

# DAS MOTORRAD

**Speedway – und viel Moto Cross**

**GP von Spanien**

**Wo fehlt „Finish“?**

**460er Ossa-Twin  
in Amerika**



# ZÜNDAPP

## Das ist sie, unsere heißeste Maschine, die neue ZÜNDAPP Super Sport

Das Neueste vom Neuen,  
die rassicste und schönste  
Maschine, die  
ZÜNDAPP  
je gebaut hat.

Ein 50-ccm- Sport-Motorrad, ganz auf  
die Wünsche der Jugend abgestimmt.

Sportlicher, erstklassiger Fahrkomfort,  
viele serienmäßige „Extras“ - und was das  
Schönste ist: Schon mit 16 Jahren können  
Sie diese „Super Sport“ fahren.

Pluspunkte: attraktiver,  
verchromter Sporttank  
(13,5 l), Schein-  
werfer mit  
130 mm  
Lichtaustritt  
Nirosta-Kotflü-  
gel, überdimensionier-  
te 150-mm-Vollnaben-  
Innenbacken-  
bremsen,  
hochgezo-  
gener  
Rennaus-  
puff und  
vieles  
mehr.



Der temperamentvolle  
5,3-PS-Motor, ein Kraft-  
paket, geht ab, wie eine Rakete.

ZÜNDAPP-WERKE GMBH · Abt. M96, 8 München 80

Verlangen Sie unseren ausführlichen Prospekt „Die neue KS-Linie“!



### INHALT

	Seite
Konsequenter Kundendienst . . .	371
Moto Cross-Weltmeisterschaftslauf 500 ccm in Italien . . . . .	372
Großer Preis von Spanien . . .	376
Da fehlt Finish . . . . .	380
Moto Cross Kamp Lintfort . . .	383
Int. Maipokalrennen Hockenheim .	384
Alfred Noell macht einen Motorradfilm . . . . .	387
YANKEE – ein amerikanischer Zweitakt-Twin . . . . .	388
500 ccm Moto Cross-Maschinen . .	390
Europa-Geländemeisterschaftslauf in Zschopau . . . . .	392
Speedway-Weltmeisterschaft: Vorlauf Abensberg . . . . .	394
1. Lauf zur Moto Cross-Welt- meisterschaft der 500 ccm-Klasse in Sittendorf . . . . .	395
Werkzeugkunde für Anfänger (11) .	396
Int. Moto Cross Maribor . . . . .	398
Das Letzte . . . . .	406

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

#### Titelbild

Beim Moto Cross-Weltmeisterschaftslauf der 250er Klasse in Holland am 19. Mai wurde – mit zwei ersten Plätzen in zwei Läufen – der Belgier Joel Robert auf CZ Gesamtsieger. Foto V. Rauch

#### Rücktitel

Schon zieht der Pilot die alte Tigermoth wegen der Bäume an der Antoniusbuche mit leichtem Vorsprung hoch, um anschließend die letzte Kurvenschikane vorm Zielhaus des Nürburgringes auszufliegen. Unten dreht einer verzweifelt am Drehgriff, um nicht doch noch abgehängt zu werden. Über diese tolle Geschichte liest man Näheres auf Seite 387. (Foto Rogge)

# Konsequenter Kundendienst

1. Sollte wider Erwarten ein von mir verkauftes Neufahrzeug der Marken TRIUMPH und MOTO GUZZI während der Garantiezeit beim Fahren durch den Besitzer und ohne sein Verschulden fahruntüchtig werden, so wird dasselbe innerhalb der Schweiz von mir gratis und ohne Kosten für den Kunden abgeholt.
2. Während der Reparaturdauer wird dem Besitzer ein Ersatzfahrzeug kostenlos zur Verfügung gestellt.
3. Sämtliche Kosten für Demontage, Ersatzteile und Montage werden in Garantie übernommen.
4. Auf alle in meiner Werkstatt ausgeführten Revisionen und Reparaturen an TRIUMPH- und MOTO GUZZI-Motorrädern außerhalb der Garantiezeit gewähre ich eine Garantie von drei Monaten. Im übrigen gelten die allgemeinen Garantiebestimmungen der genannten Firmen.

Wie schon aus den beiden Markennamen hervorgeht, handelt es sich bei diesem Plakatanschlag, der hier vor uns liegt, keineswegs um Kulanzankündigungen eines Automobilhändlers, sondern es geht um Motorräder. Diese erweiterte Garantiezusage stammt auch nicht aus der „Blütezeit“ des Motorrads in den fünfziger Jahren, und sie ist erst recht keine Optimistenutopie: sie ist reelle Wirklichkeit aus unseren Tagen. Und der Mann, der auf diese Weise zeigt, daß er erkannt hat, worauf es ankommt, wenn man heute echte Motorräder verkaufen will, ist der Schweizer TRIUMPH- und MOTO GUZZI-Importeur Otto von Arx in Trimbach bei Olten/CH. Seine Auffassung von Kundendienst scheint nicht gerade falsch zu sein – denn seine erstaunlichen Umsätze in Motorrädern der beiden Marken dürften damit in Zusammenhang stehen.

Nun ist natürlich die Schweiz nicht Deutschland. Das gilt sowohl für die räumliche Ausdehnung (die eine gleich weitreichende Zusage einem privaten Motorrad-Importeur oder -Händler bei uns unmöglich machen würde), das gilt auch für die Mentalität der Kundschaft: der Anteil der erfreulichen Werkstattkunden dürfte unter den Motorradfahrern der Schweiz größer sein als bei uns. Aber der eingangs gebrachte Niederschlag der Kundendienstauffassung dieses schweizerischen Motorrad-Importeurs und Werkstattbesitzers (der außerdem auch Fiat-Automobile verkauft und betreut) gibt doch Veranlassung, das schon so oft angeschnittene Thema „Kundendienst“ erneut vorzunehmen.

Gerade derzeit wieder macht man sich an verschiedenen Stellen in der deutschen Zweiradwirtschaft ernsthaft Gedanken darüber, was man wohl tun müsse, um den Absatz von Motorrädern anzukurbeln – bzw. man fragt sich, was man denn wohl bisher bei der Publizierung des Motorrades falsch mache, nachdem der Erfolg auch bei neu auf den Markt gebrachten Modellen, z. B. bei neuen 125ern, alles andere als erfreulich ist.

Nun – bei der Publizierung muß man sicherlich einen Hebel ansetzen, denn effektiv ist ja für die Publizierung des Motorrades so gut wie nichts geschehen. Industrie und sonstige Motorradwirtschaft beschränken sich auf gelegentliche (oft mehr als kümmerliche) Propagierung von einzelnen Modellen – aber wer sagt schon dem großen Kreis derer, die nicht ohnehin motorradbesessen sind, warum Motorradfahren eine so feine Sache ist, warum es heute wieder sehr wohl diskutabel ist, sich auch und gerade neben dem Auto nicht nur ein Mofa anstelle des Fahrrades als Familienfahrzeug zu halten, sondern ein leibhaftiges Motorrad? Warum die Sportlichkeit moderner Motorräder aller Hubraumgrößen nichts mit Wettbewerbsfahrraderei und noch weniger mit Angeberei zu tun hat, warum Motorradfahren nicht nur sicherer ist, sondern viel, viel schöner sein kann als Autofahren, warum Motorradtechnik heute wie einst hochinteressant ist – usw., usw.

Aber die bisherigen Versäumnisse betreffen ja nicht nur die Publizierung. So, wie seinerzeit der katastrophale Rückgang des Motorrad-Interesses zu Unrecht allein mit den gestiegenen Ansprüchen der Bürger eines Wohlstandsstaates und mit der Automobilwelle begründet wurde – das „Image“ des Motorrads leidet heute wie damals darunter, daß in sehr vielen Fällen der Käufer unseriös bedient wird. Ungenügend ist leider in vielen Fällen die Qualität der gelieferten Maschine – und ungenügend ist oft ihre Betreuung durch Hersteller, Importeure und Händler.

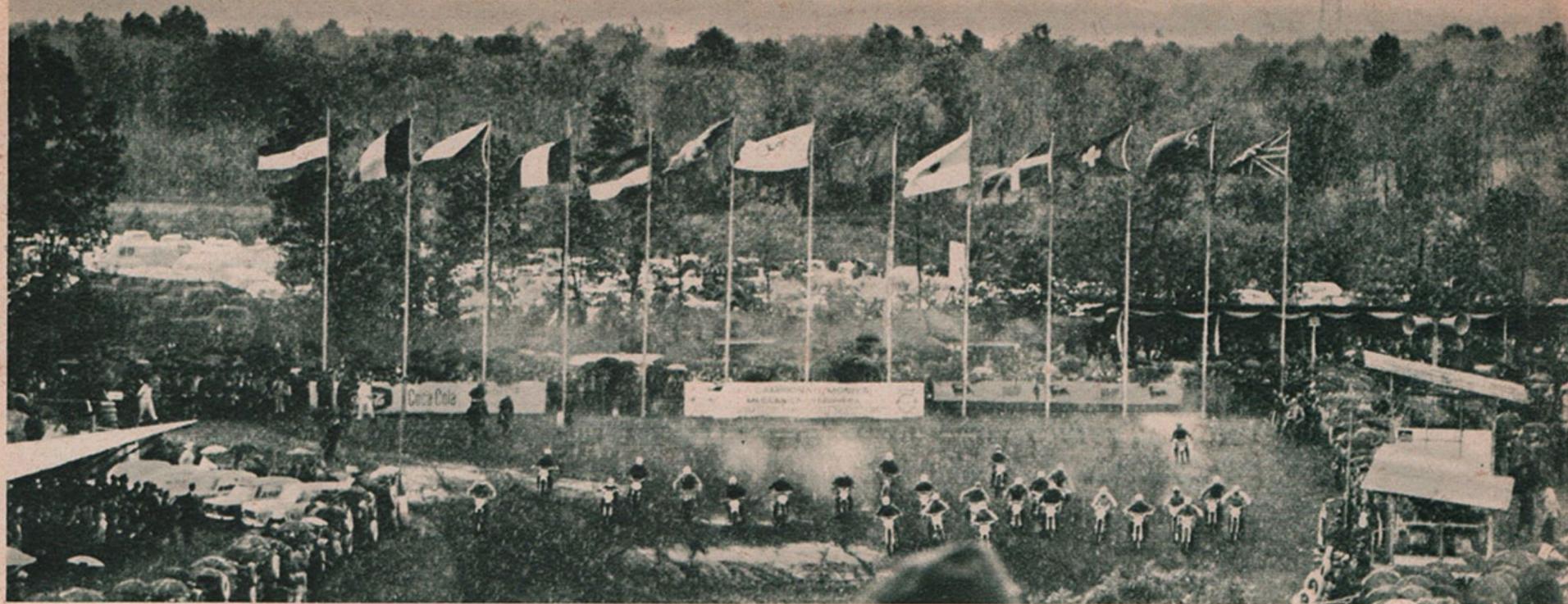
In diesem Heft ist an anderer Stelle vom mangelhaften Finish mancher Motorradmodelle die Rede; aber mangelhaft ist häufig nicht nur das Finish, sondern auch die Ausführung einer grundsätzlich guten Konstruktion: vieles von dem, was der Konstrukteur in ein neues Modell hineinpackte, machen ihm die Einkaufsabteilung bzw. die dieser von der Geschäftsleitung gegebenen Direktiven zunichte – und nur zu oft hat man, wenn man hinter die Kulissen schaut, den Eindruck, daß man sich im Chefbüro mehr über den günstigen Einkauf von irgendwelchem Dreckszeug und an den dabei eingesparten Geldern freute als an einer geistreichen konstruktiven Idee.

Später ist man dann höchst verwundert, daß die Kundendienstabteilung einen Teil der „Einsparung“ wieder draufzahlt – weil der arme Kundendienstmann sich ja das Lamento des unseriös bedienten Kunden aufgabegemäß als Erster anhören und nolens volens dessen berechnete Forderung wenigstens mit einem Trostpflaster besänftigen muß. Nicht immer genügt es ja in solchem Fall mit einem albernen Brief dem Kunden weiszumachen, er allein sei schuld an der aufgetretenen Beanstandung. Aber jeder solche Brief, jedes Ausweichen gegenüber der Verpflichtung, einen Motorradkunden beim und nach dem Kauf seriös zu bedienen, bedeutet früher oder später den Verlust eines Interessenten – nicht nur für die eigene Marke, sondern, wie die Erfahrung lehrt, für das Motorrad insgesamt.

Die korrekte Betreuung, d. h. eben der Kundendienst, gehören zum Vertrag mit dem Kunden. Je besser die Qualität dessen, was man liefert, desto geringer später die Aufwendungen für den Kundendienst. Und wenn man etwas Anständiges liefert, dann kann man es sich selbst als relativ kleiner Importeur leisten, so großzügig zu sein wie Otto von Arx in der Schweiz. Weil diese Großzügigkeit so selten in Anspruch genommen zu werden braucht, daß sie „drin“ ist.

Aber leider hat man gelegentlich den Eindruck, daß diese simple Binsenweisheit nicht überall bekannt ist; daß man vielmehr da und dort auf dem Standpunkt steht, am Kundendienst müsse man noch mehr sparen als in der Fertigung. Zweimal Minus gibt nun aber mal kein Plus. Auch daran sollte man denken, wenn man sich ernstlich um höhere Motorrad-Verkaufszahlen bemühen will.

S. R.



# Moto Cross WM-Lauf 500 ccm in Italien

Ein vorangegangener 24stündiger Dauerregen und wolkenbruchartiger Niederschlag während des ersten der beiden Läufe sorgten nicht nur für genügend Schlamm, sie verwandelten vor allem den 2,08 km langen Rundkurs (der, vorbildlich angelegt, überall Überholmanöver gestattet) weitgehend in einen See. Paul Friedrichs, zweifacher Weltmeister (1966/67), kommentierte die Situation so: „Ich habe bestimmt schon viele Moto Cross-Läufe gefahren — und auch schon viele im Schlamm, aber was sich hier in Italien abspielte, das habe ich noch nicht erlebt.“

Der in der Nähe des Intercontinental-Flughafens Malpensa, etwa 50 km nordwestlich von Mailand, gelegene Rundkurs des Moto Clubs Gallarate bietet unter normalen Verhältnissen schon ausreichend Schwierigkeiten; unter den Wetterbedingungen, wie sie am 12. Mai herrschten, forderte er das Äußerste von den Fahrern (und den Zuschauern!). Das zeigte sich dann schließlich auch im Endergebnis: von 27 Startern konnten nur fünf gewertet werden!! Ein wohl einmaliges Resultat, noch dazu, wenn man bedenkt, daß hier ja wirklich nur die Besten der Besten am Start waren.



Favoriten waren die beiden einzigen wirklichen Vertragsfahrer der Strakonitzer CZ-Werke, Paul Friedrichs aus der DDR und der Belgier Roger Decoster, die auf 400er Maschinen (und nicht den sonst üblichen) 360ern starteten, sowie der Schwede Bengt Aberg auf einer Husqvarna, der den diesjährigen ersten Weltmeisterschaftslauf in Österreich gewann.

Aberg war es denn auch, der hier im Training mit  $\frac{2}{10}$  Sekunden vor Friedrichs die schnellste Zeit fahren konnte. Decoster folgte eine Sekunde dahinter. Erst mit 12,4 Sekunden Rückstand kam Wolfgang Müller auf Maico auf Platz 22, während der zweite deutsche Starter, Erwin Schmider auf seiner CZ, nochmals um zwei Sekunden dahinterlag. Otto Walz hatte zwar genannt gehabt, war aber nicht nach Italien gekommen und dem Start ferngeblieben.

Die Trainingszeiten von Müller und Schmider waren also nicht gerade begeisternd, wengleich man auf der anderen Seite auch in Betracht ziehen muß, daß beide ja keine Profis in der Art der anderen Spitzenfahrer sind. Noch immer betreiben sie Moto Cross als Hobby. Sie bestreiten das, wie beispielsweise Müller (der Maico-Werksfahrer ist), mit großem eigenem finanziellen Einsatz und dabei unter teilweise geradezu primitiven Voraussetzungen. Müller beispielsweise ist draußen völlig auf sich allein gestellt; kein Monteur, der ihm mit Rat und Tat (und was so wichtig ist, auch moralisch) zur Seite steht. Keiner, der ihn bei einem evtl. Sturz im Wagen nach Hause transportieren könnte, denn er kommt ja, wie gesagt, allein zu den Veranstaltungen. Eine zusätzliche Nervenbelastung, die es einfach unmöglich macht, Höchstleistungen zu vollbringen.

Erwin Schmider dagegen ist schon etwas besser dran. Er verfügt nicht nur über vier Cross-Maschinen, von denen ihm zwei das Werk direkt und zwei die Firma Neckermann zur Verfügung stellt, er hat auch Tibblins früheren Betreuer Ruczka zur Seite. Dafür aber ist Schmider durch die Deutsche bzw. Europa-Geländemeisterschaft derart in Anspruch genommen, daß fürs Moto Cross zu wenig Zeit bleibt; und das spürt man dann eben, wenn gegen schärfste internationale Konkurrenz gefahren wird.

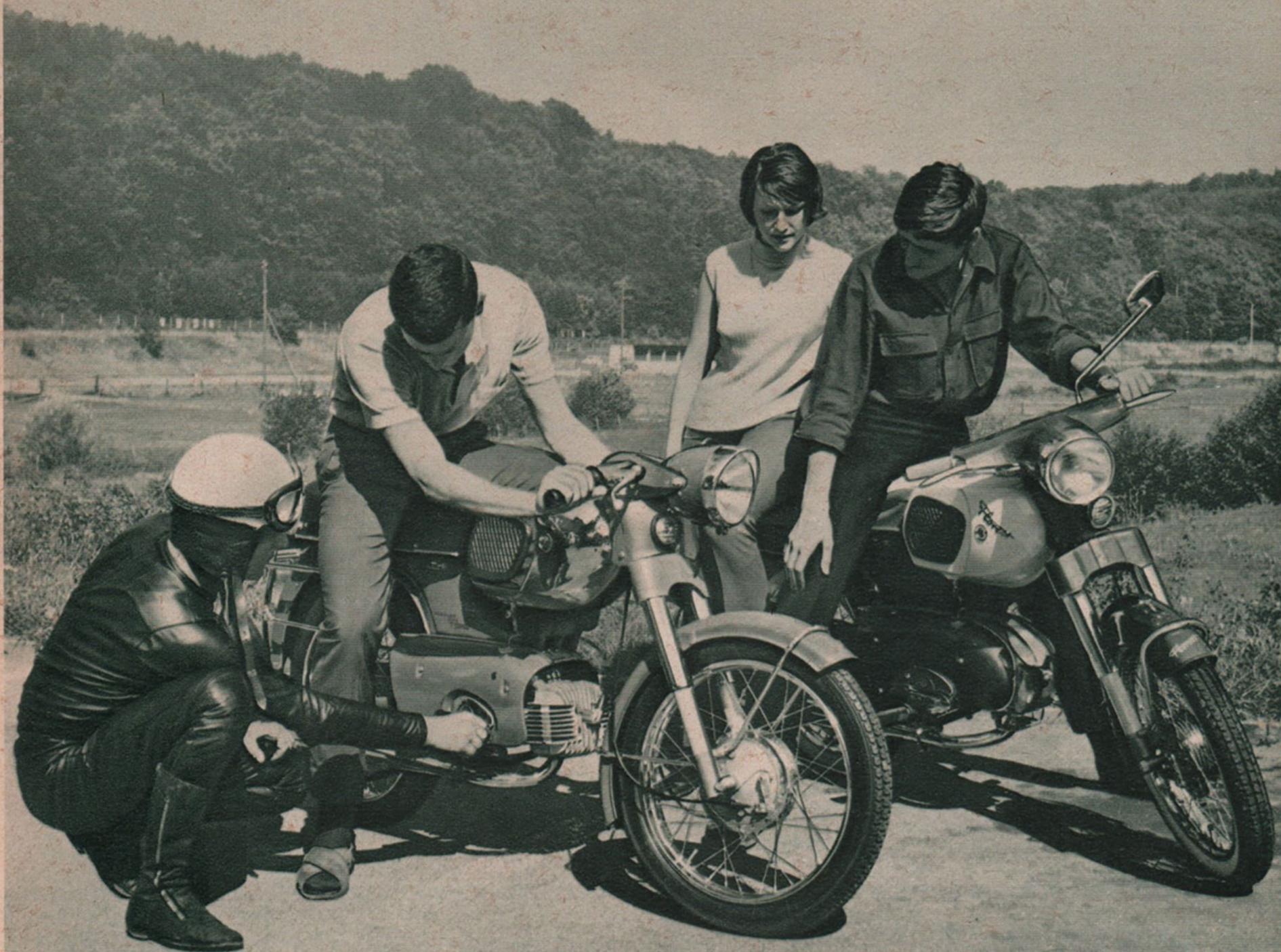
Wer hätte allerdings, nach dem schönen Trainingstag, annehmen können, daß die erzielten Trainingszeiten nur sehr, sehr wenig bzw. gar nichts über den Ausgang des italienischen Moto Cross-Laufs besagten: mehr als die Zeit entschied beim Rennen selbst einzig und allein das Durchhaltevermögen. Und das war dann Schmiders Chance.

Der Regen hatte über Nacht aus der Piste, die tags zuvor noch trocken gewesen war, eine Schlammstrecke gemacht, und deshalb durften auf Grund der geänderten Bodenverhältnisse alle Weltmeisterschaftsaspiranten nach einem vorausgegangenen Juniorenlauf nochmals eine Stunde lang trainieren. Dieses Training brachte dann leider den ganzen Zeitplan etwas durcheinander. Der erste Lauf wurde jedenfalls nicht wie vorgesehen um 15.00 Uhr, sondern nach zweistündiger Mittagspause (ohne die es in den südlichen Ländern ja nun mal nicht geht) erst etwa eine Stunde später gestartet. Und genau in dem Moment, an dem das Startsignal gegeben wurde, setzte auch der wolkenbruchartige Regen ein. Nachdem der Boden vom Regen der vorangegangenen Nacht bereits reichlich mit Wasser getränkt worden war, bildeten sich sofort riesige Seen, und wer nicht sorgfältig genug abgedichtet hatte, blieb unweigerlich liegen. Weltmeister Paul Friedrichs gehörte zu ihnen. Doch zunächst setzte er sich an die Spitze und führte unangefochten bis zur Hälfte des Rennens — dann mußte er mit festgeganenem Gasschieber ausscheiden. Sand und Schlamm hatten den Schieber blockiert; bei einem Weltmeister sollte das, auch wenn hier extremste Wetterbedingungen herrschten, allerdings nicht passieren dürfen. Friedrichs, der seine 400er CZ nicht wieder fit bekam, startete dann, nachdem er nach diesem Ausfall im 1. Lauf ja keinerlei Plazierungschancen mehr hatte, im 2. Lauf nicht mehr.

Kopfbild: Regen — Regen — Regen!

Links: Roger Decoster, Sieger in beiden Läufen dieser Schlamm Schlacht in Malpensa.

# Toll-eine brandneue Rakete...



sagen Motorradfans, wenn eine Kreidler-FLORETT RS vorbeirauscht – und schnell, sehr schnell ihren Blicken entschwindet...

Hier haben einige Fans Weltrekordmann Rudolf Kunz doch einmal „erwischt“. Sofort wird er mit Fragen „ausgequetscht“. Warum Großflächenzylinder? Wieso verstellbarer Sportlenker? Wie schnell in der Kurve? – Einfach Klasse! Darf ich mal? Rudolf Kunz gibt bereitwillig Auskunft und fachkundige Ratschläge.

Sie sollten sich diese Sportmaschine einmal genauer ansehen. Sie hat viele technische Raffinessen.

#### Gutschein M 3

Bitte senden Sie mir ausführliche Informationsunterlagen über Ihr Fahrzeugprogramm.



**KREIDLER FAHRZEUGBAU**  
7014 KORNWESTHEIM

Nach seinem Ausfall übernahm der Engländer John Banks auf seiner BSA die Führung, bis ihn — ein blockierter Gasschieber auf den dritten Platz zurückwarf. Bis zur letzten Runde des knapp 50 Minuten dauernden Marathonrennens konnte er sich auch auf diesem Platz behaupten, doch dann blieb er schließlich ohne Benzin liegen und schied aus. Inzwischen hatte der Schwede Ake Johnson auf Husqvarna die Führung übernommen, aber er stürzte wenig später. Damit war der Weg frei für Roger Decoster, den Belgier, Stallgefährten Friedrichs, auf seiner 400er CZ. Mit einem sicheren Vorsprung von knapp zwei Minuten ging er vor dem Sowjetrussen Youri Matveev auf CZ 360 nach einer vorgeschriebenen Zeit von 40 Minuten plus zwei gefahrenen Runden als Sieger durchs Ziel. Dahinter lag der Engländer Alan Clough auf Husqvarna auf Platz drei, Viertes wurde Villis Brunis, ebenfalls ein Sowjetrusse auf CZ. Nur diese Drei lagen bei Zieleinfahrt noch in derselben Runde mit Decoster (der 14.). Den beiden folgenden tschechischen CZ-Fahrern Vaclav Svastal und Peter Dobry fehlte bereits eine Runde. Erwin Schmider beendete diesen Lauf mit zwei Runden Rück-



Links: Erwin Schmider. Oben: Jeffrey Smith auf der ultra-leichten BSA.

stand noch vor dem Tschechen Vastimil Valek (Jawa). Wolfgang Müller war auf der Maico noch vor Schmider gelegen, fiel aber wegen heruntergesprungener Kette auf den neunten Platz zurück. Alle weiteren der 24 gestarteten Fahrer blieben auf der Strecke.

Decoster führte, während der Regen etwas nachgelassen hatte, im zweiten Lauf (der im Anschluß an den zweiten Juniorenlauf gefahren wurde), stürzte in der dritten Runde, konnte sich in der siebten seine Spitzenposition aber wieder zurückerobern und gab sie bis ins Ziel hinein nicht mehr ab. Dem jungen Dobry war es gelungen, sich auf seiner CZ hinter den Belgier zu setzen; er schaffte es als Einziger, die gleiche Anzahl Runden hinter sich zu bringen wie Decoster, nämlich 13. Nur eine Minute lag er im Ziel hinter ihm zurück.

Der Engländer Jeff Smith war mit seiner BSA schlecht vom Start weg gekommen, er arbeitete sich dann bis zum dritten Platz vor — schließlich mußte auch er mit blockiertem Gasschieber kapitulieren. Alan Clough lieferte sich mit Vaclav Svastal einen erbitterten Fight um den dritten Platz, den der Engländer schließlich mit knapp vier Sekunden zu seinen Gunsten entschied. Der Franzose José Barbara wurde auf einer Montesa vor Schmider Fünfter. Siebter und zugleich Letzter in diesem Durchgang war ein  
(Schluß auf Seite 390)



## Adomeu †

Am 10. Mai hat der Tod einen Mann im Alter von 72 Jahren aus diesem Leben abberufen und damit von jahrelangem schweren Leiden erlöst, der einmal nicht nur im Kreis seiner journalistisch tätigen Kollegen, sondern überall dort bekannt war, wo es um Motorräder ging: Adolf Meurer — Adomeu.

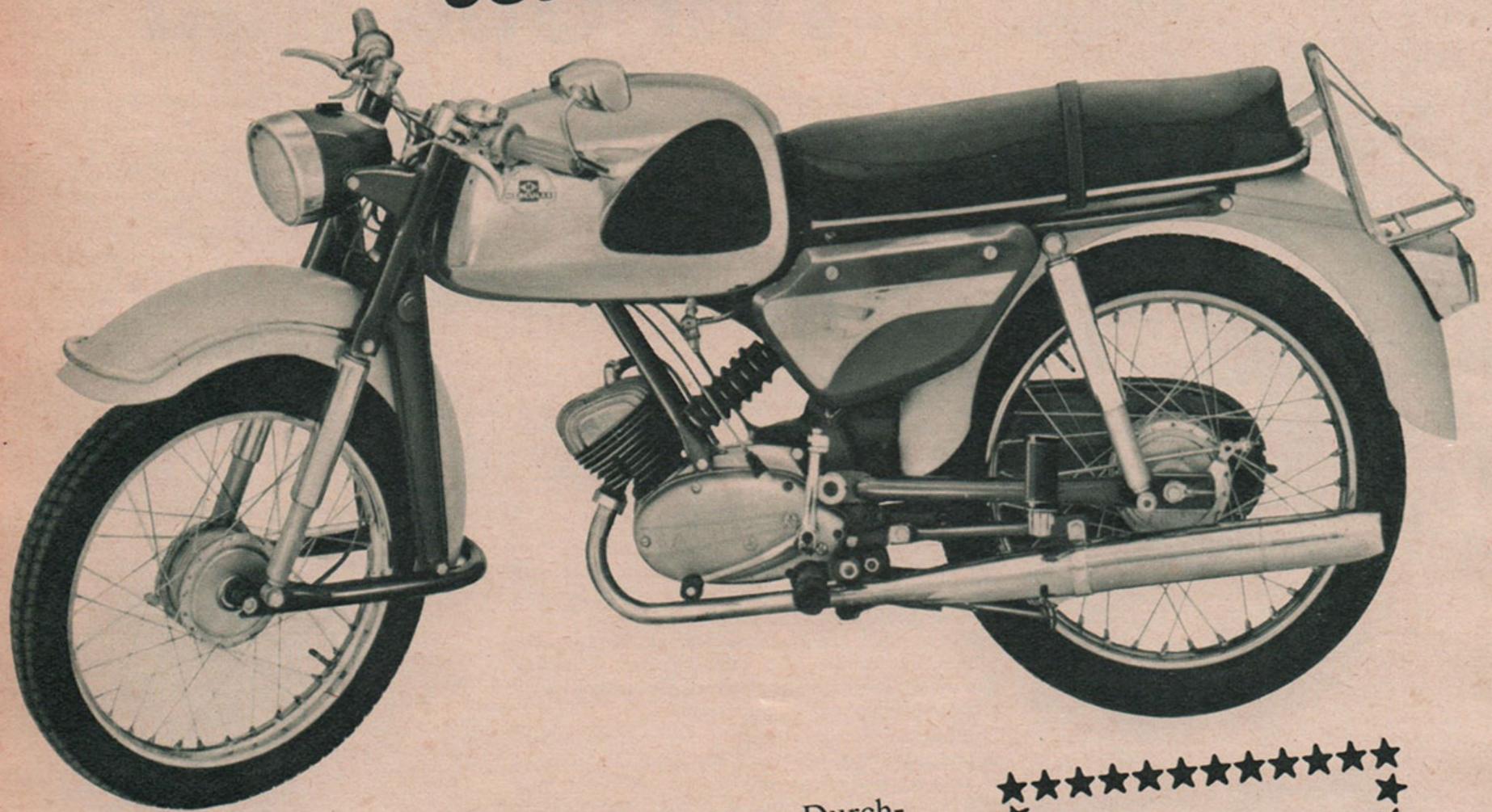
Adolf Meurers Leben war allezeit ganz besonders gerade mit dem Motorrad verbunden: ursprünglich Verkaufs- und Filialleiter in dieser Branche, kam er später zum aktiven Sport und zum Journalismus, war Streckensprecher bei Motorradrennen, Presseorganisationsleiter solcher Veranstaltungen, aber auch Herausgeber eines Pressedienstes und Autor motorsportlicher Bücher. 1937 holte ihn sich die AUTO UNION als Rennleiter für ihren DKW-Motorrad-Rennstall, nachdem dessen Umfang August Prüssing allein mit der technischen Betreuung voll auslastete. (Unser Bild zeigt ihn mit den DKW-Spitzenfahrern Walfried Winkler und Ewald Kluge.)

Noch vor dem Krieg verließ er dann die AUTO UNION wieder und ging als Propagandamann zu dem im Aufbau begriffenen Volkswagenwerk. Seine Tätigkeit als Offizier in der französischen Kraftfahrzeugindustrie während des Krieges brachte ihm als „Kriegsverbrecher“ jene Jahre der Gefangenschaft ein, die letztlich die Ursache seiner ange-



schlagenen Gesundheit in den Jahren nach dem Krieg waren. Unverdrossen aber baute er sein Leben neu auf und diente wieder dem Motorsport und der Kraftfahrwirtschaft. Allzeit hilfsbereit und den Schönheiten dieser Welt aufgeschlossen, war er nicht nur eine Persönlichkeit — er war ein prächtiger Mensch und guter Kamerad, den die nicht vergessen werden, die ihn kannten.  
S. R.

# **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  $\Phi$ ).  
 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.



## 2. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft

# Großer Preis von Spanien

Strahlende Sonne vom südlichen Himmel — dazu die herrliche Kulisse des Montjuich-Parks — das mußte darüber hinwegtrösten, daß in diesem Jahr der Große Preis von Spanien auf dem 3,9 km langen „Twist“-Kurs (wie der Barcelona-Rundkurs von den Engländern bezeichnenderweise auch genannt wird) einen der dürftigsten Weltmeisterschaftsläufe der Halbliterklasse brachte, den es in den letzten Jahren gegeben hat. Die 500er Klasse, die zum letzten Mal 1960 in Barcelona ausgetragen und damals von Jim Redman auf Norton gewonnen wurde, wurde in diesem Jahr statt der Seitenwagengespanne wieder ins Rennprogramm aufgenommen. Aber die hohen Kosten der langen Anreise hatten viele der Privatfahrer abgehalten, nach Barcelona zu kommen, und so waren ganze acht (!) echte 500 ccm-Maschinen am Start.

Ebenso groß wie die Enttäuschung hierüber war die der Yamaha-Männer: Phil Read und Bill Ivy, die auf den neuen 125ern saßen, fielen beide nach hartem Zweikampf mit Kurbelwellenschaden aus! Um so größer war dann allerdings die Freude und der Jubel der 25 000 Zuschauer, als der neue Mann im Bultaco-Stall, der Spanier Canellas, den Lauf der 125er vor seinem Teamkameraden Ginger Molloy gewinnen konnte.

Die Bultaco hatten zum Training neue Drehschiebermotoren mit 125 und 250 ccm mitgebracht, setzten sie dann aber im Rennen nicht ein. Jack Findlay hatte, wie schon in Imola, seine Dreizylinder-Cardani dabei, konnte sie aber, nachdem im Training die Ölzufuhr zu einer der beiden obenliegenden Nockenwellen versagte, im Rennen nicht einsetzen. Die beiden obenliegenden Nockenwellen werden auf der rechten Seite mittels einer Kette angetrieben. Die drei 28 mm Dellorto-Ver gaser werden aus zwei gemeinsamen Amal-Schwimmerkammern gespeist. Bei einer Verdichtung von 10,5:1 und einer Drehzahl von 13 000 soll der Motor 70 PS abgeben.

Jack Findlay hängt diesen Dreizylinder-Motor in ein seiner McIntyre-Matchless nachempfundenes Fahrwerk, vorn mit einer Norton-Gabel, hinten mit Matchless-Beinen ausgestattet.

Die 125er Vierzylinder-Motoren von Yamaha sind über Winter noch etwas schmaler und niedriger geworden — und liegen in der Leistung bei über 40 PS! In der 250er Klasse werden dagegen nach wie vor die letztjährigen Motoren gefahren.

Hans-Georg Ansheidt, der wenige Tage zuvor beim Großen Preis von Österreich in Salzburg mit seiner 125er Suzuki stürzte (wobei der Tank aufplatzte und die Suzuki Feuer fing), sich aber glücklicherweise außer ein paar bösen Hautabschürfungen und Prellungen keine ernststen Verletzungen zuzog, hatte, wie schon auf dem Nürburgring, auch hier wieder Ärger vor allem mit dem Anspringen seines Suzuki 50 ccm-Zweizylinder-Motors. Für dieses neueste 1968er Modell, dessen Motor statt der 22er jetzt zwei 23er Vergaser besitzt, bekam Ansheidt zwar eine Kiste voller Düsen mitgeliefert — nur leider ohne jede Anweisung. Nun wäre das nicht so schwierig,

hätte man bei Suzuki nicht gerade neue Düsenbezeichnungen in Form von Buchstabenfolgen (wie XQ usw.) geschaffen, die keinerlei Hinweise geben, welche die nächstkleinere bzw. die nächstgrößere Düse ist. Da hilft nur probieren . . .

Leider stürzte Dieter Braun, dem nach dem Erfolg vom Nürburgring seine MZ nun auch für die WM-Läufe zur Verfügung steht, im Training. Ein Sturz, der eigentlich hätte nicht passieren dürfen. Vor allem deshalb nicht, weil Braun zum ersten Mal in Barcelona war — und bereits in



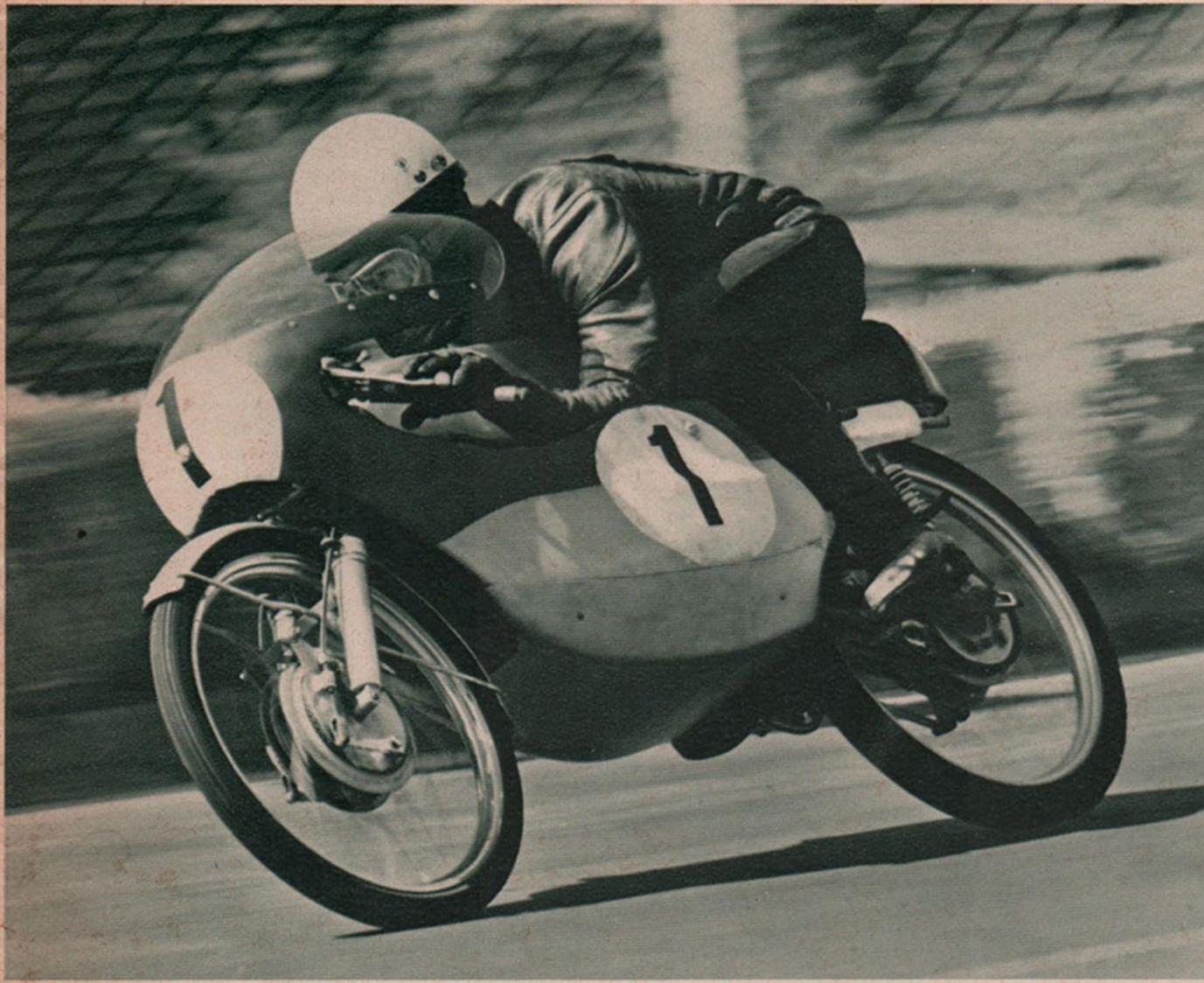
Agostini gewann auch in Barcelona die Klasse bis 500 ccm, aber Jack Findlay fuhr ein blendendes Rennen auf seiner Matchless und ließ den Weltmeister erst in der sechsten Runde vorbei.

seiner dritten Trainingsrunde in einer schnellen Linken abstieg. Er zog sich dabei einen Beinbruch und drei Oberarmbrüche zu. — Damit ist nun wohl das westdeutsche MZ-Team für einige Zeit außer Gefecht gesetzt.

### Auch auf der Hausstrecke der Spanier siegt Ansheidt

Ansheidts Suzuki, die also bereits im Training Sorgen bereitet hatte, sprang dann im Rennen selbst prompt nicht an. So waren zunächst die Hoffnungen der Derbi-Männer groß, als Barry Smith sich an die Spitze des Feldes setzen konnte. Vier Runden lang hielt er die Führung, dann aber zog Ansheidt auf seiner 14 Gang-Suzuki vorbei und übernahm die Spitze. Aber Angel Nieto, der als einer der Letzten vom Start wegkam, stürmte in verwegener spanischer „Kamikaze-Manier“ dem Feld nach, und es gelang ihm, an Smith vorbeizugehen und zu Ansheidt aufzuschließen. Nieto, der im Training zwei Sekunden schneller

Links: Start der Klasse bis 250 ccm — im Hintergrund die Silhouette von Barcelona. Fotos: V. Rauch



H.-G. Ansheidt, in dessen Suzuki-Motor die Japaner für diese Saison noch etwas mehr Spitzenleistung hineingebracht haben (wodurch er freilich noch etwas heikler wurde) konnte sich in der 50er Klasse seiner spanischen Widersacher erwehren und weitere 8 Punkte für die Weltmeisterschaft verbuchen.

#### Ergebnis

Klasse bis 50 ccm – 15 Runden = 56,859 km

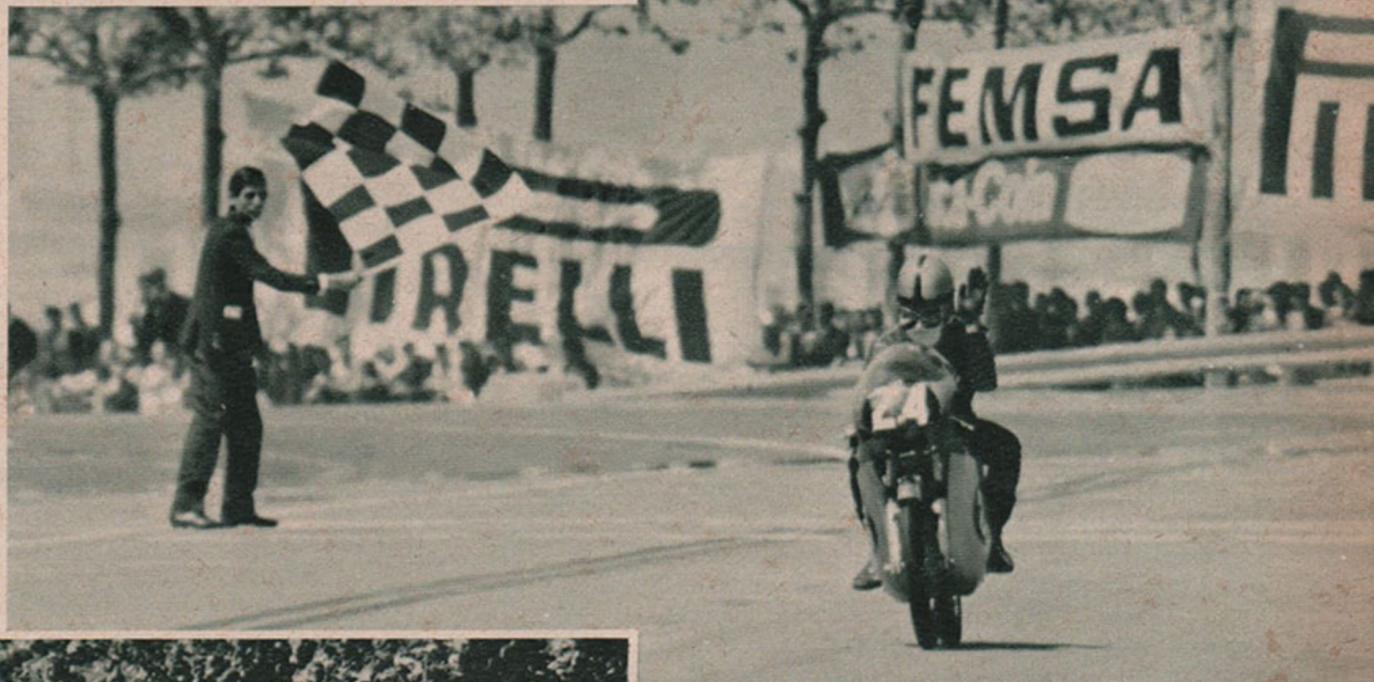
1. H.-G. Ansheidt (Suzuki) in 33:29,94 = 101,842 km/h; 2. A. Nieto (Derbi) in 33:30,37; 3. B. Smith (Derbi) in 33:53,57; 4. P. Lodewijckx (Kreidler) in 34:14,88; 5. C. Giro (Derbi) in 35:19,79; 6. F. Cufi (Derbi) in 36:42,00. – Schnellste Runde: A. Nieto 2:10,15 = 104,850 km/h.

#### Yamaha diesmal bei den 125ern ohne Glück

Ein hochdramatisches Rennen dagegen war das der Achtellitermaschinen. Zunächst einmal lieferten sich Bill Ivy und Phil Read auf ihren schnellen wassergekühlten Yamahas einen erbitterten Zweikampf. Laufend wechselten sich beide in der Führungsposition ab.

Kent Andersson, dem es auf seiner luftgekühlten ehemaligen Werks-MZ in der ersten Runde zunächst gelungen war, sich zwischen den beiden Yamaha-Fahrern zu halten und der sich sogar zwei Runden in Ivys Windschatten behaupten konnte, war dem Tempo des Weltmeisters auf seiner Yamaha auf die Dauer nicht gewachsen und fiel dann zurück, lag allerdings noch immer auf Platz drei. Ginger Molloy auf der Bultaco rückte nun zu dem Schweden auf, und es gelang ihm sogar nach hartem Kampf, Andersson auf Platz

als Ansheidt gewesen war, kam dabei zugute, daß Ansheidts Zweizylinder derart „spitz“ ist, d. h. sein nutzbares Drehzahlband ist derart schmal, daß es dem Weltmeister auf dem kurvenreichen Kurs einfach unmöglich war, die Leistung seines so schnellen Motors voll einzusetzen. Immer wieder blieb der Motor in den engen Kurven weg. Nachdem Ansheidt dann noch mit Zündaussetzern zu kämpfen hatte, gelang es Nieto zwei Runden vor Schluß, sich gar vor den Suzuki-Mann zu schieben. Die Spanier geraten das erste Mal aus dem Häuschen — doch Ansheidt holt sich die Spitzenposition zurück und geht mit halber Radlänge vor Nieto als Sieger durchs Ziel! Die schnellste Runde, die Angel Nieto fuhr, lag ebenso wie die Geschwindigkeit Ansheidts über die Gesamtdistanz weit unter den früher erzielten Rekorden — ja Ansheidt erreichte nicht einmal die vor vier Jahren auf der Kreidler gefahrene Rundenzeit!

