzteren zu probieren. Die Maschine lag — im Gegensatz zu anderen CB 450 Maschinen — eigentlich einwandfrei, zeigte nur bei sehr schnellem Überfahren von Kuppen in Schräg-



lage eine leichte Unruhe auf der Hinterhand. Das war aber durchaus zu beherrschen und niemals Grund zu einem Tempoabfall. Das wurde mit einem neuen Metzeler-Reifen besser und verschwand vollständig mit den Girling-Federbeinen. Erst bei abgefahrenen Reifen tauchte es wieder auf, und zwar dann, wenn die flach gefahrene Decke in Schräglage auf die dann scharfe Kante geriet. Zu diesem Zeitpunkt wurde die Hinterradkette erneut eingölt und nachgespannt. Außerdem wurde das destillierte Wasser der Batterie ergänzt.

Die neu bereiften Räder zeigten bei hoher Geschwindigkeit etwas Unruhe. Daher wurden sie sorgfältig ausgewuchtet. Km-Stand 13 552. Kurze Zeit später mußte der rechte Kerzenstecker ausgewechselt werden. Bei 14 230 wieder Kettenpflege, bei 14 735 erneut. Hierzu wollen wir bemerken, daß wir das routinemäßig vornahmen. Nach einer sehr, sehr kalten Nacht und Übernachten im Freien mußte das Motorrad bei 15 217 angeschoben werden, kam dann aber sofort. Vermutlich waren die B-9 E Kerzen in diesem Falle zu hoch. Das erste Diskussions-Problem. Bei 16 332 war der rechte Kerzenstecker wieder defekt und wurde ausgewechselt. Dies waren auch die ersten Salz-Erscheinungen auf den winterlichen Straßen.

1966 hatte die Maschine von uns den Lenker der damaligen 250 ccm CB 72 von Honda erhalten, weil der nicht so gewaltig ist und man bei sportlicher Fahrweise damit besser zurechtkommt. Jetzt war er in der Mitte angerissen und wurde durch einen R 68-Lenker von Magura ersetzt, wonach alle Kabel außen verlegt wurden. Km-Stand 16 356. Ein Kurzschluß im Blinkerkabel wurde aufgespürt und beseitigt.

Die Ölablaßschraube unter dem Kurbelgehäuse hatte mit der Zeit durch die Ölwechsellvorgänge runde Ecken bekommen und wurde erneuert. Außerdem ist zu erwähnen, daß bei jedem Ölwechsel mit der Fettpresse eine Ladung Fett auf das Gewindedruckstück der Kupplungsbetätigung gebracht wurde, um stets ein sauberes Kuppeln zu gewährleisten. Nebenbei gesagt: das ist wichtig für alle CB 450-Maschinen! Bei km-Stand 17 014 wurde ein leichter Leistungsabfall bemerkt, der Motor drehte nicht im vierten Gang bis auf 10 000 U/min hinauf. Vergaser-Reinigen, Zünd-einstellungs-Kontrolle waren die Folge. Danach war wieder volle Leistung vorhanden. Außerdem kontrollierten wir bei dieser Gelegenheit die Spannung der Nockenwellenkette. Es brauchte nichts nachgestellt oder neu justiert werden. Inzwischen hatte man auch wieder Kettenpflege getrieben und bei 17 535 km wurde wieder ein neuer Hinterradreifen montiert. Die Decke hatte also etwas länger als 4000 km gehalten. Nun

20000 km Honda CB 450

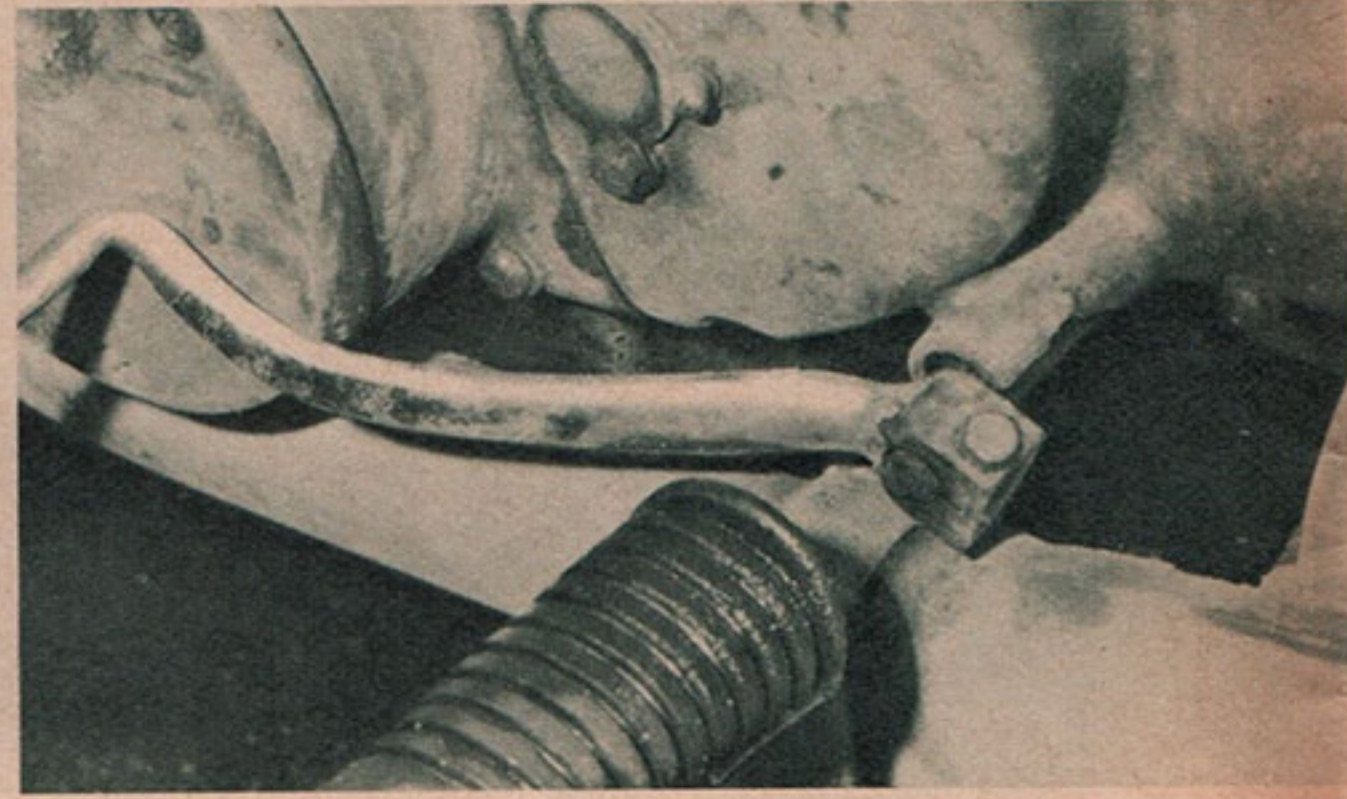
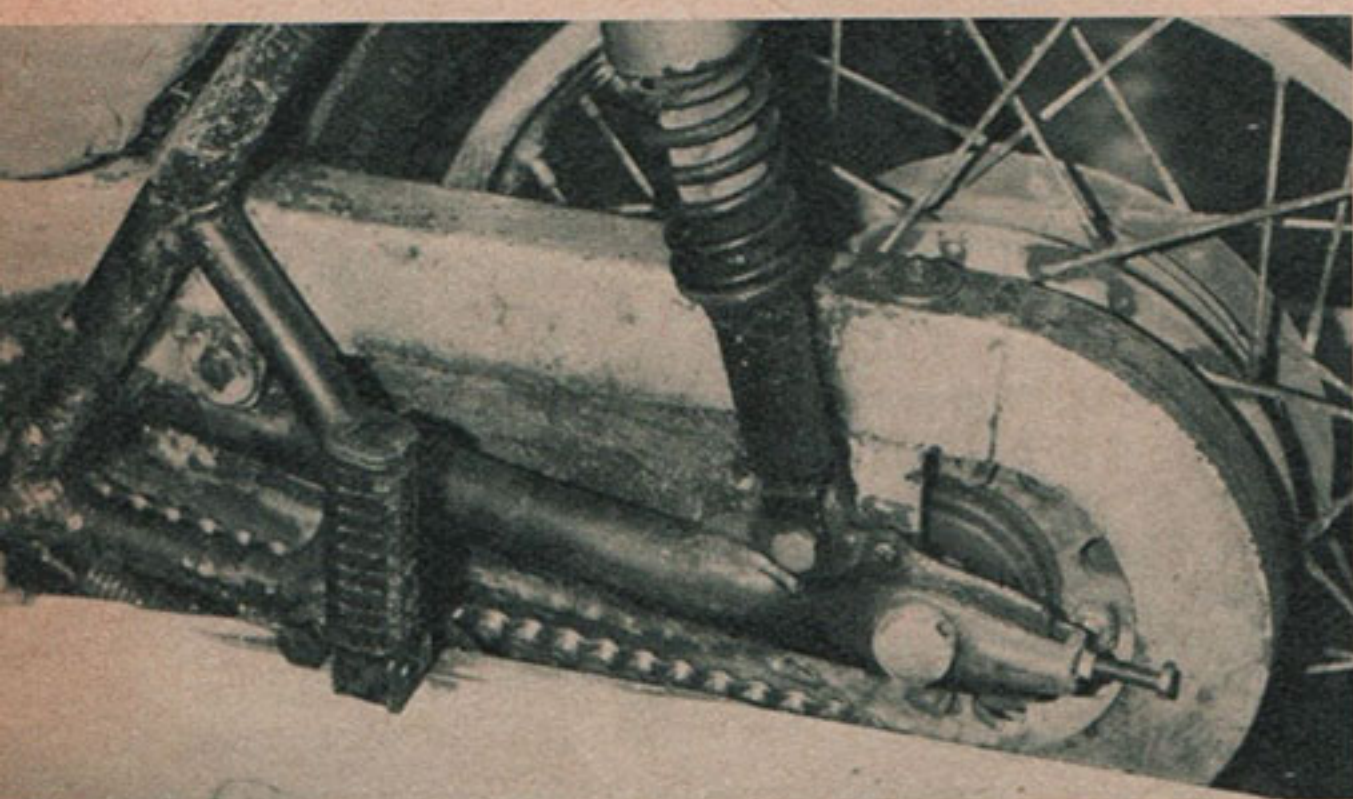
probierten wir einen Metzeler 4.00-18 „H“. Dadurch wurde der Radumfang vergrößert, was einer leichten Übersetzungskorrektur gleichkam. Bei 10 000 U/min müßte das Motorrad jetzt etwas mehr als 170 km/h gehen. Die Kontrolle mit lang liegendem Fahrer ergab eine Drehzahl von 9500 U/min — also über 170 km/h (es waren ca. 168 km/h) wollte sie nicht hinüber. Der neue Reifen ergab etwas bessere Federung (soweit dies überhaupt in diesen Grenzbereichen feststellbar ist!), einwandfreie Führung und stabile Kurvenlage. Neue Zündkerzen und neue Kerzenstecker wurden notwendig, denn nun brach sozusagen der Winter mit allen seinen Begleiterscheinungen richtig an, insbesondere machte sich das ekelhafte Streusalz bemerkbar. Während der Chrom allgemein gut blieb, zeigten sich die ersten Lackschäden. Ich könnte mir denken, daß es Motorradfahrer gibt, die nur wegen dieses fres-

demontiert, gereinigt und wieder angebaut. Nun wurde die gesamte Elektrik einmal genauer untersucht, und bei km-Stand 19 031 wurde die zweite Zündspule erneuert, die Batterie aufgefüllt und nachgeladen, Kondensator ausgewechselt, Unterbrecher-Kontakte neu eingestellt und mit dem Stroboskop die Zündung noch einmal richtig eingestellt.

Bei km-Stand 19 075 riß die Hinterradkette! Das hätte nicht zu passieren brauchen, wenn man sich vielleicht etwas eher um das vom Salz, Schneeswasser, Dreck und Brühe gequälte Stück gekümmert hätte. Immerhin — sie hatte nun mit Hilfe des Ehlertschen Kettenschutzes, den wir nachträglich montierten, mehr als 15 000 km gehalten. Es war die Original-Honda-Kette. Aber bei dem Durchzugsvermögen des Motors und bei den gefahrenen Geschwindigkeiten ist es jedem Fahrer einer CB 450 zu empfehlen, sich trotz nachträglich montierten besseren Kettenschutzes regelmäßig um die Hinterradkette zu kümmern und sie sofort gegen eine neue auszuwechseln, wenn man mit den Kettenspannern im letzten Drittel des

Im übrigen hat diese Testmaschine gezeigt, daß auch Motorräder mit derartig leistungsfähigen Motoren so gebaut werden können, daß sie zuverlässig sind. Der Motor der Testmaschine verlor kein Öl, ist keine Ölsardine, hat immer noch ein enormes Durchzugsvermögen und hat nur äußerlich unter den Folgen des salzigen Winters gelitten. Der Lackierung hat das Salz auch mehr zugesetzt als den Chromteilen. Vielleicht sollte man Honda empfehlen, es einmal mit einem Doppelrohrrahmen zu versuchen und in seiner Niederlassung in Deutschland mehr Verständnis für die Ersatzteilfrage zu wecken. Vielleicht sind unsere japanischen Freunde da nicht in der Lage, noch mehr aus dem zu machen, was dieses Motorrad zu bieten hat. Wer weiß. Aber eines steht ganz bestimmt fest: unsere Testmaschine hat uns mehr von der Marke Honda überzeugt. Wir hätten das nicht für möglich gehalten. Wir werden sie noch einige tausend Kilometer weiter fahren, um noch mehr Erfahrungen zu sammeln.

Die letzten Beschleunigungs- und Geschwindigkeitsmessungen ergaben keinen Deut eines Lei-



senden Salzes ihre Maschine im Winter in der Garage lassen, wenn sie nicht unbedingt fahren müssen. Besonders anfällig sind neben den Motor-teilen und neben dem Lack jene Rahmenstellen, an denen sich die gepunkteten Muffenverbindungen befinden, unter die Schmutz und Salz kriechen und Korrosionsschäden verursachen können.

Ein durchgescheuertes Kabel (Kabel scheuern durch, wenn sie nicht ordentlich festgelegt sind, also immer auf ordentliche Verlegung achten!) verursachte bei km-Stand 17 777 einen Kurzschluß mit Kupferwurm-Ärger. Außerdem stellten wir fest, daß die Buchse für die Abstützung des Fußschalthebels ausgerieben war. Die Schaltwelle fluchtete nicht mehr genau. Kleine Ursache — große Wirkung. Außerdem war die rechte Fußrastenhalterung durch Kurvenfahren weitgehend angescheuert.

Die Fahrt zum Elefantentreffen verlief recht abenteuerlich, erstens durch vom Salz beschädigte Kerzen und Kerzenstecker und dann dadurch, daß die Maschine nachts einschneite, umfiel und die auslaufende Batteriesäure die Hauptkabel anfraß. Außerdem waren die Unterbrecherkontakte völlig abgenutzt. Auch war eine Zündspule nicht mehr funktionsfähig und mußte erneuert werden. Die Leiden des Fahrers unterwegs waren die Quittung für die absichtlich etwas sorglose Behandlung des Testobjektes, dem man diese Erfahrungen schwerlich allein anrechnen kann. Aber es zeigte sich, daß schon 18 000 km fast pflegelos vergehen mußten, um unsere CB 450 zu Mucken zu veranlassen. Ein eingefrorener Gaszug zeigte dann noch rechtzeitig ein fast durchgescheuertes Gaszugseil.

Nach dem Elefantentreffen bei km-Stand 18 655 untersuchten wir die Bremsen. Abnutzung der Belege: minimal. Wirkungsweise: solange ausgezeichnet mit Sägezähnen auf dem Vorderradreifen, solange z. B. in der Vorderradbremse die Bremsbacken sauber und exakt beide *zugleich* angelegt wurden. Dort muß man die Geschichte stets — spätestens bei jedem Ölwechsel — genau kontrollieren und am vorderen Bremsgestänge bei Bedarf neu einjustieren! Der Bremslichtschalter wurde

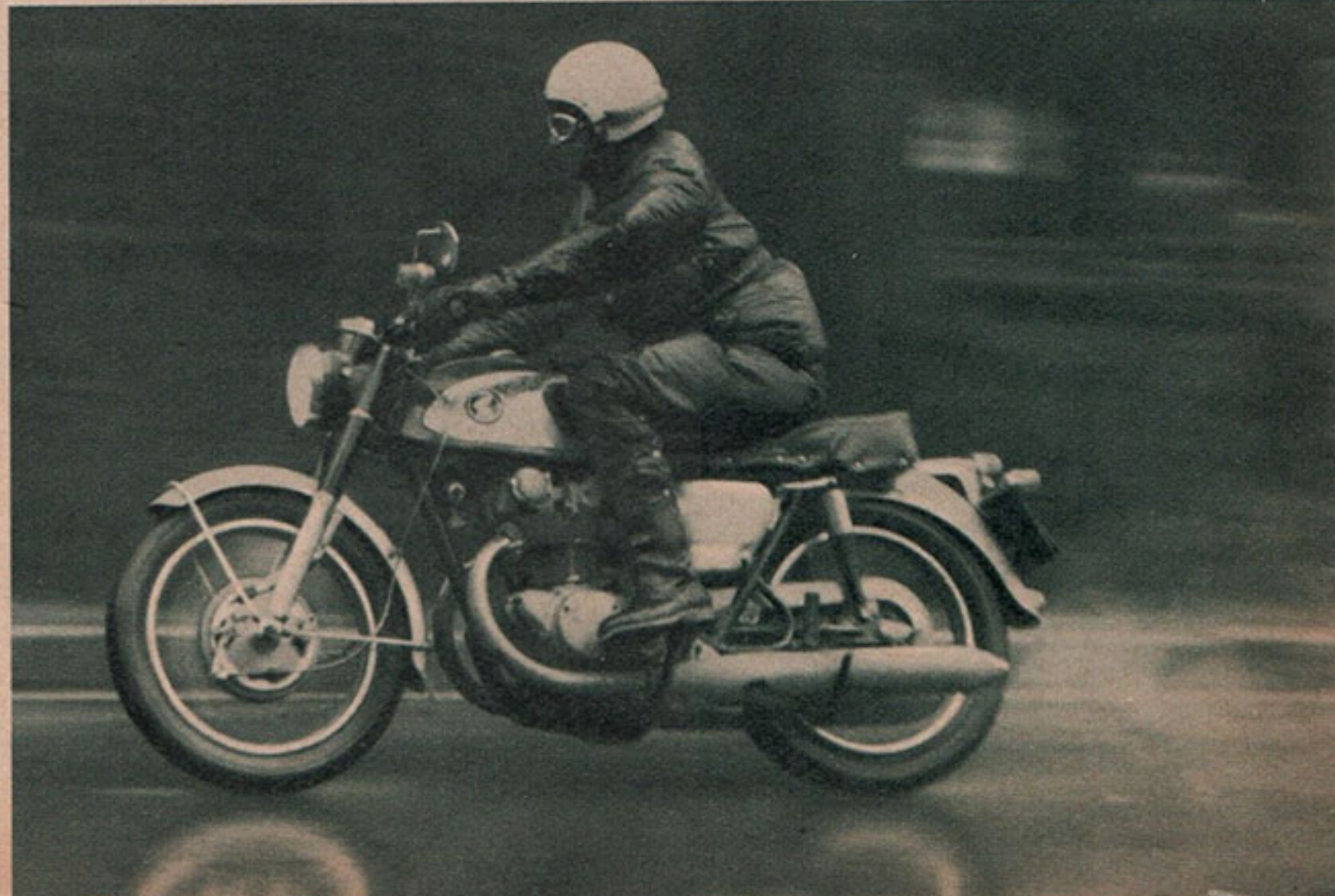
Spannweges angekommen ist. Eine Reservekette auf langen Reisen mitnehmen und unterwegs nicht vergessen! Denn wenn die Kette reißt — wir haben da mehrere Beispiele — dann zerschlägt sie leicht einiges am Gehäuse. Es kann auch passieren, daß die Kupplungsdruckstange und die Schaltwelle verbogen wird. In einem solchen Falle wird auch der Dichtring beschädigt, und es tritt dann beim Fahren jede Menge Öl aus.

Diese Erfahrungen zeitigten eine erneute gründliche Durchsicht des Motorrades, beschädigte Kleinteile wurden gewechselt, und inzwischen sind die nächsten 1000 km heruntergespult. Sie lebt noch immer und hat weiter volle Leistung. Das Temperament hat nichts eingebüßt. Wo es Ärger gab, trat dieser infolge überdurchschnittlicher Beanspruchung auf, und das eigentlich noch in einem sehr geringen Maße. Grundsätzliche Fehler: verschiedentliche Klagen über die hinteren Federbeine, aber dem kann man abhelfen durch Bereifung und Girling-Federbeine. Ungenügender Kettenschutz — aber das ist der Ärger mit allen Kettenmaschinen. Reißt eine Kette, ist das nicht so schlimm, als wenn in einem Kardantrieb z. B. ein Lager defekt wird (!). Fußrasten werden abgeschliffen und können verlorengehen, wenn man nicht aufpaßt.

stungsabfalles gegenüber unserem Test in Heft 15/1966 vor anderthalb Jahren. Von 0 bis 100 km/h je nach Fahrer sechs bis sieben Sekunden, von 0 bis 150 etwa 19 Sekunden. Höchstgeschwindigkeit mit langemachtem Fahrer gute 165 km/h. Reisedurchschnitte über 100 km/h durchaus möglich. Benzinverbrauch je nach Fahrweise und Strecke zwischen 5,5 und 7,8 Liter/100 km. Ölverbrauch: nichts zu messen bei regelmäßigem Ölwechsel. A propos „regelmäßig“ — man sollte sich im Handbuch die periodischen Pflegehinweise genau betrachten und sie auch genau durchführen. Es ist gerade bei einem so leistungsfähigen Motorrad, dessen ganze Art einer Rennmaschine ähnelt, außerordentlich wichtig, daß man in der Hinsicht nichts versäumt. Übersene Kleinigkeiten können da unter Umständen zu großem Ärger und — zu einer ganz falschen Stellungnahme führen. Rechnet man den Preis der Maschine, die Kosten für Steuer und Haftpflichtversicherung zu allen unseren Erfahrungen hinzu, dann ist es durchaus drin, zu sagen, daß die CB 450 ein schnelles, interessantes, qualitativ gutes Motorrad ist, deren Motor ein absolutes Glanzstück darstellt. Würdig in die „golden list of engines“ eingestuft zu werden.

Klacks

Obere Reihe von links nach rechts: Auch die Girling-Federbeine litten unter dem Salz, bleiben aber voll funktionsfähig! Der Kettenschutz in dieser Form ist besser als der serienmäßige Kettenschutz, nur muß man auch hier damit rechnen, daß die Kette bei evtl. Abreißen Beschädigungen anrichtet. Also rechtzeitig danach sehen! Mitte: Der Pfeil zeigt eine Stelle, an der unter der Schwingenabstützung Feuchtigkeit und Schmutz eindringen und Korrosionsschäden verursachen können. Rechts: Die durch Kettenbruch verbogene Schaltwelle, die jedoch voll funktionsfähig blieb. (Fotos: Klacks)



Wenn's gebumst hat: POLIZEI oder nicht?

Vor einigen Wochen passierte die folgende Geschichte: Ein Motorradfahrer fuhr schon einige Jahre mit seinem BMW-Gespann unfallfrei. Die Familie wurde größer, das Gespänn zum Familientransport zu klein, so kaufte sich der Mann nun einen gebrauchten Wagen.

Damit lief er eines Abends auf zwei nicht besonders schnell fahrende Volkswagen auf. Die wenig befahrene Landstraße gestattet jederzeit ein Überholen, wenn kein Gegenverkehr besteht. Unser Mann schaltete also in den dritten Gang runter, überholte den ersten VW, fuhr wieder nach rechts, peilte erneut die Lage und setzte zum Überholen des anderen VW an. Bei diesem Überholvorgang fuhr er nach meiner Überzeugung aus der Erfahrung mit seinem Gespänn heraus. Der Abstand zum überholten Fahrzeug war zu gering, und er zog zu scharf und zu schnell wieder nach rechts herüber. Die Folge: mit der hinteren Stoßstange erwischte er den Volkswagen am vorderen linken Kotflügel, der VW rutschte durch den Ruck in den Graben und landete vor einem Baum. Vielleicht hat der VW-Fahrer auch noch die Lenkung nach rechts angezogen — immerhin, der VW stand vor dem Baum und war vorn einen halben Meter kürzer. Verletzt wurde glücklicherweise niemand.

Natürlich hatte der überholende Pkw-Fahrer den Unfall verursacht, aber was nun folgte, war meines Erachtens unnötig und für die Nerven der Beteiligten eine Strapaze. Bevor der überholende Pkw-Fahrer seinen Mund für eine Entschuldigung aufmachen konnte, fielen schon die Worte „Verkehrverbrecher“, „solche Leute wie Sie sollte man sofort einsperren“ u. ä. Der Ruf nach der polizeilichen Unfallaufnahme war in diesem Fall angebracht, einmal wegen der Höhe des Schadens und zum anderen wegen der notwendigen Feststellung des Unfallherganges. Es wäre durchaus möglich gewesen, daß der überholte VW während des Überholvorganges weiter auf die linke Seite der Straße gekommen war oder daß er beschleunigt hatte, obwohl dies während der Dauer des Überholtwerdens bekanntlich verboten ist. Bei diesem Unfall war es nicht der Fall. Der Geschädigte erstattete jedoch Strafantrag, was er gar nicht zu tun brauchte, denn die Staatsanwaltschaft stellt in solchen Fällen automatisch einen Strafantrag wegen Verstoßes gegen die Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung.

Der Schädiger meldete den Schaden am nächsten Tag seiner Versicherungsgesellschaft. Am gleichen Tage wurde von der Versicherung eine Bestätigung der Schadensmeldung an den Geschädigten mit der Bitte geschickt, die Rechnungen zur Regulierung schnellstmöglich abzusenden. Trotzdem beauftragte der Geschädigte, was natürlich sein Recht ist, einen Rechtsanwalt mit der Wahrnehmung seiner Interessen. Die reinen Schadenskosten erhöhten sich dadurch noch um die Rechtsanwaltsgebühren. In diesem speziellen Fall wäre die Beauftragung eines Rechtsanwalts von versicherungswirtschaftlicher Sicht nicht nötig gewesen. Höhere Schadensaufwendungen werden nämlich automatisch über höhere Versicherungsbeiträge für alle Pkw-Fahrer wieder hereingeholt.

In diesem Zusammenhang möchte ich einmal darauf hinweisen, daß innerhalb der letzten zehn Jahre der Schadensaufwand für Pkw je Schaden um 110% gestiegen ist, der Schadensaufwand bei Motorradschäden aber nur um 25%. Deshalb ist auch mit einer erneuten Prämienhöhung in der Kfz-Haftpflicht für Pkw zum 1. 1. 1969 zu rechnen. Bei den Motorradfahrern dagegen werden die Versicherungsgesellschaften wahrscheinlich nur gezwungen sein, die Prämien der Klasse Kleinkrafträder bis 50 ccm anzuhängen.

Wie soll man sich aber bei einem Unfall wirklich verhalten? Zu allererst: sich *möglichst nicht* aufregen und den anderen Unfallbeteiligten beschimpfen! An dem Schaden ist zu diesem Zeitpunkt doch nichts mehr zu ändern. Dagegen sind unüberlegte Äußerungen über den Unfallhergang nur nachteilig, vom eigenen Nervenverschleiß ganz abgesehen.

Das Wichtigste nach einem Unfall ist: **Absichern der Unfallstelle, sofort Warnleuchten oder Warnschilder aufstellen oder einen Beifahrer beauftragen, nachfolgende Fahrzeuge zu warnen!** Dies gilt besonders bei Verkehrsunfällen in der Nacht oder auf unübersichtlichen Straßenabschnitten. Es sind leider schon viele Helfer bei Unfällen durch nachfolgende Fahrzeuge verletzt worden, weil diese Fahrzeuge nicht gewarnt wurden und plötzlich das Hindernis vor sich auftauchen sahen, mit dem sie nicht gerechnet hatten. Massenkarambolagen verhindern zusätzlich noch den Abtransport der Unfallfahrzeuge und der Verletzten.

Hat es bei einem Zusammenstoß Verletzte gegeben, muß sofort der nächste Arzt, das Rote Kreuz oder die Polizei verständigt werden. Meist genügt die Meldung bei der Polizei, die dann von sich aus einen Krankenwagen an den Unfallort beordert. Bis zum Eintreffen der Polizei an den Fahrzeugen keine Veränderungen vornehmen! Spuren sichern, vor allem dann, wenn durch nachfolgende Fahrzeuge Spuren verwischt werden können! In aller Ruhe überlegen, wie es zu dem Unfall gekommen ist, und ob es zweckmäßig ist, sofort bei der Polizei zu dem Unfallgeschehen eine Aussage zu machen, wozu niemand verpflichtet ist: Es ist das Recht jedes Verkehrsteilnehmers, die sofortige Aussage vor der Polizei zu verweigern. Er kann richterliche Vernehmung beantragen und sich vorher mit seinem Anwalt beraten

Glücklich und froh kann im Schadensfall jeder sein, der eine Rechtsschutzversicherung abgeschlossen hat. Die Rechtsschutz-Versicherung zahlt die Gebühren des Anwalts und etwa anfallende Kosten eines Rechtsstreits, auch dann, wenn man selbst der Schuldige ist.

Bei Kleinunfällen, bei denen nur Blechschäden von ein paar Mark entstanden sind, besteht keine zwingende Notwendigkeit, die Polizei zu verständigen und herbeizurufen. Handelt es sich dazu vielleicht noch um einen Auffahrunfall, ist es jederzeit möglich, daß sich die Beteiligten untereinander einigen. In diesem Falle empfiehlt sich aber eine kurze schriftliche Feststellung des Tatbestandes, die von beiden Beteiligten unterschrieben wird, etwa in folgender Form:

Ich befuhr mit meinem Motorrad, amtliches Kennzeichen BX-CA-34, die Landstraße von Seewasser nach Moorwasser. Ich bemerkte zu spät, daß der vor mir fahrende Pkw bremste, um rechts abzubiegen, und fuhr deshalb auf den Pkw, amtliches Kennzeichen QY-LÜ-99, auf. Beschädigt wurde die hintere linke Stoßstangenhälfte, die Rückleuchten und der linke Kotflügel. Den Schaden werde ich sofort meiner Versicherungsgesellschaft melden und alles tun, damit dem Geschädigten, Herrn Max Maxe, die Unkosten aus diesem Schaden rasch vergütet werden.
Unterschrift.

Einen Nachteil hat durch eine solche Vereinbarung keiner der Beteiligten. Würde in diesem Fall auch die Polizei herbeigerufen werden, müßte der Auffahrende zunächst mal 5.— DM für eine gebührenpflichtige Verwarnung bezahlen, außerdem müßten alle Beteiligten bis zum Eintreffen der Polizei warten, was unter Umständen lange dauern kann.

Wichtig ist auch die Feststellung der Versicherungsgesellschaft des Schädigers und seiner Versicherungsschein-Nummer. Der Geschädigte kann seine Forderungen direkt an die Versicherungsgesellschaft seines Kontrahenten stellen und kommt auf dem direkten Weg schneller in den Besitz seiner Entschädigung. Die Versicherungsgesellschaft des Schädigers wird in der Regel von sich aus den Geschädigten anschreiben und ihm mitteilen, unter welcher Nummer der Schaden bearbeitet wird. Trotzdem ist es besser, wenn der Geschädigte unmittelbar nach dem Unfall an die gegnerische Versicherungsgesellschaft schreibt und ihr mitteilt, welche Schadenhöhe in etwa zu erwarten ist. Möglichst sollte diesem Schreiben ein Kostenvoranschlag beigefügt werden.

Es ist durchaus nicht immer notwendig, einen Anwalt mit der Wahrnehmung seiner Interessen zu betrauen, trotzdem kann es im Einzelfall ratsam sein, als Geschädigter einen Anwalt zu beauftragen. Es ist durchaus keine Ausnahme, daß der Schädiger in der Schadensmeldung an seine Versicherung seine eigene Schuld beschönigen möchte und versucht, mindestens ein Mitverschulden auf den Unfallgegner abzuwälzen. In diesem Fall würde die Versicherungsgesellschaft natürlich ebenfalls eine Mitschuld des Anspruchstellers voraussetzen und deshalb von der Entschädigungssumme einen bestimmten Betrag abziehen. Deshalb ist eine kurze schriftliche Fixierung des Unfallgeschehens am Unfallort besonders wichtig. Sollte es die Versicherungsgesellschaft aber auf einen Prozeß ankommen lassen, ist ein Anwalt nicht zu umgehen.

Wer natürlich eine Rechtsschutzversicherung hat, für den existiert die Frage „Anwalt oder nicht“ überhaupt nicht, denn alle anfallenden Gebühren zahlt in jedem Fall die eigene Rechtsschutz-Versicherung. Dem Rechtsschutz-Kunden steht die Wahl des Anwalts frei. Dieser sollte seinen Sitz aber am Gerichtsort haben.

Bei größeren Sachschäden ca. ab 1000.— DM, ist die Besichtigung des beschädigten Fahrzeuges notwendig. Diese Beurteilung der Schadenshöhe sollte durch einen öffentlich bestellten und vereidigten Sachverständigen erfolgen. Deshalb empfiehlt es sich, die gegnerische Versicherungsgesellschaft sofort aufzufordern, das beschädigte Fahrzeug besichtigen zu lassen und ihr mitzuteilen, wo sich das Fahrzeug befindet. Schwierig ist die Festsetzung der Entschädigung bei Schäden an älteren, aber beinahe neuwertig erhaltenen Motorrädern. Deshalb ist es vorteilhaft, bei größeren Reparaturen an Motorrädern, die den Wert der Maschine erhöhen, die Rechnungen aufzubewahren. Wird nämlich durch die notwendige Reparatur ein höherer Rechnungsbetrag festgestellt als der *Zeitwert* der Maschine, wird nur der *Zeitwert* vergütet.

Ein spezielles Problem sind auch Motorradunfälle, bei denen der Soziusfahrer verletzt wird und der Unfall nicht durch ein anderes Fahrzeug herbeigeführt wurde. Grundsätzlich ist der Fahrer nicht verpflichtet, die Polizei von dem Unfall zu verständigen. Ob dies immer zweckmäßig ist, erscheint zweifelhaft. Bei schwereren Verletzungen sind schon manche Freundschaften auseinandergegangen, und der Soziusfahrer stellt später Ansprüche, die dem Fahrer unberechtigt erscheinen. Er versucht, die Schuld des Fahrers zu vergrößern, um seine eigenen Forderungen zu untermauern. Deshalb ist nach jedem Unfall die Frage „Polizei oder nicht?“ *in aller Ruhe* zu stellen. (Faustregel: *In jedem Fall, der mehr Schaden als eine Blechbeule verursachte! An „Gentleman-Abmachungen“ hält sich nachher doch keiner.* Red. MOTORRAD.)
H. M. D.



Speedway-Eisweltmeisterschaft in Inzell

Das erste Eisrennen fand in Deutschland im Jahr 1925 im Zusammenhang mit der ADAC-Winterfahrt statt. Und da man für diese Veranstaltung als Zielort Garmisch-Partenkirchen gewählt hatte, lag es natürlich nahe, die Eisrennen (als Abschlußprüfung) auf dem nahegelegenen Eibsee auszugetragen. Nachdem sich diese Winterfahrten immer steigender Beliebtheit erfreuten und bis 1932 jährlich durchgeführt wurden, fanden also auch in jedem Jahr Eisrennen auf dem Eibsee statt. Damit gewann der Motorrad-Eisrennsport mehr und mehr viele neue Freunde. Und es wurde später nicht nur auf dem Eibsee, sondern auch auf dem Titisee, dem Staffelsee und dem Hintersee gefahren. Auch nach dem Krieg wurden in Deutschland wieder auf verschiedenen Seen (so z. B. auf dem Ammersee) Eisrennen veranstaltet.

Aber es waren nicht die Deutschen, die den Eisrennsport auch außerhalb der Grenzen ihres Landes populär werden ließen. Und obwohl z. B. in Skandinavien und in Kanada bereits in frühen Jahren Eisrennen ausgetragen wurden — zum internationalen Meisterschaftsstatus verhalfen diesem Sport die Wettbewerbe in diesen Ländern noch nicht. Es war vielmehr die Sowjetunion, durch die der Eisrennsport mit der Schaffung einer Europameisterschaft im Jahr 1963 zu internationalem Ansehen kam. Auch 1964 und 1965 wurde dann seitens der FIM diese Europameisterschaft (deren sämtliche Läufe, wie schon im ersten Jahr, nur in der Sowjetunion stattfanden) ausgeschrieben. 1966 wurde sie dann schließlich erstmals zur Weltmeisterschaft erklärt und auch in diesem ersten „Weltmeisterschafts-Jahr“ sowie im folgenden (1967) wurden wieder alle Läufe in der Sowjetunion ausgetragen.

Verwunderlich ist die Tatsache, daß nicht nur die Skandinavier (mit ihrer „Nordischen Runde“), sondern vor allem auch die Kanadier um eine

eigene, inoffizielle Weltmeisterschaft fahren. Ob sich Kanada aus politischen Gründen nicht an der Weltmeisterschaft der FIM beteiligt — wir wissen es nicht. Fest steht nur, daß allein durch Hinzuziehen der Mongolei aus der Europameisterschaft eine Weltmeisterschaft werden konnte.

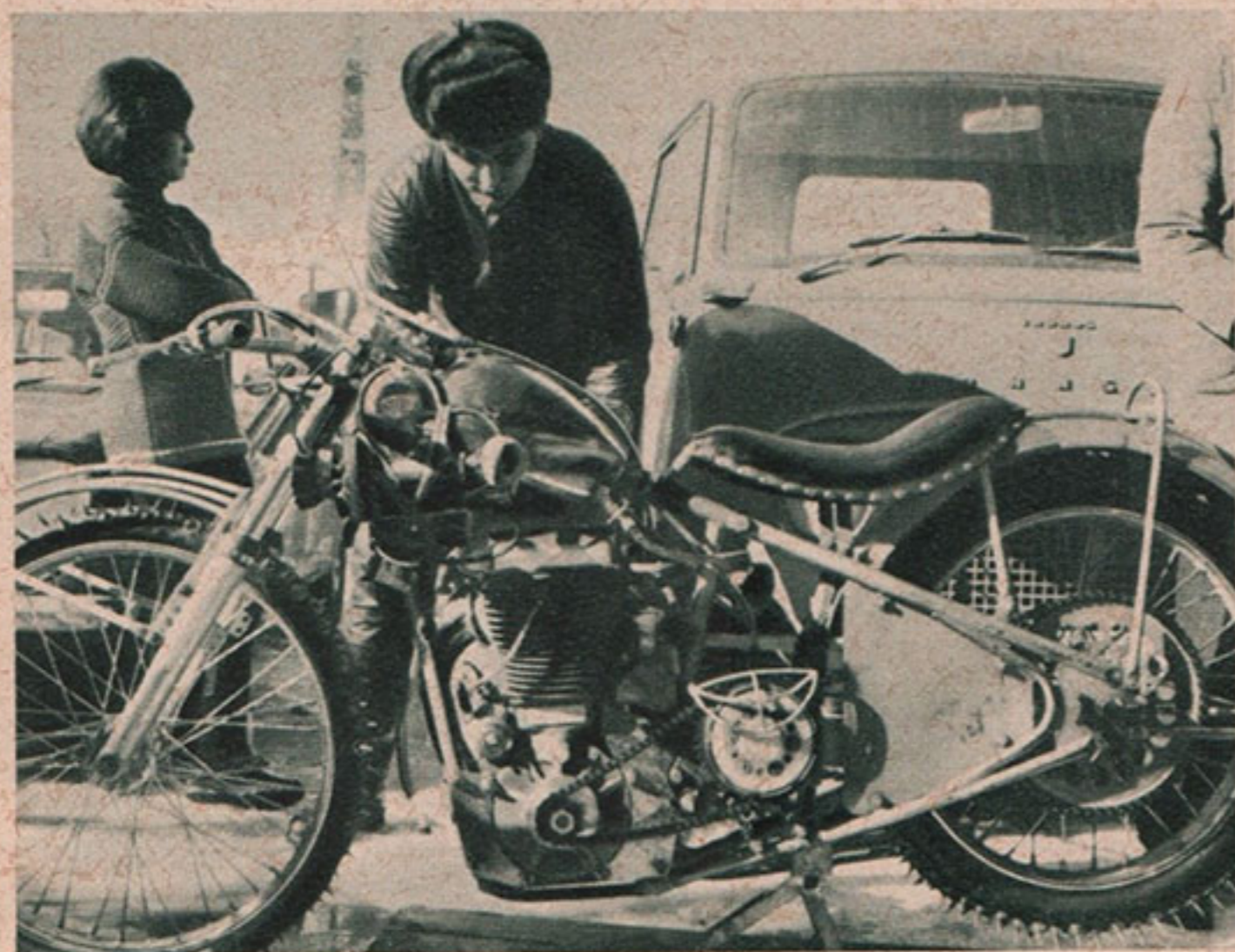
Sepp Giggenbach, der als der Bahnexperte auch weit über die deutschen Grenzen hinaus bekannt ist (und nicht nur als Organisations-Experte; schließlich stammen von ihm die Giggenbach-Spezial-Eisrennmaschinen), war von Anbeginn dieser Weltmeisterschaft — 1966 als FIM-Steward und 1967 als offizieller Begleiter der deutschen Mannschaft — mit dabei, und nicht zuletzt war er es wohl, der zusammen mit dem DMV zwei der insgesamt vier Weltmeisterschaftsvorläufe in diesem Jahr erstmals nach Deutschland, nämlich in das dafür bestens geeignete Kunsteisstadion von Inzell, holte.

Ausgetragen wird die Speedway-Eisweltmeisterschaft nach dem gleichen Modus wie die Speedway-Weltmeisterschaft. 400 Meter Bahnlänge sind ebenso vorgeschrieben wie die Zahl der in den einzelnen Rennen startenden Fahrer (nämlich vier), wobei auch hier jeder einmal gegen jeden fahren muß. Die Addition aller in den einzelnen Rennen eines Vorlaufes erzielten Punkte (Wertung — 3 — 2 — 1 — 0) ergibt dann das Ergebnis bzw. die Qualifikation für die Endläufe. An jedem Vorlauf (wie auch bei den Weltmeisterschafts-Final-Läufen) müssen 16 Fahrer teilnehmen, von denen sich die acht besten dann für die vier (in diesem Jahr ebenfalls wieder in der Sowjetunion — im Ural — zur Austragung kommenden) Schluß-Läufe qualifizieren. Von diesen werden die Ergebnisse der drei Besten gewertet.

Gefahren wird, wie oben schon erwähnt, mit Spezialmaschinen. Wegen der erzielbaren höheren

Geschwindigkeiten als beim normalen Speedway steht die Gabel im allgemeinen in einem Winkel von 35 Grad (Sandbahn 20, Speedway 18) zur Vertikalen. Aber nicht nur der Anstellwinkel der Gabel ist ein anderer. Vor allem müssen die Fahrgerüste, d. h. die Rahmen der Eisrennmaschinen, wesentlich steifer sein, womit sie naturgemäß auch schwerer werden. Das ist durch die einseitige Anordnung der Spikes bedingt, die sich, von einigen Führungsspikes auf der Laufflächenmitte abgesehen, nur auf der Kurveninnenseite (links, weil entgegen dem Uhrzeigersinn gefahren wird) befinden. Dadurch „spurt“ die Maschine nicht richtig, so daß starke Verdrehkräfte entstehen, die eben nur durch einen genügend steifen Rahmen abgefangen werden können. Während die Vorgabeln der bisher gebauten Giggenbach-Eisrennmaschinen eine Gummibandfederung besitzen, fuhr Peter Knott, der für Neckermann startende Eisspezialist, der im Vorjahr als bester Deutscher Zwölfter in der Rangliste der Speedway-Eisweltmeisterschaft wurde, erstmals eine Ceriani-Gabel. Im vergangenen Jahr hatte sich bei den Rennen in der Sowjetunion nämlich gezeigt, daß in der dort herrschenden, weitaus größeren Kälte als wir sie in unseren Breiten gewohnt sind, die Gummibänder steif werden. — Giggenbach hofft nun nur, daß es bei den Läufen im Ural mit dieser neuen Gabel keine Schwierigkeiten mit dem Öl geben wird.

Als Motoren werden in der Mehrzahl Eso- bzw. Jawa-Motoren verwendet. Und es braucht kaum besonders erwähnt zu werden, daß sämtliche Maschinen der Fahrer aus dem Ostblock damit ausgerüstet sind. Der Jawa-Motor unterscheidet sich freilich nur durch die Aufschrift vom Eso-Motor. Das liegt allein darin begründet, daß die kleine Firma Eso vor einiger Zeit mit Jawa verschmolzen wurde. Und so hat man, wahrscheinlich vor allem aus Werbeüberlegungen heraus, den Jawa-



Kopfbild: Beim Eis-Speedway starten vier Fahrer in einem Lauf (jeder fährt gegen jeden) — hier sind es nur drei, weil vorher einer ausgeschieden ist.

