

DAS

# MOTORRAD

## Große Preise in Assen und Francorchamps

Ein neuer Maßstab:  
Honda CB 250  
getestet

Bei OSSA  
tut sich  
was

Meister-  
schaftsläufe  
in Nürnberg,  
Rotenburg,  
Ingolstadt  
und  
Rudersberg

Weg mit  
den Kneelern!

**15**

DM 1.20 · 27. Juli 1968

Belgien bfr 19.-, Dänemark dkr 3.65, Finnland Fmk 1.50, Italien LIT 250, Luxemburg Lfr 18.-, Niederlande hfl 1.50, Norwegen nkr 2.50, Österreich S 9.50, Schweden skr (inkl. oms.) 2.35, Schweiz sfr 1.40, USA \$ -50. Printed in Germany

## Fesselnde Motorradbücher

Hans Georg Ansheidt

### Mein Leben zwischen Start und Ziel



#### Hans-Georg Ansheidt Mein Leben zwischen Start und Ziel

Hans-Georg Ansheidt, jetzt zum 3. Male Weltmeister geworden, schildert hier lebendig und überaus anschaulich, wie er seine sportliche Laufbahn begann und wie er nach harten und entbehrungsreichen Jahren seine großen Erfolge errungen hat. Die faszinierende Dramatik seiner Rennschilderungen beginnt mit der Verpflichtung als Werksfahrer bei Kreidler im Jahre 1960. Eine Kette von großen Erfolgen, Enttäuschungen und Erlebnissen auf vielen Rennstrecken der Welt führt ihn 1967 – jetzt als Suzuki-Werksfahrer – zum zweiten Mal zur Erringung der Weltmeisterschaft in seiner Klasse. Sein Leben ist das Leben eines besessenen jungen Mannes, den Erfolg, Enttäuschung, Einsatz, Leidenschaft und Erfahrung in der Niederlage zur Persönlichkeit geformt haben. In diesem Buch vermittelt er jedem Leser neben den rasanten Rennschilderungen

vielerlei von seinen entscheidenden Renn-Erfahrungen und manches von der Technik und Taktik im Motorrad-Rennsport überhaupt – ein mitreißend und packend geschriebenes Buch!

160 Seiten, 50 Abbildungen, mehrfarbiger Einband, DM 9.80

### So fährt man



### Motorrad

#### Ernst „Klacks“ Leverkus So fährt man Motorrad

Wenn „Klacks“ seinen Freunden etwas über Motorradfahren erzählt, dann darf man sicher sein, daß das Hand und Fuß hat. Und daß neben seinen sachlichen Ausführungen auch der Humor nicht zu kurz kommt, das wissen seine Freunde. Aus seiner eigenen jahrelangen Motorradpraxis und seiner Arbeit als Redakteur an der Zeitschrift „Das Motorrad“ weiß er manches zu berichten, das jeden wahren Motorrad-Freund erstaunen und begeistern wird. Und daß sich das aus diesem Buch geschöpfte Wissen dann für die eigene Fahrpraxis bestens verwenden läßt, ist selbstverständlich.

188 Seiten, zahlreiche Fotos, Zeichnungen und Diagramme, Ganzleinen DM 16.80

### Sport mit



### Motorrädern

#### Crius (Christian Christophe) Sport mit Motorrädern

Trial - Gelände - Moto Cross - Straßenrennen

Ein neuartiges Lehrbuch für die sportliche Praxis. Der Autor schreibt hier aus seiner eigenen, langjährigen Motorradpraxis für die Praxis. Wo es im Interesse systematischer Leistungssteigerung des an sportlichen Erfolgen Interessierten notwendig erschien, kommt selbstverständlich auch die Theorie nicht zu kurz. Der dargebotene Wissensstoff ist mit vielen interessanten Bildern und mit ebenso humorigen wie instruktiven Skizzen des Autors durchsetzt.

184 Seiten, ca. 180 Abbildungen, Ganzleinen mit Schutzumschlag DM 16.80

### MOTORRÄDER IN DEUTSCHLAND 1894-1967



#### Erwin Tragatsch Motorräder in Deutschland 1894-1967

Es zeigt alle Motorräder in Bild u. Text, die während dieses Zeitraums auf deutschen Straßen rollten beziehungsweise vom deutschen Markt betreut wurden. Erwin Tragatsch – dessen Bücher in englischer Sprache bereits weit verbreitet sind – war wie kein anderer dazu berufen, dieses Werk zu schreiben. Mit diesem Buch bekommt der interessierte Laie sowie der Fachmann endlich eine umfassende Typengeschichte des Motorrades in Deutschland in die Hand, wie es sie bisher in dieser Art noch nicht gab, ein Buch, das jeden interessierten Motorrad-Freund begeistern wird!

Ca. 600 Typen, 344 Seiten, ca. 420 Fotos, Ganzleinen DM 32.-

Sie erhalten diese Bücher in jeder guten Buchhandlung oder direkt von Motorbuch Stuttgart. Bestellen Sie bitte mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt einsenden) oder direkt auf einer Postkarte, wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten.

**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. Hans-Georg Ansheidt Mein Leben zwischen Start u. Ziel DM 9.80      |  |  |          |
| weiterhin:  |  |  |          |
| ____ Expl.  |  |  | DM       |
| ____ Expl.  |  |  | DM       |
| ____ Expl.  |  |  | DM       |
| Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung                                      |  |  |          |
| Name _____  |  |  |          |
| Ort (PLZ) _____   |  |  |          |
| Straße _____  |  |  |          |
| Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB. Erfüllungsort und Gerichtsstand Stuttgart |  |  | MO 15/68 |

## Zur INTERNATIONALEN FAHRRAD- UND MOTORRAD-AUSSTELLUNG KÖLN

vom 7. bis 10. 9. 1968 bringt

## DAS MOTORRAD

Deutschlands große Motorrad-Fachzeitschrift für Fahrer, Händler und Werkstatt, 3 in Umfang und Auflage stark erweiterte Spezialausgaben.

Die Hauptausgabe zur IFMA erscheint am Tage der Eröffnung mit einer Auflage von

# 65.000 Exemplaren

Heft 18 erscheint am 7. 9. als Hauptausgabe und wird auf der IFMA vom verlagseigenen Stand und durch die Händlerorganisation zusätzlich an die in- und ausländischen Besucher verbreitet.

Heft 19 erscheint am 21. 9. als 1. Berichtsheft.

Heft 20 am 5. 10. als Nachlese.

Anzeigenschluß für die Hauptausgabe Heft 18 ist am 19. August.



Die Anzeigenpreise bleiben unverändert und erfahren keine Preisangleichung an die erweiterte und erhöhte Auflage. Zweifarbige Anzeigen sind möglich.

Bestellen Sie jetzt Ihre Anzeigen für die IFMA-Ausgaben. Noch können wir für gute Placierung sorgen

## MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, 7 STUTTGART 1, POSTFACH 1042

Telefon 2992 91 · Fernschreiber 0722 036  
Telegramm-Adr.: Motorpress/Stgt.

# DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE  
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

HEFT **15** 1968

## INHALT

|   | Seite |
|---|-------|
| Weg mit den Kneelern . . . . .  | 523   |
| Großer Preis von Holland . . . . .  | 524   |
| Das MOTORRAD testet:<br>Honda CB 250 Supersport 1968 . . . . .              | 530   |
| Moto Cross-Juniorenpokal,<br>5. Lauf: Ingolstadt . . . . .                  | 533   |
| Festival der schweren Brocken . . . . .                                     | 533   |
| 4. Lauf zur Deutschen Straßen-<br>meisterschaft auf dem Norisring . . . . . | 534   |
| 4. ADAC-Bergrennen Rotenburg . . . . .                                      | 535   |
| 5. Lauf zur Straßen-Welt-<br>meisterschaft: Francorchamps . . . . .         | 536   |
| OSSA macht von sich reden . . . . .   | 539   |
| Dr. H.-Fr. Neumeyer 65 Jahre . . . . .                                      | 541   |
| Gewohnheitssache . . . . .  | 542   |
| Der direkte Draht . . . . .   | 543   |
| Attenberger/Schillinger und<br>Hartmut Allner † . . . . .                   | 548   |
| Reden wir vom Sport . . . . .   | 550   |

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

**Titelbild:** Nachdem inzwischen Agostini auf der Dreizylinder-MV auch wieder seine beiden Klassen am Sachsenring gewonnen hat (Bericht im nächsten Heft), ist er nun schon Weltmeister 1968 der Halbliterklasse. Die zweite Weltmeisterschaft hat er in der Tasche, wenn er die 350er Klasse in Brünn gewinnt.

Foto: V. Rauch

**Rücktitel:** Die Sieger des Rudersberger Gespann-Moto Cross, Dave Treleaven und Chris Warren (England), mit ihrem sehr sauber gemachten Triumph-Gespann. Mehr als anderswo müssen Fahrer und Beifahrer genau harmonisieren, und deswegen schon ist diese Sportart so sehr interessant. (Foto: Klacks)

## Weg mit den Kneelern!

In unserem Sport wird es — wie in vielen anderen Sportarten auch — niemals ohne Unfälle abgehen, und es wird sich leider auch nie vermeiden lassen, daß solche Unfälle, wenn unglückliche Umstände zusammentreffen, tödlich verlaufen. Es ist aber die Verpflichtung für alle Verantwortlichen, dafür zu sorgen, daß die Unfallmöglichkeiten begrenzt, die Schwere der Unfälle gemildert und die Möglichkeit, daß auch Unbeteiligte zu Schaden kommen, verringert werden.

Unter solchen Überlegungen wird man über die menschlich wie im Interesse unseres Sports so tief beklagenswerten Todesstürze bei Gespannrennen der jüngsten Zeit nicht, wie das heute üblich ist, zur Tagesordnung übergehen können. Weit mehr als in jeder anderen Disziplin des Motorradsports und viel mehr als es je die — technisch vergleichsweise problemlosen! — Solomaschinen erfordern können, zwingen die Rennspanne dazu, sich mit ihnen und ihrer so ganz besonderen Charakteristik intensiv zu befassen und für ihre konstruktive Auslegung, ihren Bau und ihre Abnahme vor dem Start Bestimmungen zu erlassen, die die dieser ungewöhnlichen Fahrzeugart gemäßen Bedingungen zwar berücksichtigen, jedoch alle vermeidbaren technischen Risiken ausschließen.

Betrachtet man sich die heute bei nationalen und internationalen Gespannrennen eingesetzten Fahrzeuge, dann fällt es oft schwer, in ihnen noch eine Bestätigung dafür zu finden, daß ein Gespann ja ursprünglich einmal ein „Motorrad mit Seitenwagen“ war. Aber schon die Einordnung der Gespanne seitens der FIM in eine Kategorie „Dreiradfahrzeuge“ zeigt, wie wenig konsequent man beim Ausgangsbegriff geblieben ist, und tatsächlich kann man ja heute schon beinahe mit einem symmetrischen Dreirad-Automobil bei Gespannrennen starten.

Nun sind aber eben Gespanne keine Automobile ohne viertes Rad — und es sind schon erst recht keine symmetrischen Fahrzeuge. Die Ankoppelung des Beiwagens bedingte ja die Unsymmetrie — und solange man unsymmetrische, starre — also nicht durch die Kreiselwirkung der Laufräder selbststabilisierende —, vom Fahrer zu lenkende Motorrad-Gespanne nicht generell als ungeeignet zur Bestreitung von Wettbewerben ansieht (wozu keine Veranlassung besteht), sollte man dafür sorgen, daß auch die Rennspanne dem Ausgangsbegriff entsprechen.

Die heute überwiegend gefahrenen „Kneeler“ entsprechen aber der Konzeption „Motorrad mit Seitenwagen“ ganz und gar nicht. Es handelt sich bei ihnen vielmehr um unsymmetrische Fahrwerke (bei denen fast nur noch das allein angetriebene Hinterrad und das gelenkte Einzelrad vorn an das Motorradgespann erinnern), die, um eine möglichst geringe Frontfläche zu erreichen, in ihrer Höhe von der Höhe des Motors bestimmt werden. Dementsprechend tragen sie auch den Kraftstofftank nicht mehr an der gewohnten Stelle, an der ihn nun mal ein vernünftiges Motorrad hat, dementsprechend müssen sie mit extrem kleinen Rädern auskommen — und dementsprechend muß bei ihnen nicht nur der Beifahrer auf Geradeausstrecken im „Boot“ (das zu einer Plattform mit kümmerlicher Windhutze vorn verkümmert ist) liegen können — auch der Fahrer selbst muß auf einen „Sitz“ verzichten, muß sich knapp oberhalb des Motors auf den Rahmen legen und, um sie überhaupt unterbringen zu können, die Beine so nach hinten bringen, daß er praktisch in der Maschine kniet — daher ja die Bezeichnung „Kneeler“. Wiederum im Interesse geringer Frontbreite und Stirnfläche wird der Lenker, analog dem der Solorennmaschinen, durch kurze seitliche Lenkerstummel, kaum länger als die Griffe, ersetzt, die Fußrasten samt Fußbrems- und Getriebeschalthebel liegen nicht mehr unterhalb, sondern weit hinter dem Fahrer.

Eine solche Position mag für Kurzstrecken-Rekordfahrten und Sprint-Meetings gut und der 50 cm breite Lenker mag für die selbststabilisierende Solomaschine richtig sein. Aber das Gespann, auch der Kneeler natürlich, muß ja mit roher Körperkraft gelenkt werden. Dazu braucht man Hebelarm, also Lenkerbreite. Und dazu muß sich der Fahrer in einer Position befinden, die ihn nicht wie in einer Vergeltungswaffe in seinen Bewegungen aufs äußerste beschränkt, daran hindert, seine Körperkräfte auch wirklich dann einzusetzen und jeweils dann unbehindert zu reagieren, wenn das die Fahrsituation erfordert. Der viel zu schmale Lenker und die für die Beherrschung schon eines langsameren Fahrzeugs völlig unnatürliche Fahrerposition bergen allein schon eine Fülle von Risiken in sich, die vermieden werden könnten, die unnachsichtlich vermieden werden müssen.

Zumal diese Kneeler noch weitere Gefahren in sich tragen. Ein normales Gespann besteht aus einem normalen Motorradfahrwerk, an das — ob angeschraubt oder angeschweißt — ein Seitenwagenrahmen angeschlossen ist. Mindestens beim Maschinenrahmen handelt es sich dann um ein gründlich durchgerechnetes und bei jedem Markenfabrikat sorgsam gefertigtes Bauteil, das auch den einseitigen Beanspruchungen des unsymmetrischen Gespannbetriebs gewachsen ist. Da es aber nirgendwo serienmäßig gefertigte — und demzufolge vorher korrekt durchgerechnete — Kneeler-Fahrwerke gibt, sind die Gespann-Rennfahrer darauf angewiesen, sich ihre Rennfahrzeuge entweder aus vorhandenen Serienfahrwerken zusammenzuschneiden — oder sie von Grund auf neu aufzubauen. Gewiß mögen viele unserer Gespannfahrer über ausreichende, ja teilweise hervorragende handwerkliche Fähigkeiten und Möglichkeiten verfügen — aber wir möchten den Kneeler sehen, der wirklich konstruiert wurde. Und es ist kein Zufall, daß gerade die Todesstürze unserer beiden schweizerischen Gespannweltmeister, Camathias und Scheidegger, auf unvollkommene Verbindungen zurückzuführen waren — und wir wissen nicht, inwieweit nicht die jüngsten Gespannunfälle dadurch verursacht wurden oder mindestens dadurch zu so schwerwiegenden Folgen geführt haben, daß die Fahrer nicht in der Lage waren, ihre Körperkraft ausreichend einzusetzen, um das Gespann auf der Bahn zu halten.

Wenn man dann daran denkt, welcher Zirkus (berechtigterweise) aufgeführt wird, wenn ein „ziviler“ Bastler ein 10 cm schmaler gemachtes Beiwagenchassis beim TÜV durchbringen will, wie man den Nachweis über das verwendete Rohrmaterial und die benutzten Schweißelektroden verlangt — und mit welcher Nonchalance dann die oft viel weniger sorgfältig zusammengebauten Kneeler durch die Abnahme bei nationalen und internationalen Rennen — dann kann man nur mit allem Nachdruck fordern:

Weg mit den Kneelern — und her mit präzisen Baubestimmungen für Rennspanne. Denn gibt es erst einmal solche Bestimmungen, dann kann man ihre Einhaltung auch bei der Abnahme kontrollieren. So wie bisher kann es jedenfalls nicht weitergehen. S. R.



4. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft

## Großer Preis von Holland (Dutch-TT)

150 000 Zuschauer sorgten beim Großen Preis von Holland, der Dutch TT in Assen, für jenen Rahmen, den wir seit Jahren auf dem schönen Kurs von Drenthe nicht anders gewohnt sind. Dabei waren die diesjährigen Voraussetzungen alles andere als günstig. Einmal prophezeite die Wettervorhersage eine Regenfront über Holland, zum anderen mußte durch das Fehlen von Honda, vor allem Mike Hailwoods, und das von Suzuki, damit gerechnet werden, daß die Kämpfe ausbleiben würden, die man in den letzten Jahren bei diesem Weltmeisterschaftslauf, der traditionsgemäß am letzten Wochenende des Monats Juni ausgetragen wird, zu sehen gewohnt war.

Doch die vielen Tausende wurden nicht enttäuscht. Zwar stimmte die Voraussage des Wetters für die Trainingstage, so daß das beliebte Volksfest von Assen regelrecht ins Wasser fiel, ja es regnete am Trainings-Donnerstag so stark, daß viele der Fahrer auf ein Training verzichteten. Am Rennsamstag aber strahlte die Sonne, und die 150 000 sahen als Abschluß dieses Renntages einen Seitenwagenlauf, wie er wohl in keinem der vergangenen Jahre spannender gewesen ist.

Ebenso spannend wie überraschend verlief auch der erste der sechs ausgetragenen Läufe, der der Klasse bis 50 ccm. Nicht Hans-Georg Ansheidt und nicht Suzuki — sondern der Holländer Paul Lodewijkx auf seiner Jamathi sorgte für die Sensation dieses Rennens.

Phil Read und Bill Ivy teilten sich gewohnheitsgemäß die Siege in den Klassen 125 und 250 — sie dominierten wieder einmal mit ihren Vierzylinder-Yamahas. Entgegen ihrer Absicht, nach der englischen TT nach Japan zurückzukehren, sind die Yamaha-Monteur nun doch in Europa geblieben. Sie werden frühestens nach dem Lauf in Brunn, wenn Yamaha beide Weltmeistertitel in der Tasche hat, in ihre Heimat zurückfliegen. MV Agusta brachte die angekündigte neue 350er doch nicht nach Assen — und wie sich zeigte, war das auch nicht nötig. Obwohl Agostini in diesem Jahr mit 3:11,9 die von ihm im Vorjahr gefahrene Rekordrunde (3:10,8) nicht erreichte, langte es zu einem überlegenen Sieg. Zwei Stürze seines Gegners Pasolini brachten das vorzeitige Ende des erwarteten Duells Benelli contra MV Agusta.

### 50 ccm: Holländer stahl die Schau

Die erste große Überraschung brachte das Training der Fünfziger Klasse; Paul Lodewijkx war auf der Jamathi genau zwei Sekunden schneller als H.-G. Ansheidt auf der wassergekühlten Zweizylinder-Suzuki. Wenn auch der wassergekühlte Motor der holländischen Jamathi im gesamten Aufbau stark an die ehemalige Einzylinder-Suzuki erinnert — es ist doch ganz erstaunlich, daß dieser Einzylinder derart schnell ist.

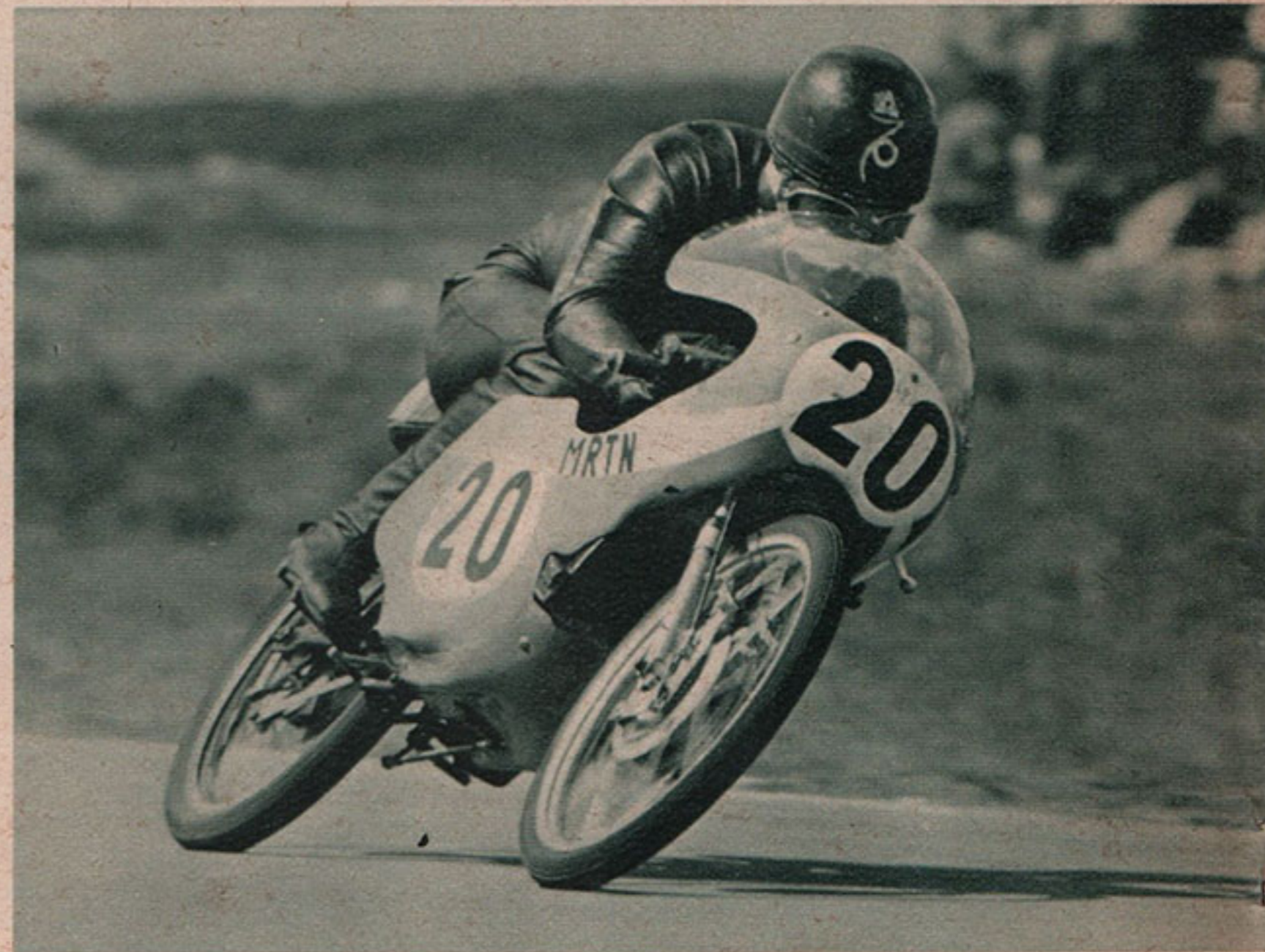
**Oben:** Eine kaum übersehbare Zuschauermenge auch in diesem Jahr wieder bei der Dutch-TT: hier erleben die Zehntausende an Start und Ziel den Start der 50 ccm-Klasse, mit der der Renntag begann.

**Rechts:** Der Holländer Paul Lodewijkx, der mit einer — offenbar auf Suzuki-Basis aufgebauten — Eigenbaumaschine die 50 ccm-Klasse gewann und Weltmeister Ansheidt, dem er sich bereits während des ganzen Rennens als harter Konkurrent erwiesen hatte, schlagen konnte.

**Unten:** So knapp lag am Anfang des Rennens Lodewijkx rundenlang dicht hinter Ansheidt, der den Abstand erst später vergrößern konnte.

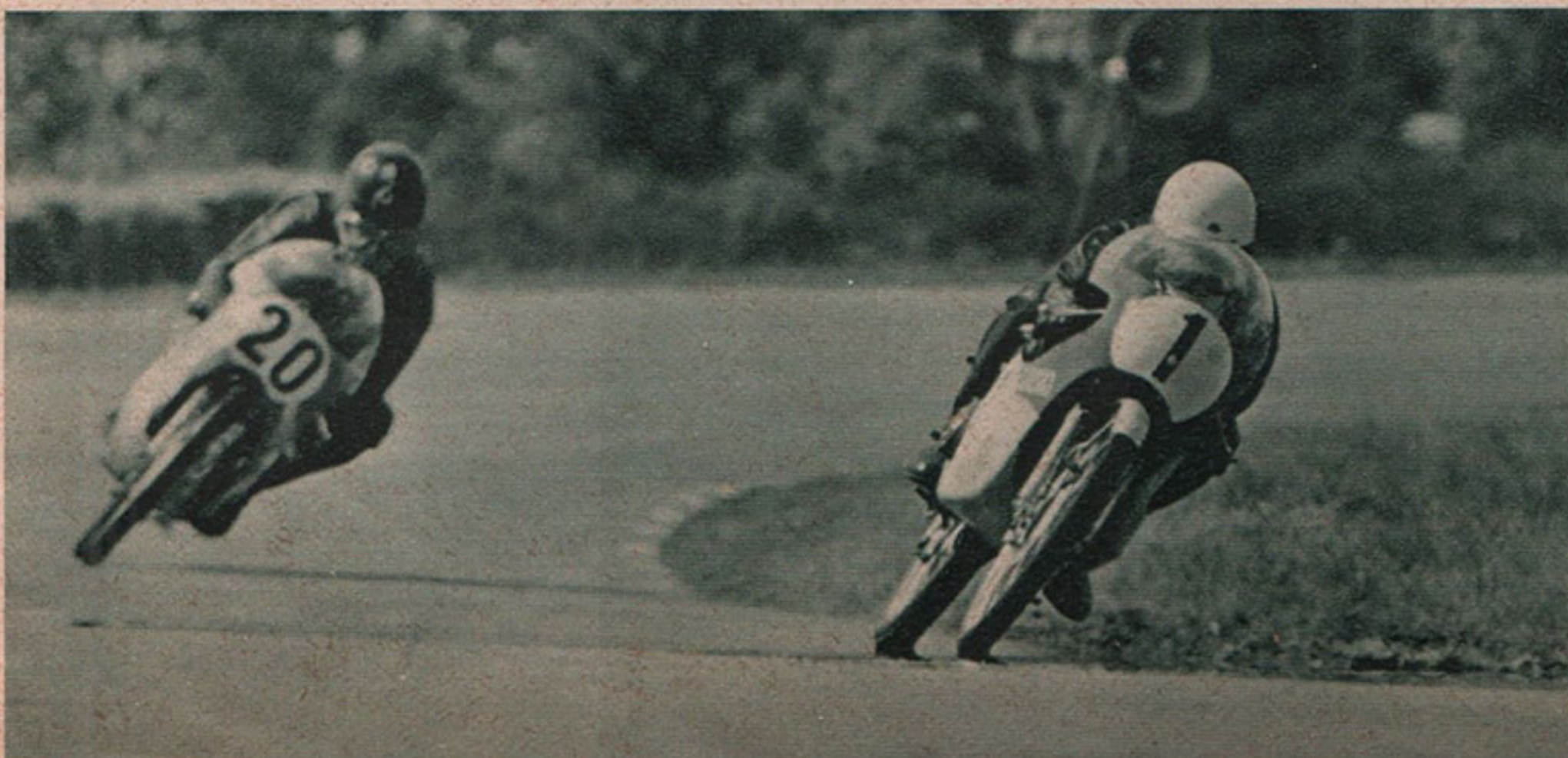
Und alle, die da glaubten, Ansheidt habe im Training nur getäuscht, wurden in dem über acht Runden führenden Lauf eines Besseren belehrt. In dem 29 (!) Fahrer starken Feld kommt Ansheidt etwa als Vierter vom Start weg. Auf der Gegengeraden liegt er zwar bereits in Führung, doch als er in die zweite Runde geht, hängt

Lodewijkx mit nur einer Radlänge dicht dahinter. Toersen und de Vries (beide auf Kreidler), die im Training die dritt- bzw. viertschnellste Zeit fahren konnten, folgen ebenfalls eng beisammen liegend in einigem Abstand. Barry Smith auf der Derbi und Mijwaart auf der zweiten Jamathi, Schurgers, Bruins, Kunz (alle Kreidler), Leeuwen (Honda), Steve (Tomos), Nieto (Derbi), Schmälzle (Kreidler), Ara (Derbi), Mooyen (Kreidler) und Denzler (Kreidler) — das sind die Nächstfolgenden.