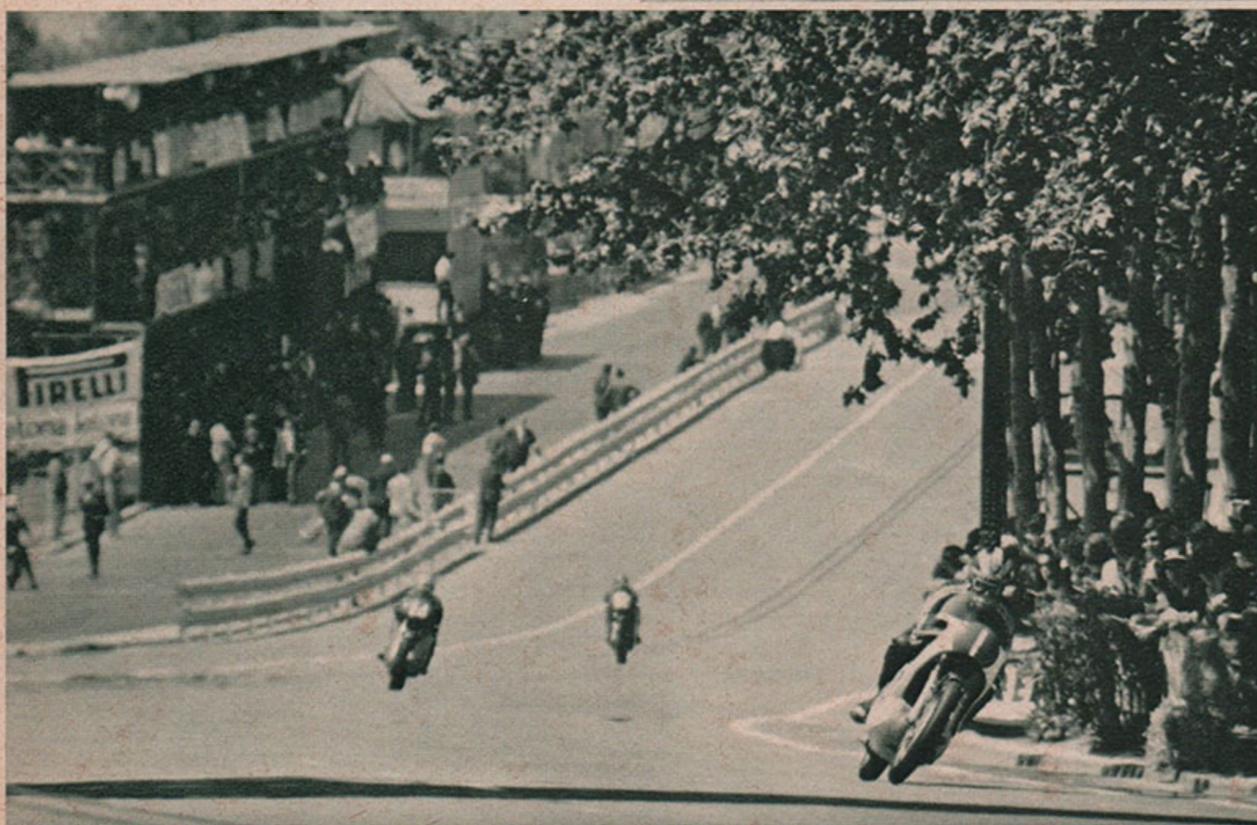


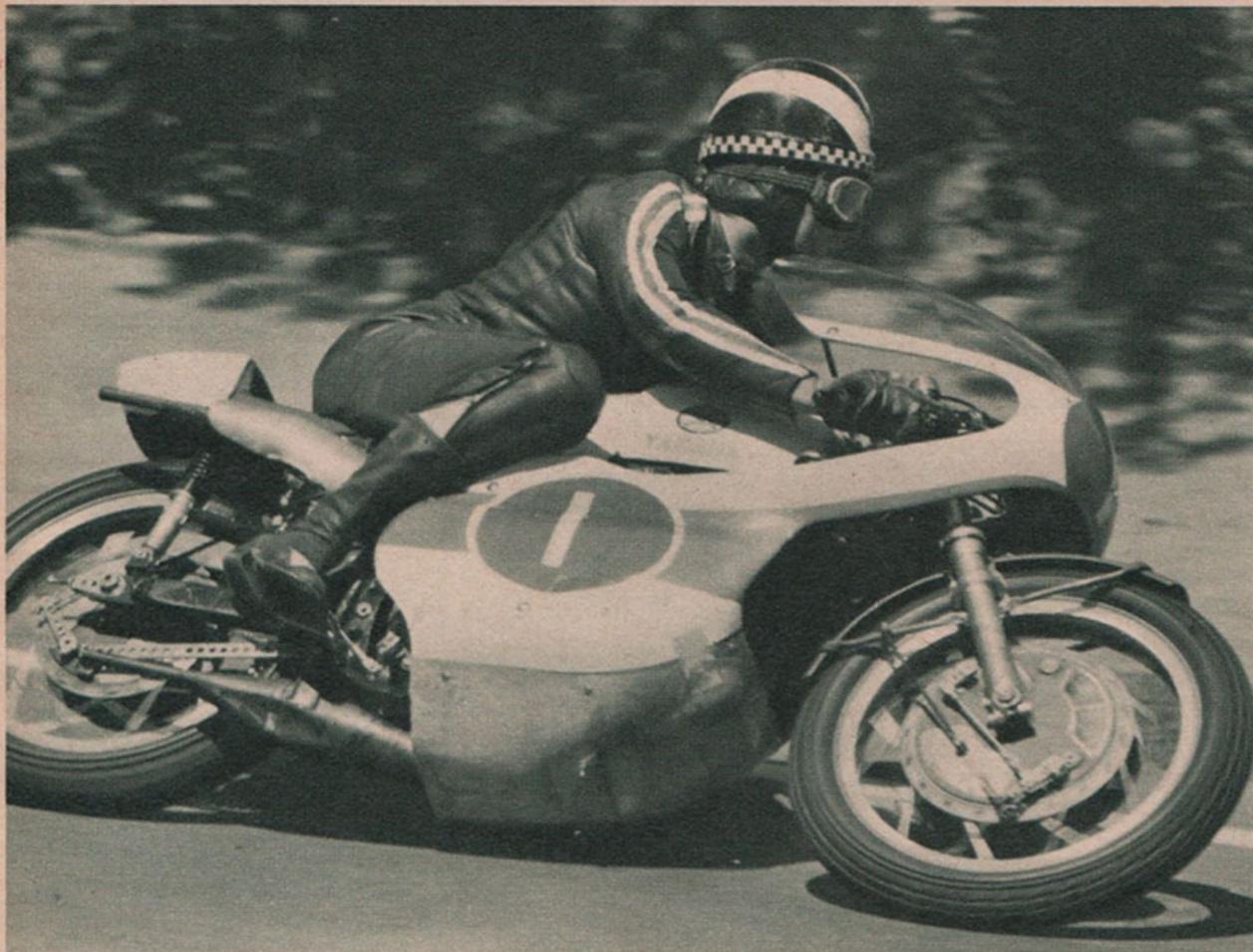
Oben: Hier wird Salvador Canellas, der spanische Sieger der Klasse bis 125 ccm, abgewinkt — er fuhr auf seiner Bultaco ein ausgezeichnetes Rennen, aber der Sieg gehörte ihm erst nach dem Ausfall der beiden Yamaha-Werksfahrer.

vier zu verweisen. Unterdessen stritten sich Tommy Robb und Gordon Keith um den siebten Platz, während Heinz Rosner auf einer schon etwas betagten wassergekühlten Einzylinder MZ-Werksmaschine an sechster Position lag.

Salvador Canellas stürmt unterdessen auf seiner Bultaco, nachdem er zunächst nur schlecht vom Start weggekommen war, dem Feld nach und setzt sich nach einigen aufregenden Runden mit dem Schweden Andersson vor diesen auf den dritten Platz. Aber noch einer fuhr nahe der Adhäsionsgrenze seiner Reifen: Derbis Hoffnung Angel Nieto auf der luftgekühlten Zweizylindermaschine. Auch er war schlecht vom Start weggekommen, hatte sich aber bis zur zweiten Runde schon auf den achten Platz vorgekämpft — dann

Links: Phil Read führt im Rennen der Viertelliterklasse, nachdem er — nach seinem schlechten Start — sich zunächst bis zu dessen Ausfall ein heißes Rennen mit Ivy geliefert hatte.





Phil Read auf der 250 ccm-Vierzylinder-Yamaha.

allerdings überzog er die Haftgrenze seiner Reifen und stürzte. Derbis Hoffnungen waren damit begraben.

Nach der Hälfte des Rennens lagen die beiden Yamahas ungefährdet mit etwa einer halben Runde Vorsprung vor dem Zweiten, Canellas, in Führung. Dann plötzlich fehlt Phil Read! Ein Kurbelwellenschaden warf ihn sieben Runden vor Schluß aus dem Rennen. Die japanischen Monteure an seiner Boxe diskutieren noch über die möglichen Ausfallgründe, als zwei Runden später — auch Bill Ivy fehlt!! Beide, wie sich später herausstellte, fielen durch Kurbelwellenschaden aus. Doch nun geraten die Spanier abermals aus dem Häuschen, und das mit Recht, denn nun führt ihr Landsmann Canellas auf einer Bultaco! Und dahinter liegt Ginger Molloy auf einer zweiten Bultaco!

Nachdem in der gleichen Runde wie Read auch Andersson wegen Getriebeschadens seine MZ beiseitestellen mußte, rückten nun Heinz Rosner und das übrige Feld drei Plätze nach vorn. An dieser Reihenfolge ändert sich bis ins Ziel hinein nichts mehr. Walter Scheimann bringt seine Honda dahinter auf den vierten Platz, während Tommy Robb auf seiner Bultaco als Fünfter im Ziel bereits eine Runde zurückliegt.

#### Ergebnis:

Klasse bis 125 ccm — 27 Runden = 102,347 km

1. S. Canellas (Bultaco) in 55:03,94 = 111,518 km/h; 2. G. Molloy (Bultaco) in 55:33,13; 3. H. Rosner (MZ) in 56:50,96; 4. W. Scheimann (Honda) in 56:53,81; eine Runde zurück: 5. T. Robb (Bultaco); 6. P. Alvarez (Bultaco). — Schnellste Runde: Ivy (Yamaha) in 1:55,73 = 117,915 km/h.

### Der Sieg in der Viertelliter-Klasse gehört Phil Read auf der Yamaha

Und wieder sind es die Spanier, die für eine Überraschung sorgen: als das Feld der 250er Klasse auf die Reise geschickt wird, zieht Santiago Herrero auf einer Einzylinder Drehschieber-Ossa als Erster davon. Allerdings kann er diese Führungsposition nur kurz halten. Dann hat, wie könnte es auch anders sein, Bill Ivy auf seiner schnellen Yamaha aufgeschlossen, und Herrero muß das Feld räumen. Phil Read findet nach einem sehr schlechten Start in der achten Runde ebenfalls Anschluß an Ivy, und beide liefern den Zuschauern nun ein schönes Rennen — bis Ivy wegen Störungen seiner Transistorzündanlage

ersten Runden Herrero auf der Ossa und Molloy und Canellas auf ihren Bultacos um die Plätze. Herrero allerdings so hart, daß er in der achten Runde durch Sturz ausscheidet. Molloy, der zu diesem Zeitpunkt direkt hinter ihm lag, verliert dadurch etwas an Boden, während Canellas im weiteren Verlauf des Rennens ebenfalls ausscheidet. Angelo Bergamonti muß seine Hoffnungen, die Aermacchi als Vierter ins Ziel zu bringen, zwei Runden vor Schluß begraben, als sein Motor keine Kompression mehr hatte. Schiebend erreicht er das Ziel und wird so nur Zehnter. Vierter wird Carlos Giro auf einer ganz gewöhnlichen Ossa. Tommy Robb, der nach seinem Fünften im Lauf der 125er hier wieder gut im Rennen lag, sucht, nachdem ihm seine Kupplung Schwierigkeiten macht, die Boxe auf. Ohne den Fehler gefunden, geschweige behoben zu haben, startet er wieder und wird Zwölfter (und damit Letzter).

#### Ergebnis:

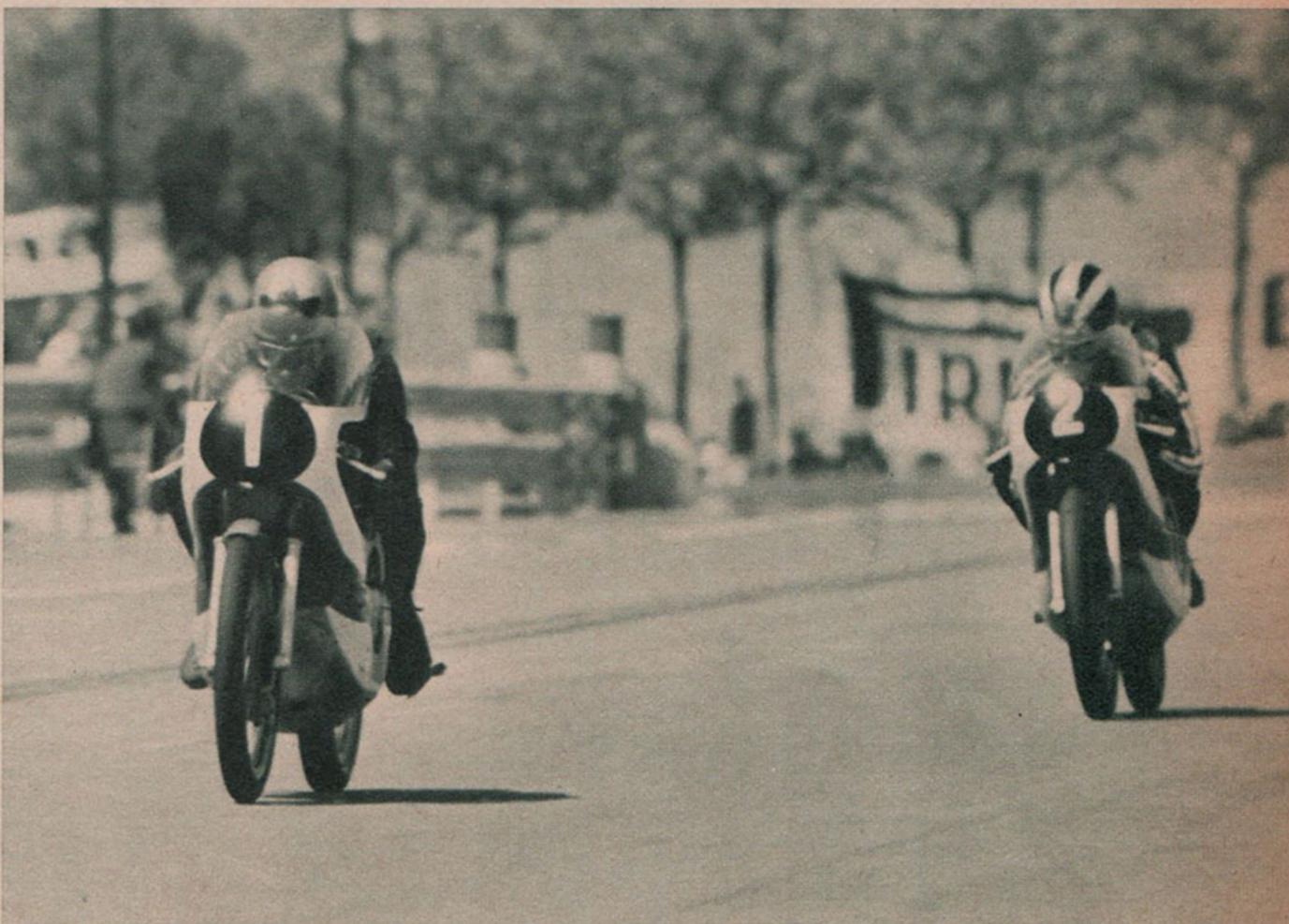
Klasse bis 250 ccm — 33 Runden = 125,091 km

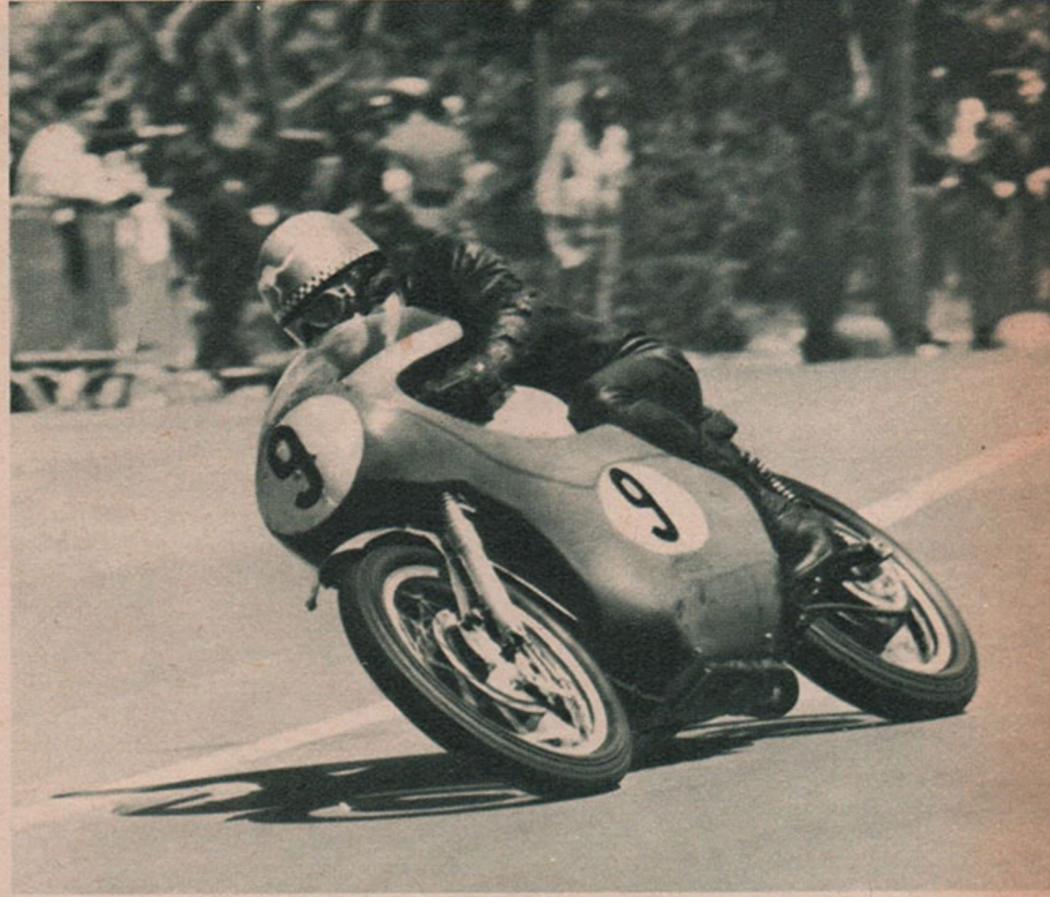
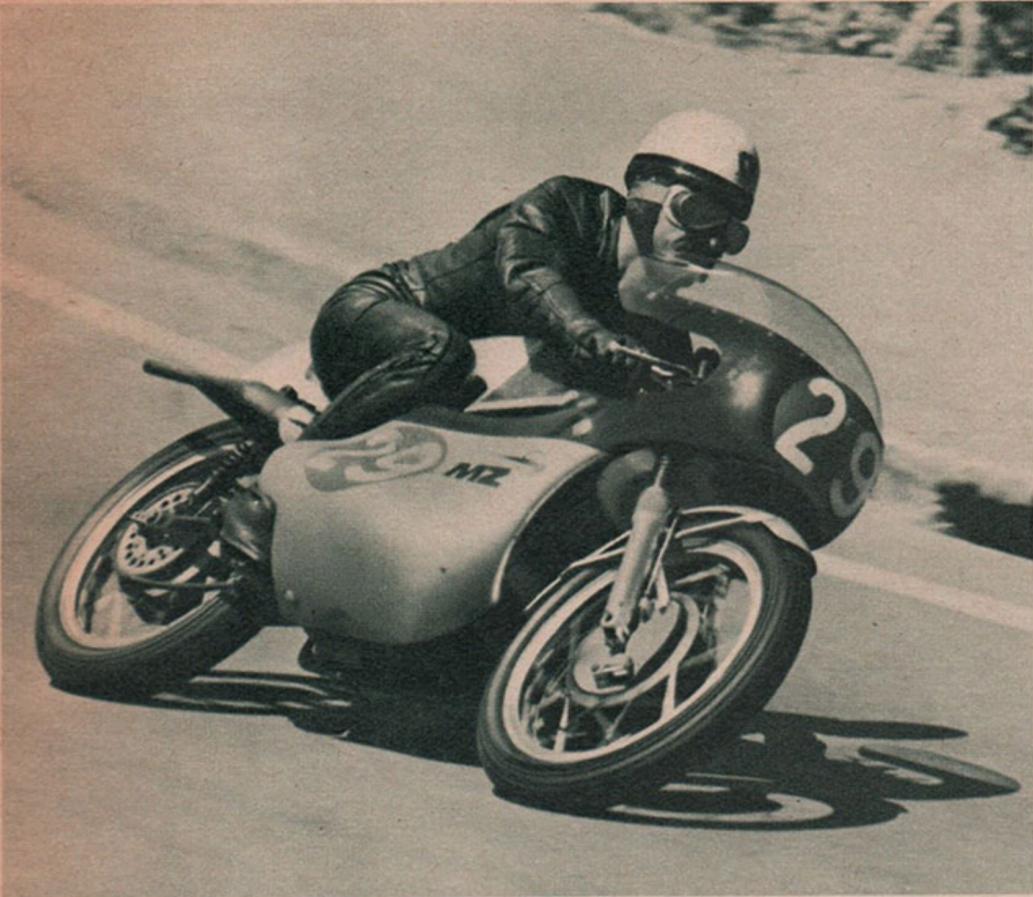
1. P. Read (Yamaha) in 1:03:28,33 = 118,248 km/h; 2. H. Rosner (MZ) in 1:04:57,39; eine Runde zurück: 3. G. Molloy (Bultaco); 4. C. Giro (Ossa); zwei Runden zurück: 5. C. Rocamora (Bultaco); 6. P. Eickelberg (Aermacchi). — Schnellste Runde: Read (Yamaha), 1:52,12 = 121,679 km/h.

### Agostini gewinnt die Halbliter-Klasse — aber Findlay hatte einen großen Tag

Ein schlechter Start Agostinis in der 500er Klasse ermöglicht es Angelo Bergamonti, seine Hannah-Paton vor Jack Findlay (McIntyre-Matchless), Bruno Spaggiari auf einer betagten 385er Ducati und Rex Butcher (Norton) als Erster durch die erste scharfe Linke nach dem Start zu winkeln. John Dodds hatte, als er noch mit seiner Ketten-schmierung beschäftigt war, das Startzeichen verpaßt und war deshalb zusammen mit Ginger Molloy, an dessen neuer 360er Bultaco eine der beiden Kerzen verölt war, erst zuletzt vom Start weggekommen. (Kuriöserweise hat Bultaco bei der 360er den Zylinderkopf nur wegen besseren Anspringens mit zwei Kerzen ausgerüstet!)

Jack Findlay fuhr hier wohl eines seiner schönsten und größten Rennen. Er übernahm in der zweiten Runde die Führung, während Agostini damit beschäftigt war die Leistung seiner Dreizylinder-MV auf den kurzen Geraden einzusetzen,





um an den vor ihm Liegenden vorbeizuziehen. Aber so einfach war das nicht, und Findlay führte bis zur vierten Runde, dann erst hing Agostini nach einer neuen Rekordrunde von 1:52,07 Minuten (seiner schnellsten in diesem Rennen) an Findlays Hinterrad. Nachdem auch Findlay nur knapp unter dieser Zeit blieb, brachen beide so den aus dem Jahr 1960 stammenden Rundenrekord, den Jim Redmann auf einer Norton aufgestellt hatte. Sie blieben jedoch zwei Sekunden unter Mike Hailwoods Rekordrunde, die dieser im vergangenen Jahr auf der 250er Honda fuhr.

Erst zu Beginn der sechsten Runde gelingt es Agostini, an Findlay vorbeizuziehen. Nun ist ihm und seiner schnellen MV Agusta nichts mehr im Weg, und so kann er nach 40 Runden (!) mit einer Minute vor Findlay als Sieger durchs Ziel gehen. Also wieder ein Erfolg für Agostini und seine MV. Der eigentliche Held aber war diesmal Jack Findlay. Schließlich war es eine enorme Leistung für ihn, seine nicht gerade leichte Matchless nach 40 Runden mit nur einer Minute hinter

**Links:** Durch den Ausfall von Ivys Yamaha in der 250er Klasse konnte Heinz Rosner, der bis dahin den dritten Platz gehalten hatte, sich im Endergebnis auf den zweiten vorschieben – noch vor Ginger Molloy's Werks-Bultaco.

**Rechts:** Jack Findlay fuhr auf der Matchless in der Halbliterklasse ein ganz großes Rennen und konnte in den ersten Runden vor Agostini die Spitze halten; im Ziel wurde er, als einziger Nichtübrundeter, Zweiter.

Agostini ins Ziel zu bringen. Bergamontis Hannah-Paton war dagegen nicht schnell genug, und er hatte immer mehr an Boden verloren, so daß er sich schließlich mit dem vierten Platz begnügen mußte. John Dodds und Ginger Molloy hingegen kämpften so hart um den Dritten, daß sie dabei näher an Findlay heranrückten. Findlay aber

**Links:** Ginger Molloy, dessen Bultaco doch nicht schnell genug war, um zu verhindern, daß er im Endergebnis der 250er Klasse hinter Read und Rosner als Dritter eine Runde zurücklag.

**Rechts:** Angelo Bergamonti, ansonsten Werksfahrer auf der 250er Morini, fuhr in Barcelona in der Halbliterklasse die Hannah-Paton und brachte sie auf den vierten Platz.

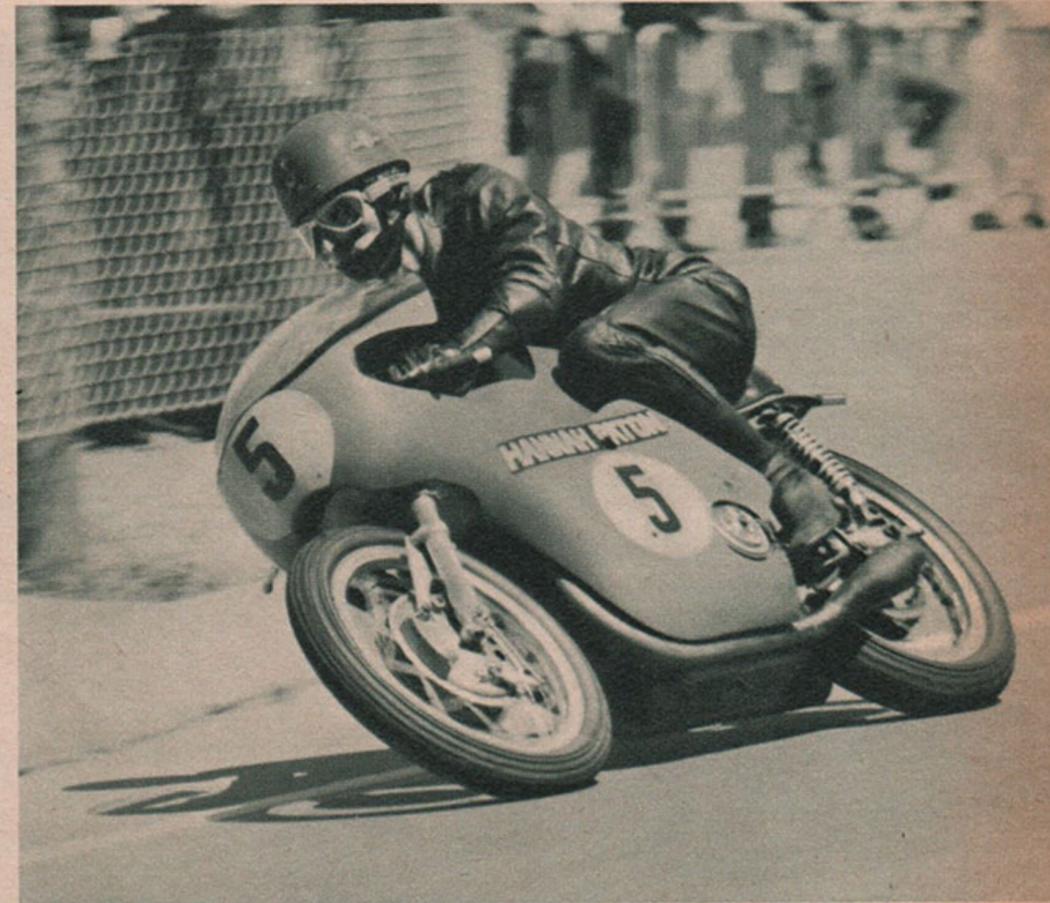
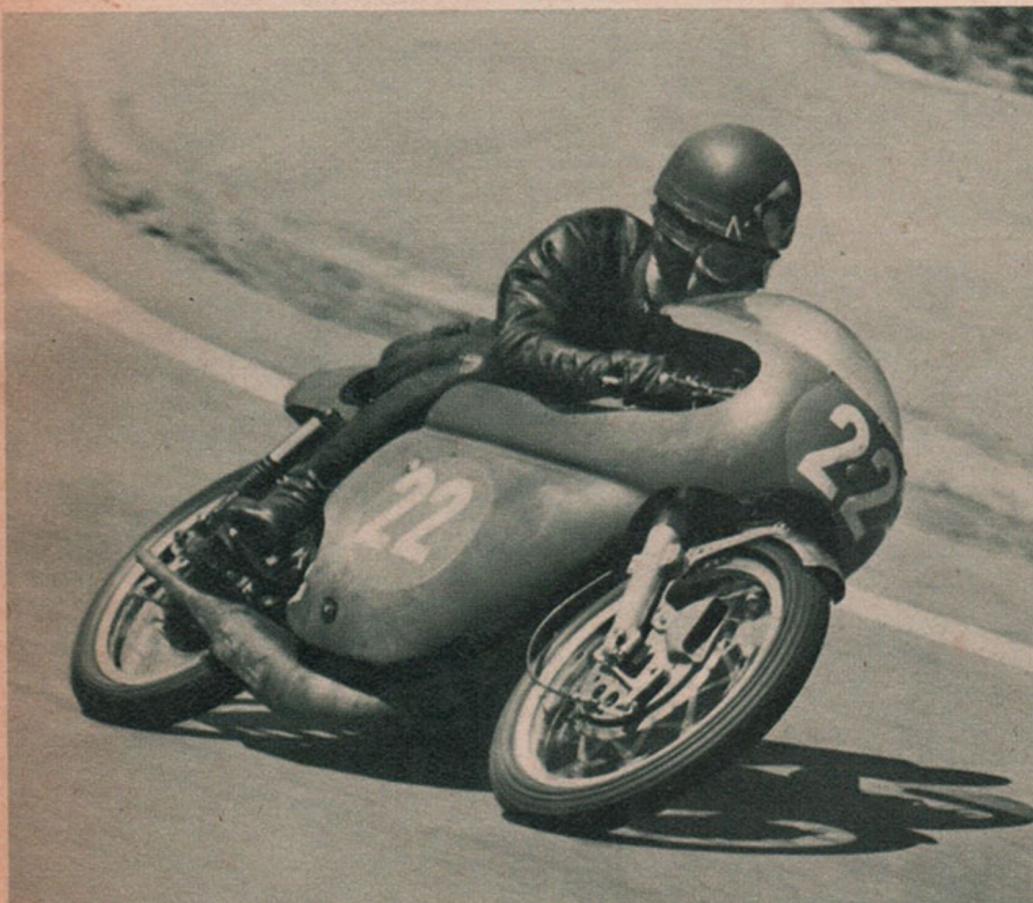
bekam das von seiner Boxe aus angezeigt und vergrößerte den Abstand wieder. Leider mußte Ginger Molloy nach diesem feinen Kampf 10 Runden vor Schluß seine Bultaco wegen eines Defekts im Schaltmechanismus beiseite stellen. Für John Dodds auf der Norton war damit der Weg zum dritten Platz frei. Ein heißes Duell um den Fünften zwischen Gyula Marsovszky (Matchless) und Rex Butcher (Norton) endete zugunsten des kleinen Ungarn-Schweizer, als in den letzten Runden die Aussetzer von Butcher's Norton, die er von Anbeginn hatte, so stark wurden, daß er den Platz räumen mußte. Zwei Runden zurück wird Walter Scheimann Siebter, vor Gordon Keith auf Monark, während Paul Eickelberg Neunter und damit Letzter wird.

V. R.

**Ergebnis:**

**Klasse bis 500 ccm – 40 Runden = 151,626 km**

1. G. Agostini (MV Agusta) in 1:16:16,61 = 119,270 km/h;
  2. J. Findlay (Matchless) in 1:17:17,96; eine Runde zurück;
  3. J. Dodds (Norton);
  4. A. Bergamonti (Hannah-Paton);
  5. G. Marsovszky (Matchless);
  6. R. Butcher (Norton).
- Schnellste Runde: Agostini (MV Agusta) 1:52,07 = 121,766 km/h.



# Der Motor kann ewig halten, aber der Rest rostet — da fehlt Finish!

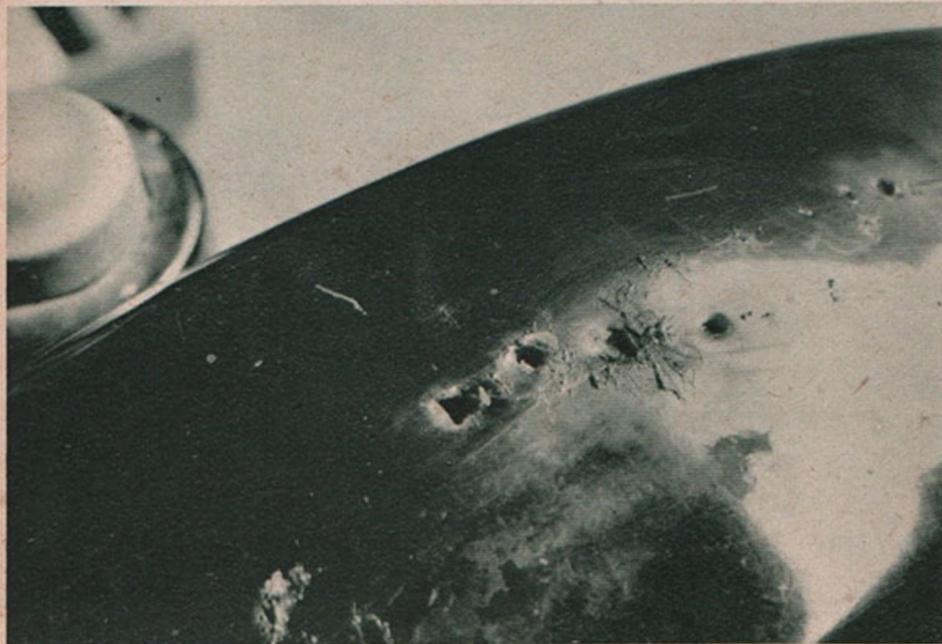
Ein Motorrad muß man pflegen, wenn man lange seine Freude am Aussehen des guten Stückes haben will. Darüber besteht wohl sicher Einigkeit. Weniger einmütig sind aber die Ansichten, wenn es darum geht, wie oft man pflegen muß und vor allem, wie gründlich man sich mit den einzelnen Speichen und sonstigen Kleinteilen beschäftigen muß. Wer viel Zeit hat und das Motorrad nur als Hobbygerät („Kultgerät“ sagte letztlich jemand zu seiner R 50) besitzt, dem macht es nichts aus, sich mal den ganzen Sonnabend nur um die Maschine herumzubewegen und mit Lappen, Bürste, Waschmittel, Lackpinselchen und diversen anderen Pflege-„Werkzeugen“ herumzuwerkeln. Da wird dann sogar eine besondere Liebhaberei aus dem Polieren von Aluteilen gemacht und das erste Stäubchen, das sich auf die frischgeputzte Maschine setzt, wird mit wütendem Blick wieder fortgescheucht.

Diese Methode hält praktisch jedes Motorrad ewiglich in einem Zustand, der es „wie aus dem Laden“ glänzen läßt. Die zweite Methode, die wohl die häufiger angewandte sein wird, beschränkt sich aufs normale Waschen, vielleicht im Winter an jedem Wochenende, im Sommer nur dann, wenn es wirklich mal dreckig zugeht. Auch das kann genügen . . . wenn die Maschine werksseitig so sorgfältig hergestellt ist, daß sie ein gewisses Maß an Strapazierfähigkeit erreicht. Um diese Herstellungssorgfalt geht's also hier, diese Sorgfalt nennt man „Finish“.

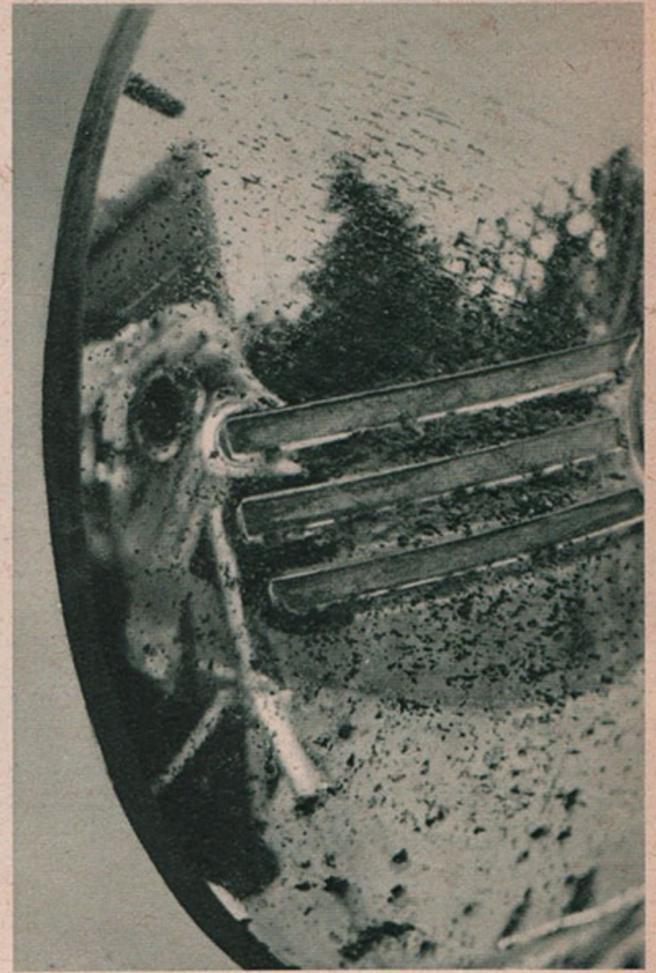
Schon seit Urzeiten unterschieden sich die Motorräder nicht nur in Leistung und Zuverlässigkeit voneinander, sondern auch darin, wieweit die verschiedenen Hersteller die Kunst beherrschten, eine Lackschicht genügend dick zu machen, eine Chromschicht sorgfältig auf Kupfer und Nickel und in der richtigen Dicke aufzutragen. Diese Unterschiede gibt es auch heute noch. Interessant in diesem Zusammenhang ist es, daß wie bei allen Einzelheiten ums Motorrad herum, auch die Fertigungsorgfalt sehr stark davon abhängt, welche Verkaufsziffern eine Marke erreicht. So sind einige der deutschen Fünziger mit weitem Abstand am besten verarbeitet, während Maschinen, die nicht in großen Stückzahlen gefertigt werden, oftmals recht nachlässig zusammengenagelt wirken, sobald man sie an bestimmten Stellen untersucht. Ausnahmen gibt's natürlich auch hierin, denn nicht in jedem Lande hat man die technischen Möglichkeiten, ein sorgfältiges Finish selbst bei Großserienfertigung zu gewährleisten. Es fehlt dann aber nicht mal so sehr am Willen des Herstellers, sondern es hat den Anschein, als wisse man dort gar nicht, welche Forderungen an die Verarbeitungsorgfalt heute üblicherweise gestellt werden können. Immerhin ist die Entwicklung ja nicht auf dem Stand von 1952 und 1953 stehengeblieben, sondern der heutige Motorradkäufer ist sich ganz klar dessen bewußt, daß er für sein gutes Geld viel verlangen kann . . . eben auch sorgfältige Verarbeitung.

Bevor jetzt einzelne Beispiele angeführt werden, möchte ich noch ein wenig die Möglichkeiten zeigen, die es zur Erleichterung der Pflege einer Maschine für den Hersteller gibt. Wenn man z. B. ein Motorrad in Großserie lackieren muß, hat man es in der Hand, dem Kunden entweder ein Produkt anzubieten, das zwar hübsch bunt aussieht, aber den Schmelz der Jugend wegen fehlender Widerstandsfähigkeit des Lackes bald verliert . . . oder aber nach

Führungen von Kabeln zum Rücklicht sollte man schon bei der fabrikenen Maschine totlegen und mit Spachtel oder Unterbodenschutz zuschmieren. Macht man diese Kur nicht rechtzeitig, sieht der Kotflügel bald durchlöchert aus.



Eine Chromschicht braucht nicht unbedingt zu dünn zu sein, um so schon nach 5000 km gesprenkelt zu sein. Mangelhafte Badkontrolle der Galvanik und evtl. sogar mangelhafte Vorbereitung reichen aus.

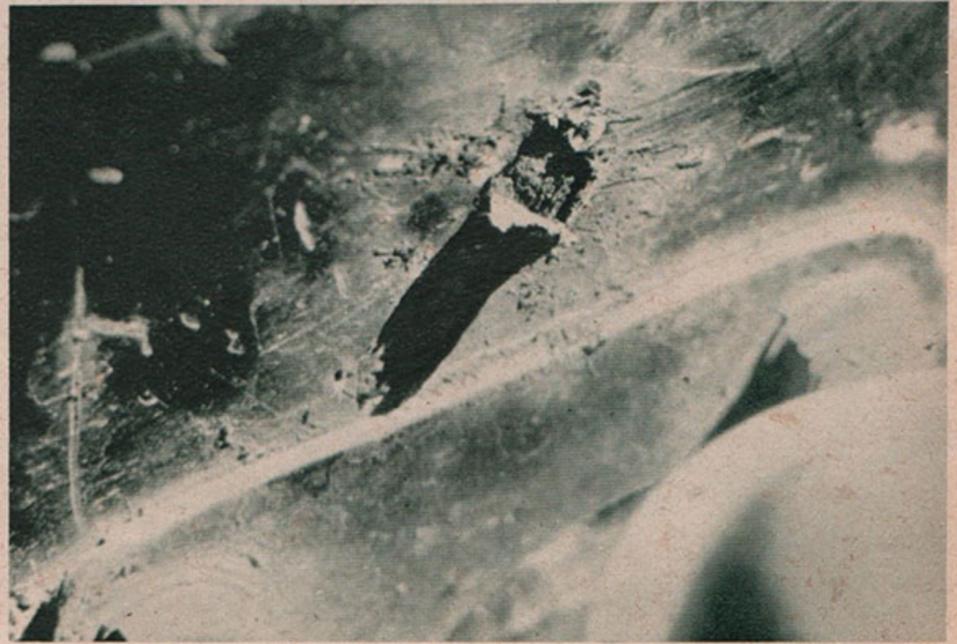


Maßstäben, die nicht zuletzt die Automobilindustrie gesetzt hat, eine weitgehend haltbare Lackierung zu fabrizieren. Keine Frage, daß die einfachere Methode billiger ist, so hat auch das preiswerte Motorrad sehr oft (praktisch immer) den Nachteil einer empfindlichen Lackierung.

Die Lackierung erfolgt normalerweise erst nach sorgfältiger Vorbereitung des Werkstückes. Da muß etwa anhaftender Zunderbelag (vom Schweißen) entfernt werden, desgleichen vielleicht beim Lagern entstandener Flugrost. Dann muß das Fett und Öl herunter, schließlich muß noch dafür gesorgt werden, daß der aufzutragende Lack nicht etwa eine spiegelblanke Metallfläche vorfindet, auf der er nur dank seiner Klebkraft haften könnte, sondern es muß ihm eine leicht angeraute Oberfläche geboten werden, in dessen winzigen Unebenheiten er sich regelrecht festkrallen kann. Die erste Schicht einer richtigen Lackierung ist also eigentlich noch nicht der Grundlack, sondern die Eisenoberfläche nach der Vorbehandlung durch das allgemein übliche „Phosphatieren“. Die Chemie des Phosphatierens braucht hier nicht erklärt zu werden, es reicht, wenn man weiß, daß die Eisenoberfläche durch ganz zarte Anfressungen von Säure chemisch umgewandelt wird, wodurch sie erstens nicht mehr so leicht rostet (die Oberfläche ist ja nun nicht mehr Eisen, sondern die Phosphatschicht) und wodurch zweitens die Haftung der Grundierung gefördert wird.

Der zweite Arbeitsgang bei einer Lackierung wäre dann das Aufbringen der Grundierungs-Lackschicht, die normalerweise noch nicht in einer bestimmten Farbe getönt sein muß. Sie hat nur die Aufgabe, zwischen dem farbigen Decklack und der Metalloberfläche eine Verbindung herzustellen. Je nach Qualität des Grundlackes und auch nach Dicke der Phosphatschicht kann diese Verbindung gut oder schlecht sein. Wobei eine dünne Phosphatschicht übrigens vorteilhafter sein kann (wenn auch schwierig einzuhalten).

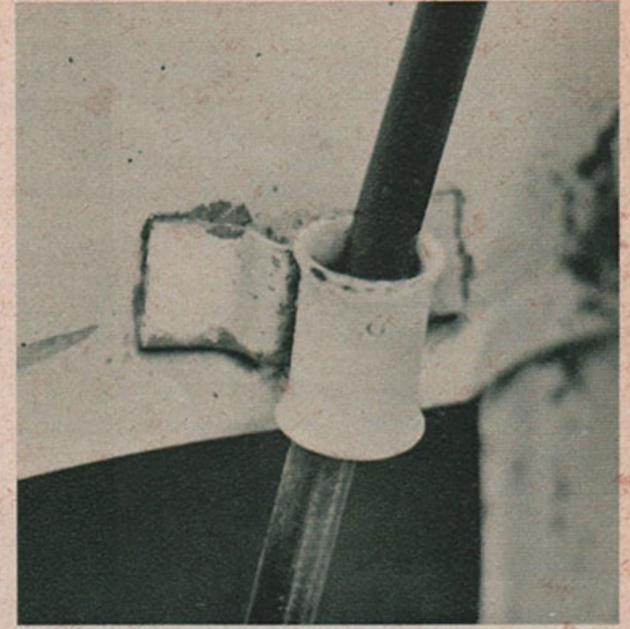
Auch normale untergelegte Blechverstärkungen, die meist ebenfalls nur angepunktet werden, gestatten dem Salz, das Kotflügelblech durchzurosten. Hier bildet sich eine Blase, die leicht geöffnet werden kann. Das Blech des Kotflügels ist weg.