Links: An der Maschine des für Neckermann fahrenden Peter Knott hatte das Zweite Deutsche Fernsehen eine Kamera montiert — nach zweimaligem Mißgeschick klappte es dann, und bei der späteren Fernsehübertragung sah man einen eindrucksvollen Streifen.

Rechts: Peter Knott, bester Deutscher im Eis-Speedway (Mitte), mit den beiden sowjetischen Spitzenfahrern.



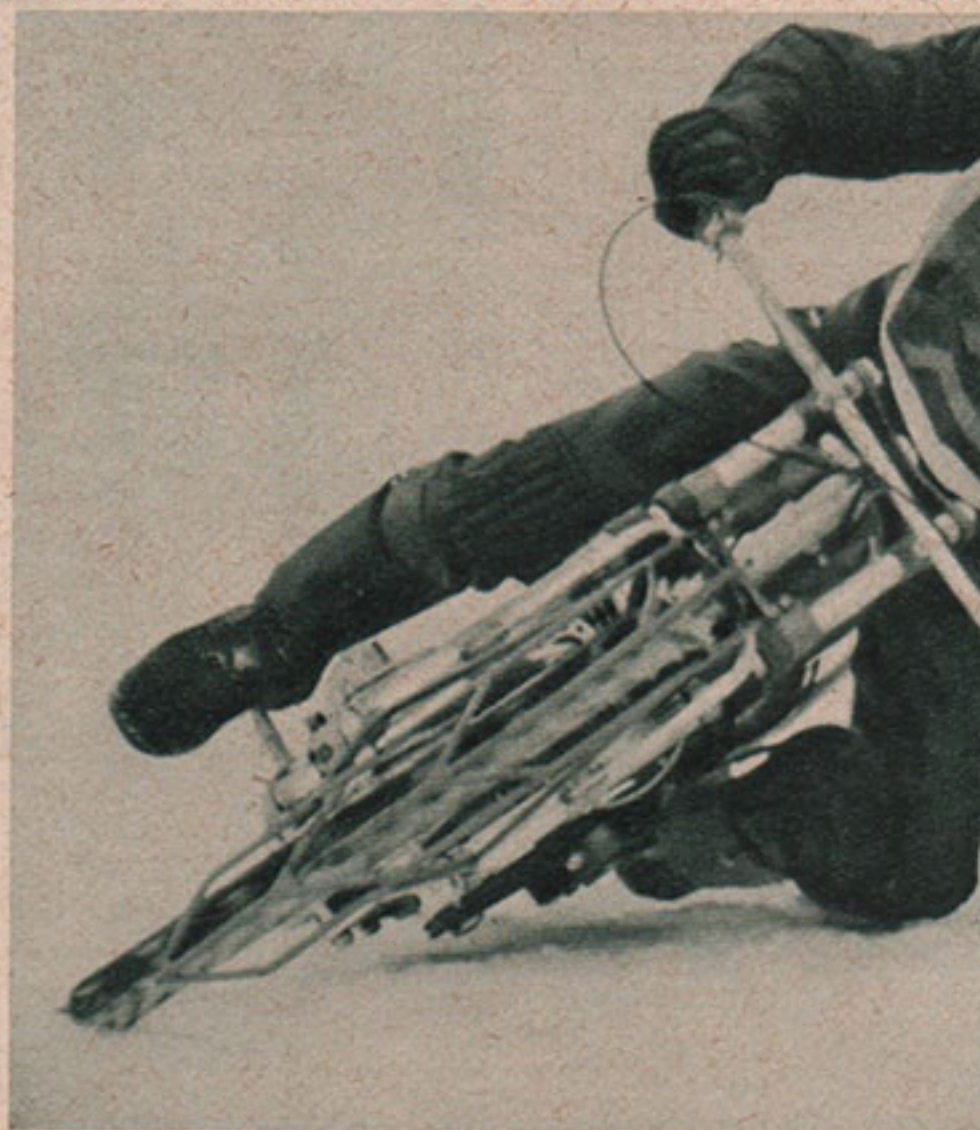
Speedway-Motor geboren. Während der Eso-Motor ein ausgesprochener Kurzhuber ist, ist der neben ihm außerdem Verwendung findende englische Jap-Motor ein Langhuber. Mancher schwört auf den Jap gerade deswegen, weil er sich als Langhuber besonders gut für diese Sportart eignet — aber Eso-Ersatzteile gibt es eben überall — auch in der Sowjetunion. Mit den Jap-Teilen hapert's dort begreiflicherweise etwas. So erklärt sich wohl weitgehend die Bevorzugung des Eso-Motors.

Die Einzylinder-Eso-Motoren mit 500 ccm Hubraum sind 1:14/15 verdichtet und leisten bei Alkoholbetrieb, der hier zulässig ist, etwa 50 bis 55 PS. Das Kraftstoff/Luft-Gemisch wird in einem italienischen Dellorto-Vergaser mit 32 bzw. 35 mm Durchlaß aufbereitet. Und nicht nur der Vergaser dieses tschechoslowakischen Motors stammt nicht aus dem Ursprungsland des Motors — auch den Zündmagneten holt man sich von Lucas aus England. Manchmal werden statt des Dellorto-Vergasers übrigens auch englische Amal-Vergaser verwendet.

Die Kraftübertragung erfolgt über ein Zweigang-Spezialgetriebe. Vor allem zwei Getriebe stehen zur Verfügung. Zum einen das tschechoslowakische Eso-, zum anderen das schwedische Trot-Getriebe. Obwohl das schwedische Getriebe weniger anfällig ist und auch mal ohne zu kuppeln geschaltet werden kann, eignet sich auf der 400 Meter-Bahn nach Aussage der Fahrer das Eso-Getriebe wegen seines Übersetzungsverhältnisses im 1. Gang besser.

Für die Laufräder kommt vorn meist die Größe 23 Zoll zur Verwendung, während hinten die Dimension von 21—22 Zoll im Reglement festgelegt ist. Ebenso ist mit 28 mm auch die Höchstlänge der Spikes limitiert; wie viele Spikes in den

Vorderrad- bzw. Hinterradreifen eingeschraubt werden, bleibt dagegen jedem einzelnen überlassen. Aber im Durchschnitt sind die Vorderräder mit 90, die Hinterräder mit 200 kegelförmigen Stahlstiften bespickt. Originellerweise werden fast ausschließlich Barum-Straßenreifen (deren



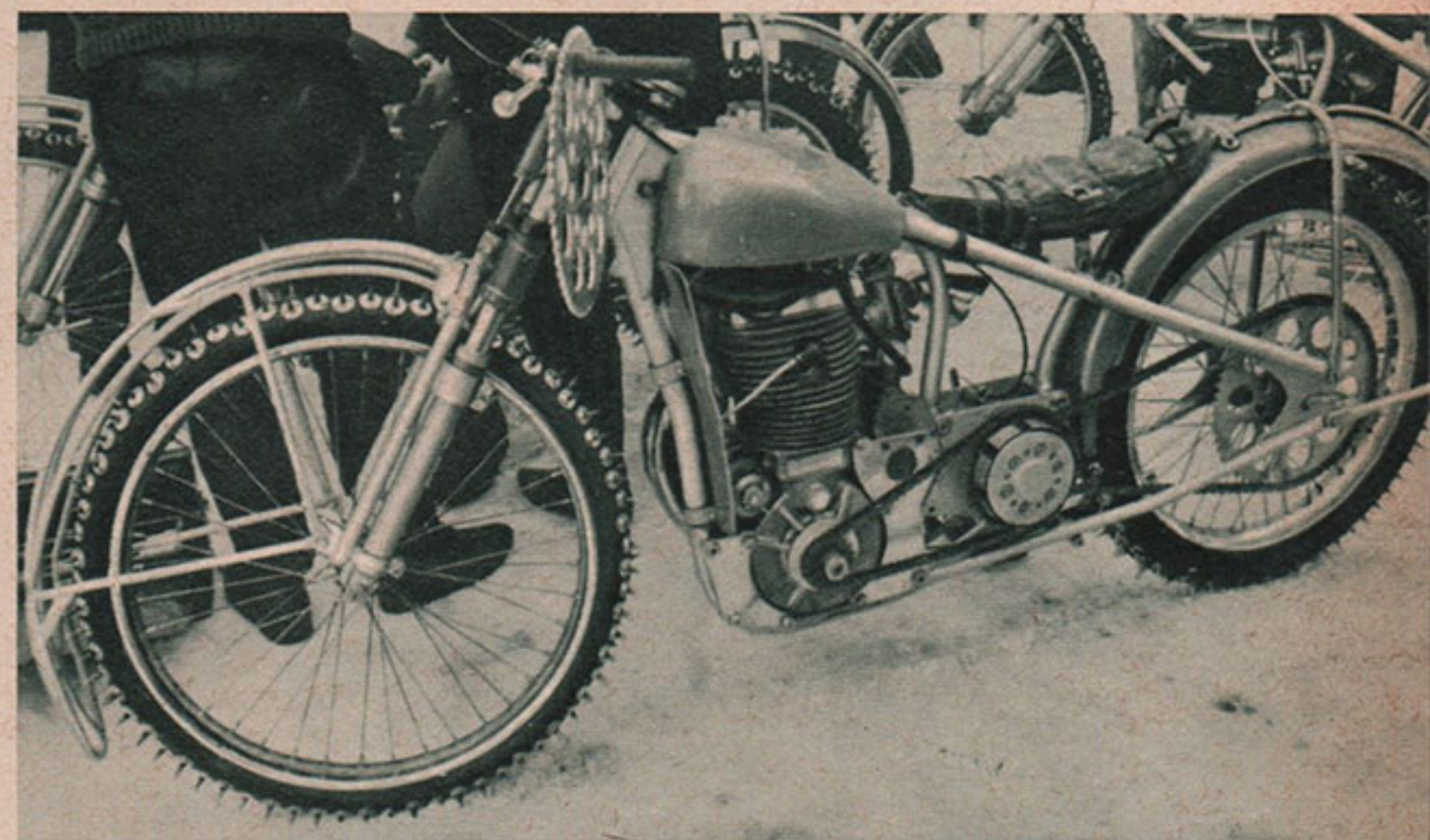
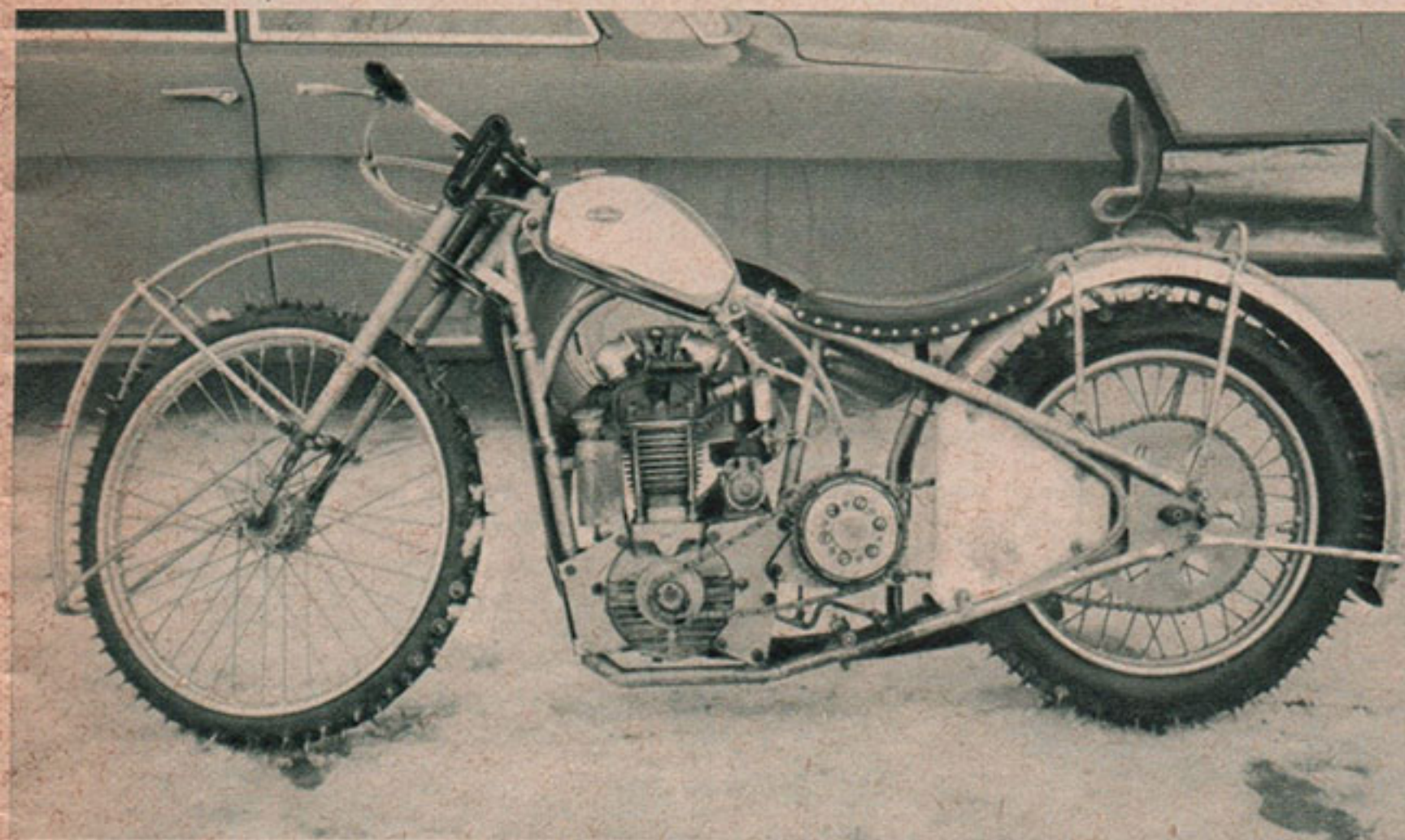
Stets dicht beisammenliegend, hielten sich die beiden sowjetischen Fahrer Kadyrow und Dudorin je 29 Punkte.

Profilblöcke weggeschnitten bzw. glattgeschliffen werden) verwendet —, wegen der Anordnung bzw. Anzahl der Stollen und ihrer sehr starken Gummischicht sollen sie sich, wie es heißt, ganz besonders für diesen Zweck eignen.

★

Nachdem die Polen zu den beiden ersten diesjährigen Vorläufen in Inzell am 10. bzw. 11. Fe-

bruar nicht gekommen waren, und für die drei genannten Polen drei Ersatzfahrer der Bundesrepublik fuhren, starteten folgende Nationen: Tschechoslowakei (3), Sowjetunion (2), Schweden (3), Österreich (2) und die Bundesrepublik (6). Bereits im Training zeigte sich, daß die Sowjetunion, die neben sämtlichen bisherigen Europameistern auch beide Speedway-Eisweltmeister gestellt hatte, die stärkste Nation in diesem Sport darstellt. Mit dem Studenten Gaptrahman Kadyrow (Weltmeister der Jahre 1966/67, sowie Europameister 1964 und Europa-Vizemeister 1965) brachten sie ihren stärksten Mann mit nach Inzell — und was der hier zeigte, das machte so recht deutlich, welcher Maßstab an



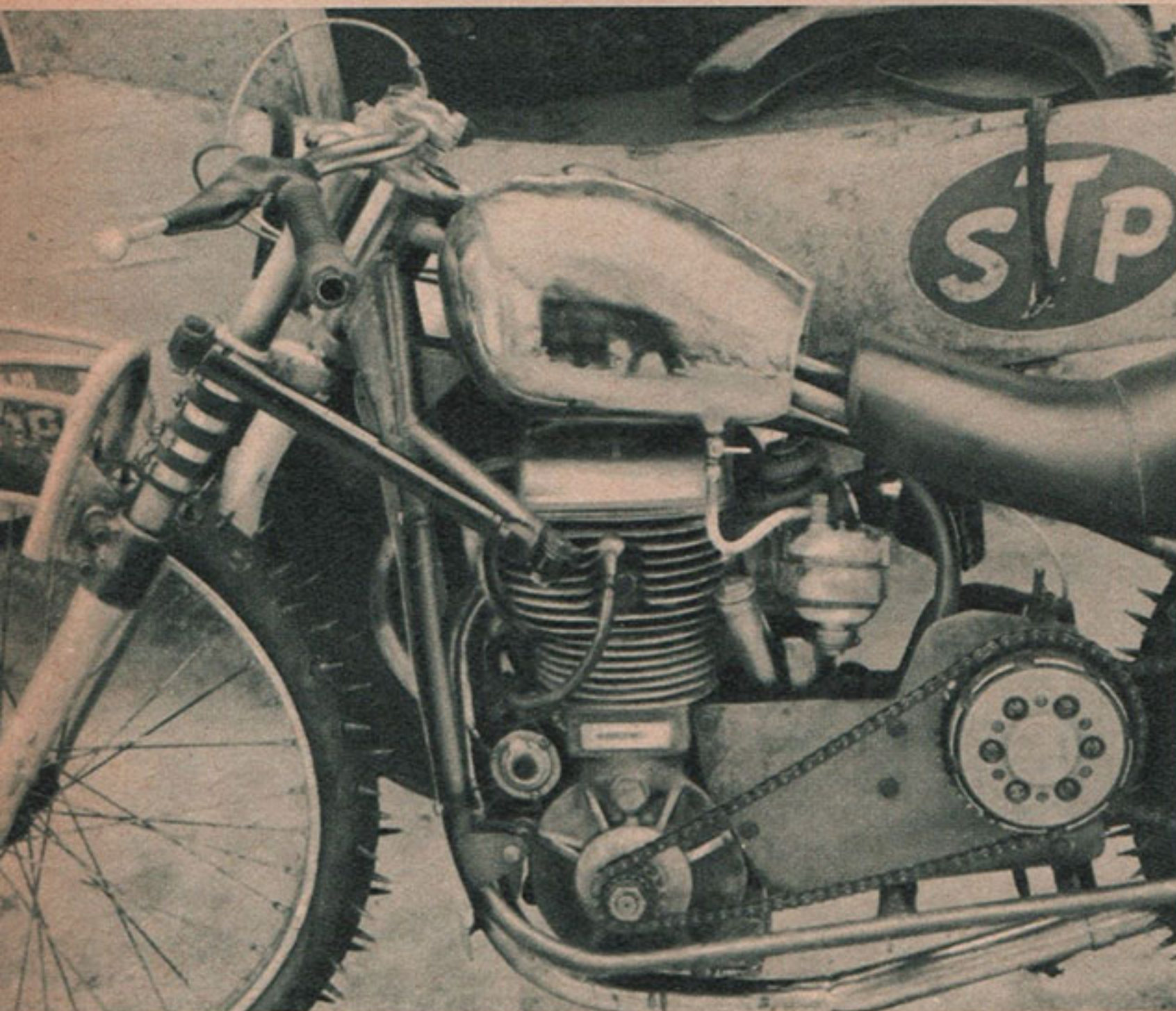
Oben: Zwei typische Eis-Rennmaschinen, links eine Gigganbach-Ausführung (mit Abfederung der Teleskop-Vordergabel durch Gummibänder) und mit englischem JAP-Motor, rechts eine tschechoslowakische Maschine mit eigener Telegabel und ESO-Motor.

Links: Die Motoren werden vor dem Start angewärmt — die Sowjets bedienen sich dazu einer Lötlampe, andere benutzen eine elektrische Heizsonne.

Rechts: Peter Knott aus Bad Tölz auf Neckermann-ESO konnte sich trotz Pech mit 17 Punkten für die Eis-Speedway-Endläufe im Ural qualifizieren.

Fotos: V. Rauch

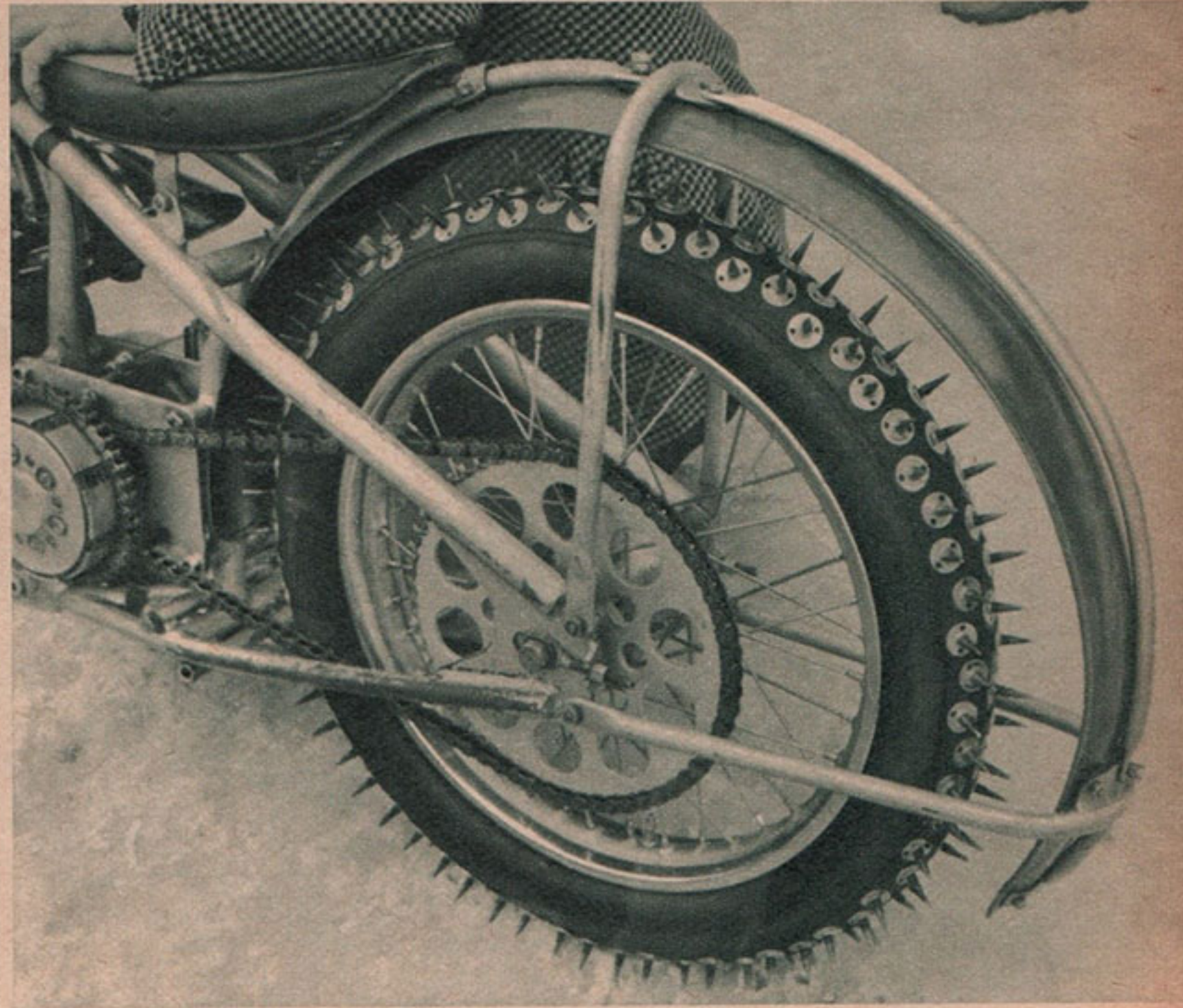
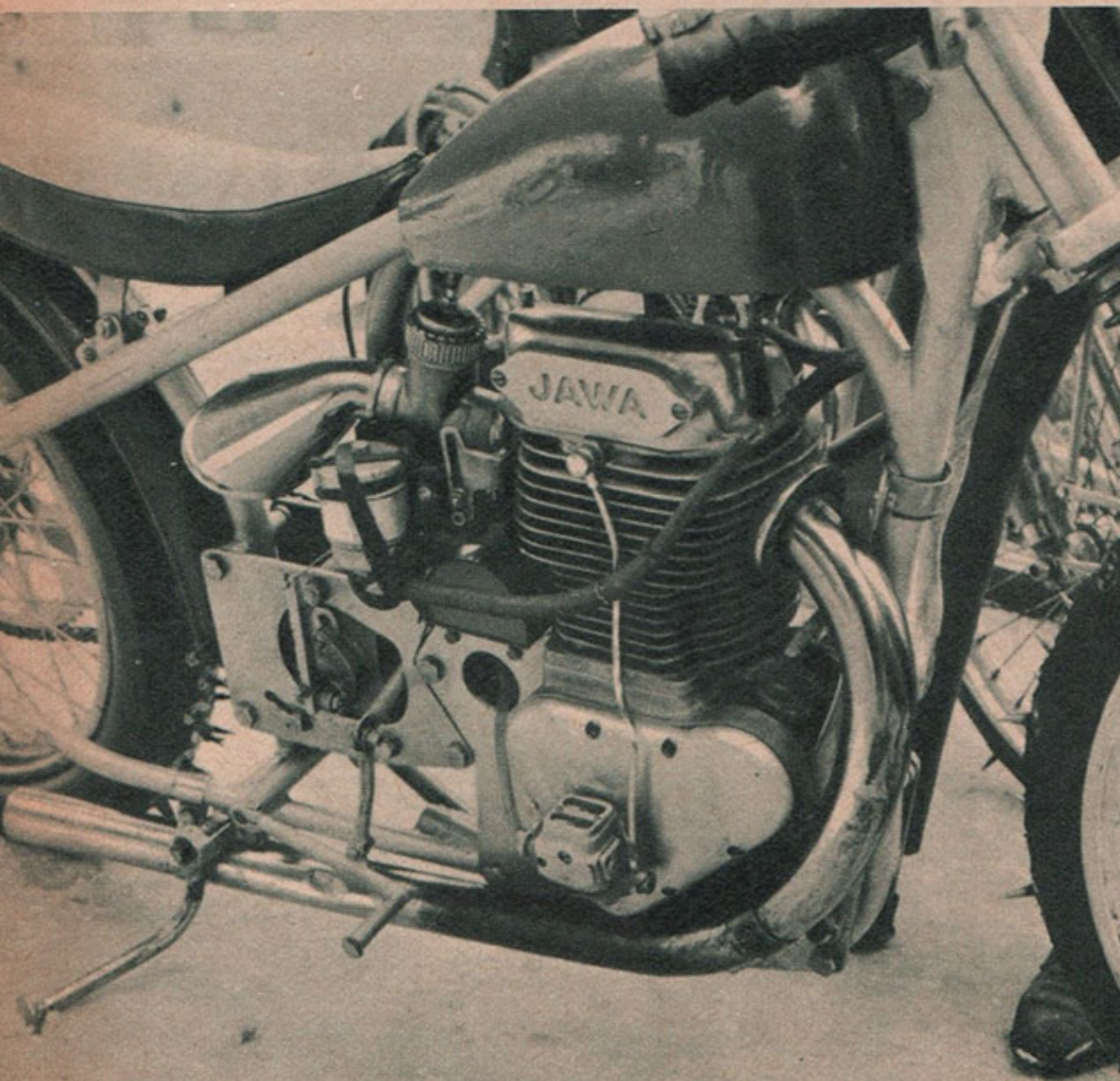




Im Gesamtaufbau ähneln sich die Fahrwerke der Eis-Speedwaymaschinen sehr – aber in Details finden sich immer wieder interessante Abweichungen. Diese mit einem ESO-Motor ausgestattete tschechoslowakische Maschine besitzt beispielsweise einen hydraulischen Lenkungsdämpfer.

einen Weltmeister dieser speziellen Sportdisziplin gelegt werden muß. Er distanzierte seine Gegner so klar, daß nicht der geringste Zweifel an seinem überlegenen Können aufkommen konnte. Nur einer war ihm vergleichbar – und das war sein Landsmann Jurij Dudorin. Beide fuhren alle Konkurrenten sozusagen in Grund und Boden und hatten nach den zwei Vorläufen die gleiche Anzahl Erste und Zweite Plätze (Zweite immer dann, wenn sie gegeneinander fuhren!) zu verzeichnen. Sie beendeten so die Kämpfe, die am zweiten Tag bei strahlendem Winterwetter etwa 12 000 (!) Zuschauer nach Inzell gelockt hatten, mit genau gleicher Punktzahl, nämlich 29.

Dieser in einer tschechoslowakischen Maschine befindliche Motor trägt auf dem Abschlußdeckel der Steuerkammer bereits die Bezeichnung JAWA – aber wie man bei einem Vergleich mit dem nebenstehenden Bild sieht, handelt es sich um den Original-ESO-Motor – in beiden Fällen mit Dellorto-Vergaser.



Die Länge der Spikes ist jetzt genau vorgeschrieben (in früheren Jahren traten vor allem die sowjetischen Fahrer zum Teil mit überlangen Spikes an). Diese Spikes sind nachträglich in die Decken, deren Stollen abgeschnitten wurden, eingeschraubt – eine versetzte Mittelreihe und eine – ebenfalls versetzte – Reihe zur linken Flanke zu.

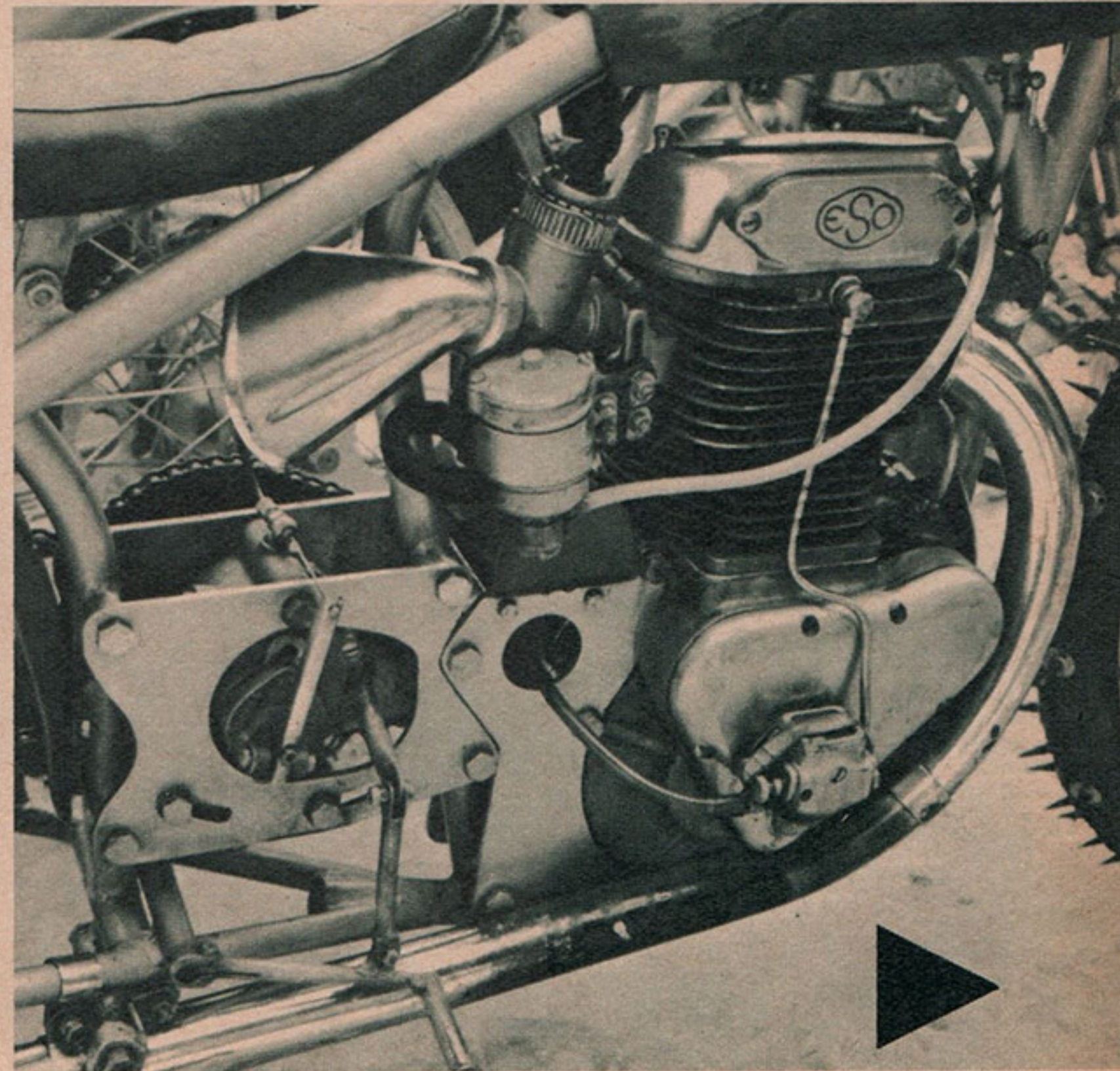
Hinter ihnen belegte Antonin Kaspar aus der Tschechoslowakei den dritten Platz mit 24 Punkten.

Peter Knott aus Bad Tölz, der am zweiten Tag vom Pech verfolgt war, einmal stürzte (zum Glück ging das glimpflich ab, so daß er das Rennen später fortsetzen konnte) und einmal wegen Maschinenschaden ausschied, zeigte nicht nur, daß er der einzige deutsche Fahrer ist, der international gesehen mitfahren kann, sondern es gelang ihm auch, sich auf Platz 8 mit 17 Punkten für die beiden Finalläufe in Salavat und Ufa in der Sowjetunion zu qualifizieren.

Wenngleich man natürlich über die Existenzberechtigung einer Speedway-Eisweltmeisterschaft geteilter Meinung sein kann – zweifellos ist es eine Motorrad-Sportart, bei der weniger die maschinelle Leistung, sondern mehr der fahrerische Einsatz, das wagemutige Können des einzelnen über Sieg oder Niederlage entscheiden. Und nachdem jeder z. B. den Eso-Motor käuflich erwerben kann, also jeder unter gleichen maschinellen Voraussetzungen fährt – ist es ein Sport ohne Industrieinfluß. So gesehen hat dieser Sport der „Amateure“ wohl seine Berechtigung, und damit auch die Austragung einer Weltmeisterschaft.

V. R.

Während im normalen Speedway ohne Getriebe (nur mit Kupplung auf der Vorgelegewelle) gefahren wird, haben die Eisrennmaschinen Zweiganggetriebe. 1:14 verdichtet (für Spezial-Kraftstoff) leisten die ESO-Motoren ca. 50 PS, allerdings bei 8000 U/min. Es sind Ultrakurzhuber: Bohrung 88, Hub 82 mm. Vergaserdurchlaß 35 mm.



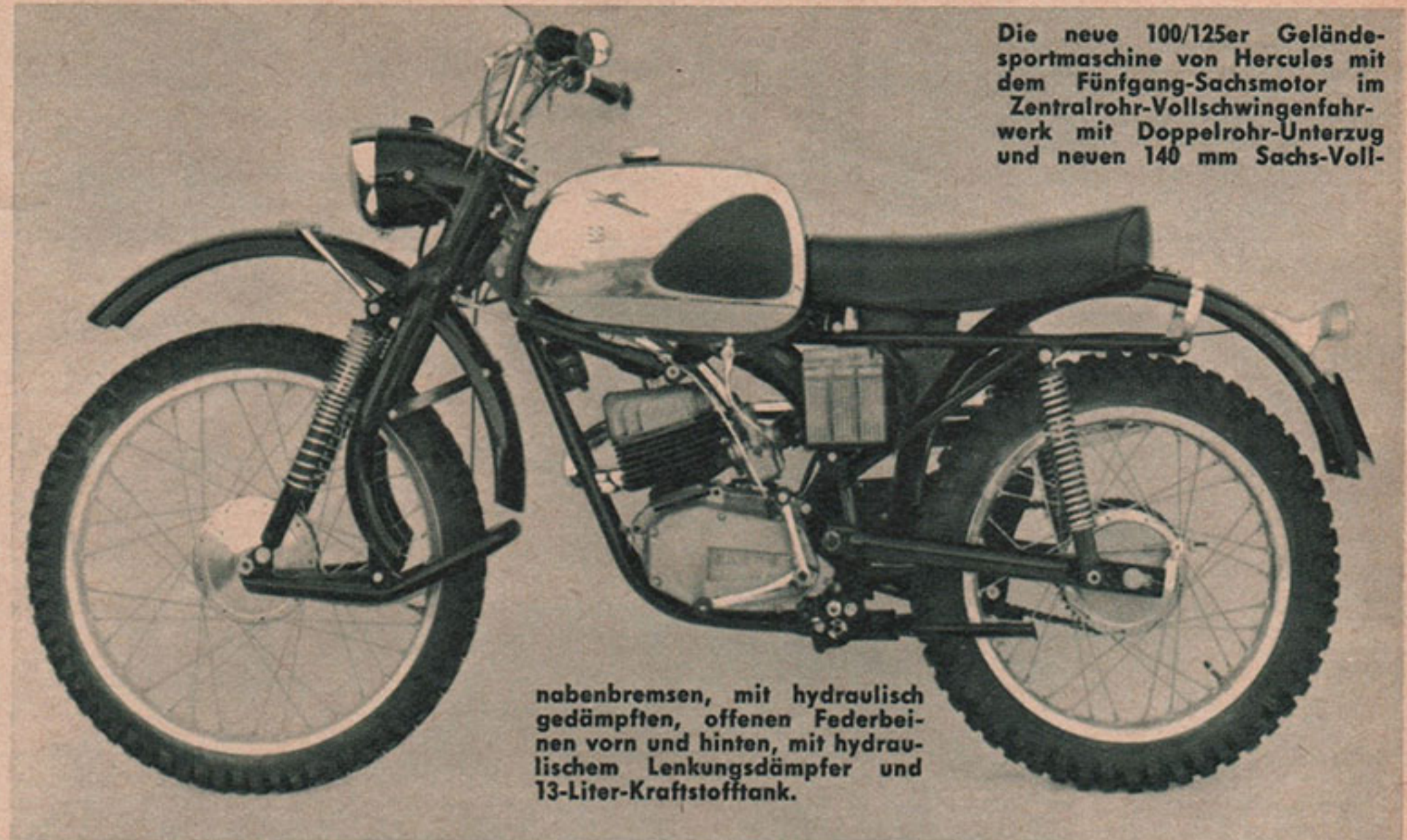
Jetzt:

Hercules

Geländesport-Modelle 100 und 125 ccm

Schon als bekanntgegeben wurde, daß sich 1968 weder Hercules noch die Zweirad-Union mit Werksfahrern im deutschen und internationalen Geländesport beteiligen würden, ließ man in Nürnberg keinen Zweifel darüber, daß das nicht einen totalen Rückzug der Sachsgruppe aus dem Geländesport bedeuten sollte, sondern nur eine „Umstrukturierung“: Anstelle der Beteiligung mit Werksfahrern auf ebenso speziellen wie teuren Einzel Exemplaren von Höchstleistungsmaschinen beabsichtigt man, den Charakter des Geländesports als Motorrad-Breitensport dadurch zu unterstützen, daß man in noch größerem Umfang als bisher schon wettbewerbstaugliche, aber dennoch seriennahe und deshalb für den Privatmann erschwingliche Geländesportmaschinen in kleiner Serie anfertigt und den deutschen (und evtl. auch ausländischen) „Amateuren“ verkauft. Es war klar, daß sich diese Absicht nicht nur auf eine GS 50 beschränken, sondern daß Interessenten auch Geländesportmodelle größerer Hubräume von Hercules zur Verfügung stehen sollten.

Rechtzeitig vor Beginn der neuen Saison hat man nun bei Hercules diese neuen Modelle vorgestellt, und es ist gewährleistet, daß bei sofortiger Bestellung diese Maschinen (deren Stückzahl freilich aus begreiflichen Gründen begrenzt ist) auch noch ebenso rechtzeitig zur Auslieferung



Die neue 100/125er Geländesportmaschine von Hercules mit dem Fünfgang-Sachsmotor im Zentralrohr-Vollschwingenfahrwerk mit Doppelrohr-Unterzug und neuen 140 mm Sachs-Voll-

nabenbremsen, mit hydraulisch gedämpften, offenen Federbeinen vorn und hinten, mit hydraulischem Lenkungsämpfer und 13-Liter-Kraftstofftank.

kommen werden — wenn auch sicherlich einigen Leuten in Schweinfurt und Nürnberg ob dieser Zusage ein wenig die Köpfe rauchen werden!

Jedenfalls verfügt man bei Hercules nun aber über eine geschlossene Reihe von GS-Modellen. Die schon bisher lieferbare K 50 GS mit dem 6,25 PS Sachs-Sportmotor 50 S mit Breitwandzylinder und Fünfganggetriebe, eingebaut im typischen Hercules-Fahrwerk mit Langschwinge hinten wie vorn, wurde grundsätzlich nicht verändert, aber es wurden natürlich eine ganze Anzahl von Details auf Grund der auch im vergangenen Sportjahr im harten Geländeeinsatz gewonnenen Erfahrungen modifiziert. Die K 50 GS, die mit Kfz-Brief geliefert wird, kostet einschließlich der üblichen Nebenkosten sowie der neuen Mehrwertsteuer DM 1782.—.

Was manchen unserer im Geländesport aktiven Leser aber besonders interessieren wird, sind die beiden neuen GS-Modelle, nämlich die K 100 GS und die K 125 GS, die wir auf diesen Seiten erstmalig im Bild vorstellen, und von denen wir auch einen instruktiven Motorschnitt sowie die offiziellen Bremskurven bringen können.