In der dritten Runde gelingt es Mijwaart, sich zwischen Toersen und de Vries zu schieben. Smith ist abgefallen, und während der Spanier Herrero und kurz nach ihm Nieto mit den Derbis bereits die Boxen anlaufen müssen, gelingt es Ansheidt nicht, seinen Verfolger abzuschütteln. Am Ende der vierten Runde beträgt der Abstand der Verfolgergruppe, bestehend aus Toersen, de Vries und Smith, etwa 200 Meter. Schließlich kann Ansheidt zu Lodewijkx doch vergrößern, und am Ende der sechsten Runde sieht es so aus, als könne der Holländer dem Suzuki-Fahrer nicht mehr gefährlich werden. Barry Smith muß seine Derbi mit defekter Kurbelwelle nun ebenfalls zur Boxe schieben. Schmälzle, der bisher an neunter Stelle lag, konnte sich dagegen auf Platz sechs vorschieben, Kunz rangiert weiterhin an achter Position.

Mit etwa 40 Metern vor Lodewijkx zieht Ansheidt in die achte, die letzte Runde; und als er kurz vor der Ziellinie einen Pulk Fahrer überrunden muß, ist auch schon Lodewijkx da.



Anscheidt richtet sich gerade aus der Verkleidung auf, da schießt Lodewijkx unter dem Aufschrei der vielen tausend Holländer an Anscheidt vorbei und schlägt ihn auf der Ziellinie — mit einer zehntel Sekunde!

Toersen, de Vries, Schurgers und Schmäzle (alle auf Kreidler) folgen. Kunz wird Achter, und Denzler beendet als Zwölfter das Rennen.

### 350 ccm: Leichter Sieg für Agostini

Giacomo Agostini auf der Dreizylinder MV Agusta übernimmt, gefolgt von Renzo Pasolini auf der Vierzylinder-Benelli, sofort die Führung. Carruthers (Aermacchi), Rosner (MZ), Molloy (Bultaco), Milani (Aermacchi), Simmonds (Kawasaki), Nelson (Paton), Hoppe (Aermacchi), Williams (AJS), Thalhammer (Aermacchi), Woodman (Aermacchi) — das ist die Reihenfolge zu Beginn der zweiten Runde. Rosner fällt allerdings mit der MZ in dieser bereits auf den sechsten Platz zurück.

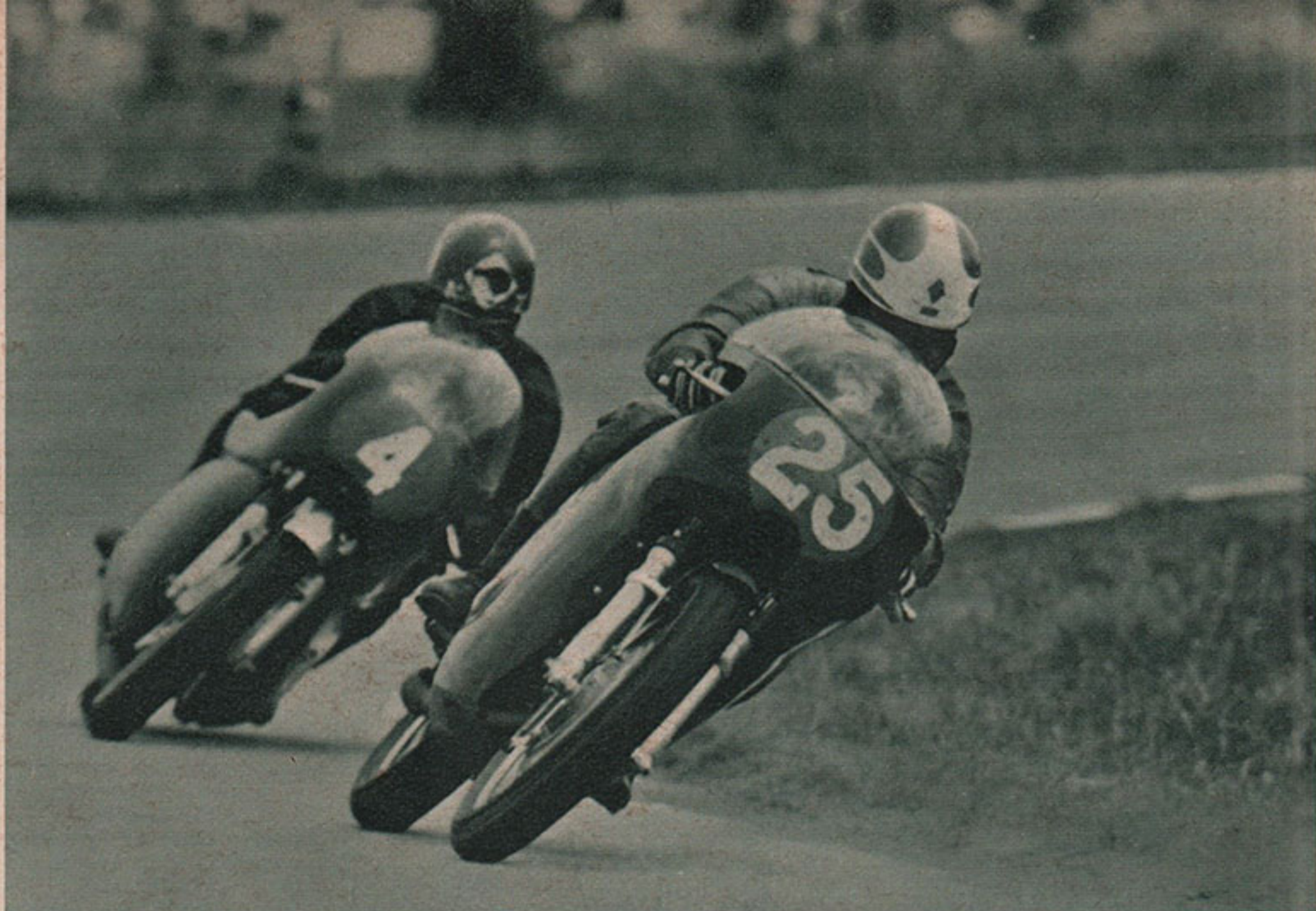
Eine Runde später, zu Beginn der vierten, passiert Agostini allein. Sein Verfolger Pasolini mußte zu Boden. Damit liegt nun Kel Carruthers auf der Aermacchi auf dem zweiten Platz. Sein Abstand zu Agostini beträgt jedoch 43 Sekunden. Milani, der noch immer unter seiner Sturzverletzung von der TT zu leiden hat, ist es inzwischen gelungen, seine Aermacchi vor Molloy's Bultaco zu schieben, er liegt nun an dritter Position. Nelson ist ebenfalls nach vorn gerückt und liegt auf Platz fünf, während Hoppe hinter Rosner, noch vor dem abgefallenen Simmonds, an siebter Stelle rangiert.

Derek Woodman hat sich vor Peter Williams geschoben und liegt an neunter Position. Bergamonti folgt auf der Hannah-Paton vor Carney (Kawasaki), Stasa (CZ) und Shorey (Norton). Auch Pasolini ist nun (wenngleich auch mit zersplitterter Frontscheibe) wieder im Rennen und folgt als nächster — geht allerdings an die Boxe.

Oben: Milani und Molloy in hartem Kampf bei den 350ern — fünf Runden vor Schluß setzte sich Molloy vor den Italiener auf den zweiten Platz, den er dann auch bis ins Ziel halten konnte.

Rechts: Renzo Pasolini im Rennen der 350 ccm-Klasse mit der Benelli, deren Verkleidung bei seinem vorhergehenden Sturz beschädigt wurde.

Unten: Die beiden Yamahas (Bill Ivy hier vor Phil Read) beherrschten auch diesmal wieder die Viertelliterklasse und ließen weder Pasolinis Benelli noch Rosners MZ zum Zuge kommen.



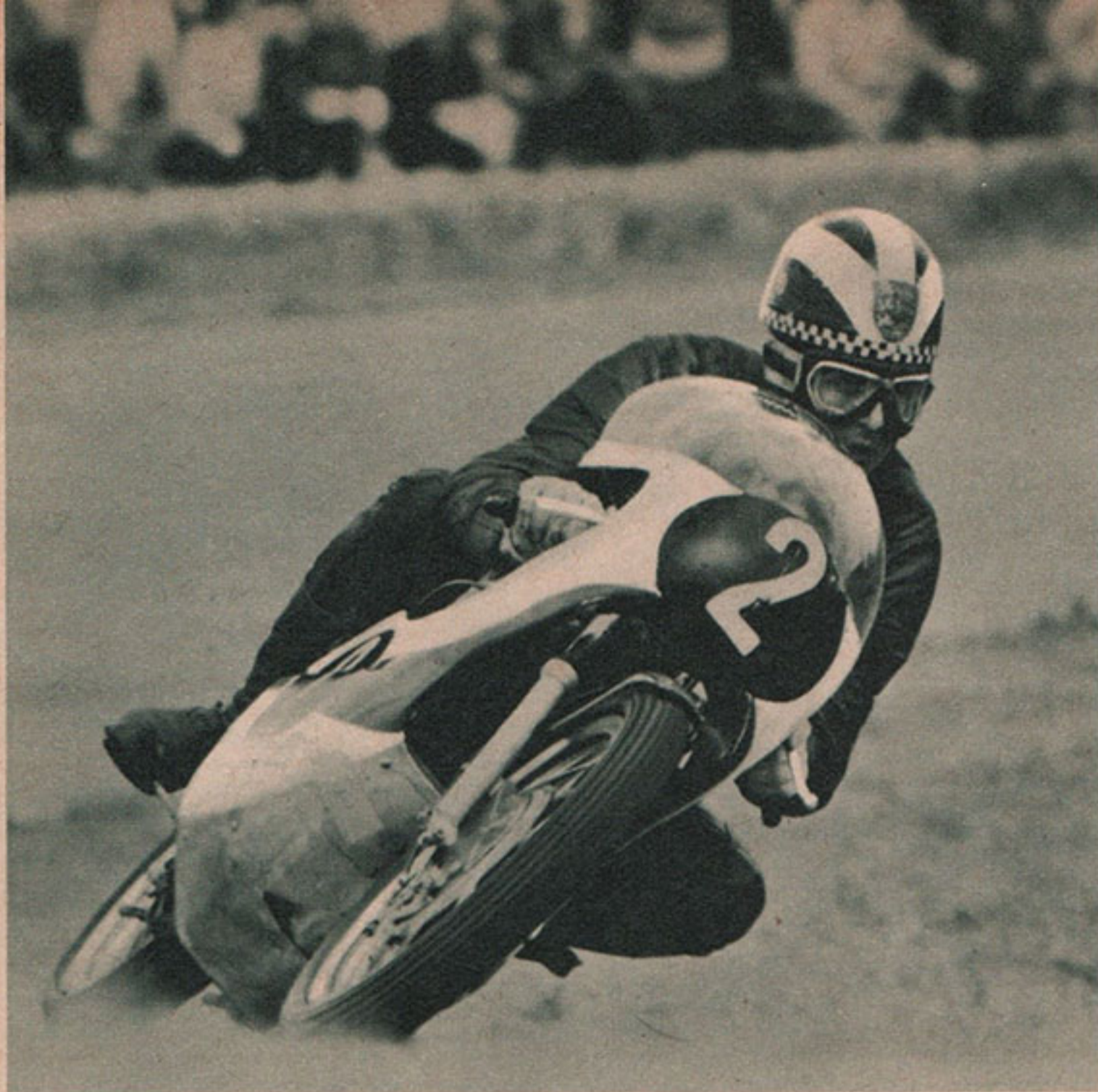
Er war in dieser Runde, wie wir später von ihm hörten, gleich zweimal gestürzt: als er nach dem ersten Sturz an die nächste Kurve kommt, langt der Lenkereinschlag durch die verbeulte Verkleidung nicht aus und er muß erneut zu Boden. Auch Tommy Robb muß mit seiner Bultaco an die Boxe. In der siebten Runde fehlt dann Carruthers. Wie sich später herausstellt, mußte er mit defekter Kurbelwelle, an zweiter Stelle liegend, das Rennen beenden. Milani rückt so auf den zweiten Platz, vor Nelson, Molloy und Simmonds. Rosner liegt nun an fünfter Position, während es unserem Karl Hoppe gelungen ist, sich vor Woodman auf den Sechsten zu schieben. Agostini kann auf der MV seinen Vorsprung vor dem Zweiten, Milani, bis zur achten Runde auf 76 Sekunden vergrößern — und Hoppe verdrängt Rosner auf den sechsten Platz. In der achten Runde verliert Milani seinen zweiten Platz an Nelson, in der 10. kann er ihn sich jedoch zurückholen. In der 12. Runde scheidet dann Billie Nelson mit festgegangenem Motor aus.

Milani muß nun gegen den hart nach vorn drängenden Ginger Molloy angehen. Das gelingt ihm auch bis zur 15. der 20 zu fahrenden Runden, dann muß er seinen Zweiten endgültig an Molloy abgeben. Rosner geht in der 10. Runde an die Boxe, startet erneut und kann sich sogar wieder nach vorn schieben, aber es langt nur noch zu einem 12. Platz.

Die Reihenfolge in der 13. Runde: Agostini, Milani, Molloy, Simmonds, Hoppe, Stasa, Woodman, Williams, Shorey, Bergamonti, Chandler, Nash, Thalhammer, Bojer und der unverwundliche Stastny auf dem 15. Platz. Doch in der 16. Runde ist dann auch für ihn das Rennen zu Ende. Zwei Runden später verliert Hoppe seinen Platz an Stasa, und nun wird auch er von Agostini überrundet. Hoppe, der so gut gefahren war, fällt mit Motorschaden bis zum achten Platz zurück. Aber auch Bergamonti hat Pech. Zwei Runden vor Schluß muß er noch an die Boxe. Wenige Meter, bevor Agostini als unangefochtener Sieger das Ziel passiert, gelingt es ihm noch, an Molloy und Milani vorbeizuziehen. Damit hat er alle Fahrer dieses Feldes mindestens einmal überrundet.

### 250 ccm: Yamaha wieder allein

Phil Read und Bill Ivy fuhren im Training mit 3:16,7 genau gleiche Zeit. Rod Gould lag auf seiner Zweizylinder-Yamaha mit 3:23,6 noch vor Heinz Rosner, der auf der Zweizylinder-MZ 3:24,1 geschafft hatte. Renzo Pasolini folgte mit 3:24,9 auf seiner Vierzylinder-Benelli. Die 250er Benelli ist noch immer recht langsam, und man scheint an ihr auch keine Weiterentwicklung mehr zu betreiben, denn der neue Achtzylinder-V-Motor für nächstes Jahr soll nahezu fertig sein.



Links: Mit souveränem Vorsprung fährt hier Phil Read in der 125er Klasse auf der Yamaha seinem Sieg entgegen; er fuhr auch die schnellste Runde dieses Laufs, war aber dennoch dabei langsamer als Ivy im vergangenen Jahr!

Mitte: Ginger Molloy, der ein ausgezeichnetes Rennen fuhr, wurde auf der Bultaco Zweiter im Rennen der 125er.

Unten: Gruppenkampf im Lauf der Halbbliterklasse in Assen: vorn Nelson auf der Paton, dahinter Cooper mit der Seeley-Matchless, und als Dritter Jack Findlay auf der Matchless, der sich später weiter vor und als Zweiter hinter den Sieger Agostini schieben konnte.

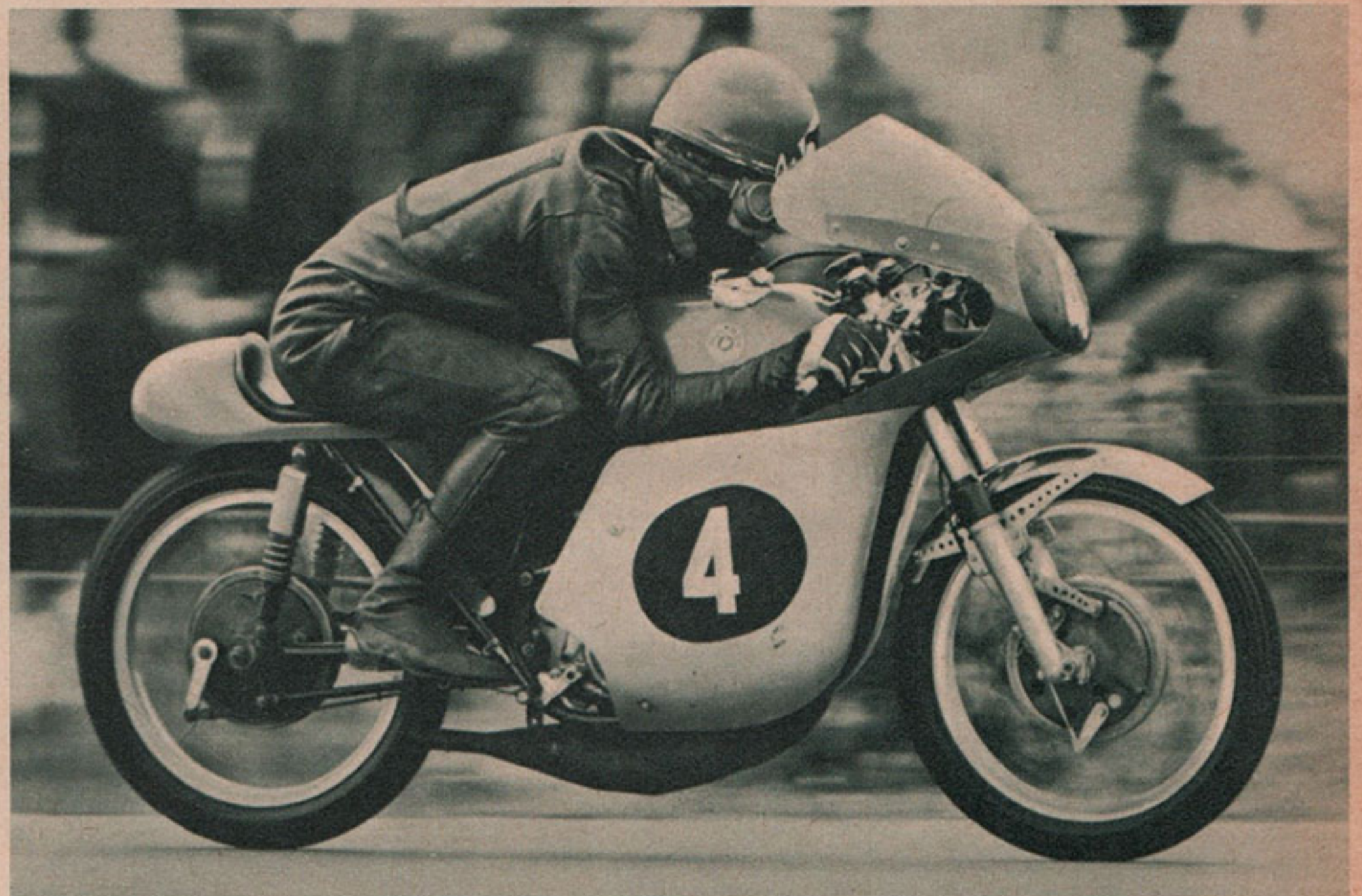
kämpften ebenfalls, allerdings weit abgeschlagen, um die Plätze. Die schnellste Runde fuhr Bill Ivy mit 3:13; jedoch wesentlich langsamer als Mike Hailwood im vergangenen Jahr, der auf der Sechszylinder-Honda 3:08,5 erreicht hatte.

### 125 ccm:

Der Start beginnt mit einer Karambolage: Kent Andersson, der mit seiner MZ in der dritten Startreihe steht, schießt bei Aufleuchten des grünen Lichtes nach vorn und fährt Bill Ivy, der mit der schnellsten Trainingszeit (3:22,4) auf Platz eins steht, über den Fuß. Ivy bringt zwar seine Yamaha zum Laufen, liegt auch am Ende der ersten Runde hinter dem führenden Phil Read, muß aber bereits in der nächsten, noch immer auf Platz zwei liegend, an die Boxe und scheidet aus. Eine geplatzte Wasserzuleitung war die Ursache, obwohl Ivy wahrscheinlich, wie er uns später sagte, wegen seines doch schwerer verletzten Fußes hätte sowieso nicht zu Ende

Beide Yamaha-Piloten, Phil Read und Bill Ivy, liefern sich und vor allem den Zuschauern durch ständigen Positionswechsel von Anfang bis Ende des über 17 Runden führenden Rennens einen schönen Kampf, den Ivy schließlich knapp vor Read für sich entscheidet. Er hat ja in diesem Jahr die bessere Ausgangsposition in der 250er Klasse — und so wird er sie wohl gewinnen, während Read den Titel der „Kleinen“ erhält. Sportlich gesehen vielleicht keine so glückliche Entscheidung, aber warum sollte Yamaha ein Risiko eingehen? Immerhin betreibt jede Firma, gleich wie sie heißt, die so teure Rennerei ja nicht nur um des Sportes willen.

Drei Runden lang kann sich Rosner auf der MZ vor Pasolinis Vierzylinder-Benelli halten, dann muß er den Italiener passieren lassen. Fast zwei Minuten liegt Pasolini im Ziel hinter den beiden Yamahas von Ivy und Read zurück. Rosner als Viertem fehlen nochmals über 30 Sekunden zu dem Italiener, während der Fünfte, Gould, gar erst knapp eine Minute hinter Rosner passiert. Der Spanier Herrero, der sich auf der Ossa im packenden Kampf mit Cooper (Yamaha), Findlay (Bultaco), Molloy (Bultaco) und Milani (Aermacchi) den Sechsten holte, liegt bereits eine Runde zurück. Tahlhammer und Marsovszky (beide Aermacchi), Stastny (Jawa) und Breedt (Bultaco)

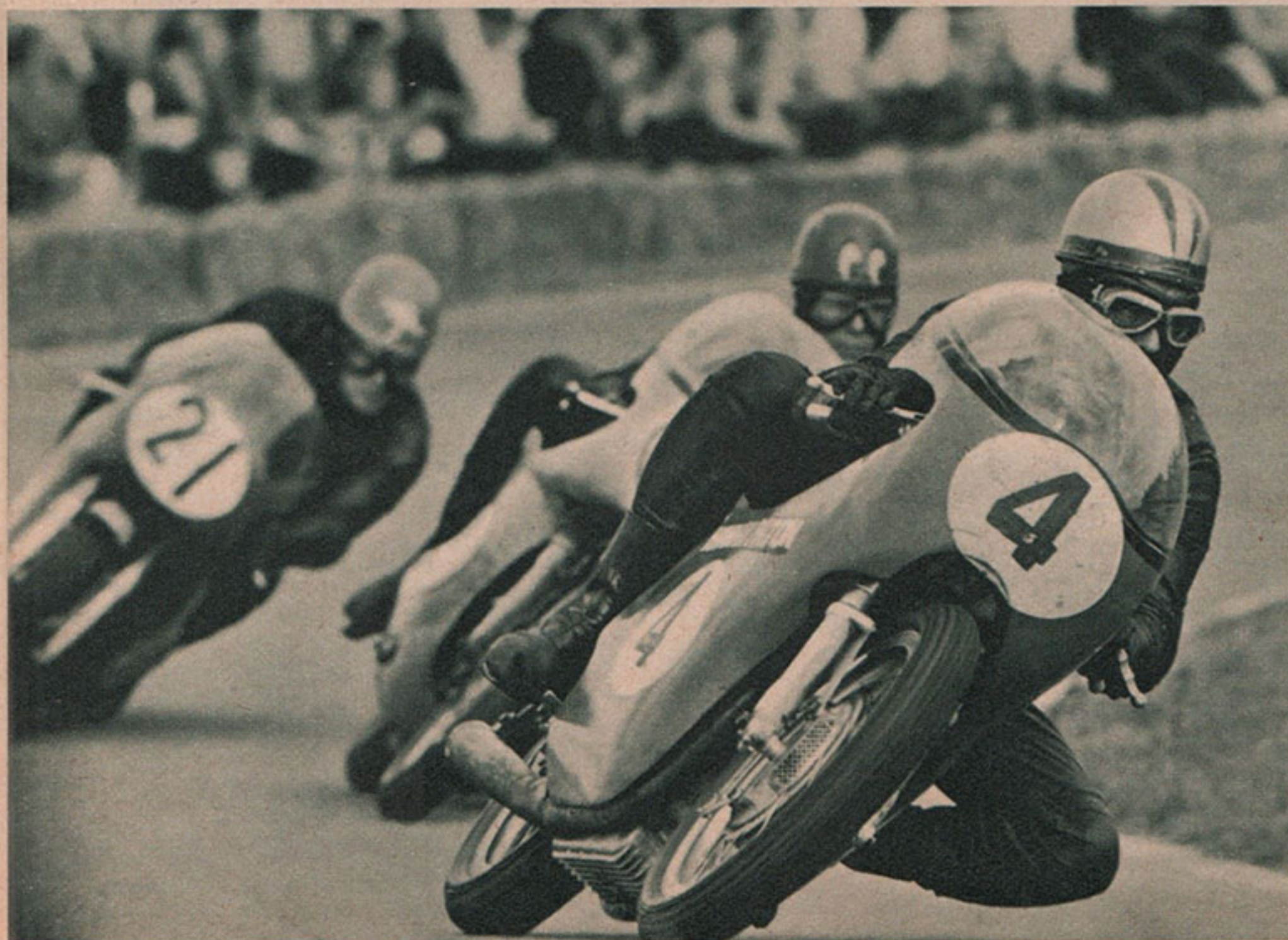


fahren können. Damit rückt nun der an dritter Stelle liegende Rosner, gefolgt von Dave Simmonds auf der Kawasaki, auf den zweiten Platz hinter Read. Ginger Molloy hat sich nach einem fabelhaften Zwischenspur vom siebten auf den vierten Platz vorgeschoben. Walter Scheimann muß mit seiner Honda an die Boxe und scheidet aus.