Wenn fabrikseitig die Rahmennummern noch nicht feststehen, sondern vom Importeur verteilt werden, dann sollte man wenigstens mit dem Pinsel drüberfahren.

Schweißungen an Blechen sind immer verdächtig. Besonders irgendwelche angepunkteten Halterungen für Seilzüge bilden schöne Nester, in denen sich Wasser und Salz festsetzen können. Rost, Rost, Rost, dagegen kommt man fast gar nicht an.



Erst nach der Grundierung (die allgemein durch Hitze getrocknet wird, Kalttrocknung an der Luft würde zu lange dauern) wird nun die Lackschicht aufgetragen, die die Färbung der Oberfläche übernimmt. Dieser Decklack muß witterungsbeständig, kratzfest und meist hochglänzend sein . . . er muß dafür nicht in dem Maße haftfähig sein, wie es für die Grundierung nötig ist. Allein aus den drei erwähnten Forderungen (es gibt noch etliche mehr, aber das interessiert uns hier nicht) kann man ersehen, daß zwischen einzelnen Lacken eben Qualitätsunterschiede vorhanden sein können, die sich im Preis auswirken müssen. Wer eine Großserie also möglichst billig fertigen will, wird in der Auswahl der Lacke schon mit den Pfennigen geizen. Andererseits kenne ich eine Firma, die schon hierbei ihre ganz bestimmten Werksnormen hat, wie sie bei großen Automobilfirmen unumgänglich sind. Wichtig ist zwar nicht die Werksnorm, wichtig ist die Frage, ob diese Werksnorm nicht noch aus den Jahren um 1950 stammt und seither keine Veränderung erfuhr. Nur Firmen, die viel Umsatz machen, können sich eine eigene Normabteilung leisten, von der aus dem Konstrukteur und dem Fertigungsplaner die Hinweise gegeben werden für sinnvollen Einsatz der vorhandenen Möglichkeiten. Zwangsläufig liegen kleine Firmen immer etwas im Hintertreffen, denn um alles kann sich der Konstrukteur ja auch nicht kümmern. So gibt es also genug Fälle, in denen das fertige Endprodukt vom Zufall oder besser vom mehr oder weniger guten Zusammenspiel der einzelnen Abteilungen in diesem Werk abhängt. Sobald dieses Zusammenspiel nicht mehr klappt, werden etwa Maschinen ausgeliefert, an denen mehrere verschiedene Töne einer einzigen Farbe vorhanden sind. Solche Zufälle passieren, sind aber glücklicherweise selten. Bei Großserie sieht es damit schon besser aus, wobei allerdings wieder die Frage auftaucht, ob mir die fünf verschiedenen Rot-Töne nicht lieber sind (wenn sie von einem anständigen Lack herrühren) als ein gleichmäßiger Ton billigerer Lackqualität? Zu viele Zufälle.

Ein Trick, der den Decklack mit dem Farbträger noch zusätzlich schützt, ist mir vor sehr langer Zeit einmal bei Fahrrädern bekanntgeworden und hat sich damals auch bei meinem eigenen Rennrad bewährt. Über die Farblack-Schicht wird noch eine Schicht aus klarem, durchsichtigem, farblosem Lack gestrichen (oder gespritzt oder getaucht). Der Effekt ist nach meinen Erfahrungen eine überdurchschnittliche Lebensdauer der Lackierung, vor allem, wenn man die richtige farblose Qualität erwirbt. Meines Wissens (ich habe mich da etwas umgehört) haben nur Zündapp und Hercules diese natürlich teure Methode gewählt, achten Sie mal gelegentlich darauf, wie alte Maschinen dieser Marken in der Lackierung aussehen.

Ein weiterer Trick, der bei Kreidler eine Zeitlang angewandt wurde, wäre der Schutz empfindlicher Stellen durch eine Art Unterbodenschutz. So wurde bekanntlich der alte Florettrahmen mitsamt dem Hinterteil zusammenschweißt, wobei Schweißnähte erfahrungsgemäß solche empfindliche Stellen für den Lack darstellen. Aus diesem Grunde bekam der Kotflügel innen einen zusätzlichen Auftrag aus einer Art Kitt, mit dem dann die Schweißnaht verputzt wurde. So schlug man zwei Fliegen mit einer Klappe, denn dieser Auftrag verhinderte an den gefährdeten Stellen das Rosten, verhinderte aber gleichzeitig, daß irgendwo Wasser hindurchdrang und etwa zum Vergaser gelangen konnte. Auch eine aufwendige Methode, die sich nur eine Firma leisten wird, die darauf Wert legt, Qualitätsarbeit zu liefern.

Hinsichtlich der Verchromung von Einzelteilen kann man ähnliche Unterschiede feststellen. Manche Teile an der Maschine rosteten fix, so schnell kann man gar nicht putzen, andere behalten über mehrere Winter ihren Glanz, und zwar ohne die kleinsten Pünktchen. Mittlerweile weiß man allerorten, wie eine richtige und haltbare Verchromung hergestellt werden muß. Man weiß, daß unter der Chromschicht zwangsweise eine (zu polierende) Kupferschicht gehört, dann eine Nickelschicht und ganz obenauf, nur fürs Auge, der Chrom. Die Methode, nach der der Oberflächenschutz durch Verchromen wirksam ist, interessiert an dieser Stelle ebenfalls nicht, wichtig ist nicht allein die Dicke der Schicht (man kann sie auch zu dick machen, da gibt's bereits genormte Grenzen!), wichtig ist, daß die richtige Verchromung eine sorgfältige Fertigungskontrolle erfordert, die wiederum preisstiegender wirkt. So wird man also bei Zubehörteilen sofort die herausfinden, die von einer guten Firma hergestellt wurden (Lenker etwa, falls sie von Magura sind, pflegen praktisch nie zu unterrosten) und man wird andere Teile finden,

die sich wie die Felgen meiner BMW innerhalb eines Winters mit schönen großflächigen Roststellen bedecken. Auch hier hat es aber die Herstellerfirma in der Hand, dem Zulieferer bindende Vorschriften zu machen und entsprechend zu kontrollieren. Nur wird die Sache dann teuer.

Die Lackierung und die Verchromung kann man noch relativ leicht durch Sauberhalten und durch Politur pflegen. An derartige Eigenheiten des Finishs einer bestimmten Marke kann man sich also gewöhnen, der Pflegeaufwand ist vertretbar. Viel schlimmer (und für mein Empfinden eigentlich nicht mehr in unsere Zeit passend) sind aber Verarbeitungsschwächen, die ihren Ursprung nicht nur im Preisdruck haben, sondern die bereits in der Konstruktion begründet liegen. Diese Schwächen aufzudecken und zu beseitigen, ist natürlich recht schwierig, denn vielfach müßte man selbst ans Konstruieren gehen. Es kommt auch leider oft vor, daß gerade solche Stellen sich als schädlich für die Lebensdauer einer Lackierung (oder des ganzen Teiles) erweisen, denen man genau ansieht, wie stolz der Konstrukteur auf seine Lösung war. So gibt's richtige Daniel-Düsentriebsche Geniestreiche, die prima funktionieren, aber durch Rost oder sonstige Korrosion eben nicht lange leben. Man könnte sie aufpäppeln und durch Umarbeitung zu langem Leben bringen, würde ihnen aber damit ausgerechnet die Vorzüge nehmen, die zu ihrer Entstehung geführt haben, nämlich die Preiswürdigkeit. Natürlich habe ich bei diesen Andeutungen spezielle Dinge im Auge. So ärgert man sich ja seit der Erfindung des Motorrades damit herum, daß zur Funktion des Motors auch Elektrizität benötigt wird, die man in extra Kabeln führen muß. Besonders die Leitungen zum Rücklicht stellen immer wieder das Problem, sie gegen Durchscheuern und gegen Steinschlag zu schützen, oder sie so zu verlegen, daß sie wenigstens normalerweise genügend festgeklebt sind, daß Durchscheuern nicht möglich ist. Zu diesen Überlegungen kommt noch, daß man freiliegende Kabel als unschön empfindet, man möchte sie also verstecken. Die geniale Idee war nun, einfach ein Rohr in den Kotflügel einzuarbeiten, in dem man die Leitungen führen kann. Die Schwäche dieser Idee: innerhalb des Rohres kann sich (und wenn es kann, dann tut's das auch, man verlasse sich darauf) Wasser, Salz, Sand usw. ansammeln. Wenn nun das Rohr außerdem noch aus Blech ist, also auch rosten kann, vielleicht sogar nur als halbes Rohr nur am Rand angepunktet wurde, dann hat man fabrikseitig einen Rostherd mitgeliefert bekommen, der innerhalb von höchstens drei Jahren trotz regelmäßiger Samstagswäsche den Kotflügel von innen her durchfrißt. Der gewitzte Fahrer sieht sich also die Kabelverlegung unterm Hinterradkotflügel an, und wenn da ein extra Rohr für die Elektrik vorhanden ist, dann sollte dies noch vor der ersten Fahrt lahmegelegt und an seinen beiden Enden und an den Seiten schön mit Unterbodenschutz abgedichtet werden. Wenn im übrigen die Maschine, die ich meine (und selbst habe), in Florett-ähnlichen Stückzahlen gefertigt würde, wetten, daß dann auch werksseitig für Rostschutz an dieser Stelle gesorgt wäre, wenigstens durch Zukleben mit Unterbodenschutz oder Kitt???

Ebenso bin ich jedesmal sehr mißtrauisch, wenn ich viel abnehmbares Blech an einem Motorrad finde. Die Japaner wissen sicher, warum sie seitliche Verkleidungsbleche (Yamaha 250 z. B. die Verkleidung für Öltank und die Batterie) mit zwei Schrauben befestigen, und nicht etwa einseitig irgendwo einhängen und auf der anderen Seite ebenfalls ingenieus fingerdruckbetätigt einschnappen lassen. Oder warum sie so ausgesprochen selten Scharniere anwenden. An solchen Stellen, wo Blech auf Blech scheuern kann oder gar unter Spannung aneinander angelegt werden soll, da bildet sich Rost, ohne daß man sich große Mühe mit dem Vernachlässigen geben muß. So gut z. B. eine seitliche Führung für das aufklappbare hintere Ende eines Kotflügels gemeint ist, verhindert sie doch Klapperei und Vibrationsrisse, an den Rost hat man dabei bestimmt nicht gedacht. Auch Scharniere liebe ich so von Herzen, weil sie entweder immer bestens geschmiert werden müssen (dann aber hält der Lack der Umgebung oft nicht das Schmiermittel aus und wird stumpf) oder aber eines ganz frühen Todes durch Zusammenrosten sterben. Lieber löse ich zum Reifenwechsel zwei Schrauben (oder auch drei!) mehr, verzichte dafür auf das bestimmt rostende Scharnier des hinteren Kotflügelendes. Lieber würde ich auf raffinierte Erleichterung beim Öffnen des Batteriekastendeckels verzichten, wenn mir dafür das Scharnier an der Unterseite des Deckels erspart bliebe. Zunächst ist man natürlich verblüfft, wenn man etwa bei der Jawa die Sitzbank kochklappt und dann durch

Fingerdruck auf ein kleines Blechzünglein schon den seitlichen Deckel für den Batterieraum oder das Bordwerkzeug abschnellen kann. Mit der Zeit sieht man die Roststellen am schönen weißen Lack (am roten nicht so sehr) und ärgert sich doch über das Scharnier und die Schnäpperidee. Und wenn gar eine großflächige Vergaserverkleidung aus tiefgezogenen Blechteilen so zusammengesetzt ist, daß man zum Anbau der beiden seitlichen Hälften die eine in eine Führung der anderen einfädelt, damit sie nicht beide mit den Schwingungen klappern können, dann kann ich mir auch ausrechnen, wann diese Stelle verrostet wird. So hatte es die alte MZ ES 250/1, bei der ja weitgehend Blechverkleidungen zur Erleichterung des Maschinewaschens verwendet wurden. So hatte auch der Kettenschutzkasten meiner alten Regina eine Führungsnut am Unterteil, in die man das Oberteil einführen mußte, auch damals schon rostete diese Scheuerstelle. Andere Maschinen vermieden derartige Scheuerstellen wo nur möglich, da wurden sogar teilweise Gummiunterlagen vorgesehen, wenn man mal einen Kotflügel an den Rahmen schraubte. Aber das waren dann auch teure Motorräder von sehr hohem Qualitätsstand. Etwa von Adler. Heute ist man nicht mehr ganz so zimperlich und legt nur noch dann Gummi oder Filz zwischen zwei zusammenzuschraubende Teile, wenn es sich um Kleinteile handelt, etwa Tankabzeichen, Zierleisten und ähnliches. Oder man wird irgendwelcher Vibrationen nicht Herr, muß deshalb etwa die Halterung für Rücklicht und Nummernschild am Kotflügel in dämmenden Gummistücken befestigen. Da ist dann also nicht der gewollte hohe Stand des Finishs ausschlaggebend, sondern ein technisches Problem.

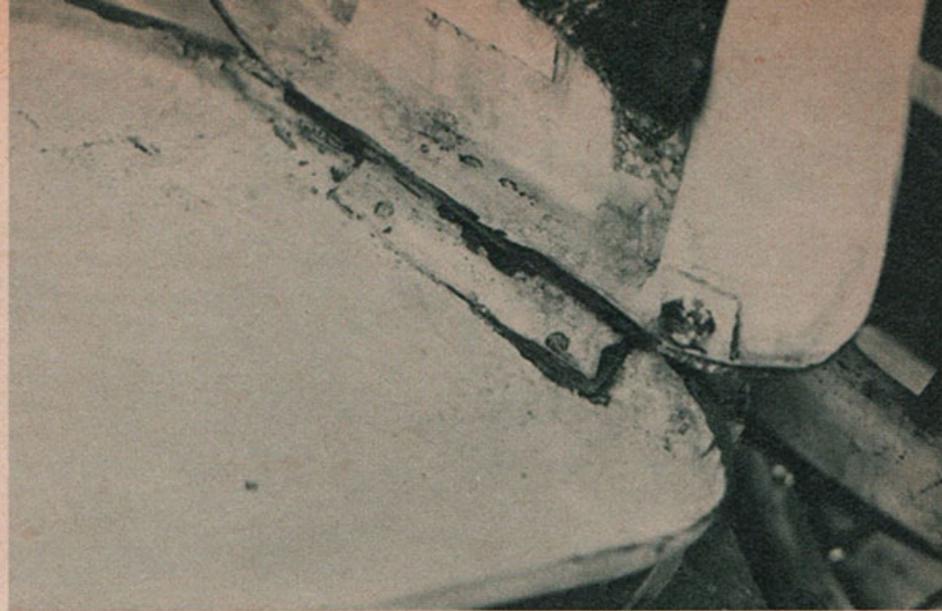
Derartige technische Probleme tauchen aber nicht nur auf, wenn es um die konstruktive Gestaltung von Einzelteilen, sondern auch dort, wo es um die richtige Materialauswahl und deren Bearbeitung geht. Besonders die Auswahl des Leichtmetalles für die Motorgehäuse, die Bremsnaben und ähnliche Teile bereitet Schwierigkeiten. Berücksichtigt werden alle möglichen Festigkeitswerte, Herstellungskniffe (Gußgenauigkeit ohne Bearbeitung möglich), nicht gedacht wird aber daran, daß manche Leichtmetallsorten durchaus anfällig gegen Korrosion sind. So anfällig, daß selbst Polieren dieser Teile nur vorübergehend hilft. Nach kurzer Zeit (meist genügt ein einziger salziger Winter) wird ein solches Leichtmetall unansehnlich trotz glatter Oberfläche. Die Farbe spielt ins Dunkelgraue mit Schattierungen, es entstehen weiße Ausblühungen, wenn man nicht sehr oft und sehr gründlich wäscht. Auf neuwertige Sauberkeit kann man diese Aluteile praktisch nie mehr hintrimmen, ohne sie einzeln vorzunehmen. Auch hier scheinen kalkulatorische Gründe für die Materialauswahl zu überwiegen. Firmen, die auf Qualität Wert legen, pflegten schon in früheren Jahren die Materialien für Leichtmetallteile auch nach Gesichtspunkten der Oberflächenschönheit auszuwählen.

Gar nicht erwähnen möchte ich fast, daß man auch Leichtmetallteile ja allseitig (zumindest äußerlich) bearbeiten kann. Diese Bearbeitung (Schleifen und polieren) kostet eine Menge Geld, selbst wenn man sie in Großserie durchführen kann. Man braucht praktisch eine besondere Polierabteilung. Daß es möglich ist, beweisen allerdings so viele Firmen, die auch zivile Preise für ihre Erzeugnisse verlangen, daß man eine gewisse Oberflächen-güte auch bei schwierigeren Leichtmetallteilen heute eigentlich schon fordern möchte. Zumindest bei ausgesprochen teuren Modellen, während man bei sogenannten Preisschlagern ja noch ein Auge zudrücken würde.

Besonders schön kann man die Unterschiede betrachten, wenn man sein Augenmerk ein wenig auf die Bremsen richtet. Die Kühlrippen zwischen den Speichenreihen sind sowieso schon umständlich sauberzuhalten, so daß man sich hier freut, wenn man wenigstens glatte Oberflächen vorfindet. Bei meiner alten Regina mußte man schon jahrelang überhaupt nicht putzen, wenn man die Naben äußerlich verkommen und unscheinbar werden lassen wollte. Da fiel es richtig schwer, den Glanz stumpf zu machen. Die Präna-fnaben meiner Tornax Josephine mögen Schwächen gehabt haben, sie waren äußerlich auch nicht etwa poliert, aber sie hatten eine Lackschicht, die die Reinigung erleichterte und die vor allem schmutzabweisend wirkte. Ähnlich sind ja auch heute viele Gehäuse japanischer Motorräder (und die der deutschen Fünfziger teilweise) lackiert, der Effekt ist für die Pflege genauso gut wie bei einer polierten Oberfläche. Das müßte doch reinzukriegen sein? So, daß es allgemein üblich wird.

Bei allen Untersuchungen auf Fertigungsorgfalt kommen japanische Maschinen eigentlich recht gut weg. Honda und Yamaha haben einen recht hohen Stand erreicht und anscheinend auch in gleichmäßiger Höhe gehalten. Chromteile pflegen tatsächlich nur selten zu unterrosten, Leichtmetallteile sind meist glattflächig (nicht großflächig, sondern glatt in der Oberfläche) und poliert, sauber gedreht oder lackiert. Und die meisten Maschinen dieser Firmen leiden auch nicht allzusehr unter typischen Roststellen. Kotflügel, Tank, Verkleidungsbleche sind meist in guter Lackqualität ausgeführt.

Einen Mangel haben aber auch diese Maschinen hin und wieder (nach den Beobachtungen, die wir an Dauertestmaschinen und an Einzelexemplaren in den letzten Jahren machen konnten). Es gibt am Rahmen, speziell an dessen Schweißstellen, immer mal eine Ecke, wo doch die Rosterei beginnt. Meist ohne daß man es rechtzeitig merkt, weil nämlich die empfindlichen Stellen nicht direkt im Blickfeld liegen. So sehe man sich öfter mal die obere Federbeinbefestigung an. Dort sind meist kleine Knotenbleche an den Rahmen geschweißt, die die Augen des Federbeines aufnehmen. Wegen der Belastungen scheint es dort auch ab und zu zu leichten Bewegungen des Metalles zu kommen, so daß Lackteilchen abplatzen. Ich möchte nicht annehmen, daß die Schwierigkeit der Zunderentfernung an Schweißnähten solche Probleme aufwirft, daß man sich auf halbe Maßnahmen beschränkt, daß also der Lack etwa gar nicht auf dem sauber phosphatierten Metall, sondern nur auf Zunderflächen haftete. Ich würde eher annehmen, daß an manchen Stellen im Zuge des Lackierens die Farbe etwas schneller abläuft,



Scharniere habe ich an mehreren eigenen Maschinen genügend hassen gelernt, daß ich sie an Testapparaten von vornherein mißtrauisch überwache. Wenn dann noch der Dunst des Batterieraumes dazukommt, sieht die Sache bald so aus.

also dünner auf trocknet und nicht völlig dichtgeschlossene Oberflächen bildet. Eine Fehlerquelle also, die sich durch Fertigungskontrolle ausschalten ließe, die durchaus nicht allgemein bei jeder Maschine gleichen Typs auftreten muß. Wenn man darauf gefaßt ist, kann man ja die eigene Maschine daraufhin untersuchen und rechtzeitig ausbessern. Nötig wird es nach unseren Beobachtungen ohnehin nur selten sein.

Kann man aufgrund irgendwelcher allgemeiner Anhaltspunkte nun das Finish, die Verarbeitungsqualität unserer heute angebotenen Motorräder von vornherein klassifizieren? Ich möchte sagen, daß dies nur mit Vorbehalten klappt. Sicher scheint mir zu sein, daß Großserienmotorräder des westlichen (und japanischen) Auslandes fast durchweg einwandfrei sind, selbst wenn hier und da noch kleine Mängel durchrutschen. Der Weltmarkt gestattet diesen, meist von Exporten in Länder mit hohem Lebensstandard existierenden, Werken nicht viele Ausrutscher.

Einfachere Maschinen, häufig auch als ausgesprochene Tourenmotorräder bezeichnet (ein ganz gehässiger Mensch hat mir mal gesagt, daß die Bezeichnung „Tourenmotorrad“ nur deshalb erfunden wurde, weil es an der entsprechenden Maschine sonst keine Vorzüge gab, die lobenswert genug waren, um als Werbespruch dienen zu können. Das war aber ein wirklich ausgesprochen gehässiger Typ, der die diversen Vorzüge der typischen Tourenmotorräder gar nicht sehen wollte, glaube ich) diese einfacheren Maschinen erfordern in den meisten Fällen mehr Pflegeaufwand. Das äußert sich so, daß der Fahrer solcher Modelle eben mal nicht nur den Samstagvormittag zum Motorradputzen verwenden darf, sondern dann auch noch in regelmäßigen Abständen bis in den späten Nachmittag hinein mit der Poliererei beschäftigt ist. Nur auf diese Weise kommt er gegen den Rost und die Korrosionsschäden an. Kümmert er sich nicht genug um die Maschine, dann kann sie schon nach einem einzigen Winter aussehen wie vom Schrott gezogen, während die besseren Sachen nach solcher Vernachlässigung meist mit einer gründlichen Wäsche wieder in ansehbaren Zustand versetzt werden können. Einfache Tourenmotorräder pflegen im übrigen häufig verkleidet zu sein mit irgendwelchen nicht mittragenden Blechteilen. Hier erkenne ich die Abdeckung empfindlicher Teile an, denn hier bringt sie Bequemlichkeit für die Reinigung. Aber nur unter der Voraussetzung, daß man sich trotzdem hin und wieder um das kümmert, was im stillen unter der Verschalung verrottet.

Man kann also eine Jawa oder eine MZ ebenso gut in Schuß halten wie eine Honda und eine Yamaha, muß dazu dann ein wenig mehr Aufwand treiben. Eine BMW nimmt ziemlich die Mittelstellung ein, denn hier sind hoher Aufwand und trotzdem das Streben nach vertretbarem Preis sehr eng gekoppelt, bei nicht allzu hoher Serienstückzahl. Unter den einander gegenüberstehenden Umständen ist wohl das Bestmögliche herausgeholt. Vernachlässigung nimmt also eine BMW auch übel . . . allerdings wird ein BMW-Fahrer wohl in den meisten Fällen freiwillig an der Maschine viel Pflegeaufwand treiben und der, der eine BMW verkommen läßt, pflegt von Markenkollegen häufig freundschaftlich auf seine Schlamperei aufmerksam gemacht zu werden. Es sind ja nur wenige Stellen, die tatsächlich erhöhter Aufmerksamkeit bedürfen.

Ganz hervorragend sind die Fünfziger der großen Hersteller, bei denen die recht hohe Stückzahl den getriebenen Aufwand lohnend erscheinen läßt. Plötzlich ist dabei nämlich der Aufwand auch mit Erleichterungen verbunden, denn sobald die Stückzahl über ein gewisses Maß hinausgeht, arbeiten kostspieligere Fertigungsmethoden (also solche, die teure Maschinen oder Vorrichtungen erfordern) auf einmal wirtschaftlicher als die einfacheren. Elektrostatische Lackierung ist so ein Beispiel unter vielen, auf die dieser Satz zutrifft.

Ich glaube, daß mit dem bisher Gesagten eigentlich weitgehend Klarheit über den heutigen Stand der Verarbeitungsqualität einzelner Baurichtungen herrscht. Daß es hin und wieder auch bei renommierten Stücken kleine Ausrutscher gibt, liegt nicht immer an grundsätzlichen Fehlern. So muß man also anhand der Hinweise selbst ein wenig um die neue Maschine herumstreichen und aufpassen, an welchen Stellen etwa Nacharbeit nötig sein könnte. Immer noch, trotz ausgeklügelter Fertigungsmethoden und trotz hohen Aufwandes seitens der Hersteller, ist der Fahrer selbst maßgeblich an der Werterhaltung seines Motorrades beteiligt und immer noch ist der notwendige Aufwand an Pflege beim Motorrad um etliches umfangreicher als bei Automobilen. Auch das hängt letztlich mit den Fertigungsstückzahlen zusammen, machen wir uns da nichts vor.

H.-J. M.

## Europa-Cup der FIM, OMK-Pokal der Klasse über 500-750 ccm

# Int. Moto Cross Kamp Lintfort



Hier führen Eugen Siegle (ESO) und Willi Heitmann (Metisse) einen Pulk des Mittelfeldes an. Leider reichte es für beide nicht zu einem Platz im Gesamtergebnis. Siegle kämpfte gegen zwei Pannen und Heitmann wurde durch Getriebschaden und die Speichenseuche aus der Wertung geworfen.

Zehn Jahre sind vergangen, seit ich am 1. Mai 1958 in Kamp Lintfort mit der Moto Cross-Berichterstattung begonnen habe. Zehn Jahre, in denen sich das Auf und Ab des deutschen Moto Cross-Sports abspielte. Selten, daß man heute noch auf den Pisten einen der „großen Alten“ wieder sieht, noch seltener aber, daß man unter den Besuchern einen der „Vergangenen“ trifft. Abgetreten und... verschollen! Rühmliche Ausnahmen, wie den neuen Gausportleiter des ADAC-Gaues Niederrhein sowie Willmann Braun oder Richard Niesel, bestätigen die Regel. Und von den Fahrern von damals sieht man heute praktisch nur noch Alfred Hülsmann mit 18jähriger Moto Cross-Erfahrung, der schon am 1. Moto Cross-Rennen in Deutschland teilgenommen hatte, sowie Fritz Betzlbacher und Gerhard Dreisilker.

Zehn Jahre hatte ich die Strecke von Kamp Lintfort nicht mehr gesehen. Wie mochte sie sich in der Zwischenzeit gewandelt haben? Groß war meine Enttäuschung, als ich sah, daß man den so photogenen Sprunghügel entfernt hatte, aber freudig überrascht war ich, als ich die von der holländischen Reifenfirma Vredestein entwickelte Startanlage sah.

Zu dieser Startanlage sind einige Worte zu sagen. Man hat sich hierbei, frei von überspitzten technischen Klimmzügen, eine zerlegbare Startanlage gebaut, die beliebig verlängert oder verkürzt werden kann, je nach Breite des Startplatzes. Sie kann also an jeden Veranstalter ausgeliehen werden, wobei die Maße der Einzelteile so gehalten sind, daß sie auf einem Lkw verladen werden können. Als Energiequelle dient eine 24 Volt-Starterbatterie. Hier in Kamp Lintfort hat man auf eine Koppelung mit einer optischen Anzeige verzichtet, aber auch so klappten die Starts einwandfrei. Einen besonderen Dank der Firma Vredestein.

Was mich bei allen Veranstaltungen im Rheinland in Erstaunen versetzt, ist das überdimensionierte Aufgebot an Polizei. Und immer wieder das gleiche Bild, daß diese Polizei am Anfang ziemlich verrückt spielt, sich aber dann im Laufe des Trainings langsam abregiert, um sich dann beim eigentlichen Rennen tadellos einzupassen. Aber es muß festgehalten werden, daß diese Polizei ausgesprochen höflich und korrekt auftritt, abseits jeglichen Kommandotons.

Die Strecke, sie ist genau 2000 m lang, befand sich in bester Verfassung, trotz der Regenfälle der vorangegangenen Tage, so daß anzunehmen ist, daß sie bei jeder Witterung befahrbar ist. Ich möchte gerne einmal hier einen Weltmeisterschaftslauf sehen. Es ist ein Gelände, auf dem vor vielen Jahren ein Eisenbahnknotenpunkt gebaut werden sollte, aber in seinen Anfängen steckenblieb. Nur noch einige Aufschüttungen, die einen Teil der Strecke bilden, sowie einige Brückenpfeiler, an denen aber der Zahn der Zeit genagt hat, deuten den ursprünglichen Verwendungszweck des ansonsten brachliegenden Geländes an.

Der Kurs ist hart und verlangt den Fahrern das Letzte ab, besonders aber den Fahrern der Klasse bis 750 ccm, die sich mit ihren schweren Brocken in den zum Teil engen Kurven sehr schwer tun. Leider, und das sage ich mit ehrlicher Überzeugung, waren nur noch 4 deutsche Fahrer mit den schweren Maschinen am Start, denen man aber die Freude anmerkte, daß sie einmal gegen gleich schwere Maschinen antreten konnten. Um es vorwegzunehmen, sie machten alle einen ganz vorzüglichen Eindruck.

Der gesetzte Favorit der schweren Klasse war der letztjährige Vizemeister Jim Aim, der mich aber in seiner ganzen Fahrweise ziemlich enttäuschte. Nicht wegen der Leistung seiner Kirby-Metisse, sondern es war sein ganzer Fahrstil, der plump wirkte und nicht entfernt an den Stil der beiden schwedischen Fahrer Malmgreen und Persson und auch nicht an den Fahrstil unseres deutschen Fahrers Gerhard Dreisilker heranreichte. Im ersten Lauf hatte Persson den besten Start, aber dicht an seinem Hinterrad klebten schon Gerhard Dreisilker und Malmgreen. Und aus der zweiten Runde kehrte Persson mit Malmgreen vor Dreisilker zurück. In der dritten

Runde war es auch um Perssons Spitzenposition geschehen und Malmgreen hatte freie Fahrt. Seine COMBI lief sagenhaft ruhig, und er brachte auch die Leistung auf den Boden. Daß Dreisilker mit seiner nur knapp über 500 ccm liegenden AJS-Metisse nicht die gleiche Maschinenleistung hatte wie der Spitzenreiter und Persson, sah man in der langen Geraden, wo sie ihm einfach davonliefen. Doch holte er immer wieder die Verluste der Vollgasstrecken in den Kurven teilweise herein.

Wesentlich stürmischer und aufregender verlief der zweite Lauf dieser Klasse. Malmgreen, der Sieger des ersten Laufs, hatte einen sehr schlechten Start — er kam auf Platz neun aus der ersten Runde bei Start und Ziel vorbei —, aber Runde für Runde boxte er sich durch das Feld und schaffte es bis zur achten Runde, auf Platz drei hinter Persson und Dreisilker zu kommen. In der neunten Runde ging er auf der langen Geraden, wo ihm Dreisilker ja maschinenmäßig unterlegen war, an diesem vorbei, und nun entbrannte eine gnadenlose Jagd auf den Spitzenreiter, der ca. 100 m Vorsprung hatte. Die beiden Schweden schenkten sich nichts. Und vier Runden vor Schluß mußte sich Persson dem überragenden Fahrkönnen Malmgreens beugen.

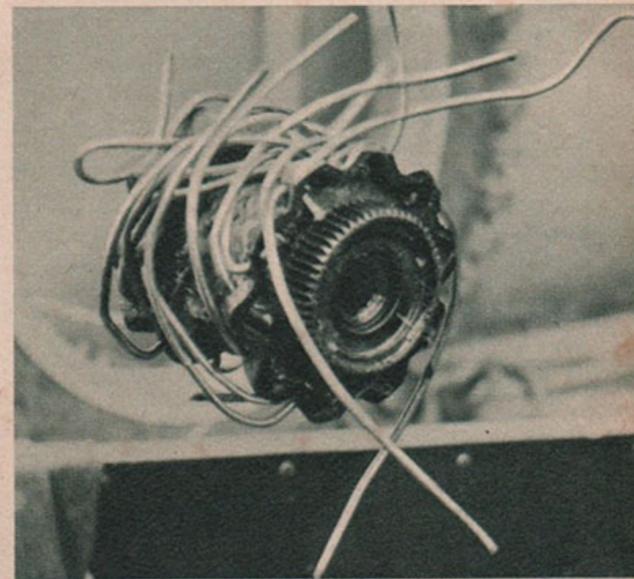
Ein ganz großartiges Rennen fuhr der Rudersberger Briefträger Eugen Siegle. Wenn auch in beiden Läufen vom Pech verfolgt (Gaszugbruch und Kettenriß), hielt er sich bis zu seinen Ausfällen jeweils auf Platz fünf. Aber auch Willi Heitmann-Ostbevern (Metisse) und Herbert Simon-Waldbröhl, der den Monark-Motor von Siegfried Wirths in einem Eigenaufbauwerk fuhr, zeigten, daß sie ihre Boliden zu bewegen wissen. Leider mußte Heitmann auch im zweiten Lauf mit Getriebschaden aufgeben, während Simon beide Läufe zu Ende fuhr. Er konnte damit Platz 11 für sich buchen.

In den international ausgeschriebenen Läufen der Klasse bis 250 ccm siegte im Gesamtergebnis Hansen-Schweden (Husqvarna) vor Robertson-England (Husqvarna) und Keizer-Holland (Husqvarna), während das Rennen der Ausweisklasse eine sichere Beute des Brackweders H. J. Kornfeld wurde, dem man am Stil ansah, daß er aus dem Lager der Trialfahrer kommt. Die beiden nächsten Plätze belegten W. Bäuerle und B. Keus.

Dr. Baumann

### Gesamtergebnis der Klasse über 500-750 ccm:

1. E. Malmgreen-Schweden (COMBI); 2. P. Persson-Schweden (NH); 3. G. Dreisilker-Deutschland (AJS-Metisse); 4. J. Aim-England (Kirby-Metisse); 5. L. Hansson-Schweden (Hedlund); 6. A. Hermansson-Schweden (Lito).



So sieht ein Hinterrad aus, das in schneller Fahrt von der Speichenseuche befallen wird. Ganz fix geht das. Fotos: Dr. Baumann



# Int. Mai-Pokal Rennen Motodrom Hockenheim Deutsche Meisterschaft / Juniorenpokal

Wäre dieses Ereignis am 11. und 12. Mai nicht „nur“ ein internationales Motorradrennen gewesen, wäre es nicht „nur“ ein Lauf um die Deutsche Straßenmeisterschaft und ein Lauf um den Juniorenpokal — es hätte mit der vom Badischen Motorsport-Club engagierten Fahrermannschaft als Weltmeisterschaftslauf zählen können. Denn es fehlte fast keiner der „Großen“: Giacomo Agostini, Phil Read, Bill Ivy, H.-G. Anschmidt, Klaus Enders und Ralf Engelhardt, Ralph Bryans, John Hartle, Helmut Fath, Georg Auerbacher, Siegfried Schauzu usw., um nur einige Namen wahllos zu nennen. Dazu kamen fast alle namhaften großen Fahrer aus Deutschland, England, aus der Schweiz, Italien, Frankreich, Übersee usw. Fast alle Landesmeister, weiter alle deutschen Junioren der 50 ccm, 250 ccm und 350 ccm-Klasse. Im Fahrerlager tummelten sich gut und gerne mehr als 400 Aktive mit ihren Helfern.

Es waren zwei große Tage, und nur die ansonsten doch so aktiven Industrie-Renndienste (*bis auf den Bosch-Renndienst, was diesem dankbar anerkannt werden muß!*) glänzten durch Abwesenheit. Offiziell wegen „anderweitiger Verpflichtungen“, inoffiziell nach Aussagen Verschiedener aus Protest gegen das ungenügend ausgebauten Fahrerlager im Motodrom, in dem es u. a. nur ungenügende sanitäre Anlagen, oder zuviel Dreck und Schmutz neben der Asphaltstraße, keine ausreichende, aber zu teuer (eine kleine Dose „Fanta“ z. B. DM 1.20!) Bewirtschaftung, keine Möglichkeit Altöl wegzugießen usw. geben würde. An allen solchen Sachen ist immer etwas Wahres dran, wenn also die Renndienste gemeinsam protestieren (wie es ja jetzt modern ist), dann bitte offen und nicht mit dem Anliegen hinterm Berg halten, *und bitte nicht auf Kosten der Fahrer!* —

So schön die Hilfe der Renndienste, so wichtig diese Unterstützung für Fahrer und Firmen ist — man hat aber andererseits gesehen, daß man sich als Werbemittel für seine Marke durch Wegbleiben selbst schadete, und daß ein Rennen deswegen doch läuft. Der Hockenheim-Ring GmbH sollte man empfehlen, der Sache auf den Grund zu gehen und evtl. Mängel schnellstens zu beseitigen. Für eventuelle weitere Mäzene des Motodroms: Der Ausbau des Fahrerlagers wäre m. E. wichtiger gewesen als z. B. die Erstellung eines „Schnaufel-Zentrums“ von Sachs, in das sogar normale Sterbliche unter den Funktionären, Helfern, Presseleuten usw. nicht hineinkommen bei einer Veranstaltung. Überhaupt — soviel Absperrung (sprich „Erhoffte Ordnung“) wie in diesen Tagen gab es noch nie in Hockenheim. Sind wir auf dem Wege zur alten Solitude-Manier oder auf dem Wege zu den Monza-Zäunen? — Um so weniger ließ sich die Begeisterung von Wilhelm Herz, Erwin Fuchs und der Mitglieder

des Badischen-MSC absperren, für diese zwei Tage mit einer internationalen Fahrerbesetzung aufzuwarten. Man war der Ansicht, daß die großen Fahrer das Publikum heranholen würden, welches man zur Finanzierung eines solchen Tages nun mal nötig hat. Trotzdem man Wert auf den Begriff „Privatfahrer“ legte — die Yamaha-Fahrer Read und Ivy zum Beispiel telefonierten denn doch die Werksmonteure aus Hamburg schnellstens herbei, als sie sahen, daß es im Training allein nicht so richtig lief.

★

Am Sonnabendnachmittag gab es drei Junioren-Rennen als Auftakt zum diesjährigen OMK-Pokal. 50 ccm, 250 ccm und 350 ccm. Um es vorweg zu erzählen: die erfolgreiche Maico von Manfred Bernsee in der Klasse bis 350 ccm war das Interessanteste an diesem Nachmittag. Aber zunächst bei den 50ern gab es um die Spitze einen wechselvollen Kampf zwischen den Fahrern Roland Schuster (Kreidler), Manfred Kugler (Kreidler), Winfried Reinhard (Reimo) u. a. über acht Runden (= 54,1 km). Nachdem Schuster in der Ostkurve gestürzt war, und nachdem Reinhard langsam aber sicher die Spitze erobert hatte, war das Rennen entschieden.

#### Ergebnis

1. Reinhard (Reimo) 119,0 km/h; 2. Kugler (Kreidler) 118,6 km/h; 3. Schemel (Kreidler) 115,7 km/h; 4. Reichert (Kreidler) 115,7 km/h; 5. Rittberger (Kreidler) 115,1 km/h und weitere Fahrer. — Schnellste Runde: Reinhard 123,6 km/h. Pokalwertung in dieser Reihenfolge.

In der 50er Klasse sah man übrigens die ersten Florett-RS-Umbausätze von Kreidler, allerdings in Eigenbau-Fahrwerken. Man erkennt schon, daß der Umbausatz sich auszahlt.

Die 250er Ausweissfahrer-Klasse startete für neun Runden (= 61 km). In den ersten Startreihen auffallend viele Yamahas TD-1 B. Um die Spitzenposition kämpften zuerst Wolfgang Hofmann (Yamaha), K.-H. Neddenien (Bultaco) und Georg Lehr (Adler-RS). Dann aber kam Lothar Ronsdorf (Yamaha) auf den zweiten Platz und verdrängte Neddenien, und in der sechsten Runde erwischte er auch Hofmann. 35 von 81 (!) gemeldeten Fahrern waren gestartet.

#### Ergebnis

1. Ronsdorf (Yamaha) 146,8 km/h; 2. Hofmann (Yamaha) 145,3 km/h; 3. Lehr (Adler-RS) 144,7 km/h; 4. Neddenien (Bultaco) 142,2 km/h; 5. Franz Velten (Bultaco) 142,0 km/h und weitere Fahrer. — Schnellste Runde: Ronsdorf 150,0 km/h. Pokalwertung in gleicher Reihenfolge.

Ralph Bryans' 125 ccm-Honda-5 lief nicht so, wie sie sollte. Nach einem Boxenaufenthalt ging er wieder ins Rennen, aber nur, um die Maschine dann endgültig wegzustellen.

Bei den 350ern gab es durch den Sieg von Manfred Bernsee auf einer Maico eine neue technische Überraschung. Der Vorsprung vor dem Feld war erstaunlich groß, und selbst nach 10 Runden (= 67,7 km) hatte er die Führung nicht abgegeben. Seine Konkurrenten fochten rundenlang um die Positionen, die sich durch Ausfälle verschiedentlich änderten. Davon blieb Bernsee unberührt. Erfreulich auch die serienmäßige Yamaha YR-1!

#### Ergebnis

1. Manfred Bernsee (Maico) 146,3 km/h; 2. Herbert Alt (Honda) 146,2 km/h; 3. Kurt-Rolf Meier (Yamaha YR-1, fast serienmäßig!) 146,1 km/h; 4. Friedb. Hartmann (Honda) 146,0 km/h; 5. Manfred Wilhelm (Aermacchi) 142,4 km/h und weitere Fahrer. — Schnellste Runde: Rudolf Reinhardt (Honda) 149,0 km/h. Pokalwertung in gleicher Reihenfolge.

★

Am Sonntag, dem 12. Mai, starteten zuerst die Fahrer der Klasse bis 50 ccm. 23 Fahrer, 15 Runden = 101,5 km. Anscheidt hatte mit seiner privat gemeldeten vorjährigen Werks-Suzuki (ca. 18 PS, 14 Gänge, zwei Zylinder, wassergekühlt) einen schlechten Start, holte aber schon in der ersten Runde bis auf Platz 1 auf. Womit das Rennen eigentlich schon entschieden war, denn



◀ Linke Seite: Hans-Georg Anscheidt fuhr rundenlang vor Bill Ivy in der 125er Klasse her, bis Ivy im Endspurt zum Sieg kam.

Rechts: Dies ist die siegreiche 350 ccm-Maico unter Bernsee, die bei den Ausweissfahrern Furore machte. ▶

dem haushoch führenden Anscheidt konnte niemand gefährlich werden. Weltrekordmann Rudolf Kunz vor Ludwig Faßbender (beide Kreidler) waren die weitere Reihenfolge dieses im Spitzenkampf uninteressanten Rennens. Daran konnte auch der Jugoslawe Stefe (Tomos) nichts machen.

#### Ergebnis

1. H.-G. Anscheidt (Suzuki) 124,6 km/h; 2. Rudolf Kunz (Kreidler) 120,1 km/h; 3. Ludw. Faßbender (Kreidler) 116,9 km/h; 4. Janko Stefe-Jugoslawien (Tomos) 1 Runde zurück; 5. Yves le Toumelin-Frankreich (Derbi) 1 Runde zurück und weitere Fahrer. – Schnellste Runde: Anscheidt 130,5 km/h. Deutsche Meisterschaft: Anscheidt 20 Punkte, Kunz 18 Punkte, Faßbender 15 Punkte u. a.

Die Klasse bis 125 ccm schien mehr zu versprechen. 35 Fahrer, 17 Runden = 115,0 km. Anscheidt auf der Vorjahrs-Suzuki kam vor Bill Ivy, der eine drei Jahre alte Zweizylinder-Yamaha fuhr, aus der ersten Runde zurück, und es entspann sich ein interessanter Kampf um den ersten Platz, der erst in Runde 16 durch Ivy als Sieger beendet wurde. Erstaunlich in diesem Klassefeld Toni Gruber auf Platz 6 mit einer Maico-RS! Vor ihm lag noch Herbert Mann (MZ) und hinter ihm der Österreicher Kriwanek auf Rotax. In dieser Fahrergruppe eine sehr spannende Sache.

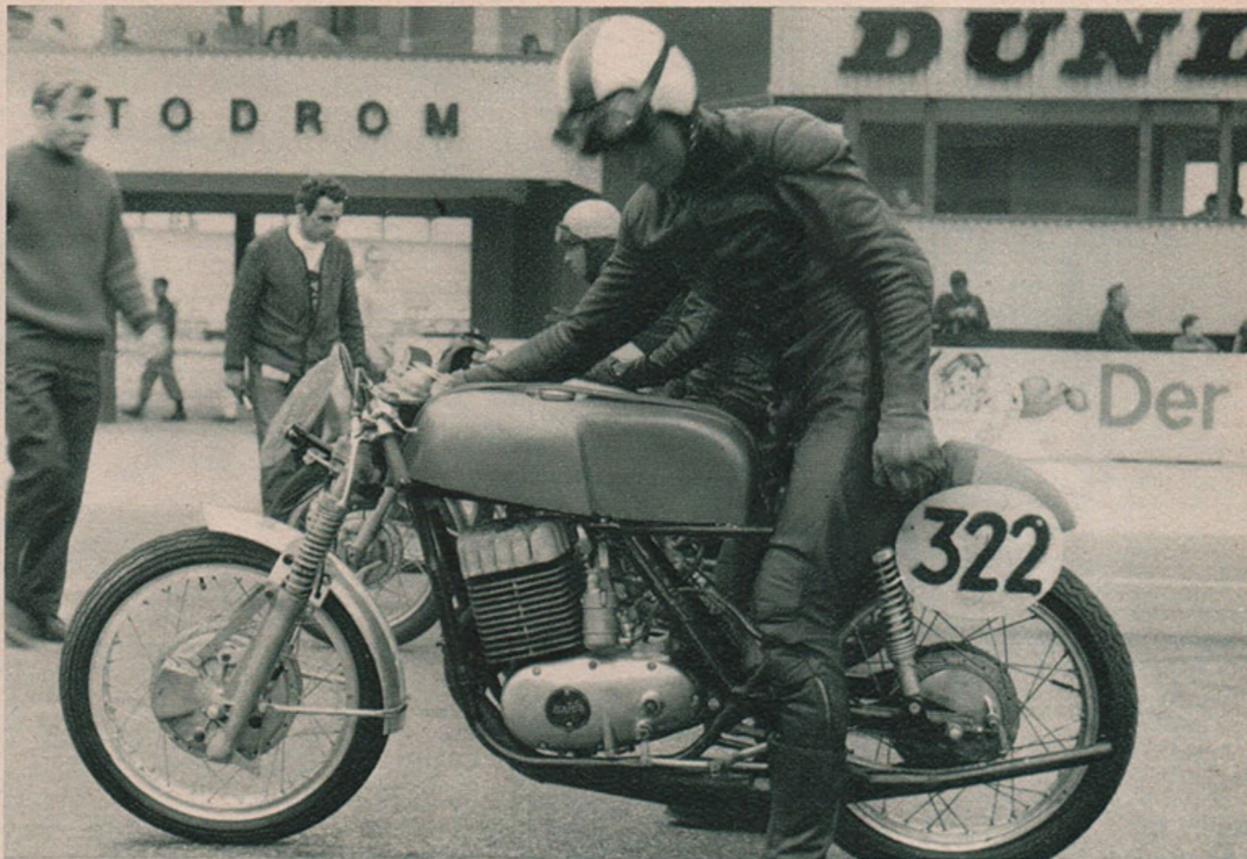
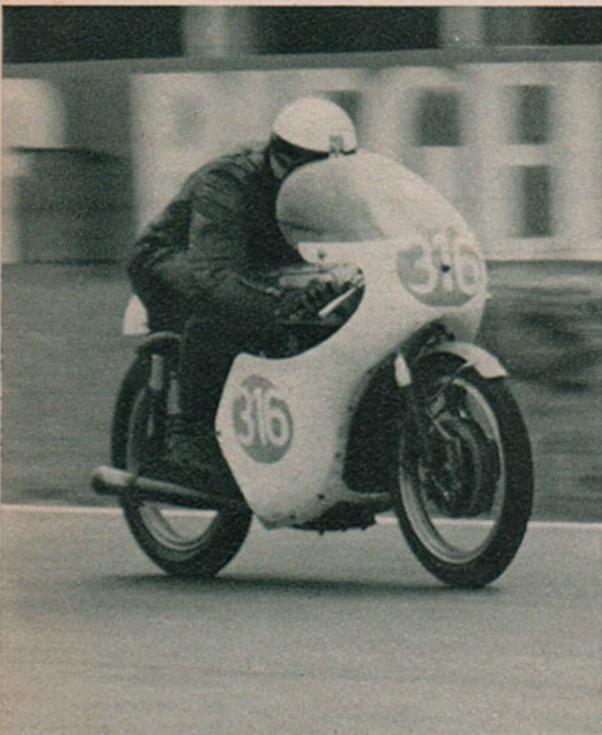
Walter Scheinmann (Honda) jedoch war mit Rundenrückstand auf Platz 4 der beste deutsche Fahrer. Siegfried Lohmann erreichte den achten Platz auf MZ, der Hamburger Gardemann den neunten Platz auf Honda, Fritz Muckle auf Honda den zehnten Platz, Fahrmeir (Honda) den elften Platz – alle zwei Runden zurück. Lothar John auf einer Neckermann-MZ fiel in der zweiten Runde aus. Durch den Ausfall Möhringers und Brauns kommt Neckermann nun in Fahrer-Schwierigkeiten.