Im Gegensatz zur 50er GS-Maschine hat das auch hier wieder mit einem kräftigen Zentralrohr als Rahmenrückgrat aufgebaute Fahrwerk

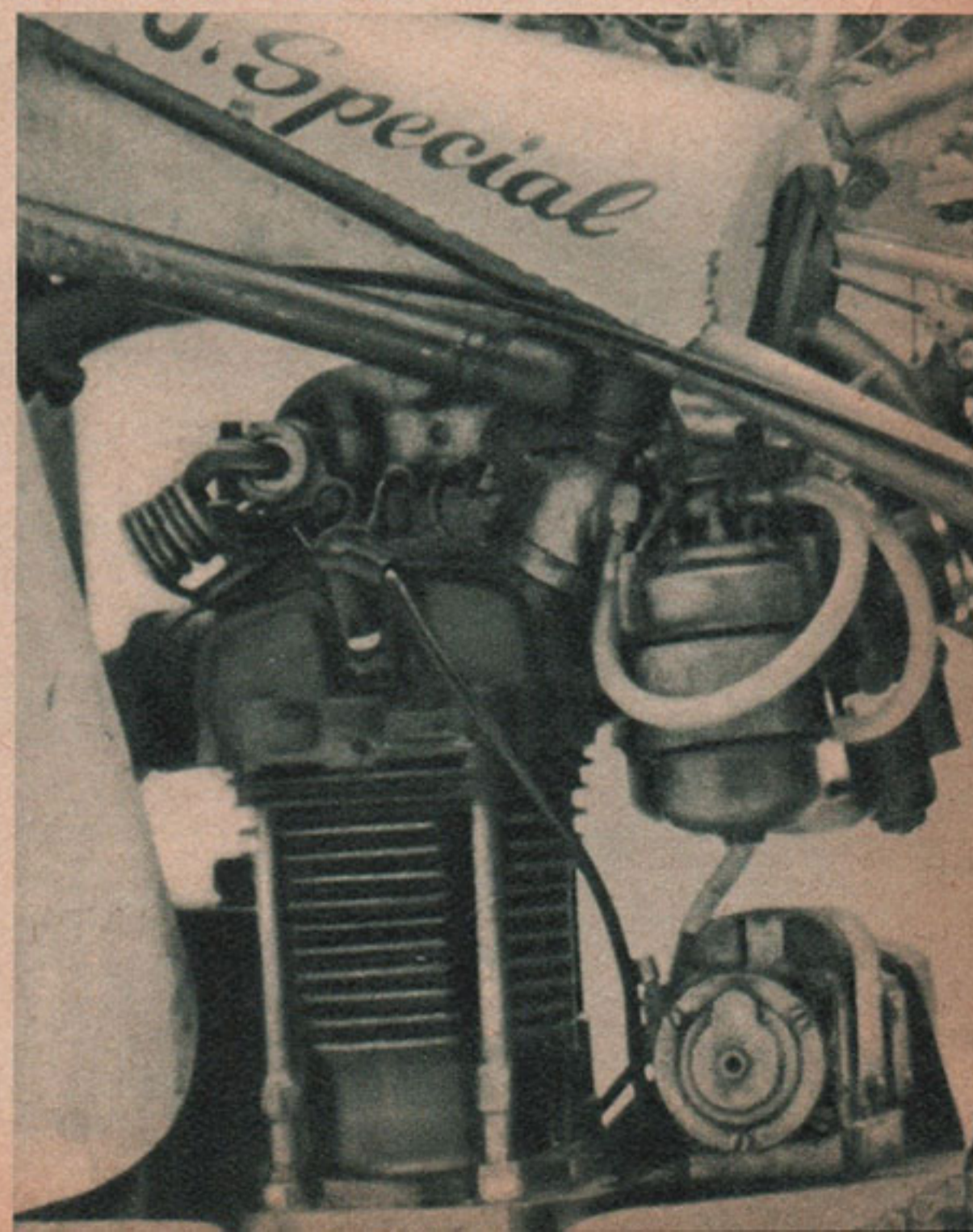
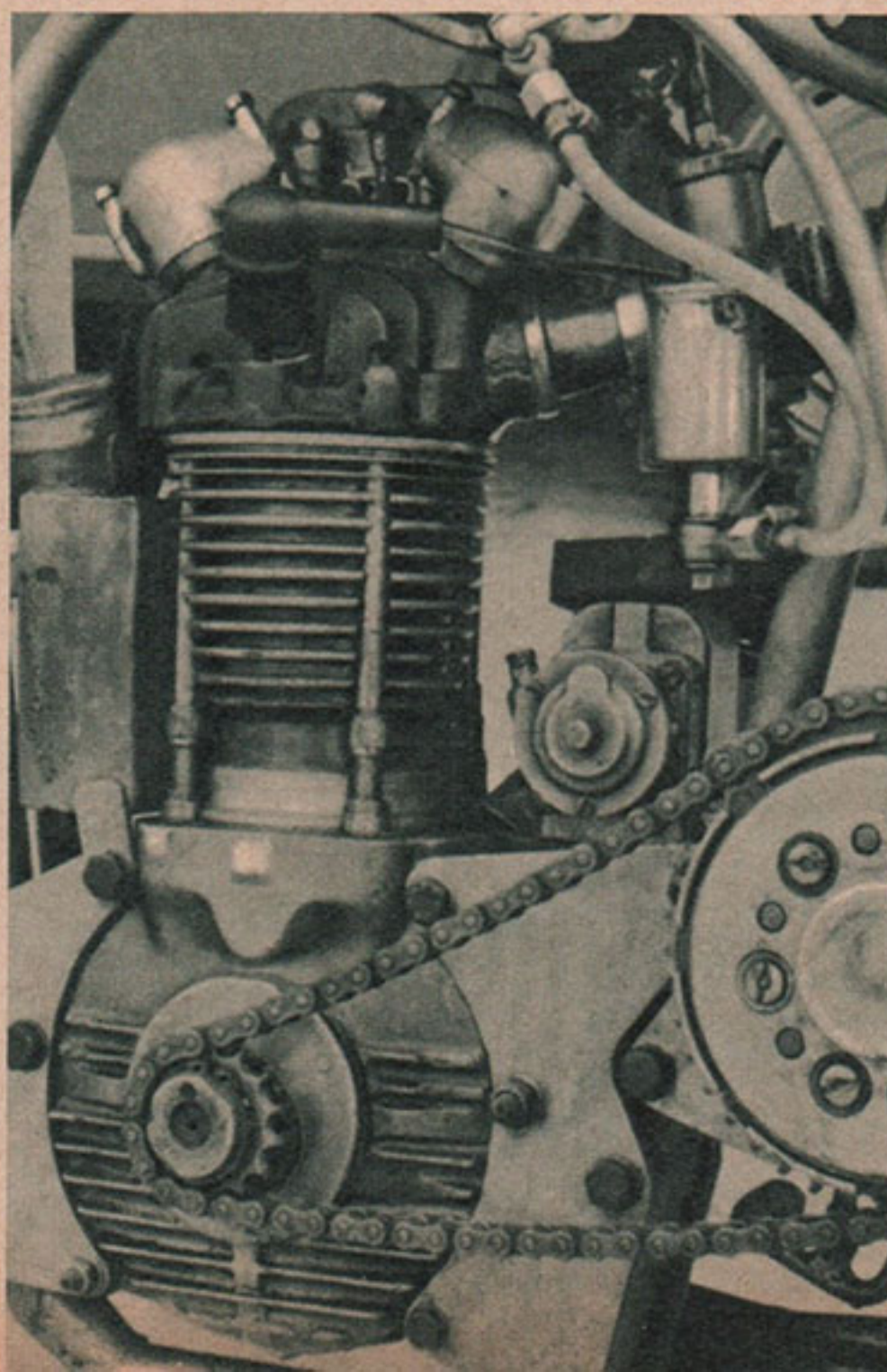
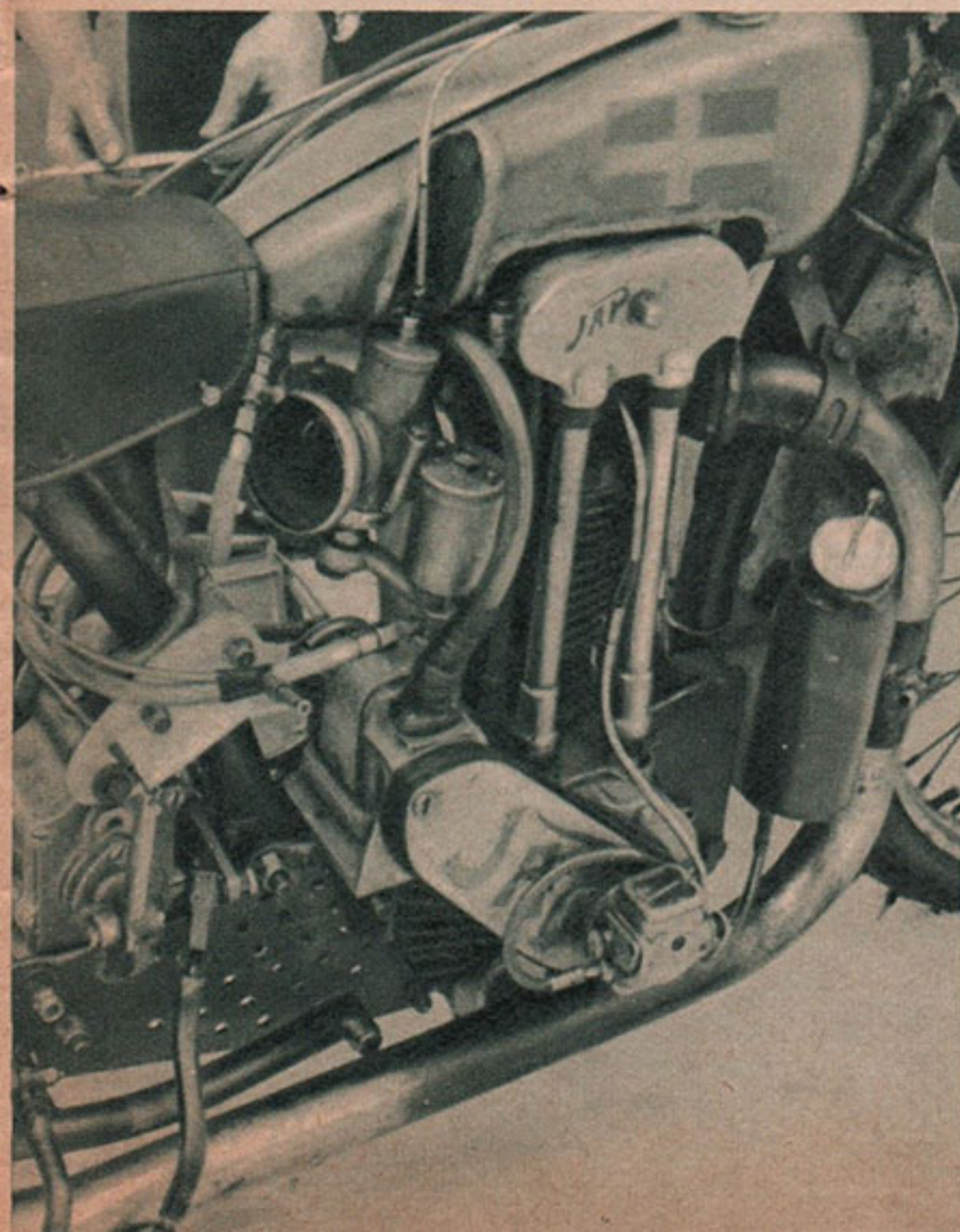
einen zusätzlichen, aus zwei Rohren bestehenden Unterzug erhalten, der einer Befestigung des Motorgehäuses auch vorn dient. Auch bei diesen Maschinen handelt es sich um ein Vollschwingen-Fahrwerk, d. h. nicht nur die hintere (am Anlenkpunkt nadelgelagerte!) Schwinge ist mit hydraulischen Federbeinen (mit offenliegenden Federn) gegen den Hauptrahmen abgestützt — auch die vordere Halbblangschwinge mit geschlossenem Schwingenbügel weist ölgedämpfte, offene Federbeine auf. Diese Schwingen ermöglichen dem Vorderrad einen Federweg von 140, dem Hinterrad einen Weg von 100 mm. Hydraulisch arbeitet auch der zur Serienausrüstung gehörende Lenkungsämpfer — ein Attribut, auf das man heute auch bei der Geländemaschine kaum noch verzichten möchte.

Die Laufräder sind vorn 2.50/2.75—21, hinten 3.25/3.50—18 bereift, selbstverständlich mit spezialprofilierten Geländereifen. Neu sind die verwendeten Innenbackenbremsnaben. Es handelt sich um Leichtmetallnaben mit eingesetztem Bremsring von 140 mm Durchmesser, die eine Sachs-eigene Konstruktion darstellen und — als Einstück-Naben — auch im Nürnberger Werk (und nicht mehr in Italien!) gefertigt werden. Sie sind wirkungsvoller und in der Bremswirkung konstanter als die bisherigen Naben (auch die K 50 GS sowie die 50er Serienmodelle von Her-

Konkurrent des ESO-Motors ist der gute alte JAP, der samt Ersatzteilen noch immer irgendwo in England hergestellt wird (Ersatzteile gibt es in München bei Süd-motor, während die JAWA/ESO-Motoren samt Ersatzteilen von Neckermann vertrieben werden). Typisch für das Bild des Jap die Anordnung der gekapselten Stoßstangen und des Kippschaltgehäuses (linkes Bild). Im

Mittelbild sieht man das durch Rippen versteifte Kurbelhaus und den nur knapp verrippten Graugußzylinder des Speedway-Motors (ESO: Leichtmetallzylinder mit einzogener Niresist-Laufbuchse). Auch der Zylinderkopf (Grauguß) trägt nur verhältnismäßig kleine Rippen, lange Zuganker halten Kopf und Zylinder auf dem Gehäuse. Der Motor ist schwerer als der ESO — er ist lang-

hubiger und nicht so hochdrehend, so daß beide Motoren ganz verschiedene Fahrtechniken erfordern. Normalerweise sind die Ventile mit zwei konzentrischen Schraubenfedern ausgerüstet, die gekapselt sind (Bild Mitte), aber, wie das Bild rechts zeigt, gibt es auch Eigenbauten, bei denen das Auslaßventil mit einer offen im Kühlstrom liegenden Haarnadelfeder ausgerüstet ist.





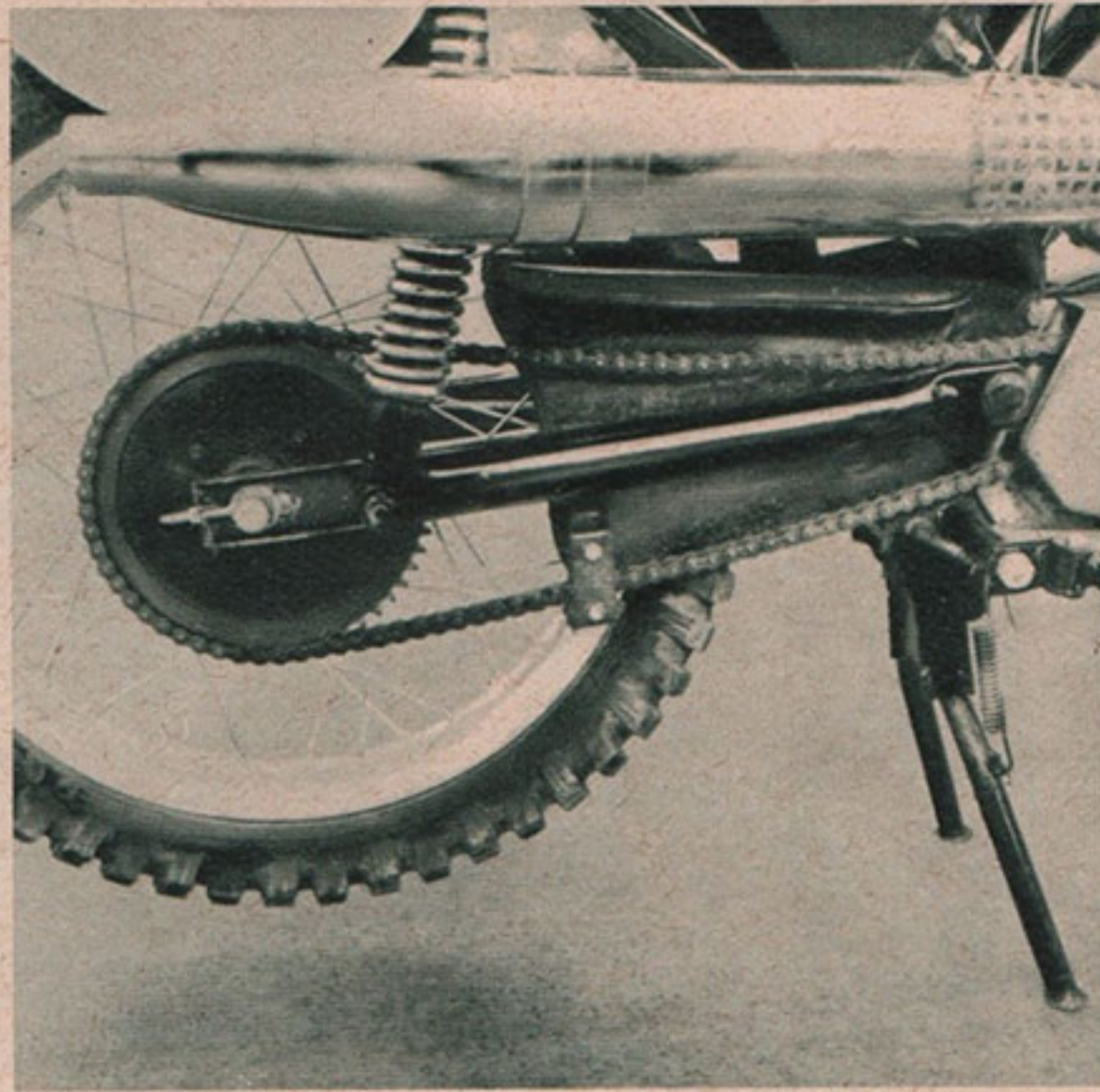
Alle GS-Modelle haben jetzt schon die zukünftig auch bei den Serienfahrzeugen verwendeten großen Leichtmetall-Sachs-Bremsnaben.

cules und von der Zweirad-Union werden im übrigen künftig mit diesen „Einheits-Naben“ ausgestattet sein).

Der speziell geformte Gelände-Lenker hat 800 mm Breite, er gibt im Zusammenklang mit der richtig dimensionierten Sitzbank und der Lage der (klappbaren!) Fußrasten dem Fahrer genau die Position, die er sowohl zur Bewältigung schwerer Geländestücke wie schneller „Einlagen“ haben möchte. Der in der Breite und der Dimensionierung seiner Anlageflächen entsprechend den Erfahrungen der Werksfahrer geformte, 13 Liter fassende Kraftstofftank erleichtert die Beherrschung der Maschine insbesondere auch bei in den Rasten stehendem Fahrer. Die Sitzbank ist aufklappbar, der Tankdeckel weist einen Handgriff auf, und das Gewicht der fahrfertigen Maschine beträgt ohne Kraftstoff ca. 100 kg (nur etwa 12 kg mehr als das der GS 50).

Das Herz der Maschine ist der in seiner „zivilen“ Version bereits auf Ausstellungen gezeigte 125er Sachs-Motor, den es — nur durch die geringere Bohrung vom 125er unterschieden — auch als 100er Version gibt (nicht nur Motor und Getriebe sind für 100 und 125 ccm iden-

Die hochgelegte Auspuffanlage sorgt nicht nur für Dämpfung des Auspuffgeräusches entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen (Geländemaschinen müssen für den

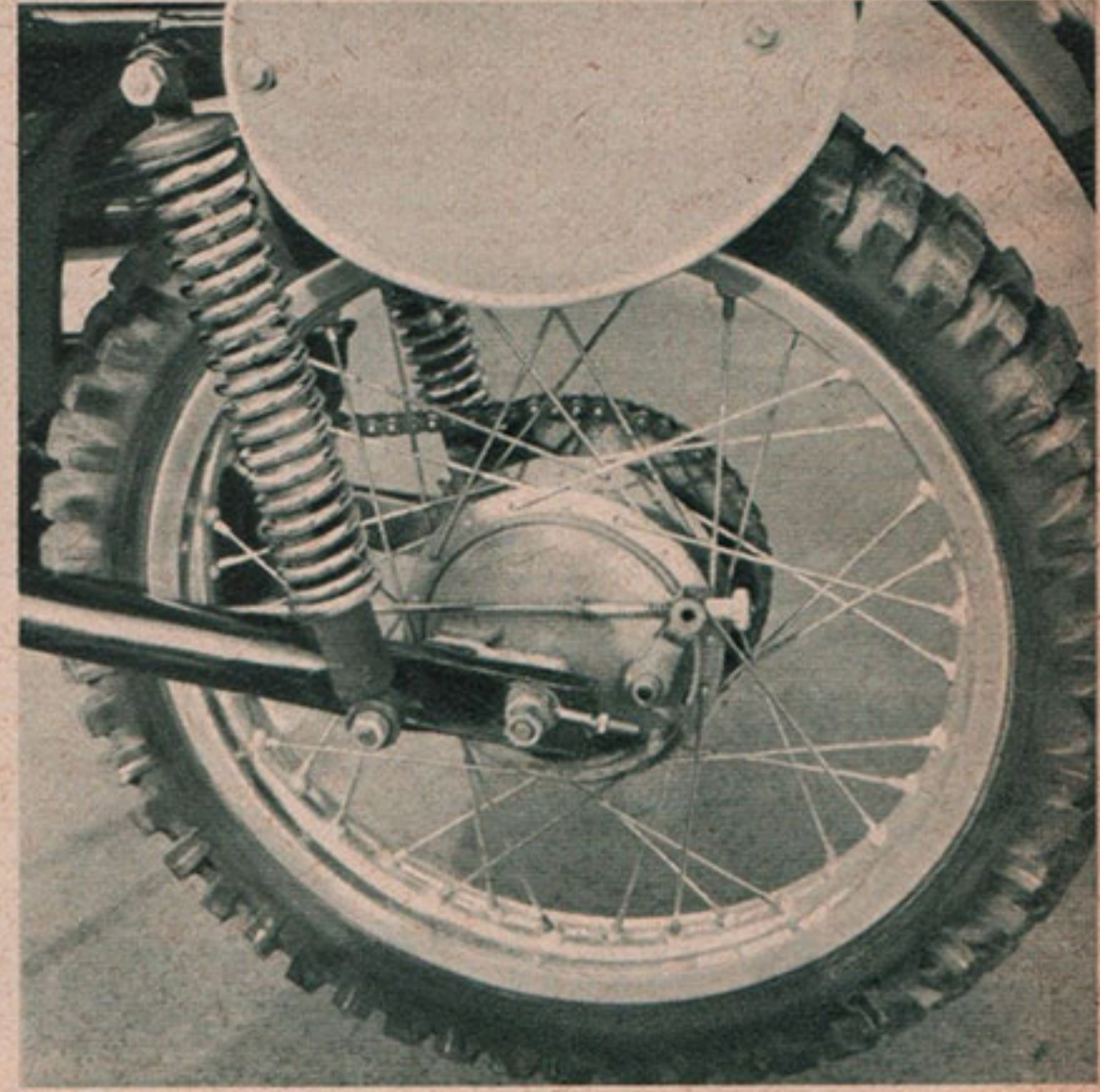


Die Hinterradkette läuft aus guten Gründen offen, sie ist lediglich gegenüber dem Hinterrad oben und seitlich ausreichend abgedeckt.

tisch, auch die Fahrwerke der GS 100 und der GS 125 sind die gleichen).

Die Schnittzeichnungen auf Seite 141 geben ein instruktives Bild vom Aufbau dieses modernen Einzylinder-Triebwerks, das den Kundigen sofort an die Konzeption des 50 S-Motors von Sachs erinnern wird: die gleiche Anordnung der Kanäle im (Grauguß-)Zylinder, die gleiche Brennraumform, der Kolben mit zwei Ringen (davon der obere ein L-Ring), die gleiche dreifache Lagerung der Kurbelwelle mit den vollen Hubscheiben, die Kraftübertragung mittels Stirnzahnrädern auf die Mehrscheibenkupplung im Ölbad (die, vom Fertigungsstandpunkt aus gesehen, allein schon eine konstruktive Meisterleistung ist!), das ziehkeilgeschaltete, über Fußschaltautomat betätigte Fünfganggetriebe, die Kickstarteranordnung und der Schwungradzünder. Am linken Kurbelwellenende erkennt man Mitnehmernasen, die im vorliegenden Fall nicht benötigt werden, die aber vorgesehen sind für die Exportkunden, die den Motor mit getrennter Pumpenschmierung wünschen. Normalerweise (und das reicht natürlich für alle Beanspruchungen im Geländesportbetrieb völlig aus) arbeitet auch dieser Sachs-Motor mit Mischungs-

Straßenverkehr zugelassen sein!), sie ist auch integrierendes Teil der Motorabstimmung, die wiederum ein Teil des Geheimnisses der hohen Motorleistung ist.



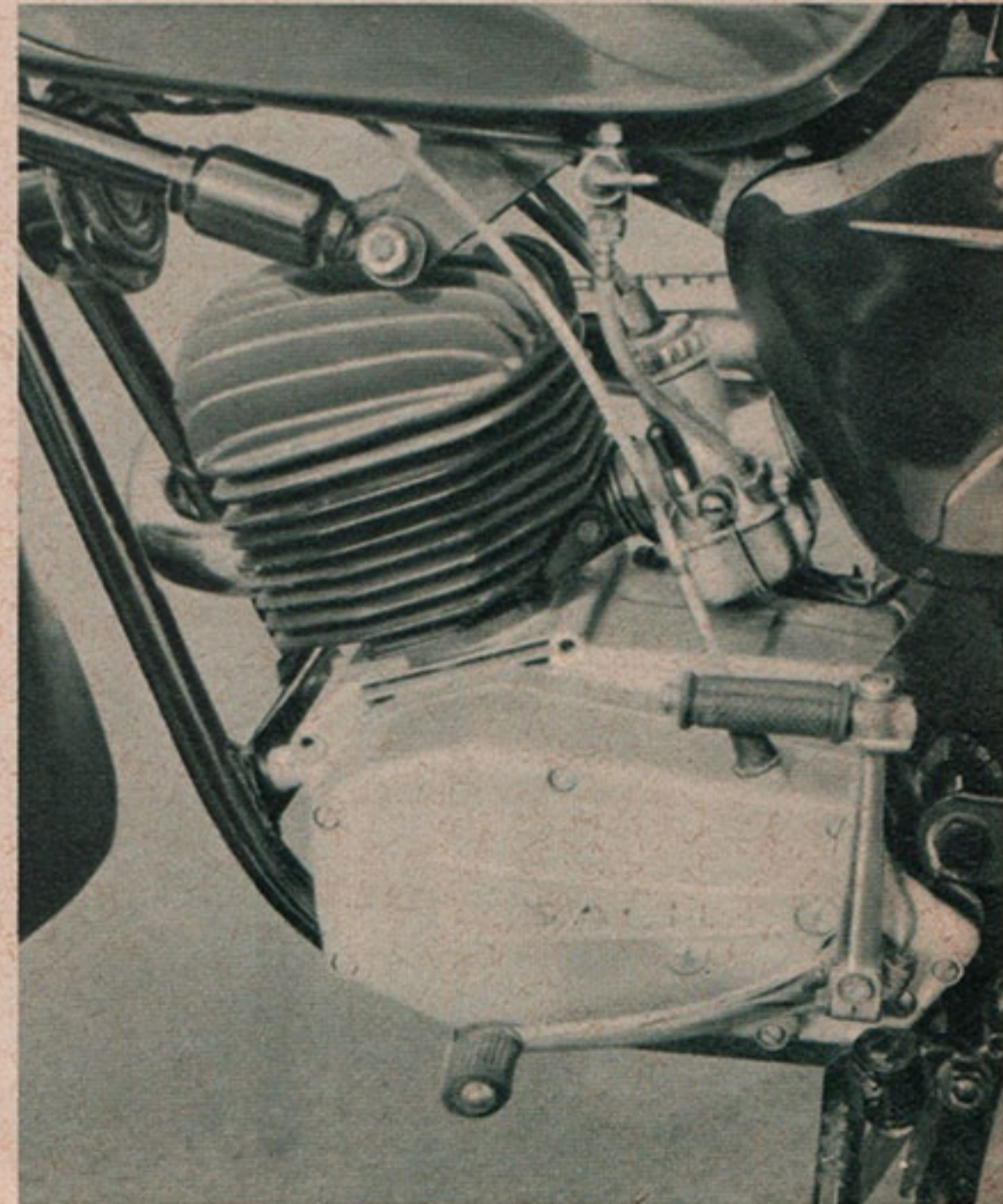
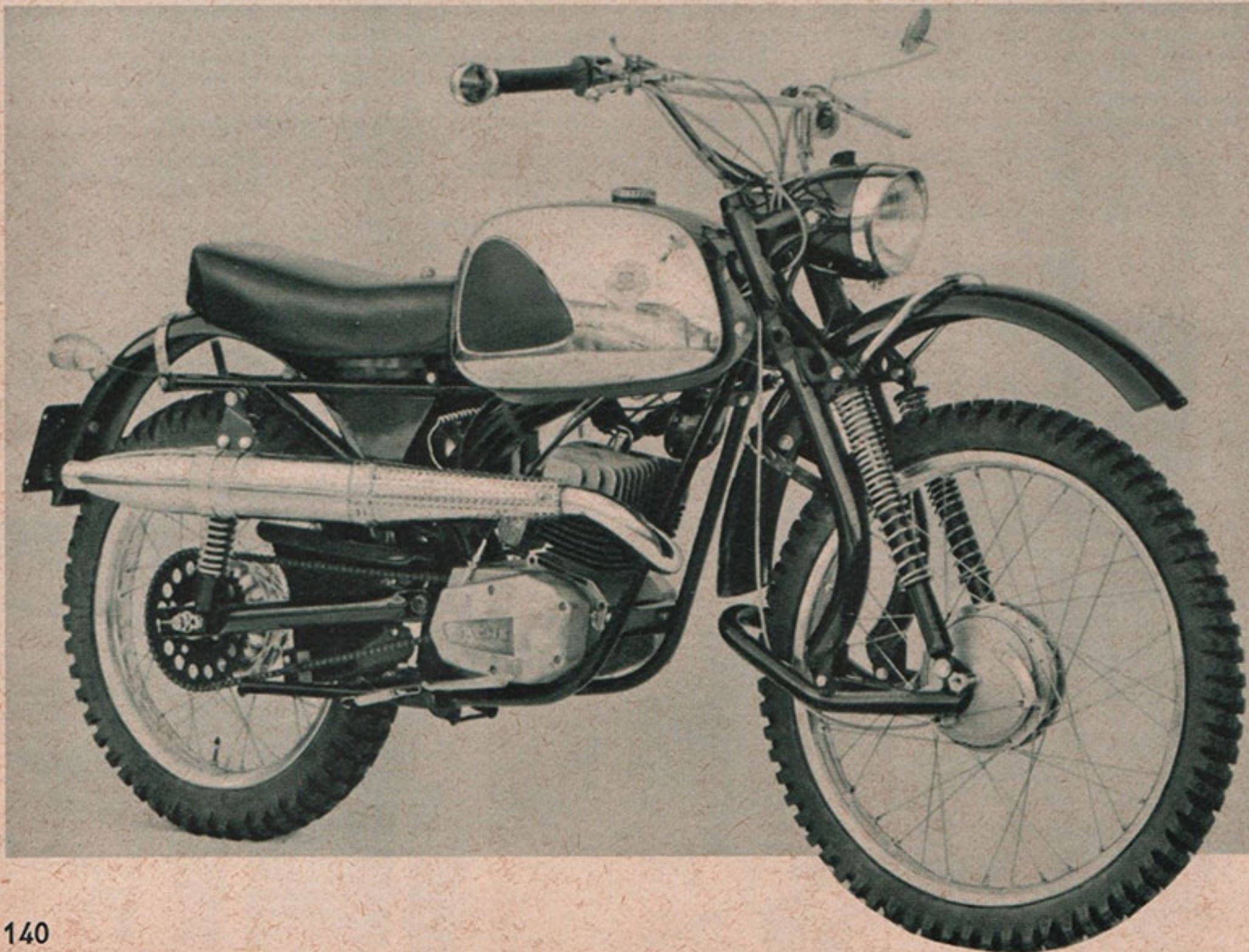
Die Hinterradnabe ist mit Steckachse ausgerüstet, die Aufnehmenden der (am Anlenkpunkt nadelgelagerten) Schwinge sind geschlossen.

schmierung. Als Vergaser findet bei beiden Motortypen ein 26er Bing-Zentralschwimmervergaser (wie wir ihn gerade eben im Heft 3/68 ausführlich beschrieben haben) Verwendung — in leichter Fallstromanordnung, die einen geraden Einlaßkanal ermöglicht.

Der Bosch-Schwungradzünder liefert in seinem Lichtstrom-Teil 35 Watt Wechselstrom für die Hauptlichtbirne im 130er Scheinwerfer (mit eingebautem Tachometer), außerdem 5 Watt Wechselstrom für die Schlußleuchte und dazu noch 18 Watt für die eingebaute Bremsleuchte. Unter der (in unseren Gesamtbildern abgenommenen) Seitenverkleidung auf der linken Seite sitzt die 6 Volt-Batterie, die über einen Gleichrichter von der Wechselstromanlage aufgeladen und von der das elektrische Horn gespeist wird. Unabhängig davon aber ist die Zündung als Magnetzündung mit außenliegender Zündspule ausgelegt, Wärmewert der Zündkerze W 310 T 16.

Die Auspuffanlage ist hochgelegt und als Berührungsschutz mit einem Hochglanz-Lochblech versehen, der verwendete Wirbelungsschalldämpfer (Interferenzdämpfer) ist ein eigenes Sachs-Erzeugnis. Auch für die Dämpfung des Ansaugeräusches ist natürlich entsprechend den gesetz-

Während die Gesamtbilder den Motor noch mit dem Serienzylinderkopf zeigen, trägt der Motor in diesem Bild bereits den neuen Fächerrippen-Kopf.

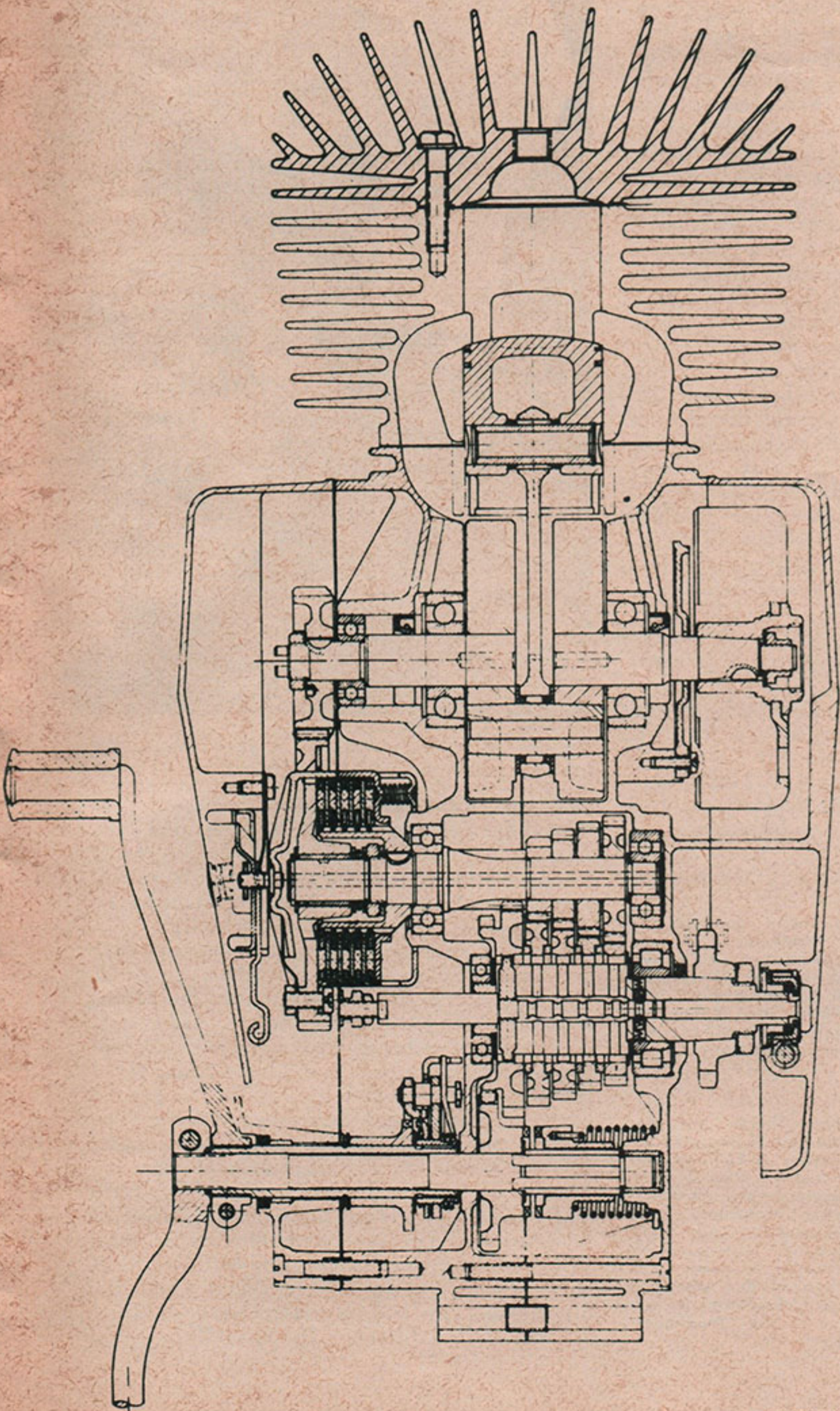
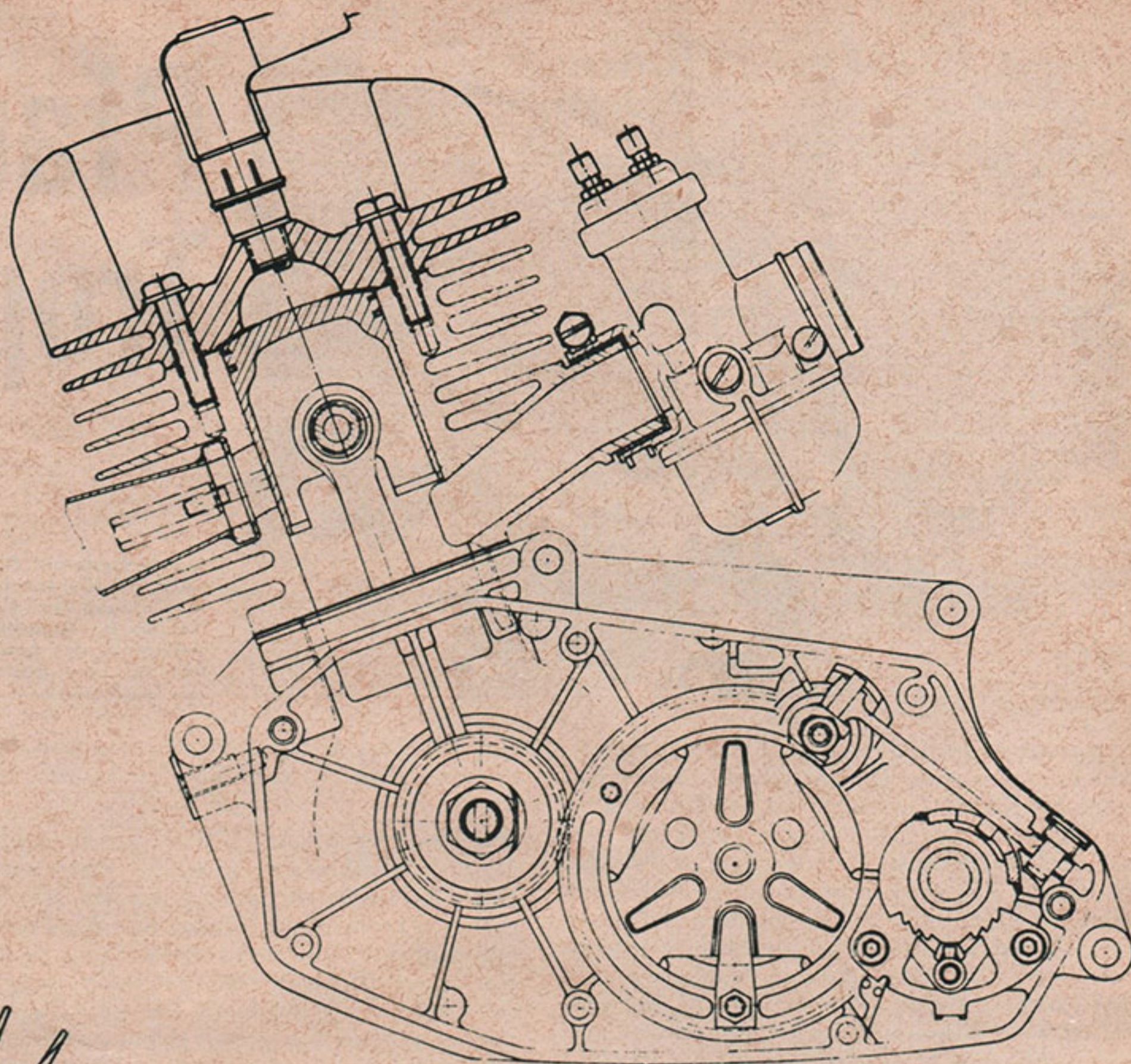


lichen Bestimmungen gesorgt — das großdimensionierte Naßluftfilter sitzt in einem reichlich bemessenen Ansaugeräuschkämpfer unterhalb der Sitzbank.

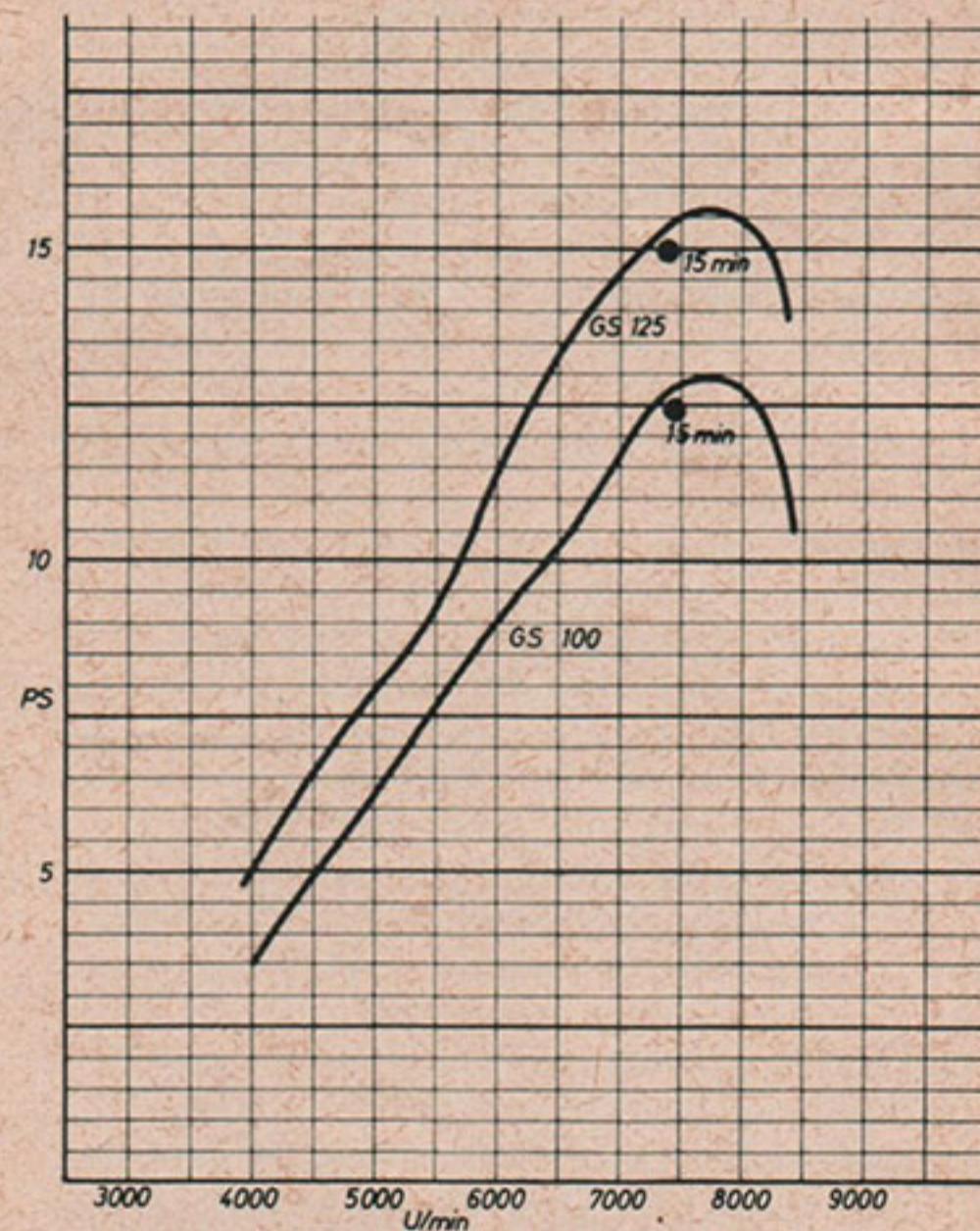
Beide Motoren haben 54 mm Hub, der 125er hat auch als Bohrung 54 mm, während die Bohrung beim 100er nur 48 mm beträgt. Die bei diesen gegenüber den Serienausführungen leicht getrimmten Geländesportmotoren bei der Typprüfung abgenommenen Leistungswerte (15 Min. Dauerlauf) sind erstaunlich: während der 100er bei 7400 U/min 12,5 PS abgibt, sind es beim 125er bei der gleichen Drehzahl gar 15 PS — etwa die gleiche Literleistung, wie sie der 50er GS-Motor besitzt.

Auch das Fünfganggetriebe ist bei beiden Motorgrößen gleich: die Übersetzungsstufen betragen 4,6 — 2,73 — 1,95 — 1,5 — 1,24:1. Der Antrieb auf das Hinterrad erfolgt durch eine (lediglich gegen den Hinterreifen abgedeckte) Rollenkette $\frac{1}{2} \times \frac{5}{16}$. Die Übersetzung im Primärtrieb beträgt 2,1:1, die im Sekundärtrieb ist entsprechend den Einsatzbedingungen weitgehend variabel.

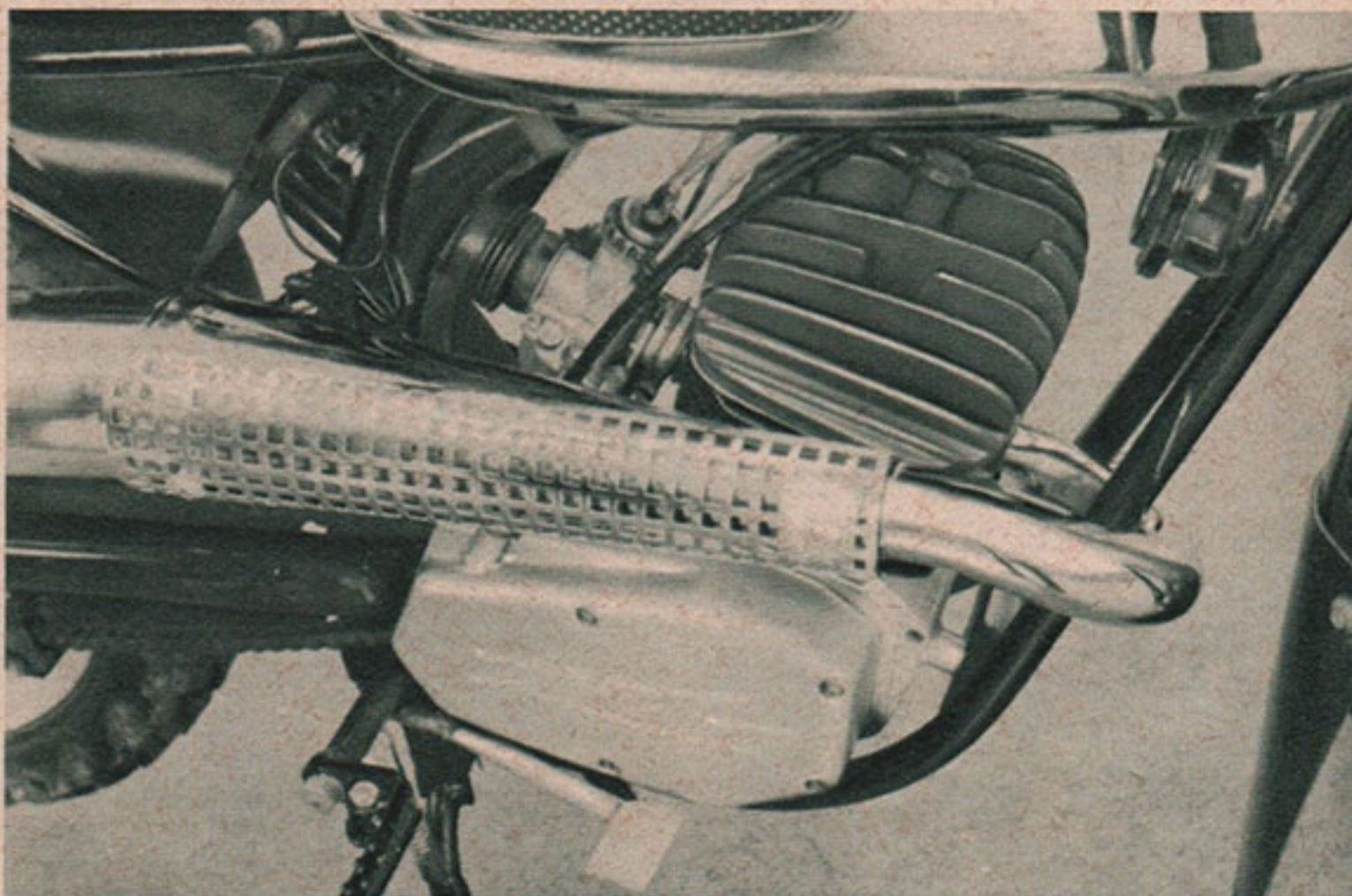
Preis der GS 100 einschließlich Nebenkosten und Mehrwertsteuer DM 2099.90 der GS 125 DM 2215.40. Eine Menge Geld, sicher — aber zweifellos ein reeller Gegenwert für eine echte Wettbewerbsmaschine! Herstellerfirma: Nürnberger Herculeswerke GmbH., Nürnberg, Nopitschstraße. S. R.