In der fünften Runde setzt Simmonds zum Angriff auf Rosners Einzylinder-MZ an, beide ziehen nebeneinanderliegend in die sechste Runde — dann scheidet Rosner mit Kurbelwellenschaden aus. Vorher war er bereits bedenklich nahe zu Read aufgeschlossen, denn auch dessen Vierzylindermotor lief wieder mal nicht mehr sauber, und während die Yamaha es nur noch mit drei Zylindern tut, übernimmt Dave Simmonds auf der Kawasaki in der sechsten Runde die Führung. Allerdings nur für eine Runde, dann läuft Reads Vierzylinder wieder einwandfrei, und er kann sich die Spitzenposition zurückholen.

Ginger Molloy liegt nun, nach Rosners Ausfall, auf Platz drei. Siegfried Lohmann mußte mit seiner MZ ebenfalls an die Boxe. In der 10. der 14 zu fahrenden Runden beträgt Reads Vorsprung vor Simmonds bereits 35 Sekunden. Molloy, Canellas (beide auf Bultaco), Cees van Dongen (MZ), Dieter Braun auf MZ und

(Schluß auf Seite 528)



# Was ist ein „Pfeffer“-Motorrad?



## Yamaha YAS-1 5-Port



- 125 ccm ● 120 km/h Endgeschwindigkeit
- 96,9 km/h Test-Durchschnitt/Nürburgring
- 15 PS ● 5 Gänge ● 5-Port Zylinder
- 2 Zylinder ● 2 Vergaser

Motorräder gibt es viele.

Motorräder für den Spaß heißen YAMAHA!

Ihr Händler wartet darauf, Ihnen diesen Spaß vorzuführen.

Fordern Sie Prospekte bei Ihrem Händler oder bei uns:

Generalimporteur: Mitsui & Co., YAMAHA-Division, 4 Düsseldorf, Berliner Allee 26

Importeur für die Schweiz: Firma Hostettler AG., CH-6210 Sursee/Luzern

**„Pfeffer in der Leistung,  
Pfeffer in den Details  
wird verlangt“**

\*MOTORRAD Heft 10/1968

**Das sind Forderungen  
von Motorradfahrern,  
die eine Maschine  
„nicht zum Transport  
eines Angelgerätes  
anschaffen“**

\*MOTORRAD Heft 10/1968

# Wir erfüllen diese Wünsche!

Die neue 125er ist sofort lieferbar.

Preis DM 1879.-

Steuer DM 18.- jährlich

Haftpflicht ca. DM 94.- jährlich



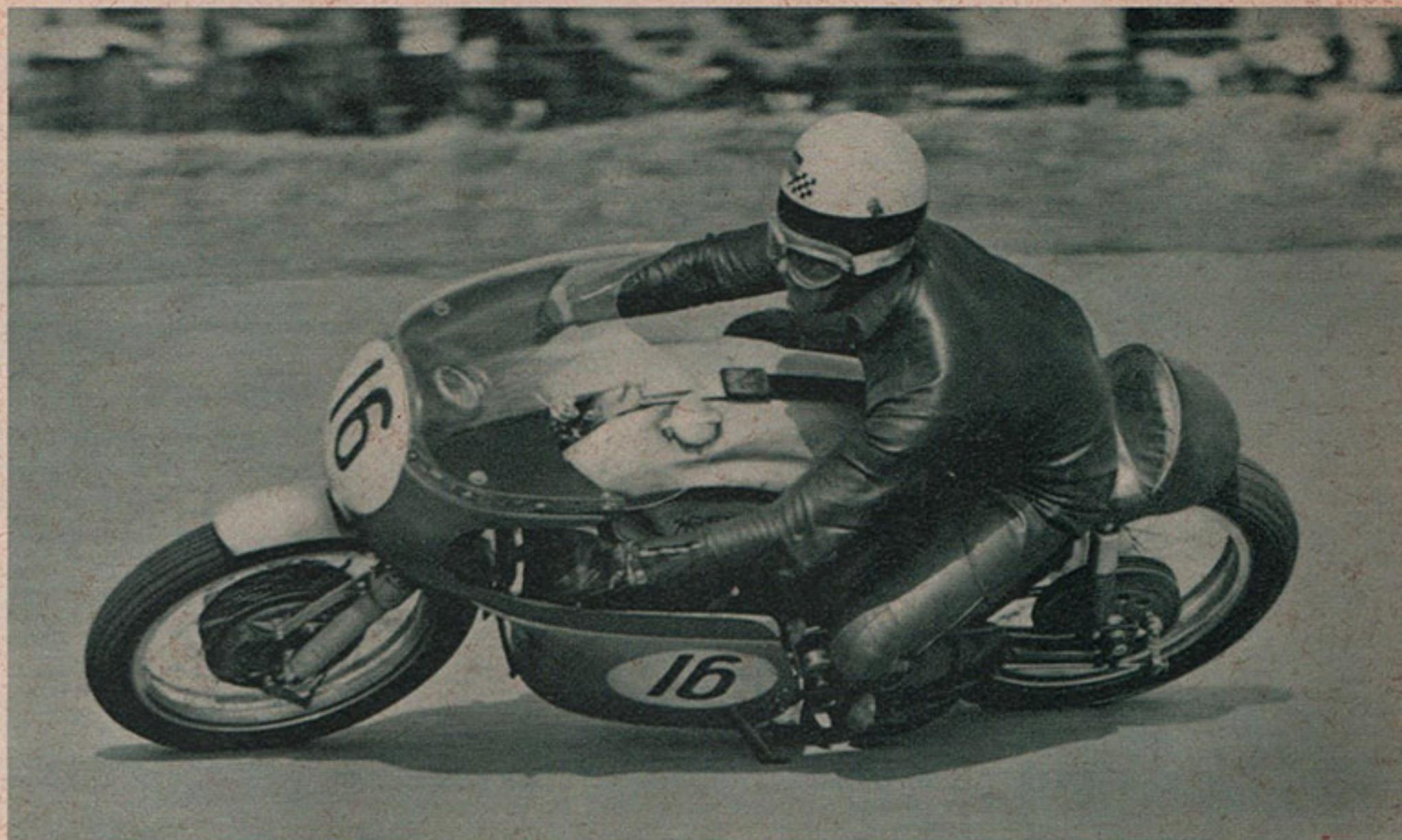
Huberts auf MZ folgen. Eine Runde später fehlt dann van Dongen mit der MZ.

Während Phil Read mit über zwei Minuten Vorsprung einem sicheren Sieg entgegenfährt, erwischt es in dieser letzten Runde noch Dave Simmonds; die Kurbelwelle seiner Kawasaki ist festgegangen. Ein wirklich großes Pech für ihn, der so gut gefahren war. Ginger Molloy aber wird so auf der Bultaco Zweiter vor Jan Huberts, der sich vom neunten auf den dritten Platz vorarbeiten konnte — ebenfalls, trotz aller Ausfälle, eine schöne Leistung. Canellas (Bultaco), Braun (MZ) und Visenzi auf der Montesa, dem es noch in der letzten Runde gelang, an Gordon Keith (Yamaha) vorbeizuziehen — das ist die weitere Platzierung. Die schnellste Runde fuhr Phil Read mit 3:19,7, also fast zwei Sekunden schneller als Bill Ivy im Training, jedoch zwei Sekunden langsamer als Ivys Rekordzeit vom vergangenen Jahr.

### 500 ccm: Und wieder Agostini

Giacomo Agostini zieht natürlich als Erster auf seiner Dreizylinder-MV Agusta im Lauf der Halblitermaschinen davon. Billie Nelson auf der Hannah-Paton, John Cooper auf seiner Seeley-Matchless, Silvio Grassetti mit der Bianchi, Jack Findlay auf der McIntyre-Matchless, Alberto Pagani auf einer Linto, Kel Carruthers und Walter Scheimann auf Norton — das ist die Reihenfolge des ersten Durchgangs. John Hartle mit seiner Cowles-Metisse, der in der letzten Reihe des 30 Starter starken Feldes stand und als Letzter vom Start wegkam, folgt als Schlußlicht. Dodds (Norton), Bergamonti (Paton) und Stasa (CZ) müssen schon am Ende der vierten Runde an die Boxen und scheiden aus. Jack Findlay kann sich aus der Verfolgergruppe lösen und schiebt sich an Agostini heran. Nelson und Cooper dichtauf, gefolgt von einer zweiten Vierergruppe: Carruthers, Pagani, Uphill und Gould. Jack Findlay fährt eine neue schnelle Runde (die bis dahin schnellste in diesem Rennen) und setzt sich in der sechsten sogar vor Agostini. Pagani scheidet mit abgebrochenem Auspuffrohr an achter Position liegend aus.

Aber Agostini wollte wohl (wie Mike Hailwood vor Jahren) den Zuschauern nur etwas Spannung bieten, denn in der nächsten Runde liegt er, Findlay weit hinter sich lassend, wieder in Führung. In der vorhergehenden Runde mußte auch Marsovszky ausscheiden. Zwei Runden später ereilt Dan Shorey das gleiche Pech. Auch Derek Woodman, der bis dahin ein schönes Rennen fuhr und auf seiner Seeley-Matchless



Oben: Walter Scheimann hielt sich mit der Norton in der Halbliterklasse gegen die internationale Grand Prix-Konkurrenz sehr gut, er belegte im Endergebnis den 12. Platz vor Karl Hoppe mit der Matchless.

auf Platz neun lag, scheidet mit abgerissenem Pleuel aus.

Als Agostini die 12. Runde beginnt, beträgt sein Vorsprung über eine halbe Minute vor Findlay, Nelson, Cooper und Williams, die dauernd ihre Positionen wechseln. Mit einigem Abstand folgt Carruthers, und wiederum etwas zurückliegend dann Gould, Chandler, Uphill, Butcher, Scheimann, Louwes und Hoppe, Osterhuis und Hartle, der jetzt auf Platz 15 liegt. In der nächsten Runde muß auch Rex Butcher seine Matchless beiseite schieben, so daß Walter Scheimann nun auf den 10. Platz vorrückt; Hartle liegt an 13. Stelle. Der Abstand der aus vier Mann bestehenden Verfolgergruppe zum Sechsten (Carruthers) ist merklich größer geworden.

Hartle muß jetzt warm geworden sein, jedenfalls verdrängt er Scheimann, Hoppe und Osterhuis und liegt so in der 18. Runde auf Platz 10. Leider erwischt es in der letzten Runde noch Billie Nelson. Wegen Motorschadens seiner

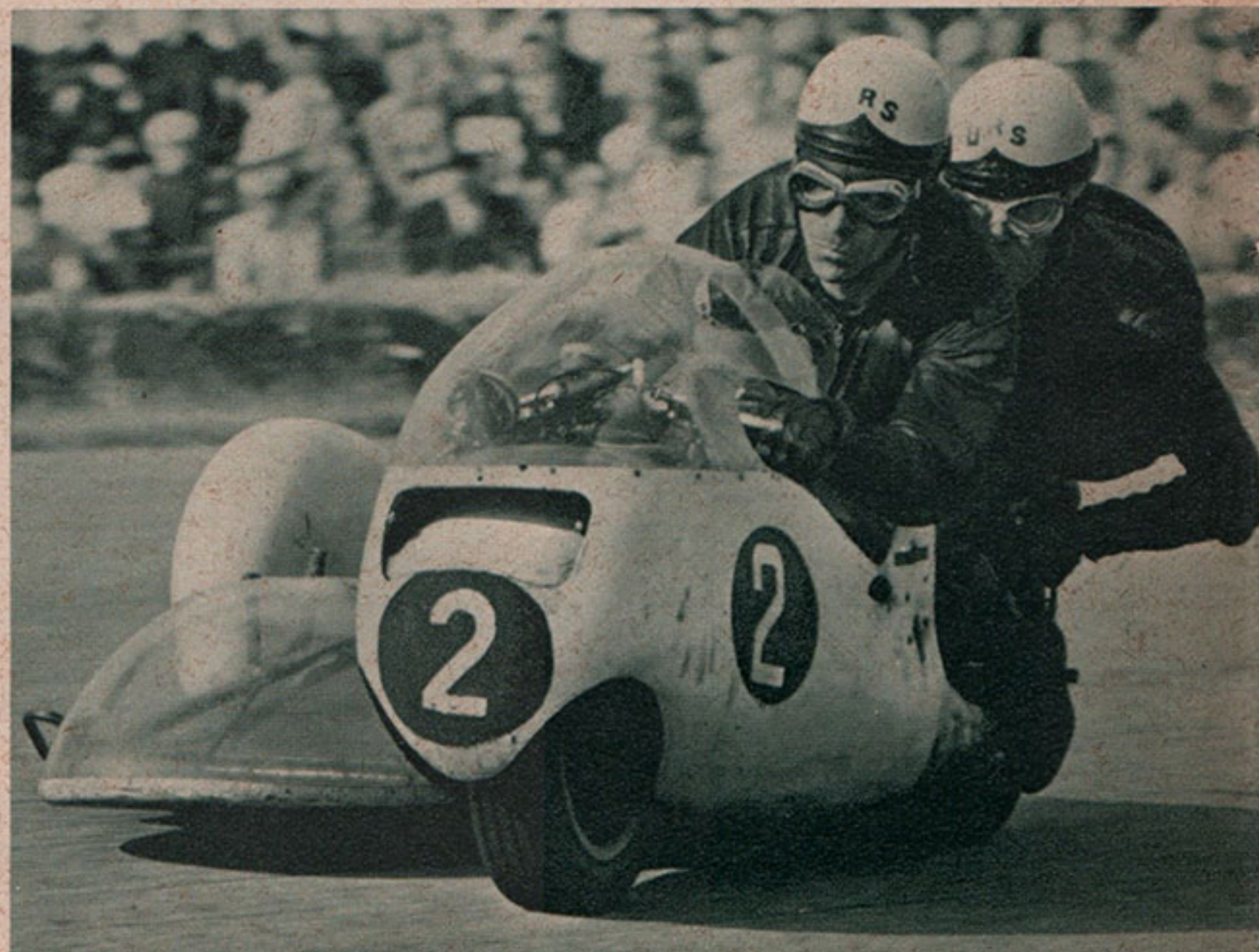
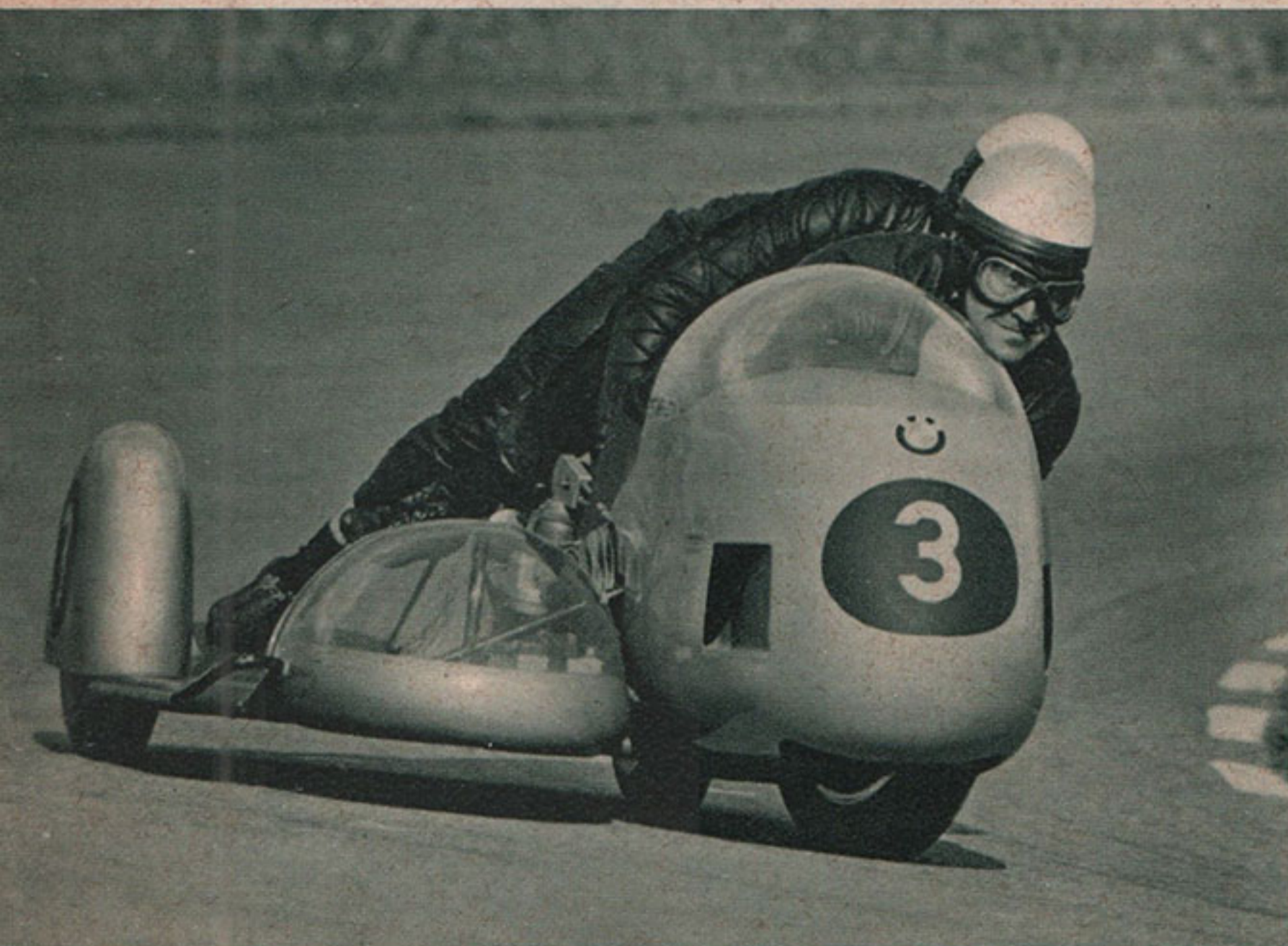
Unten: Schauzu mit Beifahrer Schneider, die im Lauf der Gespanne, gehandicapt durch einen nicht einwandfreien Motor — Dritte werden konnten (links), und (rechts) Helmut Fath mit Kalauch, die das Rennen auf dem fünften Platz beenden konnten, obwohl mehrfach die Stromversorgung der Zündanlage unterbrochen wurde.

Paton muß er, an fünfter Stelle liegend, noch so kurz vor Schluß ausscheiden.

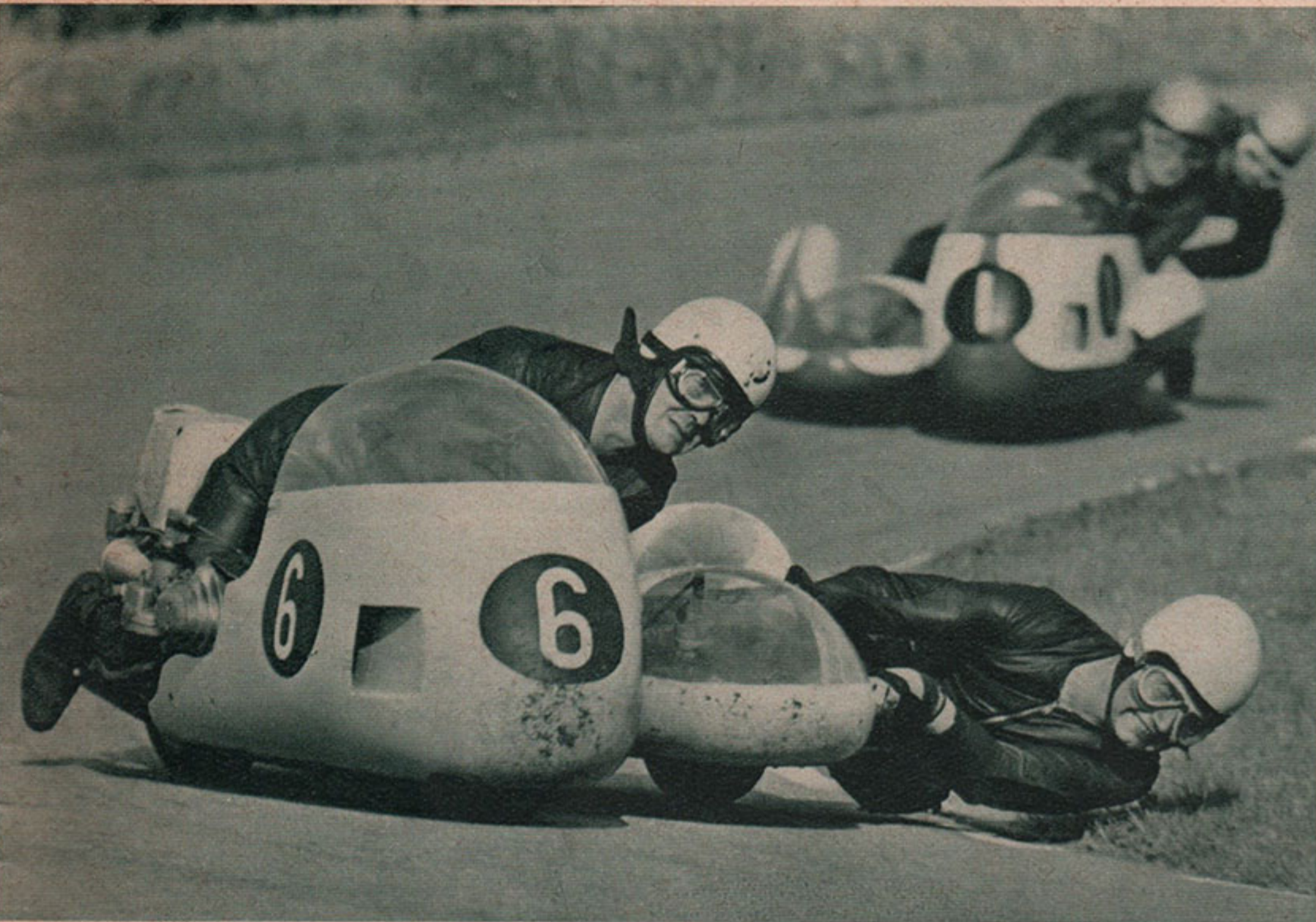
Agostini geht nach 20 Runden mit über einer Minute vor Findlay, Cooper und Williams durchs Ziel. Carruthers wird durch Nelsons Ausfall Fünfter vor Chandler, Uphill und Hartle. Walter Scheimann folgt auf der Norton vor Karl Hoppe, der auf der Matchless auf Platz 12 zwei Runden zurückliegt. Die schnellste Runde von Agostini mit 3:10,2 lag wieder deutlich über der von Hailwood im vergangenen Jahr gefahrenen Zeit von 3:05,4.

### Seitenwagenklasse: Erster Grand-Prix-Sieg für Attenberger

Das mit Abstand spannendste Rennen an diesem Samstag, die Gespannklasse, aber stand noch aus. Enders/Engelhardt hatten auf ihrem BMW-Gespann mit dem Kurzhubmotor mit 3:42,2 die schnellste Trainingszeit gefahren. Klaus Enders hatte in diesem Jahr bekanntlich schon so viel Pech, er verzichtete deshalb auf den vorbereiteten Einspritzmotor. Experimente, so meinte er mit Recht, könne er sich in diesem Jahr nicht mehr leisten. Attenberger/Schillinger hatten, ebenfalls auf BMW, mit 3:44,4 die zweitschnellste Zeit vor Fath/Kalauch gefahren, der auf der URS 3:45,9 erreichte. Erst hinter Wakefield, Kölle, Harris, Auerbacher und Luthringhauser







**Oben:** Attenberger/Schillinger mit ihrem BMW-Gespann vor Enders/Engelhardt, die sie auch im Ziel auf den zweiten Platz verwiesen. Das Bild vermittelt einen Eindruck von der Konzentration, mit der die beiden Ebersberger ihren ersten großen Grand Prix-Erfolg angingen – der ihr letzter sein sollte.

folgten Schauzu/Schneider. Ihnen war der rechte Ventilkeil flachgedrückt wie ein Blech (weil er nicht gehärtet war!), was zur Folge hatte, daß das Ventil reingefallen war. Schauzus Mechaniker Pels zögerte nicht lange, ließ durch ein Telefongespräch in Bad Homburg alles vorbereiten und fuhr (im neuen 280er Mercedes des Junior-Chefs der Firma Peters Pneu, Schauzus Sponsor) nach Bad Homburg, um dort neue Ventilsitze in den Kopf zu fräsen und diesen wieder fertigzumachen. Nach einer Stunde Schlaf auf einem Autobahnparkplatz war Pels mit den Köpfen (sicherheitshalber hatte er auch gleich die Keile des anderen Kopfes mit gewechselt) am frühen Morgen wieder in Assen, wo man den Motor dann komplettierte. Trotzdem waren die Voraussetzungen für Schauzu nicht gerade günstig, denn nun hatte er links einen bereits eingefahrenen und rechts einen neuen Kolben drin (weil das hereingefallene Ventil den alten zerstört hatte).

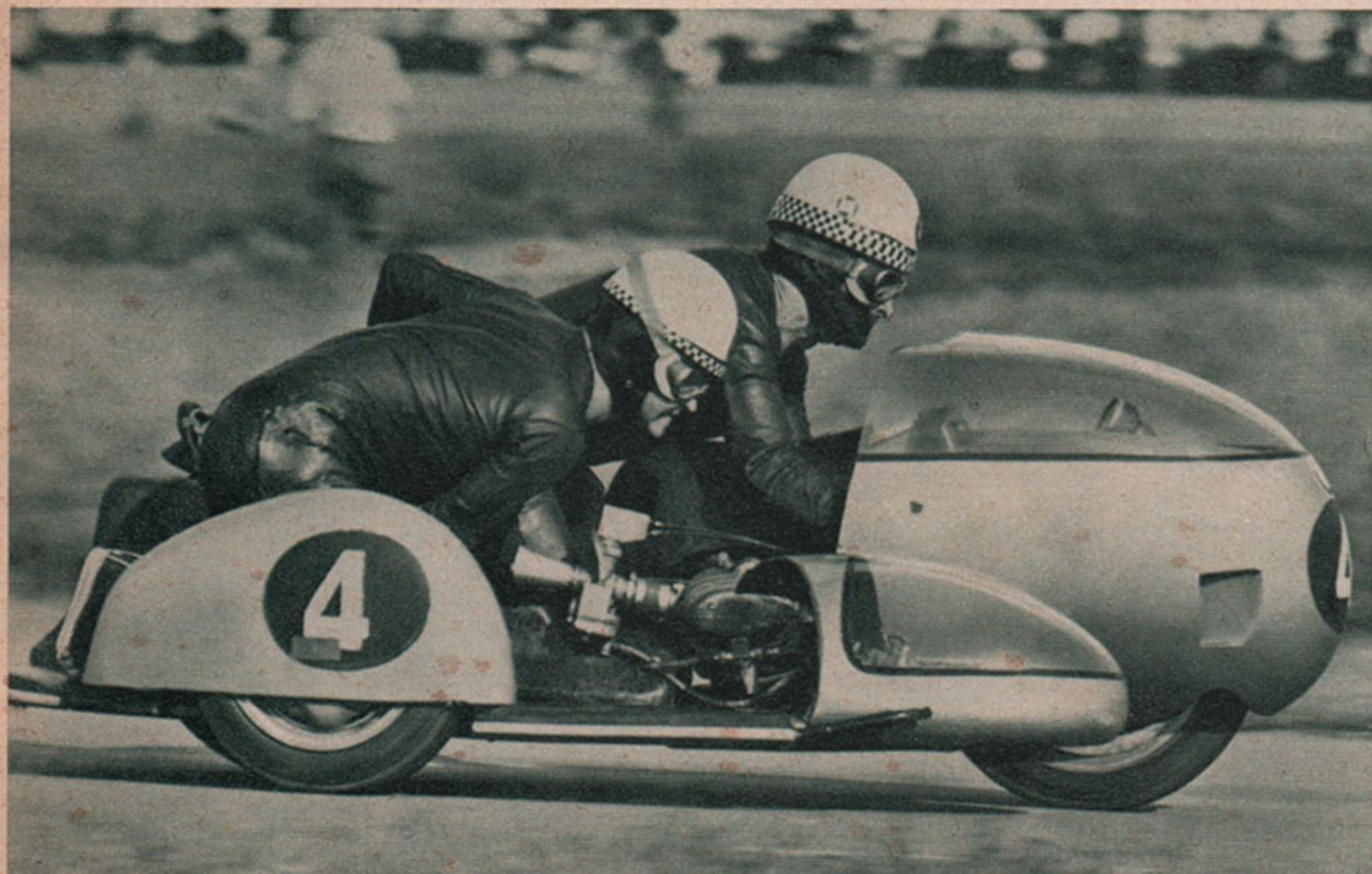
Zunächst jedoch ist es Auerbacher, der aus der zweiten Startreihe herauschießend, die Führung übernimmt, um sie allerdings schon am Ende der ersten Runde an Enders abgeben zu müssen. Schauzu, Harris, Wakefield, Fath, Atten-

berger, Luthringhauser, Butscher, Kölle folgen auf den Plätzen. In der dritten Runde muß Harris an die Boxe. Helmut Fath, der die Haarnadelkurve gegenüber dem Fahrerlager als Erster passiert, fällt zurück, weil ihm sein Beifahrer versehentlich das Kabel von der Batterie gezogen hatte. Das passierte dann im weiteren Verlauf noch viermal (?), trotzdem wurde er Fünfter.