#### Ergebnis:

1. Bill Ivy-England (Yamaha) 146,6 km/h; 2. H.-G. Anscheidt (Suzuki) 146,5 km/h; 3. David A. Simmonds-England (Kawasaki) 138,6 km/h; 4. Walter Scheinmann (Honda) 1 Runde zurück; 5. Herbert Mann (MZ) 1 Runde zurück und weitere Fahrer. – Schnellste Runde: Ivy 151,6 km/h. Deutsche Meisterschaft: Anscheidt 20 Punkte, Scheinmann 15 P., Möhringer 9 P. u. a.

Während die 50er und 125er Klasse bei Wind und Regen gefahren wurden, trocknete es vor dem Start der 250er ab. Phil Read hatte einen schlechten Start und mußte schwer kämpfend das ganze Feld überholen, bis er in der 11. Runde

◀ Einer der besten deutschen Fahrer war Gerhard Heukerott aus Frankfurt mit seiner Honda während des Rennens der 350 ccm-Klasse. ▶



von 23 zu fahrenden (= 155,6 km) hinter dem weit überlegen führenden Ivy auf Platz 2 ankam. Großes Pech hatte Reinhard Scholtis mit seiner Yamaha TD-1 B, als er, zeitweilig an zweiter (!), dritter und vierter Stelle liegend, mit durchgeschuertem (!) Kerzenkabel in der 19. Runde ausscheiden mußte! Ivy hatte mit seiner Vierzylinder-Yamaha einen so großen Vorsprung selbst zu seinem Stallgefährten Read, daß er an den Boxen nachtanken und die Brille wechseln konnte. Neuer hervorragender Mann: der Schwede Anderson (Yamaha). Nachdem Milani (Aermacchi) in der 10. Runde an den Boxen aufgab, war für die Spitzenreiter jegliche ernsthafte Konkurrenz verschwunden.

#### Ergebnis

1. Bill Ivy-England (Yamaha) 166,4 km/h; 2. Phil Read-England (Yamaha) 165,0 km/h; 3. Kent Anderson-Schweden (Yamaha) 1 Runde zurück; 4. Jack Findlay-Australien (Bultaco) 2 Runden zurück; 5. Willi Stein (Honda) 2 Runden zurück und weitere Fahrer. – Schnellste Runde: Read 172,69 km/h. Deutsche Meisterschaft: Gruber 15 Punkte; Camphausen 13 P., Braun, Eickelberg, Stein je 10 P. u. a.

Wir sehen schon, daß bei diesem internationalen Rennen, das dazu als Lauf um die Deutsche Meisterschaft zählt, die deutschen Fahrer ziemlich weit zurück sind, so daß sie auf das Renngeschehen keinen Einfluß mehr haben. Es gibt daher Zuschauer und Fachleute, die es bedauern, daß man bei einem Deutschen Meisterschaftslauf die deutschen Fahrer durch die Hereinnahme von Weltklasse-Leuten von vornherein zweitrangig

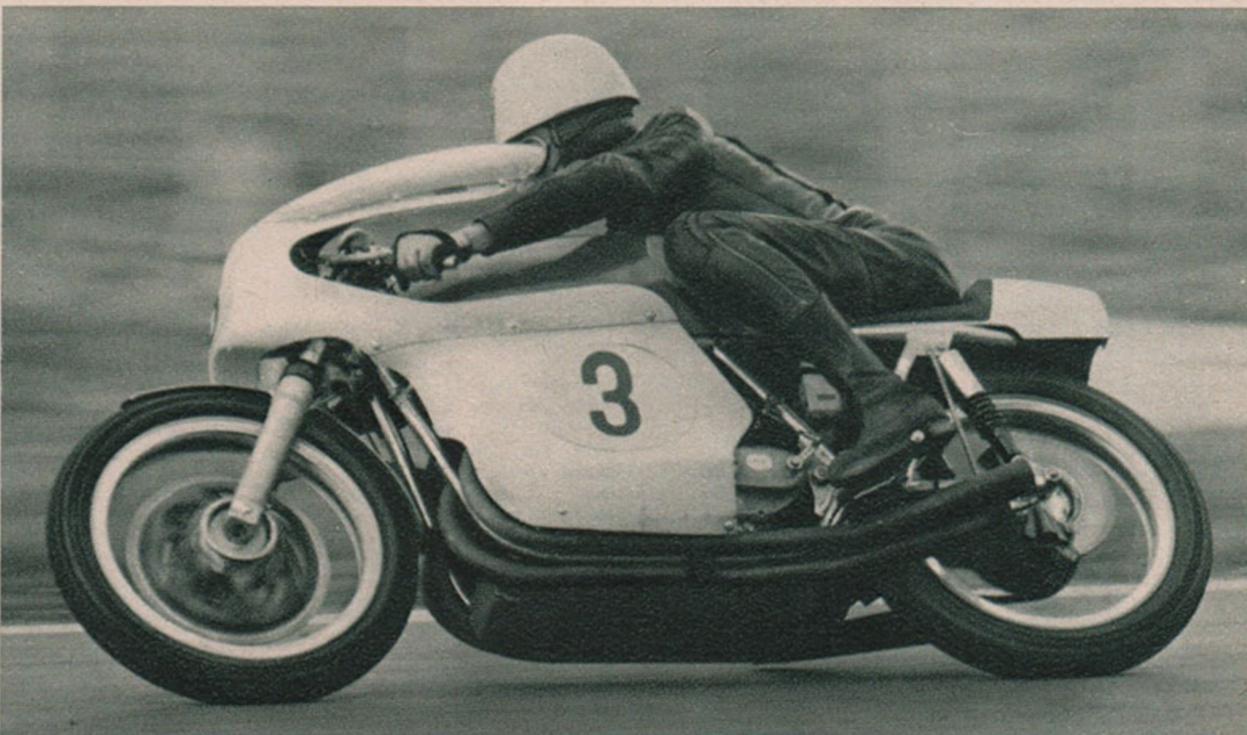
einstuft und ihnen auch noch Startmöglichkeiten nimmt. Die Deutsche Straßenmeisterschaft wird durchaus zu einem völlig unbefriedigenden Geschehen, wenn diese Praxis so weiter gehandhabt wird!

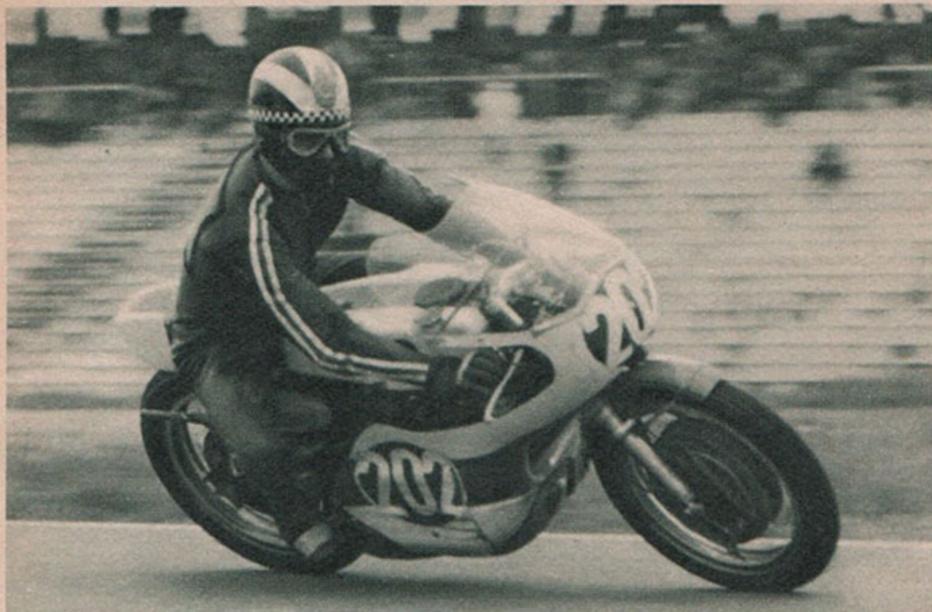
Beim Rennen der 350 ccm-Maschinen schien es einen Kampf Read (Yamaha-4) gegen Agostini (MV-Agusta) geben zu können. Aber schon nach der vierten Runde fuhr Read mit einem Kolbenklemmer ins Fahrerlager, womit das Rennen praktisch aus war. Nicht Supermaschinen allein, sondern mehrere, gleich starke Maschinen machen ein Rennen sehenswert. Das sollten die Clubs wissen. Agostini überrundete alles und nahm dem Spitzenkampf jede Spannung. Bester Deutscher war auf Platz 7 Gerhard Heukerott (Honda) vor dem Engländer Peter Williams (AJS) – immerhin ein erstklassiges Zeugnis.

#### Ergebnis

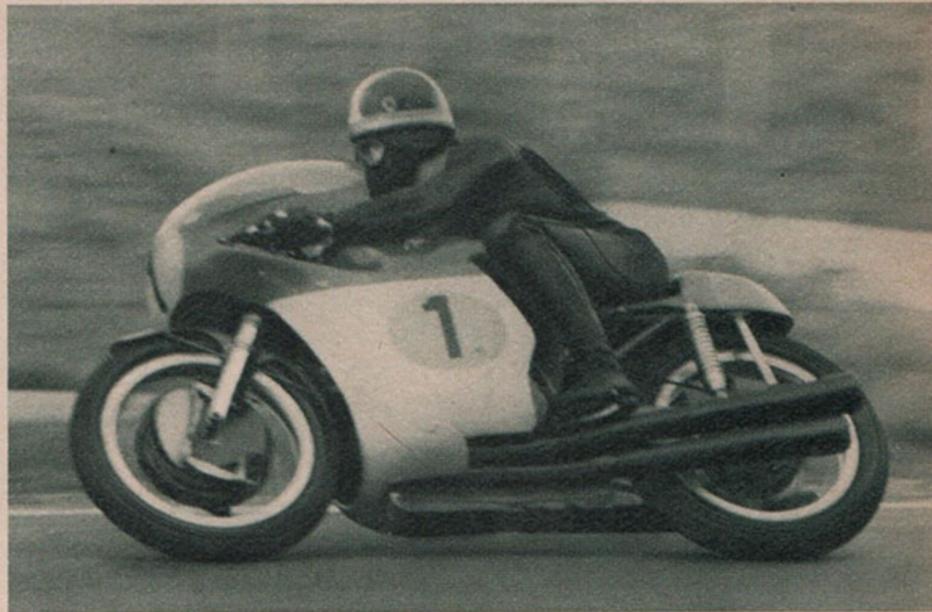
1. Giacomo Agostini-Italien (MV Agusta) 169,9 km/h; 2. Gilberto Milani-Italien (Aermacchi) 1 Runde zurück; 3. Kel Carruthers-England (Aermacchi) 1 Runde zurück; 4. John Hartle-England (Aermacchi) 1 Runde zurück; 5. Jan Aureal-Frankreich 1 Runde zurück und weitere Fahrer. – Schnellste Runde: Read 179,7 km/h. Deutsche Meisterschaft: Görgen, Heukerott je 17 Punkte; Hoppe, Stein je 9 P., Dittberner, Wintermeyer je 8 P. u. a. Placierungen der deutschen Fahrer in der 350er Klasse: Heukerott (7.), Stein (9.), Wintermeyer (14.), Görgen (15.) u. a.

Metisse-Rahmen, Scheibenbremsen vorn und hinten. John Hartle auf Helmut Faths Vierzylinder-URS-500. Von diesem Team erwarteten viele Leute ein besonderes Debüt. ▶





Phil Read kam während der 250 ccm-Klasse zu einem zweiten Platz, ansonsten hatte er an diesem Tage viel Pech.



Ein Anziehungspunkt war natürlich Giacomo Agostini auf der 350 ccm und auf der 500 ccm MV Agusta-Dreizylinder.

Bei der 500er Soloklasse war das Bild dasselbe. Agostini weit, weit mit der Dreizylinder-MV-Agusta in Front. Er war so überlegen, daß er John Hartle noch in Ruhe beobachten konnte, wie der mit Helmut Faths Vierzylinder-URS klarkam. Leider mußte Hartle vier Runden vor Schluß (30 Runden = 203 km) wegen Spritmangel aufgeben. Möööösch —! Vielleicht lief die URS etwas zu fett (?). So kam es auch hier nicht zu einem erhofften Zweikampf MV-Agusta gegen URS. Was sind das nur immer für dumme Kleinigkeiten, die den schwer arbeitenden Helmut Fath um die Früchte seiner Anstrengungen bringen! Bester Deutscher war Heinrich Rosenbusch (Norton) an siebter Stelle hinter den englischen Kanonen.

Walter Scheinmann (Norton) hatte stets versucht, an Rosenbusch vorbeizukommen, aber das gelang ihm bis ins Ziel nicht, er wurde Achter drei Runden zurück. Armand Nerger war Zehnter auf seiner Honda hinter dem Neuseeländer Keith Turner (Matchless), und Hartmut Allner brachte die alte BMW drei Runden zurück auf Platz 11 vor Max Raab, dessen Bianchi diesmal durchhielt. Rolf Thiemi (Norton) belegte Platz 13 vier Runden zurück, und Horst Backes (Norton) wurde sechs Runden zurück Vierzehnter.

#### Ergebnis

1. Giacomo Agostini-Italien (MV Agusta-3) 178,8 km/h; 2. Billie Nelson-England (Hannah-Patton) 2 Runden zurück; 3. Robin Fitton-England (Norton) 2 Runden zurück; 4. Dan Shorey-England (Norton) 2 Runden zurück; 5. Jack Findlay-Australien (Matchless) 2 Runden zurück und weitere Fahrer. — Schnellste Runde: Agostini 181,84 km/h. Deutsche Meisterschaft: Rosenbusch 20 Punkte; Nerger, Scheinmann je 16 P., Allner 11 P. u. a. Reihenfolge der deutschen Fahrer: Rosenbusch (7.), Scheinmann (8.), Nerger (10.), Allner (11.) u. a.

Das schönste Rennen war dann das der Gespanne bis 500 ccm. Der Dreirad-Karren des Engländers Worthington kam schon im Training nicht zum Zuge (wann schafft die alte FIM endlich diesen Begriff „Dreiräder“ ab, wenn es um *Motorräder* geht? Schließlich sind wir nicht mehr im Jahre 1956!), aber Helmut Fath wurde auf der URS mit dem neuen Zylinderkopf (acht Einlaßkanäle, vorn ein Speichenrad größeren Durchmessers) der Trainings-Schnellste. 15 Runden (=101,5 km), 25 Gespanne. Vom Start weg gab es einen unerhört scharfen Kampf um die Spitze zwischen Fath/Kalauch, Attenberger/Schillinger (BMW) und Auerbacher/Hahn. Man traute seinen Augen kaum, als nach öfterem Positionswechsel Attenberger/Schillinger in der siebten Runde endgültig den ersten Platz vor Fath/Kalauch behaupteten und — noch ausbauten! In der vorletzten Runde konnten Auerbacher/Hahn auch noch knapp an Fath/Kalauch vorbeikommen. Die Weltmeister Enders/Engelhardt hatten einen sehr schlechten Start und mußten von elfter Stelle her ansetzen, ihre Konkurrenten zu überholen. Bis zum Ende des Rennens fuhren sie in einem herrlichen Angriff bis auf den vierten

Platz vor! — Dieses Rennen war einwandfrei das bisher spannendste Motorradrennen des Jahres in Deutschland. Helmut Fath hatte wieder Schwierigkeiten mit der Kupplung gehabt, während Attenberger/Schillinger diesmal die besten Bremsen und den schnellsten Motor besaßen. Schauzu/Schneider belegten hinter Kölle/Schmid den sechsten Platz. Ausländische Fahrer kamen nicht zum Zuge.

#### Ergebnis

1. Attenberger/Schillinger (BMW) 154,6 km/h; 2. Auerbacher/Hahn (BMW) 153,5 km/h; 3. Fath/Kalauch (URS) 153,0 km/h; 4. Enders/Engelhardt (BMW) 149,7 km/h; 5. Kölle/Schmid (BMW) 149,4 km/h und weitere Gespanne. — Schnellste Runde: Attenberger/Schillinger 160,52 km/h. Deutsche Meisterschaft: Fath, Auerbacher je 18 Punkte, Attenberger 17 P., Schauzu 13 P. u. a.

★

Während des Rennens der 500 ccm-Maschinen gab es zwei Stürze. Nach der vierten Runde flog Gyula Marsovszky mit seiner Matchless aus der Zielkurve heraus, erlitt jedoch glücklicherweise nur einen Schock, so daß er abends bei der Siegerehrung wieder herum lief. Tragischer jedoch endete der böse Sturz von Peter Hampe in der zweiten Runde innerhalb der Ostkurve. Seine Norton flog bei wohl zu hohem Tempo über den ganzen Sicherheitsraum und er selbst ebenfalls bis an die Begrenzung. Seinen dabei erlittenen schweren Verletzungen erlag Peter Hampe, obwohl man ihn sofort im anwesenden Clinomobil ärztlich versorgte.

Das warf einen Schatten auf diese Veranstaltung, denn wir verloren einen guten Sportkameraden. Peter Hampe wurde am 5. 4. 1939 geboren, fuhr 1964 und 1965 als Ausweissfahrer, und erhielt 1966 die Lizenz. Er war in Eiershausen (Dill-

kreis) zu Hause. Beim Flugplatzrennen Mainz-Finthen 1967 belegte er den zweiten Platz in der Klasse bis 350 ccm. Er gehörte zu jenen Fahrern, die ihre Leistungen nicht aufdrängen, bei seinen Freunden war er ein geschätzter Mann, und es war schwer zu begreifen, daß er aus diesem Rennen nicht zurückkam. Die Trauer darum schlägt sich nicht nur zwischen den Zeilen dieses Berichtes nieder.

★

Der nächste Lauf um die Deutsche Straßenmeisterschaft findet am 1. und 2. Juni wiederum im Motodrom von Hockenheim statt, diesmal unter der Regie des ADAC-Gau Hessen, und zwar die Klasse 350 ccm, 500 ccm und Seitenwagen. Es ist nicht zu erwarten, daß es hier an Startplätzen für die deutschen Fahrer mangelt wird, denn das Rennen ist nicht international ausgeschrieben. Die nächsten Meisterschaftsläufe sind am 30. Juni das Bergrennen bei Rotenburg/Fulda (250 ccm, 350 ccm und Seitenwagen), am gleichen Tage auf dem Norisring bei Nürnberg (50 ccm, 125 ccm, 500 ccm), am 28. Juli der Int. Bergpreis Freiburg-Schauinsland für alle Klassen, am 28./29. September die Bergprüfung Kassel-Langenberge (50 ccm, 125 ccm und 500 ccm) und schließlich der Preis von Baden-Württemberg am 13. Oktober, veranstaltet für alle Klassen vom ADAC-Gau Württemberg im Motodrom von Hockenheim.

Man muß sich bei der Sportbehörde darüber unterhalten, wie man die Deutsche Straßenmeisterschaft attraktiver gestalten kann. Das Ziel muß mehr Rennen mit mehr Startmöglichkeiten sein. Die jetzige Deutsche Meisterschaft ist so eine Art „Sport am Rande“.

klacks

Hans-Georg Anscheidt hat mit seinen überlegenen Maschinen aus Mangel an ebenbürtiger Konkurrenz praktisch die Weltmeisterschaft der 50 ccm-Klasse 1968, die Deutschen Meisterschaften 1968 der 50 ccm- und der 125 ccm-Klassen in der Tasche, wenn ihn das Glück nicht verläßt. Trotz allem muß man die fahrerische Leistung nicht aus dem Auge lassen, auch nicht die notwendige technische Betreuung der hochkomplizierten Motorräder. Fahren können muß einer, um Weltmeister zu sein, und technisch muß er etwas auf dem Kasten haben, wenn er wie Anscheidt allein auf sich gestellt ist. Das darf man nicht vergessen!

(Fotos: Klacks)



# Alfred Noell macht einen Motorrad-Film

Keine Angst, das gibt keine reißerische Verzerrung à la „Engel der Hölle“ oder „Wie wilde Hengste“, das gibt einen anständig gemachten Film von Leuten, die selbst Motorrad fahren und die einmal aufzeigen wollen, welches feine Sportinstrument ein Motorrad ist, welche feinen Kerle Motorräder fahren, und was für Spaß man mit einem Motorrad haben kann. Wer da alles mitspielt und auftritt, das soll hier nicht erwähnt sein, denn die Mitwirkenden sind keine Stars, sondern Motorradfahrer wie Sie, wie wir alle, wie ich. Gagen und „Spesen“ gab's auch nicht, aber einen glühenden Idealismus und eine riesige Begeisterung. Und in die Hand genommen wurde das Ganze von einem wirklichen Fachmann, der im Motorsport und im Motorradsport zu Hause ist. Das ist der Kameramann und Regisseur Alfred Noell, von dem wir schon einen hervorragenden TT-Film, einen wunderbaren Motorrad-Spot in der Reihe der „7. Sinn“ sahen, und der sein Handwerk versteht. Ganz unschuldig am Unternehmen Motorrad-Film sind wir allerdings auch nicht, denn wir haben so ein bißchen bei Alfred Noell danach gebohrt, und das begann bei einem Gespräch auf der TT 1967. Ziel der Bohrung: Wer macht nun endlich einmal einen Motorrad-Fernsehfilm neben Sportberichten, der weiß, was ein Drehgriff, was der Wind um die Nase und was ein Motorrad wirklich ist?

Fragen Sie nicht danach, lieber Leser, was dieser Streifen nun an Arbeit, Schweiß, Nerven, Zeit, Opfer und Begeisterung gekostet hat! Man fand aber immer sofort emsige und selbstlose Helfer, und das war das Glück, denn sonst wäre das alles nicht zustande gekommen. Wie oft man auf Verständnislosigkeit, Ahnungslosigkeit, Unvermögen stieß — das ist die andere Seite. Da war man z. B. bei einer weltberühmten Motorräder bauenden Automobilfabrik nicht in der Lage, innerhalb von vier Tagen leihweise ein Motorrad für eine kurze Szene zu besorgen, und als Alfred Noell Unterlagen über bekannte Persönlichkeiten haben wollte, die diese Marke fahren und gefahren haben, da bekam er — einen Prospekt von der „Informationsabteilung“, so daß ihm gleich die Lust verging. Anderswo aber kriegten wir dann innerhalb von zwei Stunden eine nagelneue Maschine vor die Tür gestellt (!), und der Importeur

Ende der Geschichte 1928: Die Brough mit T. E. Lawrence war schon da, als der Doppeldecker einschwebte.



Otto von Arx aus Trimbach bei Olten in der Schweiz gab unsere Test-Bonneville sofort her und kam sogar persönlich nach Stuttgart, um das gute Stück zusammen mit dem langen Klaus im „Lädle“ für das geplante Wettrennen hinzutrimmen, das in diesem Film eine historische Rolle spielen sollte. Oder der Dr. Beyer aus Bad Godesberg stellte seine wundervolle und wirklich wertvolle Brough-Superior SS 100 der ersten dreißiger Jahre ohne Murren sofort zur Verfügung, als man sie als Requisit brauchte. Damit sie auch lief, schlug er sich nach seiner verantwortungsvollen Tätigkeit ein paar Nächte mit Schlosserei um die Ohren. Und so weiter. Man könnte den Roman eines Motorrad-Filmes schreiben.

Nichts aber war das alles gegen die Torturen, die Alfred Noell dann nervlich mit Behörden und Institutionen durchzumachen hatte, als wir auf den Gedanken kamen, jenes Wettrennen noch einmal im Film darzustellen, das der englische National-Held Colonel T. E. Lawrence of Arabia einst mit seiner 1000er Brough-Superior SS 100 gegen ein Flugzeug lieferte. Der Colonel fuhr 1928 nämlich einem Kameraden der Royal Air Force auf und davon, der einen der damaligen Doppeldecker „Bristol-Fighter“ flog. Der Trick dabei war, daß das Flugzeug über der Straße in 50 m Höhe flog und in den engen Kurven Kunstflug-Figuren machen mußte, um der Strecke genau folgen zu können. In diesen Sekunden wischte T. E. Lawrence seinem Konkurrenten auf der Straße aus den Fängen. Nun gut — aber stellen Sie sich vor, Sie kommen in Deutschland heute zu einem Ministerial-Beamten und erzählen ihm, daß Sie eine Tiefflug-Genehmigung für die und die einsame Gegend brauchen, um ein solches „Rennen“ noch einmal für einen Film darzustellen! Daß Noell das alles geschafft hat — ! Beinahe hätte er aufgegeben.

So kam es, daß einer der Mitspieler am 8. Mai 1968 auf dem Nürburgring als „Lawrence of Arabia“ mit englischer R. A. F.-Uniform und echtem arabischem Burnus verkleidet auf der Bonnie (umgekleidet als stilisierte „Brough“) gegen einen 35 Jahre alten Doppeldecker, Typ „Tigermoth“, ein Rennen um die Nordschleife fuhr, denn mit dieser alten Geschichte soll der Film beginnen. Die Bonneville ging enorm (über 170

Im Film wurde eine 35 Jahre alte „Tigermoth“ aus Aachen verwendet, und am Schluß gab es eine Szene mit einer



„Das Flugzeug hüpfte zwischen den Bäumen und Telegraphenmasten herum, mich davonhastendes Staubkörnchen auf der Straße nur etwa acht Meter vor sich!“ schrieb T. E. Lawrence in einem im Jahre 1933 veröffentlichten Brief. Genauso war's am 8. Mai 1968 auf dem Nürburgring, wo er wieder „auferstanden“ war.

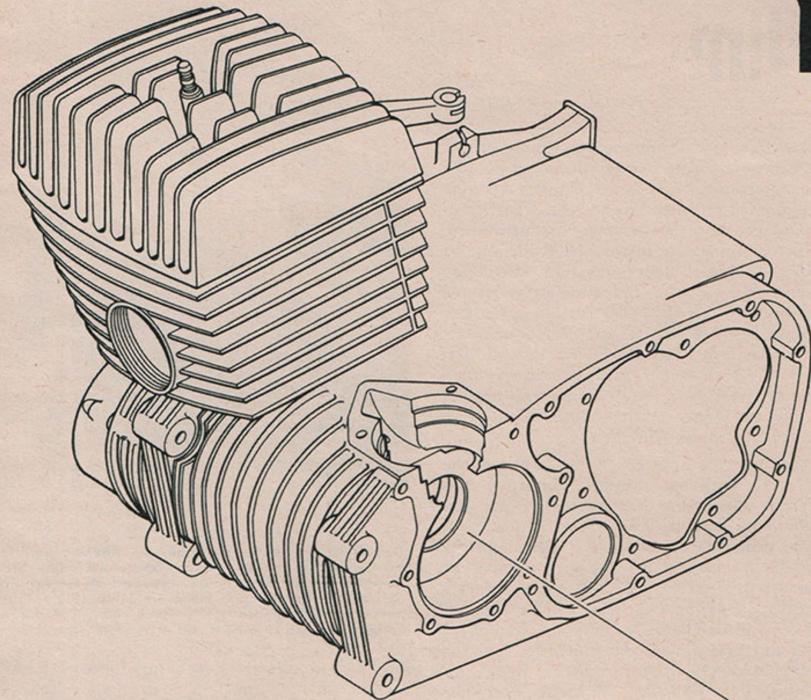
km/h), und obwohl der Doppeldecker (höchstes Tempo ca. 190 km/h) bald zum „Greifen“ ansetzte, war das Motorrad 1,2 Sekunden eher wieder über die Ziellinie, denn die letzte Kurvenschikane war seine Rettung. Welch ein Spaß — ! (Und die Nürburgring-Geschichte hat ein neues, einmaliges Ereignis zu verzeichnen.) Oben aus dem Beobachtersitz heraus kurbelte Alfred Noell wie ein Wilder seinen Streifen herunter, und der Flieger hatte schwer mit den Bäumen, Telefonmasten und Krüselwinden in Bodennähe der bergigen Waldgegend zu tun. Vor lauter Aufregung vergaß er beinahe den Benzinstand-Anzeiger, so daß er in einer Runde plötzlich schleunigst zum Auftanken nach dem kleinen Sportmaschinen-Flugplatz abdrehen mußte.

In diesen Tagen nun werden die letzten Schnitte vorgenommen, und dann geht es noch darum, das Werk in die Programme des 1. Fernseh-Programms einzubauen. Vielleicht klappt das schon in der Zeit der ersten Juni-Hälfte. Wenn wir es rechtzeitig erfahren, werden wir den Termin veröffentlichen. Uff — ! Klacks

echten Brough-Superior. Pilot Hommes und „Sir Lawrence of Arabia“ machten das ganz zünftig. (Fotos: Rogge)

# YANKEE

## Ein amerikanischer Zweitakt-Twin



Die beiden Original-OSSA-Zylinder des 230er Einzylindermotors sowie die Kurbeltriebe finden Aufnahme in einem neuen, stark verrippten Gehäusemittelteil, in dessen hinteres „Abteil“ das komplette Sechsganggetriebe eingeschoben wird.

Es mögen drei Jahre her sein — da sprachen wir mit Joe Berliner, dem in der Branche sehr bekannten großen Motorrad-Importeur in New Jersey/USA, über die Möglichkeiten, in Amerika außer den verschiedenen kleinen Zweitaktmaschinen zwischen 90 und 300 ccm sowie den großen, meist (außer den BMWs) aus England kommenden Viertakt-Brocken zwischen 600 und 750 ccm auch einen großen Zweitakter zu verkaufen. Auch so mit 500 oder gar 600 ccm. Und Berliner vertrat damals die Meinung, daß das auf jeden Fall möglich sein würde — sofern es sich nur eben um eine moderne, mit möglichst vielen technischen Leckerbissen ausgestattete Konzeption handele — und sofern sich eine solche Maschine zu einem konkurrenzfähigen Preis in Amerika verkaufen ließe.

Leider nur waren das damals rein platonische Gespräche — denn es gab keine Maschine auf dem Weltmarkt, die — mit einem Zwei- oder Dreizylinder-Zweitaktmotor mit 500 oder 600 ccm Hubraum ausgerüstet — auch nur annähernd den Berlinerischen Amerika-Vorstellungen entsprochen hätte. Wir schwärmten zwar damals von einem liegenden Zweizylinder-Zweitakter, wassergekühlt, mit Drehschiebersteuerung für den Einlaß aus zwei Fallstromvergäsern, mit elektrischem Anlasser, Wechselstromelektrik, unterbrecherloser Zündung, getrennter Schmierung, Mittelabtrieb, Fünfganggetriebe — — aber nirgendwo gab es so etwas. Und Berliner sagte klipp und klar: in Amerika könnte man das, mit Rücksicht auf die hohen Löhne, niemals bauen (in Deutschland, meinte er, übrigens auch nicht!) — und die erforderlichen Entwicklungskosten würden ohnehin die relativ geringe Stückzahl, die sich auch in den USA absetzen lassen würde, unverhältnismäßig im Stückpreis belasten.

Inzwischen hat Suzuki nun zwar eine Zweizylinder-Zweitaktmaschine mit 500 ccm gebracht, luftgekühlt, und rundherum dem Standard solcher Zweitakt-Zweizylindermodelle entsprechend. Ob davon in Amerika schon viel verkauft wurde,

Die Koppelung der beiden Einzylinderwellen erfolgt mittels eines Nutstücks, das das Ritzel für die kurze Duplex-Kette trägt, welche die Kraftübertragung auf die hinter den Kurbelgehäusen liegende Vorlegewelle besorgt.

wissen wir nicht — aber daß von der Käufermentalität her auch einem großvolumigen, mehrzylindrigen Zweitakter der Weg in Amerika nicht verbaut wäre, beweist die Einführung dieses Modells schlechthin (denn für welchen anderen Markt als den der USA wurde der große Suzuki-Zweitakter wohl geschaffen?).

Und es gibt auch noch einen weiteren Beweis dafür, daß man drüben (und sicher in Europa nicht minder) einen großen Zweitakter an den Mann bringen könnte, wenn er nur unter mancherlei Voraussetzungen akzeptabel wäre.

Da wissen doch die beiden großen amerikanischen Motorrad-Zeitschriften, CYCLE und CYCLE WORLD, von einer erstaunlichen Neuschöpfung auf dem Motorradmarkt zu berichten: von einem Zweizylinder-Zweitakt-Motorrad, das auf Grund amerikanischer Ideen in Amerika hergestellt wird bzw. werden soll, und dem man auf Grund dieser Tatsachen den Markennamen YANKEE gegeben hat.

Der Mann, der als Initiator für den Bau eines amerikanischen Motorrades zu gelten hat, war früher samt seinem Geld in einem Importunternehmen für spanische Motorräder tätig. Ihm war selbstverständlich die eingangs angedeutete Situation bekannt, d. h. er wußte vor allem, daß es unmöglich sein würde, die normalerweise für eine derartige Entwicklung notwendigen hohen Kosten aufzuwenden und daß man außerdem soweit wie möglich im Ausland gefertigte Teile und Aggregate verwenden müssen, wenn ein einigermaßen tragbarer Preis für eine große Zweitakt-Zweizylindermaschine herauskommen sollte. Nachdem seine Überlegungen eini-

für den Plattendrehchieber frei ließ. Tatsächlich liegt sein besonders verlockendes Vorteil aber in einer viel günstigeren Beanspruchung und viel günstigerem Schwingungsverhalten der Zweizylinder-Kurbelwelle (und deshalb wurde bei einem bekannten deutschen Motorenwerk schon vor Jahren ein bildhübscher Zweitakt-Twin mit Mittelabtrieb gezeichnet, bei dem zwei aufgebohrte 50er zu einem Zweizylinder-125er kombiniert waren. Leider hörte man bis heute nichts davon, ob dieser Motor weiter als bis zum Reißbrett gesehen ist).

Der Yankee-Motor ist es. Bei ihm war weniger das günstige Betriebsverhalten maßgebend für die Wahl des Mittelabtriebs und auch nicht die Notwendigkeit, beiderseits Platz für die Drehschieber zu bekommen — denn die amerikanisch-spanische Gemeinschaftsentwicklung sollte zwar auch mit je einem Vergaser pro Zylinder, aber mit Schlitzsteuerung für den Einlaß arbeiten. Maßgebend für die Wahl des Mittelabtriebs war die Forderung, aus ganz bestimmten Gründen jedem Zylinder seine eigene komplette Magnetzündanlage zu geben — und vielleicht erhoffte man sich — nicht zu Unrecht — vom Mittelabtrieb auch die Möglichkeit der Verwendung nahezu originalgetreuer Einzylinder-Kurbelwellen, die in Motormitte lediglich durch Einschieben in die genutete Bohrung eines Abtriebs-Ritzels gekoppelt werden könnten.

So schlug man also mit dem Mittelabtrieb mehrere Fliegen sozusagen mit einer Klappe. Und man gewann eine bis dahin wohl noch nie praktizierte Möglichkeit: man kann nämlich die beiden Einzylinder-Kurbelwellen so koppeln, daß die Kurbelkröpfungen um 180 — oder um 360 Grad gegeneinander versetzt sind, d. h. daß die beiden Kolben entweder wechselweise auf- und abgehen — oder gleichzeitig.

Warum das letztere — wird mancher fragen. Nun, auch bei anderen Zweitaktmotoren-Werken hat man schon Twins mit gleichzeitig auf- und abgehenden Kolben gebaut anstelle der üblicherweise um 180 Grad versetzten Kröpfungen, aus denen ein Zündabstand von ebenfalls 180 Grad resul-

Das Zweiwellen-Sechsganggetriebe (aus den OSSA-Wettbewerbsmotoren übernommen) wird über eine Kurvenwalze mittels Klauen geschaltet. Ein Stirnzahnradsatz dient zur Kraftübertragung von der Vorgelege- zur Kupplungs-(Getriebeeingangs-)Welle.

germaßen konkrete Form angenommen hatte, zog er sich und sein Geld aus dem Importunternehmen zurück und brachte die bereits früher geführten Verhandlungen mit den spanischen OSSA-Leuten zum Abschluß. Der clevere Chefkonstrukteur von OSSA hatte sich nämlich bereits früher mit ihm dahingehend abgestimmt, daß es ohne besondere Schwierigkeiten und mit verhältnismäßig geringem Fertigungsaufwand möglich sein würde, zwei der vieltausendfach bewährten OSSA-Einzylindermotoren mit 230 ccm zu einem Zweizylinder zu kombinieren und in den neuen Block das OSSA-Sechsganggetriebe, das bei dem spanischen Werk für die Wettbewerbsmaschinen bereits existierte, einzubauen.

Die Idee der Koppelung zweier Einzylindermotoren zu einem Twin ist alles andere als neu. So wohl bei MZ entstand einst auf diese Weise aus zwei nebeneinandergesetzten 125er Einzylinder-Rennmotoren ein 250er Zweizylinder — als auch bei Suzuki und bei Yamaha, wo der erste luftgekühlte Drehschieber-Rennmotor nichts anderes war als die Vereinigung zweier Einzylindermotoren zu einem Twin mit Mittelabtrieb.

Der Mittelabtrieb erschien deshalb besonders vorteilhaft, weil er die beiden Kurbelwellenenden

tiert — wie bei einem Vierzylinder-Viertakter: für bestimmte Verwendungszwecke (Moto Cross und Gelände beispielsweise) kann es wünschenswert sein, eine möglichst große Kolbenfläche bei jeder Druckauslösung zur Verfügung zu haben — deshalb baut man ja heute 360er und sogar 400er und 420er Einzylinder-Zweitakter neben den für solche Hubraumgrößen einst allein für richtig gehaltenen Zweizylindern mit 180 Grad Kurbelkröpfung. Aber so große Einzylinder-Zweitakter waren früher nicht zu Unrecht als höchst heikle und vor allem sauftugige Burschen verschrien — manche ihrer Unarten kann man vermeiden, wenn man den Hubraum zwar unterteilt, aber dennoch den Verbrennungsdruck zur gleichen Zeit auf eine große Kolbenfläche wirken läßt. Deshalb baute z. B. Jawa vorübergehend Geländemotoren als Zweizylinder mit nicht versetzten Kurbelkröpfungen — trotz zweier Zylinder also mit dem Zündrhythmus eines Einzylindermotors.

Beim Yankee kann der Besitzer wählen: entweder auf hohe Spitzenleistung ausgelegten Zweizylinder 180 Grad-Motor — — oder Zweikolben-Motor mit gleichzeitiger Zündung in beiden Zylindern und bulligerem Durchzug von unten herauf. Theoretisch läßt sich diese Umstellung sogar beim Kunden jederzeit bewerkstelligen — in der Praxis dürfte es bei der gelieferten Ausführung fast immer bleiben.

Darüber hinaus baut OSSA ohnehin die verschiedensten Versionen seines 230er Motormodells: vom durchzugskräftigen Trial- und Geländesportmotor bis hinauf zum sehr hochdrehenden Rennmotor für Straßenrennen. Dabei ist interessant zu erfahren, daß die Steuerzeiten bzw. Schlitzdimensionen für alle diese Motor- und Leistungsvarianten genau die gleichen sind — und auch der Kurbeltrieb unterscheidet sich innerhalb dieser Modelle nicht. Die unterschiedliche Leistungscharakteristik wird im wesentlichen durch Dimensionierung und Abstimmung der Aggregate auf der Ansaug- und der Auslaßseite bestimmt, d. h. durch Vergaser mit Ansaugleitung sowie Auspuffleitung und Auspufftopf. Diesem entsprechend kann auch der Yankee-Käufer seinen Zweizylindermotor erhalten — und die Zahl der möglichen Varianten setzt sich auch noch in anderen Details des Triebwerks fort.

Die verwendeten Zylinder sind in Leichtmetall gegossen und großflächig verrippt (der Mittelabtrieb bringt hier einen weiteren Vorteil — es braucht nämlich weder eine nennenswerte „Ku-

rierung“ der Rippen in der Zone zwischen den beiden Zylindern zu erfolgen, was bei solchen Koppelungen anderwärts stets recht heikle thermische Auswirkungen hatte — noch kollidieren die beiden seitlich liegenden Überströmkanalführungen). Die Zylinder sind mit einer eingepreßten Schleuderguß-Laufbuchse versehen, die sich im Reparaturfall auch leicht auswechseln läßt. Entsprechend der verhältnismäßig großen Bohrung (70 mm bei 60 mm Hub) sehen die Zylinder auch äußerlich recht voluminös aus — trotzdem ist der Triebwerksblock relativ schmal. Hinten, in der Gegend der Fußkraste, ist er nicht einmal 10 Zoll, also 25 cm, breit.

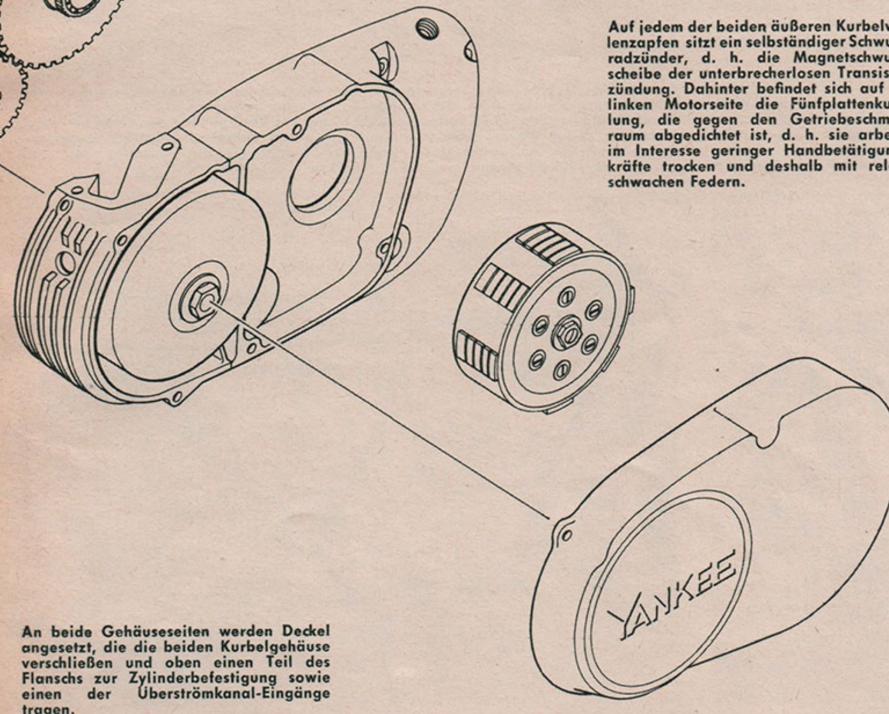
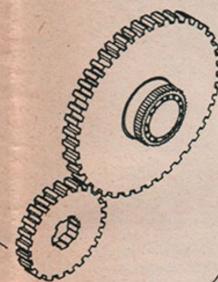
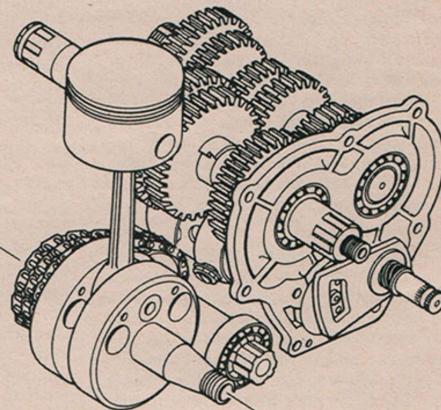
Die Brennräume in den ebenfalls großzügig verrippten Leichtmetall-Köpfen sind eingezogen, aber symmetrisch mit konzentrischem Kerzensitz. Die Leichtmetallkolben sind aus Aluminiumlegierung gegossen und tragen je zwei Kolbenringe. Das beiden Zylindern gemeinsame Kurbelgehäuse, das an beiden Seiten zur Aufnahme auch der aus den Einzylinder-OSSA-Motoren übernommenen Kurbelwellen samt Pleuel dient, besteht aus einem sehr steifen Mittelteil. Es ist nicht horizontal, sondern vertikal geteilt, d. h. an beiden Seiten sind Deckel angesetzt, mit denen sowohl die Kurbelkammern verschlossen als auch der Getrieberaum abgedeckt wird. Zwecks guter Kühlung des Vorverdichtungsraumes ist das Mittelteil reichlich mit Rippen versehen, die überdies zur Verstärkung beitragen. Die Explosiv-Darstellung des Motors samt Getriebe vermittelt (die wir CYCLE WORLD entnehmen) besser als alle Worte, wie das Gehäuse aufgebaut ist, wie auf jedem äußeren Kurbelwellenende die Magnetschwungradscheibe eines der beiden Zylinder sitzt und wie vom Koppelungsstück der beiden Kurbelwellen (in Motormitte) eine kurze Kette zu einer Vorgelegewelle führt, von der aus dann der eigentliche Primärtrieb an der Kupplung und das eingeblockte (und ohne Motordemontage aus- und einbaubare) Sechsganggetriebe erfolgt. Und zwar durch ein im Ölbad laufendes Stirnzahnrad-Paar. Die Kupplung mit fünf Stahllamellen arbeitet dagegen trocken in einem vom Getriebebeschränker abgetrennten Gehäuse, was geringen Kuppelungs-Federdruck und entsprechend ermüdungsfreie Betätigung der Ausrückvorrichtung vom Lenkerhebel bedeutet.