Der 100/125er Sachs-Motor ähnelt im Gesamtaufbau weitgehend dem 50 S — aber natürlich sind die Einzelteile entsprechend der mehr als doppelt so hohen Leistung sämtlich anders dimensioniert. Die gezeigten Leistungskurven entsprechen den bei der TÜV-Abnahme ermittelten Werten.



Der Fächerkopf (geschwärzt), die eckigen Konturen der Gehäusedeckel und der große Zentralschwimmer-Bing-Vergaser charakterisieren äußerlich den neuen GS-Motor für die Hubraumklassen 100 und 125 ccm.



Pfadfinder-Trophäe 1967



Martin Brede auf der Suche nach Waffensammlungen in Tetouan in Marokko (leider lt. Ausschreibung außerhalb des bewerteten Europas) vor dem Palast des Großwesirs.

„Es war die schönste Urlaubsreise meines Lebens“, schreibt Oberförster Hubert Förster aus Gelnhausen bei Kassel, Gewinner der Pfadfinder-Trophäe 1967. „Es war eine herrliche Zeit“, schreiben Paul und Marie-Luise Jezierski, und es ist sehr, sehr schade, daß man nicht alle diese Briefe mit den vielen Erlebnissen und Abenteuern abdrucken kann, die die Teilnehmer an diesem touristischen Wettbewerb nach der glücklichen Rückkehr in ihre Heimatorte schrieben. Von Schottland bis nach Sizilien, vom Nordkap bis nach Südspanien, von Moskau bis nach Marokko kamen diese Pfadfinder. Zwischen 6000 und 15 000 km wurden von den erfolgreichen Fahrern abespult, und bei der Auswertung saß die Reisetante des MOTORRAD, Inge Rogge, vierzehn Tage lang über den Landkarten und Plänen und über Hunderten von eingesandten Kontrollfotos. Daneben lagen die bedeutendsten literarischen Werke über Napoleon I., europäische Naturparks, Waffensammlungen und Straßenrennsport auf dem Tisch, und ein alter Archivar hätte seine Freude daran gehabt.

Was haben die 23 Teilnehmer alles gesehen und erlebt —!

Die Ausschreibung verlangte, daß auf vier verschiedenen Sachgebieten („Feldzüge Napoleon I.“ / „Europäische Naturparks“ / „Europäische Waffensammlungen“ / „Besuche der Straßen-Weltmeister ab 1949 des Motorradportes“) aus dem gesamten europäischen Raum Kontrollbilder eingesandt wurden, die den Teilnehmer und seine Maschine vor dem angefahrenen Punkt (Ortsschild oder Denkmal einer Schlacht, Waffen-Museum, Namensschild eines Naturparks, Wohnhaus eines Weltmeisters) deutlich zeigten. Von seinem Startort bis zu jedem dieser angefahrenen Punkte in Europa erhielt er pro angefangene 50 km Luftlinie einen Wertungspunkt. Wer die meisten Punkte erreichte, war Gewinner der Trophäe in seinem Gebiet, und wer in der Gesamtwertung die meisten Punkte hatte, erhielt den Wanderpokal des ARBO Wien, den in den Jahren vorher zweimal hintereinander Rolf Arnold aus Linz gewonnen und nun zu verteidigen hatte. Wer diesen Pokal dreimal hintereinander gewinnt, der darf ihn behal-

ten. Als Zeit standen die Wochen und Monate zwischen dem 14. 5. 67 und 15. 11. 67 zur Verfügung.

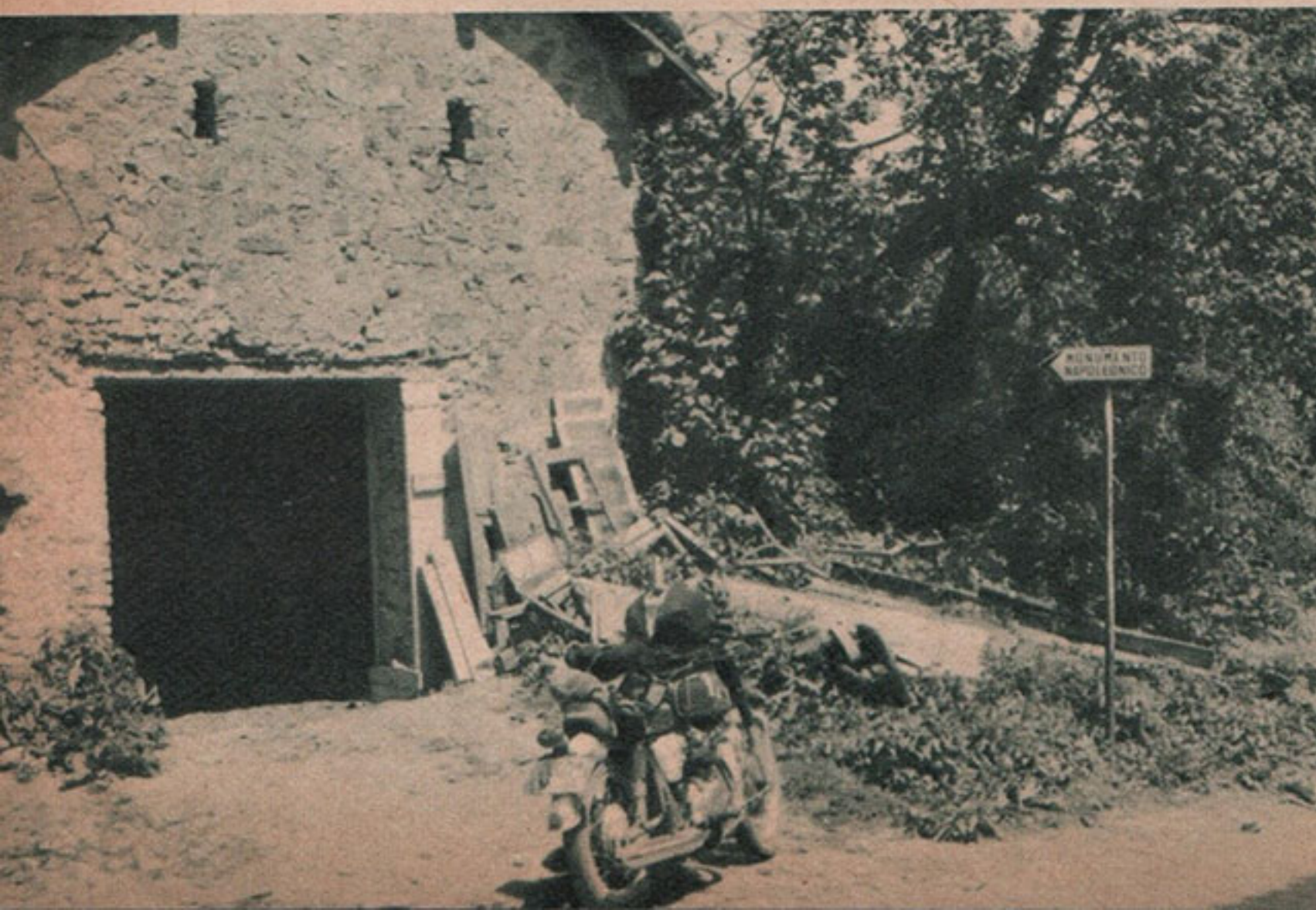
Wir sind der Meinung, daß die Teilnahme an diesem Wettbewerb mehrere erstrebenswerte Dinge voraussetzen, die zu einem Motorradfahrer gehören: fahrerisches Können und Ausdauer, eine gut gepflegte und somit zuverlässige Maschine, eine kluge Planung und Erstellung eines genau einzuhaltenden Fahrplanes. Die Aufgabe, sich mit dem gewählten Sachgebiet genau auseinanderzusetzen und dabei vieles zu lernen, ist ein weiterer Pluspunkt. Wer also hier einen Blumentopf gewinnen will, der muß schon allerhand Fähigkeiten und Können nachweisen. Die Gewinner eines Gebietes und der Gesamtsieger stellen demnach sozusagen die Creme de la Creme des Motorrad-Tourismus dar, es sind so eine Art „Weltmeister“ der Kilometerfresserei. Nur, daß diese Kilometer nicht sinnlos und nur mit Bizeps abzuspulen sind. Aus der Ergebnisliste ist zu ersehen, daß das Maschinenmaterial gar nicht in jedem Falle etwas Supermodernes ist — da fahren Motorräder mit, die schon mehr als 100 000 km und 15 Jahre auf dem Buckel haben! Und damit sind die Fahrer erfolgreich. Grund: wer auf der Punktliste der „Pfadfinder-Trophäe“ erscheint, der hat in der Tat das Zeug, sein Motorrad durchzubringen. Paul Jezierski z. B. fährt eine R 51 aus den ersten fünfziger Jahren. Er erzählt: „... in Hirtshals (Dänemark) verloren wir plötzlich auf 200 km einen Liter Öl. Auf einem Campingplatz wurde die Maschine auseinandergebaut. Als die Schwungmasse abgezogen war, konnte man die Bescherung sehen: ein Lagerdeckel an der linken Nockenwelle war gerissen. Uhu-Plus (siehste, sowas hat man eben dabei! Red.) war unser Helfer, und nach dem Aushärten konnte alles wieder flott gemacht werden. Am anderen Nachmittag brachte uns die Fähre über den Skagerrak . . .“ „... ein Auslaßventil war hängengeblieben und hatte die Führung aus dem Zylinderkopf gerissen. Zwei Stunden mußten wir basteln, dann ging es weiter . . .“ Wer sich also bei diesen Unternehmungen nicht zu helfen weiß,

wer sowieso eine verschlammte Mühle hat, der kann gleich zu Hause bleiben. Aber man kann auch Pech haben. Rolf Arnold verlor alle Aussichten, den Wanderpokal ein drittes Mal zu gewinnen, als an seiner betagten KS beide Kolben irgendwo in einer französischen Einsamkeit auf einmal den Geist aufgaben und kein Ersatzteil „in time“ zu bekommen war. Danach 1500 km Heimtransport des Gespannes per Bahn usw. Aus der Traum —! Aber er war ein guter Verlierer und überreichte den Pokal an den neuen Gewinner, Hubert Förster aus Gelnhausen, bei der Preisverteilung in Hammelbach (Odenwald) persönlich, dazu war er extra aus Linz mit seiner noch nicht ganz genesenen KS hergefahren! Es wird also zu allem auch noch sportsman-ship ver-



langt — mehr, als anderswo (!). Ja, es sind schon Burschen, eine ganz besondere Sorte —!

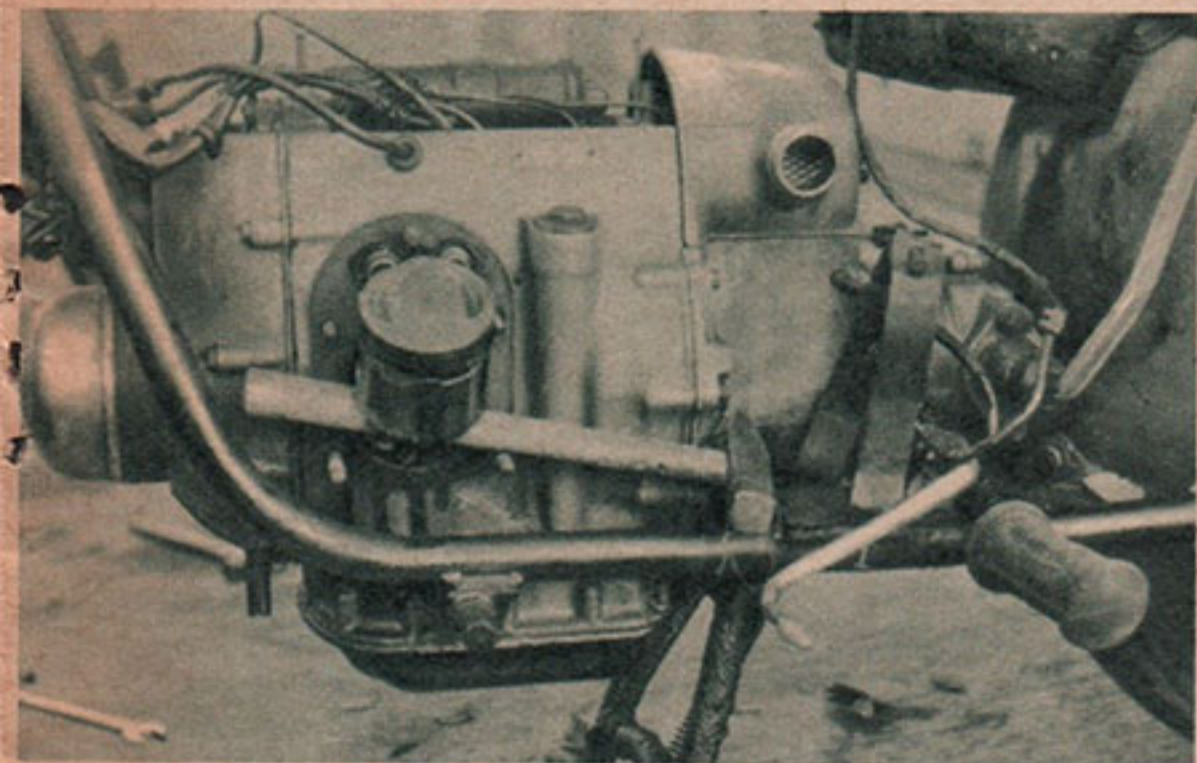
Daß eine 50er Maschine heute keineswegs ein Mauerblümchen sein muß, das bewiesen drei Teilnehmer, die auf ihrer Jagd nach den begehrten Kontrollorten bis zu 7000 km in zwei bzw. drei Wochen zurücklegten. Und damit konnten sie sich sogar im „Mittelfeld“ plazieren. Der Gewinner des Gebietes „Waffensammlungen“ fuhr aus lauter Spaß an ‚der Freud‘ noch durch Marokko bis in die Waffenkammer des Großwesirs. Hubert Förster geriet auf seinen Fahrten, berühmte Naturschutzgebiete zu suchen, nicht nur tief in den Süden, sondern bis nach Schottland hinauf, wo er — selbst ein großer Nimrod — sogar an einer Jagd teilnehmen konnte. Die Fahrer, die den Feldzügen Napoleon I. nachfuhren, hatten dazu Gelegenheit in Spanien, Frankreich, Belgien, Deutschland, Italien, Polen und Rußland, wo dann auch prompt Winfried Klötzner auf der Reise nach Moskau bei dem Bemühen, abseits der Hauptroute und der „Rollbahn“ irgendwo im Lande die berühmten Schlachttore aufzusuchen und zu fotografieren (!) Ärger mit der Polizei bekam. „Du Spion!“ Es ist ja



Man mußte schon ein echter „Pfadfinder“ sein, um die Leckerbissen zu finden. Dies ist der Wegweiser zum Gedenkstein der Schlacht von Montenotte Superiore (Feldzüge Napoleons) 1796 Italien.

Hubert Förster auf der Suche nach Naturparks bei Dartmoor in England. Mit der kleinen 175er Jawa — vollgepackt wie ein italienisches Motocarro samt Kochgeschirr und Zelt, Klappstuhl auch dabei (!) — trampelte er durch ganz Europa zu den schönsten Naturdenkmälern. So gewann er die „Pfadfinder-Trophäe 1967“.

auch furchtbar verdächtig, wenn einer mit einem englischen Motorrad durch Rußland fährt und alte Schlachtorte des Kaisers Napoleon besucht. Wo gibt's denn sowas, daß da jeder im Osten so einfach hinfährt, wo es ihm gefällt?! Fazit: „Das Reisen in westlichen Ländern ist wesentlich mühsamer ohne große Vorbereitungen und bürokratische Schwierigkeiten. Aus diesem Grunde unterblieb auch meine Reise nach Leipzig, Jena, Auerstedt, Dresden und den anderen Orten, für die ich nie eine Genehmigung der dortigen Stellen bekommen hätte“, schreibt Winfried Klötzner an



uns. Seine BSA-Spitfire machte keinen Ärger und ließ ihn nirgendwo im Stich.

Einige der Pfadfinder machten sich und uns (!) den Spaß und schrieben auf die Rückseite der Kontrollfotos nicht nur deren genaue Lage, sondern auch eine Geschichte. So kann man erkennen, welche Leistungen zum Beispiel die Soldaten der „Grande Armée“ vor mehr als 150 Jahren vollbrachten und wie die genauen Wege des Kaisers waren. Geschichtsunterricht, wie ihn keine Schule geben kann. Über eines waren wir etwas überrascht: man sollte doch annehmen, daß mit dem Anwachsen des Interesses am Straßenrennsport und der Zahl seiner Anhänger auch die Zahl derjenigen Motorradfahrer größer geworden ist, die sich dafür intensiver interessieren. Es kamen nur fünf Nennungen für das Gebiet der „Straßen-Weltmeister“, und von diesen fünf Fahrern konnten nur zwei bewertet werden. Ist das Sportpublikum tatsächlich nur oberflächlich am augenblicklichen Geschehen interessiert? Es scheint so. Was im Sport gestern war, das ist eben von den meisten heute schon vergessen. Für wen sind Männer wie Freddie Frith, Bob Foster, Umberto Masetti, Bruno Ruffo, Dario Ambrosini, Willy Faust, Wilhelm Noll, Cyril Smith u. a. heute noch ein Begriff? Brot und Spiele. Quod erat demonstrandum. Der Ruhm ist morgen schon vorbei, und es ist bezeichnend, daß Matti Viro aus Finnland auf seiner alten 250er Panonia hierher nach Deutschland fahren mußte, um dieses Gebiet zu gewinnen. Gleichzeitig aber schaffte er



Bild oben links: Das war das Ende der Bemühungen Rolf Arnolds, den Pokal zum dritten Male zu gewinnen. Bild oben rechts: Winfried Klötzner mit seiner BSA in Rußland, an der Wegkreuzung nach Borodino, einer berühmten Schlacht der napoleonischen Feldzüge. Im Hintergrund naht schon wieder ein Polizeigespann: „Du Spion?“ Bild unten links: Matti Viro vor dem Haus des zweifachen Gespannweltmeisters (1954/1956) Wilhelm Noll. Bild unten rechts: Naturpark Val d'Isère. Vor dem Schild Paul Jezierski. (Fotos: Arnold, Brede, Förster, Jezierski, Klötzner 2, Viro.)

den zweiten Platz auf dem Gebiet der Naturparks.

Von allen Teilnehmern hatte unser finnischer Freund die beste Ausgangsposition, denn sein Heimatort Pihtipudas in der Nähe des Polarkreises garantiert dafür, daß ihm jeder angefahrne Kontrollpunkt im mittleren und südlichen Europa unheimlich viele Punkte einbringen würde. Nur — er muß diese Kilometer ja auch fahren —! Und seine Panonia muß das ja auch durchhalten.

Nun wird ja mancher sagen, daß man doch nur erfolgreich sein könnte, wenn man viel Zeit und Geld hat. Ganz richtig ist das nicht. Winfried Klötzner, der sich die Trophäe für die Feldzüge Napoleons holte, verbrauchte z. B. 15 Urlaubstage und einige verlängerte Wochenenden. An Geld soll man das rechnen, was man normalerweise auch im Urlaub ausgibt. Und außerdem: eine ganze Reihe verbanden diese Fahrten sowieso mit ihrem Urlaub und würzten diesen durch neue Ziele, neue Eindrücke und Erlebnisse. Verlieren tut dabei niemand etwas, und als kleine Erinnerung an die erfolgreiche Teilnahme bekam jeder gewertete Fahrer zusätzlich zu den Sachpreisen für die Gewinner einen wunderschönen, handgemalten portugiesischen Hahn aus Ton. Auch hier wie immer etwas Besonderes.

Reisen werden heute von allen möglichen Unternehmen angeboten, ausgesucht, ausgerechnet, geleitet und betreut. Man kann für wenig Geld, eingepfercht in einen fliegenden, rollenden oder schwimmenden Massentransport-Behälter um die ganze Welt gondeln. Man kriegt nicht nur das Essen nach Geschmack vorgesorgt (bald ist Füttern auch noch inbegriffen), man braucht sich auch nicht um eine Bleibe am Ferienort oder unterwegs bemühen. Alles Denken, alles Suchen, alles Sehen (einschließlich Einstellung des Fotoapparates) wird der Herde brav vorgekauft. Moderne Schiffe bummeln auf den Meeren auf Kreuzfahrten herum, vollgestopft mit Reise-Massen, auf den Flugplätzen wimmelt es von Chartermaschinen und sozusagen am Bändchen geführten Touristen-„Einheiten“, und die klassischen Reiseorte sind in der Saison so voll wie ein wimmelnder Ameisenhaufen. Sicher, solche Reisen sind billig, aber darum auch „billig“ im übertragenen Sinn. Es gibt noch Menschen, denen das nicht gefällt, die noch selbst denken können und wollen, die lieber allein irgendwo etwas entdecken und denen der Tadschmahal von der Massen- und Gruppenperspektive aus, hingekarrt oder hingeflogen, nichts sagt — denen aber ein selbst mit dem Teleobjektiv „erjagter“ Steinbock im Gran Paradiso als Erlebnis und Leistung ein großer Wert ist, daß sie allein deswegen allerhand Anstrengungen auf sich nehmen. Selbst irgendwo ein Ziel ausmachen, hinfahren, erforschen und dem modernen Massen-Dasein ent-rinnen. Weg von den vollgestopften, engen Campingplätzen, auch denen des Geistes —! Reisen mit dem Motorrad ist sowieso schon ein besonderes Erlebnis, in jedem Fall. Dazu aber noch das Abenteuer der Forschung und die Aufgaben

Ergebnisse

Gebiet Naturparks (Ernst-Harr-Preis)	Punkte
1. Hubert Förster, Kassel ü. Gelnhausen (Jawa 175)	1257
2. Matti Viro, Pihtipudas (Finnland/Panonia 250)	839
3. Paul Jezierski, Wanne-Eickel (BMW R 51)	403
4. Martin Stadler, Deggendorf (Victoria 159, 50 ccm)	105
4. Josef Fritzenwenger, Staudach (Hercules 50)	105
6. Arnfried Sydow, Augsburg (BMW R 67)	68
7. Gerd Schwarz, Kiel (Puch SGS 250)	49
8. Ernst-August Cordes, Wilhelmshaven (BMW R 67)	11

Gebiet „Straßen-Weltmeister“ (Motorbuch-Preis)	Punkte
1. Matti Viro, Pihtipudas (Finnland/Panonia 250)	175
2. Frank Adolf Becker, Merode (NSU Max)	8

Gebiet „Waffensammlungen“ (Motorbuch-Preis)	Punkte
1. Martin Brede, Witten (BMW R 60)	61

Gebiet „Feldzüge Napoleon I.“ (Preis der MOTORRAD-Reisetante)	Punkte
1. Winfried Klötzner, Münchingen (BSA Spitfire)	832
2. Wolfgang Reber, Hannover (Honda CB 450)	787
3. Bernhard Daamen, Renningen (Zündapp 50 ccm)	267
4. Erich Sommerhoff, Essen-Überruhr (Honda CB 250)	71
5. Rolf Arnold, Linz (Österreich/Zündapp KS 601)	9

Acht Teilnehmer erreichten leider keine Wertungspunkte.

Gewinner der „Pfadfinder-Trophäe 1967“, des Wanderpokales des ARBO, Wien:
Hubert Förster, Kassel ü. Gelnhausen (Jawa 175) .. 1257



fahrerischer und technischer Art — das zieht die Teilnehmer an der Pfadfinder-Trophäe an. Es gibt so viele interessante Dinge auf der Welt, deren Betrachtung mit Hilfe des Motorrades erst spannend und lohnend wird.

Wir werden diesen Spaß fortsetzen und sind überzeugt, daß sich daran weiter so viele interessierte, aufgeweckte und nette Fahrer beteiligen. Es besteht kein Zweifel, daß das weiter ein Gewinn bleibt. 1968 werden wieder drei Gebiete ausgeschrieben werden. 1. *Motorradfabriken und -hersteller, die in der Vergangenheit und in der Gegenwart Maschinen (Tourer-, Sport- und Rennmaschinen) mit mehr als drei Zylindern herstellen oder gebaut haben. Dabei spielt es keine Rolle, ob es diesen Hersteller heute noch gibt.* 2. *Quellen von Flüssen mit durchgehendem Namen, deren Länge mehr als 200 km Luftlinie von der Quelle bis zur Mündung ist.* 3. *Schlachtorte, die in die Zeit zwischen 800 und 1200 n. Chr. gehören und Geschichte machten.* An der Ausschreibung wird schon gearbeitet, und erstmals sollen auch Ziele gewertet werden, die bis zum 30. Breitengrad reichen. Die Experten mögen sich also inzwischen entscheiden und sich rechtzeitig die notwendigen Unterlagen besorgen. Zu Pfingsten kann es dann wieder losgehen, die Bedingungen werden rechtzeitig im MOTORRAD veröffentlicht. Es gibt eine Menge Neues zu sehen und zu lernen, und es ist wieder ein Pokal zu verteidigen und zu gewinnen.

Klacks



ZUNDAPP



Sporterfolge kommen ZÜNDAPP- Fahrern zugute

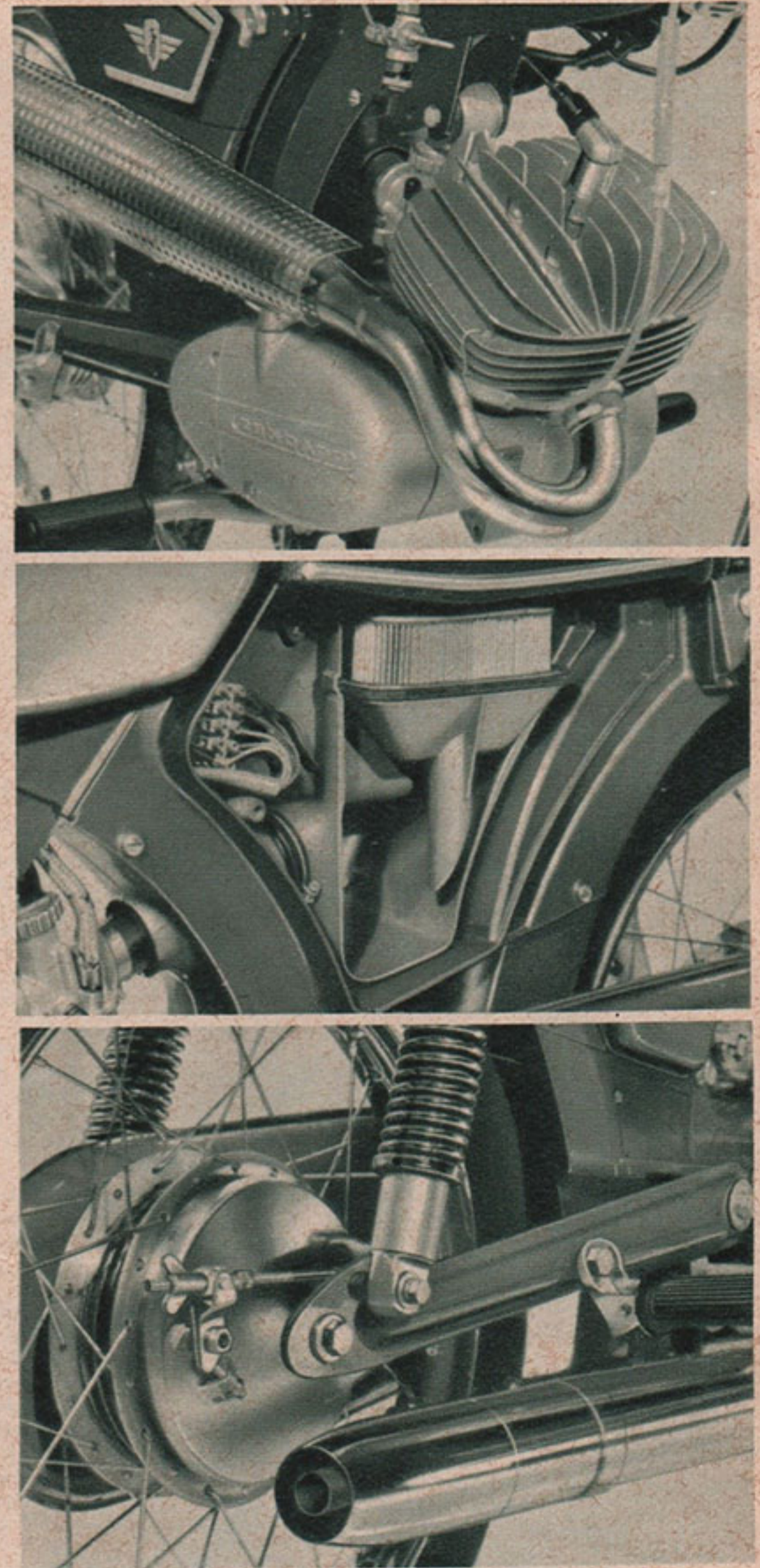
Eine einmalige motorsportliche ZÜNDAPP-Erfolgsserie hat den Beweis erbracht: Es gibt keinen besseren Prüfstein für die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit einer Maschine als den Geländesport.

Welches wichtige Detail Sie auch nehmen – alles ist bei einer ZÜNDAPP in den härtesten Geländetests, die es gibt, erprobt und bewährt. Zum Beispiel: Motor mit fächerförmig verripptem Zylinderkopf, unverwüstliches Getriebe, wartungsfreies Feinst-Filter, hervorragende Federung, supergroße Vollnaben-Innenbackenbremsen. Vorzüge also, die aus den Erfahrungen des Geländesportes geboren, heute – und in Zukunft – jeder ZÜNDAPP-Serienmaschine zugute kommen. Den Nutzen hat der Kunde.

Die neuen ZÜNDAPP-Modelle 1968 sind Punkt für Punkt technisch perfekt. Aber: Die unerhörte Robustheit, die Unverwüstlichkeit, die Kraft, die absolute Zuverlässigkeit – kurz, die technische Entwicklung zu Höchstleistungen in der Serie – alles das wäre undenkbar ohne die erbarmungslose Erprobung im Geländesport.

Deshalb sollten Sie beim Kauf stets daran denken – mit ZÜNDAPP kaufen Sie Erfahrung, Zuverlässigkeit und Höchstleistung.

**Verlangen Sie unverbindl. ausführliche Informationen von
ZÜNDAPP-WERKE GMBH · 8 MÜNCHEN 80**



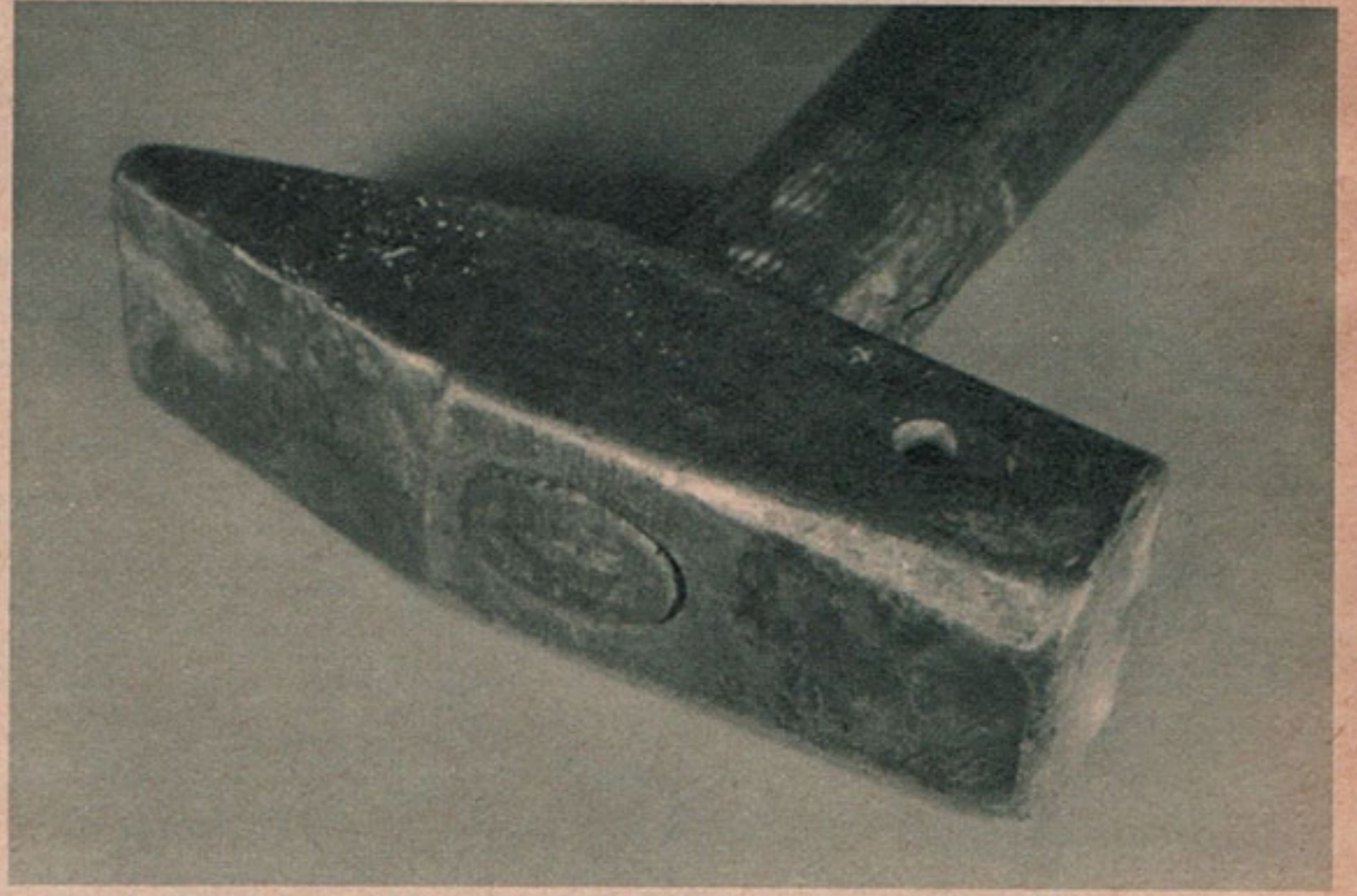
Werkzeugkunde

für Anfänger 4

Mit den bisher besprochenen Werkzeugen könnte man schon fast alle Arbeiten an der Maschine durchführen. Aber nur fast, denn abgesehen von den reinen Spezialwerkzeugen braucht man ab und zu doch etwas mehr Kraft, zumindest etwas plötzliche Kraft, die man nicht mehr allein mit dem jeweiligen Schlüssel aufbringen kann. Also wird ein Hammerschlag nötig. Mit der Hämmererei hat es zum Teil seine besondere Bewandnis, denn nicht nur die plötzliche Kraftentfaltung ist wichtig, sondern auch noch die Art, in der man den Hammer schwingt. So kann man z. B. einen Lichtmaschinenanker mittels des bekannten Druckstiftes abziehen, indem man die Befestigungsschraube gegen diesen in die Ankerbohrung gesteckten Druckstift kräftig anzieht. Das allein pflegt in den meisten Fällen nichts zu nützen, da fehlt ein wenig mehr Gewalt, als wir sie ohne zu würgen mit der Schraube ausüben können. Also muß ein Hammerschlag helfen. Die eine Methode, die fast nie zum Erfolg führt, ist die, daß man mit einem kleinen Hammer lauter kleine „ping—ping—ping“ auf den Schraubenkopf klopft. Mit der Zeit und der Anzahl der Schläge wird dann der Schraubenkopf immer krummer (so genau gerade schlägt man ja nicht), aber der Anker löst sich beim besten Willen nicht. Die zweite Methode verspricht da mehr Erfolg: 800 bis 1000 Gramm-Hammer, ein „kurzer, trockener“ Schlag, und der Anker hüpfet fast von allein ab.

Was der kleine Hammer mit vielen Schlägen (also insgesamt mit der gleichen Arbeit) nicht schaffte, das macht der große Hammer spielend. Nicht die geleistete Arbeit ist wichtig, sondern die Leistung: Arbeit pro Zeiteinheit. Übrigens wird der Schraubenkopf sich bei dem einen starken Hammerschlag nicht verbiegen.

Entsprechend dieser Erfahrung werden wir also den oder die verschiedenen Hämmer für unser Werkzeug aussuchen. Wichtig ist der mittelschwere 1000 Gramm-Hammer nur für wenige Schläge, trotzdem lohnt sich die Anschaffung unbedingt. Für all den vielen Kleinkram, den man sonst noch zu

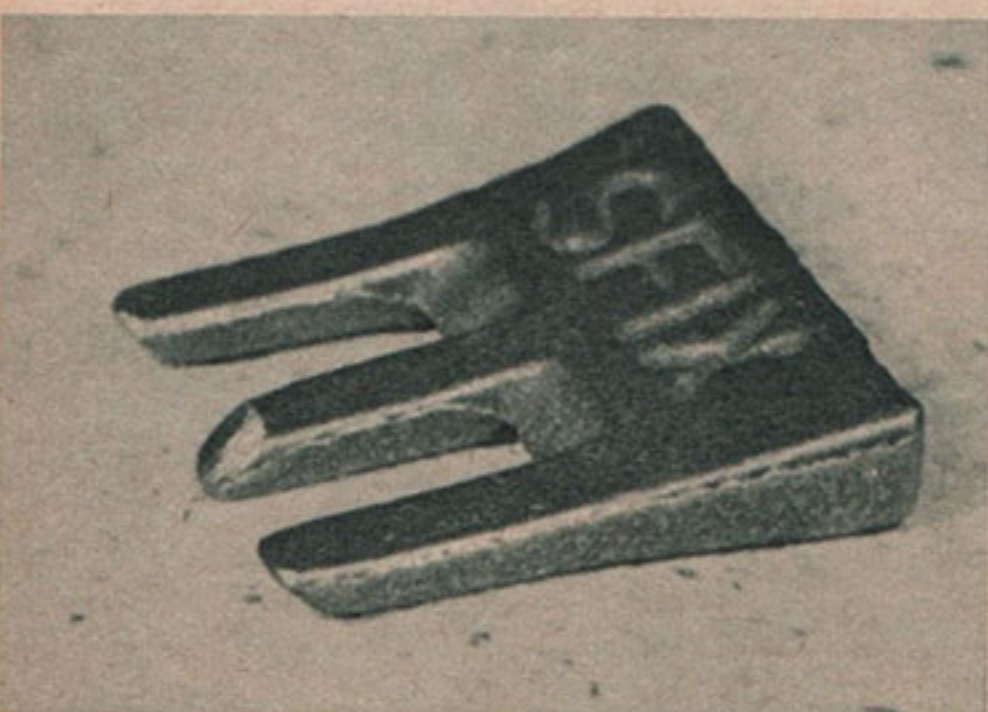
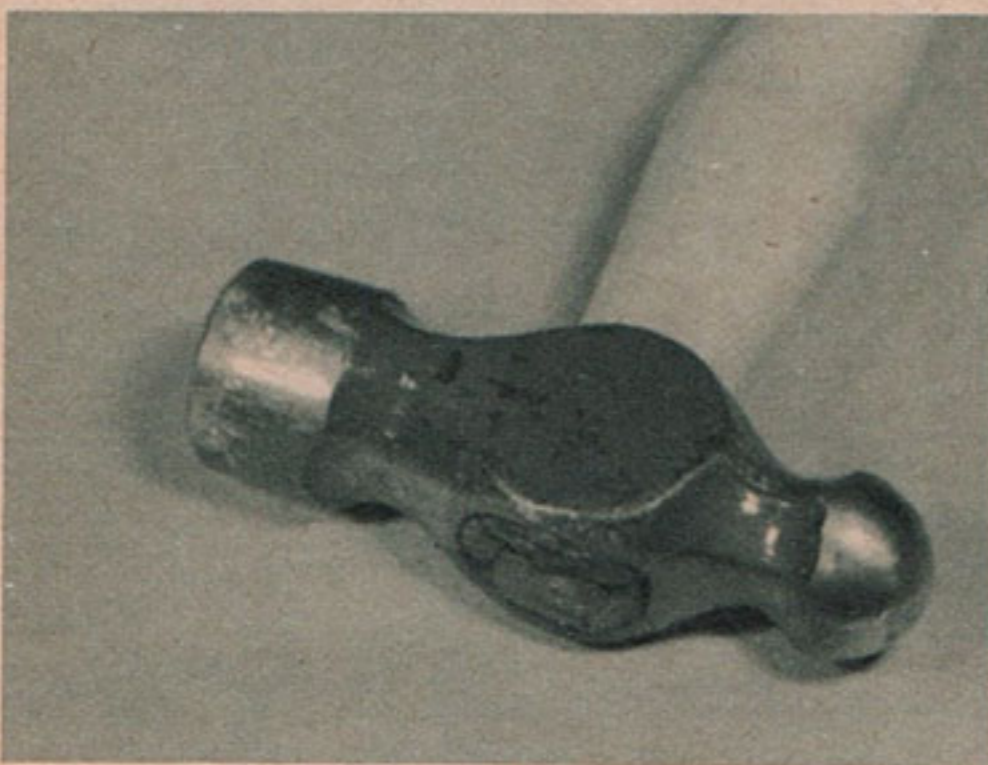
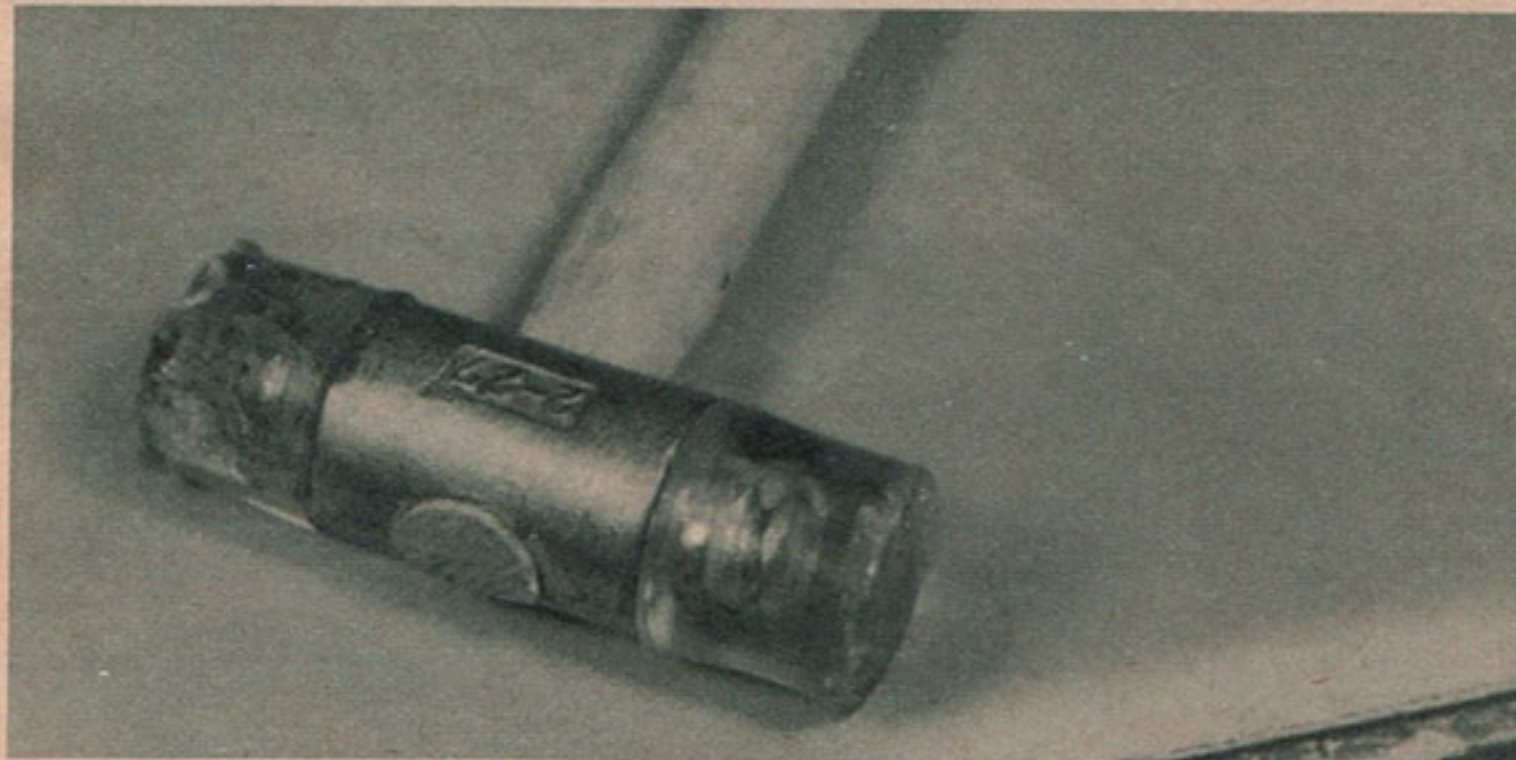


hämmern hätte, reicht dann zusätzlich noch ein kleiner 200 Gramm-Hammer. Irgendwelche Spezialformen, etwa zum Treiben von Blechteilen usw., werden wir vorerst noch nicht vermissen, die wären unnötige Geldausgabe. Höchstens wenn man außer den Basteleien am Motorrad noch kleine Dinge aus Kupferblech für Mutti basteln will, mit denen man die Nützlichkeit der Werkzeugausrüstung so schön beweisen kann, dann kann man mal an Spezialhämmerchen denken. Aber vorher ist unbedingt wichtig, daß man sich einen zarteren Hammer anschafft, der zwar auch etliches an Wucht aufbringt, aber selbst empfindliche Alu-Gehäuseteile nicht eindellt. Früher gab's nur Gummihämmer oder Holzklöpfel, vielleicht noch Alu- oder Kupferhämmer, aber sie hatten fast alle noch deftige Nachteile. Die modernen Plastikhämmer, die die Wucht aus ihrem Stahlkern holen, die Schonung der geschlagenen Fläche aber aus einem Plastikaufsatzstück, sind fast allen diesen früheren Spezialhämmern überlegen, nicht nur in der Wirkung, sondern auch im Preis. Außerdem sind die Plastikaufsätze auswechselbar.