Attenberger setzte dem führenden Klaus Enders hart zu, und so gelingt es ihm in der letzten Rechten vor Start und Ziel, zu Beginn der fünften Runde, an ihm vorbeizuziehen. Schauzu liegt zwar noch immer an dritter Position, ver-

**Unten:** Auerbacher/Hahn kamen in Assen nur auf den vierten Platz, mit ihrem Sieg in Francorchamps, eine Woche später, rückten sie jedoch nach dem unglückseligen Ausfall ihrer Konkurrenten Attenberger/Schillinger auf den ersten Platz in der Weltmeisterschafts-Rangliste.

Fotos: V. Rauch



liert aber merklich an Boden. Sein Motor scheint doch nicht so richtig zu laufen, er will offensichtlich nichts riskieren und fährt lieber auf Ankommen. Wakefield und Fath folgen mit Abstand. In der fünften Runde zieht Fath wieder an Wakefield vorbei und liegt nun an fünfter Stelle. Die Abstände vergrößern sich immer mehr. Butscher muß seine BMW, an achter Position liegend, mit Bremsschaden beiseite stellen. Und da beginnt Attenbergers Motor auszusetzen. Sofort ist Enders wieder in Führung. Luthringhauser, der bisher an sechster Stelle lag, fehlt.

Dann aber gelingt es Attenberger doch tatsächlich in der vorletzten Runde, wieder an Enders vorbeizugehen! Obwohl Enders alles versucht und in der Zielkurve beinahe noch von der Strecke abkommt, soviel Dampf hat er stehenlassen, reicht es nicht mehr: Attenberger gewinnt verdient seinen ersten Weltmeisterschaftslauf vor Enders, der hier mit einem brandneuen Motor fuhr (nachdem ihm seiner wegen Öl-mangels auf der TT auseinandergefliegen war – also auch ohne die „Dreherei“ hätte der Motor dort wahrscheinlich nicht gehalten), verfügte nicht über die Motorleistung, die er sonst in seinen Motoren hat. Attenbergers Motor dagegen lief bis auf die eine Runde einwandfrei. Man konnte das am besten auf der Zielgeraden sehen: Enders und sein Beifahrer lagen tief in die Verkleidung geduckt, während Attenberger darauf nicht achten mußte. Siegfried Schauzu folgte eine Minute zurückliegend auf Platz drei vor Auerbacher und Fath. Der Schweizer Castella wird Sechster.

Ein wirklich großartiger Erfolg für Attenberger, der nach seinem zweiten Platz auf der TT nun auf den ersten in der Weltmeisterschaftsrangliste rückte. Um 5,2 Sekunden war er bei seiner Rekordrunde schneller gewesen als Weltmeister Enders im Vorjahr! V. R.

#### Ergebnisse:

##### Klasse bis 50 ccm, 8 Runden = 61,64 km

1. P. Lodewijx (Jamathi) mit 117,276 km/h; 2. H.-G. Anscheidt (Suzuki) mit 117,271 km/h; 3. A. Toorsen (Kreidler); 4. J. de Vries (Kreidler); 5. J. Schurgers (Kreidler); 6. R. Schmälzle (Kreidler); 7. J. Bruins (Kreidler); 8. R. Kunz (Kreidler); 9. de Ara (Derbi); 10. J. van Leuwen (Honda); 11. J. Mooyen (Kreidler); 12. H. Denzler (Kreidler). – Schnellste Runde: P. Lodewijx (Jamathi) mit 119,757 km/h.

##### Klasse bis 125 ccm, 14 Runden = 107,86 km

1. P. Read (Yamaha) mit 133,039 km/h; 2. G. Molloy (Bultaco) mit 127,345 km/h; 3. J. Huberts (MZ) mit 126,763 km/h; 4. S. Canellas (Bultaco); 5. D. Braun (MZ); 6. G. Visenzi (Montesa); 7. G. Keith (Yamaha); 8. T. Robb (Bultaco); 1 Runde zurück: 9. B. Smith (Derbi); 10. R. Breedt (Honda). – Schnellste Runde: P. Read (Yamaha) mit 138,888 km/h.

##### Klasse bis 250 ccm, 17 Runden = 130,97 km

1. B. Ivy (Yamaha) mit 141,855 km/h; 2. P. Read (Yamaha) mit 141,849 km/h; 3. R. Pasolini (Benelli) mit 137,579 km/h; 4. H. Rosner (MZ) mit 136,401 km/h; 5. R. Gould (Yamaha); 1 Runde zurück: 6. S. Herrero (Ossa); 7. J. Cooper (Yamaha); 8. G. Molloy (Bultaco); 9. G. Milani (Aermacchi); 10. J. Findlay (Bultaco). – Schnellste Runde: B. Ivy (Yamaha) mit 143,709 km/h.

##### Klasse bis 350 ccm, 20 Runden = 154,09 km

1. G. Agostini (MV Agusta) mit 141,412 km/h; 1 Runde zurück: 2. G. Molloy (Bultaco); 3. G. Milani (Aermacchi); 4. B. Stasa (CZ); 5. D. Woodman (Metisse); 6. D. Simmonds (Kawasaki); 7. P. Williams (AJS); 8. K. Hoppe (Aermacchi); 9. D. Shorey (Norton); 10. R. Chandler (Seeley). – Schnellste Runde: G. Agostini (MV Agusta) mit 144,532 km/h.

##### Klasse bis 500 ccm, 20 Runden = 154,09 km

1. G. Agostini (MV Agusta) mit 141,430 km/h; 2. J. Findlay (Matchless) mit 138,634 km/h; 3. J. Cooper (Seeley) mit 138,631 km/h; 4. P. Williams (Matchless); 5. K. Carruthers (Norton); 6. R. Chandler (Seeley); 7. M. Uphill (Norton); 8. R. Gould (Norton); 9. J. Hartle (Metisse); 10. T. Louwes (Norton); 11. B. Oosterhuis (Norton); 12. W. Scheimann (Norton); 13. K. Hoppe (Matchless). – Schnellste Runde: G. Agostini (MV Agusta) mit 145,825 km/h.

##### Klasse Seitenwagengespanne, 14 Runden = 107,86 km

1. Attenberger/Schillinger (BMW) mit 130,093 km/h; 2. Enders/Engelhardt (BMW) mit 130,063 km/h; 3. Schauzu/Schneider (BMW); 4. Auerbacher/Hahn (BMW); 5. Fath/Kalauch (URS); 6. Castella/Castella (BMW); 7. Tombs/Tombs (BMW). – Schnellste Runde: Attenberger/Schillinger (BMW) mit 133,089 km/h.

# DAS MOTORRAD

## testet:

Vor uns liegt ein Fahrtschreiberblatt aus unserem Kienzle-Fahrtschreiber mit 24 Minuten-Laufwerk von einer Runde um den Nürburgring mit einer modernen 250 ccm-Maschine, das für eine Strecke von 22,3 km über die Nordschleife eine Zeit von 11 Minuten und 30 Sekunden angibt. Gefahren während unseres Tests von Lizenzfahrer und Nürburgring-Experte Walter Sommer. Es ist ein Durchschnitt von 116,34 km/h. Das Motorrad ist die neue 250 ccm-Honda CB 250 Supersport mit Fünfganggetriebe. Unsere eigenen Rundendurchschnitte mit Fahrtschreiber liegen bei 12:20/12:10/12:15 für diese Strecke (also zwischen 108,5 und 109,5 km/h), und die Zeiten ohne Fahrtschreiber sind etwas besser. Wenn man sich überlegt, daß 1958 eine gleichschwere 250er mit einem Durchschnitt von 95 km/h auf der Nordschleife des Nürburgringes eine Spitzenleistung bot, dann sind diese Zahlen ein Abbild des in diesen zehn Jahren gemachten technischen Fortschritts. 1958 galten bei einem Viertaktmotor mit obenliegender Nockenwelle 18 PS aus 250 ccm als absolut sportlich, 72 PS/Liter Hubraumleistung — 1968 sind es sozusagen „Veteranen“-Leistungen, denn die modernen japanischen Hochleistungs-250er bieten 30 PS (65% Mehrleistung), 120 PS/Liter Hubraumleistung. Die Japaner sind in ihrer Entwicklung so weit, daß sie solche Motoren in riesigen Stückzahlen am Band fertigen. Es ist notwendig, daß diese Tatsachen vorweg erwähnt werden, denn zu schnell ist man geneigt, sensationelle Fortschritte als „gegeben“ zu betrachten und zur Tagesordnung zu kommen.

Was bei einer intensiven und fortschrittlichen Entwicklungsarbeit tatsächlich möglich ist, das haben wir an der neuen 250er Honda-Supersport feststellen können. Die angegebenen 30 PS sind keine Prospekt- und Reklame-PS. Wenn ein Fahrer von 65 kg Gewicht im Lederzeug auf der Geraden 150 km/h mit einer fahrfertig wiegenden Maschine von 160 kg (und montiertem Fahrtschreiber-„Hinderniss“) fährt, dann sind bis zu 30 PS notwendig, sonst würde es nicht möglich sein. Diese insgesamt 225 kg vom Stand weg auf 100 km/h in durchweg 8 Sekunden zu beschleunigen, macht ebenfalls eine solche Leistung des Motors notwendig. Kontrollen über den Drehzahlmesser bestätigen diese Angaben.

Aus unseren Fahrten ist nicht ein Fahrbericht über einen kurzen Eindruck geworden, wir haben das Motorrad über fast 40 Runden um den Nürburgring gejagt, um zunächst einmal zu Lei-

Die Leistungsfähigkeit der neuen 250 ccm Honda-Supersport CB 250 ist erstaunlich. Es ist sehr viel Neues daran und sehr viel Verbessertes aus vorhergehenden Modellen. Nur der Tank — 12 kleine Literchen — Kaffeebar-Distanz — w a r u m ? —



stungswerten und zu einer ersten Vorstellung über die gebotene Zuverlässigkeit zu kommen. Ein Langstrecken-Test wird außerdem noch vorgenommen. Die Erkenntnisse dieser Prüfungsfahrten rechtfertigen einen Test, eine vorläufige endgültige Stellungnahme, was nicht immer mit einer uns erstmals vorgestellten Maschine gelingt. Vor allem waren wir in zwei Punkten sehr skeptisch: Fahrwerk-Verhalten und Zähigkeit des Motors.

Zunächst wurde bei den ersten Runden festgestellt, daß die Gesamtübersetzung zu groß war. Das war uns bei einem japanischen Motorrad neu. Auf dem Hinterrad-Zahnkranz befanden sich 38 Zähne, auf dem Getrieberitzel 15 Zähne, irgendwelche Ritzel zum Auswechseln gab es noch nicht in der Honda-Niederlassung (jetzt in Offenbach-Rumpenheim), so probierten wir das Getrieberitzel der CB 450 K 1 mit 16 Zähnen. Siehe da, es paßte und konnte montiert werden. Also hieß die Sekundär-Übersetzung jetzt 16:38 = 2,375. Das stimmte mit der Werksangabe überein. Auf der langen Geraden drehte der Motor mit dieser Übersetzung bis auf 10 500 U/min, wenn man sich klein machte. 10 500 U/min bedeuten bei einer Gesamtübersetzung von 7,94 im fünften Gang ca. 150 km/h.

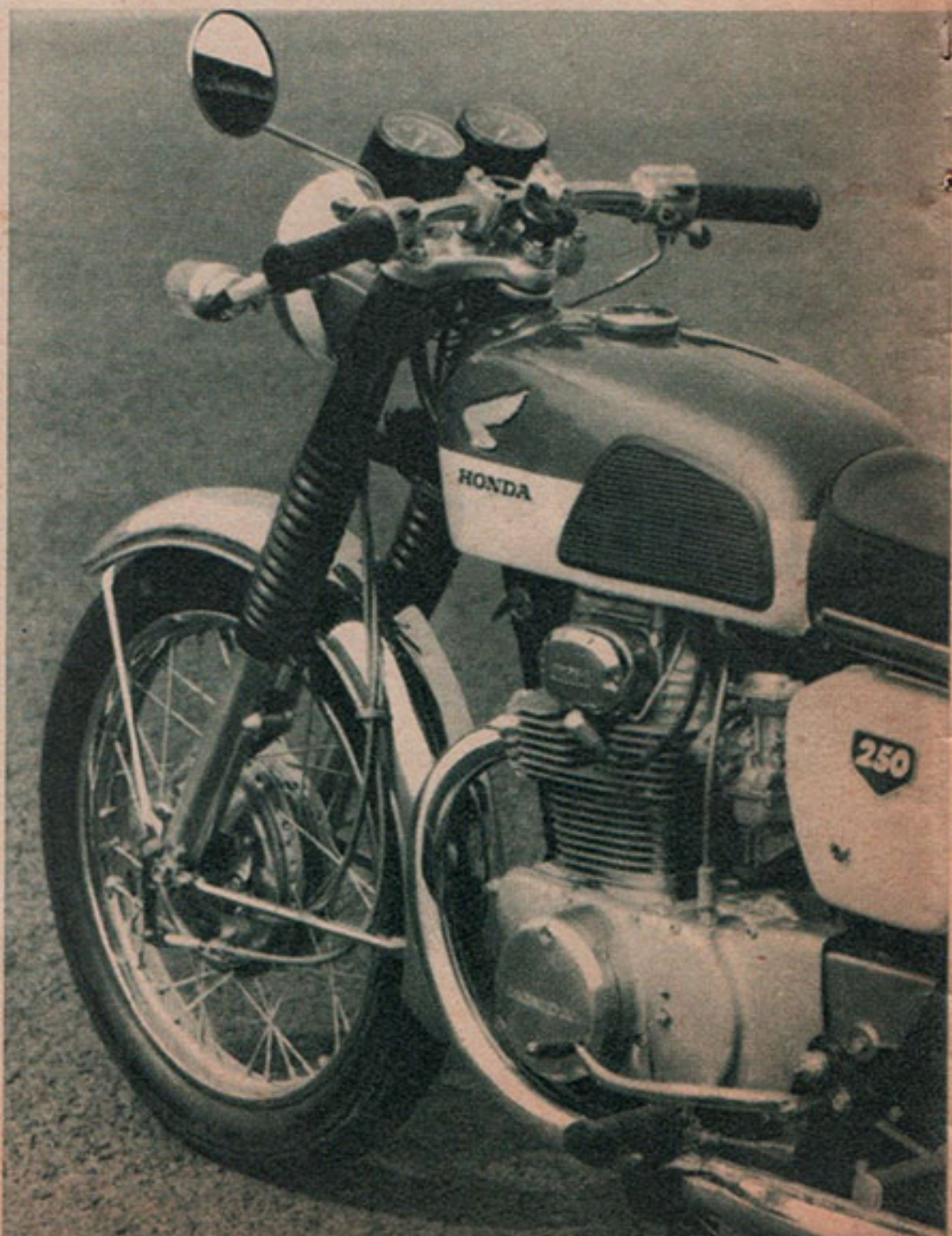
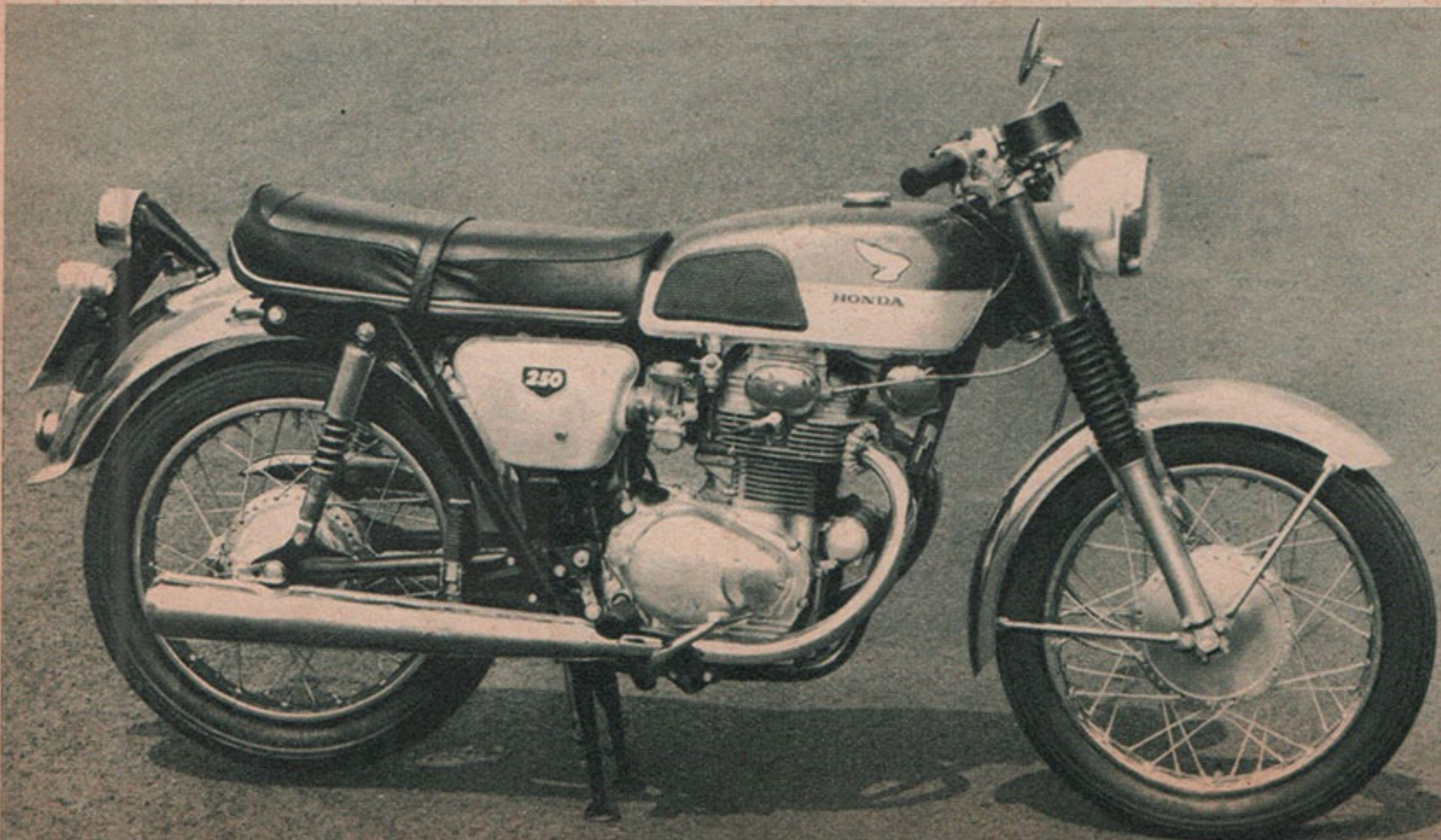
Der Motor machte keine Schwierigkeiten beim Anlassen mit dem Elektrostarter und beim Anwerfen mit dem Kickstarter. Man läßt ihn dann etwa eine Minute lang mit 1000 bis 2000 U/min

Die Telegabel ist ganz neu konstruiert und verbessert (200 ccm Stoßdämpferöl je Holm), vorn gibt es eine Doppelnockenbremse, über dem Scheinwerfer befinden sich links der Tachometer und rechts der Drehzahlmesser. Der Fußschalthebel ist sehr lang, doch die Schaltwege sind angenehm kurz. Die Seitenstütze ist serienmäßig.

# Honda CB 250 Supersport 1968

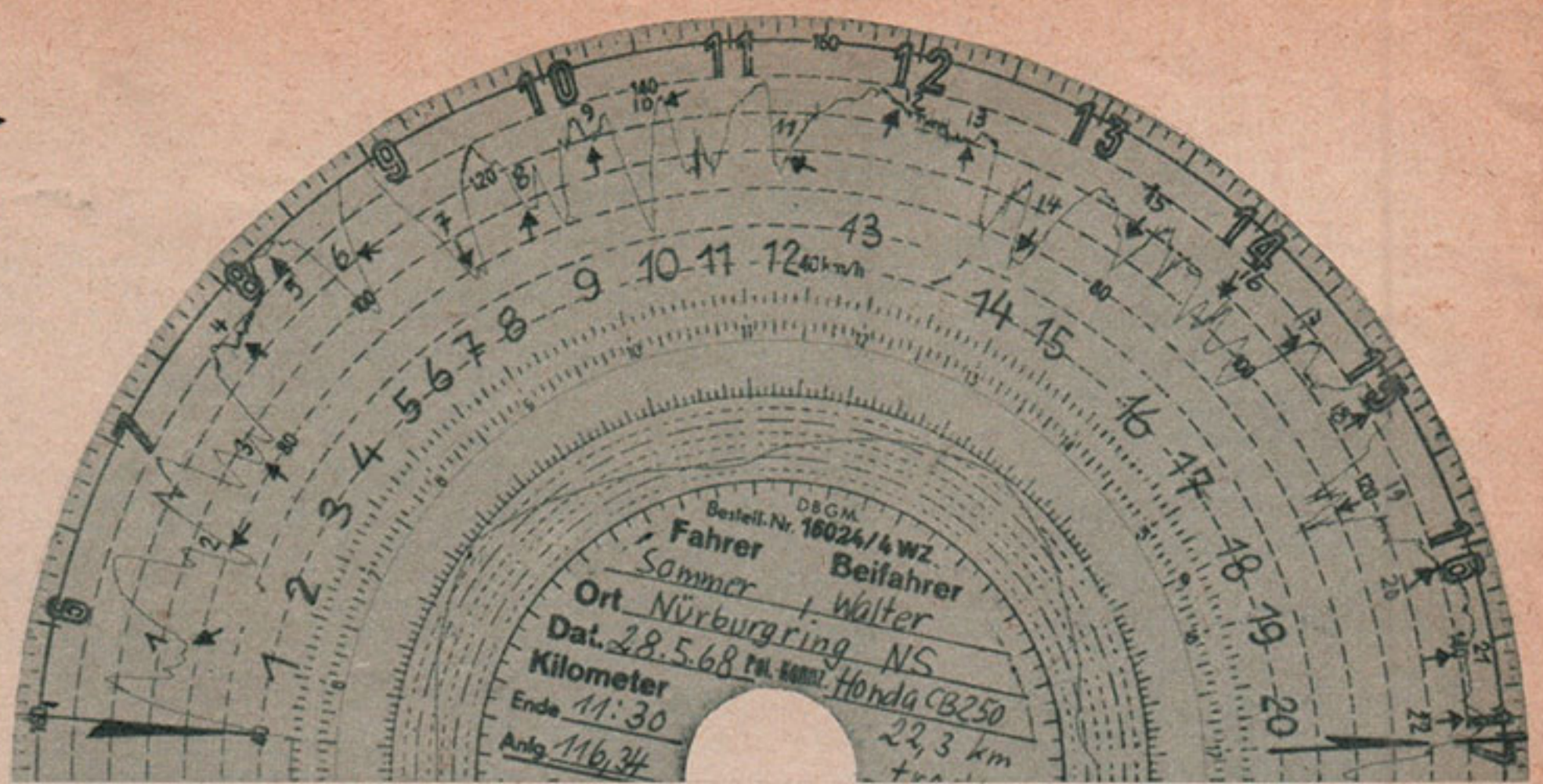
laufen, um das Öl aus der Ölwanne bis zur obenliegenden Nockenwelle hinaufzupumpen. Die Ölpumpe ist eine Kolbenpumpe, die über einen Exzenter angetrieben wird. Das bei diesen Drehzahlen! Aber es gab keinen Ausfall, das Ganze ist sehr sauber durchkonstruiert und ausreichend bemessen. Mit der serienmäßigen Düsenbestückung nahm der Motor dann ohne Jonglieren mit der Luftklappe sofort Gas an, und nach einigen etwas ruhiger gefahrenen Kilometern zog man ihn schließlich richtig auf. Damit kam dann Leben in die CB 250!