Drei verschiedene Getriebeausführungen sind lieferbar: eine mit weiten Stufensprüngen für Geländeeinsatz, eine normale und eine „close ratio“-Version für schnelle Straßenfahrt bzw. für Geschwindigkeits-Wettbewerbe. Darüber hinaus stehen auch noch spezielle Übersetzungsverhältnisse in den einzelnen Gängen zur Verfügung — ganz entsprechend den Wünschen des Käufers bzw. dem jeweiligen Verwendungszweck der Maschine. Die Kurbelwellen, jede für sich ausgewuchtet, sind unter hohem hydraulischem Druck in bekannter Weise aus Einzelteilen zusammengepreßt, die Hubscheiben sind vollwandig, die Pleuellager käfiggeführte Nadellager.

Die Zündung erfolgt in beiden Zylindern mit Hilfe einer unterbrecherlosen FEMSA-Elektronik ähnlich der kürzlich von uns beschriebenen spanischen Hochspannungs-Kondensatorzündung. Jeder Zylinder hat, wie schon gesagt, seinen eigenen Vergaser.

Die ganze Maschine wiegt, in ihrer Prototyp-Ausführung als „Scrambler“, noch unter 250 lbs, der Triebwerksblock unter 100 lbs. Erstaunlich wenig für einen Halblitermotor mit Sechsganggetriebe!

Die nach besagten amerikanischen Ideen entwickelten Zweizylindermotoren mit 460 ccm (Leistung etwa 45 PS) kommen komplett aus Spanien, wesentliche Fahrwerksteile (Federbeine, Vordergabel, Naben u. a. aus Italien. Drüben wird der Rahmen gebaut und das Ganze montiert — offensichtlich kommt man mit solcher „Aufgabenteilung“ preislich auch unter amerikanischen Lohnverhältnissen gerade hin. Alles in allem unter den verschiedensten Blickwinkeln ein hochinteressantes Experiment, auf dessen Fortgang man gespannt sein kann. S. R.



Auf jedem der beiden äußeren Kurbelwellenzapfen sitzt ein selbständiger Schwungradzylinder, d. h. die Magnetschwungradscheibe der unterbrecherlosen Transistorzündung. Dahinter befindet sich auf der linken Motorseite die Fünflamellenkupplung, die gegen den Getriebebeschränker abgedichtet ist, d. h. sie arbeitet im Interesse geringer Handbetätigungs-kräfte trocken und deshalb mit relativ schwachen Federn.

An beide Gehäuseseiten werden Deckel angesetzt, die die beiden Kurbelgehäuse verschließen und oben einen Teil des Flanschs zur Zylinderbefestigung sowie einen der Überströmkanal-Eingänge tragen.

# 500er Moto Cross in Italien

(Schluß von Seite 374)

Italiener, der bekannte Emilio Ostorero auf einer Bultaco. Leider bekam Müller Wasser in das Luftfilter seiner Maico und mußte aufgeben. Sicherlich hätte ein eigener Mechaniker ihn vor diesem Ausfall bewahren können; man sollte sich bei Maico wirklich mal Gedanken machen, ob es nicht doch möglich wäre, zu wichtigen Rennen, wie es die Weltmeisterschaftsläufe nun mal sind, einen Betreuer mit hinauszuschicken.

Auch Schmider hatte Pech in diesem Lauf: mehrmals sprang ihm die Kette der CZ herunter, er resignierte trotzdem nicht und erreichte so im Endresultat, wenn auch mit sechs Runden Rückstand, den fünften Platz. Der vorgesehene eine Weltmeisterschaftspunkt für den sechsten Platz konnte auf Grund des Reglements (das besagt, daß ein Teilnehmer, um plaziert zu werden, mindestens 75% der Distanz des Siegers zurückgelegt haben muß) nicht vergeben werden. V. R.

## Ergebnisse:

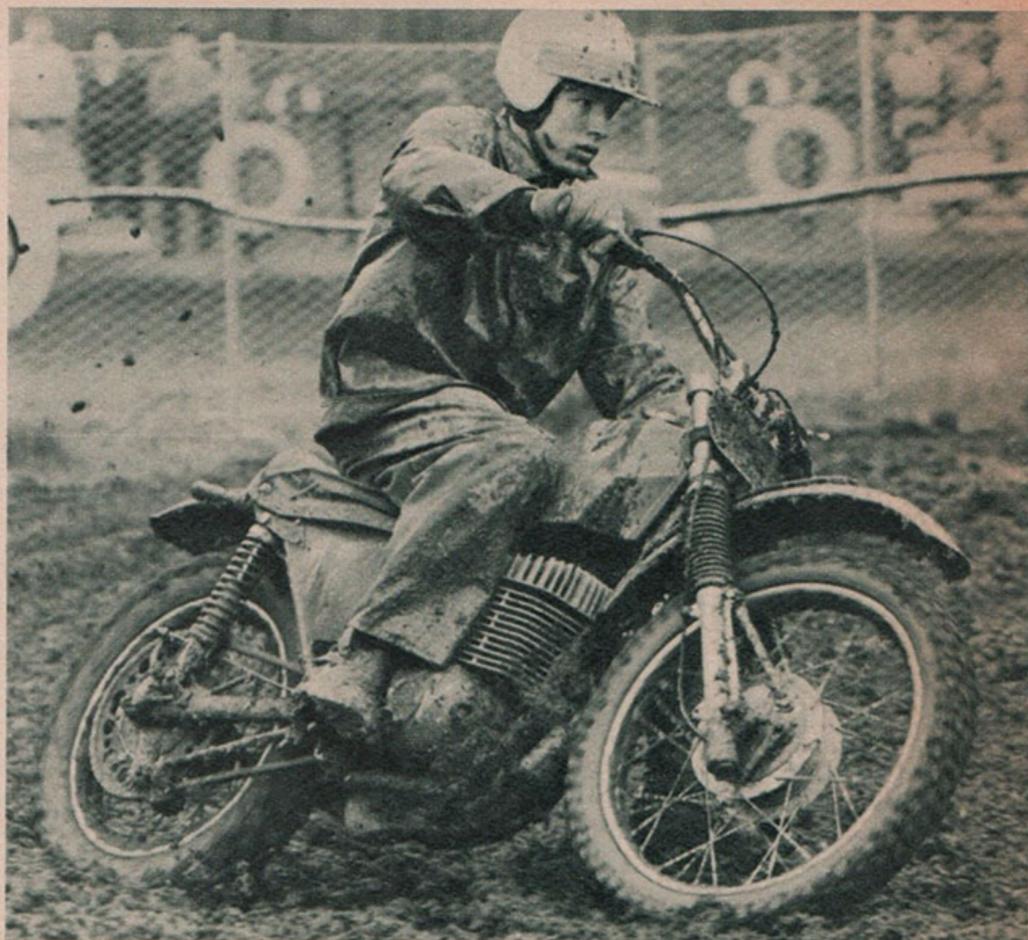
1. Lauf: 1. R. Decoster (CZ 400) in 48:5,23, 14 Runden; 2. Y. Matveev (CZ) in 50:6,3; 3. A. Clough (Husqvarna) in 51:57,4; 4. V. Brunis (CZ) in 52:28,3; eine Runde zurück: 5. V. Svastal (CZ); 6. P. Dobry (CZ 390); zwei Runden zurück: 7. E. Schmider (CZ); 8. V. Valek (Jawa); drei Runden zurück: 9. W. Müller (Maico).

2. Lauf: 1. R. Decoster (CZ 400) in 50:13,7, 13 Runden; 2. P. Dobry (CZ 380); eine Runde zurück: 3. A. Clough (Husqvarna); 4. V. Svastal (CZ 360); drei Runden zurück: 5. J. Barbara (Montesa); vier Runden zurück: 6. E. Schmider (CZ 360).

Endergebnis: 1. R. Decoster (CZ 400), 27 Runden; 2. A. Clough (Husqvarna), 26 Runden; 3. P. Dobry (CZ 380), 26 Runden; 4. V. Svastal (CZ 360), 25 Runden; 5. E. Schmider (CZ 360), 21 Runden.

## Stand der Weltmeisterschaft nach dem zweiten Lauf:

1. B. Aberg (Husqvarna)	8 0 = 8	4. V. Brunis (CZ)	6 0 = 6
R. Decoster (CZ)	0 8 = 8	A. Clough (Husqvarna)	0 6 = 6
3. V. Svastal (CZ)	4 3 = 7	6. P. Dobry (CZ)	0 4 = 4



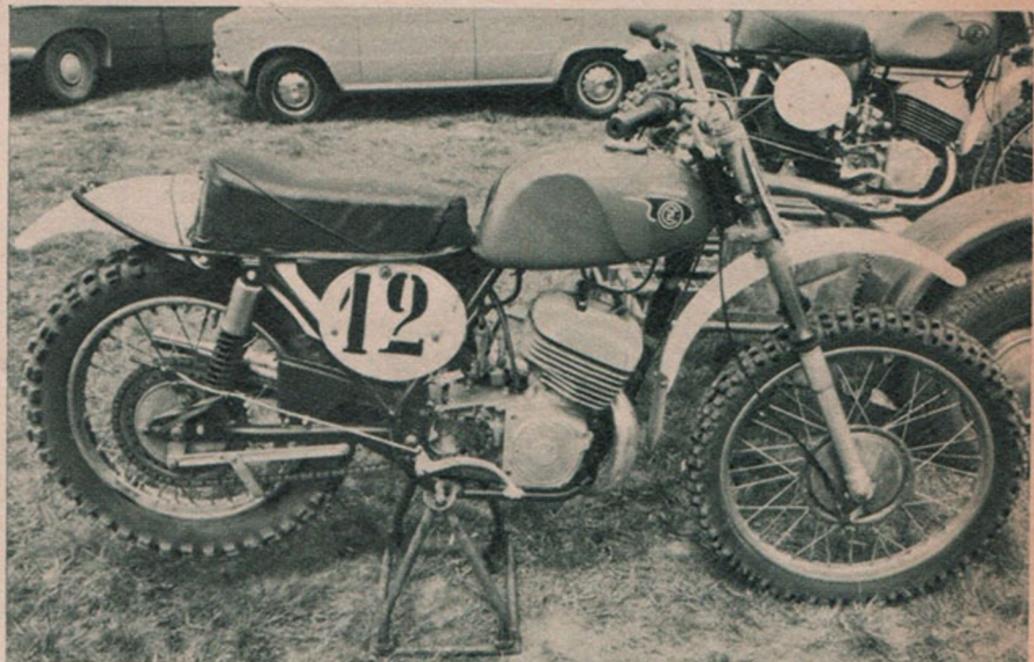
# 500 ccm Moto Cross- Maschinen

## Bild rechts:

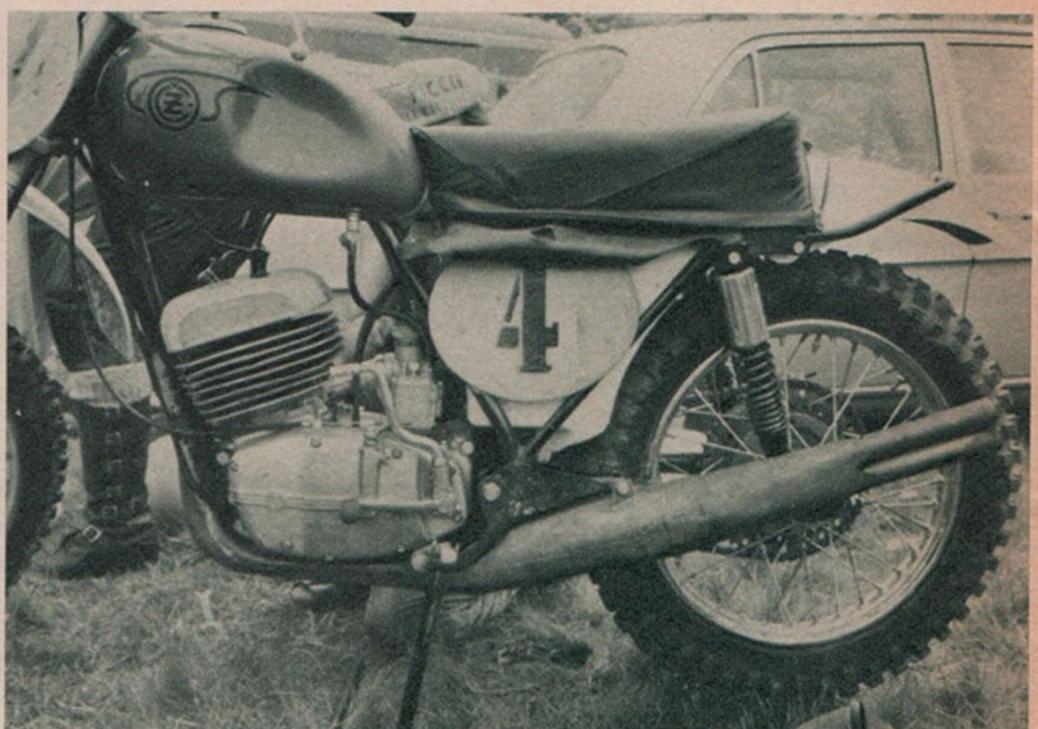
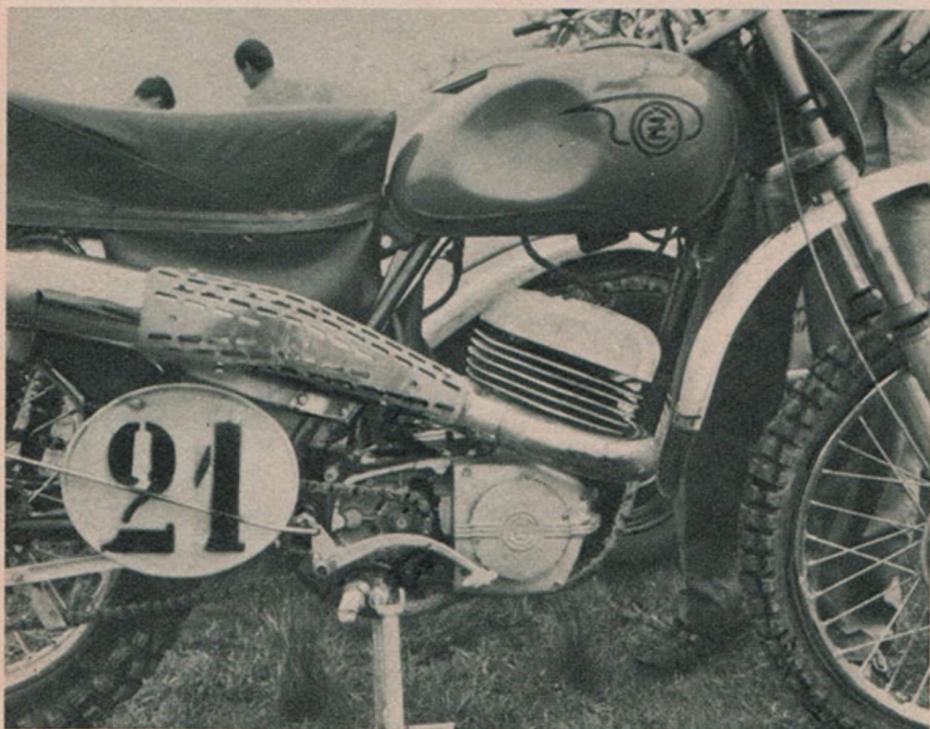
Erwin Schmider, der die CZ für Neckermann fährt, muß noch mit dem alten Modell vorliebnehmen. Sein Moto Cross-Motor hat 72 mm Hub und 80 mm Bohrung und damit 360 ccm, die Leistung beträgt bei 6800 U/min etwa 35 PS. Dem Motor fehlt außer der Transistorzündung auch der neue Jikov-Vergaser. Schmider hatte in Italien zwei Maschinen mit zwei verschiedenen Rahmenausführungen dabei. Die eine war das letztjährige Modell, die andere war schon etwa zwei Jahre alt. Schmider, dem die ältere Ausführung, wie er sagt, eigentlich besser liegt, fuhr dann in Malpensa aber doch die etwas jüngere, weil sich diese im Training (bei trockenem Boden) nicht ganz so „nervös“ gezeigt hatte wie die ältere.

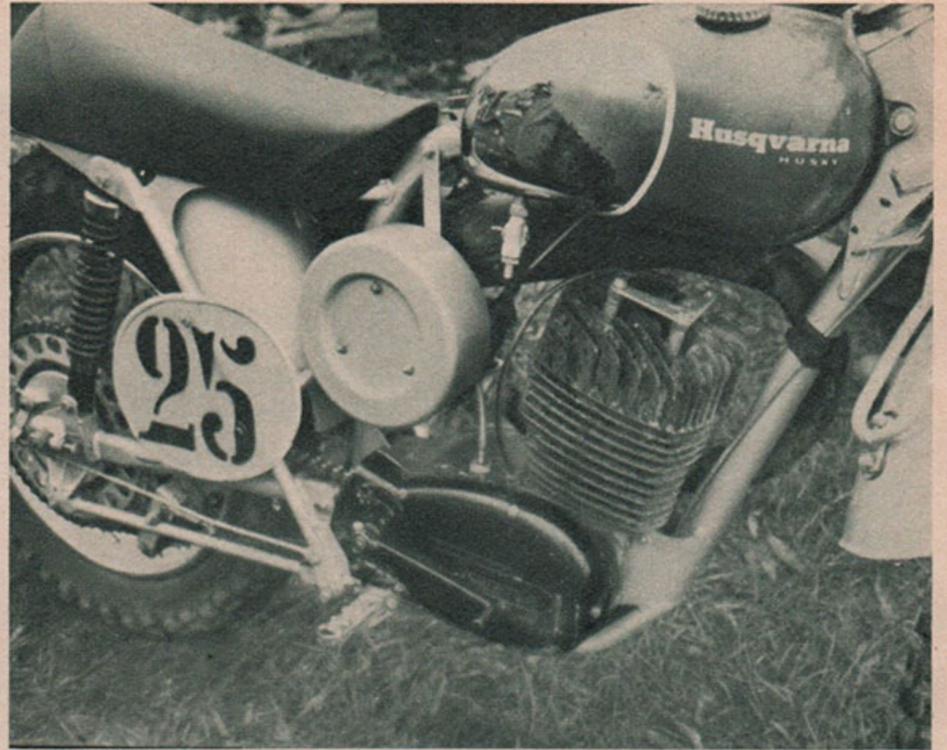
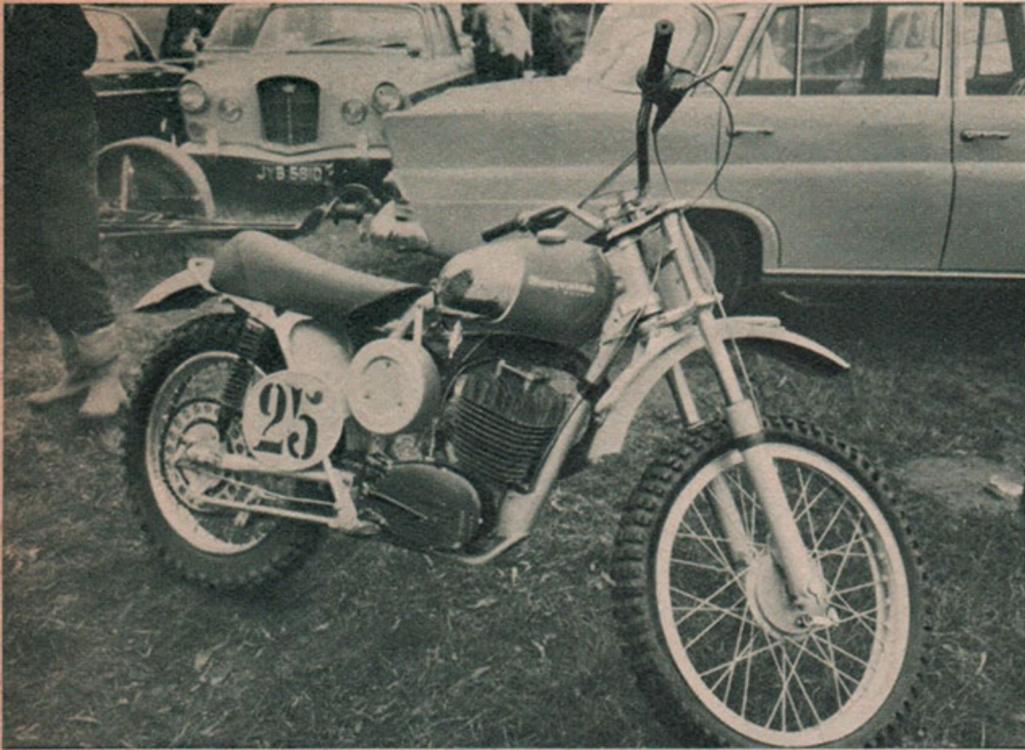
## Bilder unten:

Das ist die neueste Ausführung der CZ-Moto Cross-Maschine, wie sie nur von Weltmeister Friedrichs (DDR) und Decoster (Belgien) gefahren wird. Durch Vergrößerung des Hubs von 72 mm (beim 360er) auf 80 mm unter Beibehaltung der Bohrung mit 80 mm wurde das Bohrung/Hub-Verhältnis des Motors genau quadratisch und das Hubvolumen auf 400 ccm gebracht. Der neue Jikov-Flachschwimmervergaser, der nach



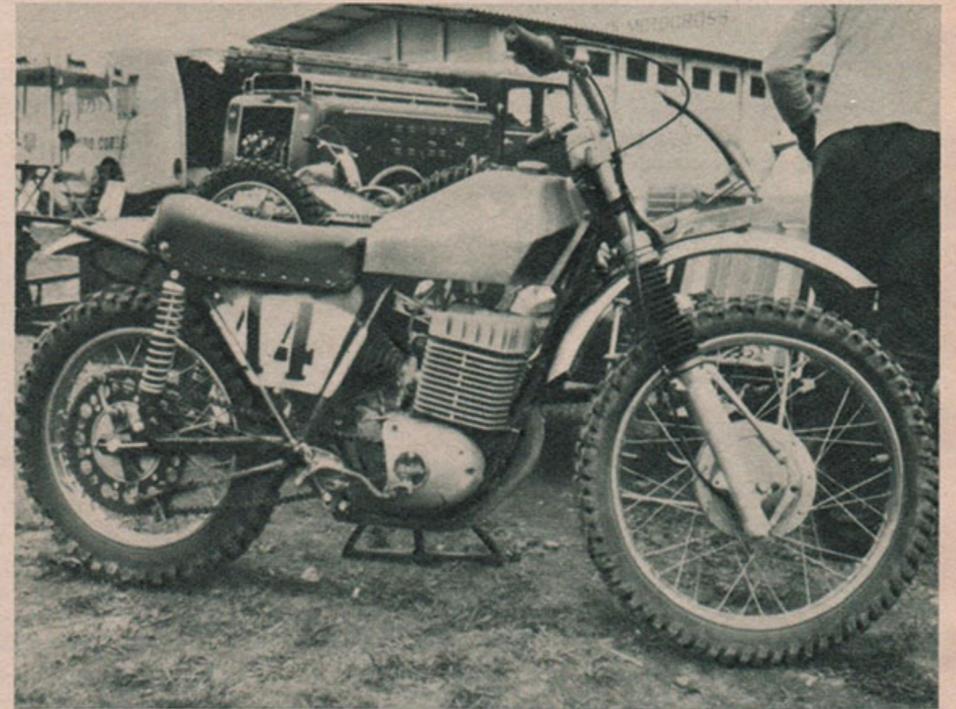
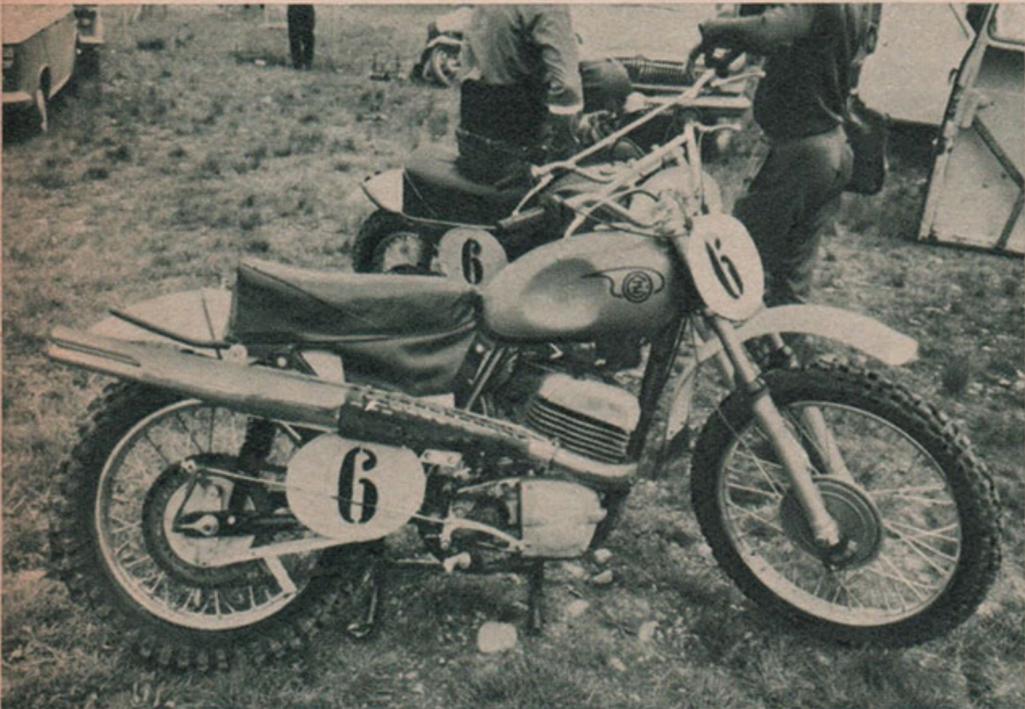
Auskunft der Fahrer ganz hervorragend sein soll und der vor allem bei einem eventuellen Sturz ein Absaufen des Motors so gut wie unmöglich macht, sorgt für die Gemischaufbereitung. 40 PS sollen bei 6400 U/min zur Verfügung stehen. Neu an diesem Motor ist außer einem geänderten und mit einem Doppelrohrstück versehenen Auspufftopf die unterbrecherlose Transistor-Zündanlage. Die Maschine soll vollgetankt etwa 105 kg wiegen, sie ist 2.75 x 21 bzw. 4.00 x 8 bereift.





Bilder oben:  
Die 360er Husqvarna, wie sie von Bengt Aberg zum Einsatz gebracht wurde. Auch dieser Motor hat 72 mm Hub, aber nur 78,75 mm Bohrung, als Höchstleistung werden auch für ihn 35 PS, jedoch bei einer Drehzahl von 6500 U/min, angegeben. Die Ver-

dichtung beträgt 10,5:1. Der Leichtmetallzylinder trägt eine eingeschrumpfte Schleudergußlaufbuchse. Pleuellfuß und Pleuelbolzenauge tragen käfiggeführte Nadellager. Herkömmliche Magnetzündung mit Schwungradmagnet und Unterbrecher. Vorn 3.00 x 21, hinten 4.00 x 18 bereift, wiegt diese Maschine angeblich knapp unter 100 kg.

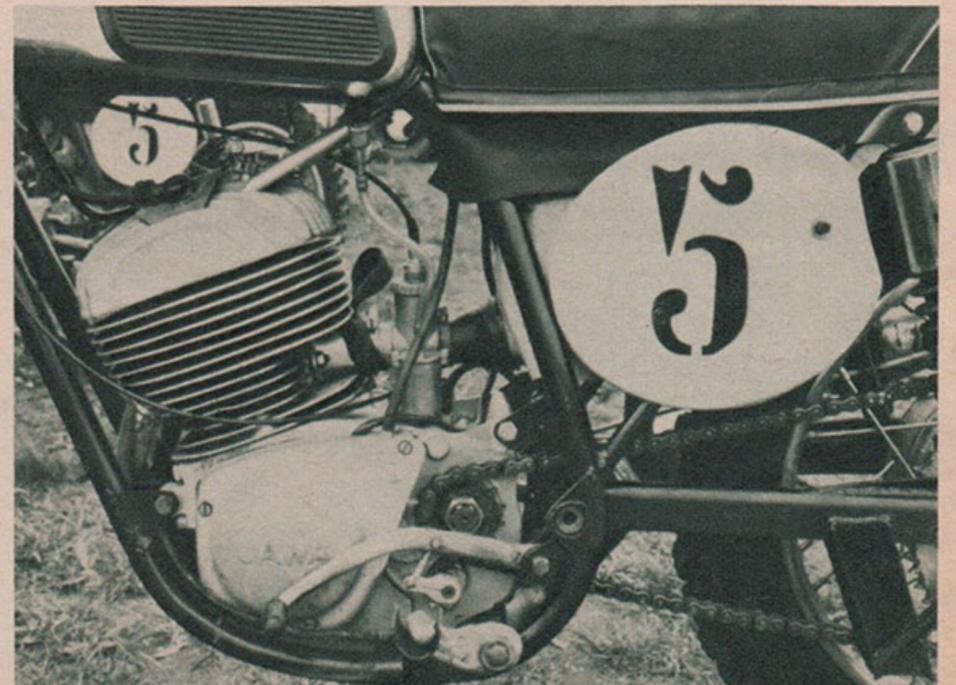
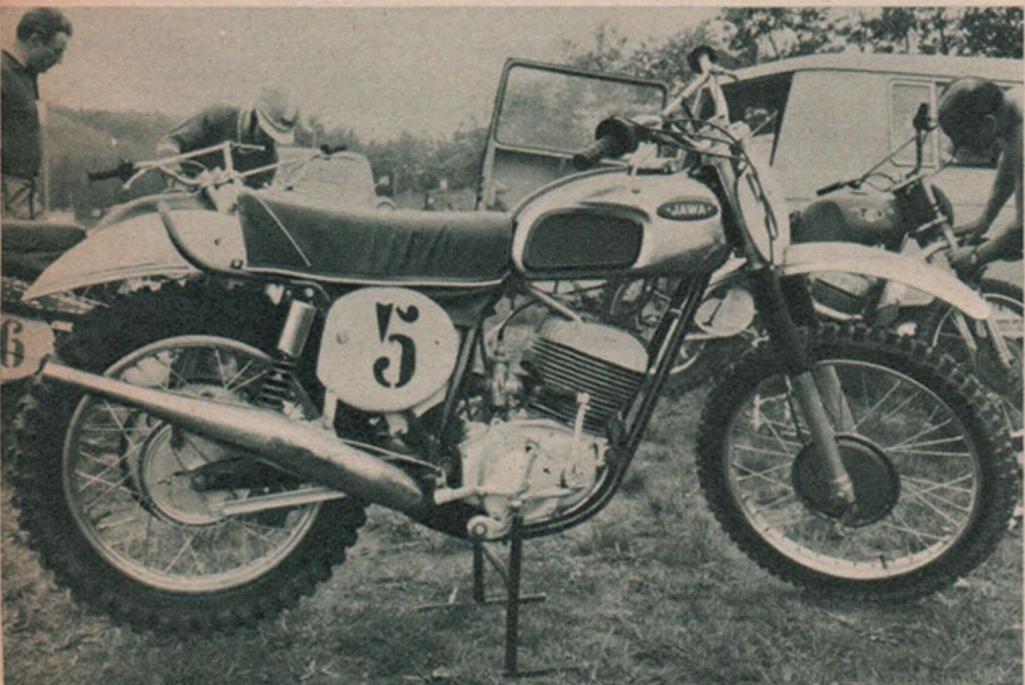


Bilder oben links:  
Während Friedrichs die Auspuffanlage nach oben verlegt hat, sie also ebenso fährt wie der Strakonicer Versuchsfahrer Dobry (der als einziger ebenfalls auf dieser 400er CZ-Maschine fährt), liegt sie bei der Maschine von Decoster unten. Aus Gewichts-

gründen sind die Gehäusedeckel an der Zündanlagen- und der Kupplungsseite beim 400er Motor aus einer Magnesiumlegierung gegossen. Oben rechts:  
Die 300er Maico-Moto Cross von Müller.

Bilder unten:  
Obwohl sich die Marke CZ schon vor einigen Jahren offiziell aus dem Geländesport zurückzog, um sich fürderhin ganz dem Moto Cross-Sport zu widmen, Jawa andererseits dafür allein für den Geländesport „zuständig“ ist, nimmt Valek mit dieser 402 ccm-Jawa auch am Moto Cross teil. Unter extremen Bedingungen testet er hier,

was später evtl. für die Geländemaschinen von Jawa übernommen wird. Diesen Doppelschleifenrahmen sah man bereits im vergangenen Jahr als Resultat solcher Erprobungen bei den kleinen Jawa-Werks Geländemaschinen (in diesem Jahr wurde die Ausführung nochmals etwas abgeändert), und auch die großen Jawa-Geländemodelle sollen ihn, in Ablösung des „Bananen-Rahmens“, erhalten.



# Zschopau - 1. Lauf zur Europa-Geländemeisterschaft

Je zwei Klassensiege für Zündapp, Puch und Jawa — je einer für MZ und Simson

Die Zweitage-Geländefahrt „Rund um die MZ-Stadt Zschopau“ am 4./5. 5. 1968 war in diesem Jahr der erste Lauf zur Gelände-Europameisterschaft.

Man hatte eine grundsätzlich andere Strecke als in den Vorjahren herausgesucht und drang dabei weit in das obere Erzgebirge vor. Eine Runde war 105 km lang und berührte viele landschaftlich reizvolle Punkte, wie den Katzenstein, die Neunzehnhainer Talsperre, ferner die Orte Pobershau, Wolkenstein, Herold, Gelenau, Scharfenstein; Start und Ziel waren in Zschopau.

Die Strecke war am ersten Tag dreimal zu umrunden, am zweiten Tag mußten die restlichen zwei Runden absolviert werden. Es wurden vier Sonderprüfungen gefahren, die diesmal ausschließlich durch Gelände führten. Eine Brems- und Beschleunigungsprüfung, wie im Vorjahr, fand nicht statt. Außerdem kam auch das bei den Zuschauern so beliebte abschließende Rundstreckenrennen „Rund um die Greifensteine“ in Wegfall.

Daß die meisten Klassensiege an die Gäste gingen, zeigt einmal, daß bei einer Zweitageveranstaltung die sprintstärkeren Maschinen wesentlich im Vorteil sind, zum anderen, daß die gepriesene MZ-Überlegenheit nicht mehr so stark ist. Dabei hatte man wieder die bewährten Schlitzgesteuerten Six-Days-Maschinen eingesetzt, die Drehschieber-Apparate blieben in Hohndorf.

Puch und Jawa sind im Moment die härtesten Konkurrenten für die Maschinen aus Zschopau. Erstaunlich war das gute Abschneiden der Simson-Fahrer, standen doch gerade ihnen mit den Maschinen von Zündapp und Puch sehr harte Konkurrenten entgegen.

Die Maschinen, die im Fahrerlager besonderes Aufsehen erregten, Morini, MV Agusta und Gilera, enttäuschten dann während der Veranstaltung um so mehr.

Begeisterte Zuschauer — etwas, was man heute leider nicht mehr bei jeder Geländeveranstaltung vorfindet — gibt es in Zschopau. Hier zeigt sich wirkliches Interesse; die meisten kommen mit dem Motorrad und fahren von Sonderprüfung zu Sonderprüfung, um sich auch ja nichts entgehen zu lassen.

Bei sonnigem Wetter gingen pünktlich 6.30 Uhr die ersten drei der 189 Fahrer auf die Reise. Dabei hatte man, so gut es möglich war, nie Teilnehmer mit gleichem Fahrzeugfabrikat zusammen starten lassen; sicher eine günstige Lösung des Problems Streckenabkürzung, Teilaustausch und ähnlicher schiefer Methoden.

In der ersten Runde gab es noch keine Sonderprüfung. Nach 40 km Fahrt war bereits der schwierigste Punkt, die Auffahrt zum Katzenstein, erreicht, und diese Auffahrt entpuppte sich als ausgesprochener Scharfrichter. Nur ganz wenige Fahrer schafften hier gleich den ersten Versuch. Viele mußten mehrere Male Anlauf nehmen, und dabei hatte man die Zeiten äußerst knapp bemessen. Liegegebliebene Fahrer hatten diesen Streckenabschnitt in der darauffolgenden Runde derart verstopft, daß sich die Fahrtleitung entschließen mußte, dieses Stück aus der Wertung zu nehmen — eine durchaus korrekte Entscheidung.

In Runde zwei gab es eine 5 km lange Gelände-Geschwindigkeitsprüfung. Riesige Steine — bergauf, bergab — und Schlamm allererster Güte mußten hier überwunden werden. Die nächste Sonderprüfung, eine 2 km lange Bergprüfung, erstmals mit Geräuschmessung in der dritten Runde, war im Gegensatz dazu eine leichte Angelegenheit. Trotz Entschärfung des Kurses am Katzenstein forderte der erste Tag mehr Tribut als erwartet: 88 Aktive mußten ausscheiden, teils durch Maschinenschäden, teils wegen physischer Überforderung, Stürze nicht ausgenommen. In der Klasse bis 250 ccm stiegen allein von 47 Startern 23 aus. \*

101 Fahrer nahmen am zweiten Fahrtag den Kampf gegen Geröll, Wasser, Schlamm, überkopfgroße Steine und gegen die Zeit auf. Es gab wieder A-Zeiten, denn der früher von den MZ-Fahrern so herbeigesehnte Regen blieb auch an diesem Morgen aus; er kam erst buchstäblich in allerletzter Minute, als schon alles entschieden war.

Links: Rolf Witthöft gewann mit der 125er Puch auch in Zschopau seine Klasse — er liegt nun knapp in Führung vor Dieter Kramer und seiner Zündapp.

Rechts: Werner Salevsky konnte als einziger der starken MZ-Equipe einen Klassensieg für die Zschopauer Marke herausfahren.

Der Kurs wurde in entgegengesetzter Richtung wie am Vortag gefahren. Eine 2 km lange Bergprüfung auf klitschigem Untergrund mußte in der ersten Runde absolviert werden. Hier bereiteten Baumstümpfe und Wurzelwerk den Fahrern allergrößte Schwierigkeiten. Diese Runde wurde auch dem bis dahin gut in der Wertung liegenden Jawa-Fahrer Herbert Schek zum Verhängnis, denn er fuhr seine Maschine gegen einen Baum. Dabei passierte ihm glücklicherweise nichts, aber seine „Neckermann-Jawa“ war nicht mehr einsatzfähig. Schade, denn er lag bis dahin auf einem sicheren zweiten Platz.

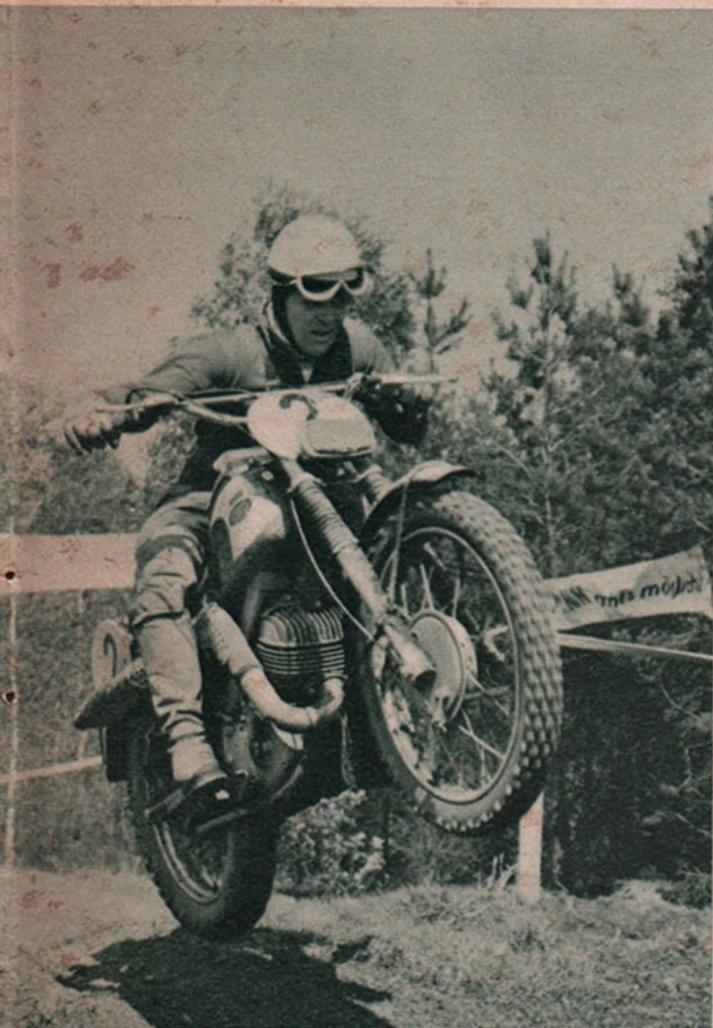
In der letzten Runde bekamen die Aktiven mit einer 5 km langen Gelände-Geschwindigkeitsprüfung noch einmal alle Tücken, die eine solche Veranstaltung beinhalten kann, vorgesetzt. Hier ging es auf lehmigem Untergrund bergab, durch Wasser, und von da aus einen sprunghaft ähnlichen Waldhang wieder empor. Man mußte immer wieder staunen, wie die kleinsten Maschinen, die dieselbe Zeit wie die ganz Großen hatten, mit solchen Auffahrten fertig wurden.

Volker Kramer auf Zündapp hatte in der Klasse bis 50 ccm seine Rivalen in Andreas Brandl, ebenfalls Zündapp, und in dem Österreicher Manfred Klerr, der mit seiner Puch in der ersten Sonderprüfung Klassenbestzeit fuhr, dann aber bauen mußte und somit weit zurückfiel. Die Simson-Fahrer hatten gegen das Zündapp-Aufgebot keine große Chance. Klarer Beherrscher des Feldes also Kramer vor Brandl. Beide haben bereits einen großen Abstand zu Schneidewind (Simson).

Dafür war die 75er Klasse eine sichere Beute für die drei Simson-Fahrer Dieter Salevsky, Lothar Schünemann und Rolf Uhlig. Trinkner auf Zündapp mußte schon in der dritten Runde mit Maschinenschaden aufgeben.

Nur 6 Mann kämpften bei den Hundertern um den Klassensieg. Maschinenmäßig bunt zusammengesetzt: Zündapp, Puch, Sachs, Jawa und eine auf 78 ccm aufgebohrte Simson, allerdings nicht mit einem Werksfahrer besetzt. Ganz eindeutig distanzierte Siegfried Gienger auf Zündapp seine Konkurrenten. Opel auf Löwer-Sachs und der Tscheche Cihelka auf Jawa liegen hier schon sehr weit zurück.





Links: In der großen Klasse (über 350 ccm) war Erwin Schmider auf der 420er Jawa sowohl seinem Markenkollegen Fojtik wie auch dem MZ-Fahrer Uhlmann überlegen.

Rechts: Dieter Salevsky gewann auf der Simson die Klasse bis 75 ccm – der wie er favorisierte Trinkner auf der Zündapp war bereits am ersten Tag ausgefallen.

Unten: Volker Kramer und seine 50 ccm - Zündapp (links) waren den konkurrierenden Simsons ebenso überlegen wie sein Teamgefährte Andreas Brandl. Sommerauer (rechts) schlug mit der Puch die MZ-Konkurrenz in der 175er Klasse.



Maschinen mit klangvollen Namen standen in der Achttelliterklasse am Start, aber nur zwei Typen, Zündapp und Puch, konnten sich durchsetzen. Dieter Kramer fuhr zwar in der Bergprüfung am ersten Tag Klassenbestzeit, mußte aber in den anderen Sonderprüfungen seinem schärfsten Konkurrenten, Rolf Witthöft auf Puch, den Vortritt lassen. So liegt Witthöft mit knappem Abstand vor Dieter Kramer. Weit dahinter rangiert der Puch-Fahrer Norbert Gabler auf dem 3. Platz. Die Italiener gaben, wie schon erwähnt, einen schwachen Einstand.

Johann Sommerauer und Walter Leitgeb, die beiden Österreicher auf Puch, standen in der Klasse bis 175 ccm einem starken MZ- und Jawa-Aufgebot gegenüber. Der Jawa-Fahrer Valek konnte in den Sonderprüfungen mit der Spitze nicht ganz mithalten, aber die MZ-Leute Peter Uhlig, Klaus Halser und Horst Lohr machten dem Favoriten Sommerauer das Siegen nicht leicht. Peter Uhlig hatte insofern Pech, als ihm schon am ersten Fahrtag ein Zweig ins Auge geschlagen war und ihn empfindlich an der Hornhaut verletzt hatte. Daß er dennoch ganz dicht hinter dem Österreicher

den zweiten Platz belegte, zeugt von seinem Kampfgeist.

MZ-Werksfahrer Werner Salevsky, der Star der Viertelliterklasse, enttäuschte seine Anhänger auch diesmal nicht. Der Junge war wieder in Hochform und distanzierte auch die Tschechen Cespiva und Marazek, die auf ihren Jawas wirklich keine schlechte Figur abgaben. Aber keine Jawa kam auf Platz 2, sondern die MZ des ehemaligen Moto Cross-Fahrers Fred Willamowsky, der 1964 bei der Sechstagesfahrt in Erfurt die Halbliterklasse gewann. Die 250er Klasse wird sicherlich auch in diesem Jahr noch eine MZ-Angelegenheit bleiben, obwohl die Jawas gleich stark sein dürfen.

Auch bei den 350ern stießen die Jawas wieder auf MZ. Dabei hatten die beiden gesetzten Spitzenleute, der unglückliche Herbert Schek auf Jawa und Karl-Heinz Wagner auf MZ, das Glück nicht auf ihrer Seite, denn, wie schon erwähnt, Schek mußte aufgeben und Wagner verlor in der Bergprüfung am ersten Tag über zwei Minuten, als gerade dort die Benzinleitung ihren Dienst versagte und er bauen mußte. Obwohl er dann am zweiten Fahrtag beide Sonderprüfungen gewann, konnte er dennoch keinen der vorderen Plätze mehr belegen. Den Klassensieg holte sich der Tscheche Masita auf Jawa vor Teuchert (MZ), dem wiederum der Jawa-Mann Rabas folgte.

Die Klasse über 350 ccm war eine reine Jawa-Angelegenheit. Hier jagten sich Erwin Schmider mit dem tschechischen Werksfahrer Josef Fojtik. Schmider holte sich drei Sonderprüfungen, Fojtik war bei der Bergprüfung am ersten Tag absolut Zeitschnellster.

MZ-Fahrer Bernd Uhlmann auf einer aufgebohrten 351 ccm-Maschine kam am ersten Fahrtag, als der Tscheche Briza noch im Rennen lag, nicht über vierte Plätze in den Sonderprüfungen. Seine Ausbeute am Schluß der Veranstaltung war ein dritter Platz hinter Schmider und Fojtik.

Abschließend kann gesagt werden, daß dieser erste Lauf um die Europa-Meisterschaft sehr hart war, dafür spricht schon die Tatsache, daß von 189 Gestarteten nur 98 das Ziel erreichten. Aber man muß den Männern um Fahrleiter Herbert Friedrich bescheinigen: Die Fahrt war gut organisiert. Etwas hatten die Zschopauer vielleicht selbst nicht gedacht: daß so viele Zuschauer kommen würden, denn ein sehr großer Teil des Publikums konnte beim besten Willen kein Programm bekommen.