Worauf achten wir beim Einkauf von Hämmern grundsätzlich? Gibt's da Unterschiede? Zunächst einmal müßte ich beinahe wieder raten, einen Hammer nur im Werkzeugladen zu kaufen. Denn die Preisunterschiede sind in diesem Falle nicht durch rein kaufmännisch kalkulatorische Gesichtspunkte bestimmt, sondern vielfach auch durch die Ausführung des Hammers. Im Werkzeugladen besteht weniger die Gefahr, daß man einen Hammer mit ungehärteten Schlagflächen erwischt, nachprüfen durch anschauen ist ja nicht möglich. Ungehärtete Schlagflächen bedeuten aber, daß man an dem Ding kaum seine lange Freude haben wird, denn binnen kurzem wimmelt's auf der Schlagfläche von Kerben, die sich dann bei jedem Schlag in weicheren Werkstücken wieder abzeichnen.

Allerdings kann es einem auch im Werkzeugladen so gehen, daß man fünf bis sechs verschiedene 1000 Gramm-Hämmer anfaßt und bei allen feststellt, daß der Stiel nur lose drinsteckt. Da hat sich das Holz in langer Lagerzeit zusammengezogen, nachsetzen muß man den neuen Hammer fast immer. Und wenn man schon dabei ist, dann könnte man auch daran denken, den üblichen Holzkeil durch einen raffinierteren Stahlkeil zu ersetzen, der den Vorteil hat, sich beim Einschlagen zu spreizen, so daß er nicht von allein herauspringen kann.

Schließlich sollte man auch probieren, wie der Hammer in der Hand liegt. Ohne Erfahrung wird da nicht viel zu machen sein, da merkt man meist erst im Laufe der Zeit, wenn z. B. der Stiel nicht winklig fluchtend zur Schlagfläche sitzt. Im allgemeinen wird man sich für ungeschickt halten, wenn man dauernd Nägel krumm schlägt, oder wenn man immer ausge-rechnet kurz neben die Stelle haut, die man eigentlich treffen wollte. Vielfach läßt sich diese Unwucht des Hammers noch nachträglich in Ordnung bringen, wenn man den Hammerstiel leicht schmaler und außerdem eben gerade hobelt oder feilt (raspelt). Und dabei nun wird man noch zusätzlich

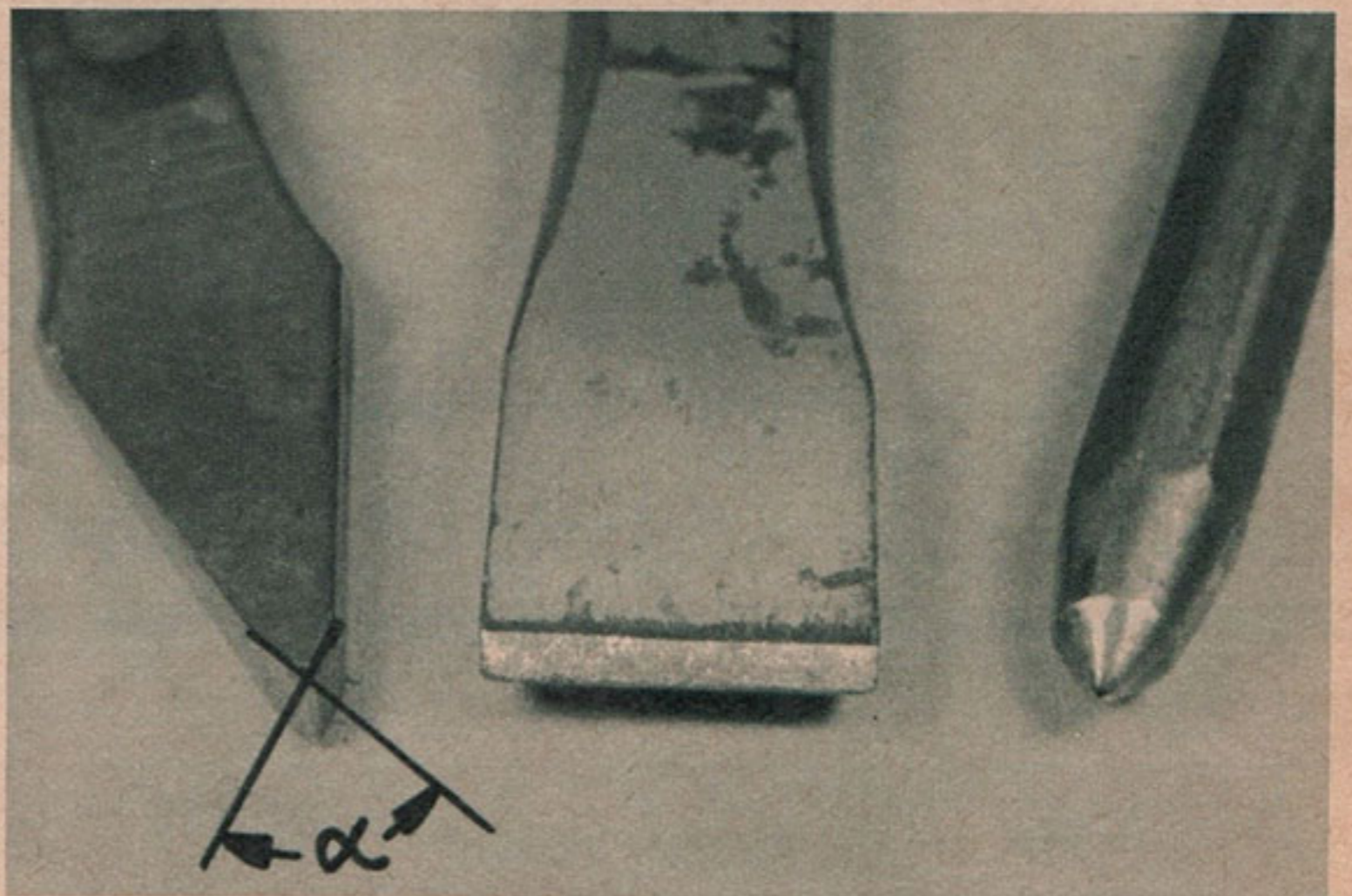


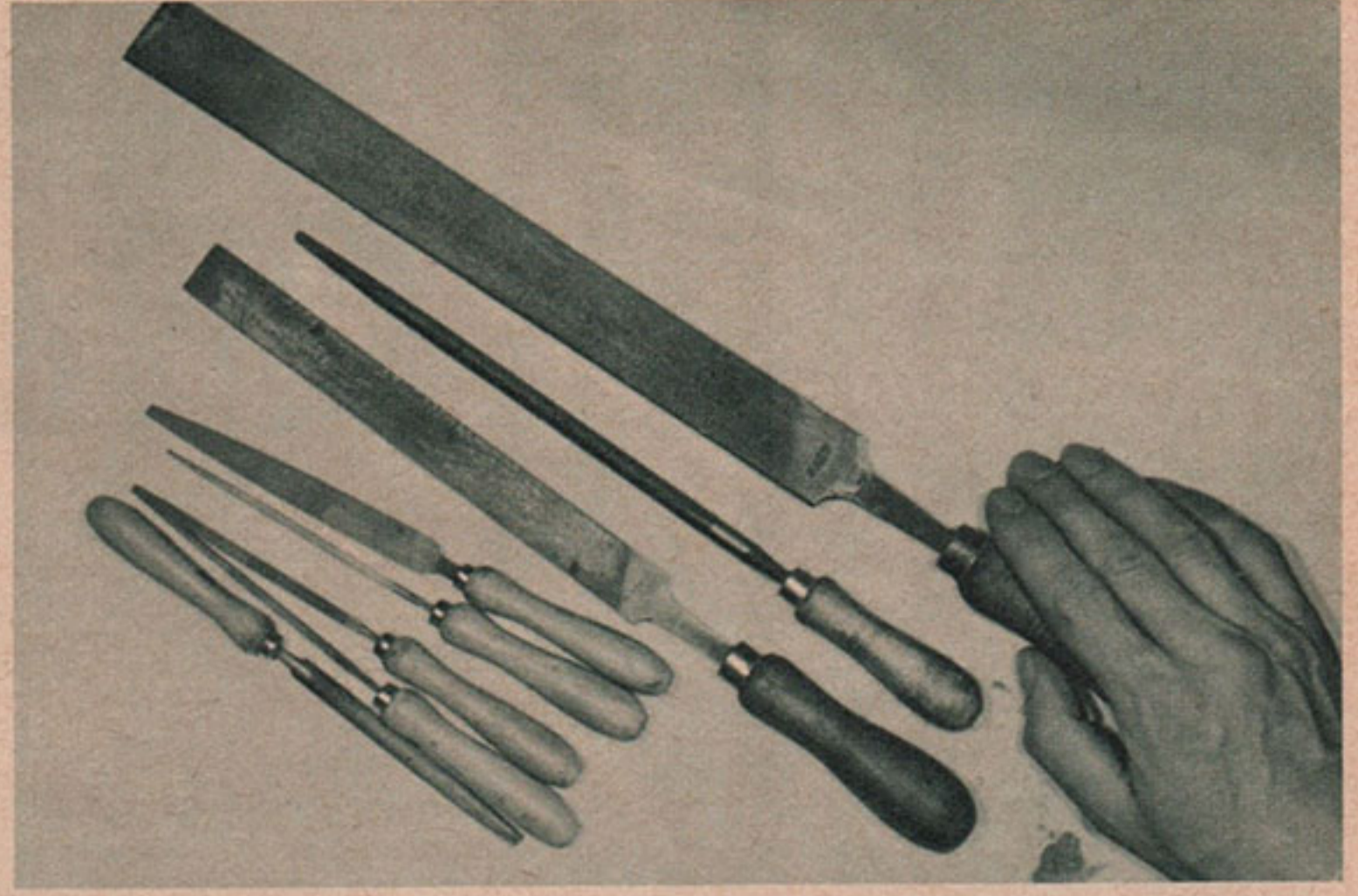
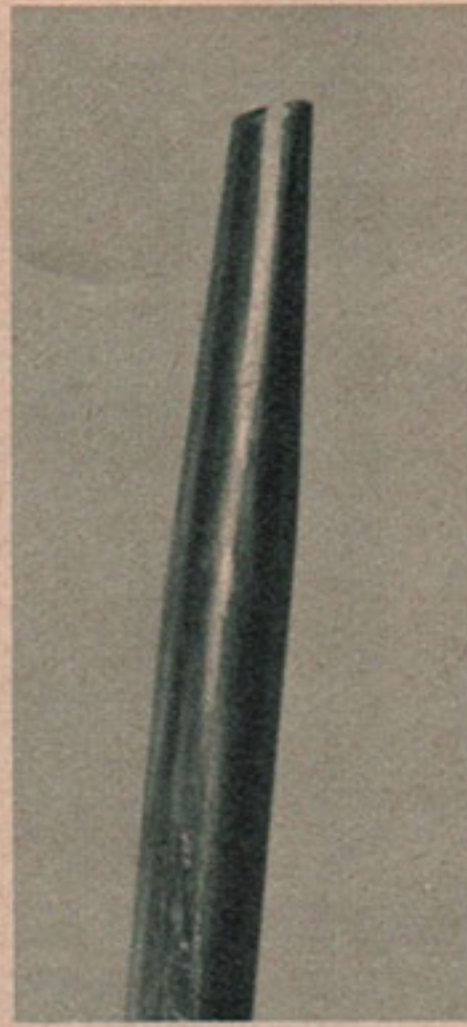
Oben rechts: Mein erster 1000-Gramm-Hammer bekam nach der ersten Kettenpanne ein Loch quer durchgebohrt, damit ich das zu entnietende Kettenglied nicht immer so mühsam auf einer Sechskantmutter balancieren mußte. Allerdings war das Primitivmethode, als es zum Kettennietenzieher noch nicht reichte.

Oben links: Ohne Plastikhammer kommt man nicht mehr aus, wenn man Gehäuseteile mit leichten, aber nachdrücklichen Schlägen trennen muß, wenn man Wellenenden kurz antippen will, um sie aus irgendeiner Lagerung herauszudrücken (ohne Gewindeansätze zu zerdrücken); kurz: immer dann, wenn die Oberfläche des Werkstücks geschont werden muß.

Links: Hämmer wackeln teils schon im Neuzustand, und wenn man sie sowieso nachsetzen muß, dann kann man gleich solche raffinierten Keile an die Stelle der üblichen Holzkeile setzen.

Rechts: Auf den Winkel der Schneide kommt's bei Meißeln an!





die Feststellung machen (stand schon bei CH, ist also eine relativ alte, aber nur selten bekannte Sache), daß sich mit dem dünneren Hammerstiel plötzlich viel genauer schlagen läßt. Muß man aber unbedingt ausprobieren, auf Anrieb haut's nur selten hin. Hammerstiele sind aber billig (Hämmer gibt's zwischen 2.— und 8.— DM in den von uns gebrauchten Größen).

Zu den direkt mit dem Hammer zu benutzenden Werkzeugen gehören Meißel, Körner, Dorne und etwa Locheisen.

All diesen Schlagwerkzeugen gemeinsam ist, daß sie unbedingt Pflege brauchen. Zum Beispiel leuchtet ja ein, daß man einen Meißel scharf halten muß. Weniger bekannt ist, daß die meisten Meißel zu schlank geschliffen werden, daß sie dadurch erheblich schneller stumpf werden als mit richtigem Anschliff. Der richtige Winkel (siehe Bild) soll für Meißelarbeiten in Stahl zwischen 60 und 80 Grad liegen, das härtere Material erfordert den stumpferen Winkel.

Außer der Schneide muß aber auch die Schlagfläche gepflegt werden. Es bringt keinen Nutzen, wenn man den angeschlagenen Bart einfach stehen läßt, kann aber dann heftig buchstäblich „ins Auge gehen“, wenn so ein Stückchen umgeschlagener Bart unversehens bei der Arbeit abspringt. Meißelköpfe hält der ordentliche Mann also geschliffen, etwa so wie der untere der beiden im Bild oben links gezeigten Meißel vorführt.

Beim Körner ist natürlich der Kopf auch sauber zu halten, ebenso sollte man die Körnerspitze nicht zu schlank schleifen, Winkelgrade etwa wie beim Meißel ergeben lange Lebensdauer. Wer vorm Ansetzen des Bohrers sauber die Bohrungen ankörnen will, der kann sich keinen schiefer oder zu schlank geschliffenen Körner leisten.

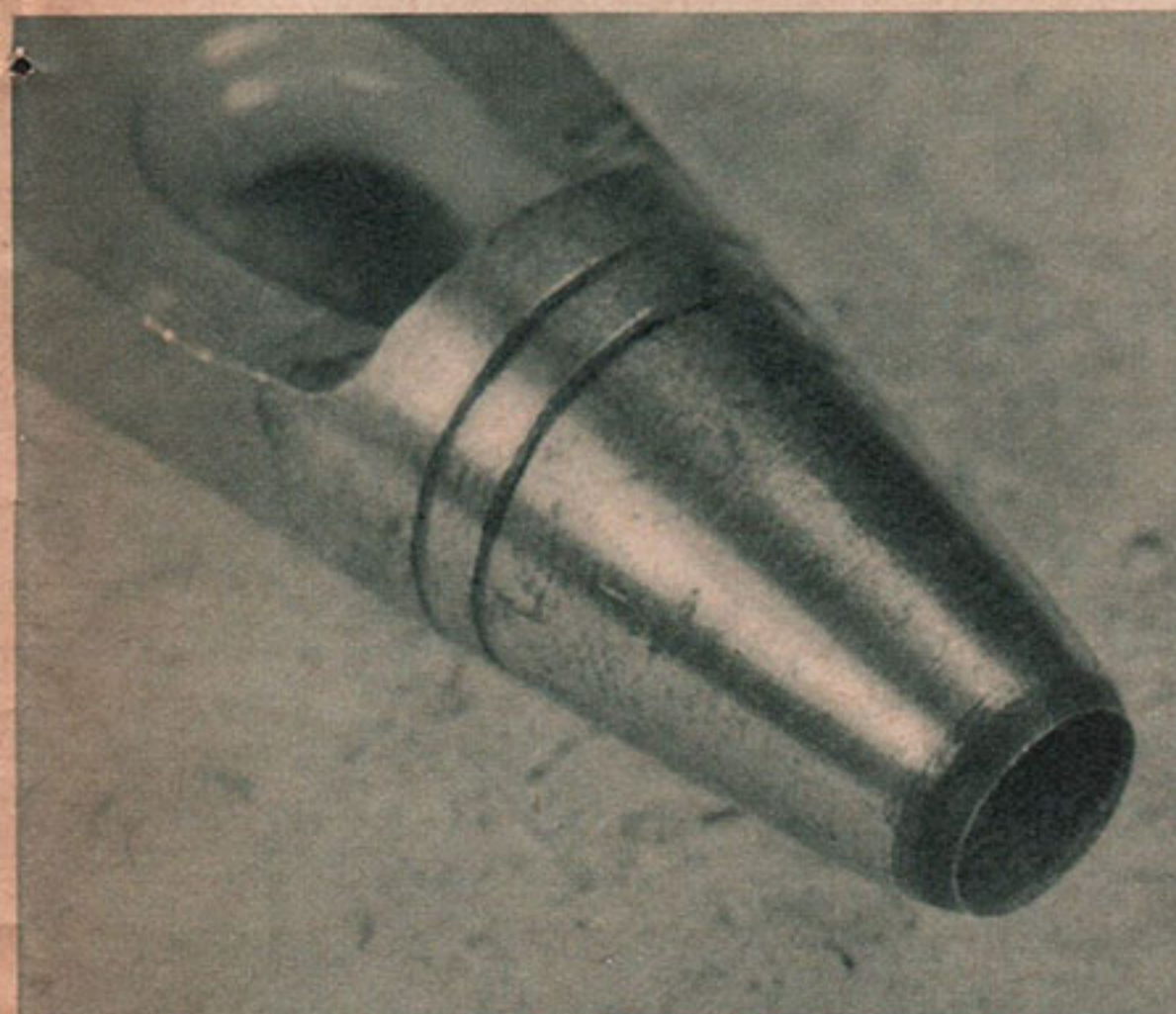
Vielfach wird übrigens der Körner vom Laien mit einem normalen Dorn verwechselt. Mit dem Dorn kann man aber keine Bohrungsansätze vor-markieren. Ein Dorn (Bild oben Mitte) hat sein Anwendungsgebiet mehr als halbes Murkswerkzeug, besser gesagt als letzte Hilfe in Notfällen. Mit der scharfen Kante kann man nämlich Muttern, die sich mangels richtigem Schlüssel nicht lösen lassen, gut an einer Kante festpacken, da treibt der Schlagdorn nur recht kleine Grate hoch, und dann mit richtig tangential gezielten Hammerschlägen tatsächlich in den meisten Fällen lösen, ohne daß dabei die Mutter aufgesprengt würde — was mit dem Meißel bestimmt sofort passiert. Außerdem könnte man Dorne zum Einfädeln von Achsen, Ausrichten von irgendwelchen verschiedenen Bohrungen (etwa beim Einbau eines Motors die Aufhängebohrungen am Motor mit denen des Rahmens zum Fluchten bringen) und zu ähnlichen Arbeiten benutzen . . . da hat man dann aber spezielle, einfachere Stückchen Rundmaterial, die nicht vorn scharf eckig geschliffen, sondern eher wie ein Bleistift angespitzt oder gar zum Hebeln leicht gebogen sind.

Blieben noch die Locheisen als Schlagwerkzeuge. Wenn man aus Dichtungspapier schön runde Löcher ausschlagen will, geht das mit dem handelsüblichen Locheisen recht ordentlich, sofern man eine einigermaßen harte und gleichförmige Unterlage (etwa einen Bleiklotz) benutzt. Sobald aber das Locheisen beim Schlagen tiefer in die Unterlage eindringen kann, ist's aus mit dem schönen glatten Loch. Dann biegen sich nämlich die Ränder des Loches auf, bilden einen Grat, der dann bei der Montage erst wieder irgendwohin gequetscht werden muß. Manchmal kann sogar eine Gehäuse-naht wegen eines solchen Grates undicht sein. Viel besser wäre ein Locheisen, das seine Anschliff-Fläche nicht außen hätte, sondern innen, so daß also ein Grat innen aufgeworfen würde, wo er am Abfallstückchen ja nicht schaden würde. Derartige Speziallocheisen habe ich aber bisher noch nicht in Werkzeugläden entdeckt, müßte man sich von einem Freund machen lassen.

Bis hierher kann man von normalen Werkzeugen reden, die also für Motorradschlosserei ganz allgemein gebraucht werden. Nur selten kommt es vor, daß man außer der reinen Schrauberei noch irgendwelche Änderungen an einzelnen Teilen machen müßte, daß man sich also mit spanabhebender Bearbeitung befassen müßte. Sobald man aber über die normalen Reparaturschlossereien hinausgehende eigenständige Arbeiten anfangen möchte, muß man unweigerlich auch mal mit der Säge, der Feile oder sonstigen zerspannenden Werkzeugen spielen. Deshalb (weil so etwas auch mal unterwegs vorkommt) wenige Worte über die Auswahl von nützlichen Feilen. Eine regelrechte Theorie des Arbeitens mit der Feile kann hier nicht gegeben werden, das Material darüber würde für Bücher ausreichen. Schließlich lernen Schlosser und Mechaniker ja nicht umsonst wochenlang nur feilen, feilen, feilen und nochmal feilen. Aber zum Kennenlernen der wichtigsten Tricks werden wenige Worte reichen.

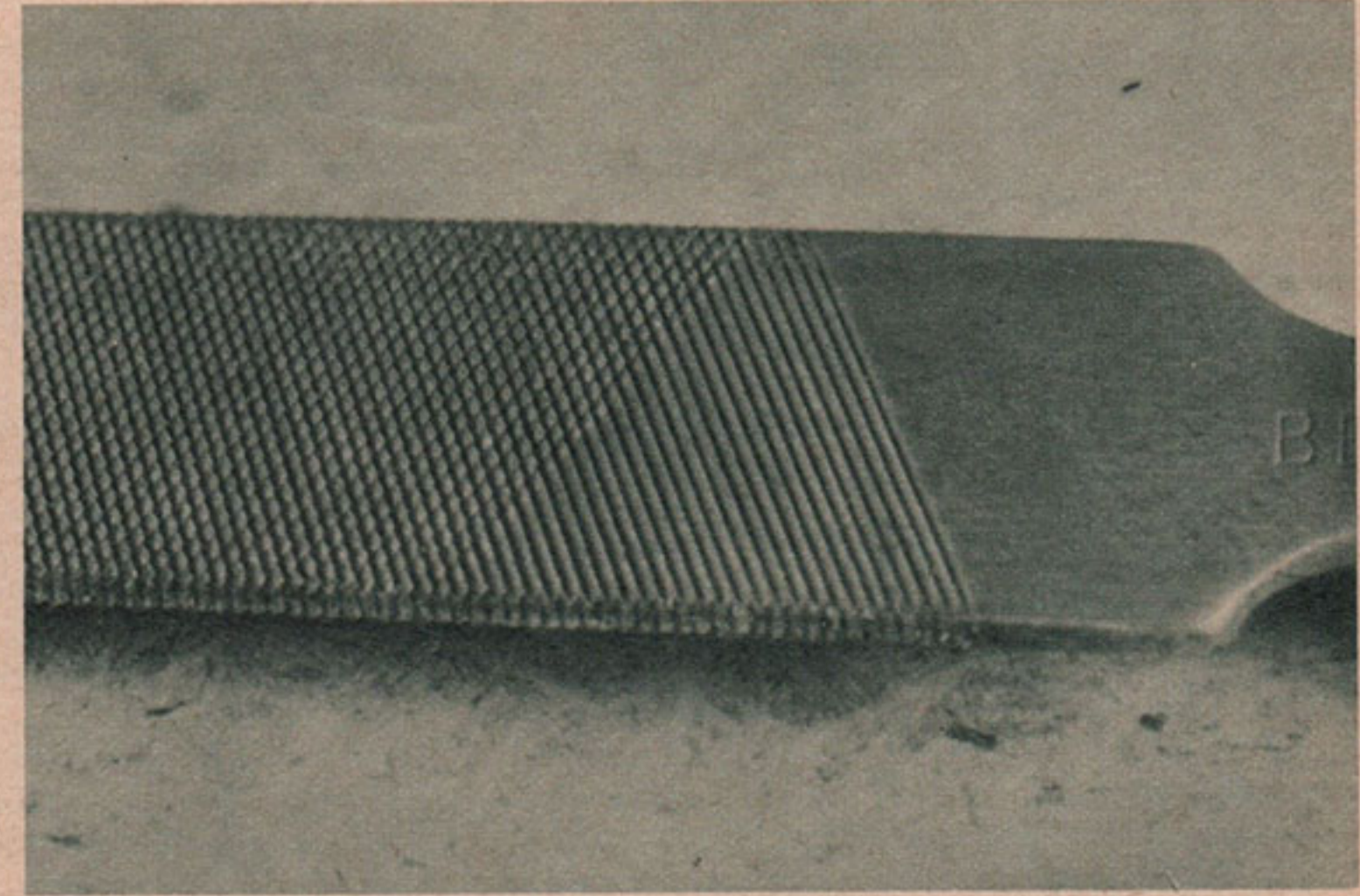
Im oberen Bild ist das Sortiment, mit dem man allgemein auskommen wird. Wichtig die große Feile mit grobem Hieb. Eine ebene Fläche mit einer zu kleinen Feile herstellen zu wollen, ist viel schwieriger als mit der richtigen kräftigen und schweren Schruppfeile. Die zieht sich nämlich weitgehend selbst ihren Strich, die kann man nicht so schnell verkanten, kippen oder schräg ansetzen.

Nächst wichtig ist die Rundfeile, denn sehr häufig wird man Löcher lang oder größer feilen müssen. Erst bei Ansprüchen an die Oberfläche des Werkstückes wird man sich vielleicht für eine Schlichtfeile entscheiden, mit der man auf größeren Flächen noch die letzten Hundertstel holt. Der Rest sind simple Schlüsselfeilen, mit denen man den sämtlichen Winkleinfram, vom Abgraten von Sägeschnitten bis zum Entrosten von winkligen Ecken erledigt. *(Wird fortgesetzt)*



Oben links: Meißelköpfe stauchen sich im Laufe der Zeit, sie müssen regelmäßig saubergeschliffen werden. Oben Mitte: Mit diesem Dorn, schräg scharf angeschliffen, kann man Muttern lösen, ohne sie gleich zu sprengen. Oben rechts: Das wäre so etwa ein Sortiment Feilen, mit dem man praktisch für alle Zwecke auskommt. Wichtig ist die größte der Feilen! Alle anderen sind fast Spezialstücke! Unten links: Käufliche Locheisen sind mit leichten Nachteilen behaftet. Eigenbau könnte besser gemacht werden.

Rechts: Im rechten Teil ist der Feilenhieb noch einfach, dann wird er zum brauchbaren Kreuzhieb.





Trial Championat-Runde Clamart

Montag abend nach der Schlacht drückte Christine auf den T.V.-Knopf — ohne rechte Überzeugung — doch, o Wunder, ohne Zeitverzug fanden wir uns in einen verschlammten Bach versetzt, der schon aus der Tradition von 15 Jahren zu den Clamart-Sektionen gehört. Das Fernsehen brachte noch andere „Kanalisationsarbeiten“, die Schottenbrücke und die Quelle der Sainte Marie... Offenbar stellt sich das Beschmutzen als wertvollstes Faktum der Filmbildjäger dar. Aber sie hatten sich doch auch darüber hinaus auf der 33 km langen Strecke umgesehen und dabei „die Treppe“ entdeckt. Sie liegt unvermutet im wilden Walde. Weder weiß man, zu welchem verfallenen Sanssouci sie gehört, noch ob es sich um 97 oder 77 Stufen handelt. Denn wer sie attackiert, verißt das Zählen schnell.

Die Punktrichter zählten viel, denn gar mancher Meister der Motor-Turnier-Kunst kam außer Takt. Und warum wohl? Wenn eine Maschine ihren Radstand genau so hat, daß Vorder- und Hinterrad zugleich eine Stufe hoch müssen, muß die Treppe grausam schnell genommen werden, und es wird erhebliche Zugkraft benötigt.

Sicher waren manche nassen Zonen zu schnell total ruiniert, so daß die letzten Durchgänge problematisch wurden. Eine Sektion verdient besondere Erwähnung: es war der Ausgang aus der Rinnsal-Sektion — nichts als eine Serie von blankgeschrappten Wurzeln, und das „Bett“ bestand aus einer Masse, die gierig jeden Gummistiefel festhielt. Die gewitzten Querfeldeinreiter hatten das gegenüberliegende Ufer erklommen und befanden sich auf einer hohen Stufe gegenüber den Wurzeln (mit der Pampe als Absprung ging's sowieso nicht). — Nun wurden uns zwei verschiedene Techniken geboten: die einen — Peplow, Sandiford — schossen mit Elan von der Plattform herunter, krachten fast schon auf die Wurzeln auf, und während sie in den Knien einfederten, fand das Hinterrad noch irgendwas, um den letzten kleinen Schubbs raus aus der Sektion zu geben. Andere — z. B. Brandl und Peugeot — ließen sich von der Plattform, auf dem Hinterrad sitzend, herab und, während durch emsige Körperverlagerung die Mühle gerade gehalten wurde, mahlte das Hinterrad gleich einer rasenden Turbine die Maschine vorwärts bis zum „E“. Kleckerchen im Gesicht zeigten später die Zugehörigkeit zum System II — übrigens ebenso wirksam wie das erste.

Schon wegen der ersten Sonnenstrahlen seit Monaten übertraf das 15. Clamart-Trial die von St. Cucufa und Lamborelle — und außerdem, weil die aus England delegierte Armada von 17 Cracks die Crème der Spezialität darstellte. Zu

ihnen gesellten sich die Besten aus Deutschland, Belgien, der Schweiz und Spanien. Anziehungspunkt war wohl der Europa-Cup, vor allem jedoch die Tatsache, daß die englischen Asse mal endlich wieder fahren wollten; ist doch bei ihnen drüben durch die Maul- und Klauenseuche ein Großteil der Veranstaltungen seit dem 6. November abgesagt worden. Seit Dison hatte Sammy Miller 12 Punkte Vorsprung vor Franke. Farley kam mit frischen Lorbeeren vom Meridian-Trial, das er mit 12 Punkten beendete (2 mal 16 Sektionen). Ist der Schatten schon größer als der Meister? Auch darüber waren die Spectateurs der T. V. im Bilde. Als beide Ex aequo-Sieger im Bild erschienen, sah man einen sehr müden Gott und daneben den immer lächelnden Knaben (Gordon). Die letzte Runde ist nun doch in Ashford, Kent (nahe bei Dover, damit die Ausländer es nicht so weit haben). Was ist der Nutzen der mühevoll am Place de la Concorde durchgekämpften Meisterschaft? Um wirklich den Besten zu finden, müßten die wahrscheinlichen Aspiranten jeden Lauf bestreiten können... das ist also noch nicht in the pocket — aber die Werbung für Trial ist sehr gut. Sie gibt dem Zeitungsjournalisten Gelegenheit, sein Punkt-Kreuzworträtsel darzulegen... das Fachgesimpel — 1. 2. 3. ... wer hat den Pott?, macht auch Leim warm. —

Also 6 Nationen (49 Experten) sagte ich... Weswegen immer der beste Radebrecher Sektions-Empfangschef wird. Ich wollte mich drücken — —. Voriges Jahr Dauerregen sieben Stunden. Hat man mal ein Amt, ist man gefangen: diesmal hieß es, um 7 Uhr morgens Barrieren bauen, damit der durch 250 Durchgänge wegschwimmende Sand aufgefangen werde.

Als die ersten vier Trial-Kings über unseren Ski-Hügel geschliddert waren, wollte ich zur Schaufel greifen, um für den zweiten Durchgang eine Art Reserve-Slalombahn hinzuzufügen. Es war nicht nötig: Im Prinzip kann jeder am Schräghang drehen. Aber im tiefen Sand? Dazu brauchten nicht wenige ein Ehec.

Die vielen Durchgänge verschoben den Schwierigkeitsgrad automatisch zu „immer schwerer“.

Als ich früher kaum ein Trial ausließ, pestete ich oft gegen unnatürlich schwierige Sektionen und gegen die zu lange (Ermüdungs-) Strecke. Heute denke ich: das Leichtmachen hat keinen Zweck, auch simple Hindernisse werden nicht besser bezwungen — — weil die Anfänger nicht trainieren — und das ist doch der Charme des Trials! Die Ermüdung, bzw. das Durchstehen dagegen ist überhaupt erst Pfeffer und Salz dieser athletischen Sportart. —

Von den 49 Großen kamen 37 in Zeit an und 3 hinterher. Von den 62 Junioren nur 34... bei einer Runde weniger. Kaum Fortschritt bei den Novizen. Von den 34 millerten nur 8 (biegen oder brechen) — die anderen spielten Tausendfüßler von Anfang an (um Claude oder François zu besiegen). Die Tüftler (Sanddichte abwägen), kamen bereits den ersten Hang nicht hoch. — Viele von der Sorte „Hätt ich 'ne Bultaco“ sah ich wieder nur auf Bultaco! Aber auch dieses Wunderpferd macht doch nicht alles allein, sondern eventuell Rodeo mit Überschlagnach hinten.

Und dennoch — von 6 belgischen Ausweisfahrern (ja, DIE durften!), kamen 5 (!) an, und Gregoire gewann mit 57 Punkten. Der Enthusiasmus ist da: Anfahrstrecken von 600 bis 900 km! Das gehört dazu. Das war immer so: die Schwierigkeiten steigern die Energie... wecken sie erst!

Die mechanischen Lipizzaner, die am besten gehen: Bultaco, Greeves, Zündapp. Die Gabel, die das schlimmste Hindernis verschluckt: Ceriani. — Aber es gibt Neues. Die Montesa! Christian Rayer brachte sie in Trial-Top-Form (4. Platz). Die hat die richtige Gabel von Geburt an. Überraschend die kleine Suzuki von Peter Gaunt (7. Platz). Sie hat ein Vorgelege... und sie hat eben Peter Gaunt! Viertakt? Mono: ein Tiger Cup an 10. Stelle. Eine Ariel (Miller-Replica) an 34. Stelle. Propulsion durch vereinzelt Hammerschläge, sehr ulkig und wirkungsvoll! In Abwärtskurven, wo das ganze Gewicht aufs Vorderrad drückt, können nur Poppeye-Muskeln retten... so ging die Legende der starken Dampfhämmer zu Grabe. — Und dennoch Neues aus dem Viertakt-Clan:

Zwei 175 ccm Hondas, hervorragend fürs Trial zurechtgemacht und von zwei Belgiern — Simens und Lejeune — mitgebracht. Bei Steilabfahrten, die von einer senkrechten Fahrstuhlfahrt gefolgt werden, trachtet man, die Auffahrt gerade anzugehen. Nur wer seiner Zugkraft sicher ist, kann dazu im „Tal“ herunterbremsen. Und das taten die wiehernden Japaner-Pferdchen. Ein Ton! Hmmm, sagten die Zuschauer.

Was tat sich bei den starken Männern?

Miller und Farley blieben nahezu ständig punktgleich. Bis zu Nr. 5. Wilkinson, Rayer und Franke stützten mal hier, mal dort ein Bein weg. Dann bis Platz 15 Sandiford, Gaunt, Wyss, Gigot, Pellon, Brandl, Dunkley, Peugeot, Sengfelder, (Schluß auf Seite 150)

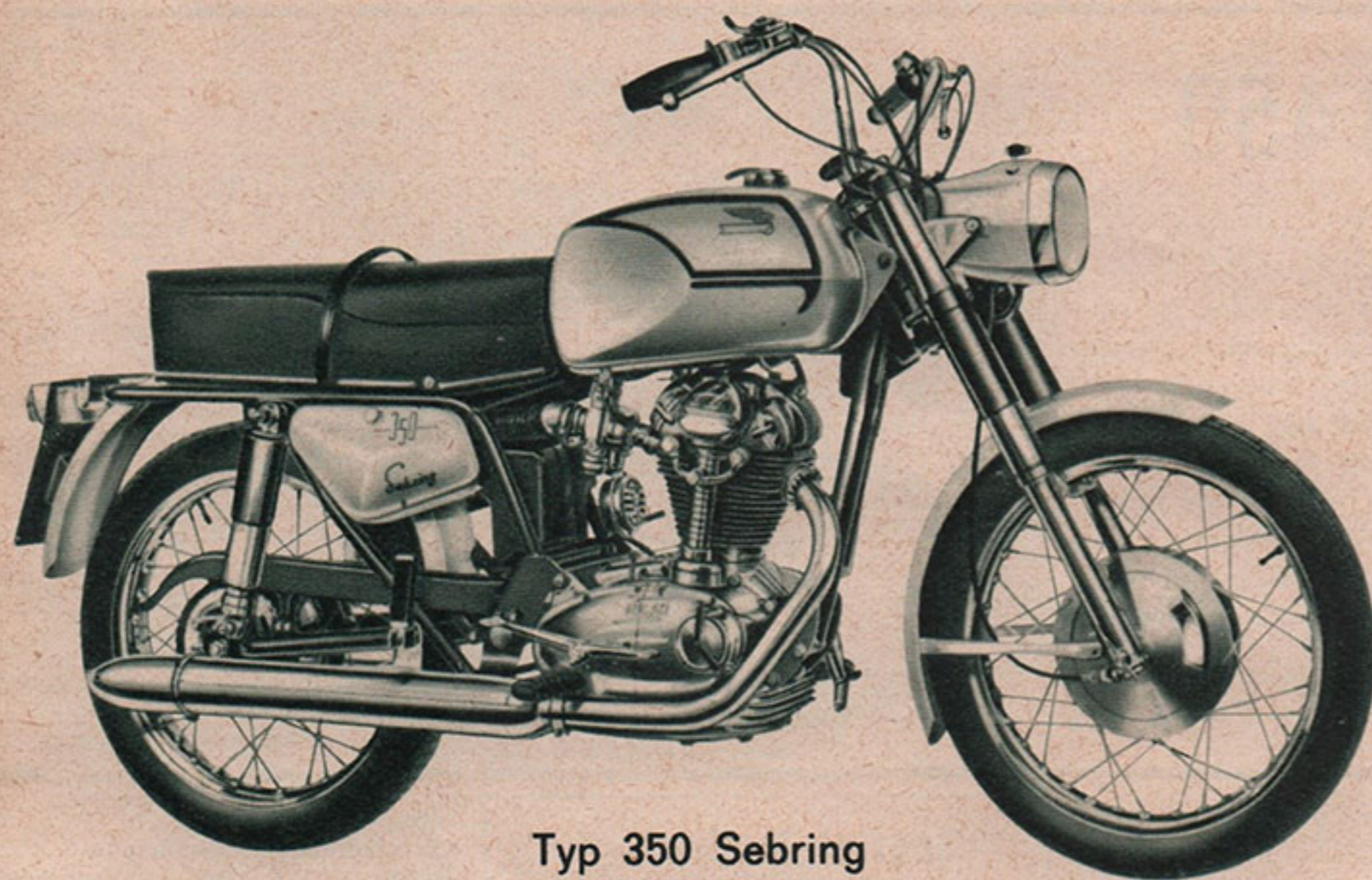


JETZT haben die bekannten



DUCATI Königswellen - Motorräder

*das Mustergutachten des T.Ü.V.
für die Bundesrepublik
erhalten!*



Typ 350 Sebring

-
- Typ **160** Monza Junior
 - Typ **250** Monza
 - Typ **250** Mark 3
 - Typ **350** Sebring

Direkt-Importeure für folgende Gebiete gesucht:

SCHLESWIG-HOLSTEIN	(Kiel)
HAMBURG	(Hamburg)
NIEDERSACHSEN	(Hannover)
BREMEN	(Bremen)
NORDRHEIN-WESTFALEN	(Düsseldorf)
HESSEN	(Wiesbaden)
RHEINLAND-PFALZ	(Mainz)
BAYERN	(München)
SAARLAND	(Saarbrücken)

Zuschriften an:

DUCATI MECCANICA S.p.A. - Casella Postale 313 - 40100 BOLOGNA (Italia)
Tel. 400.250 - 51 - 52 - 53 (4 Leitungen) - Telegramme: Ducatimec - Bologna

Trial Clamart (Schluß von Seite 148)

Bull — also vorwiegend die „vom Festland“ — fanden keinen Boden im Steingraben der Schottenbrücke oder sie kamen die Sandwand in der „Calotte“ nicht hoch. Diese weitabgelegene Sektion war leider nach 08/15 angelegt worden. Sie bestand aus einer Serie von Auswaschungen im Sandboden eines Hanges, wovon die letzte Hürde nur bis etwa 11 Uhr vormittags rollbar war, so daß dort mancher Fünfer verteilt wurde.