Die Kurbelwelle dreht sich in vier Lagern (drei Rollenlager, auf der Antriebsseite ein stärkeres Kugellager), die Hubzapfen sind um 180° versetzt. Die Kolbenbolzen sind jeder um einen Millimeter zur Einlaßseite hin desachsiert, das Pleuel läuft in einem Rollenlager auf dem Hubzapfen. Der Nockenwellen-Antrieb befindet sich zwischen den beiden Zylindern und Kurbelwellen-Hälften zusammen mit der automatischen Kettenspannung und der Führungsrolle. Pro Ventil gibt es zwei Schraubenfedern. Das Einlaßventil hat einen größeren Durchmesser als das Auslaßventil (dieser neue Honda-ohc-Motor ist so interessant, daß wir in einem gesonderten Artikel darüber berichten müssen, da dies den möglichen Umfang des Tests sprengen würde). Der Motor der Testmaschine machte hinsichtlich von Vibrationen einen kultivierten Eindruck. Unterhalb von etwa 7000 U/min spielte sich leistungsmäßig nicht besonders viel ab, aber die ganze Charakteristik ist eben so, daß man sich immer zwischen 7000 U/min und 10 000 U/min bewegt. Das höchste Drehmoment liegt bei 9250 U/min mit 2,175 mkg. Wenn man aber trotzdem im unteren Drehbereich nicht verhungerte, dann sorgen dafür die neuen Keihin-Unterdruck-Vergaser mit Drosselklappen, deren Unterdruckkolben die richtige Dosierung des Gemisches drehzahlabhängig steuern. Beim Aufreißen des Drehgriffes gibt es kein Verschlucken, der Motor legt sauber an Drehzahl zu. So bleibt dann trotz allem ein gewisses Maß an Leistung, wenn die Drehzahl absackt. Doch wird man immer sofort schalten, um das ungeheure Temperament wieder auszunutzen. Nähert man sich den 11 500 U/min, dann ist allerdings sehr bald Feierabend, der Motor dreht einfach nicht höher, und am kurzen Schnarren der Ventildfedern kann man hören, daß die Grenze erreicht ist. Also anders als bei den Torsions-Ventildfedern der CB 450. Trotzdem wagten wir uns an etwa 165 km/h in der Fuchsröhre heran =



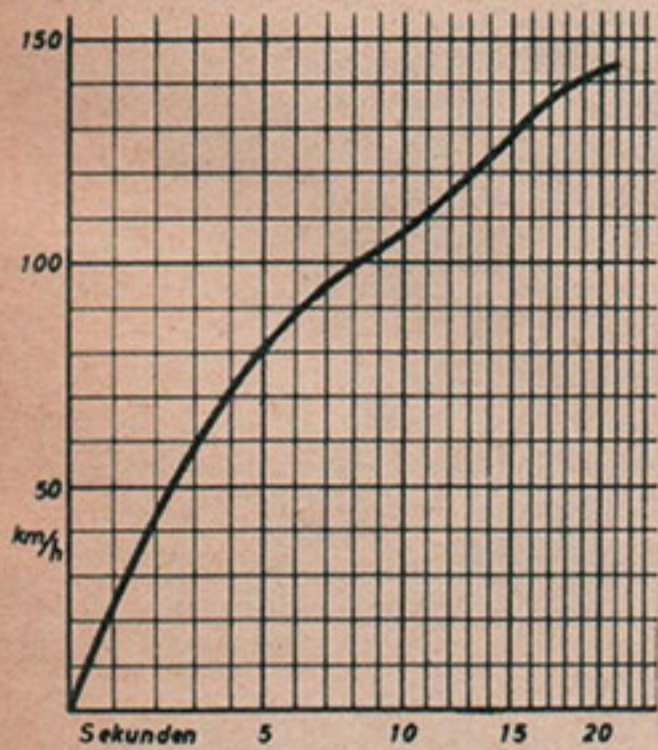
# Alles mit einem Blick

Das Original-Kienzle-Fahrtschreiberblatt mit der von Walter Sommer gefahrenen Testrunde in 11:30 für die 22,3 km lange Meßstrecke. Die kleinen Zahlen an der aufgezeichneten Geschwindigkeitslinie geben mit ihren Pfeilen die Kilometermarken an, die großen eingeschriebenen Zahlen markieren die unten erklärten Streckenstellen. Der Abstand zwischen den offenen Zahlen am Scheibenrand ist jeweils eine Minute, die Teilstriche bedeuten je fünf Sekunden (24 Minuten-Laufwerk). Wird die Linie, wie zwischen Kilometer 11 und 13, rauh, so deutet das auf besonders hohe Drehzahl hin. Dies ist an der langen 7%-Steigung hinter der Bergwerkskurve im „Kesselchen“ z. B. der Fall.

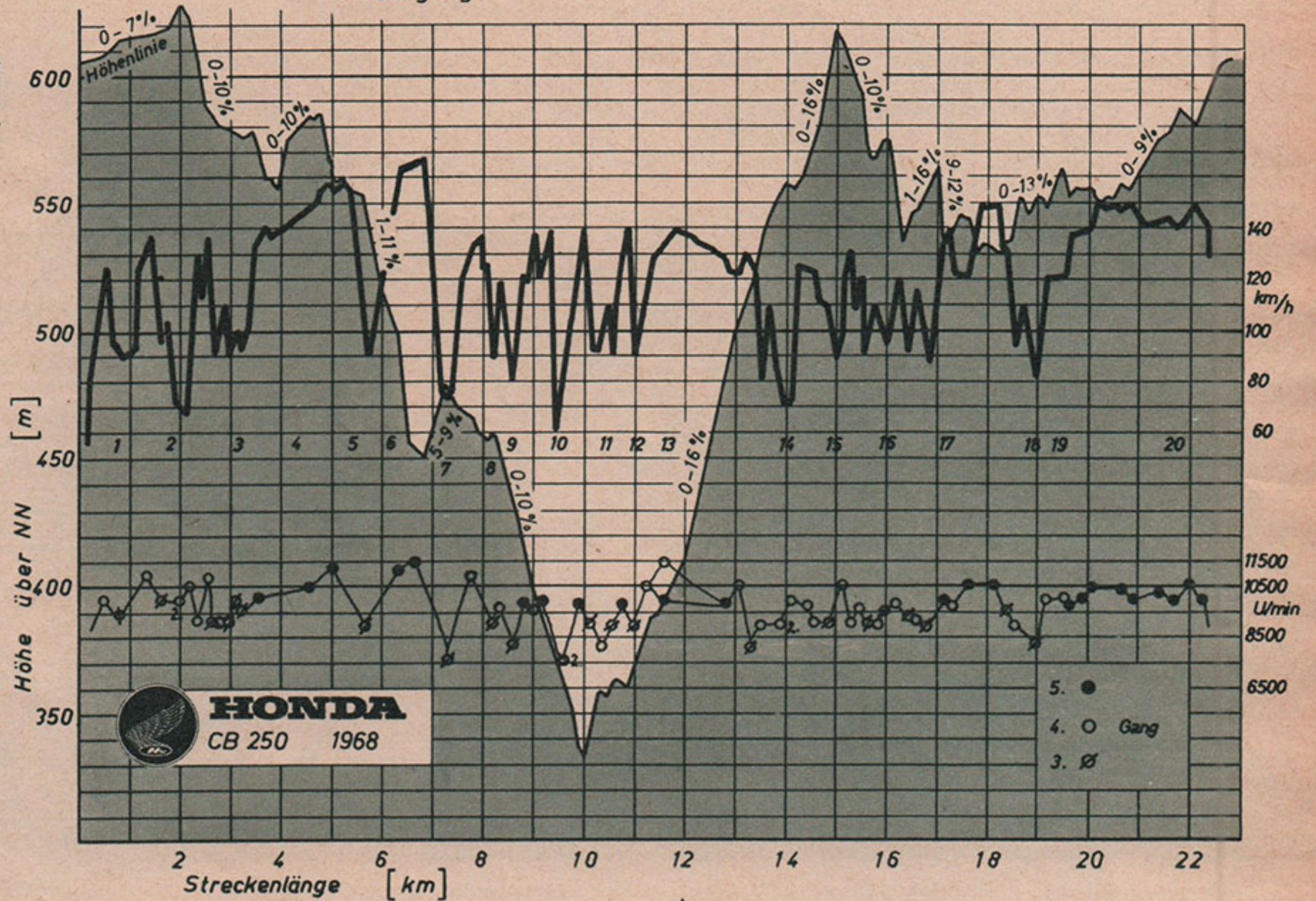


Nürburgring

Die beste mit einem 65 kg-Fahrer gemessene Beschleunigung.



Dieses Diagramm ist aus 10 verschiedenen Fahrtschreiberblättern ermittelt. Die oberste Linie, die nachher fällt und dann wieder ansteigt, gibt zusammen mit der zu ihr gehörenden Höhenangabe (linke Seite) den Höhenverlauf der Strecke an. Die fette Linie in der Mitte zeigt den Geschwindigkeitsverlauf, die untere Linie mit den verschiedenen Punkten gibt den Drehzahlverlauf mit Schaltpunkten an. Ganz unten sind die Streckenkilometer markiert, rechts sind die Markierungspunkte für km/h und U/min. Die Zahlen unter der Geschwindigkeitslinie geben folgende Streckenstellen an (passend zur Markierung auf oberem Fahrtschreiberblatt): 1 Südkurve, 2 Hatzenbach-Einlaufkurve, 3 Hatzenbach-Ausgang, 4 Flugplatz, 5 Schwedenkreuz, 6 Aremberg-Kurve und Fuchsröhre, 8 Adenauer Forst, 9 Kallenhard-Kurve, 10 Wehrseifen-Ecke, 11 Ex-Mühle/Breidscheid, 12 Bergwerkskurve, 13 Steigung Kesselchen, 14 Karussell, 15 Hohe Acht, 16 Eschbach-Brünnchen, 17 Pflanzgarten, 18 Schwalbenschwanz, 19 Galgenkopf, 20 Antoniusbuche.

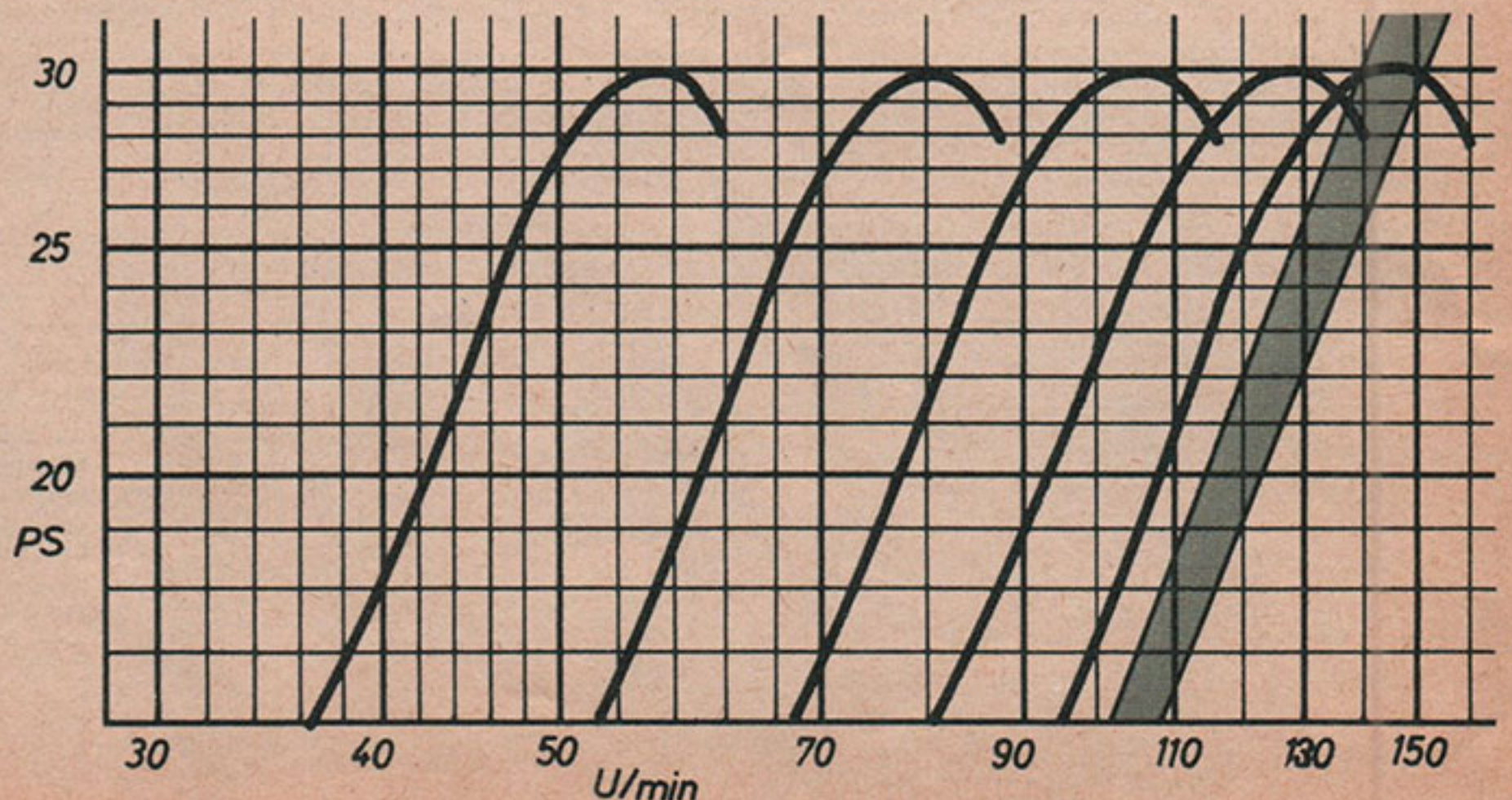
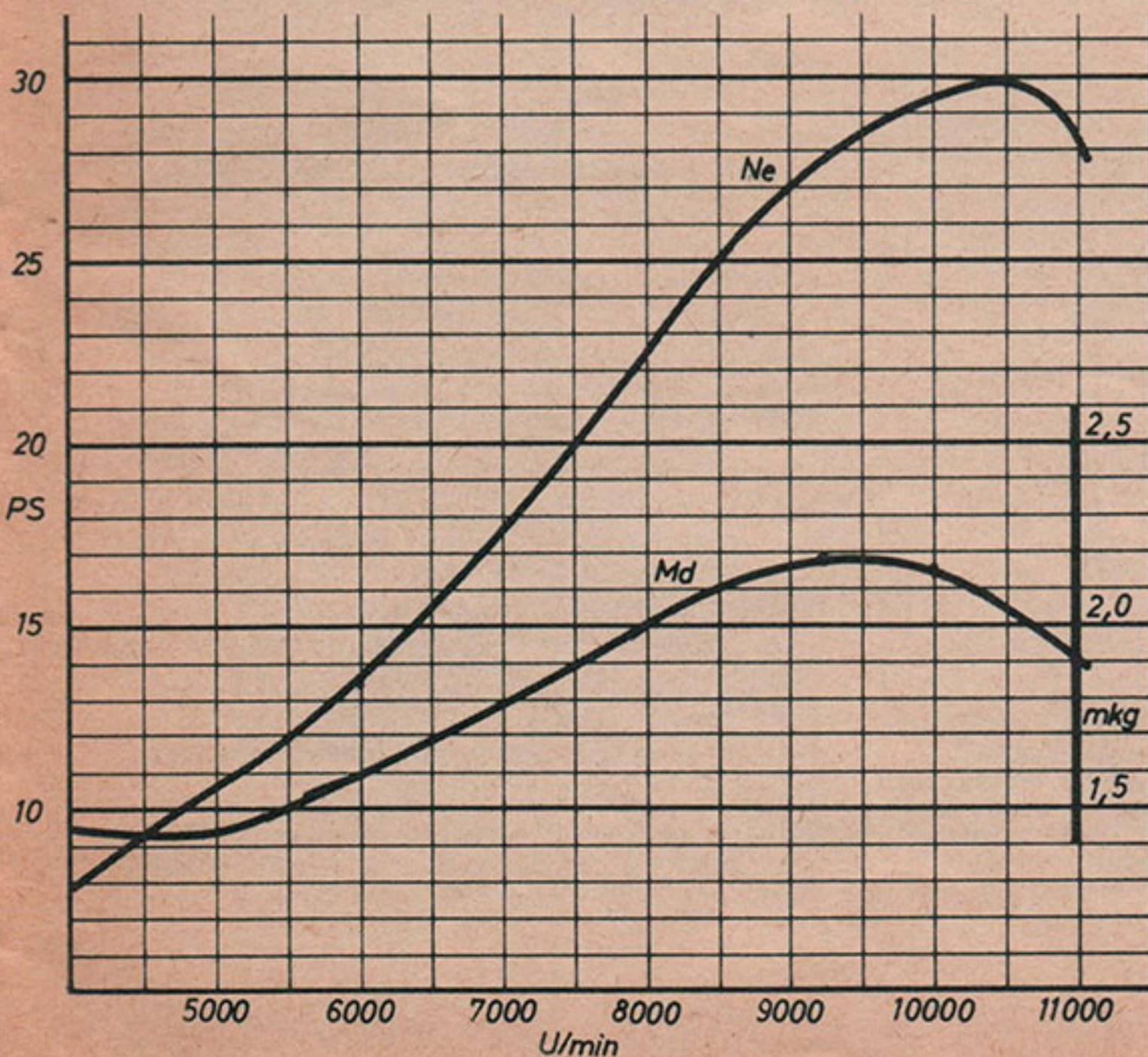
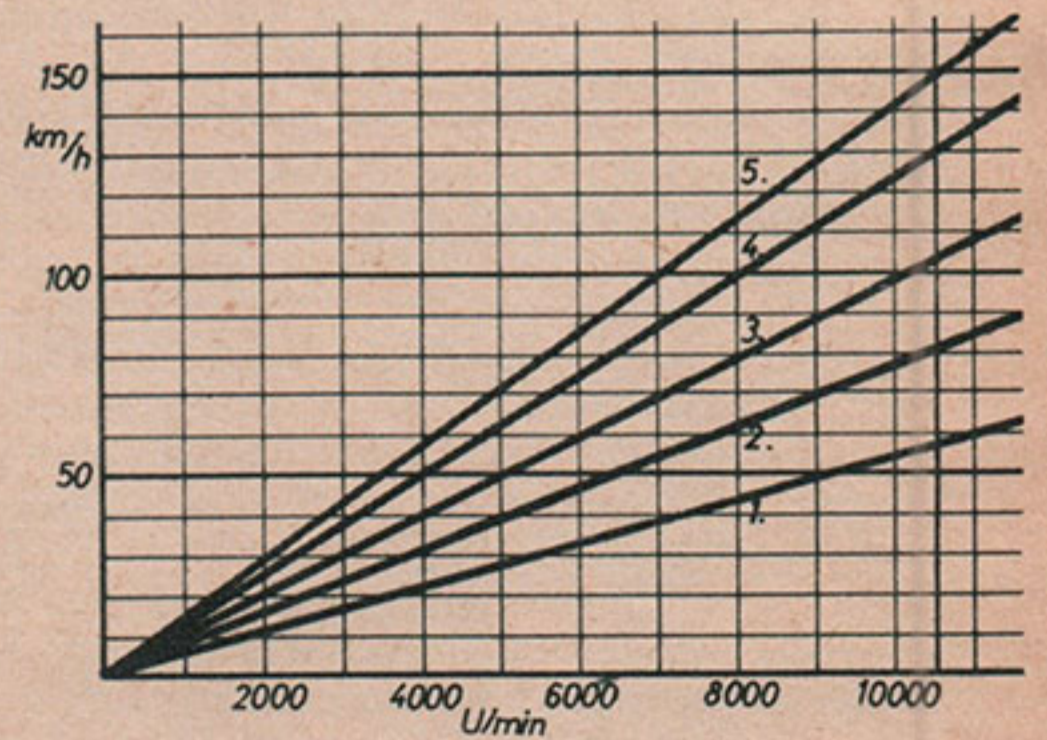


Sehr deutlich gibt das Höhendigramm die Tatsache wieder, daß bei der geglückten Getriebeabstufung auf einer so schwierigen Strecke wie am Nürburgring kaum große Drehzahlsprünge auftreten, obwohl die Geschwindigkeit andauernd höher oder niedriger ist. Ein Hochleistungsmotor mit einem schmalen Leistungsband braucht ein so gut abgestimmtes Getriebe.

Gangdiagramm mit Angabe der Drehzahlen und der Geschwindigkeiten.

Leistungskurve des Motors mit Drehmomentverlauf.

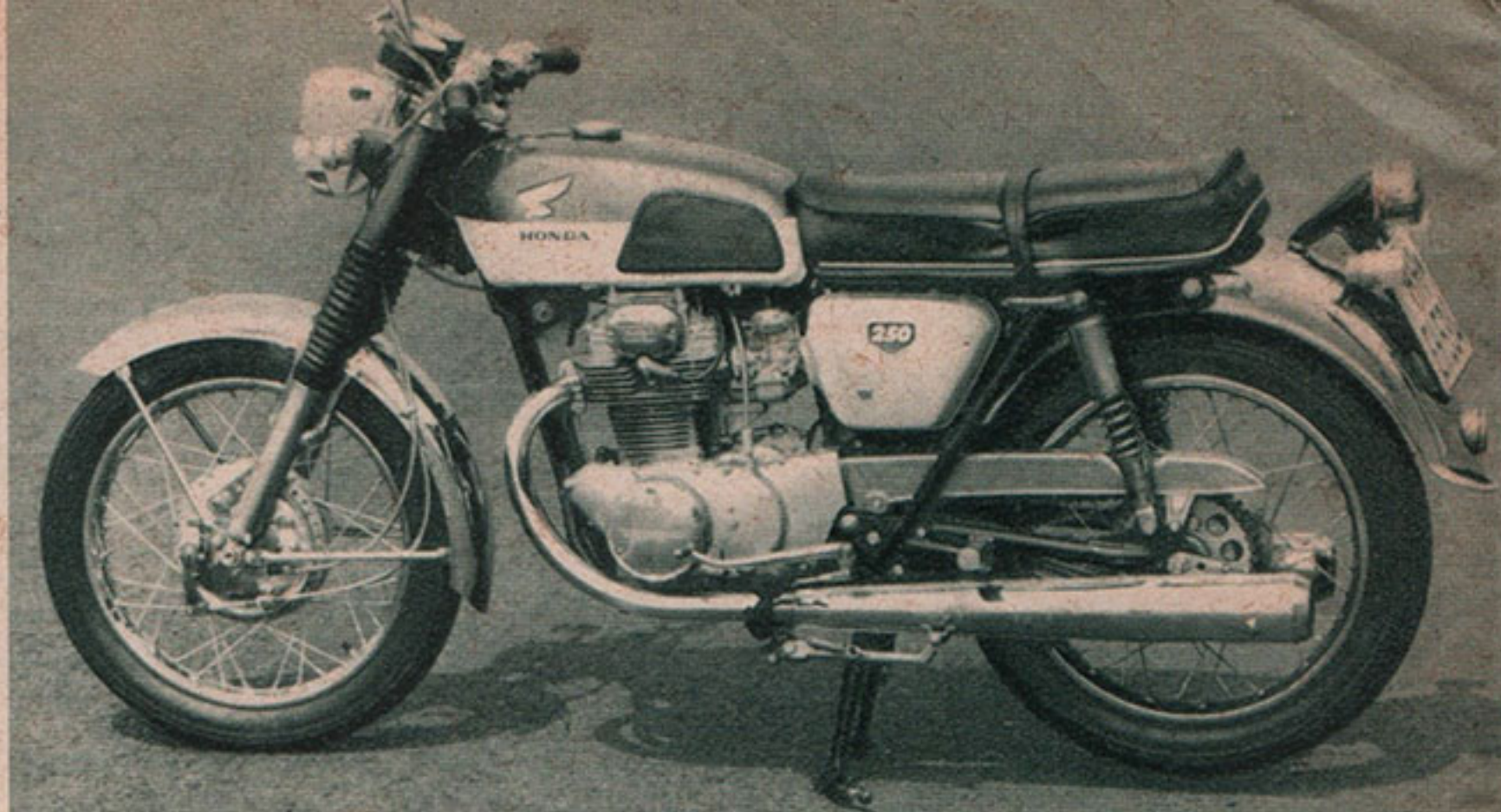
Gangdiagramm mit Kraftbedarf und Widerstandslinie in der Ebene. Rechte Linie 65 kg-Fahrer langgemacht, linke Linie 75 kg-Fahrer aufrecht sitzend. Maschinengewicht 160 kg fahrfertig.



ca. 11 500 U/min. Das hat der Motor tatsächlich klaglos überstanden, und nach der letzten Runde tückerte er im Leerlauf genauso ruhig wie zu Beginn der Prüfungen. Sichtlich werden die Japaner auch mit den thermischen Problemen fertig, denn obwohl die Maschine erst 900 km bei Prüffahrten für die Abnahme für Mustergutachten gelaufen hatte, nahm sie die Vollgasfahrrerei nicht übel.