#### Ergebnisse:

**Klasse bis 50 ccm:** 1. V. Kramer (Zündapp) = 0; 2. Brandl (Zündapp) = 51; 3. Schneidewind (Simson) = 440,8.

**Klasse bis 75 ccm:** 1. D. Salevsky (Simson) = 0; 2. Schünemann (Simson) = 33,4; 3. R. Uhlig (Simson) = 93,3.

**Klasse bis 100 ccm:** 1. Gienger (Zündapp) = 0; 2. Opel (Sachs) = 251,3; 3. Cihelka (Jawa) = 606,5.

**Klasse bis 125 ccm:** 1. Witthöft (Puch) = 0; 2. D. Kramer (Zündapp) = 33,4; 3. Gabler (Puch) = 132,2.

**Klasse bis 175 ccm:** 1. Sommerauer (Puch) = 0; 2. P. Uhlig (MZ) = 12,3; 3. Halser (MZ) = 23,3; 4. Lohr (MZ) = 25,6.

**Klasse bis 250 ccm:** 1. W. Salevsky (MZ) = 0; 2. Willamowsky (MZ) = 39,1; 3. Cespiva (Jawa) = 47,8; 4. Weber (MZ) = 95,2.

**Klasse bis 350 ccm:** 1. Masita (Jawa) = 0; 2. Teuchert (MZ) = 71,8; 3. Rabas (Jawa) = 98,8; 4. Friedrich (MZ) = 120,4.

**Klasse über 350 ccm:** 1. Schmider (Jawa) = 0; 2. Fojtik (Jawa) = 16,4; 3. Uhlmann (MZ) = 30,2.





## Speedway-Weltmeisterschaft Vorlauf in Abensberg/Semifinale

Wenn mich jemand fragt, welche Veranstaltung mir 1968 bis jetzt am meisten gefallen hat, dann sage ich ohne Umschweife: der Speedway-Weltmeisterschaftslauf in Abensberg gehört bestimmt dazu. Schneller Sport! Ein wenig auch in Richtung des Begriffes Sport mit gleichen Waffen (die Jap- und ESO-Bahnmaschinen sind von Grund auf ja leistungsmäßig gleich: 500 ccm Einzylinder, ca. 55 PS, Verdichtung 14,0), soweit die einzelnen Fahrer nicht an ihren Motoren experimentieren und mehr herausholen. Die Kürze der 400 m-Bahn erinnert zwar an eine Arena, aber man hatte in Abensberg ein höheres Niveau behalten, es war einem internationalen Rennen würdig in jeder Hinsicht, ob das die Vorstellung der 18 Fahrer aus Deutschland, der UdSSR, der Tschechoslowakei und Polens, oder ob es das Ende während der Siegerehrung war. Von der Organisation und den 20 Rennen selbst ganz zu schweigen. Da waren mehr als ein Dutzend darunter, bei denen man nicht bis zur Zielkurve wußte, wer denn nun als Erster über die Linie gehen würde! Und so war auch das Ende — der herrliche Kampf zwischen dem russischen Vizeweltmeister Igor Plechanov, dem Polen Jan Mucha und dem Tschechen Lubos Tomicek.

Ein wenig traurig könnte man sein, wenn man im Speedway-Sport das Leistungsniveau unserer deutschen Fahrer beobachtet. „Zu wenig Trainingsmöglichkeiten aus Mangel an geeigneten Bahnen“, sagte der Deutsche Meister Heinrich Sprenger, so ähnlich sprach es auch Sandbahn-Europameister Manfred Poschenrieder aus. „Speedway braucht ständiges und hartes Training.“ Um so entschlossener und intensiver versuchten unsere Fahrer Poschenrieder, Sprenger, Jüngling, Kastl, Dauderer, Kroiss und Marian Kaiser (erstmalig seit seinem Fortgang aus Polen in Abensberg gegen seine ehemaligen Kameraden fahrend) Lücken auszufüllen. Es endete mit einem Sturz von Sprenger schon beim ersten Rennen in der dritten Runde und mit einem Ausfall Marian Kaisers, der für Sprenger eingesetzt worden war, im 10. Rennen durch Berührung (?) mit einem Konkurrenten. Manfred Poschenrieder kam auf die elfte Stelle.



In insgesamt zwanzig Rennen fahren jeweils vier Fahrer vier Runden je Rennen gegeneinander. Die Besetzung ist so geordnet, daß jeder gegen jeden einmal fährt. Für einen Sieg gibt es drei Punkte, für einen zweiten Platz zwei Punkte, für einen dritten Platz einen Punkt und für den vierten Platz 0 Punkte. Die Punkte jedes Fahrers werden zur Endwertung zusammengezählt. Der Mann mit den meisten Punkten ist Sieger des Tages, bei Punktgleichheit entscheiden die meisten Siege, zweiten Plätze usw. Eine Zeitwertung gibt es nicht, doch liegen die Durchschnitte auf der 400 m-Bahn bestimmt über 80 km/h. Letzteres aber nur nebenbei. Für die Speedway-Weltmeisterschaft werden in verschiedenen Bezirken Europas Vorläufe ausgetragen, aus denen die besten Fahrer dann zum Endlauf ins Londoner Wembley-Stadion kommen. So ein endgültiger Vorlauf fand zwischen der UdSSR, Polen, der CSSR und der Bundesrepublik Deutschland in Abensberg statt.

Schon beim ersten Rennen wurde sichtbar, wer sich da der Vorentscheidung gestellt hatte: der Russe Plechanov stürmte derartig um die Bahn, daß der Tscheche Tomicek sich mit Platz zwei vor Jaroslav Volf begnügen mußte, während der Deutsche Meister Heinrich Sprenger unglücklicherweise stürzte. Nach seinen Verletzungen in Nieder-Rodenbach war er noch nicht wieder ganz fit. Rennen 2 zeigte schon den zu erwartenden weiteren Verlauf in etwa an: Zygmunt Pytko (Polen) holte sich die wertvollen drei Punkte knapp vor seinem Landsmann Jaroszewicz und vor Manfred Poschenrieder und Rainer Jüngling.

In Rennen 7 trafen der Pole Mucha, der Russe Kadirow, der Deutsche Rainer Jüngling und der Tscheche Jaroslav Volf aufeinander. Für Jüngling war gegen Männer wie Mucha und Kadirow nicht viel drin, diese kämpften auch buchstäblich bis zum letzten Meter um den Sieg in diesem Lauf. Der Glücklichere war diesmal Mucha knapp vor Kadirow, dann liefen Volf und Jüngling ein. Noch konnte man nicht erkennen, daß Mucha später hart in den Endkampf eingreifen würde.

Nach Rennen 9 war der Tschechoslowake Lubos Tomicek der punktbeste Fahrer, und so langsam schälte sich heraus, daß es bestimmt zu einem spannenden Endkampf zwischen ihm und dem Russen Plechanov kommen würde, dessen Gefährte übrigens der Eissweltmeister Gatrachmann Kadyrow war. Im Einlauf direkt nach dem Start in die erste Kurve, und dann beim Kampf um den Einlauf in die zweite Kurve waren die Russen sichtbar die unerbittlichsten und härtesten Fahrer. Es ist klar, wer der erste in der ersten Kurve ist, der hat den Sieg schon halb in der

**Bild oben:** Start zum Rennen 11. 8 = Jaroszewicz-Polen, 9 = Rudi Kastl-Deutschland, 3 = Jaroslav Volf-CSSR, 14 = Veroslav Werner-CSSR.

**Links:** Von vorn sieht man es schlecht, wer der Ritter mit dem Stahlschuh ist. Es ist Lubos Tomicek-CSSR.

**Rechts:** Sieger (Mitte) Jan Mucha-Polen, der Zweite Igor Plechanov-UdSSR (links), und der Dritte Lubos Tomicek-CSSR (rechts). (Fotos Klacks)

Tasche, und wenn er seine Position in Kurve 2 halten kann, dann sind es schon fast zwei Drittel des Sieges. Dabei geht es ja um geringste Momente, das Gas wegzunehmen (die Maschinen haben keine Bremsen, bei einer Verdichtung von 14,0 wirkt der Motor beim Gaswegnehmen so wieso als enorme Bremse), den linken Fuß mit der angeschnallten Stahlsohle genau im richtigen Augenblick an der richtigen Stelle im richtigen Winkel aufzusetzen und das Motorrad mit dem Heck entsprechend nun wieder durch das infolge genau dosierter Gasschieber-Stellung angetriebene und durchdrehende Hinterrad herum, „wischen“ zu lassen.

Beim Rennen 20, dem letzten des Tages, standen dann Plechanov, der Pole Jan Mucha, der Tscheche Veroslav Werner und Manfred Poschenrieder am Start. Plechanov und Mucha hinter Tomicek Anwärter auf den Gesamtsieg. Man rechnete mit Plechanov.

Plechanov raste fast neben Mucha durch die erste Kurve nach dem Start, Mucha ließ nicht nach und blieb dran. Poschenrieder kämpfte mit all' seiner Kunst gegen Werner. Noch in der zweiten Runde war Mucha unmittelbar an Plechanov dran, holte sogar bis auf Reifenbreite auf, fiel dann wieder um Radlänge zurück. Plechanov fühlte sich bestimmt von Mucha hart bedrängt. Ob er etwas zu nervös war?

In der vorletzten Kurve, als Plechanov sich etwa zehn Meter Vorsprung vor Mucha gesichert hatte, machte er irgendeinen kleinen Fehler — das Vorderrad stieg in die Luft. Im selben Augenblick schoß Mucha innen vorbei, und obwohl Plechanov nun das letzte PS aus der ESO herausholte, und obwohl er bis zur letzten Kurve fast wieder an Mucha heran war, und obwohl er nun neben Mucha durch die letzte Kurve in einer unglaublichen Staubwolke wischte, konnte Mucha ihm noch die Meter wieder abnehmen, die ihn mit dem Russen punktgleich werden ließen. Und da Mucha nun einen Sieg mehr hatte, wurde er Gesamtsieger vor Plechanov.

*Klacks*

### Ergebnis

1. Jan Mucha-Polen 13 Punkte — 4 Siege; 2. Igor Plechanov-UdSSR 13 Punkte — 3 Siege; 3. Lubos Tomicek-CSSR 12 Punkte — 3 Siege; 4. Pawel Waloszek-Polen 12 Punkte — 2 Siege; 5. Gatrachmann Kadyrow-UdSSR 11 Punkte — 1 Sieg.



# 1. Lauf zur Moto Cross Weltmeisterschaft der Klasse bis 500 ccm

## Moto Cross Sittendorf

Eine große Überraschung war der Russe Brunis, dessen Name im Westen vollkommen unbekannt ist, der aber ein großartiges Rennen fuhr, im Stil etwas an Arbekow erinnernd. Seine Platzierung als Dritter im Gesamtklassement ist durchaus gerechtfertigt.

Von den Fahrern der Bundesrepublik waren gemeldet Wolfgang Müller, Günther Eckenbach und Eugen Siegle. Im letzten Augenblick wurde dann aber für Eckenbach Weil eingesetzt, da Eckenbach mit der Maico anscheinend nicht zurechtkam, diese zurückgegeben hatte (sie wird jetzt von Klaus Kocjas gefahren) und einen Werksvertrag mit Montesa hat. Leider war aber seine neue Maschine in Sittendorf noch nicht verfügbar. Ruhig und zuverlässig, wie man es von ihm gewohnt ist, ging Eugen Siegle über die Strecke. Dabei war ihm klar, daß er als reiner Privatfahrer nicht mit den hochgetrimmten Werksmaschinen konkurrieren konnte. Aber er hielt beide Läufe durch und sein 16. Platz im Gesamtergebnis ist bei dieser Konkurrenz ein guter Achtungserfolg.

Wenn Wolfgang Müller Pech hat, dann aber immer gleich gründlich! Nachdem er im ersten Lauf wegen Reifenschadens ins Fahrerlager mußte, sprang aus ungeklärten Gründen seine Maschine nicht mehr an. Fieberhaft, aber erfolglos suchte man den Fehler. So war denn Müller im zweiten Lauf nur Zuschauer, genau wie Lundin, Bill Nilsson und Jeff Smith, die auch im zweiten Lauf passen mußten.

Der andere Maico-Werksfahrer, Adolf Weil, hatte im ersten Lauf einen sehr schlechten Start, doch obwohl er etwas verhalten fuhr, schob er sich bis zum Schluß dieses Laufs auf den 12. Platz vor. Wollte Weil seine Gegner testen oder hat er die Vorkommnisse in Belgien und Bielstein im vergangenen Jahre noch nicht vergessen? Im zweiten Lauf klappte es dann mit dem Start besser und er konnte diesen Lauf als Fünfter beenden. Diese beiden Platzierungen reichten ihm sogar zu einem 5. Platz in der Gesamtwertung aus.

Der lachende Sieger aber war Bengt Aberg, der ein taktisch kluges Rennen gefahren und nichts riskiert hatte.

*Dr. Baumann*

### Gesamtergebnis:

1. Aberg (Schweden), Husqvarna;
2. Brunis (UdSSR), CZ;
3. Svastal (CSSR), CZ;
4. Progrebniak (UdSSR), CZ;
5. Weil (DBR), Maico;
6. Hammargren (Schweden), Husqvarna.

Die Überraschung des Tages bot der bisher recht unbekannte Russe Villis Brunis, der durch gleichmäßige Fahrweise immerhin den zweiten Platz im Gesamtergebnis schaffen konnte.

Fotos: Jelinek



Nach dem Ausfall von Paul Friedrichs sicherte sich Bengt Aberg durch zwei zweite Plätze den Gesamtsieg beim ersten Weltmeisterschaftslauf der 500 ccm-Klasse.

Anscheinend hat Paul Friedrichs, der Weltmeister 1966 und 1967, in Sittendorf kein Glück. Nachdem er schon im vergangenen Jahre wegen einer Steinverletzung vorzeitig ausscheiden mußte, streikte in diesem Jahre seine CZ 400 mit der Zündung ausgerechnet in der 13. Runde des zweiten Laufes, nachdem er im ersten Lauf den ca. 20 000 Zuschauern seine überlegene Fahrkunst demonstriert hatte.

Seine Maschine ist nicht mehr mit einem 360er-Motor ausgerüstet, sondern neuerdings wurde dieser Motor auf 400 ccm vergrößert. Mit dem Gewicht liegt sie, vollgetankt 106 kg, auf der gleichen Ebene wie die Konkurrenz. Immerhin werden für die von Jeff Smith gefahrene BSA Victor (441 ccm) nur 96 kg angegeben. Die Gewichtseinsparung bei Smiths BSA war sichtlich durch die Verwendung des Titan-Rohrrahmens möglich. Mit der Schweißbarkeit dieses Materials, das um 32% leichter als Stahl ist und Festigkeitswerte von 105 kg (Streckgrenze) erreicht, scheint man jetzt nicht mehr so viele Schwierigkeiten zu haben.

Den Fahrern wurde auf dem Sittendorfer Kurs, der an sich schon sehr schwer ist, durch die Trockenheit der letzten Tage und die hierdurch bedingte Härte des Bodens und den Staub alles abverlangt. In eine riesige Staubwolke gehüllt ging das Feld von ca. 30 Fahrern, gestartet mit einer tadellosen Startmaschine (deren einziger Fehler die zu hoch überstehende Betonkante der Basis war, was etliche Felgen mit Beulen quitierten), auf die Reise. Wer würde sich aus diesem Pulk lösen und als Erster wieder bei Start und Ziel vorbeikommen? Es war Paul Friedrichs, der seinen Konkurrenten keine Chance ließ, und der mit weitem Vorsprung einen Start-Ziel-Sieg herausfuhr. Hinter ihm plazierte sich Bengt Aberg, dessen Husqvarna bei einem Eigengewicht von 102 kg (?) 37 PS leisten soll. War er im vergangenen Jahre mit seiner Maschine noch nicht so ganz zurechtgekommen, so scheint dies nun besser zu klappen. Auch sind sichtlich die Kinderkrankheiten dieser Konstruktion überwunden.

Nach seinem Erfolg im ersten Lauf gab es überhaupt keinen Zweifel, daß auch der zweite Lauf eine sichere Beute des Erfurters werden würde. Zwar hatte er keinen so guten Start, denn er mußte erst die vor ihm liegenden Aberg und Brunis (UdSSR) niederkämpfen, aber dann gab es kein Halten mehr. Mehr und mehr baute er seinen Vorsprung aus, bis ihm bei einer Steilabfahrt der Zündfunke weglieb und er mit 17 Sekunden Vorsprung an die Boxen mußte. Aus der Traum! Diesen Lauf konnte Banks (GB), der im ersten Lauf ausgefallen war, für sich buchen, vor Aberg (S) und Brunis (UdSSR).

# Werkzeugkunde für Anfänger 11

Die bisherigen Schleifmethoden waren allgemein brauchbar, die Werkzeuge also gleichermaßen für Zweitakter als auch für Viertakter zu verwenden. Eine Besonderheit der Viertaktmotoren ist, daß sie nach einer gewissen Laufzeit (selten unter 50 000 km) Einschleifen der Ventile auf ihren Sitz nötig haben. Da wird werkstattmäßig heute nicht mehr allein geschliffen, sondern meist leicht gefräst, je nachdem, wie tief etwaige Brandspuren an den Sitzen eingefressen sind. Derartige Fräswerkzeuge sind aber für den normalen Bastler ein viel zu großer Aufwand, man kommt fast immer mit gründlichem Einschleifen der Ventile aus. Dazu hatten früher die Ventilteller einen kleinen Schlitz, in den man mit einer Art Schraubenzieherklinge fassen konnte. Heute sind die Teller durchweg ohne diesen Schlitz, denn man arbeitet mit Saugnäpfen.

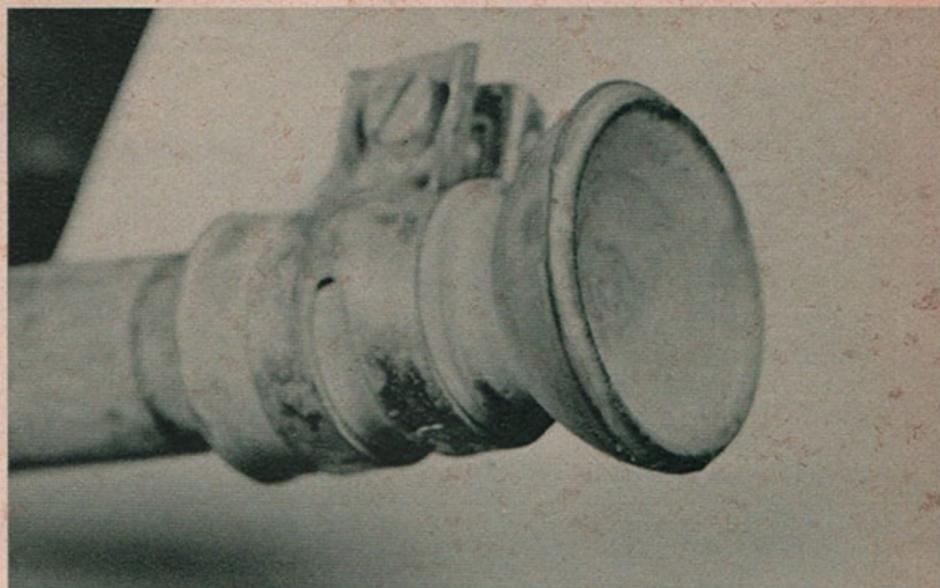
Im Bild ist ein solcher Saugnapf, wie er bei fast allen größeren Werkzeuggeschäften zu haben ist, gezeigt. Damit wird nun das Ventil festgehalten, dann wird die Sitzfläche mit etwas Ventilschleifpaste beschmiert und unter quirlenden Bewegungen, mal vor-, mal rückwärts, das Ventil gegen den Sitz gedrückt. Hierbei hebt man auch laufend das Ventil ein wenig an, damit sich die Schleifpaste gleichmäßig verteilen kann. Nach dem zunächst nötigen Vorschleif mit recht grobkörniger Schleifpaste gibt man dann, sobald die Sitzfläche gleichmäßig stumpfgrau geworden ist, die letzten Feinheiten mit (meist in der gleichen Schleifmitteldose verpacktem) Fertigschleifmittel. Besondere Politur ist nicht nötig, vor allem dürfte es Schwierigkeiten geben, wollte man ein Poliermittel besorgen, das trotz seiner Feinheit vom Material des Ventilsitzes und des Ventiltellers noch etwas abträgt.

Nach dem Schleifen macht man die Benzinprobe. Dazu werden natürlich der Ventilsitz und das Ventil selbst erst mal peinlichst sauber gewaschen. Dann drückt man das Ventil leicht mit dem Finger auf seinen Sitz und gießt in den Kanal etwas Benzin. Innerhalb des Zylinderkopfes muß es trocken bleiben, das Benzin soll also nicht am geschlossenen Ventil vorbeisickern können. Hierzu wird das Ventil deshalb nicht mit den Ventilschrauben eingebaut, weil normaler Fingerdruck zum Dichthalten genügen muß.

Klappt die Benzinprobe noch nicht, dann muß eben so lange weitergeschliffen werden, bis die Abdichtung hinlänglich ist. Dazu nimmt man natürlich nur noch Feinschleifpaste, der Grobschliff vorher soll ja ausschließlich größere Unebenheiten egalalisieren.

Nur der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß in Werkstätten angekolkte Ventilsitze nicht nur allein geschliffen oder, wenn die Brandspuren tiefer saßen, gefräst werden. Da muß man nämlich noch auf etwas anderes achten. Durch häufiges Einschleifen setzt man den Ventilsitz im Kopf natürlich tiefer. Das läßt sich beim ersten Schliff und auch beim dritten noch nicht so sehr deutlich feststellen. Aber mit der Zeit wird die Sitzfläche des Ventiltellers im Kopf immer breiter (mehr als ca. 1,5 mm soll sie normalerweise nicht haben), so daß hier eine Korrektur nötig wird. Logischerweise läßt sich ja mit einem breiten Sitz nicht so gute Dichtheit erreichen wie mit einem schmalen. Also wird zum Verbrennungsraum hin freigeätzt.

Diesmal geht's also nicht mehr mit einfachem Schleifen, das Freifräsen ist eindeutig Werkstattsache. Während der Fräser für den eigentlichen Ventilsitz praktisch immer eine 45 Grad-Fläche erzeugt (45 Grad zur Ventilachse), hat der Freifräser nur 15 Grad zur Ebene des Ventiltellers. Die Preise für diese Werkzeuge sind aber so hoch, daß sich die Anschaffung nicht lohnt. Im Zweifelsfalle nimmt man sich eben den Zylinderkopf mit



Zum Einschleifen von Ventilen auf ihren Sitz im Zylinderkopf nimmt man heute Gummisauger, die es in jedem besseren Werkzeugladen für sehr wenig Geld gibt. Natürlich muß vorher die Haftfläche des Ventils sehr saubergemacht werden.

den Ventilen untern Arm und läßt die Sitze bei einer normalen Zylinderschleiferei nacharbeiten. Die sind auf solche Aufgaben eingestellt und haben alle praktisch vorkommenden Fräser und Führungsstifte.

Einschleifen kann aber auch an anderen Stellen nötig werden. Ich denke da z. B. an undichte Gehäusedeckel von Motoren. Hier kann natürlich die Undichtigkeit verschiedene Ursachen haben. Oftmals sind nur kleine Macken in der Dichtfläche, die sich vielleicht noch irgendwie zuschmierem lassen. Solche Kleinigkeiten soll man nicht schon mit der Schleifmethode entfernen. Es kommt aber auch vor, besonders bei recht flachen und ausgedehnten Gehäusedeckeln (gewölbte und kunstvoll verrippte sind unempfindlicher), daß die Dichtfläche irgendwelche zarten Beulen hat, die man nicht sieht und auch mit dem angelegten Haarlineal nur manchmal findet. Hier kann es schon nützlich sein, daß man beide Gehäusedichtflächen aufeinander einschleift. Dabei werden naturgemäß nur ganz kleine Bewegungen gemacht, man wird durch kreisende Bewegungen außerdem noch erreichen, daß nicht ungleichmäßig an einzelnen Stellen besonders viel Material abgetragen wird.

Ich habe solches Einschleifen mit Erfolg einmal bei einem Zylinderkopf angewendet, der ohne Dichtung auf einen Aluzylinder gesetzt war und dauernd an einer Stelle Öl zu lecken pflegte. Allerdings ist das aber ein solches Geduldsspiel, daß ich es keinem freiwillig empfehlen möchte. Lieber sei man bei jeder Demontage vorsichtig und hüte die Dichtflächen der Gehäuseteile vor Stößen und vor allem vor groben Verformungen beim Auseinanderziehen dieser Gehäuse. Also keine Schraubenzieher oder sonstige Hebel zwischenquetschen, wenn dabei vielleicht auch die Fläche selbst mackenfrei bleibt, so kann doch der ganze Deckel verbogen werden.

## Löten

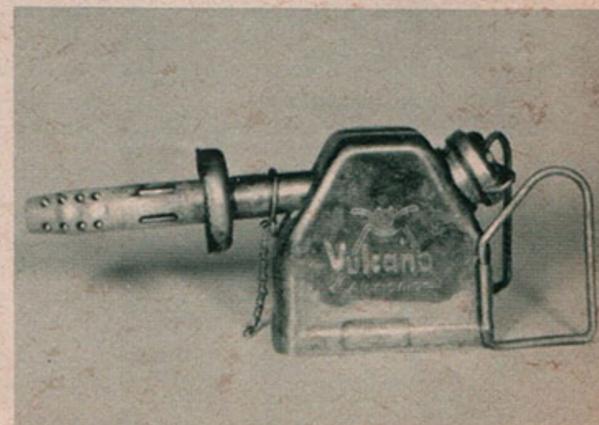
Im Gegensatz zum Schweißen, bei dem das Zusatzmaterial, mit dem man zwei Werkstücke aneinanderheftet, aus dem gleichen oder weitgehend ähnlichem Werkstoff besteht wie die Werkstücke, nutzt man beim Löten niedrig schmelzende Metalle, die mit dem Werkstück eine Oberflächenverbindung eingehen, zum „Zusammenkleben“ aus. Wie beim Kleben muß man also auch beim Löten darauf achten, daß man Kräfte nicht quer zur Verbindung einleitet, also die Lötstelle auf Abschälen beansprucht, sondern man muß möglichst in der Richtung der Verbindung die Last aufbringen. Wenn hier Fehler gemacht werden, dann gibt es Bruch, und es bleibt der Argwohn, daß Löten eben doch keine vollwertige, handwerksgerechte Arbeit sei. Trotzdem kenne ich Verbindungen, bei denen sich Löten immer noch besser bewährt als eine Schweißung, die vielleicht größere Festigkeit hat, aber auch heftige Tücken.

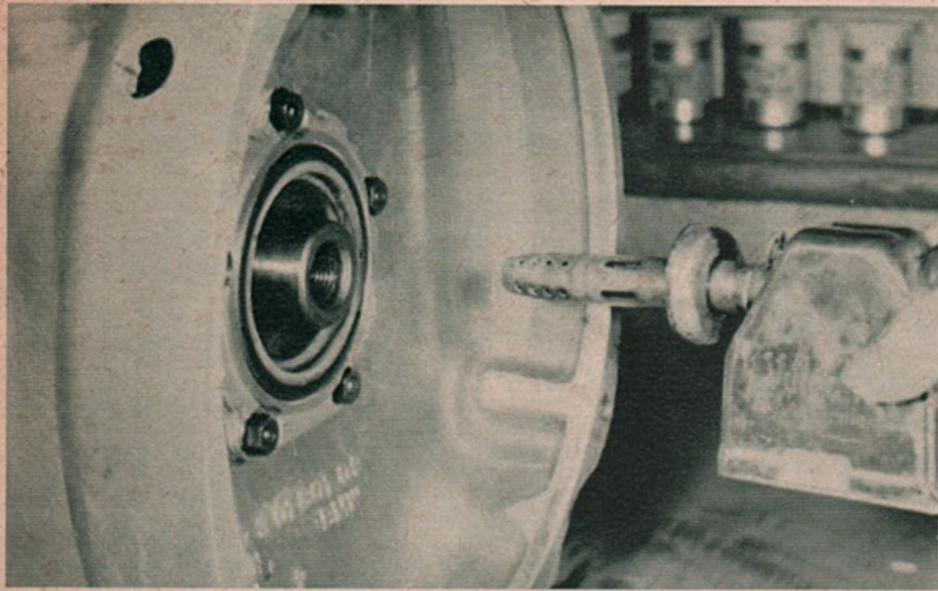
Vor allem ist Löten natürlich für den normalen Bastler erschwinglich, während man zum Schweißen erst mal mindestens zweihundert bis zweihundertfünfzig Mark lockermachen muß. LötKolben gibt es im Kaufhaus teilweise unter DM 10.—, das sind ganz außerordentliche Geräte mit einer Leistung von etwa 80 Watt. Hinsichtlich der Lebensdauer können sie bei



Ventilschleifpaste wird mit Wasser weggespült, nicht mit Benzin! Wenn sie etwas zu dick geworden ist, hilft also auch nur Verdünnen mit Wasser. Die Packungen enthalten immer zwei verschiedene Körnungen der Paste, eine für Vorschleif in recht grober Korngröße und eine feine für den Fertigschliff.

Kleine Spiritus-Lötlampe und Ronson-Gaslötbrenner, beide nur für begrenzte Arbeiten brauchbar. Beide im übrigen Extreme: Spiritus ist sehr billig, Ronson-Gas ist recht teuer.





Mit der Spiritus-Lötlampe bekommt man den Lagersitz eines größeren Motors nur mit unendlicher Geduld so warm, daß das Lager gefahrlos für den Sitz und gefahrlos für die Kugeln montiert werden kann. Kleine Gas-Lötbrenner sind hierfür zu teuer.

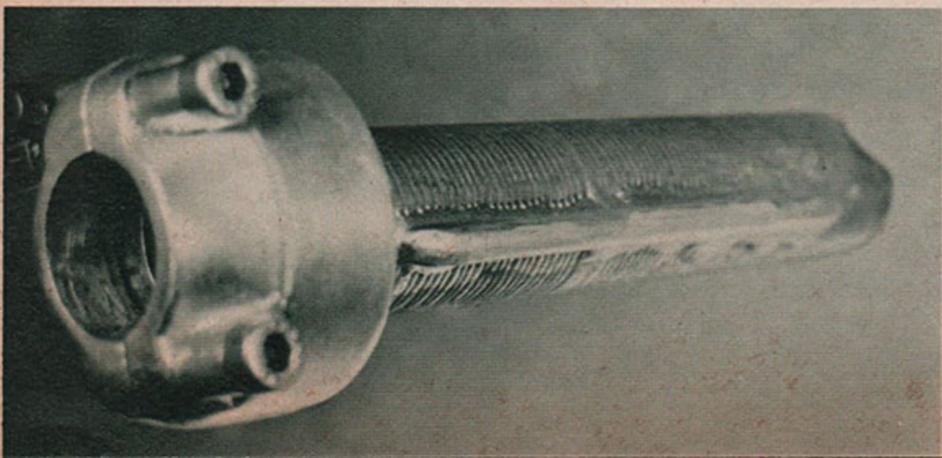
richtiger Behandlung ebenfalls befriedigen... oberflächlich gesehen besteht also kein Grund, nun für Lötkolben gleich einen Zwanzigmarschein hinzulegen. Der Nachteil der Kaufhauskolben ist aber gerade die Leistung. Mit 80 Watt kann man zwar schon einen Nippel an den Bowdenzug löten, braucht dazu nur etwas Geduld, aber sobald man an Blechen arbeiten will, von denen die Wärme schnell abfließt, braucht man mehr Kalorien. Also würde ich dem Anfänger zu einem Lötkolben von ca. 150 Watt raten, und der kostet nun mal diesen Zwanzigmarschein. Im Kaufhaus gibt's den nicht. Mit einem solchen größeren Kolben kann man dann auch mal eine durchgerostete Stelle am Kotflügel flicken (natürlich braucht man dann auch eine Menge Spachtel, aber Löten hat hier den Vorteil, daß man nicht besonders heftig nacharbeiten braucht, kein Zunder muß entfernt werden, so daß die Chancen der Lackierung über einer Lötung erfahrungsgemäß doch besser sind als über einer Schweißung) oder etwa einen kleinen Riß im Benzintank abdichten (unter Zwischenlage von weichem Kupferblech, das funktioniert tatsächlich, habe das mal am Tank meiner Josephine probieren müssen).

Wenn man noch großflächigere Lötungen vorhat, dann kommt man allerdings mit dem Lötkolben kaum noch aus. Hier beginnt schon das Gebiet der Lötlampen, die mit Benzin oder Spiritus betrieben werden. Allerdings habe ich nicht viel Erfahrung mit Lötlampen. Die Hitze, die sie abgeben, ist je nach Größe recht gut, vor allem ist die Flamme weich (zum Anwärmen von Lagersitzen gut), aber heutzutage gibt's schon etwas viel Besseres. Ich meine die Löttausrüstungen, die mit Propangas oder mit Butangas arbeiten. Wenn man sowieso fürs Camping eine Gasflasche zu Hause hat, dann fällt die Anschaffung einer Gas-Löttausrüstung auch finanziell nicht mehr sehr schwer. Bei Westfalia Werkzeugco in Hagen/Westf. gibt es unter der Best.-Nr. 2168 zum Preis von DM 36.90 einen Kunststoffbeutel mit einem Brennerhandgriff, einem Brenner und dem dazugehörigen Schlauchstück. Der Preis ist im Verhältnis zu anderen Angeboten ähnlicher Art sehr günstig. An der Gasflasche ist ja sowieso ein Druckminderventil für den Kocher, so daß man außer diesen DM 36.90 nichts mehr auszugeben braucht.

Der große Vorteil dieser Methode ist der günstige Preis des Propangases, wenn man es gleich in Flaschen kauft. Alle kleineren Lötbrenner sind im Verbrauch teurer. Für kleine Basteleien habe ich mir vor einiger Zeit mal den Ronson-Gaslötbrenner angeschafft, der zunächst nur ca. DM 20.— kostet. Damit kann man zwar genauso gut löten, wird aber bei häufigerem Gebrauch nicht sehr froh werden. Der Preis für das Gas liegt durch die speziellen Gasfläschlein sehr hoch, selbst wenn man die große Ronson-Flasche nimmt, die gegenüber der normalen sogar noch um die knappe Hälfte preiswerter ist.

Ein Zwischending ist die Löttausrüstung von Soudogaz (auch im Werkzeughandel erhältlich), die ebenfalls mit auswechselbaren Gaskartuschen arbeitet, nicht ganz so handlich ist wie der Ronson-Brenner, dafür aber im Preis für die Butangasfüllung (kein Propan) günstiger liegt. Beide, Ronson und auch Soudogaz, haben also gegenüber der Campinggasflasche mit richtigem Brenner zunächst anfänglich Preisvorteile bei der Anschaffung, die sich bei häufigem Gebrauch jedoch durch den Preis für das Gas wieder aufzehren werden. (Wird fortgesetzt)

Mit dem Lötkolben von 80 Watt schafft man es nicht, dem Gasgriff ovale Form zu verpassen, mit 150 Watt tut man sich da erheblich leichter.



# „Klacks“ kannte mal einen...

ERNST LEVERKUS



## DIE SCHÖNSTEN MOTORRADGESCHICHTEN

„Ich kannte mal einen...“, erzählt Ernst Leverkus, und wenn er am Erzählen ist von den Burschen, deren ganze Leidenschaft aus Drehzahl, Übersetzung und Literleistung besteht, dann bremst ihn dabei allenfalls eine gebrochene Trapezgabel. Und so plaudert er über alle diese Teufelskerle, die er „mal gekannt“ hat und die es – beim Barte von Korl Brass – tatsächlich gab und noch gibt. Und wenn es sie mal nicht mehr gibt, so wird man beim Elefantentreffen und überall dort, wo Motorradfahrer zusammenkommen, die Geschichten von ihnen noch immer erzählen, die Geschichten von denen, die stets zwei Bräute hatten. Die eine war das Motorrad.

Jener war ein unglaublicher Kerl. Ein Mordskerl. Er war ein Motorradfahrer – ein richtiger! Nicht bloß einer von den „zornigen jungen Männern“... Und Klacks kannte noch einen. Der fuhr früher zur See. Dann – als er nicht mehr zur See fuhr – heuerte er auf einer BMW an... Und auch noch andere kannte „Klacks“ – eigentlich kannte er eine ganze Menge von ihnen, und er selbst ist einer jener Männer, die ihre eigene (Motorrad-)Weltanschauung haben. Ihren eigenen Blickwinkel. Ihre eigenen und eigenartigen Abenteuer. Und – ihre Geschichten!

### INHALT

Das Garn beginnt • „Ellen Vannin syr dy bragh“ • Eine der ganz verlogenen Manx-Katzen-Geschichten • Etwas vom TT-Bazillus • Moby Dick • Als ein Milchwagen die TT gewann • Der Donner-Saurier • Vincent-Hans • Der alte Graf von Kotzensteyn • Die Alchimistenküche • Bullerjan • „Erregung öffentlichen Ärgernisses“ • Der Dicke • Das Rennen von Puusdorf • Käptn Brass • Der Straßenbahnschreck • Banditen • Von der „Eisenbahn“-Velocette, von König Ibn Saud, von einer Fälscherwerkstatt und anderen feinen Leuten und Sachen • Vom Pulverschmied zu Lederstrumpf • Schnelle Eisen

## Ein erfrischendes Buch für den Feierabend!

Seit vielen Jahren hat Ernst „Klacks“ Leverkus den Berichten, Scherzen und Abenteuer-Schilderungen „seiner“ Motorradfahrer mit Aufmerksamkeit gelauscht und das, was ihm wert erschien, in seinem Notizbuch festgehalten. In der verräucherten Gaststube des Gasthofs „Eifelstuben“, dem Motorrad-Wirtshaus in dem kleinen Nest Drees in der Eifel neben dem Nürburgring, fand er an den langen Abenden nach den Rennen, nach den Test- und Versuchsfahrten in dieser seiner „zweiten Heimat“ genau die richtigen Männer und Menschen, die ihm solche Geschichten erzählten. In der ihm eigenen fröhlichen Art mit dem „Dialekt“, den diese Zweiradmänner sprechen, erzählt er die schönsten Geschichten wieder. Es ist ein fröhliches und ein lustiges Buch, und doch wird der Leser merken, daß in diesen klassischen Motorradgeschichten ein wenig mehr steckt, als nur leichtes und witziges Plaudern.

Man muß nicht unbedingt ein Motorradfahrer sein, um daran Freude zu finden. Jeder, der in seiner Jugend einmal Motorrad gefahren ist, jeder, der noch Sinn für Humor und Abenteuer hat, wird auf seine Kosten kommen. Und zwischen den Zeilen wird man auch ein wenig versteckte Philosophie über das feurige Roß unserer Zeit finden, das mit diesem merkwürdigen Saft Benzin bewegt wird, der harte Männerherzen weich macht. Er trifft genau den richtigen Ton und weiß auch, was Motorradfahrer begeistert, denn er ist ja selbst einer unter ihnen. Der Band ist durch kleine Federzeichnungen illustriert – von Ernst Leverkus. Damit überrascht Klacks seine Freunde noch einmal, denn wer hätte gedacht, daß eine in Wind und Wetter hart gewordene Hand eine solche Lustigkeit und treffende Originalität in eine Federzeichnung legen kann. Ein Buch, das in der Motorrad-Literatur gefehlt hat!

Dieses Buch ist in jeder guten Buchhandlung erhältlich oder mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von

**MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370**

**DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR**

**BESTELLSCHEIN** An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort – ab DM 28.– im Inland portofrei –  
 Expl.: **Leverkus, Die schönsten Motorrad-Geschichten** DM 16.80  
 196 Seiten, 24 Zeichnungen, Ganzleinen

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name

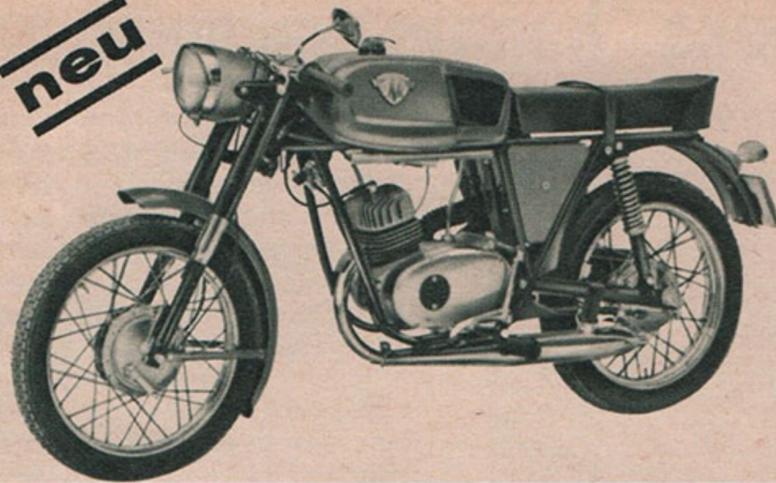
Ort (PLZ)

Straße

Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB; Erfüllungsort und Gerichtsstand Stuttgart

MO 11/68

neu



# MAICO-MD 50

## Schnell - rassig - zum schicken Fahren

Ein MAICO-Schmuckstück — ein echter Wurf

Die rassige Sportmaschine 50 ccm  
Sportlich im Stil · Sportlich zu fahren

1 Zylinder/Zweitaktmotor mit Drehschieber,  
5,6 PS · Höchstgeschwindigkeit ca. 80 km/h.

### Ab geht's auf MAICO auf allen Straßen und Pisten Europas und Übersee



Verlangen Sie unverbindlich Probefahrt und Informationen

MAICO-Fahrzeugfabrik GmbH · 7403 Pfäffingen/Tübingen · Telefon 071202/824

MAICO-Generalvertretungen:

Fa. Gebr. Stüdemann  
Fahrzeuge  
2 Hamburg - 71 Bramfeld  
Thomas-Mann-Straße 31

Fa. Wilhelm Perscheid  
Fahrzeuge  
5047 Wesseling  
Ahrstraße 37

Firma Heinrich Gerke  
Inh. K. Engelmann  
Fahrzeuge  
32 Hildesheim  
Friesenstieg 7

Fa. Fritz Kramer  
Fahrzeuge  
6292 Laubus-Eschbach  
Bahnhofstraße

## Jugoslawiens intern. Moto Cross in Maribor gewann Specht

Selten oder nie sieht man bei uns jugoslawische Moto Cross-Fahrer, weil nämlich dieser Sport dort erst seit 4 Jahren betrieben wird. Um so erstaunlicher sind die privaten Leistungen, die dort zu sehen waren, Leistungen, von denen sich hier bei uns mancher Veranstalter eine Scheibe abschneiden könnte. Nicht nur hat man dort eine permanente Strecke mit festem Start- und Zielhaus, man hat sogar vorbildliche sanitäre Anlagen mit WC, warmen Brausen (geht also weit über die Forderungen z. B. der OMK hinaus) sowie, wenn auch erst im Rohbau, ein Clubhaus mit Restaurant, Büro- und Presserräumen. Dafür brachte der Club bis jetzt aus eigenen Mitteln 24 Millionen alte Dinare auf, was ca. 80 000 DM entspricht.

Natürlich muß an der Strecke noch sehr viel gebaut werden, aber schon heute kann sich der Kurs, wenn man von wenigen Ausnahmen absieht, recht gut mit den deutschen Meisterschaftsstrecken messen. Auch das Fahrer- und Maschinenmaterial ist im Durchschnitt ausgezeichnet, wobei die Brüder Stanko und Milko Vesenjak übrigens deutlich herausragen.

International war das Rennen — für die Klasse bis 250 ccm ausgeschrieben — erstklassig besetzt. Neben der Vertretung aus der Bundesrepublik, bestehend aus Heinrich Hafner, Josef Hölzle, Helmut Schöffler und Christoph Specht, waren ausgezeichnete Fahrer aus der CSSR, Schweden, Finnland, Ungarn, der Schweiz, Österreich und Frankreich am Start. Darunter viele Fahrer, denen man (etwa dem Finnen Järvinen und den zwei tschechischen Fahrern) eine gute Zukunft voraussagen kann.

Die Rennen — es hatten 60 Fahrer gemeldet — wurden in 5 Läufen ausgetragen, und zwar ließ man im ersten Lauf die Nummern 1—30 und im zweiten Lauf die Nummern 31—60 fahren, sodann starteten im dritten Lauf die geraden und im vierten Lauf die ungeraden Startnummern. Hierdurch wurden immer neue Kombinationen gegeben. Für die Plazierungen gab es dann Punkte, so daß zum Endlauf die 20 Fahrer mit den meisten Punkten zugelassen wurden.

Der erste Lauf, in dem kein Fahrer der Bundesrepublik startete, stand eindeutig bis zum Beginn der letzten Runde unter dem Zeichen des tschechischen Fahrers Drahomir Mojzis, der mit einem Vorsprung von über einer Minute das ganze Feld distanzierte. In der letzten Runde fiel er aber mit Zylinderriß aus, so daß der Lokalmatador Milko Vesenjak diesen Lauf gewann.

Der zweite Lauf fiel dann an den Bultaco-Werksfahrer Järvinen (Finnland), der mit einer brandneuen Maschine aufkreuzte. Hier plazierte sich Chri-

stoph Specht, der seine Kräfte sichtlich für den Endlauf aufsparte, auf Platz vier, während der Tscheche Hurbant Dritter hinter dem Finnen Juha (Husqvarna) wurde.

Den dritten Lauf gewann dann Drahomir Mojzis vor seinem Landsmann Jiri Hurbant, während die Fahrer der Bundesrepublik mit Hölzle den 4., Schöffler den 5. und Hafner den 8. Platz belegten.

Den vierten Lauf konnte wiederum der Finne Järvinen für sich buchen. Auf den Plätzen zwei und drei folgten der Tscheche Karel Dubsic und unser Christoph Specht.

Inzwischen hatte der Regen etwas nachgelassen, aber die Strecke war an einigen Stellen sehr morastig geworden, als die 20 Bestplatzierten, unter ihnen alle 4 deutschen Fahrer, zum Endlauf antraten. Die reichlich nervösen Fahrer verursachten prompt einen Fehlstart und man wies sie nach entsprechender Verwarnung ins Fahrerlager zurück. Als dann weitere 3 Fahrer einen erneuten Fehlstart verursachten — unter ihnen der Finne Järvinen — ließ man diese 3 Fahrer wiederum ins Fahrerlager zurückfahren. Als sie noch ca. 10 m vor der Startlinie wieder auf den Startplatz einfuhren, wurde das Feld auf die Reise geschickt, wodurch diese Fahrer strafweise stark gehandicapt wurden und als Letzte abkamen. Erneut bewies Mojzis sein blitzschnelles Startvermögen, das ihn wiederum an die Spitze brachte, bis ihm zwei Runden vor Schluß die Kerze versagte. Bis er aber umgesteckt hatte, war er von Hurbant, Specht, Stanek und Järvinen, der sich durch das ganze Feld nach vorne geschoben hatte, sowie zwei weiteren Fahrern überholt, so daß er erst auf Platz 7 wieder ins Rennen gehen konnte. Nachdem in der gleichen Runde Hurbant stürzte, übernahm Christoph Specht die Spitze, die er auch bis zum Ende, wenn auch anfänglich hart bedrängt von Stanek, behalten konnte. Inzwischen hatte sich Järvinen auf den dritten Platz vorgeschoben und machte Angriff auf den etwas abfallenden Stanek, der aber seinen zweiten Platz noch über die Ziellinie retten konnte. Auf Platz vier lief Hurbant ein, während der Pechvogel des Tages, Drahomir Mojzis, einen immerhin beachtlichen fünften Platz buchen konnte. Von den westdeutschen Fahrern beendeten Hölzle auf Platz acht und Hafner auf Platz neun das Rennen, während Schöffler, an ausgezeichneter Stelle liegend, zwei Runden vor Schluß mit Maschinenschaden ausscheiden mußte.