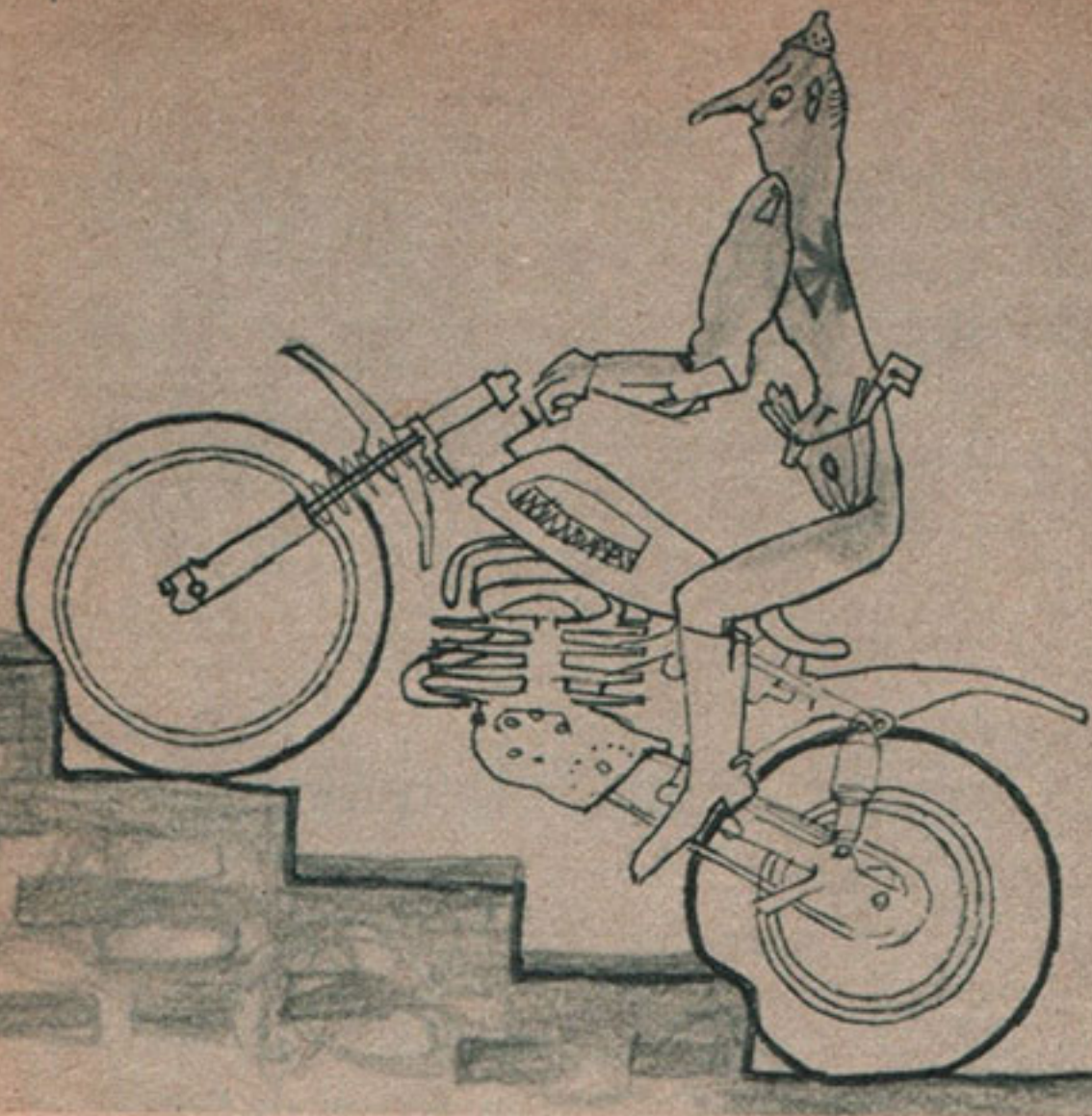
Unsere Zündapp-Equipe tat, was sie konnte (2. Platz in der Mannschaftswertung). Bei den Zuschauern sind sie längst bekannt und beliebt . . . schon, weil sie keine Muffel-Gesichter machen, falls das Essen mal anbrennt. (Da könnte sich so mancher . . .)

Wir hatten das Eine-Karte-pro-Stunde-System für die Fahrer, während die Schiedsrichter mit Vier-

farben-Reißnägeln auf Holzplatten arbeiteten. Geht schnell! Aber noch Besseres berichtete Georg Weiss aus Belgien, wo der Fahrer eine Art Sabberlatz aus Karton um den Hals trägt: Soviel Einser, Nuller, Dreier oder Fünfer wie Sektionen — der Kommissar knipst mit Zange. Am Ziel wird der Karton in zwei geblättert — einen für die Rennleitung und einen für den Fahrer selbst. Das hat mir gefallen!

Ergebnis
1. und 2. (ex aequo) Sammy Miller, GB, Bultaco, und Gordon Farley, GB, Greeves, 15 Punkte; 3. Wilkinson, GB, Greeves, 18 P.; 4. Rayer, F, Montesa, 29 P.; 5. Franke, D, Zündapp, 30 P.; 6. Sandiford, GB, Bultaco, 31 P.; 7. Gaunt, GB, Suzuki, 32 P.; 8. Wyss, CH, Bultaco, 43 P.; 9. Gigot, B, Montesa, 44,5 P.; 10. Pellon, GB, Triumph, 52 P.; 11. Brandl, D, Zündapp, 55 P.; 12. Dunkley, GB, Villiers, 55 P.; 13. Peugeot, F, Bultaco, 65 P.; 14. Sengfelder, D, Zündapp, 68 P.; 15. Bull, GB, Villiers, 73 P.

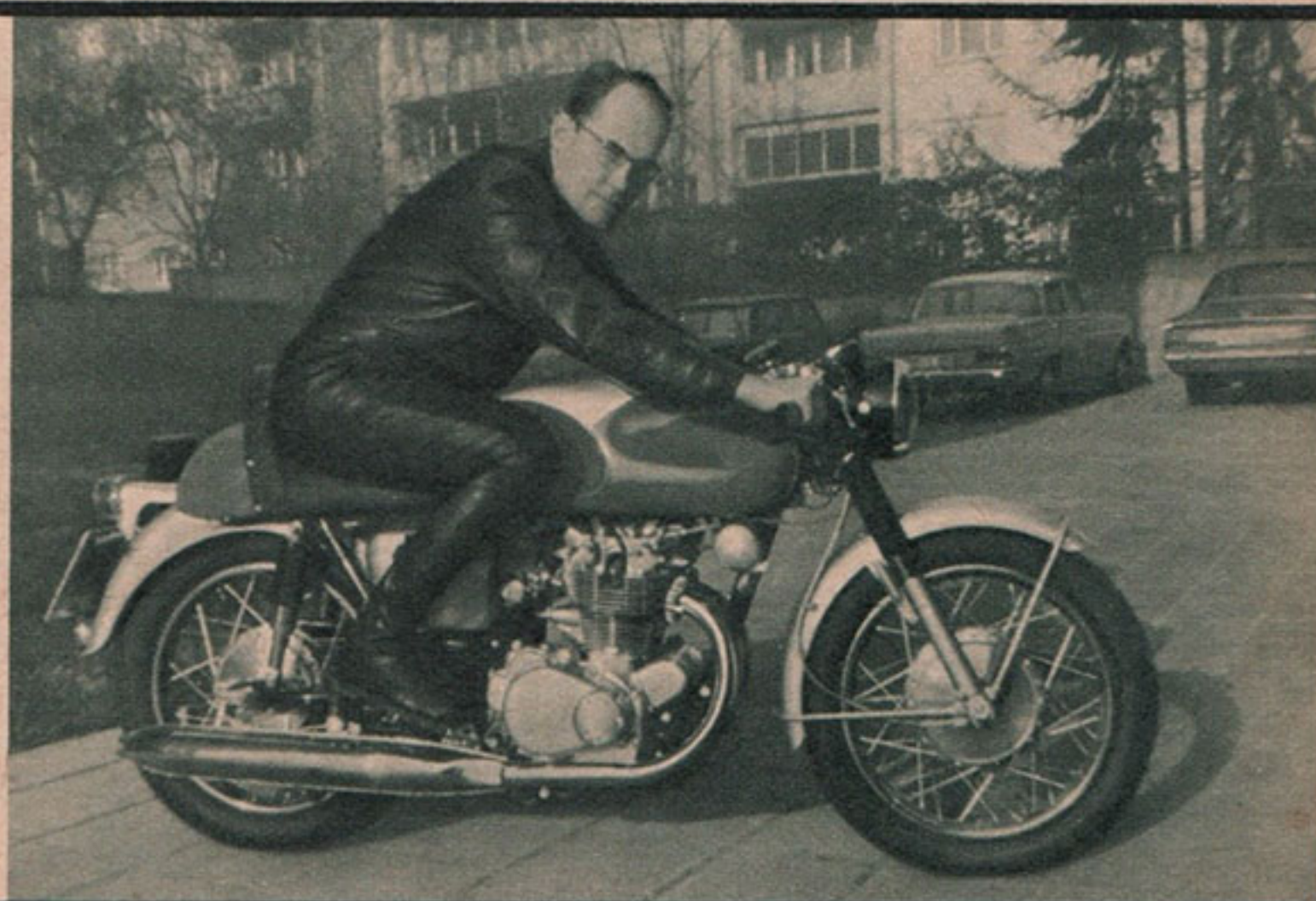
Abends erklärten sie Sammy Miller als Sieger, weil — er 12 Sekunden schneller heimkam als Farley! Schon so was gehört?
Crius



Rauscher-Kit für CB 450

Ich kenne Leute, die können eine Kneifzange keine Minute lang ruhig betrachten. Dann werkeln sie auch schon damit los — irgendwas. Nur was. So gibt es einen, der kann kein friedliches Alublech ansehen, ohne sofort in Form-Gedanken zu geraten und sich an die Arbeit zu machen: Albert Rauscher in Weissenburg. Jetzt hat er etwas Feines für die Honda CB 450 geformt. Einen 28-Liter-Tank! Dazu eine Sitzbank für Einsame und Leute, die sich denken, daß sie schnell sind. Fürs Ganze wird noch ein Paar italienischer Lenkerstummel geliefert — und die CB 450 kennen Sie nicht wieder. Innerhalb von 10 Minuten — so spricht der Meister — kann man diesen Bausatz auf seine sonst zu seriös wirkende CB 450 aufbauen oder — falls die Sozia doch wieder die Oberhand gewinnt — wieder abmontieren.

Alsdann: zu bestellen bei Motor Rauscher in 8832 Weissenburg, Wildbadstraße 28.
Klacks



Die schönsten Motorrad-Geschichten von „Klacks“

erscheinen in Kürze als Buch bei „Motorbuch Stuttgart“! Wer „Klacks“ kennt — und wer kennt ihn nicht! —, dem brauchen wir nichts zu erzählen. Und wer ihn noch nicht kennen sollte, der kann das durch dieses neue Buch jetzt schnellstens nachholen! Mitten aus einem vollen Motorrad-Leben heraus plaudert Ernst „Klacks“ Leverkus hier humorvoll und fachkundig mit seinen Freunden — über Motorräder und Motorradfahren, über amüsante und ernsthafte Begebenheiten, in deren Mittelpunkt stets das Motorrad steht. Dieses Buch ist also keineswegs ein technisches Fachbuch (obwohl man so ganz nebenbei eine ganze Menge daraus lernen kann), sondern eine Geschichtensammlung für alle benzingetauften Fahrerleute, die — wie Klacks selbst — das Motorrad nicht nur als Fortbewegungsmittel betrachten. Für alle „echten“ Motorradfahrer also, die hier — sozusagen „unter sich“ — in fröhlicher Runde „ihrem“ Klacks lauschen. Nur einige Kapitelüberschriften seien verraten: Das Garn beginnt . . . Eine der ganz verlogenen Manx-Katzen-Geschichten, Etwas vom TT-Bazillus, Der Donner-Saurier, Als ein Milchwagen eine TT gewann, Bullerjon, „Erregung öffentlichen Ärgernisses“, Das Rennen von Pusedorf, Köpft Brass, Etwa 200 Seiten stark, mit rund 20 Illustrationen, in Ganzleinen gebunden und durch einen vierfarbigen Umschlag geschützt ist dieses Buch zum Preis von DM 16.80 zu haben. Wollen Sie zu den ersten gehören, die dieses Buch besitzen können? Dann zögern Sie nicht und senden Sie anhängenden Bestellschein (im Umschlag oder auf eine Postkarte geklebt) sofort ab. Wir reservieren dann auf jeden Fall ein Exemplar für Sie. Aber:

Bestellen Sie jetzt dieses Buch, damit wir es Ihnen sofort bei Erscheinen zusenden können!

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort bei Erscheinen (Ende März), ab DM 28.— portofrei

— Expl. Ernst „Klacks“ Leverkus Die schönsten Motorrad-Geschichten
DM 16.80

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name

Ort (PLZ)

Straße

MO 5/68

Spezial-Zweirad-Versicherungsbüro HANS EHLERT

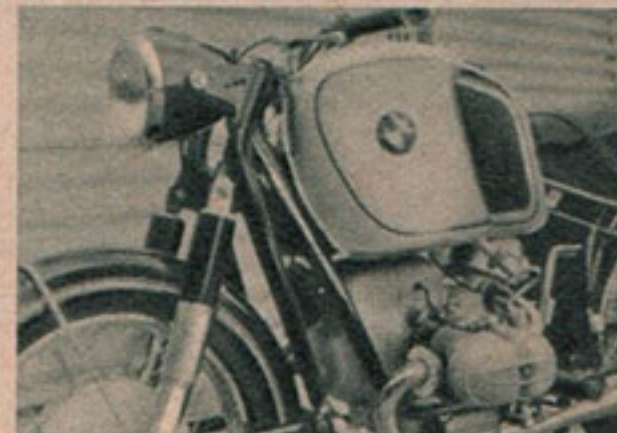
Neue Stützpunkte:

- 7441 Altenriet, Gässle 1, H. Armbruster
- 8192 Geretsried, Marienburgweg 7, A. Baudrexl
- 3101 Övelgönne, Heidweg 1, E. Eccarius
- 8200 Rosenheim, Niederdonauweg 10, Konrad Nigg
- 5122 Kohlscheid, Goethestraße 26, H. C. D. Gratzler
- 7303 Neuhausen/F., Lettenstraße 16, F. E. Redecke
- 6334 Aßlar, Mittelstraße 20, Dieter Rinker
- 5789 Bromskirchen, Grünwaldstr. 31, H. Schönfeld
- 3000 Hannover, Erichstraße 4, G. Dettmer
- 6100 Darmstadt, Merckstraße 11, K. Riemenschneider

Schriftliche Anfragen direkt an:

7073 Lorch
Postfach 10, Telefon 07172/579

Über 15 Jahre
Kraftstofftanks, Schalldämpfer und Sonderzubehör für Sport- und Rennzwecke bürge für Qualität.
Neue BMW-Motorräder nach Wunsch ausgerüstet. Generalüberholung. Umbau für Sport- und Rennzwecke. Gebrauchte BMW-Motorräder, Sonderanfertigungen, Spezial-Tanks.



Ernst Hoske

Bitte neuen Prospekt anfordern
3251 Gr. Hilligsfeld bei Hameln
Telefon 051 51/3615

Kostenlos
192 seitigen Foto-Katalog mit 230 günst. Foto- u. Filmapparaten, Projektoren u. Feldstechern. Kamera-ABC, 20 Schaja-Vorteile. 1/3 Anzahl., 10 Raten, Ansicht, Garantie. Alle Kamera nehmen wir in Zahlung. Schreiben Sie sofort an
Photo Schaja
Abt. 22 MÜNCHEN 22

RÖMER **STURZ- UND**
SPORTHELME
Neuer Prospekt K 85
Jet-Helme ab DM 44.50
Hans Römer · 791 Neu-Ulm

Straßen-Zuverlässigkeitssport: Wird der Schottenring aus der Versenkung geholt?

Der MSC „Rund um Schotten“ veranstaltet am 4. und 5. Mai 1968 die erste 12-Stundenfahrt 1968 auf dem früheren (noch immer existierenden) Schottenring am Vogelsberg im Hessischen Bergland. Diese Veranstaltung ist genau das, was sich die Straßen-Zuverlässigkeitsfahrer für den Nachwuchs gewünscht haben, und man kann, wie bei allen diesen Fahrten, mit jedem normalen Motorrad ohne Spezialisierung teilnehmen. Immer noch ist die frühere „Rheinlandfahrt auf dem Nürburgring“ nicht vergessen, und nun versuchen aktive Fahrer, etwas Ähnliches wieder aufleben zu lassen. Und warum auch nicht? Wozu sollen unsere Rundstrecken von heute — und auch von früher (!) — eigentlich stillliegen, wenn es die Verhältnisse anders erlauben?

Die Ausschreibung dieser Fahrt (610 km Zuverlässigkeitsfahrt über den 16,08 km langen Ring, Sprintprüfung über einen Kilometer, Bergprüfung über ca. vier Kilometer, Beschleunigungs- und Bremsprüfung über 400 m) wurde von Fahrern erstellt, die seit vielen Jahren aktiv im Straßenzuverlässigkeitssport sind, und von denen man annehmen sollte, daß sie ihr Handwerk verstehen. Die Zuverlässigkeitsfahrt ist in sieben Wertungsabschnitte aufgeteilt (sechsmal fünf Runden, einmal acht Runden). Wenn man die Bedingungen weiter genau durchliest, dann stellt man fest, daß man bei dieser Fahrt allein an den Nachwuchs gedacht hat, den man langsam und mit einer feinen Sache zum Lernen an den Motorradsport so heranführen möchte, daß dazu zuerst einmal keine besonderen Spezialmaschinen, Spezialkenntnisse usw. notwendig sind. Aus Raumgründen können wir hier nicht die gesamte Ausschreibung veröffentlichen, aber so viel sei gesagt: es kann eine wirklich großartige Sache für unsere jungen Fahrer werden.

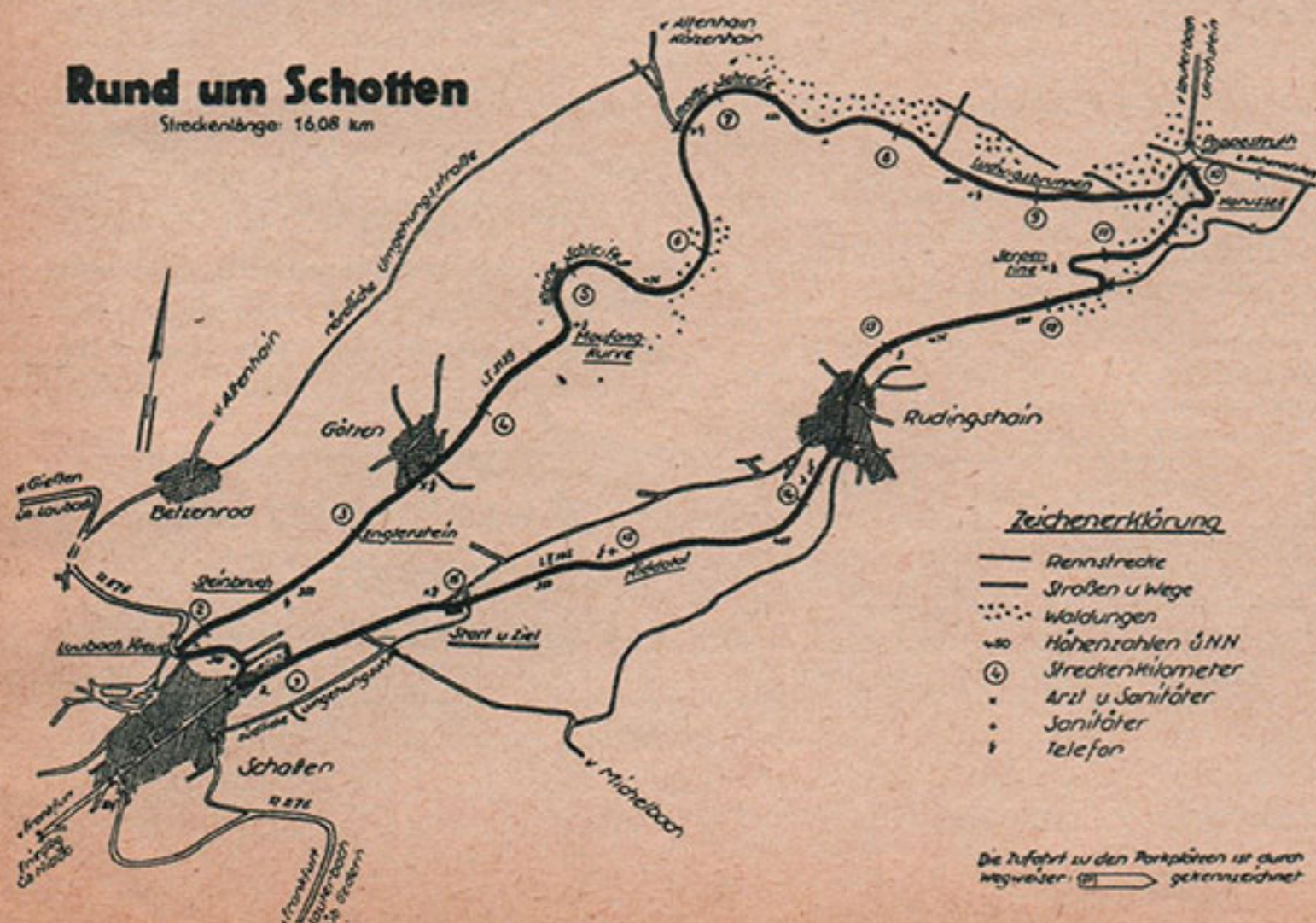
Man wird an die Rheinlandfahrten, an die Prüfungsfahrten um die Solitude, an die Avus-Prüfungen erinnert, und wir sollten den Leuten von Schotten ein kleines Dankeschön sagen, daß sie nun weitermachen wollen. Damit lassen sie den alten Schottenring wieder aufleben, auf dem sich in den fünfziger Jahren sogar der „Große Preis von Deutschland“ abspielte, und der mit dem Motorradrennsport so eng verbunden ist.

Die Adresse des Veranstalters zur Anforderung der Ausschreibung ist „MSC Rund um Schotten“ (ADAC), 6479 Schotten, Ludwigstraße 33. Nennungsschluß ist der 22. 4. 68, Nachnennungen für doppeltes Nenngeld können bis zum 29. 4. 68 abgegeben werden. Nenngeld Solomaschinen DM 20.—, Gespanne DM 25.—, Mannschaften zusätzlich DM 25.—. Ausweise und Lizenzen der OMK sind erforderlich, die Maschine muß den Bedingungen der StVZO entsprechen. Die Klasseneinteilung: Motorroller bis 150 ccm, Motorroller über 150 ccm, Motorräder bis 75 ccm, bis 125 ccm, bis 175 ccm, bis 250 ccm, bis 500 ccm, über 500 ccm, Motorräder mit Seitenwagen und Kabinenroller (?) bis 250 ccm, Motorräder mit Seitenwagen über 250 cm. Wie üblich in dieser Motorradsport-Sparte.

Wir versprechen uns davon eine Bereicherung des Straßen-Zuverlässigkeitssportes in Deutschland, der dringend zu befürworten wäre. Folgende Veranstaltungen der Saison 1968 finden außerdem auf Straßen und Rundstrecken statt (soweit aus dem OMK-Terminkalender erkennbar:

- 6./7. 4. ADAC-1000-km-Fahrt, ADAC-Gau Berlin, 1000 B.-Wilmsdorf, Bundesallee 29/30.
- 15./16. 6. Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt, ADAC-Gau Westfalen-West, 46 Dortmund, Kaiserstraße 63.
- 29. 6. ADAC-Ruhralfahrt, VC-Ruhrtal, (ADAC), 46 Dortmund-Wichlinghofen, Am Heisterbach 123.
- 13. 7. Int. Prüfungsfahrt Solitude, MSC Weil der Stadt (ADAC), 7256 Merklingen/Würm, Wannenberg 3
- 31. 8. ADAC-Langstreckenfahrt, MSC Hannover, 3 Hannover, Dachenhausenstr. 14 (W. Bruns)
- 7. 9. Hessen-Rheinland-Nürburgring-Fahrt, MSC Würselen (ADAC), 5101 Verlautenheide, Stolberger Str. 54

Klades



TRIUMPH MOTO GUZZI

Bonneville, T 120, 650 ccm
47 PS, Fr. 4400.-

V7, 700 ccm, mit Anlasser
Kardan, Fr. 5300.-

Eintausch - Occasionen - Teilzahlung
MIKE HAILWOOD-Stiefel Fr. 79.50, ENGL. LEDER-KOMBIS mit Seide gefüttert Fr. 250.-,
CROMWELL-Helme, BARBOUR-Anzüge, Brillen, Handschuhe etc., AVON-Motorrad-Verschaltungen, GIRLING-Federbeine, Doppelnockenbremseinsatz kompl. wie T 120 1968 Fr. 198.-, Tankrucksäcke, Motorradbaukasten etc. Günstiger da Direktimport!

Ausstellung

der Motorräder, des Zubehörs und der Kleider in:

Bern Hotel + Restaurant „National“, Hirschengraben 24

Samstag, 16. März 1968 10.00-19.00 Uhr
Sonntag, 17. März 1968 10.00-20.00 Uhr

Zürich-Oerlikon Restaurant „Baumgarten“, Franklinstraße 41

Freitag, 22. März 1968 15.00-18.30 Uhr
Samstag, 23. März 1968 10.00-17.00 Uhr

Luzern Restaurant „Frohburg“, Frohburgstraße 5, beim Bahnhof

Freitag, 29. März 1968 16.00-22.00 Uhr
Samstag, 30. März 1968 10.00-22.00 Uhr

Münchenstein BL Restaurant „Hofmatt“, Baselstraße 88

Freitag, 5. April 1968 16.00-22.00 Uhr
Samstag, 6. April 1968 10.00-22.00 Uhr

OTTO VON ARX, 4632 TRIMBACH/Olten (Schweiz)

Motorrad- u. Zubehör-Import, Telefon 062-4 14 14

Gute Motorradfahrer fahren gut bei der **Gothaer Feuer**

denn bei uns zahlen sie bereits nach drei schadenfreien und ununterbrochenen Kalenderjahren nur noch

50% des Tarifbeitrages!

Und das neuerdings sogar dann, wenn das Motorrad bis zu drei Monaten im Kalenderjahr stillgelegt wird.

Bei uns kostet die Haftpflichtversicherung mit der

1 Million DM-Pauschaldeckung

jährlich nach	0	1	2	3 und mehr	
ununterbrochenen und schadenfreien Kalenderjahren					
für Krafträder und Roller					
über	bis	DM	DM	DM	DM
50	100	34.—	30.60	23.80	17.—
100	175	94.—	84.60	65.80	47.—
175	250	110.—	99.—	77.—	55.—
250	475	275.—	247.50	192.50	137.50
475 ccm Hubraum		396.—	356.40	277.20	198.—

zuzüglich 5% Versicherungssteuer und Zuschlag bei Ratenzahlung.

Bei anderen Gesellschaften erworbene schadenfreie Zeit rechnen wir an.

Wenden Sie sich bitte an unseren nächsten Mitarbeiter oder lassen Sie sich von uns direkt ein Angebot machen. Eine Postkarte genügt an

Gothaer Feuer Abteilung
Motorradversicherung
Versicherungsbank auf Gegenseitigkeit 5 Köln 5, Postfach 108



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.

DAS MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

Norton A.J.S. Velocette MATCHLESS

Motorräder von 200-750 ccm und orig. Ersatzteile. Sämtl. **DUNSTALL**-Spezialteile u. Tuning. Spezialwerkstatt für engl. Maschinen und Motoren. **AVON-DUNLOP**-Reifen. **A. & G. Ritthaler**, 8102 Mittenwald, Innsbrucker Straße 54, Telefon 0 88 23/4 64

ADLER

Suche für Adler MB 250 2 Frankfurter Töpfe, evtl. mit 2 Auspuffkrümmern, neu od. gebraucht. W. Grohmann, 851 Fürth, Widderstr. 54. 58 520

Verk.: 2 Adler MB, sportl. hërg., mit S-Motor, 2 Stck. Schwingen-Rahmen (Sprinter), kompl., 1 Satz hohe Zyl.-Köpfe RS (ca. 8 cm) u. Motor, Spez.-Werkz., ferner sehr viele Adler-Teile MB-MBS 250 ccm. Claus Dreischmeier, 6718 Grünstadt, Dr.-Hans-Böckler-Str. 13. 58 517

Suche Werkzeugkasten für ADLER Sprinter, verkaufe od. tausche 3 hochgez. Krümmer gegen RS (MC)-Köpfe. Ch. Schneider, 532 Godesberg, Moltkestr. 56. 58 439



Verk. Schwingen-Adler 250, 2 Verg., Tele, 18"-Räder, Stummel-Lenker, Rennsitzbank, Alu-Blech, außenl. Zündsp. u. anderes, evtl. in Teilen. Reinhard Wüst, 706 Schorndorf, Frankentobelweg 10. 58 394

Suche Frankfurter Töpfe für Adler MB 250. Armin Schadeck, 6301 Ruttershausen, Hintergasse 12. 58 521

Suche sportl. Adler 250, Raum Ffm. R. Schock, 6 Ffm, Gelastr. 66. 58 572

Suche Adler M 250 u. ein Handbuch. Kurt Böhm, 567 Opladen, Benzstr. 21. Tel. 907-4 40 47. 58 548

AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON



Ala Verde Sport, 250 ccm, 4takt, 18 PS, 5-Gang, 140 km, 3,7 Ltr./100 km, mit Kfz-Brief, DM 2550.—, Prospekt gegen Freiumschlag.

Motorradhaus K. Witzemann, 75 Karlsruhe, Kaiserstr. 59, Telefon 65835

AJS

AJS-Motorräder, Ersatzteile, Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 0411-447491

Verk. 650 AJS, 43 PS, Bauj. 1963, m. SW, Motor überh., DM 1250.—. U. Görsdorf, 427 Dorsten III, Luisenstr. 130. 58 526

2 Zyl. AJS, o. Br., def., 130.—. Klose, Mainz, Hechtsh. Landstr. 16 b. 58 395

AJS, Modell 20, Bauj. 1954, zerlegt od. als Einzelteile, ohne Zylinder, Köpfe u. Kolben, gegen Gebot zu verkaufen (Kurbelwelle, Lager u. Nockenwelle neu) sowie 1 Avon MK II-Rennreifen für hinten 3.50-19, 100% Profil, für DM 50.—. Anzusehen samstags u. sonntags. Günter Stietz, 7401 Reusten, Hauptstr. 55. 58 437

Verkaufe preisgünstig AJS 18 CS, Bauj. 1962, einwandfr. Zustand. Volker Borse, 6361 Nieder-Florstadt, Reifeldstr. 22. 58 390

BSA

BSA-Motorräder liefert und betreut: **Motorrad Emonts**, 5 Köln, Martinsfeld 23, Tel. 31 4217 • Die Triumph-Spezialisten

BSA-Motorräder, Ersatzteile, Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 0411-447491



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör Hostettler AG, 6210 Sursee/Schweiz

BSA-Liebhaber! Verk. BSA RR, 650 ccm, 43 PS, Bauj. 54, leicht unfallbeschädigt (Vorderradgabel), weinrot, Motor u. Getr. generalüberh., erstkl. Zustand, Drehzahlmesser, Siam-Auspuff, Lichthupe, elektron. Rückstromschalter, zusammen m. sämtl. Spezialwerkz., Handbücher u. 2 Satz neue Metzeler-Rennreifen, Richtpr. DM 600.—. Karl-Gg. Mühlum, 6845 Groß-Rohrheim, Rheinstr. 83, Tel. 06 21 — 381 — 3027 werktags. 58 405

Achtung! Suche dringend Metralla zu kaufen. Zahle bar bis DM 2000.—. Ver-kaufe Gläser Monza für YDS 3. Ausführliche Angebote an Ludwig Knorrek, 483 Gütersloh, Dr.-Richter-Str. 11. 58 368

DKW

Verkaufe: DKW RT 175 VS, 57, TUV 4. 69, gepfl. Zustand, neue Bereifung und Batterie, nur DM 220.— bar. Lehmann, 3145 Salzhäusen, Am Bohnenberg 250. 58 370

Verkaufe: DKW RT 350 S, Bauj. 56, mit Ersatzteilen, für ca. DM 350.—. Horst Mieser, 826 Mühldorf, Leitenfeld 1. 58 363

RT 250 S, Sonderlackierung, zweiter Motor, weitere Ersatzteile, für DM 150.— zu verkaufen. Heinz Grübner, Hagen-Haspe, Salzburger Str. 34. 58 421

Verk. sportl. DKW RT 125/2 u. 3 Ersatz-Mot. gegen Gebot. Anfr. b. H.-P. Schief, 2362 Wahlstedt, Bergkoppel 20. 58 407

DKW 500 ccm Verk. 10 PS Mohr-Rennsatz, komplett mit Rennauspuff (kaum gelaufen), für DM 300.—. Außerdem 1 hochgez. Auspuffanlage von Zündapp für DM 100.— (neuwertig), 100 ccm, zu verkaufen. Herbert Uhl, 7601 Schutterwald, Bahnhofstr. 82. 58 524

Verk. DKW RT 350, Bj. 55, guter Zustand, TUV 8. 69, DM 400.—. Leonhard Karl, 822 Traunstein, Salzburger Str. 4, Tel. 08 61 — 46 50. 58 561

DUCATI

Alle Typen liefert **Bühler KG**, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 245707.

Verkaufe gute 125 6-Gang-Doppelnocken-Ducati, E-Teile extra, nehme gebrauchtes Kfz in Zahlung. W. Wünsche, 652 Worms, Hofgasse 4. 58 537

Verkaufe Ducati Elite 200, sehr gepflegt, 22 000 km, Girlings, Nil-Batt., KW neu, Reifen neu, zugell., ca. DM 870.—. Günther Uhlig, 6 Frankfurt, Grüneburgweg 101. 58 530

Ducati Elite, 10 600 km gel., zu verk. Wolfgang Kunz, 56 Wuppertal-Langerfeld, Bornscheuerstr. 13. 58 458

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe Zündapp GS 75, 2700 km, erstkl. Zust., billig. J. Wagner, 2153 Neu Wulmsdorf, Stettiner Str. 75, an der B 73. 58 513

Verk. Horex Imperator-Geländegespänn, gebremster Seitenwagen, Telegabel, Kolben und Zylinder neu, Kopf überholt, neue Ventile und Führungen, mehrere Übersetzungen bis 12 zu 80, Motor noch nicht montiert, für DM 1100.—. Georg Schwarz, 6431 Ersrode, Tel. Niederthalhausen 157. 58 461

Zündapp 100 ccm Geländemaschine zu verkaufen. Hans Schneider, 865 Kulmbach, Petzmannsberger Str. 30. 58 429

Verkaufe 2 NSU-Max-Gelände-Gespänne 300 ccm, in startbereitem Zustand, mit Ersatzmotoren und sämtlichen Spezialteilen. Zehnfacher Deutscher Geländemeister. Josef Kelle, 7111 Oberheimbach. 58 389

100er Hercules GS, Werksausführung, Bj. 1965, und Transportanhänger für 3 Masch., beides TUV 69, weg. Aufgabe zu verk. Mayer, Urlau, 7971 P. Friesenhofen, Krs. Wangen. 58 479



Verkaufe Geländegespänn, Bj. 66, 750 ccm. Günter Steenbock, 6 Frankfurt 21, Heerstr. 198. 58 377

Verkaufe Gelände-Maico 360 ccm, Bj. 66, guter Zustand, nur 1200.— bar. Zuschriften unter M 5379 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 58 611

Zündapp original Geländesport 75 ccm, Bauj. 62, zugell. 2. 65, nur 2400 gelaufen, dazu Teile, verkauft unt. 400.— H. Oeltze, 3167 Burgdorf, Uetzer Str. 68. 58 396

Suche: Maico 250 GS-Motor oder Zylinder, eine GS-Auspuffanlage, eine GS-Maschine ab 250 ccm. Ver-kaufe: Hoffmann 300 ccm, Motor u. Getriebe, DM 100.—. Norbert Degenhardt, 3431 Ziegenhagen 3. 58 409

250 Puch SGS, Zweivergaser, ca. 23 PS, Burgess, obenliegend, neue kompl. E-Anlage, 100% bereift, Magurahebel, neue Kupplung, TUV 69, dazu 1 Kuwe, 1 Zyl. m. Kolben, Kotflügel, kompl. Auspuffanl. u. a., ca. 750.—, Z.-Räder m. Brems. zu verk. M. Lange, 7 Stgt.-Degerloch, Obere Weinsteige 47. 58 434

Verk. Hercules 103 GS wettbewerbsfähig DM 850.—

Walter Ladiges 2000 Wedel-Holst., Gärtnerstr. 6 Tel. 31 68. 58 557

HARLEY-DAVIDSON

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

Suche fahrbereite Harley-Davidson. Details mit Foto an Peter Fabel, 66 Saarbrücken 2, Scheringstr. 8. 58 528

Suche günstig Teile von WLC. Gnoth, Remscheid, Am Sieperpark 31. 58 459

HEINKEL

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

Heinkel-Roller „Tourist“, 103 A-1, Baujahr 1958, in einwandfreiem Zustand, zu verkaufen. Zu besichtigen nur samstags von 12-18, Dieter Blanck, 6 Frankfurt, Mainzer Landstr. 51. 58 468

Eilt! Motorroller Lambretta 50 ccm, sehr gut erhalten, 10 000 km gelaufen, DM 400.— bis 450.—, zu verkaufen. Preis kann aber noch vereinbart werden. Jürgen Susenburger, Düsseldorf, Oberbilk, Linienstraße 98. 58 357

HERCULES

Verkaufe Hercules K 103 S, Bauj. 65, 9300 km, gepflegter Zustand, mit Beinschild u. Kofferträger, DM 750.—. W. Vogel, 713 Mühlacker, Lienzinger Str. 35. 58 605

Verkaufe optisch und technisch einmalige Hercules K 50, Motor 0 km, Rennverkleidung, R-Bank, R-Tank usw., DM 950.—. Näheres G. Späth, 7632 Heiligenzell. 58 387

Verkaufe astreine Hercules K 103 S, erst 2 J. alt, TUV 70, Lenkerstummel, Gepäckträger, Blinkanlage, Preis DM 580.—. T. Kortemeier, 483 Gütersloh, Carl-Miele-Straße 19. 58 382

Verkaufe schnelle Hercules K 50 S, nicht frisiert, Bauj. 66, 8000 km, fast neuwertig, mit einigem Zubehör, DM 750.—. Claus Weber, 8672 Selb, Herm.-Hesse-Weg 9. 58 493

K 102 mit 104 S-Motor, neuwertig, gegen bar zu verkaufen. Horst Müller, 6 Frankfurt, Hausener Weg 110. 58 444

Verk. K 50 S, MB-Rennverkl. Ia Zust., v. Extr., Ersatztl., geg. Höchstgebot. M. Ritter, 752 Bruchsal, Zickstr. 6 a, Rufn. 31 10. 58 584

Mofa Hercules 25, nur 250 km gel., umständehalber für DM 300.— abzugeben. Telefon 0 65 41 — 229. 58 504

Anzeigen für Honda-Motorräder finden Sie auf Seite 154

HOREX

Verk. Imperator 450 mit Kayser-Motor, 39 PS, 2 Vergaser, Rennsitzbank, Kunststofftank, verchromt. Schutzblechen, BMW-Rücklicht, sonstigem Zubehör, sehr gepflegt und neu lackiert, rot u. silbergrau, Preis DM 1100.—. Verk. von Resident 350 ein Vorder- u. ein Hinterrad zu je DM 15.— und einen Tankrucksack, Typ Elefantentoy, zu DM 30.—. Gg. Zwinger, 838 Landau, Höckinger Str. 18. 58 532



Verk. Horex Imperator, 400 ccm, 2 Verg. (27,5 φ), Resident-R, Alu-Kotflügel, neue Kolben, TUV 1970, Preis DM 800.—. Helmüt Elbl, 7141 Heutingsheim, Kirchfeld 43. 58 428

Suche astreinen, einbaufertigen 350/400 ccm HOREX Regina-Motor oder Imperator-Motor mit Krümmern und Vergaser ab 450 ccm. H. R. Studer, 3 Hannover, Wolfenbütteler Str. 28. 58 452

Verk. „Horex Imperator“ 400 ccm, Hosketten usw., desgleichen Horex Regina, 350 ccm, zum Ausschachten. Angebote an Fritz Riedemann, 3501 Haldorf, Gartenstraße 15. 58 441

Suche für Horex Imperator 1 Zyl. 450 ccm. Walter Bareiß, 7067 Plüderhausen, Veilchenweg 27. 58 477

Gelegenheit! Schnell-Horex, 1 Zyl., 52 PS, 500 ccm, Federbetrahmen, 2 obenliegende Nockenwellen, engl. Kunststofftank u. Sitzbank, neue Kolben, Ventile, Führungen, Lager etc., 45 Dellorto, Jäger-Drehzahlmesser, einmaliger Zustand, Preis 1350.—. Peter Dessoj, 8 München 90, Endorfer Str. 5. 58 406

HUSQVARNA

Kein Warenhaus — Fachhandel! z.Z. ohne Warteliste lieferbar **Wilh. Henning** 2358 Kaltenkirchen bei Hamburg.

JAP

JAP-Ersatzteile preisgünstig 22"- und 23"-Stahlfelgen für Sandbahnmaschinen ab Lager lieferbar.

Südmotor, 8 München 15 Schwanthalerstraße 5 Telefon 555640

Verk. Jap 500 ccm, auch mit 350 ccm-Mot., in bestem Zustand, Preis DM 1650.—, Motor DM 800.—. Hermann Christiansen, 2263 Risum/Lindholm. 58 365

JAWA

Verkaufe JAWA 250 ccm, Baujahr 1967, ca. 8000 km gelaufen, rot, DM 950.—. German Bangert, 4811 Ummeln, Alte Marienfelder Str. 322. 58 359

Jawa 250 ccm, rot, Bauj. 67, 9000 km, nur 950.—. Bernd Möller, 3051 Luthé, Hannoverstraße 5 a. 58 472

Jawa 350, neuwertig, Bauj. 1967, 2500 km, als Zweitf. gel., wegen Umzug zu verkaufen, Preis DM 1300.—. Manfred Schwebel, 61 Darmstadt-Eberstadt, Eysenbachstr. 19. 58 356

JET

Die schnellen Jet-Kleinkrafträder mit Sachs 50 S-Motor jetzt auch direkt vom Importeur Nestler, 53 Bonn, Stiftsplatz, für nur DM 1398.— frei Empfangsstation.