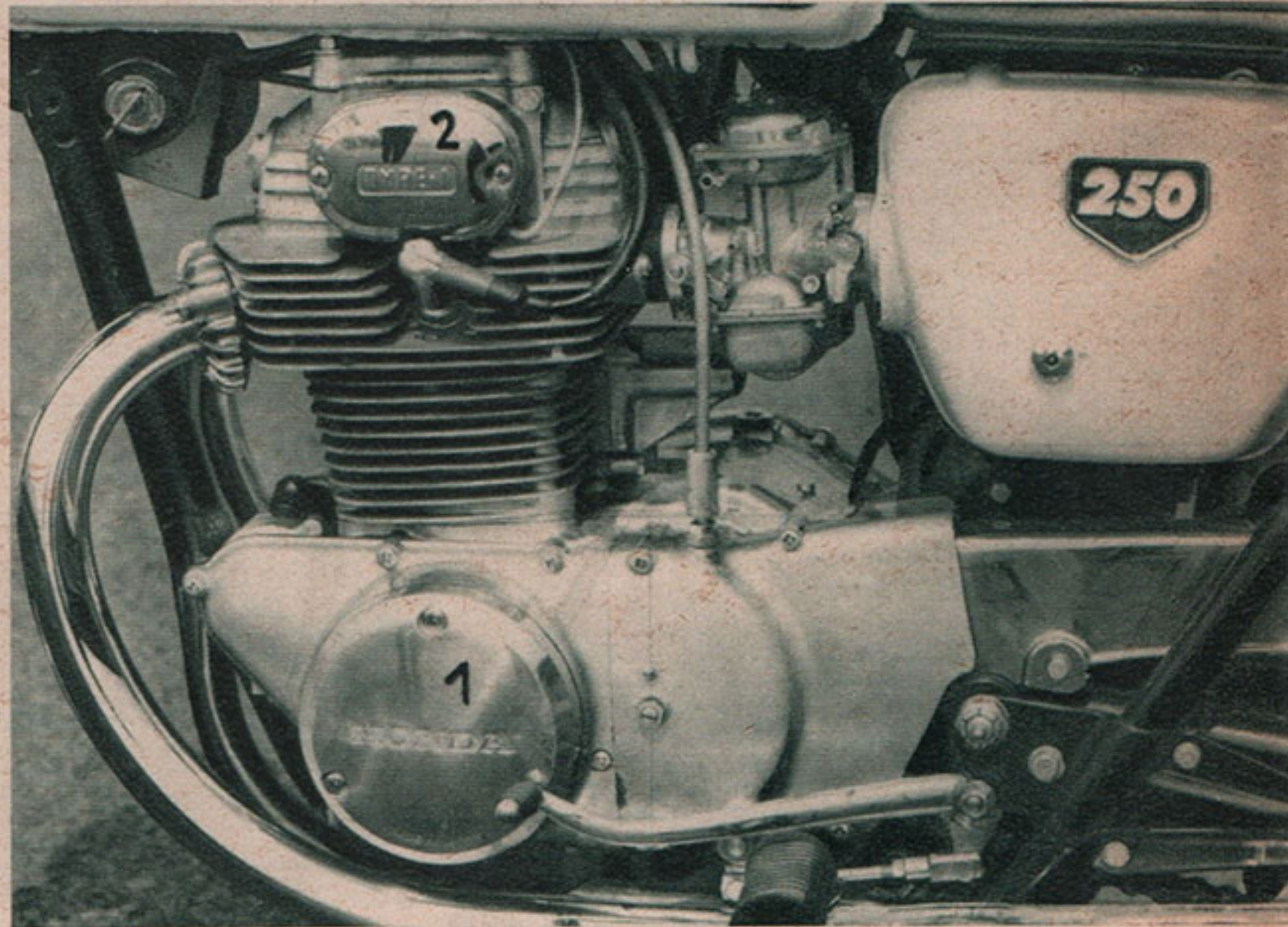
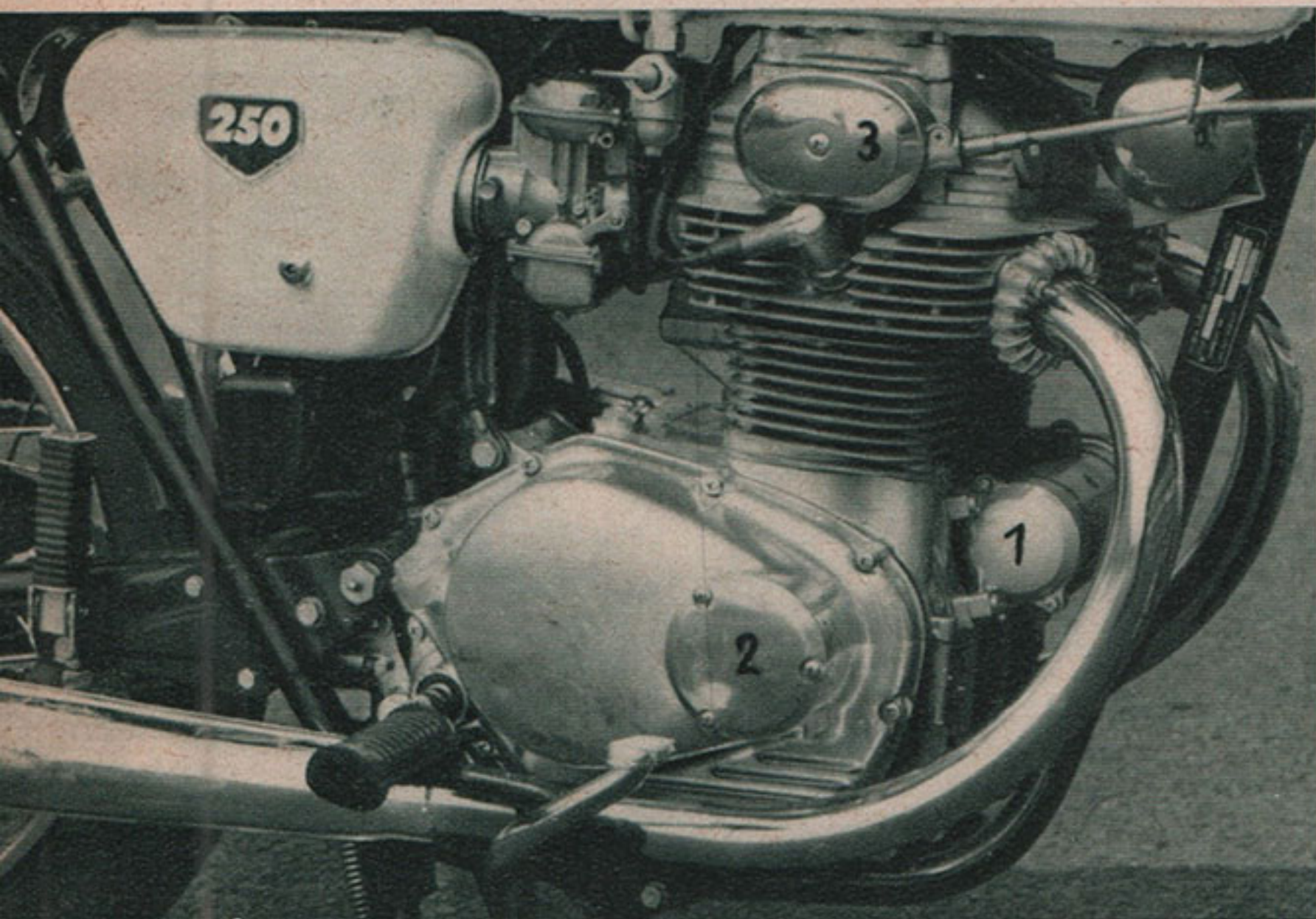
Die Gesamtübersetzung beträgt in den fünf Gängen 20,75/14,82/11,18/9,14/7,94. Das ergibt eine Getriebestufung von 2,65/1,9/1,43/1,17/1,0 und bedeutet eine astreine Abstufung für Straßenrennen. Da ist keine Lücke zwischen den Gängen, die nicht hineinpaßt, und der vierte Gang liegt zum fünften genau passend. Geschwindigkeitsmäßig bedeutet diese Stufung für höchstmögliche Drehzahl von 11 000 U/min (die rote Marke auf dem Drehzahlmesser befindet sich bei 10 500 U/min) im dritten Gang ca. 108—110 km/h, im vierten Gang ca. 137—140 km/h, im fünften Gang dann bei 10 500 U/min ca. 150 km/h langgemacht als Windhund, und im Gefälle bei 11 000 U/min ca. 158—160 km/h. Man kann aber mit dem fünften Gang bis hinunter nach ca. 100 km/h = 7000 U/min langen (= ca. 17,5 PS immer-

**Bilder Mitte. Links: 1 = elektrischer Anlasser, 2 = Ölfilterung durch Zentrifuge, 3 = Drehzahlmesserantrieb und Ventilspiel-einstellung. Rechts: 1 = Lichtmaschine, Einstellmarken auf dem Rotor. 2 = Unterbrecher und Ventilspiel-einstellung. Die neuen Keihin-Unterdruckvergaser (siehe auch eingebundene Abbildung) sind eine der Ursachen für die erstaunliche Laufcharakteristik des Motors. Zündkerzen NGK, Wärmewert 280—310, 14 mm Langgewinde.**



und Stufen in der Geschwindigkeitslinie immer weniger auftreten (Federbein-Einstellung auf mittlere Härtestufe), und die Runde von Walter Sommer in 11:30 zeigt dann ja auch an diesen Streckenpunkten keine extremen Ausbrecher mehr. Die Maschine wirkt „leicht“ — das kommt daher, daß die Geschwindigkeit normalerweise erst bei schwereren Brocken vorhanden ist, sie wirkt aber auch sehr handlich in den Kurven. Das ist wiederum eine Sache der sehr guten Telegabel, des Lenkungswinkels und des Nachlaufes.

kranzes ist dafür sehr einfach. Die Hinterradkette ist gegen den Reifen und nach außen hin nicht abgedeckt, die Tankfüllung beträgt nur 12 Liter. Vielleicht gelingt es den japanischen Konstrukteuren, diese etwas vernachlässigten Einzelheiten zu verbessern, denn schließlich gehört zu einem so modernen und leistungsfähigen Motorrad auch die Beachtung dieser Dinge. Was man am Motor, an der elektrischen Ausrüstung, am Finish usw. in ganz hervorragendem Maße bietet, das fehlt an diesen vielleicht nebensäch-



hin noch), mit dem vierten Gang bis ca. 88 km/h bei 7000 U/min. Das ist nun für kurvenreiche und auch gebirgige Strecken ein feines Spielfeld, und die kurzen Anschlüsse zwischen den Gängen, die Laufcharakteristik des Motors, die durch die Unterdruckvergaser geformt wird, lassen keinen Verlust zu und bilden das Geheimnis dieser für eine 250er Maschine enormen Fahrleistung.

Auf dem Fahrtschreiber-Blatt sieht man deutlich, daß das Fahrwerk mit der gebotenen Motorleistung mitkommt. Es gibt dafür eine sehr gute Beurteilungsstelle: Schwedenkreuz (km 5), Aremberg-Kurve (Anbremsen, km 5,6) und Fuchsröhre (km 6,5), wo die Straßenoberfläche bei einer Geschwindigkeit von 150 km/h und mehr doch schon recht uneben wirkt. Verschiedentlich sieht man einen Geschwindigkeitsabfall oder eine Stufe in der abwärts gehenden Linie beim Anbremsen. Es ist eine Sache der Dämpfung der hinteren Federbeine und der Verwindungsfestigkeit des Rahmens. Schließlich hatte man sich aber an das Verhalten der Maschine so gewöhnt, daß diese Haken

Bei der Testmaschine hatten wir zuerst Ärger mit der Doppelnocken-Vorderradbremse, deren Beläge nicht einwandfrei trugen. Aus Zeitmangel, und weil es paßte, montierten wir das Vorderrad der CB 450 K 1, womit dann diese Misere gebannt war. Der Langstreckentest wird Aufschluß darüber geben, ob dies ein „Ausreißer“ war. Außerdem mußten wir die serienmäßigen japanischen Reifen fahren, die uns ja nicht so sehr behagen. Umrüsten auf Metzeler-Profilen wird bei der Langstrecken-Testmaschine obligatorisch sein.

Der Rahmen hat ein verwindungsfestes Rückgrat aus zwei Profilstücken, vorn führt ein Rohr nach unten, unter den Motor hindurch gehen zwei Trägerrohre. Die Hinterradschwinge hängt in einem unten geteilten Profil. Das Ganze ist eine Kombination zwischen Rohren und Profilträgern — die sensationelle Kunst der Motorenkonstruktion fehlt hier etwas.

Der Radwechsel hinten geht nur, wenn man das Kettenschloß öffnet, das Auswechseln des Zahn-

lich betrachteten Details. Ganz großartig und geradezu einmalig ist aber wieder das in englischer Sprache gemachte Werkstatt-Handbuch, man sollte es jedem Fahrer mitgeben, wie man auch bei Honda in Offenbach-Rumpenheim unter allen Umständen eine reibungslose und lückenlose Ersatzteil-Versorgung organisieren muß, um für dieses so hervorragende und leistungsmäßig tolle Motorrad jede evtl. Achillesferse abzuwenden!

*Klacks*

### Technische Daten

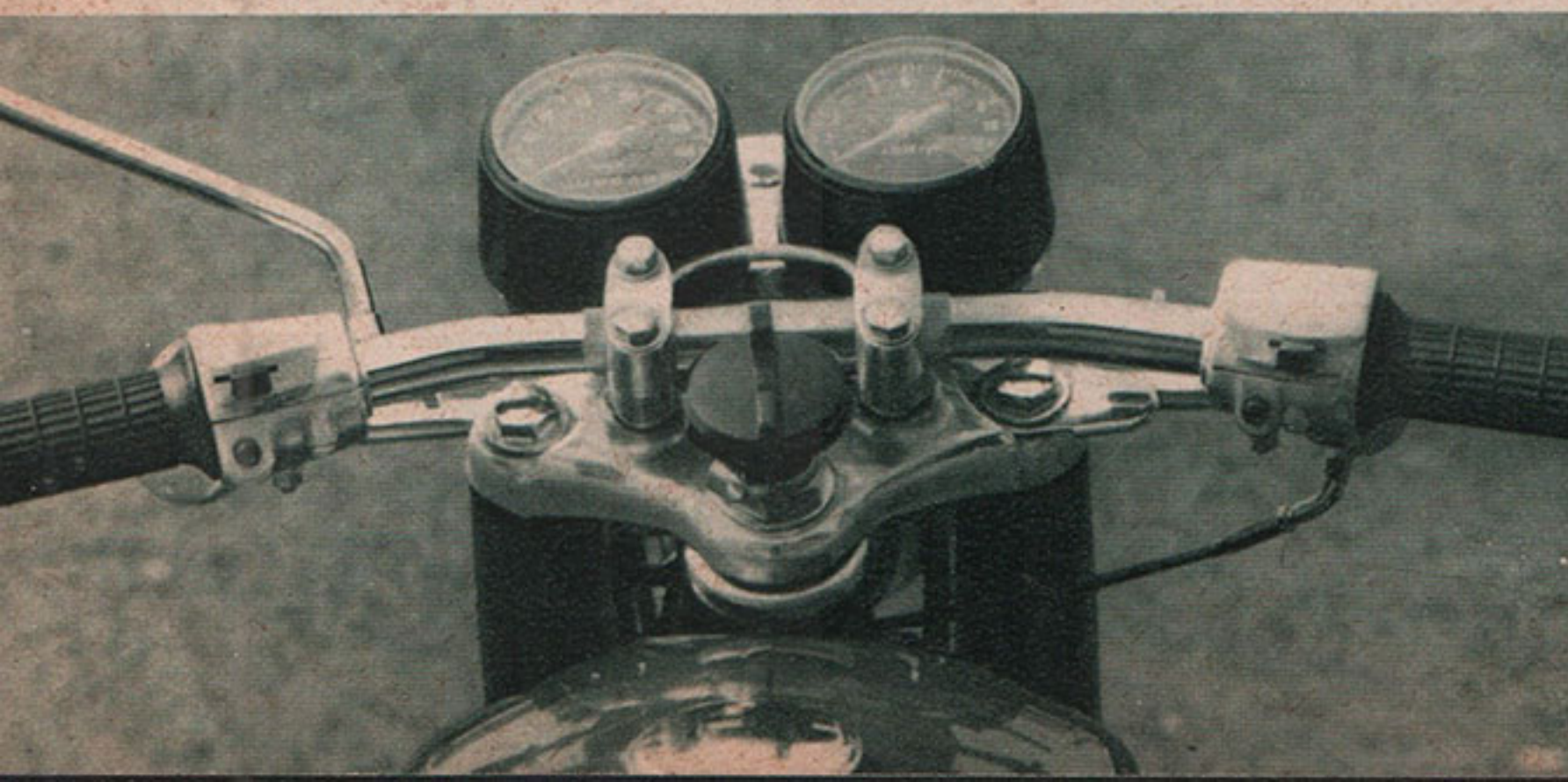
**Motor:** Zweizylinder-Viertaktmotor (Hubzapfen um 180° versetzt), mit obenliegender Nockenwelle, Nockenwellenantrieb Kette, Verdichtung 9,5. Bohrung/Hub 56/50,6 mm, Hubraum 249 ccm. Leistung 30 PS bei 10 500 U/min. Vierfach gelagerte Kurbelwelle. Kolbengeschwindigkeit bei 10 500 U/min ca. 17,7 m/sek. Höchstes Drehmoment 2,18 mkg bei 9250 U/min. Horizontal teilbares Gehäuse. Schmierung durch Kolben-Ölpumpe, Ölmenge 2 Liter (Wechsel 1,7 Liter). Zwei Keihin-Unterdruckvergaser CV,  $\phi$  27,4 mm.

**Getriebe:** Primärtrieb über doppelreihige Zahnräder. Fünf Gänge, Fußschaltung. Gesamtübersetzung 20,75 / 14,82 / 11,18 / 9,14 / 7,94.

**Federung vorn:** Ölgedämpfte Telegabel (200 ccm je Holm). **Federung hinten:** Dreifach verstellbare, hydraulisch gedämpfte Federbeine.

**Bereifung:** 3.00—18 vorn, 3.25—18 hinten.

Radstand 132 cm, Bodenfreiheit 15 cm, Gesamtlänge 209 cm, Gewicht (fahrfertig!) 160 kg. Jährliche Steuer: 36.— DM. Haftpflichtversicherungsprämie ca. 106.— DM jährlich. Preis ab Offenbach-Rumpenheim 2697.— DM, Importeur European Honda Motor Trading GmbH, 605 Offenbach-Rumpenheim, Neugasse 18.



Die Lenkerpartie ist aufgeräumt und sportlich. Die Instrumente liegen in Gummikörpern und zeigen sehr genau an. Linkes Lenkerende: Abblendschalter und Signalhornknopf, rechtes Lenkerende: Blinker und Anlasserknopf.

# Moto Cross - Juniorenpokal

## 5. Lauf: Ingolstadt

Ganz in der Nähe der Auto Union-Werke steht dem Motorclub Ingolstadt im früheren Fort Max Emanuel ein schönes Moto Cross-Gelände mit festem Start- und Zielgebäude und einem Clubheim zur Verfügung. Die Strecke, Austragungsort des 5. OMK-Moto Cross-Junioren-Pokallaufs, führt mit vielen kurzen Auf- und Abfahrten durch steinigtes Gelände. Für schlechtes Wetter ist sogar eine Ausweichstrecke vorhanden, und die Zuschauer haben von den vielen Hügeln eine ausgezeichnete Übersicht.

Das einzige, was von den Fahrern bemängelt wurde, betraf die teilweise recht engen Abschnitte der Strecke, wo für einen hart ausgetragenen Pokallauf kaum Überholmöglichkeiten bestanden, sowie den etwas ungünstigen Sprunghügel neben Start und Ziel, wo die Fahrer Gefahr liefen, beim Sprung mit dem Gesicht in ausladende Äste von Büschen zu geraten.

Zum ersten Mal in dieser Saison gab es in Ingolstadt keinen Sieg der im Pokalwettbewerb Führenden. Beim 4. Lauf in Schopfheim, wo Hans Maisch (selbstverständlich auf Maico) die 250er Klasse gewonnen hatte, war Helmuth Beranek gestürzt und hatte sich die Schulter gebrochen. Er kam trotzdem nach Ingolstadt, wenn auch nur als Zuschauer — mit einem riesigen Gipspanzer, bei dem an diesem Tag herrschenden Hitze wahrlich kein Vergnügen.

Ebenso in Schopfheim hatte Hans-Joachim Kornfeld durch einen Sieg seine Führungsposition in der Klasse bis 500 ccm ausbauen können.

Die Läufe wurden mit Hilfe eines nach oben schnellenden Gummibandes gestartet.

Herbert Stauch, der schon in Dom-Esch ein sehr schönes Rennen fuhr, übernahm im 1. Lauf der 250er sofort die Führung. Klaus Laforge, Polzer, Walkhoff, Hartmut Kornfeld und Hiller folgten auf den weiteren Plätzen. In Ingolstadt war wieder einmal zu beobachten, daß bei einem Pokallauf auf einmal schnelle Leute vorn mit herumfahren, die man auf noch keinem anderen Wertungslauf gesehen hat. Das bringt natürlich Spannung in die Rennen, denn die regelmäßigen Teilnehmer müssen sich plötzlich ganz schön sputen, um noch zu Punkten zu kommen. Während also an der Spitze Stauch überlegen seinen ersten Lauf zu Ende fuhr, kämpfte sich

Lorenz Kirchenbauer (Montesa) vom 7. Platz in der 2. Runde ganz gleichmäßig bis auf die zweite Position vor. Klaus Laforge, Hartmut Kornfeld, Schwarz und Polzer folgten auf den nächsten Plätzen.

Nach einem Fehlstart führte nach der Wiederholung Stauch auch im 2. Lauf vom Start bis ins Ziel. Schwarz scheint die Folgen eines schweren Verkehrsunfalles gut überstanden zu haben, er fuhr wie früher recht angriffslustig und klebte Stauch lange Zeit am Hinterrad. Kirchenbauer war auch hier stark und belegte einen schönen 3. Platz, Willi Laforge, Hartmut Kornfeld, Polzer und Guffanti deutlich hinter sich lassend.

#### Ergebnis Klasse bis 250 ccm:

1. Herbert Stauch, Sielmingen (Maico), 2. Lorenz Kirchenbauer, Waldberg (Montesa), 3. Emil Schwarz, Korb (Montesa), 4. Hartmut Kornfeld, Brackwede (Ossa), 5. Willi Laforge, Pürgen (Maico).

Etwas eintöniger verliefen die beiden Läufe in der Klasse bis 500 ccm. Im ersten Rennen hatte Hartmann — im Pokalwettbewerb auch ein „Neuer“ — die Führung vor H. J. Kornfeld, Köbele, Steinwarz, Wagner, Willmann und Bäuerle übernommen. In der 2. Runde fehlte Wagner, und in der 4. Runde konnte sich Kornfeld die Spitze erobern. Obwohl alle Fahrer dicht zusammen lagen, ergab sich bis ins Ziel keine weitere Positionsänderung.

Im 2. Lauf hatte Steinwarz den besten Start und ging vor Kornfeld, Köbele, Pöppel, Willmann und Burig den ersten Hang hoch. In der 3. Runde fehlte Kornfeld (aber trotz dieses Ausfalls führt er immer noch in der Punktwertung des Pokals). Hartmann war nun Zweiter vor Köbele, Willmann, Bäuerle und Pöppel. Bis ins Ziel änderte sich nichts mehr an dieser Reihenfolge.

#### Ergebnis Klasse bis 500 ccm:

1. Ernst Hartmann, Offenbach (CZ), 2. Hans Steinwarz, Dom-Esch (Maico), 3. Fritz Köbele, Schanbach (Maico), 4. Michael Willmann, Mölln (Maico), 5. Walter Bäuerle, Kirchenhardthof (CZ).

Den Lauf der Ausweisklasse mit Motorrädern bis 50 ccm gewann K. H. Klenk, Augsburg (Zündapp) vor Josef Wagner, Forst St. Leonhardt (Hercules MC) und Erwin Geberl, Friedrichshafen (Puch).



Auch Herbert Stauch, der Sieger der 250er Klasse, mußte sich am Sprunghügel tief ducken, um nicht mit dem Gesicht in hereinragende Äste zu geraten.

Den Tagesabschluß bildete ein Ewald-Kluge-Gedächtnislauf. Mit 1 Minute Vorsprung wurden die ersten vier der 50er Klasse vor den je ersten vier der 250er und 500er Klasse gestartet. Josef Wagner hatte sofort die Spitze übernommen und fuhr ein sehr schönes Rennen, ständig den Vorsprung zu Klenk vergrößern. In der 4. Runde tat Geberl einen spektakulären Sturz, als ihm an seiner Puch der gesamte Vorderrahmen hinter dem Steuerkopf abbrach. Geberl kam mit Schürfwunden davon. Die Stoppuhr zeigte, daß Wagner von Stauch bis ins Ziel kaum noch eingeholt werden konnte. Aber Wagner hatte kein Glück. In der letzten Runde riß die Kette und zwang ihn zur Aufgabe. Stauch (250 ccm) wurde dadurch noch Sieger vor Kirchenbauer (250 ccm), Schwarz (250 ccm), Klenk (50 ccm) und Polzer (250 ccm).

Organisatorisch gab es in Ingolstadt nichts zu bemängeln. Das ist kein Wunder, denn unter Rennleiter Heinz Klingenschmidt wirkten u. a. August Hobl als Starter und Alfred Stöcker. Besonders schnell lagen die ausführlichen offiziellen Ergebnisse vor, was bei anderen Veranstaltungen leider noch nicht so selbstverständlich ist.

R. Scharfenberg

# Festival der schweren Brocken!



So knapp lagen die Gespanne Treleaven/Warren (England, Triumph), Startnummer 23, und Kuno Malmquist (Schweden, BSA), Startnummer 26, während der beiden Rennen hintereinander.

## 10. Int. Moto Cross Rudersberg (Lauf um den 750 ccm OMK-Pokal)

Wenn 17 großvolumige Viertaktmotoren zwischen 500 und 750 ccm, Einzylinder und Zweizylinder, auf eine 1,3 km lange Moto Cross-Strecke losgelassen werden, dann staubt es im Karton. Die Meter-Kilogramme der speziellen Drehmomente beginnen ihren Zauber in besonderem Maße, und auf der landschaftlich so herrlich über dem Wieslaufthal gelegenen Rudersberger Strecke (zwischen Backnang und Schorndorf) wurden am 7. Juli Wolken von Staub herumgewirbelt, daß man an den Samum, den heißen Wüstenwind Arabiens, in der glühenden Sonne erinnert wurde. Welch eine Musik der Motoren dazu! Ein Festival der imposantesten dicken Cross-Brocken!

Aus der Starterliste: zwei Österreicher, zwei Dänen, ein Engländer, drei Schweden, acht Deutsche, ein tschechoslowakischer Fahrer. Maschinen: viermal ESO, ein Monark-Umbau, vier erkennbare Triumph-Twin-Umbauten, viermal der Name Matchless, dann eine Hedlund-Spezial und außerdem einige Metisse-Rahmen mit entsprechend passenden Motoren. Der Kampf während der zwei Wertungsläufe, deren Zeiten man zur Bestimmung des Siegers zusammenrechnete, fand zwischen dem Schweden Erik Malmgren, „Combi“ (das ist ein Spezialbau mit einem Triumph-Motor), dem Schweden Per Olof Persson, der einen Spezialrahmen mit einem

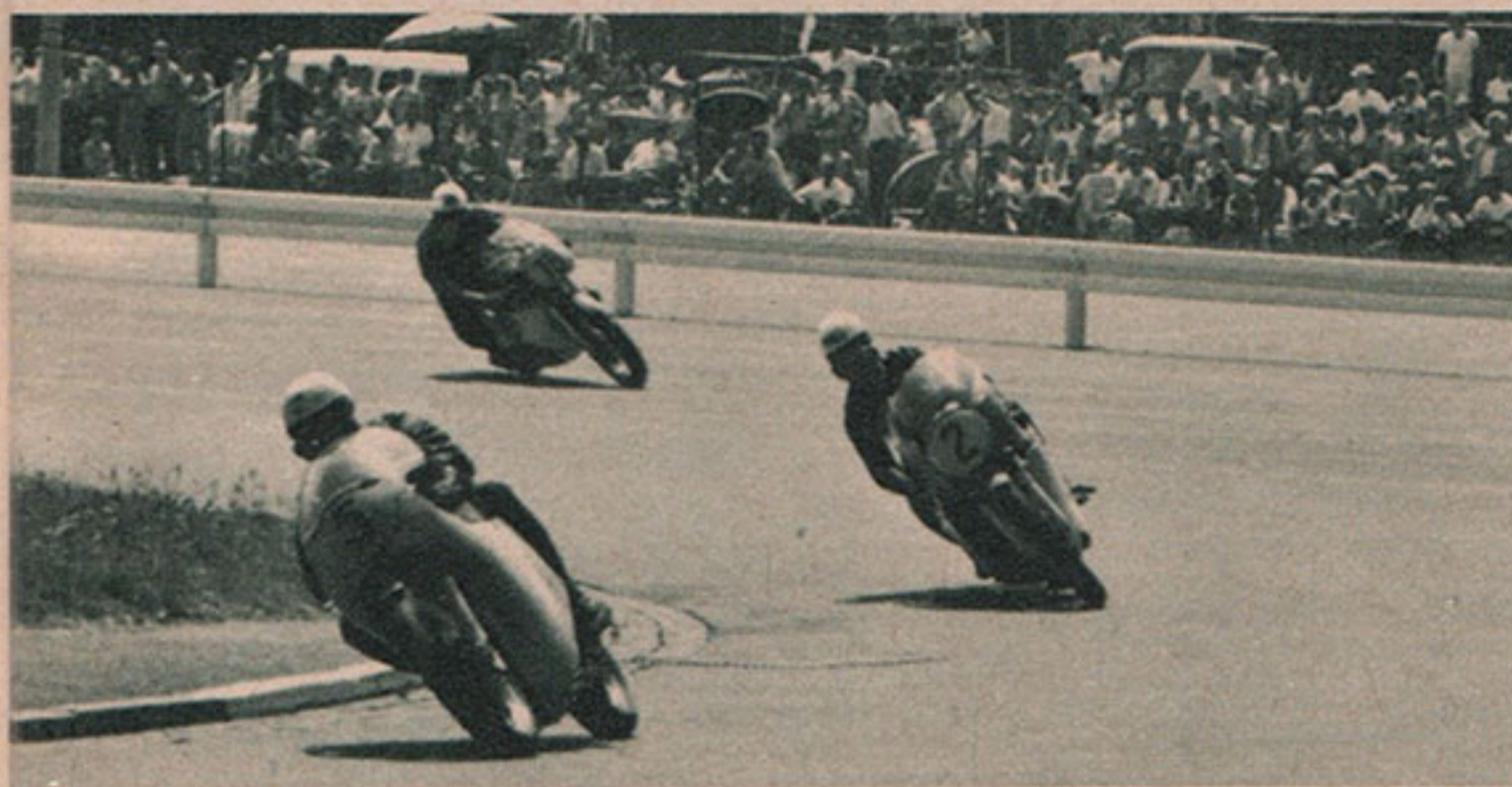
(Fortsetzung auf Seite 544)

## 4. Lauf zur Deutschen Straßenmeisterschaft auf dem

# Norisring

Zum 4. Lauf zur „Deutschen Straßenmeisterschaft“ traten die Solisten der Klassen bis 50, 350 und 500 ccm am Norisring in Nürnberg an.