Es war erstaunlich, daß sich trotz des strömenden Regens 15 000 Zuschauer eingefunden hatten (das ist etwa die Hälfte der normalen Zuschauerzahl). Nicht nur die einheimischen Fahrer wurden angefeuert, sondern auch Specht, Mojzis und Järvinen, die durch ihre gekonnte Fahrweise in dem sehr schwierigen, verschlammten Streckenabschnitt vorm Steilhang bald Publikumslieblinge wurden.

Abschließend kann man sagen, daß es ein Moto Cross ohne Mißklang war, das sich durchaus mit anderen Veranstaltungen messen kann.

Dr. Baumann

## Krankenversicherung für Auslandsreisen

MIT EINER EINFACHEN POSTKARTE

(oder telefonisch) schließen Sie bei uns Ihre Krankenversicherung für Auslandsreisen ab. Sie nennen uns Namen, Geburtsdaten, Beginn und Dauer der Reise, Auslandsziel, gewünschte Versicherungssumme und Ihre Anschrift. Wir schicken Ihnen die Police per Nachnahme.



# Volkswahl

Krankenversicherung VVaG

46 DORTMUND,  
RUHRALLEE 92, TEL. 270 11

Beiträge für europäische Länder

Versich.- summe	1. Woche	Jede weitere Woche
1500.— DM	3.25 DM	1.50 DM
3000.— DM	5.50 DM	3.— DM
4500.— DM	7.75 DM	4.50 DM
6000.— DM	10.— DM	6.— DM

Versicherungshöchstalter 65 Jahre

Beiträge für außereuropäische Länder auf Anfrage

## MOTORRAD-MARKT

### Bitte beachten!

Bei Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen geben Sie bitte stets die

### Chiffre-Nummer

an. Ohne diese können wir Ihre Zuschrift nicht weiterleiten.

## MOTORRAD

Stuttgart Postfach 1042

### Norton A.J.S. Valvette 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 088 23/464

## ADLER

Adler Favorit in Einzelteilen und Ersatzteile von 4 Maschinen billigst zu verkaufen. Dieter Ganser, 4 Düsseldorf, Uedesheimer Str. 5. 59 619

Suche gute Adler MB 250, bis ca. DM 600.—. Möglichst Großraum Stuttgart. Ulrich Heß, 703 Böblingen, Galgenberg 48. 59 699

Suche 250er 2-Zyl.-Adler-Motor MB/S/RS, auch defekt, ferner 1 Rennsitzbank, hochgezog. Auspuffanl. oder Krümmer, Drehzahlm. Verk. 2 MB-Naben v. + h., 1 Alufelge 19 x 3,25 + Decke, 1 Mot. MB 201 mit Auspuff, defekt. Telefon 0 70 31 — 8 26 63, ab 17 Uhr. 59 610

Wer verschenkt an Studenten für Adler MB 250 ein Handbuch (auch Motorradteile). Hans Neubig, 8551 Neusig 5, P. Waischenfeld. 59 645

## AERMACCHI

A LA VERDE, 250 ccm, neuwertig, noch nicht eingefahren, DM 1900.—. Teilzahlung möglich. Tel. Essen 6 54 83. 59 715

Verkaufe Aermacchi Ala Verde, 250 ccm, Bauj. 62, TÜV bis Mai 1970, mit Verkleidung für ca. DM 1000.—. W. Merz, 7220 Schweningen, Hochfirststr. 4. 59 786

## AERMACCHI-HARLEY-DAVIDSON

## 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 6 58 35

## AJS

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

AJS 31 CSR, Bj. 60, TÜV 6. 69, Sitzbank, Rücklicht u. Kolbenringe nicht i. O. (billig abzugeben), wenn möglich an Selbstabholer: Dieter Mohrholz, 3501 Sandershausen/Kassel, Bleiche 12. 59 738

Verk. AJS 31 DL, 43 PS, Bauj. 59, im 30 CSR-Fahrw., grundüberh. für DM 750.— (Rechn. vorh.), TÜV 1970, zugell., für DM 1300.—. Wolfgang Gaats, 2 Hamburg 19, Fruchttallee 115. 59 757

Verkaufe meine AJS 500er 18 GS, Bauj. 60/61, in sehr gutem Zustand, billig. Josef Stopfinger, 8331 Ruhstorf b. Eggenfelden. 59 683

## ARDIE

Suche für Ardie-Motorrad BD 176, Bauj. 1954, Mot.-Nr. 262 238, 10,5 PS, eine Kurbelwelle. Xaver Elbs, 8991 Hergensweiler, Bahnhofstr. 12. 59 710

### Anzeigen für BMW-Motorräder finden Sie auf Seite 400

## BSA

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

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

BSA A 65, Bauj. 1964, unfallfrei, opt. u. techn. einwandfrei, TÜV 69, DM 2200.—. Motorrad Emonts, 5 Köln, Martinsfeld 23, Tel. 31 42 17. 59 752

BSA Goldstar Clubman B 34, 50 ccm, Bj. 60-66, Spezial von Dow (engl.) m. allen Rennteilen und Straßenteilen, TÜV 69, Jupo Saison 2x8 Platz, v. Ersatzteile. Verhandlungsbasis 2800.—. Spahr, 1 Berlin 21, Stephanstr. 58. 59 754

1 BSA-Getriebe Golden Flahs, Fr. 50.—, 1 BSA-Getriebe 250 ccm, 4-Gang, Fr. 30.—, Motor und Bestandteile v. Tornax-Motorrad, Mod. 1954, 250 ccm, billig, 1 Ilo-Motor, 250 ccm. VELOS + MOTOS, 8251 Wagenhausen, b. Stein a. Rhein. Schweiz. 59 685

BSA A 65, Bauj. 64, 35 000 km, gepflegt, alles in bester Ordnung, für DM 1890.—. Harr-Rennkombi DM 160.—. W. Buchroth, 7272 Altensteig, ICA. 59 646

A 10 „Golden-Flash“ 650 ccm (38 PS), Bj. 1959, DM 450.— oder Tausch gegen Teile f. BMW R 75, H. Schimkat, 7024 Bernhausen, Ludwigstr. 57. 59 698

## DKW

RT 200 S, teilw. zerlegt, 150.—. Spahr, 1 Berlin 21, Stephanstr. 58. 59 658

DKW RT, 175 VS, TÜV 8. 69, ca. DM 120.—. Karl Wolf, 6411 Steinau/Fulda, Nr. 45. 59 713

Verkaufe DKW RT 175, Bauj. 55, abgem., außerdem neue Ersatzteile im Wert von DM 80.—, alles zusammen DM 225.—, Ernst Eichholz, 597 Plettenberg, Hestenbergstr. 13. 59 725

## DUCATI

### Bewahre diese Anzeige!! Moto Ducati Ersatzteile!!

Alles stets auf Lager. Aufträge mit Angabe von Type und Baujahr an N. V. MOTIM, Postbus 5, M A A S L U I S (Holland)

Verkaufe Ducati MK 3, 250 ccm, 5-Gang, Bauj. 67, 4000 km gel., TÜV bis Nov. 1969, Drehzahlm., Aluschutzbleche usw., für DM 1900.—. R. Merz, 7220 Schweningen, Hochfirststr. 4. 59 787

Ducati-Mach I, ca. 4000 km, neuwertig mit Borrani Hochschulter-Felgen, engl. Dunlop-Rennreifen, Einsitz- u. Doppelsitzbank, Blinkanlage, umständehalber gegen bar zu verkaufen. Tel. Stgt. 70 75 41 ab 18. 59 638

## EXPRESS

Verk. 1 Express m. 175er Sachs-Mo., Moto Cross umgeb., Bereif. v. + h. 2,75 bzw. 3,25x19, 95%, Vorder- + Hinterrad, Ritzel + Verg. v. DKW 125 + RT 200, Moped Rabeneick, leicht def., mit Ers.-Mot., Selbstabholer, E. Ullrich, 5461 Breitscheid, Dorfstr. 35. 59 750

## GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe: MAICO 250-Geländesport, Baujahr 1962, seit 2 Jahren nicht gefahren, noch zugelassen, TÜV wäre April 67 gewesen, DM 300.—. Werner Pospiech, 8 München 23, Mandlstr. 28. 50 622

Verkaufe Hercules 100 GS, Bauj. 68, 5-Gang, 450 km gel., wegen Einber. zur Bundeswehr. Peter Mayer, 712 Bissingen, Brückenstr. 8. 59 627

Verk. Hercules 103 GS, schnell u. zuverlässig, viele Werksdetails, TÜV 1970, G. Dühorn, 8 München 80, Gleimstr. 15, T. 44 19 49. 59 618

Verkaufe 125 CZ-Gelände-Trial, neuwertiger Zustand, 2500 km, DM 800.—. Rolf Eidmann, 712 Bissingen/Enz, Blumenstr. 14. 59 707

Verkaufe Hercules K 50 GS, Bj. 1968, 900 km gelaufen, neuwertig, sehr schnell, mit Einzelgenehmigung f. Österreich, Preis n. Vereinbarung. H. Markovics, 238 Perchtoldsdorf, N.-Österreich, Neubergrasse 16. 59 648

Hercules GS 175 sofort zu kaufen gesucht. Zuschriften unter M 5466 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 59 828

Verk. Puch 250 ccm-Geländesport m. Zubehör wegen BW, Schulz, 7988 Wangen, Ravensburger Str. 60. 59 809

Puch 250 SGS Neu, 184 km, viele Extras, wegen Autokauf zu verkaufen, n. briefl. oder tel. Vereinbarung, DM 1350.—. H. Röcking, 6 Frankfurt/M., Schenckstr. 13. 59 643

## HARLEY-DAVIDSON

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

## HEINKEL

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

Suche Motor für Heinkel 175 ccm, 4-Gang, Bj 59, Uwe Pitz 33 Braunschweig, Bienroder Weg 54. 59 734

Heinkel Tourist: Suche Zylinderkopf in einwandfreiem Zustand mit oder ohne Ventile. Eilt. Dieter Stöck, 6501 Budenheim b. Mainz, Wilhelmstr. 19. 59 746

## HERCULES

Verkaufe Hercules K 50 S mit Rennverkleidung sowie 1 Rahmen mit Schwinge, 1 Gabel u. 2 Org.-Schutzbleche, Walter Runft, 7321 Holzhausen, Schubertstr. 12. 59 659

Verkaufe sportlich hergerichtete Hercules K 50 S, Bauj. 7. 66 mit Beinschild, 10 500 km, Preis ca. DM 650.—. Erwin Spielmann, 6471 Lindheim/Obh., Heugasse 11. 59 692

Suche guterhaltene Hercules K 50 S oder SS (Raum Süddeutschland). Angebote an Peter Dubb, 8166 Neuhaus, Nagelspitzstr. 3. 59 637

Verk. Hercules K 50 (5,2 PS), Bauj. 9. 1966, DM 500.— sowie DKW-RT 125, nicht fahrber. u. 1 NSU 98 m. Ersatzrahmen u. Motor, DM 40.—, 1 Vespa-Beiwagen (f. 125 ccm) DM 30.—. Heinz Scheppelmann, 2862 Warpswede, Nr. 207. 59 690

Verkaufe Hercules K 50 SS, Baujahr 66, km-Stand 18 700, sehr gut gepflegt, Ia Zustand, mit MB-Verkleidung, Drehzahlm., Polyesterschutzblech, Tankrucksack, Pirelli-Bereifung, TÜV bis 1970, Preisidee DM 1000.—. Arno Jahn, 518 Eschweiler/Aachen, Unter Stich 33a. 59 647

### Anzeigen für Honda-Motorräder finden Sie auf Seite 401

## HOREX

Suche dringend sehr gut erhaltene Horex Regina 250 ccm im Raume Hamburg und Umgebung. Angebote unter A. Drohner, 2082 Uetersen, Postfach 2032. 59 760

Verk. Imp.-Motoren 400 ccm u. 450 ccm, neuw., 2 Resident-Motoren, zerlegt, u. andere Teile, neu u. gebraucht. K. Kahrman, 64 Fulda, Tränke 27, Tel. 32 27. 59 814

Verkaufe Horex Imperator 400 ccm, Preis nach Vereinbarung. Zu besichtigen sonntags und wochentags ab 17 Uhr, bei Josef Hägele, 6689 Wemmetweiler, Klingerstraße 66. 59 679

Suche Imperator-Motor, komplett oder auch mit defektem Kopf, außerdem astreine Kurbelwelle mit Pleuel und Zylinder mit Kolben. W. Schmidt, 51 Aachen, Viktoriastr. 52. 59 711

Suche gepfl. Imperator 400, mögl. mit Ersatzl. E. Heidlerede, 4801 Groß-Dornberg, Waldweg 144. 59 628

Suche dringend Horex Resident- oder Imperator-Motor oder Resident-Getriebe, 1-2 Resident- und KS 601-Laufräder (Alunabe). Verkaufe NSU Fox, 4-Takt, 4-Gang, in sehr gutem Zustand, Kolben u. Zylinder neu, viele Ersatzteile. Angebote an Gerd Windhorst, 2849 Goldenstedt i. O., Süd I. 59 632

Suche Imperator-Werkstatthandbuch, Ersatzteilkatalog, Betriebsanleitung usw. Uwe v. Bloh, 51 Aachen, Postf. 5000-VII. 59 599

## HUSQVARNA

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

## ITAL-JET

Suche Ital Jet-Tank und -Sitz. Zuschr. unter M 5458 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 59 820

## JAWA

Verk. JAWA 175 ccm, Erstzul. Mai 67, 1800 km, gegen Gebot. Max Röhl, 8 München 19, Offerdinger Str. 26/0. 59 794

## KAWASAKI

Detlev LOUIS, Hamburg 13, Rentzelstr. 7.

## KREIDLER

Kreidler Ersatzteile u. Zubehör  
Sofort den neuen Gratis-Katalog anfordern.  
D. FILMER, 293 VAREL, Postfach 100.

Verk. 3,6 PS-Kreidler-Mopedmotor, DM 65.— sowie Teile. Völk, 8621 Schney, Bahnhofsweg. 59 687

Verkaufe Kreidler Florett RS, Vorführmaschine, mit Garantie, zu günstigen Bedingungen. Rich. Weihe, 3339 Jerxheim. 59 689

Verkaufe Kreidler, 4-Gangmotor, mit neuem 5,2 PS-Zylinder und neuer Auspuffanlage, für DM 200.—. Außerdem 1 Zündapp-Zylinder (9000 km), 5,3 PS (Breitwand) mit neuem Kolben für DM 60.—. Ulrich Kron, 668 Neunkirchen, Brunnenstraße 78. 59 781

## MAICO

## MAICO

Generalvertreter + Ersatzteilstützpunkt für Nordrhein-Westfalen  
W. Perscheid + Sohn  
5047 Wesseling, Keldenicher Straße 27, Ruf 32494. Wir liefern: Straßen-, Geländesport-, Moto Cross-Maschinen von 50-360 ccm.

Suche Maico 250 ccm, guter Gesamtzustand, evtl. MD 125 SS, bis DM 800.—. Möglichst Raum Stuttgart. Ulrich Heß, 703 Böblingen, Galgenberg 48. 59 700

Suche Maico 125 ccm, Drehschiebermotor. Angeb. mit Preis u. km-Stand an Jürgen Benz, 32 Hildesheim, Bahnhofsallee 39. 59 761

Maico MD 125, Bauj. 67, 7000 km, DM 980.— verk. Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg, Tel. 0 91 41 — 28 58. 59 697

## MATCHLESS

Fabrikneue Matchless 650  
verkauft Fr. & Wilh. Herrmann, 7 Stuttgart-Sonnenberg, Laustr. 62, Telef. 76 24 08

## Anzeigenschluß

für Heft 13/1968

ist am 10. Juni 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

**Verkaufe preisgünstig: R 69 mit defekt. Lichtm., nehme 250/350 in Zahlg. Telefonisch erreichbar nach 18 Uhr unter Nr. 0 93 71 — 25 52. 59 755**

**Suche Übers. 24:5 von R 25/3 und Anschlüsse für LS 200. Völk, 8621 Schney, Bahnhofweg. 59 688**

**R 60—II zu verk., 1964, 55 000 km, TR-Gespann, Hoske-Tank, Drehzahlmesser, R.-Kabine, neue W.-Schutzscheibe und Staubplane, nach Gebot. Schmitz, 5101 Verlautenheide, Hauptstr. 21. 59 718**

**Suche für R 67/2 Soloubersetzg. Verkäufe von R 27: 1 Rahmen mit Federb. DM 90.—, 1 Hinterschwinge mit Soloubers. DM 70.—. A. Hoffmann, 355 Marburg, Ritterstr. 16. 59 719**

**Verkaufe von R 60 V.-Schwinge ohne F.-Beine DM 140.—, Getriebe, 3./4. Gang defekt (Schaltgabel), DM 75.—. P. Falb, 8 München, Türkenstr. 33 Rqbd., III. St. 59 721**

**Suche BMW R 25, R 26 od. R 27 in gutem Zustand bis DM 700.—. Tel. 0 85 61 — 556. Fritz Meyer, 834 Pfarrkirchen, Heim Christanger. 59 727**

**Ro 50, Bj. 59, Gläser-Verkl., neu bereift, 1250.—, R 50 S mit R 69-Motor, Heinrich-Tank, Hoske-Zwill.-Dämpfer, Alubleche, überholt, 1850.—. Schmidt, 667 St. Ingbert, Röntgenstr. 2a, Tel. 27 80. 59 730**

**Verkaufe R 69 (Stand R 69 S/1965), 42 PS, Fath-Federn, Hoske-RS-Tank und -Tüten, Drehzahlmesser, Winfried Kolb, 6832 Hokenheim, Untere Hauptstr. 61. 59 732**

**BMW R 69 S, Bauj. 61, generalüberholt, Gläser-Verkl. mit Drehzahlm. u. Uhr, Sitzbank u. Gepäcktr., neu ber., DM 1800.—. Bernt Meinesz, 479 Paderborn, Liesborner Weg 24, Tel. 2 25 31. 59 737**

**Verkaufe BMW R 25/2, 90% bereift, neue Batterie, TÜV, noch zugelassen, anzu- sehen 18—20 Uhr, Mo.—Fr. Uwe Lünstroth, 48 Bielefeld, Wellensiek 29, Tel. 72 03 15. 59 744**

**Suche BMW S 600, zahle bis ca. DM 1600.—, mögl. Süddeutschland. Pause, 8 München 60, Hagenbacher Str. 39. 59 791**

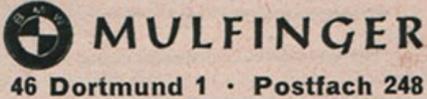
**Suche R 50 bzw. R 60 ab Bj. 66, auch rep.-bedürftig. Bacmeister, Kiel-Suchsdorf, Holmredder 6. 59 748**

**Suche BMW R 26 oder R 27. Tel. 0 61 51 — 1 43 36. 59 758**

**Verkaufe gepflegte BMW R 69 S, mod. Hoske-Tank, Preis DM 2300.—. K. Jedan, 71 Heilbronn, Rosenbergstr. 28. 59 772**

## Der große Motorrad-Ersatzteil - Stützpunkt Westdeutschlands

auch für ältere Baumuster... täglicher Expresversand



**BMW-Motorräder und Ersatzteile**  
Gebr. Stüdemann, Hamburg-Bramfeld, Thomas-Mann-Str. 31, Tel. 6 40 43 29

**Suche defekte BMW R 26 oder R 25/3. Paul Haim, 56 W.-Barmen, Togostr. 23. 59 763**

**R 51/3 Hoske-Tank und -Tüten, S-Nockenw., DM 950.—, verkauft M. Conradi, 62 Wiesbaden-Ra., Ostpreußenstr. 55, Tel. 7 32 01. 59 767**

**Suche guterhalt. Motorrad 250 ccm, bevorz. BMW, mögl. Raum Göppingen. Genaues schriftl. Angeb. an Reinhard Irmischer, 7321 Eschenbach b. Göppingen, Gartenstr. 2. 59 771**

**R 50, TÜV b. 70, n. bereift, 2 Ersatzräd., Gel.-Lenker, 24-Ltr.-Tank, Heiner-Verkl., mit S 501 u. SW-Antrieb, für 1300.— bar abzugeben. G. Weiland, 439 Gladbeck, Beethovenstr. 5. 59 773**

**Suche 500 ccm-BMW, zahle bar bis DM 800.—. Werner Rosenberg, 3578 Treysa, Hephata/Falk-Haus. 59 776**

**Achtung!**  
BMW-R 69/S-Geländegespann in wettbewerbsfähig. Zustand, Verhandlungsbasis. Horst Hartmann, 6507 Ingelheim, Burgunder Str. 9. 59 778

**Verkaufe von R 69 S: 1 V-Schwinge mit Federb. u. Schutzbl. 200.—, 1 Schutzbl. (h.) mit Rückl. 20.—, 1 P.-Federb. (h.) 30.—, 1 Sitzbank 30.—. Dieter Pagano, 75 Karlsruhe, Basler Torstr. 34, Tel. 69 38 32, ab 17 Uhr. 59 783**

**Suche 500 ccm- oder 600 ccm-BMW, ab Bauj. 60, zahle bis DM 1500.— bar. Reiner Klemm, 3201 Grasdorf Nr. 1. 59 785**

**Verkaufe gut erhaltenen R 51/3-Motor, komplett einbaufertig. Siegfried Kriebel, 318 Wolfsburg, Hoehring 39, 3. Stock. 59 747**

**Verk. R 25/3-Gespann m. Ersatzmotor, auch in Teilen, viele Neuteile, Motor defekt, sonst optisch und technisch la. E. Pflüger, 469 Herne, Ringstr. 29, Ruf 5 21 73. 59 792**

**Verk. R 69 S, 16 000 km, Meier-Tank, techn. u. opt. best. Zustd., 2850.— bar. Fritz Lemmermann, 8531 Sugenheim, Apotheke, Tel. 0 91 65 — 222. 59 793**

**Bin Student (jur.) ohne Reichtum, derzeit ohne Maschine (vorh. NSU-Max) aber angewiesen auf ein Fahrzeug. Suche fahrbereite BMW (250 ccm) ab R 25/3. Zahle bis 100.—. Erbitt. höfl. Zuschrift an: Michael Fettel, 6501 Hechtsheim, Neue Mainzer Str. 11. 59 795**

**Suche BMW R 27, zahle bis DM 600.—. Peter Gindra, 5 Köln-Müngersdorf, Dansweiler Weg 19. 59 604**

## Ersatzteile

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

## MZ-Seitenwagen

passend für BMW, liefert

## BMW-Nezger,

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

**Suche BMW 1600 (auch m. l. Unfallsch.). G. Torsiglieri, 6951 Allfeld, Brunnen-gasse 81, Tel. 0 71 31 — 25 00. 59 799**

**Verkaufe R 69 S**  
Büffeltank, Rennverkleidung, 100% bereift, versteuert u. versichert bis August, § 29 abgenommen, la Zustand, Lederkleidung, Rennbrille, 2 Sturzhelme, 28 000 km, für DM 2800.— in bar. Eilt. 1 Rennkombi noch nicht getragen, DM 50.— — 60.— unter Neupreis. Egon Leier, 8204 Degern-dorf/Inn, Nußdorfer Str. 20. 59 803

**Suche BMW R 69 S gegen Barzahlung. Heinz Utz, 8949 Pfaffenhausen, Schulstr. 5. 59 812**

**Verkaufe einmalige R 68/3 mit R 69 S-Motor, 38 Ltr.-Hoske-Tank, Alu-Felgen, Drehzahlmesser usw., 1750.—. Norbert Schockmann, 4401 Rinkerode. 55 818**

**Verk. BMW, R 50, 500 ccm, Baujahr 64, generalüberholt, gepflegt, zum Barpreis von DM 1600.—. Hans Braun, 6781 Petersberg/P'sens, Hainbüchelstr. 20. 59 651**

**Verk. BMW R 69 für DM 1900.—, Seitenwagen TR 500 mit Richter-Kabine für DM 600.—. Dieter Christoph, 509 Leverkusen, Warthestr. 14. 59 641**

**Verkaufe BMW R 69 S, Baujahr 1967, 4500 km, unfallfrei, Meier-Tank, Sturzbügel, BSA-Bank u. normale Sitzbank, Gepäckständer, div. Ersatzteile, Preis DM 3600.—. Dr. H. Paulig, 7014 Kornwestheim, Zeppelinstr. 27, Tel. 0 71 54 — 35 33. 59 609**

**Wehrmachts-Zündapp KS 750**  
ganz original o. S. DM 1500.—. Zündapp KS 750 jedoch zerlegt DM 1000.—. Tel. 0 24 05 — 23 53. 59 611

**Verk. BMW R 51/3, TÜV 7. 69, nicht zugel., vor 10 000 km generalüberholt, für ca. DM 900.—. Manfred Kaiser, 3112 Ebstorf, Königsberger Str. 1. 59 608**

**Suche BMW R 69 S bis 30 000 km gelaufen, in einwandfreiem Zustand. Zahle bis zu DM 2000.— in bar. Wolfgang Alt, 84 Regensburg, Sandgasse 61. 59 804**

**Suche 600er BMW mit Schwinge, evtl. mit Extras, bis 2000.— bar. R. Price, 8261 Asten/Obb., Haus Nr. 4/4. 59 598**

**R 25/2, Bestzustand, mit Beiwagen, Ersatzmotor, viele Extras, günstig zu verkaufen. Nikolaus, 62 Wiesbaden, Nero-tal 15a. 59 597**

**Suche BMW, 250 oder 500 ccm in gutem Zustand. Surapong Numtee, 2 Ham-burg 62, Flugplatz, Halle 13, General Air. 59 592**

**Kaufe BMW-2-Zyl. ab 1954, auch Unfall und Teile. Fr. Ackermann, 465 Gelsen-kirchen, Preußenstr. 49. 59 668**

## 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



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

Gebr. u. neue Ersatzteile für alle BMW-Motorradtypen ab Bj. 1950 liefert günst. Fa. ONDRAK, 8 München 23, Ungererstr. 137.

**Suche große Sitzbank für BMW R 25/3. Eilt. Hole selbst ab. Tel. 0 56 51 — 51 76. Karl Hölzerkopf, 3441 Jestädt, Kirch-rain 42. 59 636**

**Verkaufe guterhaltene BMW R 68, gegen bar. Peter Kurzhals, 891 Landsberg/Lech, Römerhang 19. 59 633**

**Suche BMW R 51/3 od. R 67, nur gut er-halten. Eilt. Peter Auer, 7481 Hettingen, Nr. 33. 59 631**

**Verkaufe wegen Typenwechsel folgende R 69 S-Teile: 1 Kardangetriebe m. SW-Ubersetzung, 1 Laufrad 4", 1 Paar Hinter-radfedern f. SW-Betr., zus. DM 230.—, 1 kompl. Hinterradkotfl., neu, DM 80.—, 1 Kupplung-Scheibe, neu, 10.—, 1 Sturzbü-gel, neuwert., DM 40.—. Günther zur Nieden, 67 Ludwigshafen/Rh.-Niederfeld, Kallstadter Str. 119. 59 630**

**Verkaufe Liebhaberstück BMW R 26, 250 ccm, Bauj. 59, 21 000 km, TÜV 69, DM 600.—. Suche BMW R 50, zahle bis DM 1000.—. Heinz Bode, 3012 Langenhagen, Tonkuhle 13. 59 629**

**Suche neuwertige BMW R 69 S aus 1. Hand, höchstens 10 000 km gelaufen. Zahle bar! Krins, 46 Dortmund, Lindemann-str. 16, Tel. 2 56 67. 59 624**

**R 69 geg. Höchstgebot, Wg. Schmid, 7025 Plattenhardt, Mörikestr. 38. 59 621**

**Verkaufe BMW R 60, 1964, 17 000 km, erstklassiger Zustand für DM 1900.— (bar). Kurt Lehmann, 7101 Klingenberg b. Heilbronn, Nordheimer Str. 5. 59 716**

**R 69 S, 63, 48 000 km, Mot. + Getr. neu überh. vor ca. 10 000 km (Rechn.). Verkl., Horex-Gab., Drehzahlm., 35 Ltr.-Heinrich-T., Alu-Felgen, sportl. herger., div. Ex-tras, einwandfr. Zust., ca. DM 2800.—, v. Schwinge DM 180.—. Rhoen, 6651 Kirr-berg. 59 706**

**Verk. R 69 S, Bj. 66, mit Extras, Schrö-der, 317 Gifhorn, Tränkebergstr. 14. 59 664**

**Verk. BMW-Gespann R 25/3, TÜV 70, DM 800.—. Tel. Ffm. 30 66 17. 59 662**

**BMW 500/600 für einen Monat (Juni oder Juli) gegen beste Bezahlung zu mieten gesucht. Zuschriften unter M 5472 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042, oder Tel. 5 48 97 Kassel. 59 834**

**Zu kaufen ges. alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 geg. Barzhlg. Auch Un-fallfzg. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Tel. 0 17 29—120. 59 682**

**Verkaufe für Schwingen-BMW: 1 V-Schwinge kompl., 1 H-Schwinge mit Kar-dan, 1 H-Antrieb 8/25 kompl. Ekkehard Schäfer, 7 Stuttgart W, Bismarckstr. 39. 59 709**

## MESSERSCHMITT

Verk. TG 500, viele Neut., abgem., billig weg. Platzmangel. Ausführl. Beschr. auf Anfr.! R. Schmidt, 2131 Otterstedt 157. 59 819

## MONTESA

Das komplette Montesa-Programm liefert German Bangert, 4811 Ummeln Krs. Bielef. Alte Marienfelder Straße 322

**Anzeigenschluß für Heft 13 ist am 10. Juni 1968**

## MOTO CROSS

## FIBERGLAS-ARTIKEL

für Moto Cross, Gelände, Trial, spez. Ausf. für MAICO von FALK-Kunststoffe A. Krischer, 516 Düren, Postfach 731, Prospekte anford.

**Verkaufe meine sehr schnelle Maico 360 ccm MC (nur Placierungen von 1—5), Verhandlungsbasis DM 1800.—. Bernd Keus, 519 Stolberg, Blaustr. 5. 59 764**

**Verk. Moto Cross Wabeha-Montesa 360 ccm, 5-Gang Cappa, in sehr gutem Zu-stand. Sämtliche 1 placierte. Verhandlungsbasis 2700.—. Walter Wurster, 7271 Berneck/Calw, Tel. 07 45 84 16. 59 677**

## Husqvarna-Moto Cross-Maschinen

250 ccm, Bj. 1967, DM 2450.—, 360 ccm, Bj. 1967, DM 2750.—. ARNE NIELSEN, Rundageren 21, Hedehusene, Dänemark, Tel. 03 382 1435. 59 650

**MOTO CROSS Wabeha-MONTESA 250 ccm, in gutem Zustand, preisgünstig zu verkaufen. Tel. Herrenberg 51 32 u. 81 00. 59 836**

**Verkaufe im Auftrag Husqvarna 250 ccm, Bauj. 67, Preis DM 3100.—. Ebbo Klaass, 2358 Kaltenkirchen, Marschweg 1. 59 717**

**Maico MC 250, Bauj. 67, Rechteckzylinder bereits verstärkter Kolben u. Pleuel, kein Rennen, ca. 2 Std. gelaufen, günstig, ebenso 4 Girling-MC-Federbeine Typ 3806, 3fach verstellbar, 325 mm Länge, je DM 25.— zu verkaufen. Shell-Service-Station, 777 Überlingen, Lippertsreuter Str. 59 603**

**MC-Maico 30 ccm, Bauj. 1967, Rechteck-zylinder, nach Generalüberholung im Werk ein Rennen gelaufen, dazu 250 ccm-MC-Trainingsmotor, Maschine einwandfreier, fahrbereiter Zustand, für DM 900.— oder Höchstgebot zu verkaufen. Ludwig Weber, 6055 Hausen, Schulstr. 15. 59 617**

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



# HONDA



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

**HONDA-MOTORRÄDER**  
Ersatzteile und Reparaturen  
**Wölk, Wuppertal-E.**  
Friedrich-Ebert-Str. 476, Telefon 30 39 63

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



## HONDA-SCHUH

6 Frankfurt a. M., Mainzer Landstr. 366-372, Telefon 25 12 86



### HONDA

## UMBEER

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

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

**Girling-Federbeine, Paar DM 72.-, sofort lieferbar**

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!

**Sonderangebot, solange Vorrat reicht:**

Fabrikneue original HONDA-Rahmen C 110/114, blau, DM 50.-, fabrikneue  
kompl. original HONDA-Vorder- u. Hinterräder, ohne Bereifung, DM 45.-,  
Sitzbänke C 110/114, neu, eventuell kl. Fehler, DM 25.-, dto. für CB 72, nur  
DM 50.-, Rennsitzbänke f. C 110/114, nur DM 45.-, HONDA-Beinschild, rot u.  
silber, mit eingep. Schriftzug, neu, eventl. kl. Fehler, DM 31.50, passend für  
C 110/114, SS 50, S 90, Beinschilde für alle Fabrikate lieferbar. Kofferträger  
für obige Modelle u. C 100, DM 22.-, Sturzbügel für Mod. C 110/114, CB 92,  
CB 125, CB 72/77, CB 250, DM 39.-, engl. Visiere, Nr. 393, DM 24.-, Rillen-  
griffe, Paar DM 2.40, CB 72/77 HONDA-Kurbelwellen, kompl. mit Lager, DM  
190.-, CB 72 Rahmen, DM 120.-, Sportpulli in allen Gr. mit HONDA-Schrift-  
zug, Baumw., rot u. schwarz, nur DM 9.95. SS 50-Motoren, auch zum Einbau in  
C 110/114 geeignet, CGM 114-Motoren nur noch in beschränkter Anzahl lieferbar.  
Sämtl. Reifen auch engl. AVON Speedmaster, 325x18, sämtl. CASTROL- und  
VEEDOL-Ole. **Neu eingetroffen:** Hochgezogene Auspuffanlagen für HONDA  
SS 50 (Umrüstsätze f. die bish. SS 50 mit tiefl. Ausp.-Anl.) kompl. DM 95.04.  
**Zur besonderen Beachtung:** Mein neuer, erw. mehrfarbiger Katalog erscheint Anfang Juni 1968.

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

### HONDA

Motorräder, Ersatzteile  
und Reparaturen

**Karl Hügle, 714 Ludwigsburg**  
Stuttgarter Str. 16, Tel. 23380

**Honda-Motorräder**  
in Berlin

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

### HONDA

Motorräder, Ersatzteile und Reparaturen

**Bruno Lippke,**

896 Kempten, Füssener Straße 56  
Telefon 0831/73678

## Honda Motorräder

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



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

Verkaufe für CB 72 MB-Rennverkleidung,  
Renntank u. Hoske-Tüten, alles neuwertig,  
gegen Gebot. Tilman, Werner, 8804  
Dinkelsbühl, Karlsbader Str. 41. 59 777



Verk. Honda CB 72, 35 000  
km, Ia Zustand, 5-Gang-  
Getriebe, 26er-Verqaser,  
Spez.-Federbeine,  
Lenkungs-dämpfer, 90% Berei-  
fung, vorn Metzeler Rilli  
10, Verkleidung und ver-  
sch. Ersatzteile wie kompl. 4-Gang-Getr.,  
2 Tank, Sitzbank, Übersetzungen usw.  
Preis DM 2000.-. G. Toletti, 8172 Leng-  
gries/Wegscheid 72 59 769

Verkaufe Honda CB 450, Bauj. 67, ca.  
10 000 km, Zweitfahrz., für DM 2400.- bar.  
Dieter Kehlenbach, 5208 Eitorf/Sieg, Berg-  
str. 5. 59 588

Suche guterhaltene Honda SS 50-Super-  
sport, ab Bauj. 66, Höchstpreis 700.-. Hel-  
mut Wutgen, 5378 Blankenheim/Eifel, Tel.  
0 24 49 - 132. 59 740



Verkaufe Honda CB 92 E,  
Bestzustand, Motor über-  
holt, TÜV 69, viele Ex-  
tras, als Zubehör Mega-  
phonauspufftöpfe, sowie  
Werkstattbuch und Handbuch u. Sturz-  
helm, Preisidee DM 1300.-. 4356 Wester-  
holt (Kreis Recklinghausen), Waldstr. 5.  
59 731

Suche astr. S 90, mögl. Raum Stgt. W.  
Held, 7 Stuttgart, Maliweg 7, Tel. 29 02 19.  
59 695

Verkaufe preiswerte Honda CB 250. Gün-  
ther Aabel, 655 Bad Kreuznach, Mahle-  
Müller-Str. 44, Tel. Bad Kreuznach 2 91 25.  
59 587

CB 450, 8000 km, Verkleidung, Bj. 66,  
DM 2600.-. Jürgen Römer, Bad Godes-  
berg, Körnerstr. 22. 59 607

Verkaufe gepflegte Honda 305, CB 77,  
Bauj. 64, generalüberholt, DM 1600.-. R.  
Wustmann, 8113 Kochel a. See, Am Sonnen-  
schein 15. 59 720

Verkaufe: CB 250, rot, Bauj. 66, 12 500  
km, TÜV Mai 1970, für DM 1600.-. Man-  
fred Winter, 7031 Magstadt bei Stgt., Er-  
bachstr. 27. 59 815

Fahrbereiter CB 72-Motor gesucht, oder  
auch leicht defekt, Kurbelwelle muß  
O.K. sein. Angebote mit Preis an Rudi  
Engelmann, 3051 Horst, Hauptstr. 6b.  
59 593

Suche astreinen Honda S 90-Motor, und  
Tank; verkaufe schnellen SS 50-Motor und  
Tank. Johannes Wahr, 757 Baden-Baden,  
Schußbachstr. 2 F. 59 591



Verk. schnelle CB 72,  
vollk. neu aufgebaut,  
überh. u. etwas getunt,  
DM 1900.- bar. Hubert  
Baudler, 8631 Unterwasun-  
gen/Coburg. 59 743

Achtung!  
Suche dringend CB 450-Rahmen mit Kfz-  
Brief. Zuschr. unter Nr. M 5464 an „das  
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.  
59 826

Verkaufe HONDA CB 450, Baujahr 66,  
versichert u. versteuert bis Okt. 68, zu  
DM 2100.-. Leonhard Fischer, 8103 Ober-  
ammergau, Am Mühlbach 4, Tel. 643.  
59 635

Verk. CB 72/77, metallic-grün-silber,  
TUV 69, Motor + Getriebe überholt, 1500  
km gel., YB-Noche, div. Umbauten, Preis  
ca. 1800.-. Martin Schmidt, 2071 Ahrens-  
felde bei Augsburg, Ahrensburger Red-  
der 3. 59 625

Verk. CB 250, Bauj. 66, 11 000 km gel.,  
mit leicht. Kolbenshad., sonst wie neu,  
außer. div. Zubehör, für ca. DM 900.-.  
Rudolf Seibt, 2352 Bordesholm/Holstein,  
Grotenkamp 53. 59 728

CB 92 SS, wie neu, div. Neuteile sowie  
2. Motor nur DM 950.-. Hübert, Tel.  
Stgt. 33 04 24. 59 665

Honda 250 ccm oder 450 ccm gesucht.  
Zahle bar 1500.-. Richard Münster, 53  
Bonn-Dottendorf, Kessenicher Str. 115.  
59 705

Verkaufe HONDA SS 50, rot, Bj. 67, in  
opt. u. techn. perfektem Zustand, wegen  
Kauf einer S 90. R. Beume, 437 Marl,  
Langehegge 200. 59 704

Verkaufe Honda CB 77 E, Bj. 62, 36 000  
km, TÜV 70, guter Zustand, bar, DM  
1350.-. W. Saalbach, 7014 Kornwest-  
heim, Lenzhalde 2. 59 696

Suche Honda Mini-Motorrad „Monkey“.  
Eilt! Zuschr. unter M 5461 an „das MO-  
TORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.  
59 823

Verkaufe Honda CB 450. Bestzustand,  
15 000 km, Preis DM 2200.- bar. E. Pet-  
zold, 46 Dortmund-Scharnhorst, Gerader  
Weg 14. 59 813

CB 450, 14 600 km, Bauj. 66, zu verk.  
(Verh.-Basis 2200.-) oder Tausch mit  
techn. einwandfr. CB 250 geg. Aufpreis.  
Horst Bartussek, 8044 Lohhof, Sport-  
platz 11. 59 724

### 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 77 55 06

### NORTON

Verkaufe preisgünstig Norton Manx 500  
ccm, mit div. Ersatzteilen, außerdem 1  
Zyl. mit Kolben, neu, 1 kompl. Hinter-  
rad, 1 kompl. Vordergabel, 1 Hinterrad-  
schwinge. Telefon 09 11 - 40 75 06. 59 765

Suche Norton 650 SS oder Atlas, Bestzu-  
stand. Zuschriften unter M 5468 an „das  
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.  
59 830

**Anzeigenschluß**  
für Heft 13/68 ist am 10. Juni

### NSU



Verk. sportl. Max, TÜV  
3. 69, Horex-Tele, Feder-  
beine, Kröb.-Drehzahlm.,  
Motor neu gelagert, mit  
Ersatzteilen, 650.-. Gläser  
Monza mit Schönheitsfehler für Max od.  
engl. Einzyl. 140.-, Schar-Rennsitz 45.-.  
H. JAHN, 609 Rüsselsheim, Lindenallee 21,  
b. Müller. 59 660

NSU Super-Fox, Cornet-Rahmen, GS, viele  
Ersatzteile. Oskar Krämer, 1 Berlin 21,  
Oldenburger Str. 32. 59 642

Verkaufe NSU Supermax 300 ccm, mit  
Dellorto-Verg., Alublech und Sitzbank.  
Maschine ist angemeldet. Preis DM 750.-.  
Pawlowski, 289 Nordenham, Viktoriastr. 41.  
59 656

Verkaufe: Gläser-Verkleidung, passend  
für NSU Max, mit Halterungen, DM 100.-.  
Gerd Malinowski, 5903 Hüttental-Geis-  
weid, Eichenallee 24. 59 733

NSU S.-Max, vor 8000 km überholt, viele  
Neuteile, gegen Gebot zu verkaufen. Geri  
Leuthold, 8901 Königsbrunn, Hannstetter  
Straße 5. 59 810



## VICTORIA

Hilfe Motorradkameraden! Suche für Victoria KR 26 Aero, Bj. 53, astreinen Motor bis DM 150.—. Tausche auch geg. BMW R 24, Bj. 50, fahrbereit, TÜV 4. 68. Egon Rettig, 6123 Bad König/Odw., Schwimmbadstr. 10. 59 686

Victoria „Swing“, das schwebende Motorrad (es war das letzte, modernste auf dem deutschen M.-Markt), mit Swing-Blitz-Schaltung (elektr. autom.), mit autom. Kettenspanner, im Olbad laufend. Ein Zweitakter 197 ccm, 11,3 PS, bis 5300 U/min, 90 km/h, km-Stand 7200, gegen Höchstgebot an einen sportlich interessierten Fahrer. Monatl. Zahlung nicht ausgeschlossen. Angebote unter DM 500.— nicht akzeptabel. Manfred Reichert, 56 Wuppertal-Elberfeld, Postfach 810. 59 714

## YAMAHA

### SONDERANGEBOT YAMAHA

Typ YFI 50 ccm statt 1069,- 900,- DM  
Typ YL-1 100 ccm statt 1616,10 1350,- DM  
Typ YDS-5E 250 ccm statt 2989,60 2600,- DM  
Typ YR-1 350 ccm statt 3339,60 2900,- DM

Lieferung an alle Orte der BR.

### HOLTEMEIER

56 Wuppertal-Vohwinkel  
Kaiserstr. 174, T. 021 21/781700



Yamaha-  
Werksvertretung  
**Klaus Schieck**  
7570 Baden-Baden  
Fürstenbergallee 50  
Telefon 072 21/6 35 45

Unverbindliche Vorführung und Probefahrt

**YAMAHA** Motorräder ab Lager lieferbar  
Generalvertretung für die Schweiz  
HOSTETTLER AG, 6210 SURSEE



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

**YAMAHA**-Motorräder liefert u. betreut  
Motorrad Emonts 5 Köln, Martinsfeld 23, T. 3 14 21



Yamaha-  
Werksvertretung  
**Ernst Hegeler**  
2900 Oldenburg,  
Donnerschwerstraße 206  
Telefon 04 41-3 13 11



Yamaha-  
Werksvertretung  
**Paul Rose**  
4290 Bocholt/Westf.  
Ostwall 8-10  
Telefon 028 71-29 34



Yamaha-  
Werksvertretung  
Adolf Klein  
Reparaturwerkstatt  
6638 Dillingen/Saar  
Lotteriestraße 5  
Telefon 068 31-7 31 40

Yamaha 100 ccm zu verkaufen, DM 800.—  
bis 1000.—, 55 000 km. R. Kottke, 285  
Bremerhaven, Rheinstr. 66. 59 703

Verk. Yamaha YDS-E 5, Bauj. 1967, TÜV  
1969. 8000 km, gegen bar, DM 1800.—.  
Siegfried Schumann, 7 Stgt.-Bad Cann-  
statt, Kienbadstr. 44, b. Collmar. 59 693

Achtung, Schweiz! Zu verkaufen Yamaha  
YDS 5 E, 8000 km, mit Rennlenker, Renn-  
bank u. neuer Bereifung. Rainer Warncke,  
CH-9500 Wil/SG, Wilfeld 8. 59 649

Yamaha YDS 3, Bj. 66, 21 000 km, TÜV  
1969, für DM 1500.— zu verk. Kowalski,  
445 Lingen, Kaiserstr. 23. 59 796

## ZÜNDAPP

### ZÜNDAPP

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

### ZÜNDAPP

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

Verkaufe Zündapp KS 50 Sport, Bauj. 67,  
5,3 PS (Fächerkopf), 15 000 km, für DM  
750.—. Eilt! Ulrich Kron, 668 Neunkirchen,  
Brunnenstr. 78. 59 780

Suche guterh. KS 601 S, Solo od. Gespann.  
Zahle bar. Angebot, mögl. mit Bild, er-  
bittet Hans-Dieter Blum K 3, 233 Eckern-  
förde, Schleswiger Str. 55. 59 596

Verk. KS 100, erstkl., TÜV 1. 70, 3000  
km gel., ca. DM 750.—. R. Lenhardt, 4006  
Erkrath-Unterbach, Vennstr. 136. 59 595

Zündapp KS 100, 11 000 km gelaufen, in-  
nen und außen gut gepflegt, unfallfrei  
(Nachlaß), zu verk. Hugo Stender, 401  
Hilden, Erikaweg 16. 59 615

Zündapp-Roller „Bella 204“, Bestzustand,  
9000 km, an Liebhaber abzugeben. Preis  
DM 500.—. Joh. Stiegler, 8431 Heng b.  
Neumarkt/Opf. Nr. 57. 59 613

50 ccm-SPORTSATZE — Rennteile!  
Prospekt kostenlos von ABT-Motor,  
8414 Maxhütte. 59 790

Muß aus Familienprotest meine sehr  
schnelle (Spitze über 100 km/h) K 50 S,  
TUV 7. 69, Bj. 65, nur 11 000 km (Schul-  
weg), verkaufen, allein 1967 DM 400.—  
investiert (Breitwandsatz, Tank u. Bank  
von K 50 SS, div. Lager, Getriebehälften),  
Renntüte, rotes, hochgezogenes Schutz-  
blech, Dellorto 18 mm, viel Zubehör, 2.  
Bank, Gepäckträger, Bing 19,5 mm, Bein-  
bleche etc., gegen Höchstgebot, Finanz.  
möglich. Günter Hobein, 597 Plettenberg,  
Grünerstr. 28, Tel. 0 23 91/23 07. 59 801

Suche Zündapp-Motor, 50 ccm, 5-Gang,  
5,2 PS, auch ohne Zylinder u. Kolben, zu  
kaufen. Preisangebote an Alwin Schnei-  
der, 865 Kulmbach, Petzmannsberger Str. 30.  
59 789

Verk. KS 50 S, wie neu, TÜV 69,  
7 PS, mit Dellorto-Rennvergl., DM  
600.— oder Gebot. Gärtner, 8414  
Verau 44. 59 784

Suche für KS 601 18"-Räder sowie flache  
Schalldämpfer. Wolfgang Hölking, 5./m  
InstBtl 520, 6972 Tauberbischofsheim, Kur-  
mainz-Kaserne. 59 739

Notverkauf. KS 601 Sport, Gläser-Ver-  
kleidung, Hoske-Tank, US-Sitzbank usw.,  
für DM 1250.— bar an schnell entschlos-  
senen Käufer. Ehrenfried Homberg, 6349  
Driedorf, Bergstr. 13. 59 802

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle  
Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Git-  
schiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 59 672

Verkaufe Zündapp KS 100, Baujahr 66,  
8600 km, mit hp-Rennverkleidung. Wolf-  
gang Bayer, 8722 Greßthal über Schwein-  
furt. 59 671

## VERSCHIEDENE

Suche 2-Rad-Anhänger zum Transport  
von zwei Krädern, möglichst passend a.  
BMW-Pkw (1600—2000), Autohaus NICK,  
6940 Weinheim/Bergstr. 59 616

Suche gebrauchte 50 ccm-Motorräder,  
Zündapp, NSU, Hercules, mit Preisangabe,  
ab 80 km/h, auch reparaturbedürftig. Otto  
Kesenheimer, 7481 Edensbach/Waldburg,  
Krs. Ravensburg. 59 655

**Anzeigenschluß  
für Heft 13/68  
ist am  
10. Juni 1968**

## DETLEV LOUIS · HAMBURG 13

Rentzelstraße 7 · Telefon 44 74 91

liefert z. Z. sofort!