Anzeigenschluß für Heft 7/68 ist am 18. März 1968



BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-65 und R 25/3, R 26, R 27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an: R. Cirkrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstraße 9, Telefon 0 61 96/8 12 36

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

Spitzenfahreigenschaften bringt Ihre BMW mit unserer Horex-Hydra-Gabel SS. Unser H-Rahmenumbau, mit der bestechend gesteigerten Fahrwerksleistung ist der Traum jedes Sportfahrers (beschrieben im MOTORRAD, Heft 2/68). Fragen Sie unverbindlich an: G. Zabrocky, 42 OB-Buschhausen, Thüringer Straße 82, Tel. 6 62 47

SUCHE 250er BMW. J. Zimmer, 6 Bergen-Enkheim, Ostpreußenstr. 13, Tel. 0 61 94 - 2 12 44. 58 518

Verk. sehr gepflegten BMW-Spezial-SW, 450.—, Hölzer, 4902 Bad Salzuffen, Am Markt 20. 58 476

R 67 Reisegespann, Res.-Motor, Räder, Tank, Schutzbl. usw. zu verk. Stübner, 8232 Bayr. Gmain, Weißbachstr. 25. 58 511

Suche Motor mit Verg. für R 68, eine Telegabel mit Lampe, 2 Bremsnaben für R 51/3. Walter Hartl, 8461 Bruck (Opf.), Schleifmühlweg. 58 509

R 27, ausgez. Zustand, Motor überh., mit SW, ölgebremst, Verkleidung, Drehzahlmesser, zusätzlich Schwinge m. Solo-Übersetz., zugelassen, TÜV 69, 1200.—. Suche KS 601 Solo-Übers. H. Rübeling, 355 Marburg/L., Damaschkeweg 13. 58 481

Guterhaltene BMW R 25 (Bauj. 1950) gibt ab (auch zum Ausschlichten) Rolf Klement, 7067 Plüderhausen, Söndle 10. 58 480

Verkaufe von BMW R 51/3 einen Rahmen, DM 50.—. Karlheinz Hopfensperger, 674 Landau (Pfalz), Südring 5. 58 478

Verkaufe von BMW R 69 S wegen Zabrocky-Umbau: 1 Vorderradschwinggabel mit Schutzblech und Federbeinen, DM 300.—, 2 Federbeine hinten à DM 30.—, außerdem 1 Sitzbank, normal, DM 30.—. Werner Badum, 8 München 45, Azaleenstraße 7, Tel. 35 85 35. 58 471

Verkaufe, alles neuwertig: 1 Harrkombi, 1,74 m, Größe 26, 2 Römer-Jethelme, Gr. 58 u. 60, u. 1 Fospaic-Rennbrille. Nur Selbstabholer n. 17 Uhr. Karlheinz Zahneisen, 652 Worms a. Rh., Gaustr. 44. 58 464

Suche sehr gut erhaltenes R 60-Gespann, zahle monatl. 200.—. W. Wethje, 2 Hamburg 4, Spielbudenpl. 18 IV. 58 455

Verk. v. BMW 500: 51/2-Mot., kompl. 180.—, Getr. 35.—, 2 Auspufftöpfe, neuw., à 25.—, Rahmen m. H-Antr. u. Brief 35.—, 1 Lima., überh., 20.—, 25/3-Gabel 50.—, 25/3-Rad, neuw. Ber. 18—350 40.—, 1 19—350 Reifen 20.—, div. Kleinteile. Manfred Dobrowsky, 5455 Rengsdorf bei Neuwied/Rh., Andreestr. 14. 58 453

Ersatzteile

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



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

Verkaufe R 27, DM 1000.—, Lichtmasch. R 69 S, kompl., neu, 100.—, Magnet 30.—. H. Koch, 3554 Cappel, Auf der Heide 31. 58 508

Verkaufe R 69 S, Bauj. 65, 17 500 km, guter Zustand, TÜV 69, Sturzbügel, Drehzahlm., für 2500.— bar. Emil Kiefer, 462 Castrop-Rauxel I, Am Stadtgarten 1 a. 58 446

Suche BMW 600 ccm. D. Wembacher, 6101 Nd.-Ramstadt, Stiftstr. 29. 58 445

Suche Hauptbrems- u. Radzylinder f. BMW, verk. SW-Rad, ungebremst, 3.50—18, 20.—. Neumann, 7121 Freudental, Schloß. 58 435

Verk. überholte R 51/3, TÜV 6. 69, Volln., 25-Ltr.-Meier-T., Barpr. DM 650.—, Motor R 67, DM 100.—. Von R 69 S 30-Ltr.-Kunststoff-T. (silber), DM 200.—, Doppelrohr-Hoske-T., DM 130.—. H. Uhle, 5141 Gerdath/Erkelenz, an der B 57, Vosemerstraße 66. 58 503

Verkaufe R 27, TÜV 3. 69, 42 000 km, u. Polyester-Campinganhänger. Heinrich Karthaus, 58 Hagen, Goethestr. 8. 58 403

Verk. BMW R 68, mit 30-Ltr.-Tank, Sportlenker, Hoske-Tüten u. Alu-Schutzbl. für ca. DM 1700.—. Maschine wurde für DM 1500.— generalüberholt. Rudolf Menk, 415 Krefeld, Neuber Str. 53. 58 401

R 69: 2 Stk. 17-Ltr.-Tanks DM 60.—, DM 40.—, sowie Sitzbk. m. Reißverschlusstasche, DM 50.— abzugeben. Gehring, 433 Mülheim/Ruhr, Tel. 3 22 36. 58 397

Verk. BMW R 50, Bj. 1960, Motor u. Getr. überholt. Neuer Heinrich-32-Liter-Tank, allerbesten Zustand, 52 000 km, Zweifahrzeug, für DM 1800.—. Horst Grimberg, 6331 Oberbiel, Pestalozzistr. 4, Tel. 0 64 41 - 64 49. 58 386

Suche BMW R 50 od. R 60. Nur guterhaltene und gepflegte Maschine anbieten. Gegen Barzahlung. Peter Duden, 3043 Schneverdingen, Neue Str. 37, Tel. 0 51 93 - 392. 58 379

Suche BMW R 69 S ab Bauj. 66 gegen Barzahlung. Walter Schneider, 85 Nürnberg, Guntherstr. 3. 58 358

BMW R 69 S, neuwertig, mit allen Extras, wegen Einberufung zu verkaufen, DM 2600.—. Pfaff, Witten, Bahnhofstr. 47, Tel. 93 02 - 23 59. 58 371

Suche BMW R 69 S oder R 50. K. Jedan, 71 Heilbronn, Rosenbergstr. 28. 58 420

Verk. BMW R 66-Motor, kompl. mit Getriebe, Elektrik u. Vergasern, guter Zustand, gegen Gebot. E. Berents, 2942 Jever, Wangerstr. 5. 58 422

Zu verkaufen BMW R 25/3 mit Beiwagen (Steib), für 300.— Motor generalüberh., sofort an Selbstabh. abzugeben. bei Gustav Maretanz, 6522 Osthofen, Schumannstr. 2. 58 426

Verk. Kreidler Florett TS, 5-Gg., 5,2 PS, Bj. 66, Kl. IV, mit Rennverkleidung, s. guter Zustand, Preis 800.—. G. Gronau, 3 Hannover, Hirtenweg 13. 58 527

Verkaufe Kreidler Super TS, 5,2 PS, Bauj. 1966, sehr gut erhalten, mit Rennverkleidung „hp“, Sportlenker, 20 mm Bing-Sportvergaser, 1a Bereifg., generalwerksholtem Motor, Tankrucksack, ca. 1000 km gelaufen, TÜV zugel., Verhandlungsbasis DM 1000.—. Wilfried Hener, 6509 Ensheim, Obergasse 9. 58 448

6/7 PS Umbausätze Kreidler, 8 PS Spezial (fahrtwindgek.). Angeb. anfordern, Tunen alter Zylinder, Tuningsanleitung, 6,7 PS DM 10.—, Reparatur von Motoren, Rennauspuffe. W. Klein, 5473 Krufft, Bahnhofstraße 1. 58 501

Gebr. u. neue BMW-Teile liefert günstig
Fa. ONDRAK, 8 München 23, Ungererstraße 137.

MZ-Seitenwagen

passend für BMW, liefert

BMW-Nezger

Berlin 10, Quedlinburger Straße 1-3
Telefon 34 36 31

Suche kompletten Hinterradantrieb 7/27. Horst Prippenow, 865 Kulmbach, Basteigasse 8. 58 418

Verkaufe BMW R 50 mit Horex-Tele, 24-Ltr.-Kunststofftank, Alu-Schutzblech und Hoske-Tüten, DM 1200.—. Dieter Helten, 5 Köln, Krefelder Wall 33, Telefon 72 46 08. 58 573

BMW R 50, gepflegtes Liebhaberstück, Motor (35 000 km) überholt (Kolben, Zylinder u. Köpfe neu), noch nicht eingefahren, Preis: DM 1600.—. Dieter Brenner, 6803 Edingen, Seckenheimer Str. 9. 58 417

Verk. R 26, techn. u. optisch einwandfrei, TÜV Dez. 68, DM 400.— u. Ersatzteile. H. Holm, 5241 Gebhardshain, Kirchstr. 9. 58 415

Verkaufe BMW R 50, Bj. 64, 58 000 km, sämtliche Inspektionen, Garagenfahrzeug, für DM 1400.— bar. Reinhold Spott, 6 Ffm-Niederrad, Herbert-Böhm-Str. 10. 58 414

Verkaufe gepflegte R 50 S mit Camphausen-Verkleidung, Alu-Blechen, Sporttank, zusätzlich Hoske-Rohre sowie 1 Seitenwagen Steib LS 200, 1 S-Motorgehäuse, 1 69 S-Kurbelwelle, 1 50 S-Kurbelwelle u. diverse Ersatzteile zu DM 2200.— (gesamt), einzeln oder zusammen abzuholen bei Hans-Jürgen Upadek, 435 Recklinghausen, Dortmunder Str. 2. 58 412

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

Suche sehr gut erhaltene BMW R 27. Zahle bar. Rolf Schallert, 437 Marl, Bergstraße 187 a. 58 411

Verkaufe: R 50-Gespann, SW BMW Spez., Bauj. Ende 63, TÜV bis 70, neuwert. Zustand, Preis DM 2900.—. Helmut Mohr, 614 Bensheim, Rodensteinstr. 95. 58 525

Suche einwandfreie BMW R 26 oder 51/3, zahle bar bis 1000.—. M. Eiding, 2 Hamburg-Curslack, Heerweg 27, Tel. 72 73 88, Mo. bis Fr. ab 18 Uhr. 58 531

Suche R 69 S ab Bj. 65 in bar. Ewald Böhm, 24 Lübeck, Chasotstr. 22. 58 542

BMW R 60/2-Motor, generalüberh., 0 km, preisgünstig zu verkaufen. Anfragen an H.-J. Schneider, 8011 Kirchseeon, Brunnsteinstr. 6. 58 541

BMW R 24, Bauj. 49, 25 000 km gel., billig zu verkaufen. Jansen, Wipperfürth, Jugendherberge, Tel. 12 28. 58 536

Suche einwandfr. 5,2 PS-Kreidler-Motor. Friedhelm Hof, 5581 Lötzbeuren/Hunsrück. 58 512

Suche guterh. Kreidler GT o. RS, mögl. Raum Sauerland. Gerhard Malyska, 5778 Meschede, Waldstr. 74. 58 398

Verkaufe für Kreidler Florett Kl. 5: 1 Handsch. Motor 60.—; 1 Sitzbank 25.—; 1 Auspuff 20.—; 1 Vorder- u. 1 Hinterrad, 21" bereift, je 30.—; 1 Tank, neu, 25.—; 2 Stoßdämpfer (Alu, hinten) je 10.—; 1 Beinschild 25.—. Ulrich Zobel, 638 Bad Homburg, Castillostr. 17. 58 433

Verkaufe wegen Umbau auf Telegabel meine neue kompl. Vordergabel für Kreidler 3,6 PS, 1 Monat gefahren, für DM 75.—. Werner Lehmann, 723 Schramberg, Höflestr. 22/2. 58 559

Überh. gebr. BMW-Motorräder
von 250 bis 600 ccm, ständig große Auswahl, Teilzahlung ohne Zinsen.
Pabst, 2 Hamburg 22,
Wandsbeker Ch. 96, Telefon 25 48 05

Suche dringend Sitzbank für BMW R 25/2, Bauj. 52. Eberhard Baisch, 7401 Walddorf, Kappel 25. 58 560

Suche Übersetzung 6/26 und 7/27 sowie ein S-Getriebe für BMW. Preisangebote an Hubert Schweizer, 694 Weinheim, Wilhelmstr. 19. 58 549

Suche BMW 250, ab Bauj. 62, gegen bar. Angebote an Werner Beck, 8 München 5, Fraunhoferstr. 44. 58 574

Suche BMW 500-600 ccm ab Bauj. 55, Unfall oder defekt. Konrad Schmidmeier, 8068 Pfaffenhofen, Weiererstr. 17. 58 578

Eilt! Verk. R 25/3, 20 800 km, gut bereift, TÜV 4. 69, Preisidee um DM 350.—. Ulrich Hagemeister, 6291 Odersbach, Kurt-Schumacher-Straße 12. 58 579

Verkaufe BMW R 69 S, Bj. 67, 4600 km gelaufen, mit Sturzbügel und Tankrucksack. Preis DM 4000.—. Günter Suttner, 7303 Neuhausen, Lenustr. 8. 58 581

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29 - 120. 58 497

BMW R 60/2-Motor, generalüberholt (fast alle Teile neu), 0 km, sorgfältigste Montage, gegen Gebot zu verkaufen. Anfragen an Günther Westermeier, 8011 Kirchseeon, Brunnsteinstr. 6. 58 600

Verk. BMW R 50, Bauj. 65, ca. 12 000 km, in gutem Zustand (Meier-Tank u. -Bank), für DM 2450.—. R. Blickweide, 68 Mannheim 33, Stettiner Str. 33. 58 606

Suche für R 60 28-36-Ltr.-Hoske-Tank mit Werkzeugk. Biete bis DM 160.—. Zuschr. an G. Mitterreiter, 8 München 15, Lindwurmstr. 159, bei Dinzler. 58 556

Verk. BMW R 51/3 Volln., Tele def., m. Ersatzl., DM 600.—, 1 Chr.-Felge 16" m. Reifen, DM 30.—. F. Golacz, 42 Oberhausen-Holten, Wasserstr. 6. 58 555

Suche für BMW R 50 ab R 60 Motor. Kurt Heller, 1 Berlin 47 Britz, Grüner Weg 58. 58 567

Zwei 17-Ltr.-BMW-Tanks für R 50, 60, 69 S, neu, zu verk. M. Heck, 4 Düsseldorf, Fleherstr. 134, Tel. 02 11 - 34 73 07. 58 569

Suche BMW R 27, bis DM 900.—, und R 60, Bj. 62, bis DM 1200.—. Gerhard, 7 Stuttgart-Wangen, Ravensburger Str. 38/3. 58 485

Suche im Raum Norddeutschland günstig sportliche BMW 500 oder 600 ccm. Reinhard Fütting, 2972 Borkum, Upholmstr. 21. 58 486

Kaufe BMW-2-Zyl. ab 1954, auch Unfall und Teile. Fr. Ackermann, 465 Gelsenkirchen, Preußenstr. 49. 58 482

Suche guterhaltene BMW R 60. Angeb. an Wolfgang Kunkel, 7731 Erdmannweiler, Haus Nr. 38. 58 495

Kreidler Florett, 4,2 PS, Bj. 63, sehr gepflegt, DM 400.—. Gerhard Sehns, 6222 Geisenheim, Bergstr. 14. 58 529

MAICO

MD 125 Super-Sport

125 ccm, 14,5 PS, 5 Gänge, kurzfristig lieferbar! Besichtigung und Probefahrt bei PERSCHEID, 5047 Wesseling, Keldenicher Straße 27, Ruf 24 94. Generalvertretung und Ersatzteilstützpunkt für Nordrhein-Westf.

Maico MD 50, Zündapp, DKW, Honda, Vespa sofort lieferbar. Ihr Spezialist für Kleinkrafträder: Fahrzeuge-Dikten, Wuppertal-Barmen, Schützenstr. 63, Telefon 59 81 58. 58 490

KREIDLER

Kreidler Ersatzteile und Zubehör

Sofort den neuen Gratis-Katalog anfordern.
D. FILMER, 293 VAREL, Postfach 100.

ERSATZTEILVERSAND Gebr. Stüdemann,
2 Hamburg 71, Thomas-Mann-Straße 31

CERIANI-Telegabel für Kreidler-Florett,
ölgedämpft, einbaufertig, DM 143.— +
Mwst. wieder lieferbar. PELTZ, 8 München
80, Wörthstraße 23.

Verk. gepfl. Kreidler 3-Gang, 5,2 PS, mit
Dellorto, Spitze 85 km/h, DM 480.—. K.
Kahrs, 2801 Quelhorn, Surheide 59.
58 463



HONDA



HONDA-MOTORRÄDER
Motor-Überholungen, Ersatzteile
Tausch-Zylinder

RÜDIGER LIENERT

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 775506

HONDA-MOTORRÄDER
Ersatzteile und Reparaturen

Wölk, Wuppertal-E.

Friedrich-Ebert-Straße 476, Telefon 339 63

Wir liefern: Motorräder aller Typen
Großersatzteillager
Zubehör und Rennteile
Reparatur-Service

HONDA-SCHUH

6 Frankfurt a. M., Mainzer Landstr. 366-372, Telefon 251286

HONDA
Motorräder

Ersatzteil-Stützpunkt
Täglicher Ersatzteilversand
Reparaturen aller Typen
Spaett 8 München 15, Landwehr-
straße 66, Telefon 531690

HONDA

Motorräder, Ersatzteile und Reparaturen

Bruno Lippke,

896 Kempten, Füssener Straße 56

Honda Motorräder

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

Zwei **CB 450**, gebraucht, sehr guter Zu-
stand, zu verkaufen. **B. Lippke**, 896 Kempten,
Füssener Str. 56, Telefon 0831/73678

Verk. **Honda C 110**, 50 ccm, gut erhalten,
blau, mit Ersatzteilen, wenig gelaufen,
5 PS-Motor, DM 375.—, Führerschein Kl. 4.
Werner Bunselmeier, 318 Wolfsburg, Bar-
tenslebenring 41. 58 593

Einwandfreie Teile v. **CB 450**: Vorderrad-
u. Hinterradkotflügel, Sitzbank, kompl.
Auspuffanlage, Rückl., Schalt- u. Brems-
hebel, Fußrasten u. Originalenker, preis-
wert abzugeben. **Suche** Auspuffkrümmer,
gl. welcher Zustand. Helmar Jaeger, 8592
Wunsiedel, M.-Luther-Str. 6. 58 603

HONDA-Motorräder
liefert und betreut

Wolfgang G. Uhlig, 235 Neumünster,
Anscharrstr. 25, Telefon 0 43 21 —
22 63.



Motorräder, Ersatzteile, Zubehör,
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7
Telefon 04 11/44 74 91

Achtung! Honda CB 450-Fahrer. Die all-
seits bekannte Hydra-Dämpfung bauen wir
jetzt auf vielseitigen Wunsch von Honda-Fah-
rern auch in die Original-Honda-Gabel **CB**
450 ein. Die Hydra-Dämpfung bringt auch
Ihrer **CB 450** die gewünschten Fahreigen-
schaften. Umbaupreis **DM 175.—**. Ausführl.
Umbauangebot anfordern. **G. Zabrocky**,
42 OB-Buschhausen, Thüringer Straße 82, Telef. 6 62 47

Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg, Tele-
fon 0 91 41-28 58 liefert **HONDA** + Ersatz-
teile, repariert u. betreut!

HONDA SS 50, fabrikneu, Sonderpreis
DM 895.—. Rolf Weißberg, 207 Ahrens-
burg, Marktstr. 21, Tel. 36 86. 58 597

Verkaufe **Honda C 92 Schwinge und Tank**,
beschädigt, sonst in einwandfreiem Zu-
stand, Preis **DM 350.—**. Siegfried Kaletsch,
567 Opladen, Maurinusstr. 49. 58 595

Eilt! **Suche Honda S 90-Motor**. E. Geils,
282 Bremen-Lesum, Wummensiede 4.
58 383

Verkaufe guterhaltene **Honda C 110**. **Suche**
Honda CB 125 Sport. Lu. v. Zomeran,
4433 Borghorst, Münsterstr. 43. 58 607

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

Original engl. Stadium-Sturzhelme
Original engl. Renn- und Sportbrillen
Verkleidungen, Kunststofftanks und -sitzbänke

5-Gang-Getriebe für **CB 72** und **CB 77**. Preis **DM 675.—**, Spezial-Nockenwellen und Renn-Ventilfedern
Satz **DM 170.—** + 10% MWSt. Engl. Belstaff-Bekleidung. Prompt ab Lager lieferbar. Alles für den
zünftigen Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Fordern Sie bitte meinen Katalog an!

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

Honda-Motorräder
in Berlin

Bezirksvertretung **Kurt Kannenberg**,
Kraftfahrzeuge, Berlin 31 (Halensee),
Joachim-Friedrich-Str. 34, Tel. 8876433

Verkaufe von **CB 450** Motorteile, Ver-
gaser, kompl. Hinterrad. Ulrich Gliedner,
69 Heidelberg-Pfaffengrund, Kranichweg
Nr. 78. 58 591

Verkaufe **Honda CB 450**, 1000 km, Len-
kerstummel, Girling, DM 3000.—. H.
Schmechel, 1 Berlin 51, Amendestr. 73.
58 588

Suche Honda CB 450, evtl. defekt oder
leichter Unfallschaden, bis 1300.—. An-
gebote an Heinz Bonn, 6101 Eschollbrük-
ken, Nebengasse 2. 58 566

Suche Honda S 90 im Raum Süddeutsch-
land, Zuschriften mit Preisangabe an Falk
Berger, 7912 Pfuhl, Bodelschwingstr. 30.
58 543

Suche 5-Gang-Getr. für Honda CB 72/77.
Kaufe evtl. weitere Motorenteile oder
schnellen 350 ccm-Rennmotor. Werner Mi-
dez, CH-8203 Schaffhausen, Alpenstr. 147.
58 432

Verkaufe **C 110**, optisch in einwandfreiem
Zustand, Motor defekt, Preis nach Verein-
barung. Wolfgang Aulbach, 8762 Amor-
bach, Steinerne Brücke 7. 58 384

Verkaufe **Honda CB 450-Motor**, 4000 km,
Bauj. 67. Zuschriften unter M 5380 an „das
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.
58 612

Verkaufe **Honda CB 450**, Bauj. 67, in neu-
wertigem Zustand, 2500 km gelaufen, DM
2800.—. Kurt Blödgen, 4 Düsseldorf-Urden-
bach, Angerstr. 97. 58 393

Suche Motor für Honda C 110 (auch leicht
defekt) und 15 ϕ — 18 ϕ Dellorto-Sport-
vergaser. Wolfgang Guthier, 6941 Lau-
denbach, Main-Neckar-Str. 10. 58 491

Suche dringend Honda CB 450, nicht unt.
Bauj. 1965 — Raum Süddeutschland —,
gegen Barzahlung. Telefon 09 41 — 5 53 47.
Heinz-Jörg Ruhs, 8411 Lappersdorf/Regens-
burg, Am Hohensand 14. 58 492

Suche Honda CB 72 oder CB 250, Zustand
egal, zahle ca. DM 600.— bar. Eilt. Phi-
lipp Maaß, 68 Ma.-Friedrichsfeld, Alt-
kircher Str. 7. 58 507

Verkaufe **Honda C 92**, 125 ccm, Bauj. 62,
TUV 7. 68, mit Motorschaden (Kolben),
für DM 190.—. H. Berents, 295 Heisfelde,
Heidestr. 8. 58 515

CB 450, 8000 km, neuwertig, Bj. 67, mit
Zubehör, DM 2500.—. Tel. 0 51 30 — 82 80.
58 362

Verkaufe: 2 **C 110** rot u. blau, kompl. o.
in Teilen, 1 Zyl. m. Kolben, Kopf u. Ven-
tile DM 20.—; von **SS 50**: 1 Motor, kpl.
m. Auspuff DM 230.—, 1 Sitzb. DM 15.—,
1 Tank DM 30.—, 1 Paar Stoßd. DM 20.—,
1 Zyl. DM 10.—, 1 Hinterradschw. DM
20.—, 1 HP-Verkl. f. C 110 DM 110.—.
Suche def. HP, MB oder Gläser, zahle
bis DM 50.—. Telef. werkt. nach 4 Uhr
0 29 38 — 538. 58 380

Verk. v. **CB 72** Riska-Rennverkl. für **DM**
200.— unt. Neupreis für **DM 185.—**, sämtl.
Serienteile, 2 24er Bings DM 35.—. Jürgen
Lehmann, 519 Stolberg, Finkensiefstr. 39.
58 614

MAICO

Verkaufe **Maico Blizzard**, Liebhaberstück,
TUV 69, v. Ersatz. Angebote an Krug,
34 Göttingen, Mauerstr. 3. 58 571

Verkaufe **Maico MD 125**, Bj. 67, 1000 km
gel., rot, Neupr. 1700.—, nur 1350.—.
Zustand wie neu. Alexander Willich, 81
Garmisch-Partenkirchen, Talacher Str. 2,
Tel. 0 88 21 — 5 37 48. 58 568

MOTOBI

Verkaufe **Motobi 250**, 5-Gang, Bestzust.,
Bauj. 67. Wolfgang Albicker, 7711 Sumpf-
öhren, Nr. 41. 58 404

MOTO CROSS

Orig. schwed. **MC-Handschuhe**, weiß, mit
Rückensch., Gr. 9, 9½, 10, DM 23.95. R.
Rohardt, 2420 Holzkaten-Tannenhof.
58 487

Moto Cross-Maico, Bauj. 67, Meister-
schaftsm., mit Zubehör, für DM 1950.— zu
verkaufen. Werner Schwerburger, 6238
Hofheim, Rödersteinweg 27. 58 467

Maico MC, 360 ccm, Motor Bauj. 66, Eig-
bau-Fahrw., DM 850.—. Roland Wurm,
6070 Langen, Neckarstr. 6. 58 442

Bonneville-Motor mit Rahmen, Metisse-
Rahmen. Tel. Köln 58 74 96 ab 20 Uhr.
De Bosschere, 5022 Junkersdorf 56. 58 488

Jetzt lieferbar: die superleichte **MZ-Vorder-**
nabe f. **Moto Cross**, kompl. Gewicht 3 kg. Mit
Spezial-Leichtmetallachse. Angebot anford.
Kunststoff-V-Kotflügel „Scheda“. Verchr.
Stahlfelgen 18", 19", 21" in 36 u. 40 Loch für
MC. **Moto Cross-Stiefel** m. 5 Schnallen jede
Größe. Wasserdichte Lodge-Kerzenstecker.
Bingvergaser und Teile. **Moto Cross-Lenker**.
Alu-Zahnkränze. Girling-Federbeine. **MC-**
Bereifung u. Schläuche. **Iwis-Ketten**. **Rahmen-**
rohre, St. 55, in allen Abmessungen. **Horex-**
Hydra-Gabel f. **MC**. solo u. Gespanne. Ersatz-
teile f. engl. Maschinen. **Lucas-Magnet-Teile**
und Reparaturen, engl. **Kunststoff-Gasdre-**
griffe sehr leicht u. kurzhubig. Fordern Sie
unsere umfangreiche **Zubehörliste** an. —
G. Zabrocky, 42 OB-Buschhausen,
Thüringer Straße 82, Telefon 6 62 47

Verk. sehr schnelle **250 ccm Moto Cross-**
Maico mit Breitwandmotor, Cerianigabel
u. Ersatzteilen, Motor werksüberholt,
zwei Rennen gelaufen. Fritz Schneider,
633 Wetzlar, Hermannsteiner Str. 48 a.
58 373

Verkaufe **Maico Cross-Motor 250**, Guß-
zylinder, DM 110.—; Bultaco-Rahmen für
Maico-Motor DM 65.—; Ceriani-Gabel
DM 190.—; 18er **Maico-Hinterrad**, g. Nabe,
DM 30.—. Hias Fichtl, 8921 Hohenfurch 5.
58 372

Verkaufe meine **360 ccm Moto Cross Hus-**
qvarna, Motor u. Fahrgestell general-
überh., wie fabrikneu. Preis 4800.—. Rolf
Bernhard, 683 Schwetzingen, Mannheimer
Str. 44, Tel. 25 95. 58 546

Verk. sehr schnelle, erfolgreiche **Moto**
Cross-Maico 250 ccm, Bauj. 1967, im Best-
zustand. Heinrich Hafner, 89 Augsburg,
Derchinger Str. 13. 58 367

Verk. **Maico-Moto Cross**, 250 ccm, DM
800.—. 1 **Maico-Moto Cross-Motor**, 250
ccm, DM 450.—. Hermann Christiansen,
2263 Risum/Lindholm. 58 366

Wegen Krankheit: **Greeves Challenger**,
250 ccm, **MC**, erst 3 Renn. gel., für 950.—,
u. Transp.-Hänger, TUV Juli 69, super-
leicht, bildhübsch, beste Straßenlage, für
350.— zu verk. od. gegen Pkw zu tau-
schen. Estler, Ober-Olm/Mainz, Ober-
gasse 20. 58 423

250er Maico MC (Selbach-Fahrgestell),
DM 1200.—, und **250er WABEHA Maico**
MC, DM 1550.— zu verkaufen. H. Korn-
feld, Brackwede, Brochhagener Str. 111.
58 514

Verkaufe meine **MOTO CROSS Maico**
360 ccm, Bauj. 66, in absolut einwand-
freiem Zust., Verhandlungsbasis 1700.—.
Rudolf Hanke, 6291 Hirschhausen, Berg-
straße 14. 58 585

360er Moto Cross Wabeha-Maico mit
Cerianigabel für DM 1100.— zu verkaufen.
Arno Kneip, 6621 Ludweiler, Karlsbrun-
ner Str. 59. 58 575

MOTO GUZZI

Importeur: **ZWEIRAD-ROTH**
6949 Hammelbach/Odw.
Telefon 06253/305

MZ

MZ-Motorräder

Importeur für Norddeutschland

Rüdiger Lienert

2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77
Telefon 775506

NORTON

Suche Fahrgestell Norton 500 ccm, pas-
send für **Honda CB 450 ccm**, Doppelrohr-
rahmen. Fritz Gasser, CH-3063 Jttingen,
Badhausstr. 35, Bern. 58 594

Verkaufe **Motor Norton 88**, 500 ccm, kpl.
oder in Teilen. Anfragen an Franz Schlei-
fer, 7016 Hofwiesenstr. 5, Gerlingen.
58 523

Verkaufe 1 **Norton-Federbettfahrgestell**,
DM 300.—; 1 **Norton-Getriebe** 650 mit
Kupplung, DM 350.—; 1 **Eso-Motor**, L_M
600.—. 1 **Eso-Motor** DM 700.— mit Ver-
gaser u. Übersetzungen. Ewald Dunker,
45 Osnabrück, Karlsring 1 a. 58 440

NORTON

Norton Manx-Fahrgestell DM 1200.—; 63er Getr. DM 400.—, Verkleidg. DM 130.—. P. Eickelberg, 56 Wuppertal-E., Westfalenweg 288. 58 460

Atlas, Bj. 65, 1. Hand, 23 000 km, sehr gut erhalten, DM 2800.—. Günter Schade, 7 Stgt.-Rot, Gundelsheimer Str. 33. 58 416

NSU

Verkaufe NSU-Sport-Max in gutem Zustand, Bauj. 59, 34 000 km, 250 ccm, an Selbstabholer für DM 400.—. Rudolf Monzer, Rauschenberg 20, 8531 Post Dachsbad/Aisch. 58 602

Reparaturanleitung für NSU-Max, Bauj. 1957, oder NSU-Max, richtig angefaßt, gesucht. Willi Heck, 7552 Dürmersheim, Hauptstr. 140. 58 539

Verkaufe NSU-Max, Bauj. 1954, mit Steib LS 200, TÜV 7. 68, leichter Getr.-Schaden, für DM 200.—. Zu besichtigen samstags und sonntags. H. Willi Bruns, 4051 Neersen, Rothweg 16. 58 447

Verkaufe schnelle Grasbahn-NSU-Max 250 ccm mit Zweitmotor und Transportanhänger, DM 1000.—. Erich Schlüter, 2201 Neuendorf. 58 424

Suche Rahmen mit Gabel für Super-Max oder Max mit defektem Motor. Peter Gehrhardt, 852 Erlangen, Stintzingstr. 8. 58 369

NSU-Max 250, 17 PS, kein TÜV, 1 Max-Gabel, 1 Horex-Tele o. L.-Halter, alles geg. Gebot. L. Tomanik, 63 Gießen, Böcklinstraße 5. 58 469

NSU-Max, TÜV 5. 69, guter Zustand, 2. Motor u. viele Teile, sehr billig zu verk. H. Gertz, 8602 Burghaslach 122, üb. Bamberg. 58 419

PUCH

Original-Puch-Ersatzteile für Moped, Roller, Motorräder und Autos — Geländesport-Ausrüstungen.

Die neue M 125 ab Lager lieferbar.
Zentralersatzteillager
Steyr-Puch-Generalvertretung Liedl
8401 Graßling - Regensburg
Telefon 09405/274

SGS 250, 2-Zylinder, 20 000 km, mit vielen Neuteilen neu aufgebaut, Bj. 56, techn. + optisch sehr schön, etwa DM 500.—. Joachim Zimmer, 6 Bergen-Enkheim, Ostpreußenstraße 13, Tel. 0 61 94 — 2 12 44. 58 519

RENNMASCHINEN

Norton Manx 350 ccm, Modell 63, 4- + 5-Gang, Zyl., Kolben, Reifen, viele Motorersatzteile wegen Aufgabe nach Gebot, auch in Teilen. Hotel Astoria, 8752 Großkahl, Jacobsberg 5. 58 563

Verk. 250 ccm Honda-Rennmaschine mit steuerfreiem Anhänger, Touren-Lederkombi für Gr. 170 schlank, Rennstiefel Gr. 40. Angeb. an H. Polzin, 4131 Rheinkamp-Baerl, Onoyer Allee 115. 58 589

Verkaufe Velocette KTT 350, 40 PS, in einwandfreiem Zustand, in Doppelrohrfg., Ceriani-Gabel, Honda 4 VR, Manx-Tank, 2. Motor kompl., sowie 1 Maschine in Orig.-Zustand, fahrbereit, alles gegen Gebot, evtl. auch Einzelt. Hans Friberg, Segantistr., CH-7000 Chur. 58 565

1 Kreidler Doppeldrehschieber-Rennmaschine 12 UTS 159, 1 250 Ducati Mark 3-Rennmaschine. Telefon 07 21 — 4 42 84. 58 554

Ehem. Lizenz-NSU-Rennmaschine 250 ccm, in rennfertigem Zustand, mit Ersatzmotor zu verkaufen. G. Binias, 56 Wuppertal-Vohw., Am Sonnenbrunnen 14. 58 535

Suche 50 bis 500 ccm-Rennmasch. gegen Anzahl. u. prompte monatl. Raten. K. Rothe, 28 Bremen, Saalfelder Str. 27. 58 538

Wegen Aufgabe des Rennsports erfolgreiches ESO-Grasbahngespinn mit viel Ersatzteilen und Transportanhänger für DM 2500.— in bar zu verkaufen. Friedel Schubert, 3051 Klein-Heidorn, Hauptstr. 59, Tel. 0 50 31 — 58 79. 58 533

Lube 125, Bauj. 65, bester Zustand, startbereit, billig zu verkaufen. Sauter, CH-4000 Basel, Pruntrutstr. 16. 58 430

Suche 50 ccm-Rennmaschine. Offerten mit Bild an Rolf Schären, Grossmattweg 6, CH-4106 Therwil/Bl. 58 352

Achtung!
Verkaufe 500 ccm T 100 Renngepann (Liegestuhl), öldruckgebremste Räder, sehr gute Straßenlage, große Übersetzungsmöglichkeiten. Weiter 50 ccm 6-Gang-Rennmaschine mit viel Zubehör. Zuschriften an Peter Voss, 7254 Mönchingen, Karlstr., Tel. 81 48. 58 533

Verkaufen neuwertigen
AERMACCHI-Straßenrenner

Mod. 1967, rot, ein Rennen gefahren, bester Zustand. Vipavc & Druzovic, 7 Stuttgart 1, Marienstr. 38 b. 58 378

Verkaufe 1 ESO-Bahnrenngespinn, Seitenwagen lenkbar, und Zubehör. Hans Gerlach, 6301 Fellingshausen, Krofdorfer Str. 3. 58 392

Kaufe Rennmaschine
von 250—500 ccm.
Bezahle DM 500.— bis 800.— an, Rest in monatlichen Raten von DM 200.— bis 250.—.
Kaufe auch Gespann, aber nur Straßenrennmaschinen.
Gerhard Honig, 69 Heidelberg, Rottmannstr. 24. 58 400

Verkaufe wegen Aufgabe des Rennsports meine bekannte Lizenzmaschine, Honda 350 ccm, 5-Gang-Renngetriebe mit sämtl. Ersatzteilen. Verhandlungsb. DM 3400.—. Reinhard Ruppach, 8651 Trebgast üb. Kulmbach, Lindauer Str. 174. 58 483

Verkaufe sehr schnelle 50 ccm-Sachs-Straßenrennmaschine, rennfertig, sowie kompl. Motor von ehemaliger 125 ccm-Werks-DKW, mit Zylinderrohling und neuem Kolben. Ewald Rosenegger, A-4400 Steyr, OO, Achetgasse 28. 58 499

FB Mondial 125 ccm, 5-Gg.-Doppelnocken-Rennmaschine mit Verkleidung, E-Teile u. Werkzeug zu verk., DM 1200.—. BP-Tankstelle Kaletsch. 3554 Cappel, Tel. Marburg 8 81 14. 58 410

Verkaufe Rennmaschine Matchless G 50, Bauj. 1961, mit viel Zubehör und Ersatzteilen, für DM 2500.—. Auto-Service Anton Göbel, 624 Königstein/Taunus, Ölmlühweg 7, Tel. 37 69. 58 510

Verkaufe neue Yamaha, Bauj. 67, Typ TD 1 C (1 Rennen gelaufen), und ADLER RS, generalüberholt, auch in Einzelteilen. G. Stoffel, Trier. Schriftlich zu erfragen bei H. Föhr, 5501 Pluwig, Nr. 69, Tel. 06 50 98 — 302. 58 470

RENNREIFEN

1 Posten Original AVON Sidecan-Racing-Reifen à DM 50.—, Größe 3.50—16. Edgar Strub, Pneuhaus-Garagen, 4656 Starrkirch-Olten. 58 551

SACHS

Verk. kompl. Sachs 50 S-Motor DM 120.—, 1 Vergaser 17 mm für Sachs DM 15.—, 1 Dellorto-Sportverg. DM 15.—, 1 Zylinder u. Kolben 4,5 PS, wenig gelaufen, für Sachs 50 DM 30.—. Helmut Ratjen, 282 Bremen-Blumenthal, Schwaneweder 4. 58 431

Sachs 80 S-Motor, neu, 9,5 PS, 5-Gang, 80 ccm, gleiche Einbaumaße wie 50 S, für DM 420.— zu verkaufen. K. Meier, 68 Mannheim, Schwarzwaldstr. 67, Tel. 2 72 34. 58 457

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.

SEITENWAGEN

Verk. gepfl. TR 500, R.-Kabine, Scheibe, Spritzdecke, gebremst, Spur 108, DM 450.—. Ruhland, 28 Bremen, Schifferstr. 21. 58 547

TR 500, guter Zustand, mit Olddruckbremse u. KS 601-Teilen verkauft Kraemulat, Solingen, Wuppertaler Str. 191. 58 391

Stoye-Beiwagen, hydr. gebremst, Spritzdecke u. Windschutzscheibe, Anschlüsse für CB 450, neuwertig. Bernd Schaarschmidt, 2 Hamburg 57, Schnackenburgallee 217. 58 408

Verk. TR BMW-Spezial. Günther Steenbock, 6 Frankfurt 21, Heerstr. 198. 58 376

SUZUKI

T 20 liefert Gebr. Stüdemann, Hamburg, Bramfeld, Thomas-Mann-Str. 31, T. 6 43 70 29

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder, Original-Ersatzteile am Lager und werden umgehend geliefert.
Import u. Vertretung:
J. Berlioz
Tel. (022) 24 67 60
Bd St Georges 56—58, 1205 Genf/Schweiz

Triumph-Motorräder, Ersatzl., Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 04 11—44 74 91

Aus Eintauch günstig abzug.: TRIUMPH T 120, 1966, sfr 2950.— ab Kontrolle, mit Garantie, Teilzahlung möglich. OTTO VON ARX, CH-4632 TRIMBACH b. Olten (Schweiz), Motorrad- u. Zubehör-Import, Tel. 062 — 4 14 14. 58 598

Suche einen Blockmotor Triumph Bonneville und einen Tiger 100-Blockmotor, auch defekt. Fritz Havekost, 2878 Wildeshausen, Kornweg 18. 58 450

Sofort: Kaufe Triumph Bonneville-Zylinderkopf, nur erstklassiger Zustand, evtl. ganzen Motor, Jahrgang 1961—62. Th. Giezendanner, CH-8005 Zürich, Heinrichstr. 71. Tel. 051 — 44 85 96 (Schweiz). 58 586

Triumph Cornet, neu gelagert, neue Kuppelung, zum Ausschlichten zu verk., auch Teilverkauf. Bernd Schaarschmidt, 2 Hamburg 57, Schnackenburgallee 217. 58 413

VELOCETTE

Die bewährte Velocette Venom Thruxton 500
41 PS sofort ab Lager lieferbar.
Importeur A. & G. Ritthaler,
Mittenwald/Obb., Telefon 08823/464

VESPA

Gelegenheitskauf!
Verk. wegen Krankheit guterh. Vespa-Roller (weiß, 38 000 km, TÜV 69, Bauj. 60, viele Neuteile, Rechn. nachweisb.) für nur DM 280.—, evtl. Ratenzahlg. Heinz Daum, 6551 Langenthal, Dorfstr. 21. 58 361

VETERANEN

Verkaufe Ardie 600 ccm SV, Bauj. 1933, mit Bark-Motor, bekannt vom „Elefantentreffen“, in sehr gutem Zustand, gegen Höchstgebot oder tausche gegen AJS 18 CS mit Aufpr. G. Wilcke, 6382 Friedrichsdorf, Auf den 30 Morgen 15, Tel. 0 61 72 — 2 01 58. 58 425

Suche BMW (R 47), Bauj. 1928/30, oder ähnl., auch Rennmasch., mögl. n. fahrber. K. Ruff, 6831 Brühl, Lortzingstr. 11. 58 399

VETERANE!
Verkaufe Zündapp 500 ccm, sehr gut erhalten, Bauj. 1935, TÜV abnahmefähig, Verhandlungsbasis DM 250.—. Matthäus Pfeiffer, 7967 Hirscheqq, Haus Nr. 1. 58 576

BESTELLSCHEIN

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH
7 Stuttgart 1 • Postfach 1042

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Text mal in der Zeitschrift »DAS MOTORRAD« auf. Die erste Anzeige soll gleich in der nächsterreichbaren Ausgabe erscheinen.

Die Anzeige soll mit folgender Adresse — unter Chiffre — erscheinen.

Nichtgewünschtes bitte streichen!

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Datum, Unterschrift

MO 5/68

VICTORIA

Verk. Victoria 159 TS-Super, Bauj. 8. 67, mit HP-Rennverkleidung, Spitze 110 km/h, 5800 km gel., wie neu, Neupr. 1620.—, für DM 1000.—, mit Ersatz. Klaus Dahrendorff, 473 Ahlen, Breslauer Str. 1. 58 596

Suche dringend guterhaltene Lichtmaschine und Regler für meine Parilla Victoria 175 ccm. Zuschriften an Rudolf Loferer, 8211 Breitbrunn. 58 592

YAMAHA



Yamaha-Werksvertretung
Paul Tuscher
2 Hamburg 13
Rentzelstraße 10

YAMAHA Holtemeier

56 Wuppertal-Vohwinkel,
Kaiserstr. 174, Telef. 02121/781700
Alle Modelle sofort lieferbar - Zahlungs-
erleichterung - Reparaturen - Ersatzteile

YAMAHA- Generalvertretung für die Schweiz HOSTETTLER AG SURSEE

YAMAHA-WEIHE Ersatzteilgroßhändler

liefert LM-Zylinder für YDS 3, A-Tausch-
Zylinder u. Kurbelwellen sowie sämtl.
YAMAHA-Motorräder ab Lager. Probe-
fahrt! Inzahlungnahme Ihrer alten Ma-
schine und Finanzierungsmöglichkeit.
Achtung: Neue Adresse!
4972 Löhne-Obernbeck Kr. Herford,
Steinstraße 28. Ruf 057 32/2275



Alle Typen
sofort lieferbar ab Lager.
Yamaha-Werksvertretung
Wolfgang G. Uhlig,
235 Neumünster, Ansharstraße 25, Telef. 043 21/22 63

YAMAHA

Motorräder, Ersatzteile und Reparaturen
Spezial-Werkstätte B. Lippke
896 Kempten, Füssener Str. 56, Tel. 0831/7 36 78

Suche Yamaha 250, nur Bestzustand, bis
DM 1800.—. A. Demeter, 8 München 90,
Hohenschwangauplatz 26, Tel. 63 35 83.
58 475

Verkaufe YDS 3-Rahmen, TD 1 B.Zyl., kpl.
mit Ausp. Arnold Fischer, 6451 Frosch-
hausen/Offb. 58 456

Yamaha — YDS 5, rot, Bj. 67, 1600 km
gel., Garagenfahrzeug, vers. u. verst.,
TUV 7. 69, wegen V 7 für DM 2400.— zu
verkaufen. Theodor Brahm, 28 Bremen,
Herderstr. 4, Tel. 32 70 59. 58 465

Einmalige Gelegenheit! Yamaha-Scrambler
YDS — 3 C, erst 1440 km gel. (Garagen-
fahrz.) hervorr. für Ausw.-Rennen geeign.,
sofort für n. DM 2300.— zu verk. Bei Bar-
zahlg. grat. 1 Kstf.-Rennt. neu, mit H.-
Tank allein DM 150.—. Anfr. b. K. Ver-
worn, Bln. 65, Liebenwalder Str. 12 od.
Tel. 87 58 92. 58 385

Verkaufe YAMAHA YM — 1 (305 ccm),
Erstzul. Sept. 66, 25 000 km, sehr gepflegt,
techn. einwandfrei, mit div. Ersatz., weg.
R 69 S-Kauf für DM 1700.— bar. G. Wi-
gand, 623 Frankfurt 80, Auerhahnstr. 101,
Tel. 06 11 — 38 37 79. 58 540

Verk. Yamaha 350 ccm, Bj. 6. 67, 10 700
km, rot, optisch u. techn. wie neu, DM
2300.— bar. Rolf Klytta, 5 Köln-Merheim,
Olpenner Str. 368, Tel. 87 91 97. 58 608

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

Fahrzeugverkauf u. Reparatur:
Zündapp-Spezial-Vertrieb
Schad, Frankfurt a.M., Rheinstr. 9, Tel. 726261

ZÜNDAPP

KS 50 Super-Sport, KS 100, Motorroller
Orig.-Ersatzteile und Reparaturen
HOFBAUER, 8 MÜNCHEN 22, Zweibrückenstr. 8

Zündapp 250 GS, orig. Werksmasch., total
überh., fertig für Saison 1968, Farbe rot,
umstänhd. zu verk., DM 800.—. Helmut
Thiel, 6251 Hasselbach/Ts., Langstr. 11.