Ursprünglich sollte dieses Rennen ein Lauf um den OMK-Juniorenpokal werden — für 3 Klassen, so hatte es Gernot Leistner, der Rennleiter, beantragt. Aber dann geschahen einige merkwürdige Dinge. Als der Terminkalender herauskam, fanden die Nürnberger darin ihr Rennen (ohne irgendeine Benachrichtigung seitens der OMK) als einfachen Lizenzlauf für 3 Klassen — ohne Meisterschaftswertung. Auf eine schriftliche Anfrage, in der auch die Enttäuschung über diese Art von Terminzuteilung ausgedrückt wurde, kam von der OMK der Bescheid, daß man 3 Lizenzklassen zugeteilt habe, weil Läufe um den OMK-Juniorenpokal mit nur 3 Klassen nicht mehr vergeben würden. Entweder alle Klassen — oder keinen Wertungslauf. Bei der großen Anzahl der Anmeldungen für Pokalläufe steht fest, daß die Junioren-Pokalläufe beschränkt werden müssen. Sicher ist es nicht einfach, so viele Termine zur Zufriedenheit aller unter einen Hut zu bringen, allein schon deswegen, weil einige Motorradrennen mit Wagenläufen gekoppelt sind, die gegebenenfalls schon international festliegen. Aber man fragt sich, ob es richtig ist, einem Veranstalter, der termingerecht (im August 67) 3 Klassen als Wertungslauf



Bis zur 19. Runde dauerte dieser Dreikampf zwischen Hoppe (5), Scheimann und Kaczor (18), dann mußten Hoppe und Kaczor aufgeben.

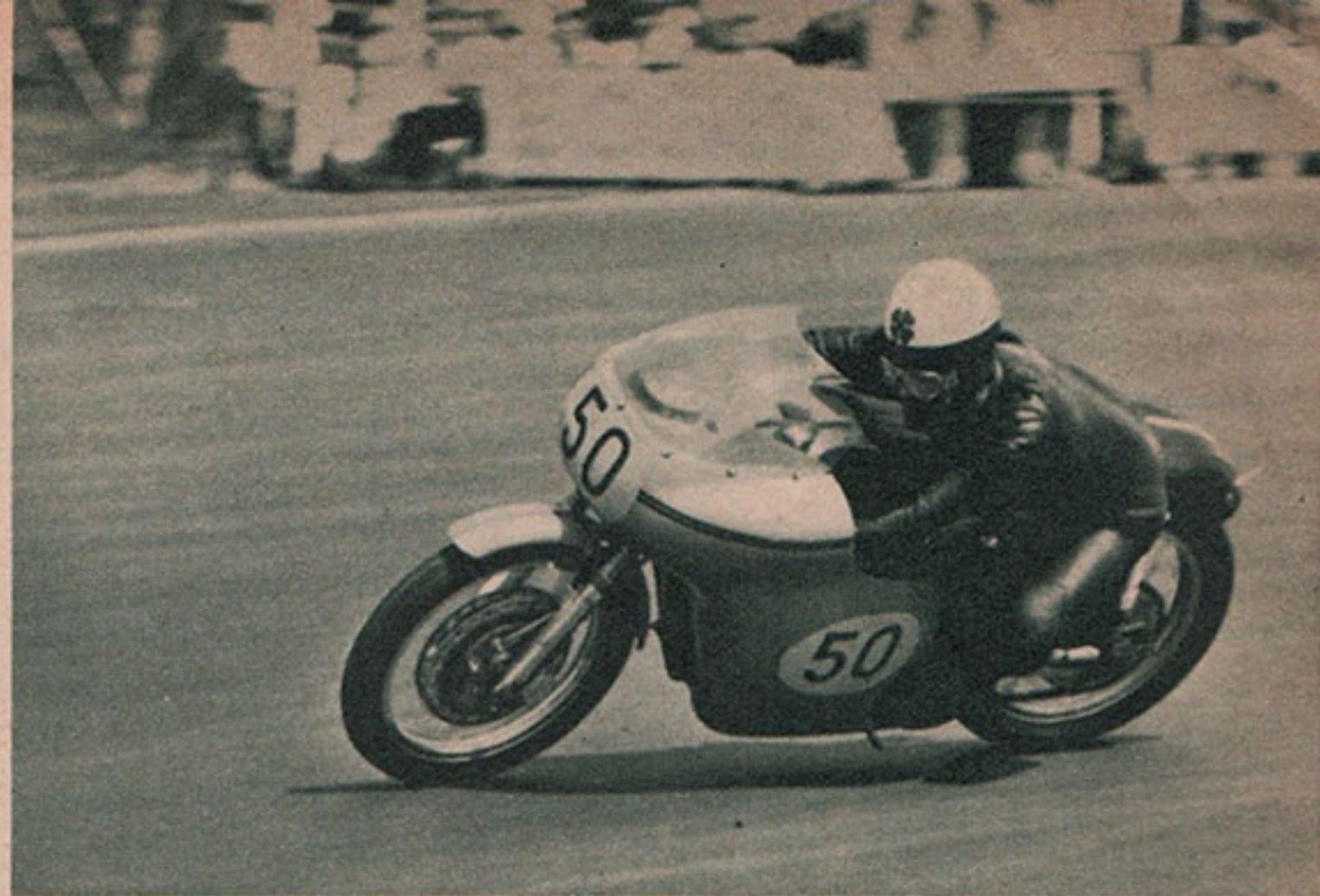
für den OMK-Juniorenpokal anmeldete, ohne Meisterschaftswertung 3 Lizenzklassen zuzuteilen, und das an einem Wochenende, an dem ein Weltmeisterschaftslauf (Assen) und ein Bergrennen mit Wertung zur Deutschen Meisterschaft für einige Klassen (Rotenburg/Fulda) stattfinden. So viele Veranstaltungen haben die Lizenzler doch auch wieder nicht, gleich gar nicht auf echten Rundstrecken, denn neben der Nürburgring-Südschleife, dem Motodrom und dem Norisring können doch Mainz-Finthen und Wunstorf nur bedingt als „richtige“ Rundrennstrecken angesehen werden, von der jetzigen Avus ganz zu schweigen.

Vielleicht hätten die Nürnberger, die nachträglich die 3 Klassen für einen Deutschen Meisterschaftslauf anmelden durften (international war es ja sowieso zu spät), das alles leichter geschluckt, wenn im Terminkalender nicht doch noch 2 Juniorenläufe für je 3 Klassen ausgeschrieben worden wären, nachdem man für den Norisring diesen Modus verweigert hatte. Leistner versicherte, er hätte sofort alle Ausweisklassen genommen, wenn er nur irgend etwas eher gehört hätte. Der Riesenaufwand im Rahmen des „200-Meilen-Rennens“ für Wagen wäre dadurch auch nicht größer geworden, denn die Sperrung der Strecke wäre auch am Freitag schon möglich gewesen.

Ob es obendrein noch richtig war, die 50er Klasse statt der attraktiven Seitenwagen fahren zu lassen, steht auf einem anderen Blatt.

Weitaus erfreulicher als das oben Gesagte war die neue Fahrbahndecke, die der Norisring noch kurz vor dem Rennen bekommen hat. Bei Regen wäre sie wohl sehr glatt geworden, es wäre aber auch die Pfützen- und Wasserlachenbildung ausgeblieben, auf die einige böse Unfälle der letzten Zeit zurückzuführen waren.

Zeit zum Training stand ausreichend zur Verfügung. 2 Stunden für freies Training, 1 1/2 Stunden für das Pflichttraining am Samstag und 1/2 Stunde Nachtraining am Sonntagmorgen für die Fahrer, die von Assen kamen



Durch seine verwegene Fahrweise machte sich Fritjof Eccarius zum Liebling des Nürnberger Publikums.

— mehr kann man bei einem mit Wagen kombinierten Rennen kaum verlangen.

Anscheidt (2:04,2), Schmälzle (2:05,8) und Kunz (2:11,8), die 3 „Holländer“, waren die Schnellsten der 50er Klasse. Starten durften hier alle Fahrer, da ohnehin nur 10 anwesend waren.

Bei wolkenlosem Himmel und Temperaturen von fast 30° im Schatten säumten etwa 40 000 Zuschauer (es wurden bis zum Mittag nahezu 60 000) die Strecke, als sich das Feld der 50er Klasse an der Startlinie aufstellte.

Der eindeutige Favorit, Anscheidt, hatte keinen guten Start, und Schmälzles Maschine sprang erst an, als das Feld schon eine Weile im „Schlauch“ verschwunden war. Aber schon eingangs der S-Kurve an der Steintribüne lag Anscheidt mit deutlichem Vorsprung an der Spitze. Diese Position konnte er auch bis ins Ziel, völlig ungefährdet, halten. Bald schon fehlte Rudolf Kunz, dessen Kreidler streikte, aber es sollte dies der einzige Ausfall dieser Klasse bleiben. Das war ganz gut so, denn auf der Riesensfläche vor der Steintribüne wirkten die neun Verbliebenen ohnehin etwas verloren. Unter den Fahrern freilich kam keine Monotonie auf, denn Faßbender und Noller lieferten sich ein packendes Duell mit ständigen Positionswechseln bis ins Ziel. Noch hinter der Tribüne führte Noller, aber kurz vor der Ziellinie ging Faßbender aus dem Windschatten heraus an ihm vorbei. Im ganzen gesehen stand aber dieser Lauf im Zeichen eines Mannes: Rudolf Schmälzle, als Letzter vom Start weggekommen, fuhr eines seiner schönsten Rennen. In der 4. Runde schon Sechster, schloß er in der 6. Runde zu den Kampfhähnen Noller und Faßbender auf, balgte sich noch eine Weile mit ihnen, um sich in der 8. Runde endgültig vor sie zu setzen, stetig seinen Vorsprung zu ihnen vergrößernd. Dieser zweite Platz war wirklich verdient, der Sonderbeifall des Publikums ließ daran keinen Zweifel.

Besonders auffallend war, daß das Publikum jeden Fahrer, der die Ziellinie überfuhr, mit großem Beifall bedachte, in einer Art, wie man das sonst nur von Rennen in Südeuropa kennt.

**Ergebnis der Klasse bis 50 ccm (13 Runden = 51,22 km):**

1. H. G. Anscheidt, Gerlingen (Suzuki), 27:23,7 min = 112,18 km/h; 2. R. Schmälzle, Lienzingen (Kreidler), 27:58,6 min; 3. L. Faßbender, Düsseldorf (Kreidler), 28:26,1 min; 4. E. Noller, Schwieberdingen (Kreidler), 28:26,9 min; 5. W. Gedlich, Wald-Erlenbach (Kreidler), 29:14,5 min.

Schnellste Runde: Anscheidt mit 2:03,4 min = 114,94 km/h.

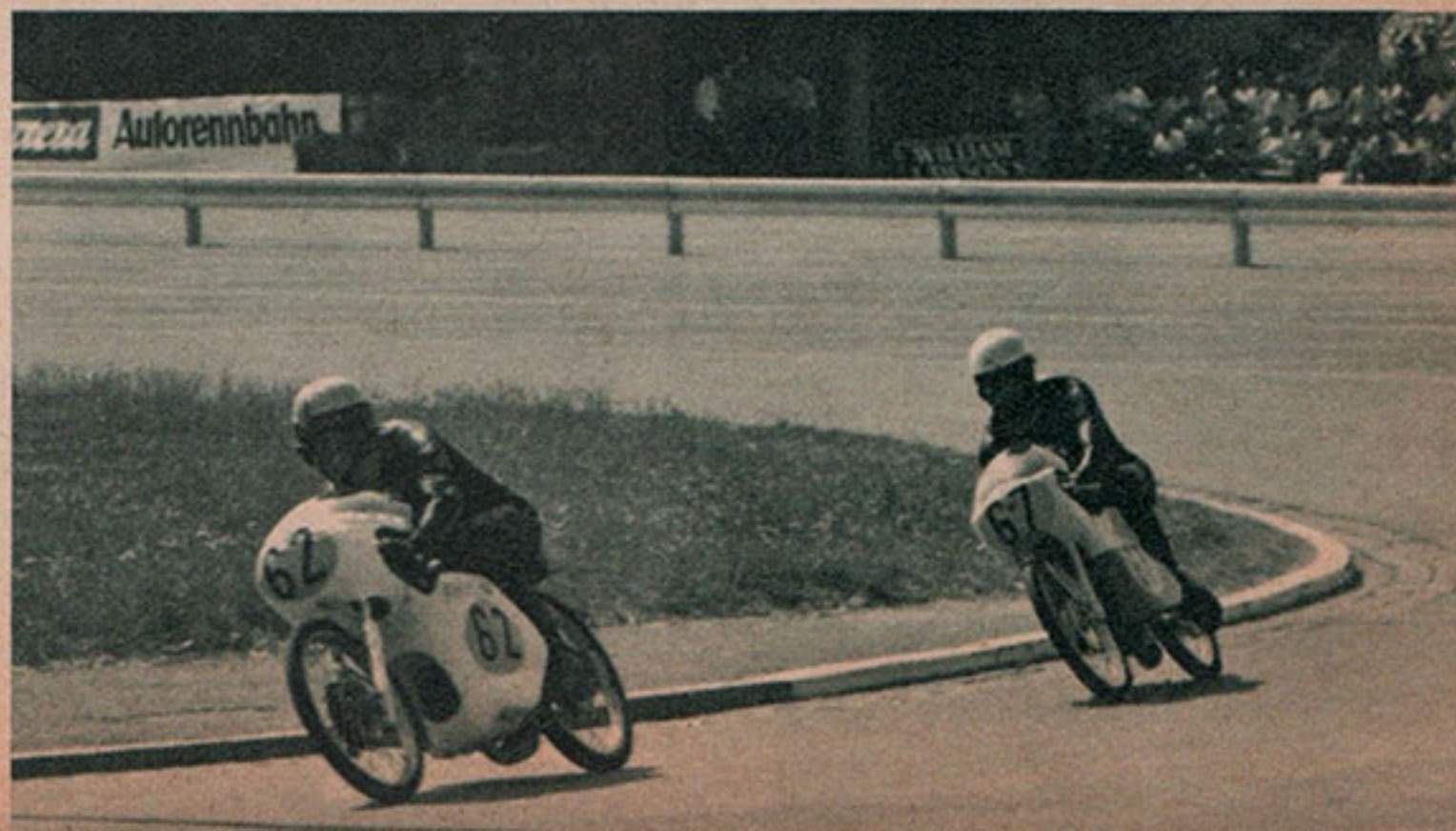
Meisterschaftsstand: 1. Anscheidt (26 Punkte); 2. Faßbender und Kunz (je 18 Punkte).

Bei den 350ern war Karl Hoppe im Training 1 Sekunde schneller als Nerger, hinter dem sich Thurow, Sommer, Görgen und Heukerott qualifizierten. Rennleiter Leistner übernahm für die Überschreitung der höchsten Starterzahl (21 Fahrer) persönlich das Risiko und ließ alle Genannten (25) zum Start zu! So bot sich ein imposantes Bild, als sich das Feld geschlossen auf die 26 Runden-Reise begab. Als Erster kam Hoppe aus der Startrunde zurück, dahinter ein dichter Pulk mit Sommer, Kern, Görgen, Nerger und Eccarius. Der in der Meisterschaft führende Heukerott war erst im hinteren Feld vom Start weggekommen und mußte sich durch das Feld nach vorn durcharbeiten.

An der Spitze fuhr ruhig und gleichmäßig Hoppe, dafür war hinter ihm eine zünftige Motorradschlacht im Gange, fast etwas zu hart ausgetragen, denn in der S-Kurve kam es einige Male zu Berührungen, die aber alle

(Schluß auf Seite 540)

Lange Zeit rauften sich dauernd wechselnd Faßbender (62) und Noller um Platz 3 und 4, bis auf der Ziellinie Faßbender aus dem Windschatten heraus vorn lag.



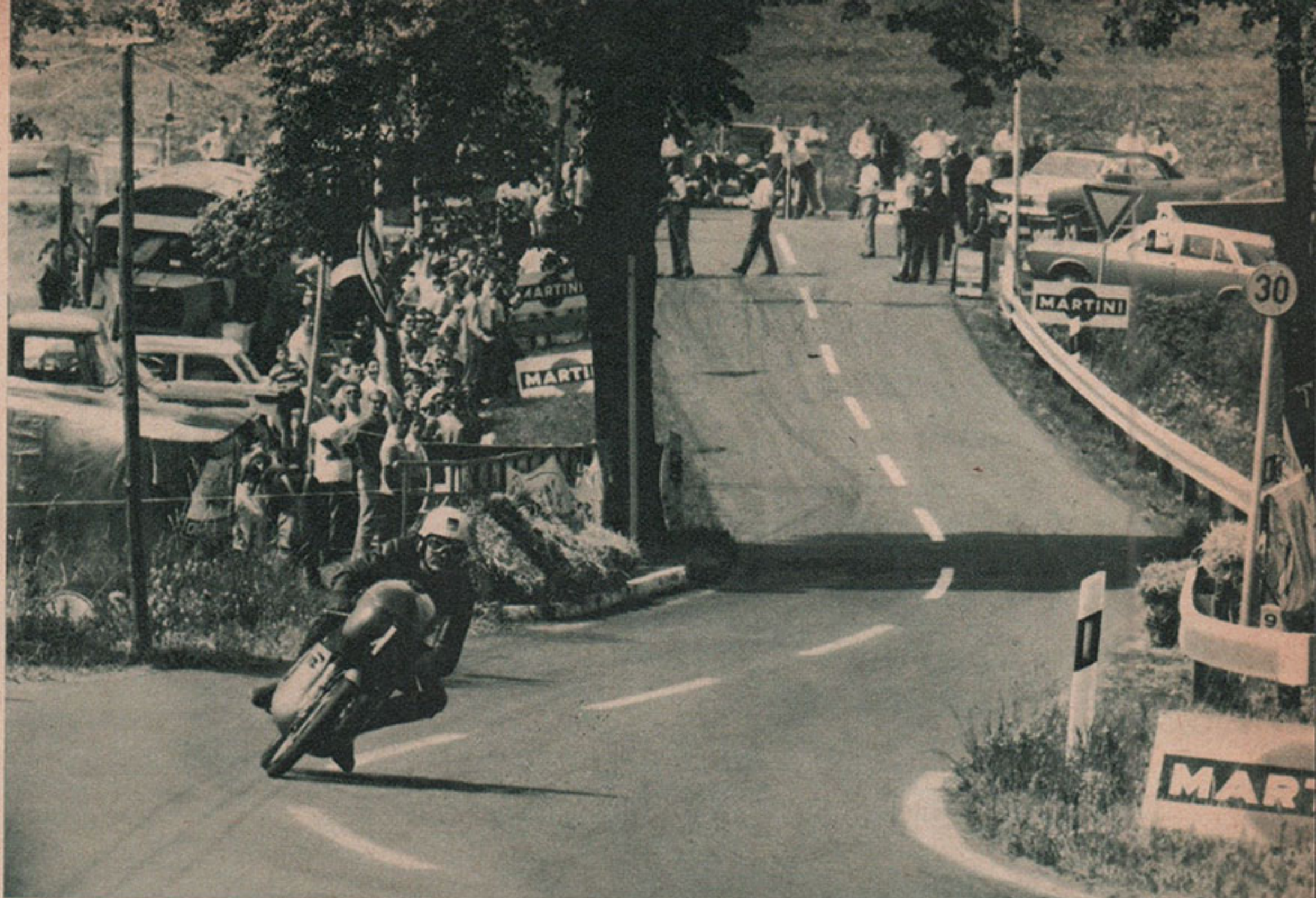
# 4. ADAC- Bergrennen Rotenburg a. d. Fulda

## Deutscher Meisterschaftslauf

Bild oben: Dieter Braun (MZ 125 ccm) kurz nach dem Start in der ersten Kurve.

Bild unten links: Sieger bei den Gespannen wurden Schauzu/Schneider (BMW).

Bild unten rechts: Toni Gruber machte auf der 125er Maico eine großartige Figur. Fotos: Klacks



Rotenburg a. d. Fulda liegt nordwestlich von Bebra, und die 2,92 km lange Bergrennstrecke geht über die Straße Niederthalhausen—Atzelrode an den Hängen des Lützelberges (463 m ü. NN) südwestlich von Rotenburg entlang. Hier fand am 30. Juni ein Lauf um die Deutsche Straßenmeisterschaft für die Klassen 125 ccm, 250 ccm und Seitenwagen statt. Die Witterung war schwül und drückend, am Sonntag brannte die Sonne heiß aus dem zunächst dunstigen Himmel. Die Rennstrecke hat 16 nennenswerte Kurven und soll lt. Ausschreibung einen Höhenunterschied von nur 100 m haben. Das müssen aber mehr sein, bestimmt ist das ein Druckfehler, denn sonst wäre das keine so interessante Strecke.

25 Solofahrer in den beiden Klassen und 15 Gespanne stellen sich dem Starter. Weltmeister Enders, die Gespanne Schauzu/Schneider, Attenberger/Schillinger, Fath/Kalauch, Auerbacher/Hahn und die Solofahrer Dieter Braun und Lothar John waren noch in der Nacht aus Assen, vom holländischen Grand Prix, im Gewaltmarsch nach Rotenburg gekommen, um den Deutschen Meisterschaftslauf nicht zu versäumen. Sie absolvierten am Sonntagvormittag noch ein Sondertraining vor dem Rennen, um starten zu können. Sie waren also seit dem Weltmeisterschaftslauf am Tage zuvor kaum zum Schlafen gekommen. Liebe Leute, bei aller Begeisterung — aber das ist dann doch wohl ein wenig happig! Ein Fahrer, der zu einem Meisterschaftslauf startet, der sollte doch wohl ausgeruht und frisch auf die Strecke gehen können. Wenn man also Termine abstimmt im Frühjahr, dann sollte man das berücksichtigen. Noch etwas gefiel uns in Rotenburg nicht: im Fahrerlager gab es kein Wasser und keinerlei sanitäre Anlagen! Also, alles was recht ist, unsere z. T. zeltenden Sportler sind Menschen und keine Kühe auf der Weide, die den Durst mit Tau stillen, sich im nassen Gras waschen und —!

Gefallen hat es uns, daß jeweils drei Läufe gefahren wurden, so daß die Geschichte nicht nur eine Vorbeifahrt einmal den Berg hinauf war, sondern auch seitens des Veranstalters spannend gestaltet wurde. Dem Streckensprecher sollte man sodann erklären, daß es wassergekühlte Rennmotoren bei Motorrädern schon zu Zeiten des ollen Methusalem gegeben hat und nicht erst von Herrn Josef Neckermann erfunden wurden.