BMW R 69 S, R 60, R 50  
BSA Spitfire Mark IV  
TRIUMPH Bonneville T 120  
TRIUMPH Tiger 100 C  
NORTON Atlas 750 ccm  
Honda CB 450 + CB 250 + SS 50  
KAWASAKI 250, 350 + 650  
NEU! NORTON 750 Comandó

Außerdem Gebrauchtmotorräder

KAWASAKI 650 W 1 + 250 A 1  
BMW R 50, R 60 + R 69 S  
NORTON 99 + 750 Atlas  
BSA A 65 R  
HONDA CB 450

auch auf Teilzahlung lieferbar durch  
DETLEV LOUIS · HAMBURG 13

## YAMAHA HONDA SUZUKI

Motorräder, Kleinkrafträder

WILLY HEYER

4055 Kaldenkirchen/Rhd.  
Wallstraße 5 - Tel. 63 36  
Finanzierung auch nach auswärts möglich.

## Großer Motorrad-Markt!

Verkauf in- u. ausländischer Spitzenfabrikate zu äußerst  
günstigen Bedingungen, frachtfrei an alle Orte. Vor Neu-  
kauf informieren Sie sich spez. über Honda CB 450 -  
SS 50, Motobi-Benelli, Suzuki, Ersatzteilstützpunkt -  
Zubehör - Reparaturwerkstatt Fr. Alexander,  
3057 Neustadt a. Rbge., Schmiedegasse, Postfach 115,  
Telefon 0 50 32/9 75



YAMAHA  
SUZUKI  
KAWASAKI



verkauft und fährt selbst  
Ihr Zweitaktpezialist u. Werkshändler

**H. Ronsdorf,**  
vorm. K. T. Horn

583 Schwelm, Hauptstr. 159  
bei Anfragen bitte Rückporto

## ACHTUNG!

Suche Moto Guzzi V 7 oder Norton  
„Atlas“, kann beschädigt sein. Hole selber  
ab, ganz Deutschland. Zuschr. unter M  
5463 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart,  
Postfach 1042. 59 825

Suche Vespa 50 N od. Honda GGM 100.  
Werner Müller, 8762 Amorbach, Pulver-  
mühle 3, Tel. 0 93 73 - 204. 59 766

Suche astreine Honda CB 72-77 oder  
Yamaha 250 möglichst mit Verkleidung  
und TÜV abgenommen. Preis bis DM  
1500.—. Nur Teilzahlung möglich. H.-J.  
Blum, 7601 Goldscheuer ü. Kehl, Kitters-  
burger Str. 17. 59 699

Verk. Zündapp 175 S, Bauj. 56, angem.  
TUV 4. 70, techn. u. optisch astrein  
300.—; sowie 2 Vespa 150 GS; 1 zum  
Ausschlachten; 1 Satz neue kompl. Züge  
dazu, zusammen 85.—; Gerhard Göhlert,  
284 Diepholz, Oderweg 26. 59 670

Suche gute 2-Takt-Maschine, neuwertig,  
bis 350 ccm, zahle bis DM 800.—. Mög-  
lichst Raum Stuttgart. Ulrich Heß, 703 Böb-  
lingen, Galgenberg 48. 59 701

Transportanhänger für 1 bis 2 Masch. sucht  
Ruf 0 71 34 - 79 11. 59 726

Suche einwandfreie BMW 500-600 ab  
Bauj. 61 oder Honda CB 72, CB 450, zahle  
bar bis 2000.—. (Bild-)Zuschriften an Karl  
Honig, 8 München 22, Thierschstr. 4/1.  
59 742

Soldat sucht CB 250 - bzw. Suzuki T 20/  
Yamaha 250. Angebote an Kurt Meyer,  
8867 Oettingen, Manggasse 19. 59 605

## Honda, Suzuki Yamaha

Sämtliche Maschinen auf Lager und  
Ihr Gebrauchtfahrzeug nehmen wir  
in Zahlung.

**MOTORRADHAUS SCHLÜTER**  
Dortmund am Borsigplatz  
Ruf 81 35 55 (Oesterholzstraße 24)

Verkaufe 360 ccm, 66er Maico, suche  
125 ccm Grasb.-Bultaco. Johannes Ze-  
pezauer, 6052 Mühlheim a./M., Edammer-  
spieler Weg 3. 59 753

Verkaufe an Liebhaber: Matchless 350 ccm,  
Baujahr 1937, sehr gut erhalten, TÜV bis  
1970, TÜV-Abnahme April 68 ohne Män-  
gel. Ferner verkaufe ich Horex Imperator  
zerlegt - auch Teile, Brief vorhanden.  
Sebastian Rankl, 844 Straubing, Heer-  
str. 52, Tel. 0 94 21 - 72 35. 59 759

Kfz-Lehrling sucht gebrauchte billige  
Renn- oder Geländemaschine, Honda, Zün-  
dapp, Puch, 50-250 ccm. Auch andere  
Fabrikate. Helmut Meier, 85 Nürnberg,  
Thymianweg 5. 59 762

1 Honda CB 450, Bj. 67, 1 Maico 360  
ccm, Geländesport, Bj. 66, 1 Honda  
CB 72, Bj. 65, in Bestzustand im  
Auftrag zu verkaufen. Suche Honda  
50 ccm, CR 110-Rennmaschine neu  
oder gebraucht. Lippke, 896 Kemp-  
ten 08 31 - 7 36 78. 59 666

Verkaufe: R 51/3 Gespann mit R 50-Mo-  
tor, 800.—, NSU Max mit Federbeine,  
Austauschmotor 150.—, R 50 wie neu,  
1850.—, R 26, DM 250.—. Manfred Niet-  
hammer, 6736 Hambach/Weinstraße, Bann-  
gasse 2. 59 620

## ALUFELGEN

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

## ALU-SCHUTZBLECHE

### 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

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

## BATTERIEN

### Nickel-Cadmium-Batterien GLZ

162 mm hoch, 85 mm breit, 95 mm lang, Kapazität 6 V,  
8 Ah, fast wartungsfrei, nahezu unbegrenzte Lebens-  
dauer, kann nicht überladen werden. Preis DM 42,—.  
Carl Meinel & Co., Stuttgart N, Rosensteinstr. 35-37

## BEKLEIDUNGEN

1a Leder-Rennkombi DM 260.—  
1a Leder-Sportjacke DM 135.—  
1a Leder-Sporthose DM 105.—  
1a Leder-Moto-Cross-Hose „ 135.—  
Bitte Körpergröße u. Bundweite angeben.

DETLEV LOUIS · HAMBURG 13  
Rentzelstraße 7 Telefon 44 74 91

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

## Klaus Hauschildt, 22 Elmshorn, Bauerweg 37

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

Suche Lederrennkombi, 175 cm, normal,  
sowie 2 Alu-Hochschulterfelgen, 2,75x18,  
zahle bar. Willy Lange, 5 Köln Neu-Ehren-  
feld, Rothenkruger Str. 13, Tel. werkt.  
43 16 11. 59 775

Verkaufe: Ital. Rennkombi, Gr. 168,  
schlank (Neupr. 255.—), für DM 90.—. M.  
Winter, 7031 Magstadt, Erbachstr. 27.  
59 816

# Wollen Sie mehr über Ihre Maschine wissen?

Dann lesen Sie den Testbericht im »MOTORRAD«.

In umfassenden Tests wurden bereits viele Motorräder von »MOTORRAD« geprüft. Sicher ist Ihre Maschine auch mit dabei. Falls das Heft mit diesem Testbericht noch lieferbar ist, lohnt es sich, es gleich kommen zu lassen. Sie wissen ja, wie gut es ist, wenn man die „schwachen Punkte“ an seiner Maschine genauestens kennt.

Bestellen Sie am besten gleich! Der anhängende Bestellschein macht's Ihnen leicht!

Folgende MOTORRAD-Testberichte sind zur Zeit noch lieferbar:

	Heft
CZ 125 (FB)	10/66
Benelli 250 ccm Sprite (T)	25/67
BSA A 65 Rocket (FB)	14/65
BSA A 65 Thunderbolt (T)	7/66
BSA Spitfire MK III, Spezial (FB)	7/67
Florett 1966 50 ccm (FB)	9/66
Florett GT (FB)	20/66
Guzzi 700 ccm (T)	10/25/66
Guzzi 700 ccm (Dauertest 20000 km)	26/67
Honda CB 250 (T)	2/67
Honda CB 450 (Langstreckentest)	5/68
Honda CB 450-K 1 (FB)	7/68
JAWA 350 ccm mit Seitenwagen (FB)	14/66
Maico 125 (T)	23/67
Mammut 1100 ccm (FB)	8/66
Moto Guzzi 125 ccm (FB)	18/66
Puch M 125 (FB)	24/66
Puch M 125 (T)	22/67
Suzuki 250 ccm T 20 (FB)	23/66
Velocette Venom Thruxton 500 ccm (FB)	17/66
MZ ES 150 (T)	3/64
Triumph Bonneville T 120/650 ccm, Mod. 67 (T)	12/67
Yamaha 125 (T)	10/68
Yamaha YAS-1, 125 ccm Twin (FB)	7/68
Yamaha YDS-3, 250 ccm (T)	1/15/65
Yamaha 100 ccm Twin (FB)	12/66
Yamaha YDS 5-E (FB)	8/67
Yamaha YDS 5-E (T)	1/68
Zündapp KS 50 Sport (FB)	20/66

FB = Fahrbericht T = Testbericht

Alle Hefte DM 1.20 zuzüglich 25 Pf Porto

**BESTELLSCHIN** MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH  
7000 Stuttgart Postfach 1042

Liefere mir bitte folgende Hefte »DAS MOTORRAD«

Nr. \_\_\_\_\_

Der Betrag wird eingezahlt auf Postscheckkonto 4892 Stuttgart am \_\_\_\_\_ liegt in bar - als Scheck - bei, soll durch Nachnahme (DM 1.30 teurer) erhoben werden. Nichtgewünschtes bitte streichen!

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

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

Straße und Nr. \_\_\_\_\_ MO 11/68

## BEKLEIDUNGEN

**Ernst R. Blauhut, 4801 Oesterweg**  
Der neue Spezialist für Motorradbekleidung aus Leder. Interessante Möglichkeiten für Handel, Clubs usw. Fordern Sie illustriertes Angebot!

Harr-Kombi gesucht. Ich bin 185 groß, 92 cm Taille, Konfektionsgröße 50, Preisangebote an: Jürgen Gollert, 291 Westerstede, Königsberger Str. 3. 59 817

1 Harr-Tourenkombi für Männer, Gr. 176, schlank, zu verkaufen. Gerhard Engel, 6091 Ginsheim, Lessingstr. 3. 59 601

Ital. Monteuranzüge, Popeline, DM 29.- u. 32.-, hellblau, blaugrün, grün, rot. M. Butenuth, 46 Dortmund-Bodelschwingh, Deininghauser Str. 25. 59 667

Verk. H.-Tourenk., 180 cm, schlank, Römerjethelm, Gr. 56, Rennhandschuhe. Manfred Storm, 5415 Engers a. Rh., H.-Heine-Str. 21. 59 663

Suche Lederkombi oder Lederanzug, bin 1,86 m, schlank, sowie ein Paar Lederstiefel, Gr. 43, möglichst mit Schnallen. Ein Tankrucksack. Preis je nach Vereinbarung. Zuschriften erbeten an: Wilh. Schwertgen, 4231 Ringenberg, Zingelstr. 49. 59 654

## ERSATZTEILE

### ERSATZTEILE - ZUBEHÖRTEILE

für Moped u. Kleinkrafträder, auch der ältesten Modelle liefert

### Moped Petsch

2051 Stenwarde, Birkenweg 16  
Postkarte genügt, Umtauschrecht bei Fehlbestellung



### Schalldämpfer Felgen

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

### Für jedes Motorrad genau passend lieferbar

Megafon- + Originalschalldämpfer in verstärkter sol. Ausf. „Fire-Flake“ Poly.-Tanks, Sitze und Verkleidungen, Kùhlscheiben für Vorderradbremse, Schellenlenk. mit Lampenh. a. John Tickle Zubeh. preisw. Lederkombis, Werkz. usw. Katalog anfordern von F. H. Berger, 4054 Lobberich, Postfach 112

Motorrad-Ersatzteile, neu und gebraucht, für alle deutschen Motorräder: Austauschmotoren, Kurbelwellen, Zylinder, Rahmen, Gabel, Tanks, Räder. Über 3000 komplette Motoren, gebraucht, Export auch nach Übersee.

Motorradverwertung Nettetshelm Flensburg, Husumer Str. 75, Tel. 2 20 44.

Motoren, Rahmen, Gabeln, Räder, Zylinder, Kurbelw., Lichtmasch., Lampen, Kettenräder sowie sämtliche Einzelteile, neu u. gebraucht, f. alle Fabrikate. Versand-Export. ZÜNDAPP-Werksvertretung. Zentral-Motorrad-Stützpunkt ACKMANN, 4962 Obernkirchen, Telefon 20 19

Viktoria Bergmeister V35 Auspufftöpfe. Adler MB 250 Auspuff-Krümmen liefert: F. FALLIER, 85 Nürnberg, Munkerstraße 7

Girling-Federbeine für Honda 250 und 450 ccm. NSU-Max, Paar DM 72.- + MWSt. von Motor-Schäfer, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55

Schutzbleche aus nichtrostendem Stahl 85, 110, 120 mm breit für Vorder- und Hinterräder von DM 10.45 bis DM 20.05 liefert ab Lager

**SÜDMOTOR**  
8 München 15  
Schwanthalerstr. 5, T. 08 11/55 56 40

## KUNSTSTOFF-ZUBEHÖR

Verlangen Sie von Ihrem Fachhändler  
**SCHEDA**  
Zubehör für Motorräder

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

## MODELLBAU

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

Alle Protar- und Revell-Baukästen ab Lager. Neu: NORTON-Rennmaschine sFr. 23.50. Gratis-Prospekt verlangen (nur Schweiz). Max Hug, Bahnhofstraße 49 CH-8957 Spreitenbach/Schweiz

## 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, Gänshede 19, Telefon 24 57 07

## MOTORRADBRILLEN

Verworner liefert Schutz- und Rennbrillen vieler Fabrikate

## MOTORRADELEKTRONIK

Elektrische Drehzahlmesser



lieferbar für alle Motorräder (bei Bestellung bitte unbedingt Motorrad-Fabrikat angeben). Normalausführung, DM 99.-, Sonderausführung für Straßenrennmaschinen DM 126.-. Kontaktlos gesteuerte Transistor/Thyristor-HKZ-Zündanlagen für alle Rennmotoren, kompl. Anl. DM 252.-. Preise incl. Mehrwertsteuer.

Wolfgang Kröber, 5406 Winnigen, Wilhelmstraße 27, Telefon (026 06) 4 88

## MOTORRADSTIEFEL

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

## RENNBRILLEN

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

Fospaic - Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 04 11 - 44 74 91

**Anzeigenschluß für Heft 13/68 ist am 10. Juni 1968**

## RENNREIFEN

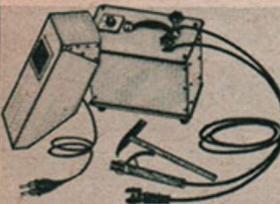
Der beliebte und bewährte **PIRELLI** für alle 50 ccm-Fahrzeuge (21"), vorn (Rille) od. hinten. Stck. DM 36,50, ab 2 Stck. portofrei. **D. FILMER, 293 VAREL, Postfach 100**

## RENNVERKLEIDUNGEN

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

## SCHWEISSGERÄTE

**Schweißgeräte und Batterielader** im Selbstbau mit Garantie. Ideal für Reparatur und Autoheimwerker. Je Bauplan DM 5.-, Bausatz Schweißgerät ab DM 120.-, Bausatz Batterielader ab DM 39.- liefert per Nachn.



**B O D E**  
5041 Friesheim  
Ulmenweg 16

## STURZHSELME



**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!

**Römer- und Stadiumhelme** liefert **Verworner**

## TAUSCH

Verkaufe Horex-Regina 350 ccm, guter Zustand, oder tausche gegen R 26-R 27. Notfalls zahle ich drauf. Angaben an W. Sender, 6239 Lorschbach/Ts., Goethestr. 29. 59 602

Tausche ev. auch gegen Aufpreis, Gelandelenker gegen Stummellenker für Hercules K 50, Bj. 66. Benno Handwerker, 8261 Winhöring/Obb., Lindloh 1. 59 589

Tausche oder verkaufe fast neuen Bestaff-Trialmaster, 1.74. Suche Wellnhofer-Anzug od. ähnliches. Verkaufe 2 Ritzel, 16 u. 35 Zähne, DM 20 + 30, Honda CB 450, Ernst Rindslopf, 6103 Griesheim, Haydnstr. 9A. 59 712

Tausche Peugeot 403, Bj. 59, TÜV 1. 70, gegen Motorrad ab 350 ccm, möglichst Horex, BMW, Norton, Wert ca. DM 800.- bis 1000.-. S. Loosmann, 714 Ludwigsburg, Grönerstr. 34. 59 640

Tausche von KS 601, 1 Gabel, 1 H.A.-Getriebe 7:43, 1 Sportnocke. Diverse Motor- u. Getriebeteile. Gegen: 1 Gabel mit Vorderrad + 1 Hinterrad von BSA A 7, 500 ccm, Bj. 1953. Johann Gillissen, 519 Stolberg, Hermann-Löns-Str. 16. 59 684

Verk. BMW R 50 S, Bauj. 62, f. DM 1500.-, o. tausche geg. gleichwertige R 27 o. Aermacchi Ala Verde, Schmid, 637 Oberursel Ts., Burgstr. 7. 59 807

## TEFLONBOWDENZÜGE

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

## VERKLEIDUNGEN

### gläser-sportverkleidung

**A. Fischer, 6451 Froschhausen/Offb., Luisenstraße 2**

Verk. neuw. hp-Rennverkl., gold, mit Original-hp-Halterungen. Verkr. u. Scheibe für Zündapp KS 50 Sport, DM 160.- bis 200.-. Reiner, 895 Kaufbeuren/Allg., Wörishofener Str. 25. 59 691

Verkaufe preisgünstig: Rennverkleidung für BMW, kompl. KS-Tele mit Rad, Horex-Tele, 51/3-Getriebe, 51/3-Motor. Telefonisch erreichbar nach 18 unter Nr. 0 93 71 - 25 52. 59 755

## VERSCHIEDENES

**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 51/36 15

**Nierenschutzgürtel, Leder, mit Taschen, DM 28.-, ohne 25.-, Elastik DM 16.-** (Bauchweite angeben). Per Nachn. von **Motor-Schäfer, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55**

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

**Rohrkofferträger, chrom, DM 30.-** schwarz, DM 20.-, Nachnahme. **Motor-Schäfer, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55**

Renn-Termine. **Gratis** erhalten Sie das Verzeichnis nat. und internat. Motorradrennen (kein Versand ins Ausland) **Max Hug, Bahnhofstraße 49** CH-8957 Spreitenbach/Schweiz

## TANKTASCHE

Super, 40 cm lang, 28 cm breit, 20 cm hoch DM 38.- Normal, 36 cm lang, 25 cm breit, 18 cm hoch DM 26.- aus Skai, schwarz, per Nachnahme. **Motor-Schäfer, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55**

## Sport-Kotflügel

(ohne Streben), rostfreier Stahl, chromblank, 85, 92 u. 100 mm brt. In flacher u. Kastenform. DM 20.- bis DM 30.-. Reifenmaß und Koff.-Länge angeben. P. Nachn. **Motor-Schäfer, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55**

**Sport-Sitzbänke mit Rennhöcker** von DM 50.- (Kleinkraft) bis DM 85.-, BMW-Bank DM 85.-, US-Bank DM 110.-, per Nachnahme. **Motor-Schäfer, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55**

## CERIANI - CERIANI

auch für Kreidler passend, DM 148.50. Maico, BSA u. a. orig. Ceriani, DM 385.-. Für Husqvarna Federbeine, kpl. DM 295.-. Auch alle Ersatzteile von CERIANI. Import **Motor Speed Centrum Piet van Dijk, Enschede/Holland.**

**RADSPANNEREI** - Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder - mit Reparatur für Auto - Motorrad - Moped - Räder. Sämtliche Speichen und Felgen, auch BMW. Erich Müller, vormals Fritz Gabler, 1 Berlin 36, Erkelenzdamm 69.

CZ 250 ccm Moto Cross-Kolben bis 71,5 mm mit L-Ring, DM 49.50. Für Maico 250 u. 360 ccm mit oder ohne L-Ring, DM 42.50. Kreidler-Kolben mit L-Ring, DM 13.-. L-Ringe einzeln lieferbar für Kreidler, DM 2.75. Suzuki-T-20-Kolben mit L-Ring, DM 24.20. Kolben-Import **Piet van Dijk, Enschede/Holland**

## Sonderangebot

Neue Fontana Vorderradbremse, komplett DM 450.-. **Motor Speed Centrum, Piet van Dijk, Enschede/Holland.**

## Rennhandschuhe

für Moto Cross- und Sandbahnfahrer, weiß mit Rückenschutz **DM 21.15** liefert

**SÜDMOTOR**  
8 München 15  
Schwanthalerstr. 5, T. 08 11/55 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 Probeil, 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**

**Pfingstmontag, TT Tubbergen Motorradrennen.**

Nach dem Rennen haben wir bis 21 Uhr geöffnet. Sicher kommen Sie auch bei uns vorbei, weil wir alles für Ihr Motorrad auf Lager haben. Wir sind deutschen Motorradfahrern doch schon lange bestens bekannt! Tubbergen ca. 18 km von Enschede. **Motor Speed Centrum, Piet van Dijk, Enschede/Holland.**

## Rennfotos

Neue Rennfotos und Bildberichte vom Nürburgring, Großer Preis von Österreich und von Hockenheim. Bitte verl. Sie kostenlos Unterlagen.

**Franz Besendörfer**  
**8833 Eichstätt, Pfahlstr. 22**

**Kaufe bar alle engl., japan. und deutschen** Motorräder, auch Unfallfahrzeuge. **Piet van Dijk, Enschede, Holland, T. 054 20-1 54 70**

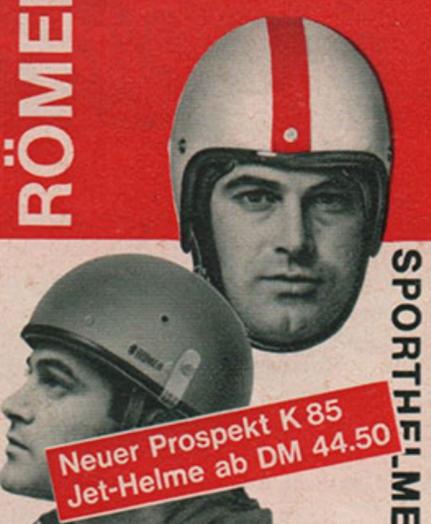
Hessische Landmetzgerei versendet: Grob. Bauernleberwurst, Landleberwurst, Rotwurst, Preßkopf, Landmettwurst, Cervelatwurst, Salami, Mettenden-Schinken, Rauchfleisch und erstklassige 200g Kleinkonserven. Alles ideal für Reise und zu Hause. Probepaket 19,90 DM o. 31,90 DM Suche: astreine R 60 evtl. R 67/2. **Landmetzgerei Ludwig Wege, 6341 Frechenhausen, Haing. 19, T. Gönnern (06464) 390**

## Kléber V 10 Reifen für Pkw

20% unter Listenpreis. Gegen Vorkasse frei Station. **Motor-Schäfer, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55**

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.

**RÖMER** **STURZ- UND**



**SPORTHELM**

Neuer Prospekt K 85  
Jet-Helme ab DM 44.50

Hans Römer · 791 Neu-Ulm

## TUNING

Schaffen Sie sich eine schnelle 50 ccm-Maschine in eigener Regie:

**9 PS - ca. 125 km/h** resultieren aus der sorgfältigen Umgestaltung der Gaswechselsteuerorgane (eine für den Straßenverkehr brauchbare Leistungscharakteristik ergebend) nach den Tuninganleit. für

**Kreidler DM 30.-**

**50 S Sachs DM 35.-**

**159 TS Victoria DM 35.-**

Bei der Durchführung des Tunings stehe ich Ihnen jederzeit beratend zur Verfügung, so daß Sie noch wertvolle Individualhinweise bekommen, womit das Ziel des Tunings risikolos erreicht wird. **Otto Kelling, 445 Lingen/Ems, Postfach 133**

## VERSICHERUNGEN

**Spezial - Zweirad - Versicherungsbüro Hans Ehlert, 7073 Lorch, Postfach 10, Telefon 071 72/579.**

Für alle Zweiräder werden bis 50% Schadenfreiheitsrabatt, für Beamte, Arbeiter und Angestellte im öffentlichen Dienst zusätzlich 20% Vorausrabatt bei günstigen Grundprämien gewährt.

## Spezial-Zweirad-Versicherungsbüro HANS EHLERT

7073 Lorch, Postfach 10  
Telefon 071 72/579

Bekämpft - kopiert - unerreicht

## Jetzt NEU

## Handbuch für Versicherungen

Alles auf einen Blick **Prämien - Rabatte** Erläuterungen des Vers.-Vertrages und aller normalen Versicherungen, insbesondere der Kfz-Versicherungen.

Wir schicken auch Ihnen das 16seitige Heft geg. Einsendg. von 30 Pfg. in Briefmarken

Erhältlich auch bei allen Stützpunkten

**Anzeigenschluß**  
für Heft 13/68  
ist am 10. Juni 1968

Weitere Anzeigen „Verschiedenes“ auf Seite 407

# Das Letzte

## Reise-Erleichterungen zur TT

Die Fährverbindungen von Hoek van Holland nach Harwich haben nur einen wenig höheren Fahrpreis als die Linien von Calais, Ostende oder Zeebrügge aus. Es sind dies die Schiffahrts-Gesellschaften „Stoomvaart Maatschappij Zeeland“ und die „British Railways“. Vor allem Anreisende aus Norddeutschland dürften sich für diese Verbindungen interessieren (Buchungen durch die Reisebüros). Es gibt auch Verbindungen von Hoek van Holland nach Hull, von wo aus die Fahrtstrecke über Land nach Liverpool um mehr als die Hälfte kürzer ist als von der Kanalküste oder von Harwich aus. Bitte in den Reisebüros nachfragen! Inge Rogge

## Vor dem Gesetz sind alle gleich

In „auto motor und sport“ lasen wir:

„Als der ehemalige Bundespressechef und jetzige CDU-Bundestagsabgeordnete Felix v. Eckardt mit seinem Dienstwagen ein Einbiege-Manöver durchführen wollte, gab es Scherben: Der schnaubbärtige Adlige hatte den Wagen eines Oberfeldwebels beschädigt, kümmerte sich aber, obwohl er ein „klirrendes Geräusch“ vernommen hatte, nicht darum und setzte seine Fahrt fort. Zwei Soldaten, die zufällig die Unfallstelle passierten und die auch bemerkten hatten, daß v. Eckardts Wagen einen Lampen-Zierring verloren hatte, benachrichtigten den Feldwebel, der sofort Anzeige erstattete.“

In erster Instanz begnügte sich das Gericht damit, den ehemaligen Regierungssprecher zu 100 DM Geldstrafe zu verurteilen und vom Vorwurf der Unfallflucht zu befreien. Nachdem die Staatsanwaltschaft Berufung eingelegt hatte, wurde der Fall vor der IV. Strafkammer des Bonner Landgerichts verhandelt.

Urteil: Freispruch.“

Was nicht in „auto motor und sport“ stand, aber als Parallele zu obigem Fall interessant erscheint:

Ein Redakteur der Zeitschrift „auto, motor + sport“ befuhr die Autobahn mit einem schnellen, aber kleinen Wagen. Als er auf die linke Fahrspur überwechselte, um langsamer Fahrende zu überholen, befand sich vor ihm ein Mercedes. 10, 12, 15 km hielt der, stur 100 fahrend, die linke Fahrspur besetzt. Als der auf diese Weise behinderte Redakteur ihn durch wiederholten Gebrauch der Lichthupe endlich dazu bewogen hatte, sich wieder in die rechte Fahrspur einzuordnen, hatte er offenbar die Eitelkeit des (akademischen) Mercedes-Fahrers aufs tiefste getroffen. Jedenfalls zeigte der den Redakteur an, und ein Amtsgericht verurteilte ihn wegen Nötigung zu DM 500 Geldstrafe und drei Monaten Fahrverbot. Vom verkehrswidrigen Verhalten des Mercedes-Fahrers wurde, da keine Anzeige vorlag, nicht gesprochen — — — Fu.



## Opa Reil 80 Jahre jung

Am 30. Mai wird Opa Reil aus Augustfehn (Ostfriesland) 80 Jahre alt. Wer hätte das geglaubt? Ja, so an die 70 könnte man ihn schätzen — aber 80? Na, so was! Und er steht weiter mit seiner 1000schüssigen Leica-Kanone treffsicher am Rande der Strecken, um seine Motorradfahrer auf den Film zu nageln. Kommt man zu einer Veranstaltung und entdeckt man irgendwo dort, wo es bestimmt interessant ist, unseren Opa mit

seiner Baskenmütze und seinem fröhlichen Lachen, dann weiß man, daß die Familie der Motorradsportler wieder einmal komplett ist. Fehlt er irgendwo, dann stimmt auch mit der Veranstaltung etwas nicht. Denn daß Opa mal nicht bei einem Rennen, bei einer Geländefahrt war, weil er vielleicht krank war oder mit seinem alten Opel (früher hatte er einen DKW-Veteranen) eine Panne hatte, das gibt es gar nicht. Der fährt morgens beim Morgengrauen mit seinem Wagen in Ostfriesland los, ist mittags irgendwo in Süddeutschland an der Strecke und saust danach abends im Nonstop zurück in den Norden. Das ist 'n Ding! Oder nicht?! — Lieber Opa Reil, Hals- und Beinbruch für die nächsten 80 frischen Jahre! Und die alte „Vorderlader“-Leica behalt man noch'n büschen —!

Klacks

## Tankrucksack gefunden!

Während des Eifelrennens wurde von mir auf der Strecke Köln—Meckenheim ein Tankrucksack gefunden. Der Inhalt ist teilweise sehr wertvoll, aber es fand sich keine Adresse. Die Sachen sind in holländischen Zeitungen verpackt, woraus zu schließen ist, daß das Gepäckstück holländischen Motorradfahrern gehört. Es würde mich sehr freuen, wenn der Verlierer sich bei mir melden könnte, damit ich ihm seine Sachen zurückgeben kann.

Rudolf Derkum, 5 Köln-Vingot, Waldstraße 33.

## Termine... Treffen... Termine...

### Zeitplan der TT-Woche 1968, Isle of Man

Sonnabend, 8. Juni: 500 ccm- und 750 ccm-Seitenwagen-Rennen  
 Sonntag, 9. Juni: Abnahme der 50 ccm- und 250 ccm-Rennmaschinen  
 Montag, 10. Juni: Rennen der 50 ccm- und der 250 ccm-Rennmaschinen  
 Dienstag, 11. Juni: Abnahme der Serien-Sportmaschinen 250 ccm bis 750 ccm. Abnahme der 350 ccm-Rennmaschinen  
 Moto Cross bei Douglas Head  
 BMW-Motorradfahrertreffen (Castletown, Witches Mill)  
 Mittwoch, 12. Juni: Rennen der Serien-Sportmaschinen (250 ccm, 500 ccm, 750 ccm) und der 350 ccm-Rennmaschinen  
 Donnerstag, 13. Juni: Abnahme der 125 ccm- und der 500 ccm-Rennmaschinen  
 TT-Veteranen-Rallye (St. Johns)  
 Sprint-Meeting auf der Promenade von Ramsey  
 Freitag, 14. Juni: Rennen der 125 ccm- und der 500 ccm-Rennmaschinen

### Hondsrug-Rallye 1968 bei Assen

(Siehe auch Heft 7/1968, Seite 246)

Der Veranstalter dieses Motorradfahrer-Treffens, der Motorradclub „Martinistad“, Biltonstraat 76, Groningen (Holland), der seine Veranstaltung zur Zeit der holländischen TT von Assen am 28. und 29. 6. macht, weist darauf hin, daß der Zielort D r o u w e n ca. 20 km südlich von Assen liegt. Der Motorradclub „Martinistad“ ist ein reiner Motorradclub in Holland.

### Int. Zielfahrt und Zelttreffen bei Bremen

Vom 1. bis 4. Juni 1968 (also Pfingsten) findet in Dannenberg bei Bremen das traditionelle Pfingsttreffen statt. Dazu gibt es keine besondere Ausschreibung, aber eine Zielfahrt-Plakette kann trotzdem erworben werden. Zielort ist der Niedersachsenhof in Dannenberg, Anfahrt über Bremen-Lilienthal Richtung Worpsswede. Gute Zeltmöglichkeiten. Im Programm steht eine Fahrt zum Überseehafen und zum Überseemuseum. Aus England haben sich Les Davenport und Frau angesagt. Auskünfte Internationale Motorradfahrer-Vereinigung e. V., Kurt Lange, 28 Bremen 1, Feldstraße 109.

### Neuanmeldungen der OMK

Oktober  
 5./6. ADAC-Frankenbergrennen (N), A 50, 125, 250, Swg., MSC Ansbach u. Umgeb., ADAC, 8800 Ansbach, Martin-Luther-Platz 2.

### Verlegungen

26. 5. Grasbahnrennen Maisbach  
 15. 9. Moto Cross Sonthofen  
 28. 7. Moto Cross Horb

neuer Termin 28. 7. 1968  
 neuer Termin 8. 9. 1968  
 neuer Termin 21. 7. 1968

### Streichungen

5. 5. Schwere Künzelsauer Geländefahrt  
 14./15. 9. Flugplatzrennen Mayen

findet nicht statt  
 findet nicht statt

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 t. — Chefredakteur: Obering. Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belser, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). — Printed in Germany. — Das Motorrad erscheint 14tägig sonnabends. Im gleichen Verlag „Der Motor-Test“. In den Vereinigten Motor-Verlagen GmbH, „auto motor und sport“, „Motor-Revue + Europa-Motor“, „Flug-Revue“, „lastauto — omnibus“, „mot/Auto-Kritik“, „Die Auto-Modelle“, „Reiseheft“ und „Der Motor-Test“. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlags und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. — 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, kompakt): 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

## VERSCHIEDENES

Verkaufe Liebhaberstück. Rotes Fiat 1500 S-Sportcabriolet, Baujahr 1961, 78 PS, Gürtelreifen, Spitze 180 km/h, TÜV 9. 1969, für DM 4000.—. Nehme für DM 1000.— englische Triumph 350—500 ccm, BSA, Matchless oder Horex-Imperator in gutem Zustand in Zahlung. Kaufe auch schlanke Lederkleidung, Gr. 46 mit Sturzhelm. Restkaufsumme kann eventuell finanziert werden. Paul Klein, 725 Leonberg-Eltingen, Hindenburgstr. 17. 59 806

Verkaufe: 1 Anhänger, offen, für 1—2 Motorräder, TÜV April 68, DM 200.—. Werner Pospiech, 8 München 23, Mandlstr. 28. 59 623

Verkaufe ca. 10 Stück kompl. neue Hella 200 mm-Scheinwerfer für Einbau in Heinrich- od. Gläser-Verkleidung o. ä. Spiegel, höhen- u. seitenverstellbar. Preis je DM 25.—. Peter Hoehl, 8 München, Hilblestr. 29. 59 835

Wer kann mir für meine Motorradsammlung alte Maschinen besorgen. Können alt und verrostet sein. Maschinen vor 1945. Oswald Eckhardt, 5922 Berghausen Nr. 106. 59 770

Verk. Hoske-Tank, rot-silber, 140.— bar. W. Lampa, 31 Westercelle, Möhrenweg 6. 59 606

Einzelteile von Zweirad-Union, Typ 155, Kleinkrafttraktor 50 ccm, verk. R. Müller, 7969 Beizkofen, Feldweg 3. 59 634

R 75 SW-Boot zu verk. von Harley, Bj. ca. 40, 1200 ccm-Motor, Getriebe u. sonst. Teile zu verk. Bruno Steinhaus, 238 Schleswig, Schubstr. 16b. 59 741

Kreidler-Fahrer, 19 J., sucht seine Sozla für gemeinsame Fahrten. Gegend Münster und Umgebung. Zuschriften an Hermann Thyron, 44 Münster, Rosengarten 38. 59 600

Zu verkaufen: 1 Horex Imperator, 452 ccm, m. 2. Motor, 400 ccm, m. vielen Extras (30 Ltr.-Tank, Tourenzähler usw.), 1 geschlossener SW aus Kunstharz, 1 Hercules K 100, 1 Avon-Verkleidung, mehrere Getriebe von NSU OSL + Konsul, 1 Motor v. Resident 250, H. Hofmeister, 8 München 60, Streitbergstr. 87. 59 590

Motorradfahrertreffen: Jeden letzten Samstagabend im Monat in 6741 Rinnthal (bei Annweiler an der B 10), im Gasthaus „Zum Schwellborn“, In. F. Becker, 678 Pirmasens, Imserbühl. 59 702

MÜNCHNER BMW-FAHRER sucht Verbindung mit Motorrad- und lederbegeisterter Dame für gemeinsame Unternehmungen. Zuschriften erbeten unter M 5460 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 59 822

Suche Motorradfreund im Raume BASEL/Schweiz für gemeinsame Ausflüge. Fahre 250er Klasse. Zuschriften unter M 5471 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 59 833

Dänisches Mädchen, 22 Jahre (Kreidlerfahrerin), sucht deutsches Motorrad- und pferdebegeistertes Mädchen (21—25 Jahre). Meine Adresse ist: Jette Jellum, Vaerobrovej 24—6, 2880 Bagsvaerd/Dänemark. 5470

Techn. Angestellter (Meister), Lizenzfahrer, 54 Jahre, schlank, gesund, zuverlässig, 1,65, sucht sportliche schlanke Dame o. Anh. zw. 40 u. 50, bis 1,60, für Freizeit u. gelegentl. Motorradfahrten (Pkw vorhanden). Erwünscht: Gute Allgemeinbildg., geordnete Verhältnisse, Raum Stuttgart. Spät. Heirat möglich. Zuschr. m. Ganzbild unter M 5469 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 59 831

25jähriger Motorradfahrer sucht zwecks gemeinsamen Fahrten einen gleichgesinnten Freund. Zuschriften erbitte ich unter M 5467 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 59 829

Netter junger Mann, 27 Jahre, Fahrer von R 69 S, sucht Mädchen für gemeinsame Wochenendausfahrten, evtl. Heirat. Aus Kreis Recklinghausen oder Dortmund. Zuschr. unter M 5465 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 59 827



## 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

## D. LEWIS

der Welt größtes Haus für Motorradbekleidung, bietet Ihnen einen illustrierten 60-Seiten-Katalog — kostenfrei.



## GRATIS 60seitiger illustrierter Katalog

D. Lewis liefert frei Haus nur erstklassige Qualität in Motorradbekleidung für den Alltag und den Sport — für Gelände, Moto Cross und Straßenrennen.

Wir liefern die weltbekannte Lewis-Bekleidg. in Leder u. selbstverständlich auch den Barbour-Anzug. Wir liefern prompt ab Lager — garantiert beste englische Qualität. Ersparen Sie sich Enttäuschungen u. unnütze Geldausgaben — fordern Sie noch heute unseren neuen, kostenlosen Katalog an!

D. Lewis Ltd. (Dept. DMG),  
124 Great Portland Street, London W 1, England  
Bitte senden Sie mir die neue Ausgabe Ihres Katalogs.  
Name/Adresse \_\_\_\_\_

Warten Sie nicht länger, senden Sie heute Ihren Coupon.



Wollen Sie Auto fahren, Neu- oder Gebrauchtwagen? Ich nehme Ihr Motorrad in Zahlung, bevorzugt wird BMW 250 ccm u. Heinkel-Roller „Tourist“. Matthias Blug, Fahrzeughaus u. Staden-Garage, 6614 Hüttersdorf, Tel. Schmelz 21 51. 59 614

Harry Mayer, der Vertreter der Firma S. Biener Ltd., Barnet Trading Estate, High Barnet, England. Generalvertrieb des Herstellers John Tickle, Rennverkleidung Norton—Triumph, besucht Europa im Juni. Ist bereit Muster vorzulegen. Anfragen er-sucht. 59 749

## Die Auflage dieser Ausgabe beträgt 57 400 Exemplare



## VERKLEIDUNGEN

Hercules	50 ccm und 100 ccm
Zündapp	50 ccm und 100 ccm
Kreidler	50 ccm
Victoria	50 ccm
Ital-Jet	50 ccm
KTM	50 ccm
NSU-Max	250 ccm
Horex	350 und 400 ccm
BMW	250, 500 und 600 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 71-2728, zwischen 7.30 h und 8.30 h

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

## - Tip für gute Verpackung!



Jetzt wieder ständig am Lager:

Aluminium-Koffer, ca. 55x35x24 cm, staubdicht in stabiler Verarbeitung, seit Jahren bewährt DM 64,90 incl. Mwst. Schutzhauben aus schwarzem Kunstleder genau dazu pass. mit Reißverschl. DM 21,70 incl. Mwst.

Walter Dillenberg, Inh. Klaus Becker

Sportartikel u. Kraftfahrzeug-Zubehör 7141 Schwieberdingen, Tel. 0 71 50/81 91.



**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. Alte Kamera nehmen wir in Zahlung. Schreiben Sie sofort an  
**Photo Schaja**  
Abt. 22 MÜNCHEN 22

**Kunststoffboote**  
Motor- und Segelboote  
zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glasseide mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. Z 4 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

**PLASTEEL**  
Der metallische Kitt  
für Blechschäden, Holz-, Glas-, Rohrbruch-, Gewinde und Teile erneuern, knetbar und formbar. 80% Metall / 1200 kg/cm<sup>2</sup> 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.

Ich verkaufe eine DKW 175 ccm, sehr gut erhalten, fahrbereit, Preis nach Verhandlung. Noch gesucht: 1 Auspuff von BMW R 25/3, Rennverkleidung R 25/3, 1 Rahmen mit Rad eines Seitenwagens von BMW R 25/3, Rückschrift mit Preis erbeten. Ich suche Brief von einer BMW R 25/3 etc. mit Datenschild. Verkaufe R 25/3, bester Zustand. Franz Fürmann, 8046 Garching, Münchner Str. 86. 59 745

Verk. R 51/3 Hoske-Tank, Naben, Dämpfer, Zyl. vor 1000 km geschl. Solo oder Gesp., DM 600.—, Honda C 110 E, 13 000 km, DM 350.—. Thome, 646 Gelnhausen, Mahlastr. 32. 59 644

Am 4. August 1968 findet in 6349 Medenbach/Dillkr. (Westerwald) ein Trial-Rennen (Geschicklichkeitsrennen) für Motorräder von 50—750 ccm einschl. Seitenwagen statt. Anmeldungen werden bis zum 30. Juni 1968 erbeten. Anmeldung an folgende Adresse: Walter Nicodemus, 6349 Medenbach/Dillkreis, Hauptstr. 5, folgende Bedingungen für Fahrer: Gültiger Führerschein. 59 723

2 Dellorto-Vergaser, kompl. 30 mm Ø, SSI, billig zu verkaufen. Helge Walter, 813 Starnberg, Schießstättstr. 2. 59 612

Möchte brennend gerne Moto Cross fahren, suche volle Unterstützung. Heinz Venne, 415 Krefeld-Bockum, Friedrich-Ebert-Str. 163. 59 694

## STELLEN ANGEBOTE

### Zur Unterstützung des Verkaufsleiters

der viel auf Reisen ist, suchen wir für die Auftragsabwicklung jungen

## Kaufmann

mit technischem Verständnis für Zweiradfahrzeuge. Bewerber soll verhandlungsgewandt sein und möglichst Interesse für den Motorsport mitbringen. Da auch Exportaufträge zu bearbeiten sind, wären englische Sprachkenntnisse erwünscht, aber nicht Bedingung. Bewerbungen mit handschriftlichem Lebenslauf und Angabe der Gehaltswünsche erbittet

**M a i c o Fahrzeugfabrik GmbH.**

7403 Pfäffingen b. Tübingen. 59 653

Suche für sofort tüchtigen Moped- und Motorrad-Mechaniker, evtl. auch halbtags. Motorradhaus SCHLÜTER, DO., Oesterholstr. 24. 59 736



DAS **MOTORRAD**