Zündapp verkauft u. repariert Bender-
Bereth, 7313 Reichenbach, Schillerstraße 34

Verkaufe Zündapp KS 601, Bauj. 1953, mit
500 BMW-Spezial, Preisidee DM 550.—.
Verkaufe obendrein noch Ersatzteile von
KS 601. Paul Zemke, 5213 Spich-Trois-
dorf, Hollsteinstr. 63, bei Schrahe. 58 552

Verkaufe Zündapp-Renner, 50 ccm, gut
erh., mit neuer HP-Verkl., 5,9 PS, werks-
anl. spez. gef. Übersetz., Spitze 115, TUV
1969, viele Ersatz. (wegen Autok.) für
DM 850.—. Zu bes. abends und Sa. Johann
SPECK, 8134 Pücking, Alte Bahnhofstr. 5 c.
58 550

2 KS 601, 1 zerlegt, verkauft H. Gabriel,
7051 Beinstein, Endersbacher Str. 6. 58 604

Suche schweres Zündapp-Krad, ab 600 ccm
aufwärts, in originalelem u. fahrberitem
Zustand. Bernd Böhler-Feenstra, 784 Müll-
heim, Wehrgasse 18. 58 562

Verk. schnellen 100 ccm-Zündapp-Motor,
8,2 PS, ohne Ausp. u. Verg., sonst kompl.,
für DM 180.— bis 200.— od. Geb., paßt
in alle 50 ccm-Zündapp-Fahrgest. Gerhard
Winter, 2301 Probsteierhagen, Siedlung
Moor 13. 58 534

Ein Motor, sehr wenig gelaufen, von
Sport KS 50, Bauj. 67, zu verkaufen und
noch andere Teile. Rudi Schulte, 43 Essen-
Frillendorf, Waterfohrstr. 45. 58 544

Suche orig. KS-Schalldämpfer, evtl. mit
Krümmer. Angeb. an Wolfgang Wagler,
85 Nürnberg, Schoppershofstr. 34. 58 354



Verkaufe KS 601 Sp. u.
TR 500, auch getrennt od.
in Einzelteile, sowie 2.
Motor mit Getriebe und
viele Einzelteile; nehme
Maico 175—250 ccm in
Zahlung. Otto Hamann,
67 Ludwigshafen, Am Weidenschlag 144.
58 388

KS 50 Super SL, Bauj. 65, zu verkaufen,
die Maschine wurde vor 2000 km umge-
baut, hp-Verkleidung, vollverchromter
Tank, 7 PS, Mohr-Rennsatz, Gesamt-km-
Leistung 11 000 km, Preisvorschlag DM
700.—. Peter Kerk, 3104 Unterlüß, Ost-
siedlung 13, nur Sa. u. So. erreichbar.
58 402

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle
Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Git-
schiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 58 796

VERSCHIEDENE

HONDA SUZUKI YAMAHA

Motorräder, Kleinkraftmäder,
WILLY HEYER
4055 Kaldenkirchen/Rhd.
Wallstraße 5 - Tel. 63 36
Finanzierung auch nach auswärts möglich.

ZU VERKAUFEN:

1 YAMAHA YDS 5, 250 ccm, 1800 km,
wie neu, mit Verkleidung DM 2300.—
1 YAMAHA YDS 5 DM 2000.—
1 Puchgespann SGS mit Cross-Lenker 450.—
Motorradhaus R. Waiblinger,
7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5,
Telefon 2 64 04 Tübingen.

Suche guterhaltenes Motorrad mit H.-
Schwinge ab 400 ccm, engl. Maschine be-
vorzugt. Th. Saur, 4 Düsseldorf, Von-
Krüger-Str. 39. 58 577

1 Maico-Geländesportmot., 175 ccm, überh.
1 Montesa-Moto Cross-Tank
1 Fal-Moto Cross-Filteranlage, passend
für Maico
1 Transportanhänger, passend f. 2 Motor-
räder.

Josef Pscheidt, 8501 Rückersdorf, Günthers-
bühler Weg 15. 58 558

Suche Motorrad bis 500 ccm, evtl. Imp.
(Horex), bis DM 600.—. Raum Westfalen.
Gerdes, 4792 Bad Lippspringe, Karlstr. 9.
58 516



Verkaufe BMW R 67/2, TUV 69,
Verhandlungsbasis DM 1000.—.
NSU LUX mit vielen Ersatz-
teilen, TUV 69, DM 100.—.
Bernward Fritz, 78 Freiburg,
Dreikönigstr. 29. 58 474

Suche Motorrad ab 250 ccm, zahle bis DM
2000.—. Karl Frischknecht, 7971 Starcken-
hofen. 58 466

Verkaufe Horex Imperator 400 mit vielen
Ersatzteilen, suche R 69 S mit Heinrich-
Verkleidung. Bruno Fischer, 8941 Mem-
mingerberg, Fliegerhorst 9. 58 505

Suche 50 ccm-Motorrad, Kreidler, Her-
cules, Honda oder Zündapp. Reinhold
Kapfer, 8971 Thalkirchdorf, Osterdorf 2.
58 375

Suche 50 ccm-Motorrad, Hercules oder
Zündapp, ab Bauj. 65, gegen bar. Rein-
hard Werner, 49 Herford, Bauvereinstr. 82.
58 374

Von DKW RT 250 S zu verkaufen: Licht-
masch., Kuppl., Vergaser, Telegabel mit
Schutzbl., 2 Federbeine hinten, 2 Räder
kompl., 1 Tank, 1 Fahrers., Schaltautom.,
Schaltw., Kickstarterwelle. Von Triumph
250 BDG: Kuppl. u. Lichtmasch., alles gut
erhalten, zus. ca. DM 160.—, auch ein-
zeln. Gerhard Dickhoff, 5206 Niederpleis,
Siegburger Str. 64. 58 494

Verkaufe nur an Selbstabholer:
1 NSU Supermax, mit Steib 500 L, auch
getrennt,
1 HONDA C 110, Bauj. 1965, neuer Kolben
u. Zylinder, neue Reifen.
Zu besichtigen nur sonnabends u. sonntags.
Günter Meinen, 2961 Spetzerfehn 153 a.
58 381

Wegen Aufgabe des Sportes verkaufe ich:
Eine Honda-Scrambler 250 ccm, eine
BMW-(Schwenker), eine Jap 500 ccm, div.
Räder, Getriebe u. Ersatzteile, nehme
ggf. BMW-Straßenmaschine in Zahlung.
M. Einschütz, Frankfurt, Ostendstr. 83, Tel.
ab 18 Uhr: Frankfurt 44 59 68. 58 355

HONDA, eine schnelle 350 ccm, mit
Verkleidung, 5 Gänge, 28 Dellorto und
Oldani, DM 3000.—. BMW-Renngepann,
verkleidet, DM 4800.—. Derbi 50 ccm,
5 Gänge, DM 1500.—. Suche Bultaco 125,
wassergekühlt, oder Honda Racer 125,
suche 50er schnellen, drehsicheren Motor,
minimum 7 Gänge. B. Hausel, CH-1005
Lausanne, Bugnon 18. 58 564

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 Hinter-
rad, SITZBÄNKE, Renold-Ketten

Alu-Schutzbleche

15 versch. Größen ab DM 11,50, Alu-
Streben, Sitzbänke, Lenker, Bedie-
nungshebel, RENOLD-Ketten, BEL-
STAFF-Bekleidung, BSA-Teile.

Fr. Benzinger
307 Nienburg, Bahnhofstr. 3

DREHZAHLMESSER

Elektrischer
Drehzahlmesser



lieferbar für alle
Motorräder.
DM 96,—.
Sonderausfüh-
rung für Straßen-
rennmaschinen DM 122.—.

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

Anzeigenschluß

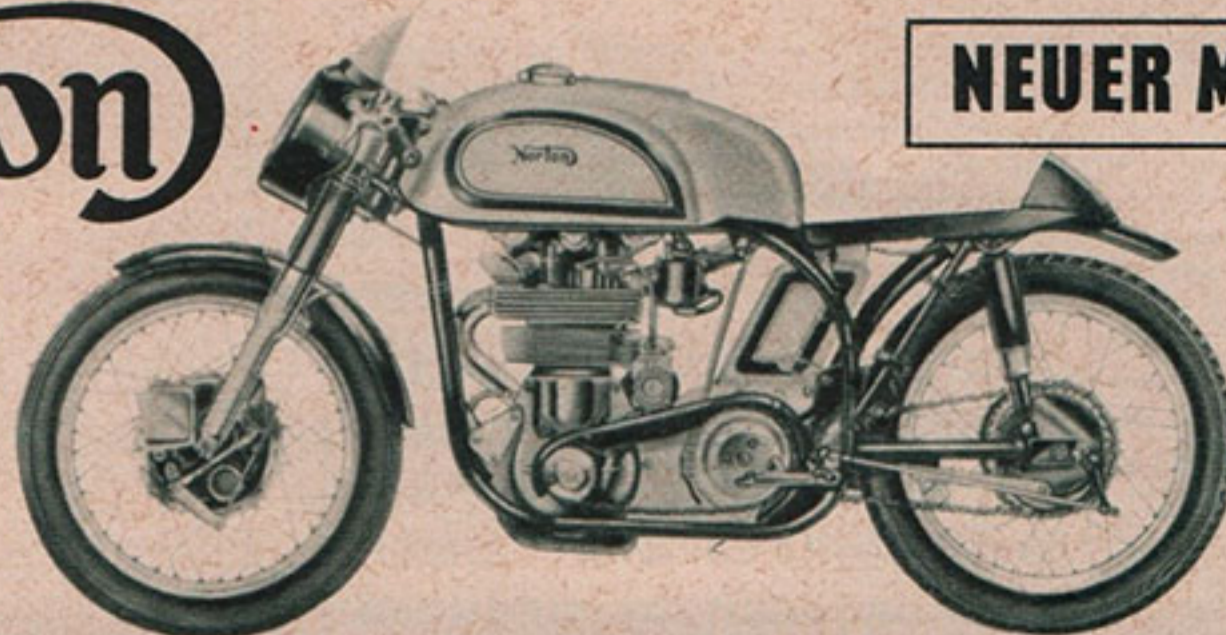
für Heft 7/68
ist am 18. März 1968

Norton

DM 23.45

zuzüglich
10% Mwst.

lieferbar durch



NEUER Modellbaukasten

Weiterhin lieferbar

Morini	DM 15.36
Benelli	DM 19.18
Gilera	DM 19.36
Guzzi V8	DM 23.18
Mondial	DM 19.46
MV Agusta	DM 23.45

zuzügl. 10% Mehrwst.

Edm. Bühler KG

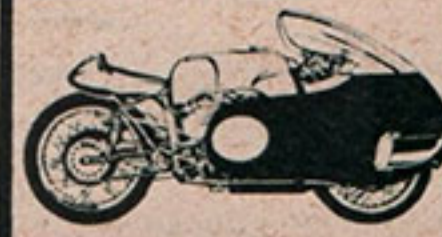
7 Stuttgart
Gänsheidestraße 19
Telefon (0711) 245707

W. Dillenberg

7141 Schwieberdingen
Industriegelände
Telefon (071 50) 81 91

Umbeer

75 Karlsruhe/Baden
Adlerstraße 16
Telefon (0721) 651 81



Detlev Louis

2 Hamburg 13
Rentzelstraße 7
Tel. (0411) 44 74 91

BEKLEIDUNGEN

US-Air-Force-Bomberjacke „B 15“ 57.-
Flying-Parka 75.-, Piloten-Kampfmesser
15.50, Marine-Kampfmesser 17.50, Army-
Pullover 25.-, Army-Seesäcke 14.70, Ar-
my-Wolldecke 24.40 (alles neu). „Trial“-
Motorrad-Ledersportmütze DM 29.70
K. Wetengel, 698 Wertheim, Odenwaldstr. 6

Motorradmäntel

olivgrün, fabrikneu, hosenförmig einknopf-
bar, aus Behördenbeständen, per Stück nur
DM 44.-. **NETTESHEIM,**
239 Flensburg, Husumer Str. 75

Alle Größen sofort ab Lager lieferbar. B ü h l e r
KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, T. 54 57 07

Barbour-Anzug, im internat. Motorsport erprobt.
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7

Krad-Mäntel

(Wettermäntel für Motorrad u. Moped)
fabrikneu, aus Beständen der Bundeswehr,
Herstellungswert je St. DM 115.-, in Größen
45 u. 48, olivgrün, Baumwollkörper, gummi-
beschichtet. Sonderpreis je Stck. DM 65.-
gegen Nachnahme, mit Rückgabe innerhalb
8 Tagen. Großabnehmer erhalten entspr. Rabat.
G. Schiefner, US-Waren,
6755 Hochspeyer/Pfalz, Eichwald 2.

**Belstaff-Bekleidung, Fospaic-Winter-
Brillen, Suzuki, Maico, Kreidler, Zwei-
rad-Union-Motorfahrzeuge**

Klaus Hauschildt,

22 Elmshorn, Bauerweg 37

Suche Harr-T.-Kombi für 1,80, schlank,
eng anliegend. Zuschr. unter M 5377 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach
1042. 58 609

Verk. ital. Rennkombi, Gr. 1,74 m, schlk.,
1 Jahr getrag., DM 150.-, 1 Jet-Helm
DM 30.-, 1 Autoradio DM 70.-, Ger-
hard Twardoch, 6141 Klein-Gumpen/Odw.,
Ortsstr. 16. 58 454

ERSATZTEILE

Motorrad-Ersatzteile, Motoren, neu
und gebraucht, für alle Fabrikate.
Versand - Export. ZÜNDAPP-Werks-
verteilung. Zentral-Motorrad-Stütz-
punkt **ACKMANN**, vorm. O. Laubscher
4962 Obernkirchen, Rintelner Str. 18, T. 20 19

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



Schalldämpfer Felgen

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

Ansaugtrichter für alle Vergaser, 50 mm
lang DM 7.80, 90 mm lang 9.50 von Motor-
Schäfer, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Str. 55

Viktoria Bergmeister V 35 Auspufftöpfe.
Adler MB 250 Auspuff-Krümmen liefert:
F. FALLIER, 85 Nürnberg, Munkerstraße 7

Ein Posten fabrikn. Chromfelgen 19 Zoll,
passend für NSU-Max etc., zu DM 10.-
pro Stück verk. ONDRAK, 8 München 23,
Ungererstr. 137. 58 498

Mit Vinilleder überzogen, Sport- u. Rennsitze zu umwerfenden Preisen.



Bestell-Nr. Z 2
für 50er mit eingebautem
Stopp- und Rücklicht,
rassige Form, DM 69.-.

Schreiben Sie an:
Motorrad-Brecht
68 Mannheim 1,
K. 3. 5



Bestell-Nr. Z 17
DM 36.90 für Renn-
maschinen. Sitzl.: 35 cm
Händler f. Wiederverkauf
Offerte anfordern.



Bestell-Nr. Z 15
mit Nummernhalter, mit
eingebautem Stopp- und
Rücklicht für Motor-
räder, DM 76.90

FEDERBEINE

Girling-Federbeine für Honda und NSU-
Max. Paar DM 78.-, von Motor-Schäfer,
62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

KETTEN

Englische Renold-Iwis u. Ruberg-Ketten
von Motor-Schäfer, 62 Wiesbaden,
Schwalbacher Straße 55

KUNSTSTOFF-ZUBEHÖR

Verlangen Sie von Ihrem Fachhändler

SCHEDA

Zubehör für Motorräder

MODELLBAU

Alle **REVELL-Modelle** liefert
D. FILMER, 293 VAREL, Postfach 100.
(Siehe Motorrad, Heft 24/67, Seite 732)

Alle Protar-Modelle sofort lieferbar. B ü h l e r
KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, T. 24 57 07

MONTEURKOMBI

Ital., schräger, weißer Reißverschluss,
schwarz DM 39.-, blau DM 45.-, rot
DM 48.-. Motor-Rauscher,
8832 Weißenburg.

Blau, DM 42.-. Bühler KG, 7 Stuttgart,
Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

MOTORRADSTIEFEL

Ital. Rennstiefel, Reißverschluss hinten,
2 Schnallen, DM 59.50. Motor-Rauscher,
8832 Weißenburg.

RENNBILDER

Rennfotos

Klassfahrer — Klassefotos

Große Auswahl an Fotos der Weltelite -
einmalige Preise! Bitte verlang. Sie mein
kostenl. Verzeichnis! Postkarte genügt.
Franz Besendörfer, 8833 Eichstätt,
Pfahlstraße 22

RENNBRILLEN

PELTZ, 8 München 80, Wörthstraße 23,
liefert **FOSPAIC GS 11, DM 32.50, TT 1**
DM 36.-, L 45 DM 38.- + Mwst., alle
Leder Ausführung.

Climax DM 25.-. Avus-Brille DM 19.80
von Motor-Schäfer, 62 Wiesbaden,
Schwalbacher Straße 55

Fospaic - Detlev Louis, 2 Hamburg 13,
Rentzelstraße 7, Telefon 0411 - 4474 91

Fospaic-Brillen, alle Typen, B ü h l e r, KG
7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

RENNFELGEN

Alu-Hochschulterfelgen ab Lager. B ü h l e r
KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Tel. 24 57 07

RENNGABELN

Lieferbar für alle Maschinen. B ü h l e r, KG,
7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

RENNKOMBI

Alle Größen sofort ab Lager lieferbar. B ü h l e r
KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, T. 24 57 07

RENNLENKER

Schellenlenker, 25, 31,5 und 35 mm ø, sofort ab Lager
lieferbar. Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, T. 24 57 07

RENNREIFEN

Der beliebte und bewährte **PIRELLI** für
alle 50 ccm-Fahrzeuge (21"), vorn (Rille) od.
hinten. Stck. DM 36,50, ab 2 Stck. portofrei.
D. FILMER, 293 VAREL, Postfach 100.

RENNSTIEFEL

Samtweich u. superleicht, DM 88.-. Bühler
KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Tel. 24 57 07

RENNTANKS

Sofort ab Lager lieferbar. B ü h l e r, KG,
7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telefon 24 57 07

RENNVERGASER

Dellorto-Renn- und Sportvergaser liefert: Generalvertre-
ter Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, Telef. 24 57 07

RENNVERKLEIDUNGEN

Für alle 50 ccm-Fahrzeuge liefert
D. FILMER, 293 VAREL, Postfach 100.
Fordern Sie unseren Katalog an!

SCHWEISSGERÄTE

Schweißgeräte im Selbstbau

220+380 V, Schweißstrom bis
180 A, Bauplan per Nachnahme
9.80 DM, liefert **Jos. Bode,**
5041 Friesheim, Ulmenweg 16

STURZHELME



Römer-Sturzhelme

die meistgetragenen -
die millionfach bewährten
Neuer Katalog 1967/68
Hans Römer, 791 Neu-Ulm
Postfach 189

Engl. Sturzhelme

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

AGV Jethelme ab DM 39.-

Motor-Rauscher,
8832 Weißenburg

Sturzhelme liefert preiswert
D. FILMER, 293 VAREL, Postfach 100.
Fordern Sie unseren Katalog an!

AGV, Jet-Form, alle Größen, ab DM 25.-,
Bühler KG, 7 Stuttgart, Gänsheide 19, T. 24 57 07

TEFLONBOWDENZÜGE

Teflonrohr jagt die Reibung aus Ihren
Bowdenzügen! Fordern Sie Prospekt!
Neu: Komplette Kupplungszüge für
HONDA CB 450. Motor-Rauscher,
8832 Weißenburg.

VERKLEIDUNGEN

1 Risiko-Verkleidung zum Festpr. von DM
120.- zu verkaufen. Anzusehen samstags
u. sonntags. Gunter Stietz, 7404 Reusten,
Krs. Tüb., Hauptstr. 55. 58 438

Einmalige Gelegenheit. Verkaufe die Form
meiner Spezial-Rennverkleidungen (ähn-
lich MB), passend für Kreidler, Zündapp
und Hercules, für DM 200.-. Walter Frey,
6142 Bensch.-Auerbach, Darmstädter Straße
Nr. 148. 58 582

Genaueste Anleitung zum Selbstbau von
Rennverkleidungen für DM 10.-. Walter
Frey, 6142 Bensch.-Auerbach, Darmstädter
Straße 148. 58 583

VERSICHERUNGEN

Spezial-Zweirad-Versicherungsbüro
Hans Ehlert, 7073 Lorch,
Postfach 10, Telefon 071 72/579.
Für alle Zweiräder werden bis 50%
Schadenfreiheitsrabatt, für Beamte, Ar-
beiter und Angestellte im öffentlichen
Dienst zusätzlich 20% Vorausrabatt bei
günstigen Grundprämien gewährt.

STELLENGESUCH

Junger Tankwart, 24 J., verh., Führer-
schein Kl. I u. III, möchte Hobby mit Ber-
ruf verbinden. Suche daher Stellung als
Tankwart od. Kraftfahrer, wenn möglich
mit Wohnung. Gunter Stietz, 7404 Reusten,
Krs. Tüb., Hauptstr. 55. 58 436

TAUSCH

Fiat 500 ccm Weinsberg (Sport), gepflegt,
Garagenwagen, tauscht gegen ein 350 ccm
engl. Motorrad. R. Herfort, 429 Bodholt,
Münsterstr. 36. 58 387

Suche dringend zu tauschen Hinterrad-
antrieb von R 50 S 7/25 gegen Hinterrad-
antrieb für Seitenwagen 6/26. Paul Scherer,
5216 Niederkassel/Siegkrs., Rathausstr. 40.
58 500

Verk. od. tausche Gl.-Verkleidung „Nür-
burg“ gegen Rad für R 60 mit Alu-Felge.
Hans Müller, 591 Eichen/Siegen, Fried-
hofstr. 13. 58 364

TAUSCHE ASTREINE BMW R 50, Bj. 64,
37 000 km, TÜV 69, Extras (Verkl.) usw.
gegen Honda CB 450 oder R 50 S. Zahle
evtl. Aufpreis. Eugen Zils, 5413 Bendorf-
Sayn, Ableistr. 16. 58 545

Tausche erstkl. Bonneville 63 wegen Fam.-
Zuwachs gegen 600-Gespann (auch R 67/2
oder KS 601 mit TR), bei R 60 zahle ich
Aufpr. H. Geib, 66 Saarbrücken I, Ehren-
talweg 1 c. 58 553

VERANSTALTUNGEN

Der Motorsport-Club Alzey 1962 e. V. im
ADAC veranstaltet am 24. März 1968 in
der Zeit von 10.00 Uhr bis 17.00 Uhr auf
dem Hockenheim-Ring ein Clubtraining
mit Gästen. Anmeldung erbeten an: MSC
Alzey im ADAC, 6500 Alzey, Schulgäb-
chen 4, oder Telefon 0 67 31 - 364 oder
0 67 32 - 63 58. 58 590

ZÜNDANLAGEN

**Kontaktlos gesteuerte Transistor/Thy-
ristor-HKZ-Zündanlagen für alle Renn-
motoren**, kompl. Anl. DM 240.-. W. Kröber,
5406 Winnigen, Wilhelmstraße 27.

VERSCHIEDENES

TUNINGANLEITUNGEN, RENNSÄTZE bis 8 DIN PS. Prosp.
anford. von **ABT Motorb., 8414 Maxhütte, Postf. 47**

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

Anzeigenschluß
für Heft 7/68
ist am 18. März 1968

BRUNNER-Motosport-Bekleidungen

Große Auswahl in: Lederbekleidungen, Rennkombis, Barbour-Anzügen, Belstaff-
Trialon, alle FOSPAIC-Modelle, über 20 Stiefeltypen, Rennstiefel, Cross-Stiefel, Hand-
schuhe, Tanksäcke, Monteurkombi, Plastic-Anzüge, Sitzbänke, Nierengürtel, Mund-
schützer, Helme: Cromwell, Römer usw., Gummi-Überstiefel, Fachbücher, Kalender,
Rennfotos, Abziehbilder, Lederkleider- und Stiefelpflegemittel und vieles andere.
Ein Besuch lohnt sich bestimmt (Prospekte verlangen)

L. Brunner, CH-4000 Basel (Schweiz) Schützenmattstr. 63

Laden: Austraße 66 (vorerst nur samstags geöffnet).
Telefon privat (abends) (0 61) 24 14 68. Telef. Laden (samstags) (0 61) 24 35 69

Das Letzte

Wer ändern eine Grube gräbt

„Da — schau, da ist er wieder, der Lausbua —“, meinte der biedere Bauer, der mit einem Bekannten im Vorortbähnle nach München saß — und er deutete zum Fenster hinaus auf einen Burschen, der mit einer Geländemaschine neben dem Zug herfuhr. Und das Bäuerlein erzählte erbost, daß das einer aus seinem Nachbardorf sei, der da täglich früh zur Arbeit nach München mit dem Motorrad führe. Aber beileibe nicht auf ordentlichen Straßen — nein, genau der Bahnlinie folgend, mal auf einem Feldweg, mal auch wieder querfeldein. Und dabei führe er, so der erboste Landwirt, auch über eines seiner Grundstücke. Erwischen könne man den Kerl natürlich nicht, aber er habe sich schon etwas ausgedacht, wie er ihm den Spaß verderben könne.

Ein paar Wochen später lachte die ganze Gegend über den schlaun Racheplan gegen den Geländemann. Denn unser Bäuerlein hatte es ganz geschickt machen wollen und hatte ein Nagelbrett an einer Stelle eingegraben, wo nach seinen Beobachtungen täglich der Motorradfahrer durchzog. Warum der dann gerade mal ein paar Tage nicht mit der Maschine fuhr, sondern auch mit der Bahn — ob er einen Wink bekommen hatte oder ob's sein guter Riecher war — kurzum, die Sache mit den Nägeln ging daneben. Den, für den sie bestimmt waren, erwischte es nicht. Aber dafür erhielt das Bäuerlein eine Strafanzeige, weil am fraglichen Wochenende dort ein Reiterverein seinen Geländerritt absolvierte; das Nagelbrett entdecken, den Tierschutzverein und anschließend die Polizei alarmieren — war eins. Wie gesagt — es wurde lange nicht mehr so gelacht, als die Geschichte ruhbar wurde. Fu.

Termine... Treffen... Termine...

Int. Treffen und Zielfahrt nach Melnik (CSSR)

Die diesjährige Zielfahrt und das „Löwentreffen“ von Melnik (CSSR) findet vom 1. bis zum 3. Juni 1968 statt. Mit großer Begeisterung richten Frantisek Hrabeta und seine Freunde in jedem Jahr dieses einmalige Ereignis aus, deren Teilnahme man jedem Motorradfahrer nur wärmstens empfehlen kann. Es ist sozusagen das einzige „zwanglose“ internationale Motorradfahrer-Treffen hinter dem Eisernen Vorhang und bietet wunderbare Möglichkeiten zum Treffen mit Freunden aus diesen Ländern. Auch 1968 ist wieder mit großer Freude ein interessantes Programm aufgestellt worden, und es warten viele Motorradfahrer dort auf ihre Kameraden und deren für sie besonders interessante Maschinen. Genaue Auskünfte, Ausschreibungen und alles Nähere bekommt man durch Herrn Friedrich Albers, 8752 Mömbris, Karlesberg 22, Tel. 0 60 29 — 291.

Der Sielminger MSC

hat wieder etwas vor, was für normale Motorräder eine Menge Spaß machen dürfte. Am 31. 3. ganztägig wird im Rahmen einer internen Clubveranstaltung ein Sprintmeeting abgehalten. Da sind auf betonierten Feldwegen 2 Läufe über je 400 Meter als Beschleunigungstest zu fahren. Zugelassen werden nur normale Straßenmaschinen. Nenngeld (beim Start noch zahlbar) soll 5.— DM betragen. Dieser Club hat bereits in den letzten beiden Jahren mit internen Veranstaltungen im Umkreis Stuttgarts eine glückliche Hand gehabt, sicher lohnt sich ein Abstecher, wenn man sowieso in der Gegend ist. Näheres bei Fahrschule Paul Schurr, 7024 Bernhausen (Württ.), Gartenstr. 55.

8. Motorradfahrer-Jahrestreffen in Kollmar/Elbe

Einen ganz dicken Preis haben die eifrigen und begeisterten Männer der Vereinigung Norddeutscher Motorradfahrer e. V. in Kiel für dieses Treffen an Land gezogen: eine 250 ccm BMW! Die soll beim Geschicklichkeitsturnier in der 250 ccm-Klasse ausgefahren werden. Für die anderen beiden Klassen (über 250 ccm und Gespanne) werden sie bestimmt ebenbürtige „Pötte“ bereit haben, so wie wir die Jungens dort kennen. Das Ganze findet am Sonnabend, dem 6. April, in Kollmar/Elbe statt, und es dürfte sich lohnen, den Weg dorthin zu machen — nicht nur wegen der Preise und wegen des Preisreitens. Anfragen und Quartiere erledigt die V.N.M.-Landesgruppe Kollmar/Elbe, 2201 Kollmar/Elbe, Hans Bartels, Neue Straße. Übernachtungen mit Schlafsack und Luftmatratze kostenlos im eigenen Klub-Haus. Die Motorradfahrer aus Kollmar würden sich sehr freuen, eine Menge guter Fahrer und gute Maschinen sehen zu können!

Wildschwein-Rallye

Zum zweiten Male veranstaltet die Landesgruppe Miltenberg des VNM nach Bürgstadt am Main ihre „Wildschwein-Rallye“, bei der es ein lebendes, junges Wildschwein als ersten Preis gibt. Die Veranstaltung findet vom 3. bis 5. Mai statt. Ausschreibungen und Auskünfte durch den MSC Miltenberg, Manfred Helmstetter, 8761 Bürgstadt, Am Steffleinsgraben 3.

Zielfahrt Albersloh mit Motorrad-Wertung

Am 4. und 5. Mai findet die II. Int. Zielfahrt nach Albersloh statt. Ausschreibungen durch den MTC Albersloh, 4401 Albersloh, Breslauer Weg 12.

Fernsehen: Der „7. Sinn“ jetzt mit Motorrädern

Jeden Freitagabend gegen 21.00 Uhr (kurz vorm Krimi) strahlt das 1. Programm die kurze Verkehrssendung „Der 7. Sinn“ aus. Nunmehr spielen darin auch Motorräder eine Rolle, und Regisseur und Kameramann Alfred Noell (noch bestens durch einen großartigen TT-Film und verschiedene Filmpreise bei uns im Gedächtnis) machte die notwendigen Aufnahmen dazu schon Anfang Dezember. „Hauptdarsteller“ in diesem kurzen Streifen mit recht gekonnt gebrachten Hinweisen zur Verkehrssicherheit sind eine Guzzi V7, zwei Hondas CB 450 und eine Honda SS 50. DAS MOTORRAD ist daran nicht ganz unbeteiligt, und vielleicht erkennt dieser oder jener unserer Leser die todesmutigen Akteure. Voraussichtliche Sendezeit: 29. März, 21.00 Uhr. Aber lieber mal an den anderen Freitagen vor- und nachher auch reinsehen, ob die „Motorradln“ schon dran sind. Klacks

Ungelegte Eier

In diesen Tagen geht das große Rätselraten über die Verträge der Stars unter den Rennfahrern durch den internationalen Blätterwald. Am Ende weiß aber keiner nichts Genaues. Wir kümmern uns natürlich auch intensiv um diese Frage, speziell was Hailwoods Verhältnis zu Honda und die Pläne dieser Fabrik betrifft. Wir hoffen, schon im nächsten Heft unseren Lesern Endgültiges mitteilen zu können.

Elektronische Zündanlagen

Die nächste Fortsetzung dieser Serie, die sich u. a. mit einer Zündanlage für Rennmaschinen befaßt, liegt fix und fertig in der Redaktion... Nur der Platz reichte diesmal wieder nicht aus.

WIMA-Treffen 1968

Das Jahrestreffen der Women-International-Motorcycle-Association (also der Mädchen, die selber fahren — kurz „WIMA“), und zwar der deutschen Gruppe, findet vom 23. bis zum 26. Mai 1968 in Drees in der Eifel statt. Auskünfte durch Frau Ellen Pfeiffer, 6 Frankfurt/M.-N.O., Dunckerstr. 3.

Moto Cross Rudersberg mit Seitenwagen

Am 7. 7. 1968 wird beim Moto Cross Rudersberg (500 bis 750 ccm Pokal) auch eine Klasse Seitenwagen ausgeschrieben. Der Club bittet um Meldungen deutscher Fahrer. MSC Rudersberg, 7062 Rudersberg.

Rallye Chamois 1968

Am 13. und 14. 7. 1968 führt der BMW-Club von Frankreich, 30, Rue Paul-Barruel, Paris 15 die vierte Rallye Chamois 2770 im Val d'Isère in den französischen Alpen durch. Interessenten wenden sich wegen näherer Einzelheiten bitte an obige Adresse und dort an Pierre de Seynes, Sekretär dieses Clubs.

Jahreszielfahrt der VNM

Vom 15. 3. bis zum 15. 10. führt die Vereinigung Norddeutscher Motorradfahrer e. V. eine Jahreszielfahrt durch. Ausschreibungen durch den Fahrleiter Hartung Baade, 2309 Dosenbeck/Preetz-Land.

Norddeutscher Trialpokal 1968

Mehrere ADAC- und DMV-Clubs aus Norddeutschland, die besonders am Trialsport interessiert sind, haben für 1968 wieder den „Norddeutschen Trialpokal“ für Ausweis- und Lizenzfahrer in zwei Klassen (bis 200 ccm und über 200 ccm) ausgeschrieben. Folgende Veranstaltungen zählen zur Wertung: 4. 5. Westfalen-Lippe-Trial; 5. 5. Emsquellen-Trial; 12. 5. Monza-Trial b. Ovelgönne/Celle; 26. 5. Weser-Solling-Trial; 2. 6. Trial Böckensberg; 9. 6. Oesel-Trial; 8. 9. Trial Solidarität Hamburg; 27. 10. Trial Porz. Es werden für jeden Teilnehmer die sechs besten Ergebnisse gewertet. Die genauen Anschriften und die Ausschreibung erhält man im Sekretariat dieser gemeinsamen Veranstalter über Herrn Hans-Clemens von Poncet, 33 Braunschweig, Heinrichstraße 24.

Der Schweizer Motorrad-Sportkalender für 1968

enthält nahezu 50 Termine von Trials, Berg- und Rasenrennen sowie Moto Cross-Veranstaltungen. Davon werden international ausgetragen: am 21. April das Moto Cross Regensdorf; am 28. April das Moto Cross Winterthur; am 7. Juli die Europa-Bergtrophäe am Monte Generoso; am 18. August der 500 ccm-Moto Cross-WM-Lauf in Wohlen; am 1. September die 250 ccm-Moto Cross-Trophäe der Nationen, schließlich am 13. Oktober das Trial Oberberg als Europameisterschaftslauf. Ein nationales Rundstreckenrennen findet am 4. August auf dem Hockenheimring-Motodrom statt.

Rainbow-Rallye nach Luxemburg

Der „Rainbow M.C.C.“, Luxemburg, 61, rue Fr. Gangler, Herr Marcel Sand, bittet uns, schon jetzt auf die am 14./15. September 1968 stattfindende „Rainbow-Rallye“ hinzuweisen. Quartierwünsche sind an das Syndicat d'Initiative, Château, Wiltz (Luxemburg) zu richten. Tel. Luxemburg 9 61 19. Wer an einer Plakette interessiert ist, sende bis zum 27. 7. 70 Belg. Fr. auf das Postscheckkonto 15 214 von Herrn Jean Knaf, Luxemburg. Die „Rainbow-Rallye“ ist keine organisierte Veranstaltung, sondern ein freies Freundschaftstreffen für Motorradfahrer. Wer glaubt, daß es sich lohnt, ist herzlich willkommen.

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 f. — Chefredakteur: Obering, Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleisch, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Steilv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Steilv.: 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 sonnenabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, „Motor-Revue + Europa-Motor“, „Flug-Revue“, „Istauto — omnibus“, „mot/Auto-Kritik“, „Die Auto-Modelle“, „Reiseheft“ und „Der Motor-Test“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des 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. — Einzelheft DM 1.20, Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag vierteljährlich DM 6.50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.— (einschl. 5% MwSt.); 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. 13. Gelegenheitsanzeigen (einspaltig, komprib): Preis DM 1.70, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 3.50. Durchschnittsdruckauflage lt. IVW-Meldung 4. Vierteljahr 1967: 52 917



gläser-sportverkleidung neuer stützpunkt

A. Fischer, 6451 Froschhausen / Krs. Offenbach

ständig am Lager — Montage kostenlos — Luisenstr. 2

mb-Lenkerstummeln verchromt für Honda SS 50

für Original-Armaturen verwendbar, passend für alle Verkleidungen Paar 25,- DM

mb-Rennlenker verchromt für Zündapp + Kreidler

passend für alle Verkleidungen 20,- DM

mb-Kunststoffbau · 3011 Bemerode/Hann., Bischofsholerstr. 31, Tel. 52 41 78

VERSCHIEDENES

Verkaufe: 1 Steib-SW 350 DM150.-, 1 BMW R 25/2 DM 150.-, 1 BMW R 25/3 DM 250.-, 2 Laufräder R 51/3 (Halbnabe) DM 40.-, 1 kompl. H-Rad-Antrieb f. R. 51/3 DM 30.-, 1 Teleskopgabel R 51/3 u. R 68 DM 70.-, Div. Motorteile von Goldstar 350 und 500 ccm. G. Z a b r o c k y, 42 OB-Buschhausen, Thüringer Straße 82, Telefon 6 62 47

Jetzt auch **Hoske-Renntüten** für Kreidler und Zündapp nur bei

Südmotor, 8 München 15
Schwanthalerstraße 5
Telefon 55 56 40

Emaillierungen Sandstrahlen

seit über 50 Jahren

Einbrennlackierungen v. Motorrädern, 4-5fache Beschichtung, rosticher durch Vorbehandlung, alle Ausführungen.

Spezialität:

Chromeffekt — Lasurleuchtacke, 6-7fache Beschichtung

Fordern Sie Muster oder schicken Sie uns ein Probeblech, Sie werden von der Qualität überzeugt sein.

Metall-Lackiererei **Martin Günther**, Hamburg 54, Vizelinstraße 13-15, Telefon 04 11/56 26 41, 56 25 84

Achtung Rennfahrer! Wer sucht einen Schmiermaxen, nur Straßenrennen. Gerhard Honig, 69 Heidelberg, Rottmannstraße 24. 58 449

Achtung Sportfreunde! Verkaufe drei meiner besten Aufnahmen vom Weltmeisterschaftslauf im Eisrennen für Motorräder von Inzell. Der Preis für die drei Klassefotos im Format 13 x 18 cm beträgt zusammen nur DM 5.-. Albert Eberl, 8183 Rottach-Egern, Ludwig-Thoma-Str. 51. 58 473

Verkaufe „das MOTORRAD“, Jahrgänge 1958-1967, mit Einbanddecke, 1967 ohne. Ernst August Cordes, 294 Wilhelmshaven-Nord, Stutthofer Zeile 5. 58 443

Verk. Schwingrahmen f. Regina 100.-, Seitenwg. 30.-, neue Ölpumpe f. Imperator 30.-, 1 P. Krümmer 40.-, 1 Satz Speichen f. Imp. 15.-; suche Richter-Kabine f. 250 S u. Verkleid. f. CB 450. Günter Trein, 28 Bremen, Bei den vier Linden 28. 58 462

Verk. 1 Damen-Lederjacke, Gr. 42, DM 60.-, 1 TR-Rahmen f. BMW DM 120.-, 1 Werks-Geländeauspuffanlage für BMW, 2 Zyl., DM 100.-, Bleckwehl, 623 Ffm, Dunantring 56, Tel. 0 61 96 - 8 16 33. 58 502

Verk. 2 Hurth-Getr., 3-Gg., à 150.-, 1 R.-Enfield-Getriebe, 4-Gg., neu gel., 160.-, 1 Getr. f. H.-Davidson WLA 750, 70.-, 1 LIMA f. Adler 250, kompl., 50.-. G. Scholz, 6238 Hofheim, Hofheimer Str. 44. 58 522

Sämtliche Ausgaben von „das MOTORRAD“ seit Wiedererscheinen nach dem Kriege, 1949, also lose Hefte meistbietend abzugeben. Schels, 8011 Anzing, Ringstr. 15. 58 570

Verk. 1 Puch-Motor 175 u. 1 NSU-Max-Motor m. Teilen. Robert Neujahr, 6142 Bensh.-Auerbach, Ernst-Moritz-Arndt-Str. Nr. 3. 58 580

Harro-Bekleidung

(Renn- u. Tourencombi)

Belstaff-Bekleidung

Stadium-Brillen

Cromwell-Helme

Alu-Kotflügel

Hoco-Verkleidung

Amal-Vergaser

Lucas-Teile

Renn-Sitzbänke

HOSTETTLER AG

Ersatzteile

SURSEE (Schweiz)



VERKLEIDUNGEN

Hercules	50 ccm und 100 ccm
Zündapp	50 ccm und 100 ccm
Kreidler	50 ccm
Victoria	50 ccm
Ital-Jet	50 ccm
NSU-Max	250 ccm
Horex	350 und 400 ccm
BMW	250, 500 und 600 ccm
Norton	500 und 650 ccm
Yamaha	50, 250 und 350 ccm
Honda	50, 125, 250 und 450 ccm

hp

Ferner Lenkerstummel, Kunststofftanks und Rennsitze direkt vom Hersteller:

HABERMANN & PICHLER
Kunststoffverarbeitung, 8261 Kastl/Obb.
Tel. 086 71-27 28, zwischen 7.30 h und 8.30 h

Farbprospekte anfordern! (Wenn mögl. 60 Pfg. in Briefmarken einsenden)

Wir suchen!

zum baldigsten Eintritt

Einen versierten Motorradschlosser, perfekt in allen Arbeiten an BMW-Motorrädern, perfekt im E- und A.-Schweißen, mit viel Spaß an der Freud, Renn Erfahrung ist nicht nötig, da unsere Arbeiten halten sollen.

Wir bieten: gutes Arbeitsklima, tadellose Werkstatt, beste Bezahlung und sind bei Wohnungs- oder Zimmerbeschaffung behilflich.

Es wollen sich bitte nur Herren melden, die mehr können als Teilewechseln, und keine Beatfrisuren tragen.

Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker

Sportartikel und Kraftfahrzeug-Zubehör
7141 Schwieberdingen, Telefon 071 50/81 91

MB Rennverkleidung

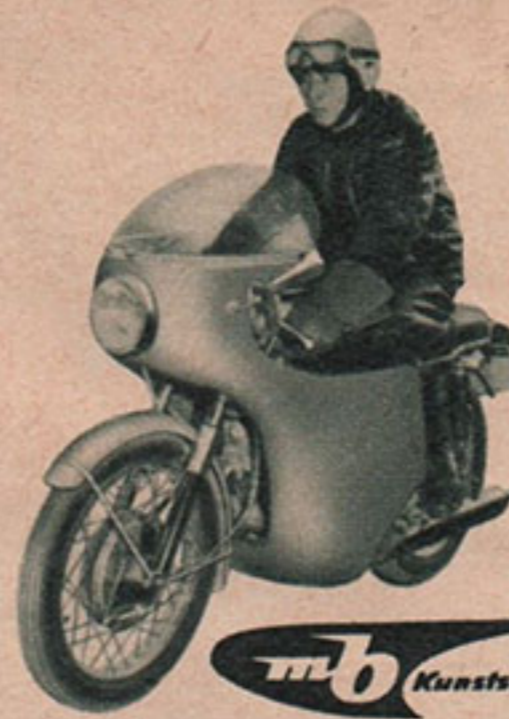
sportlich schnittig schnell

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

3011 Bemerode/Hann.
Bischofsholerstr. 31, Tel. 52 41 78



PLASTEEL

Der metallische Kitt

für Blechschäden, Holz-, Glas-, Rohrbruch-, Gewinde und Teile erneuern, knetbar und formbar. 80% Metall / 1200 kg/cm² druckfest, einfachste Verarbeitung. Handpackung DM 4.90, 550 g DM 25.40, Kilo DM 37.70 und Nachnahmespesen. Im Fachhandel oder PLASTEEL-Vertrieb, 6 Frankfurt (Main), Dornbusch 12.

Neubeziehen von Motorrad-Sitzbänken aller Art

Neuer

SCHEDA

Stützpunkt

Fordern Sie Prospekte!

G. Kolewe, 6050 Offenbach-Bieber, Salzburger Str. 25. Telef. 06 11/89 10 65

mb POLYESTER-HARZE

mb Polyesterharz: zum Bauen von Booten, Karosserien, Schwimmbecken, Wohnwagen etc.

kg 3.- ab 30 kg 2.15

mb Deckschichtharz: kg 6.60, ab 30 kg 4.40

mb Harze für Tankbau: kg 6.80, ab 30 kg 3.40

mb Karosseriespachtel: kg 5.80, ab 10 kg 4

mb Karosserie-Reparaturkasten:

A 6.60 B 13 C 32

Sämtliche Materialien für den

Kunststoffverarbeiter sofort ab Lager lieferbar

3011 Bemerode/Hann., Bischofsholerstr. 31, Tel. 52 41 78

mb Kunststoffbau

Verkaufe 1 Paar Resident und mehrere Regina-H.-Räder, 2 Paar Max-Vollnabenräder, 1 Max-Motor 250 u. 1 Regina-Motor 250, zerlegt, gegen Gebot. Johann Gugge-mos, 8959 Weizern 2. 58 599

Schmiermaxe sucht Gespannfahrer (Neuling). Zuschr. unter Nr. M 5378 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 58 610

Ich liefere Motorräder, Ersatzteile und Zubehör: Maico — Montesa — Kreidler — Zweirad-Union — Sachs — Puch. German Bangert, 4811 Ummeln, Krs. Bielefeld, Alte Marienfelder Str. 322. 58 360

25jähr. Jungeselle aus dem Ruhrgebiet sucht Partnerin für Gespann-Reisen und Urlaub. Zuschr. unter Nr. M 5381 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 58 613

Suche guterhaltene Sportverkleidung für BMW R 26 und Tourenkombi, Gr. 168. Angebote (mit Bild) an Günter Schalge, 2082 Tornesch, Neuendeicher Weg 34. 58 484

Anzeigenschluß

für Heft 7/68

ist am

18. März 1968



DAS **MOTORRAD**