In der Klasse bis 125 ccm war Dieter Braun aus Hermaringen auf der von Neckermann zur Verfügung gestellten MZ in den drei Läufen mit einer Gesamtzeit von 5:33,9 der beste Fahrer. Er fuhr die schnellste Zeit in einem Lauf mit 1:47,0 (= ca. 99,25 km/h). Sein schärfster Konkurrent war Siegfried Möhringer, ebenfalls als Neckermann-Vertragsfahrer auf einer MZ. Er schaffte 5:37,0 und konnte damit den zweiten Platz herausfahren. Dritter wurde Lothar John, der auch eine MZ von Neckermann fuhr, in 5:41,8. Herbert Mann aus Bayreuth auf einer privaten MZ wurde Vierter (5:53,9) vor Toni Gruber, der eine schnelle Maico den Berg hinaufjagte (5:56,0). Oswald Dittrich aus Ludwigsburg brachte ein Motorrad an den Start, das besonders durch sein sauberes Finish auffiel. Ein Bultaco-

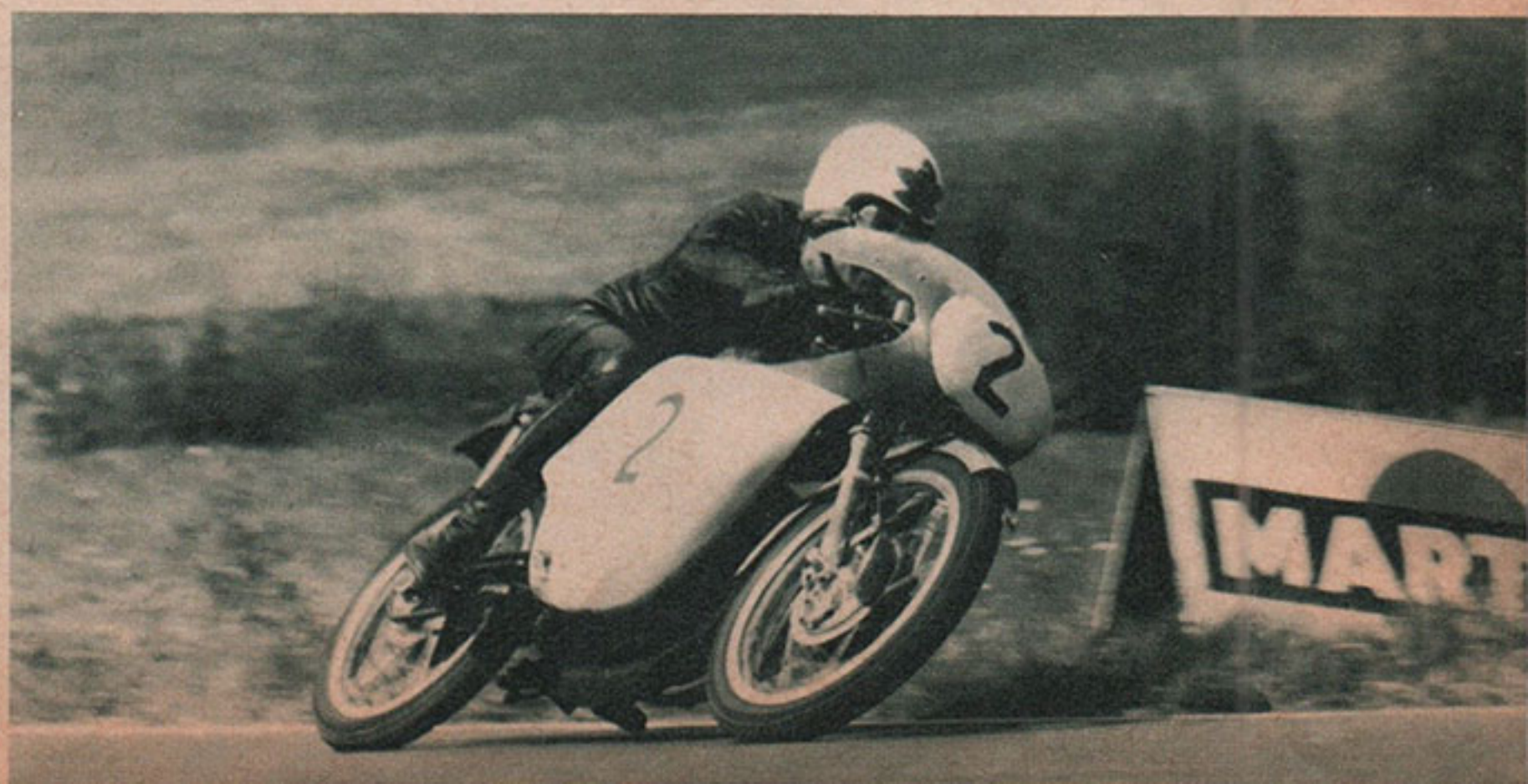
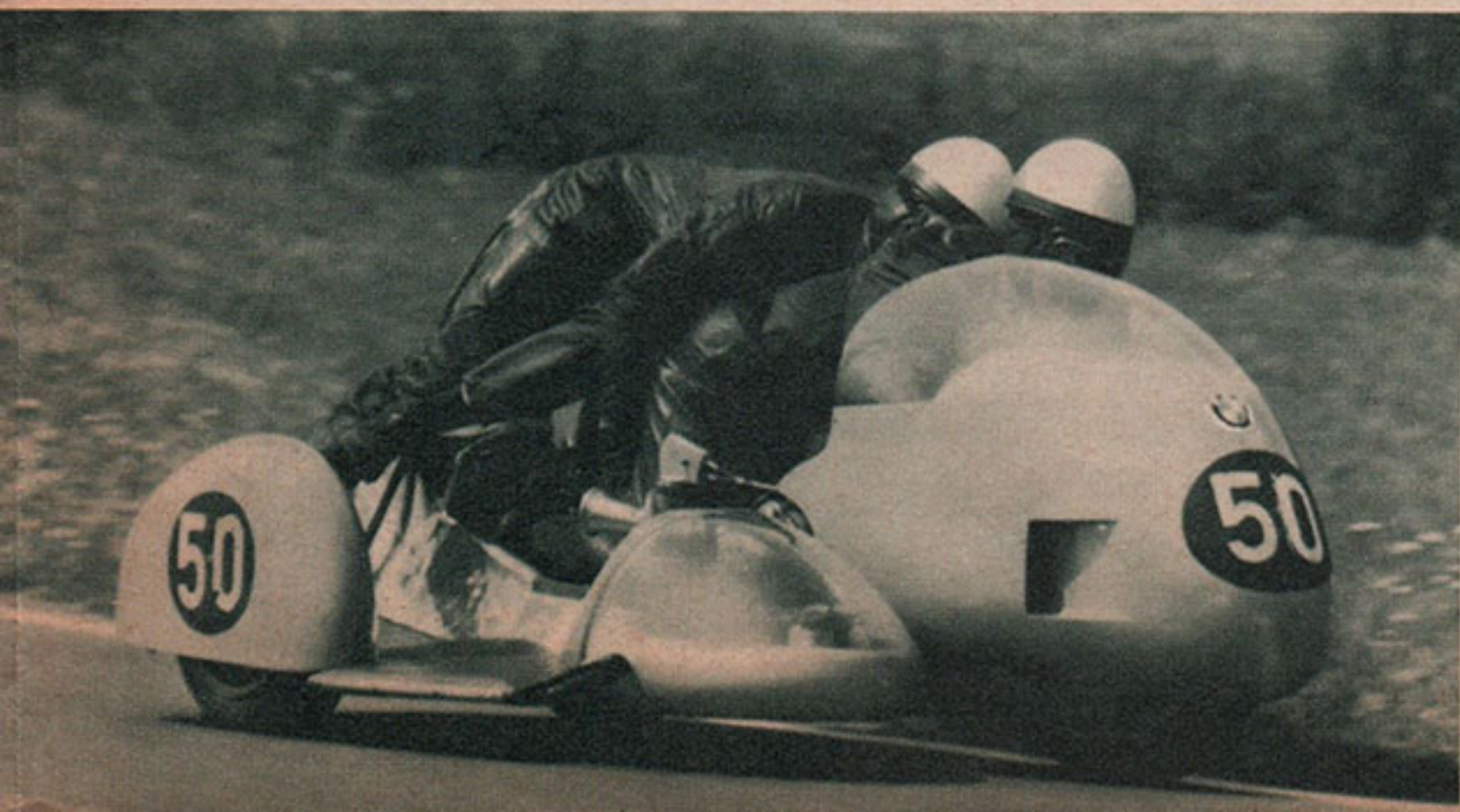
Motor in einem schönen Eigenbau-Fahrwerk, an dem Kreidler-Teile Verwendung fanden. Nur hat Dittrich am Berg etwas zu viele Kilos.

In der Klasse bis 250 ccm war Dieter Braun erneut der schnellste Mann auf einer MZ-Zweizylinder-Werksmaschine, die er, auch hier Vertragsfahrer von Neckermann, fährt. Er war mit Abstand Sieger in 5:31,1 Gesamtzeit. Zweiter wurde Franz Velten, Hochheim, auf einer Bultaco in 5:38,6. Er mußte sich gegen Lothar John durchsetzen, der mit 5:52,0 auf Platz 3 kam. John fuhr seine selbst auf Wasserkühlung umgebaute Suzuki T 20 und war am Schluß des Rennens nur wenig schneller als Rolf Wintermeyer (Bultaco), 5:52,8. An fünfter Stelle lag Karl-Heinz Sondergeld, Solingen (Aermacchi), 6:05,9. Während in der 125er Klasse von 13 Startern einer ausfiel, kamen in der 250 ccm-Klasse von 12 Fahrern vier nicht ins Ziel. Es waren immerhin Fahrer wie Toni Gruber (Bultaco), H. O. Butenuth (Benelli), Gerd Heuberger (FKS — „Fritz Kläger Spezial“) und Wolfgang Camphausen (Yamaha TD-1 B).

Bei den Gespannen wurde sehr hart um den Sieg gekämpft. Mit 5:28,8 wurden Schauzu/Schneider Sieger vor Enders/Engelhardt (5:29,5). Helmuth Fath mit Beifahrer Wolfgang Kalauch belegte mit 5:34 den dritten Platz auf seiner URS, Attenberger/Schillinger waren mit 5:40,3 Vierte vor Auerbacher/Hahn mit 5:47,4. Von den 15 gestarteten Gespannen kamen 12 ins Ziel.

Ganz erstaunlich ist die Tatsache, daß auf dieser Strecke die Gespanne schneller fuhren als die Solomaschinen. Nach dem ersten Durchgang hatten die Weltmeister Enders/Engelhardt eine Zeit von 1:49,1 und Dieter Braun mit der 125er MZ 1:52,4, mit der 250er Bultaco fuhr Franz Velten 1:56,7. Erst dann im nächsten Durchgang kam Braun auf 1:47,0. Trotzdem ist die Gesamtfahrzeit des besten Gespannes kürzer als die beste Solo-Gesamtzeit. Nach dem Training am Sonnabend fuhren wir mit der 350 ccm-Yamaha YR-1 den Berg hinauf, um die Strecke anzusehen. Es sind da einige Kurven drin, in denen man tatsächlich mit einem guten Gespann schneller um die Ecken „wischen“ kann, wenn man ein Köhner ist, als man sich das vielleicht mit einer Solomaschine traut. Doch dieser Eindruck ist natürlich ganz subjektiv und basiert auf wenigen Durchgängen. Oder lag zuviel Gummiabrieb der 132 im Programm verzeichneten Wagen auf der Strecke? Gerade Stücke, die länger als 500 m sind, gibt es nicht. Es ist nur ein Stück hinter der Startkurve, das ungefähr 500 m mißt. Alle anderen „geraden“ Stücke sind kaum 100 m lang. Wer hier einen gut eingespielten Beifahrer hat, kann als Gespannfahrer schon allerhand zeigen.

Die Lage der Rennstrecke in einer herrlichen Landschaft nicht weit von der Autobahn Kassel—Frankfurt, gute Zugänge von beiden Seiten und ein am Motorrad interessierter Veranstalter machen das Bergrennen von Rotenburg a. d. Fulda zu einem Anziehungspunkt. Wir würden uns freuen, im nächsten Jahr wieder hinfahren zu können. Klacks



## 5. Lauf zur Straßenweltmeisterschaft:

# Francorchamps

Der tragische Todessturz des Gespannpaares Attenberger/Schillinger wird den 5. diesjährigen Weltmeisterschaftslauf noch lange in trauriger Erinnerung bleiben lassen.

Wie es zu diesem verhängnisvollen Unfall kam, wird sich wohl kaum je klären lassen. Es gibt nur Vermutungen. Fest steht: Attenberger/Schillinger lagen knapp vor Auerbacher/Hahn. Sie befanden sich in der letzten Runde des Rennens, und ihr anfänglich sehr gut gehender Motor schien nicht mehr so zu laufen wie in den ersten Runden. Auerbachers Motor dagegen, der anfangs nicht recht wollte, lief gegen Ende wieder einwandfrei, so daß er näher an Attenberger heranrückte; mit größter Wahrscheinlichkeit hätte er auf den letzten Metern an Attenberger vorbeiziehen können. Attenberger hatte das sicherlich auch bemerkt und versuchte möglicherweise, als sich beide ausgangs der leichten Rechten auf der Geraden bei Malmedy befanden, seinen Rivalen aus dem Windschatten herauszubringen. Er zog nach links herüber, kam aber bei der hohen Geschwindigkeit (die Gespanne erreichen dort über 200 km/h) von der Strecke ab auf einen angrenzenden Wiesenstreifen. Attenberger, der links angeschlossenes Boot fuhr, versuchte wieder auf die Strecke zu kommen. Aber das mißlang zunächst, weil dort die Fahrbahn durch Auflegen einer neuen Teerdecke etwas erhöht liegt. Entweder schlug er nun instinktiv stärker ein — das Rad packte an, er hatte aber für seine momentane Geschwindigkeit zu stark eingeschlagen und schoß über die Fahrbahn. Oder aber verriß Attenberger, der sich laut Auerbachers Aussage nach ihm umgedreht hatte, allein dabei sein Gespann ohne die Absicht, Auerbacher aus seinem Windschatten zu bringen — aber mit den gleichen Folgen.

Zudem befand sich quer über die Straße neben der breiteren Gummischleifspur eine zweite, offensichtlich durch Schleifen von Metall entstandene. Im Gras links neben der Strecke befand sich eine Vertiefung. Vielleicht ist ihm dort das Seitenwagenrad weggebrochen (wir konnten die Maschinentrümmer nicht mehr sehen), und er konnte deshalb das Gespann, als er es wieder auf der Bahn hatte, nicht mehr halten. Vermutungen — alles Vermutungen, die das traurige Ende nicht mehr klären lassen.

Jedenfalls geriet das Gespann Attenbergers schließlich mit noch immer hoher Fahrt auf ein etwa 10 Meter tiefer liegendes Grundstück rechts der Strecke, Attenberger und Schillinger wurden beim Überschlag herausgeschleudert und fanden durch den Aufschlag den Tod.

Auerbacher, der zunächst also hinter Attenberger lag und erst, als dieser neben der Strecke im Gras fuhr, an ihm rechts vorbeizog, hatte dabei noch großes Glück; denn als Attenberger aus der Wiese heraus hinter ihm quer über die Bahn schoß, streiften sich die beiden Gespanne um ein Haar!

Rechts: Weltmeister H.-G. Ansheidt (hier beim Großen Preis in Assen aufgenommen) gewann nach dem Überraschungssieg der Jamathi in Assen beim Meisterschaftslauf in Francorchamps überlegen seine Klasse auf der Zweizylinder-Suzuki.

Unten: Start der Klasse bis 250 ccm — die Nr. 2 ist Bill Ivy, der sich sofort vor das Feld setzte, leider aber dann nach bravouröser Fahrt aufgeben mußte.

Rechte Seite oben: Dan Shorey mit John Hartle im Windschatten im Lauf der Halbliterklasse.

Rechte Seite unten: Phil Read, dem es trotz nicht intaktem Motor gelang, seinen durch Boxenaufenthalt entstandenen beträchtlichen Rückstand aufzuholen und Heinz Rosner, der mit der 250er MZ in Führung gegangen war, wieder vom 1. Platz zu verdrängen.

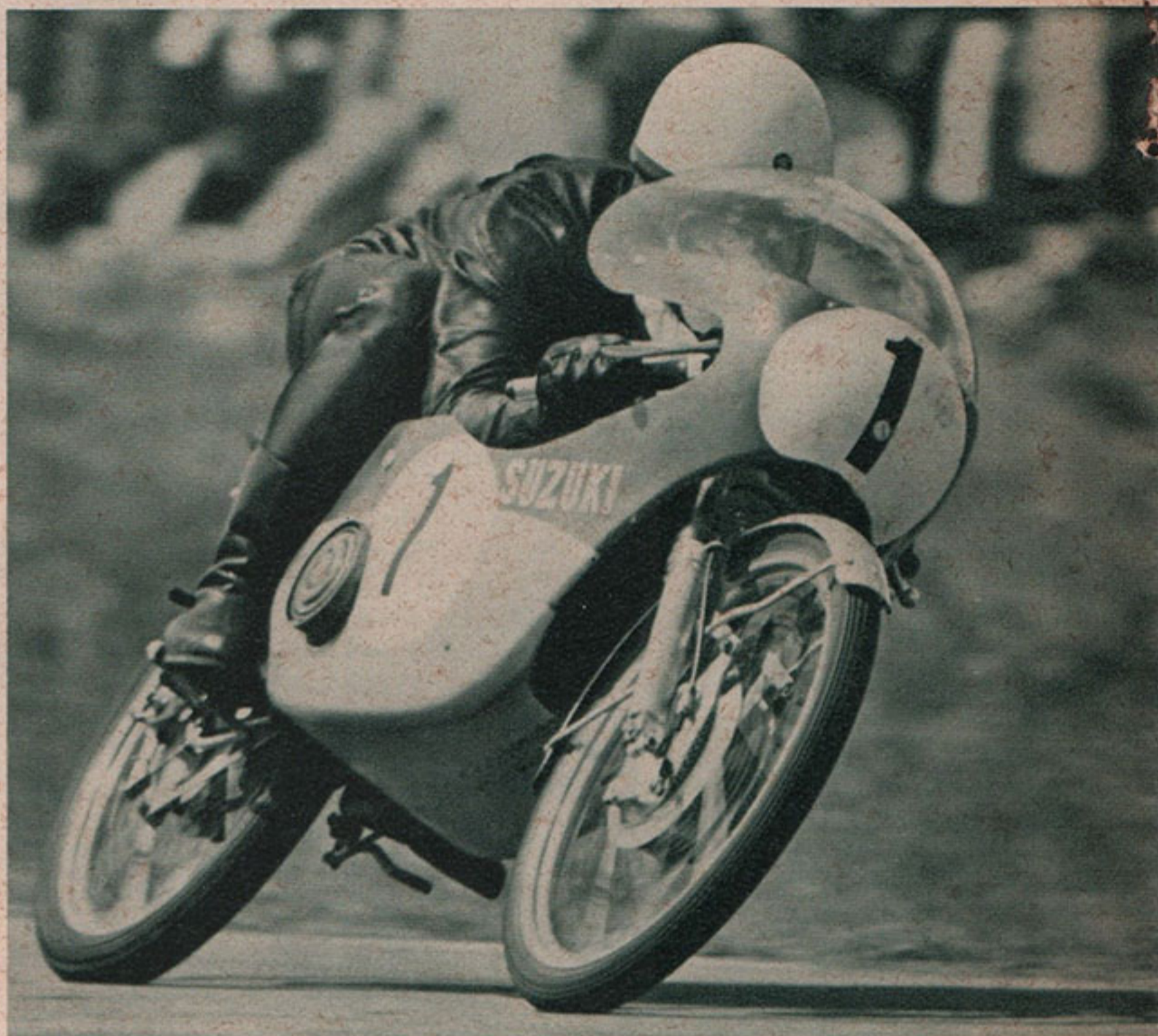
Fotos: V. Rauch

### 50 ccm: Ansheidt zum dritten Mal Weltmeister

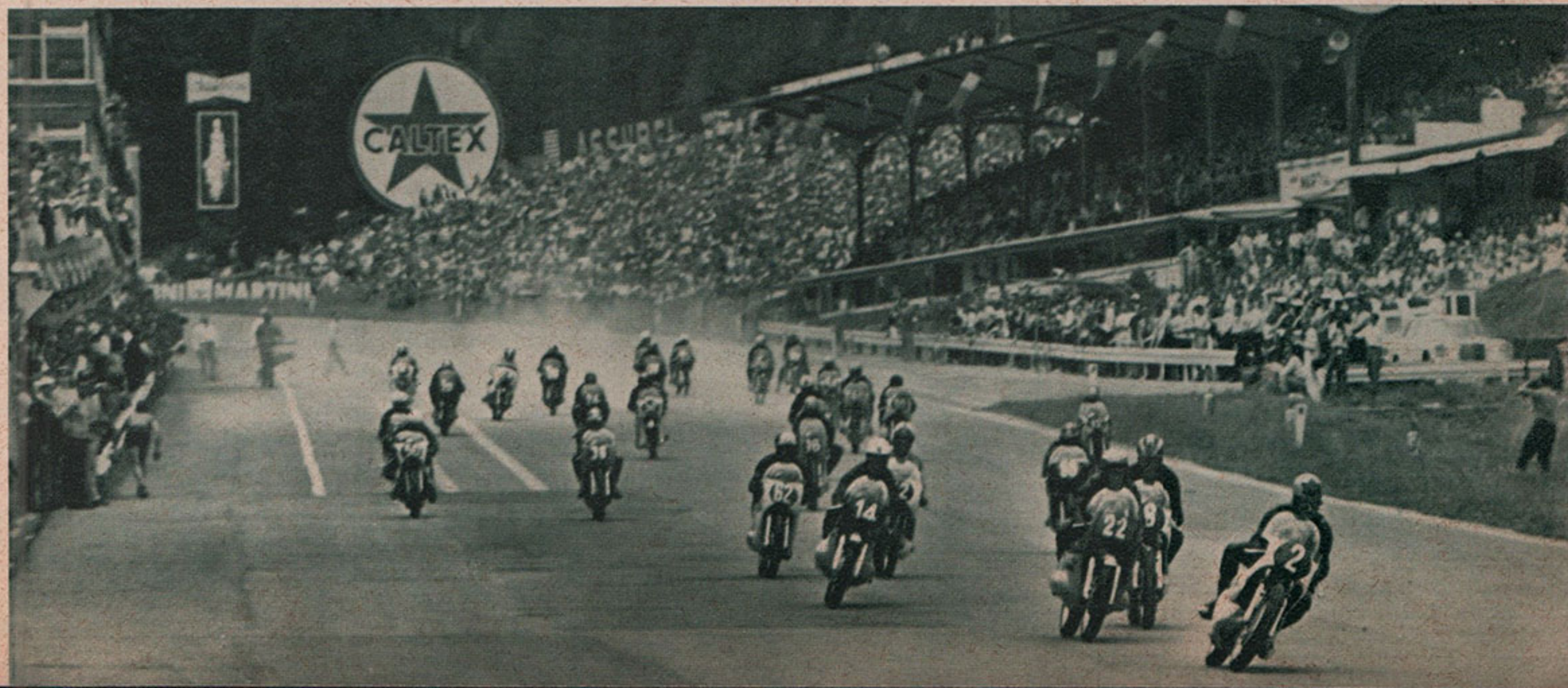
Der nur in vier Klassen (50, 250, 500 ccm Solo und Seitenwagengespanne) ausgetragene Lauf begann mit dem der Fünfziger. Dem letzten der diesjährigen Saison (nachdem nun festzustehen scheint, daß Japan nicht stattfindet) und dem vorläufig letzten nach der „freien“ Formel, denn bereits in der kommenden Saison wird nach der neuen Formel dieser Klasse (Einzylinder, maximal sechs Gänge) gefahren.

Ansheidt auf der Suzuki hatte mit 5:38,6 im Training die schnellste Zeit vor dem Überraschungssieger von Assen, Lodewijx (Jamathi), der 5:51,6 erreichte, gefahren. Barry Smith

folgte auf der Derbi mit 5:56,7. Ansheidt war es dann auch, der im Rennen auf der Zweizylinder-Suzuki sofort die Führung übernahm und aus der ersten Runde bereits mit einem Vorsprung von gut 20 Sekunden vor Lodewijx, Smith und Nieto zurückkam. Ansheidt konnte die Überlegenheit seiner schnellen, wasserge-



kühlten Suzuki auf diesem Hochgeschwindigkeitskurs so deutlich unter Beweis stellen, daß er in diesem über fünf Runden führenden Rennen (einer Gesamtdistanz von 70,5 km entsprechend) von Anfang bis Ende einsam an der Spitze lag und im Ziel über eine Minute vor dem Zweiten, Lodewijx, einlief. Angel Nieto und Barry Smith auf ihren Derbis lieferten sich zwar mit Paul Lodewijx abwechslungsreiche Kämpfe um den zweiten Platz, aber der Holländer profitierte vom privaten Zweikampf, den sich die beiden Derbi-Männer untereinander lieferten, und konnte in der letzten Runde ausgangs der Haarnadelkurve von La Source an den beiden spanischen Maschinen vorbeigehen. Nachdem bereits in Holland die Echtheit der Fünfziger-





Jamathi verschiedentlich angezweifelt worden war, legte Angel Nieto, der vorher schon prophezeit hatte, er werde, falls die Jamathi vor Derbi einliefere, protestieren, Protest ein und ließ den Jamathi-Motor öffnen. Ergebnis: er hatte genau 49,6 ccm! Nieto, dem vorher von seinem englischen Teamkameraden Barry Smith abgeraten worden war, gegen das holländische Fabrikat etwas zu unternehmen (weil Smith fest daran glaubte, daß der Motor tatsächlich nicht mehr als 50 ccm habe), machte ein langes Gesicht — und die Jamathi-Leute hatten die Publicity!

Anscheidt aber holte sich damit zum dritten Mal hintereinander den Weltmeisterschaftstitel der 50er Klasse. Ein schöner Erfolg für ihn, der in diesem Jahr bekanntlich ganz allein auf sich gestellt und zusammen mit seinem deutschen Monteur allein für das Instandhalten seiner Suzuki verantwortlich war. Anscheidt hat deshalb unsere und aller anderen herzliche Glückwünsche wirklich verdient.

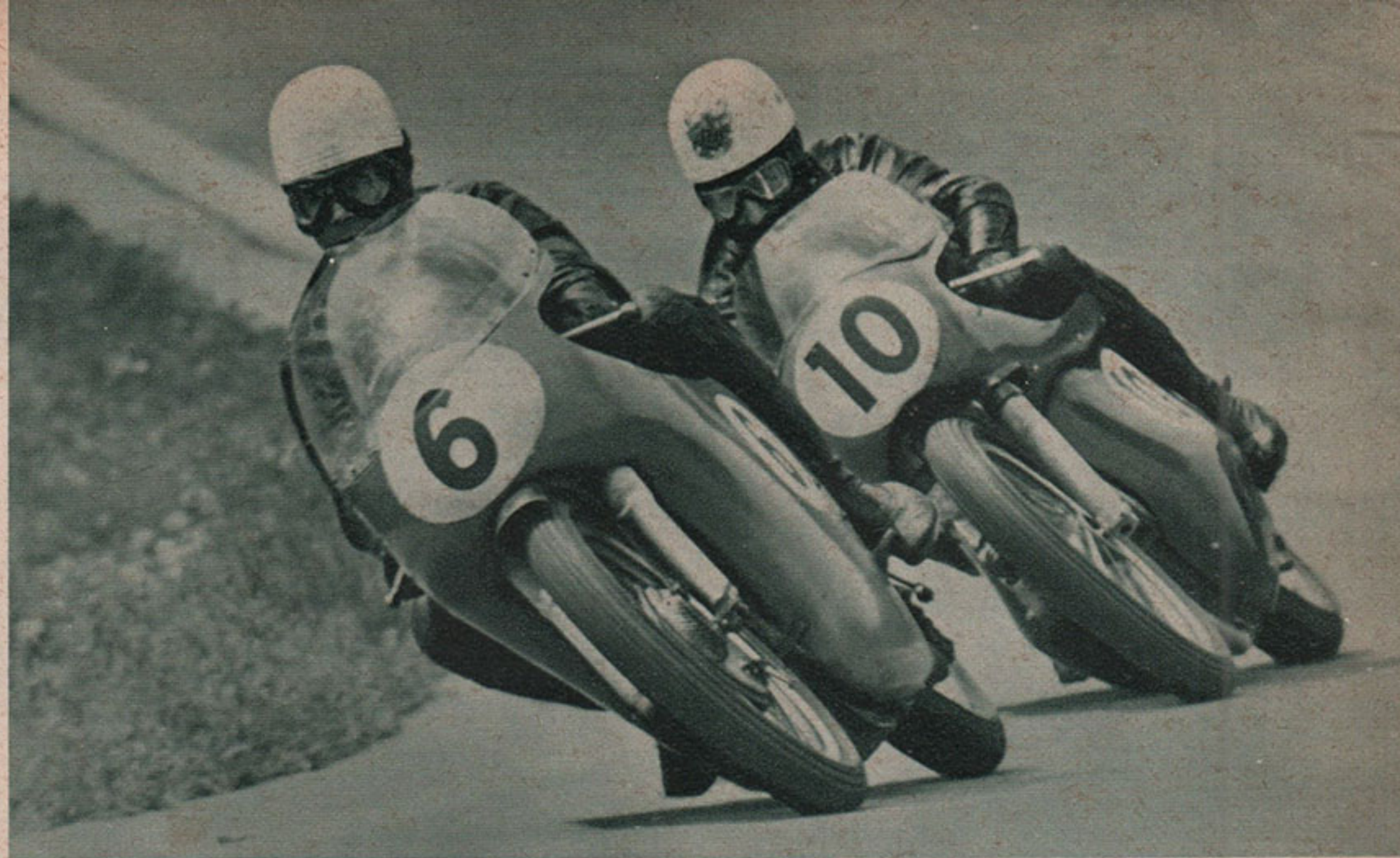
Hinter Smith folgte Mijwaart auf der zweiten Jamathi vor Schmälzle auf der Kreidler, der sich damit Platz sechs in diesem 22 Fahrer starken Feld sichern konnte.

### 250 ccm: Rosners großer Tag — aber Read gewinnt

Mit 4:17,3 war Phil Read auf der Vierzylinder-Yamaha im Training der anschließenden 250er Klasse um drei Sekunden schneller als sein Stallgefährte Bill Ivy und um ganze 20 Sekunden schneller als Heinz Rosner auf der Zweizylinder-MZ gewesen. Trotzdem war er mit dieser Zeit genau acht Sekunden langsamer als im vergangenen Jahr! Die Leistung der Yamahas entsprach also bereits im Training nicht der des Vorjahres. Und da das Abschlußtraining am Freitag bei trübem, kühlem und feuchtem Wetter gefahren worden war, stimmten dann die Vergasereinstellungen im Rennen, das bei hochsommerlichen Temperaturen gefahren wurde, nicht. Phil Read bzw. Yamaha wäre das beinahe zum Verhängnis geworden. Bill Ivy mußte wegen seiner Fußverletzung von Assen und eines erneuten Trainingssturzes (der allerdings in der Haarnadelkurve eher einen Rutscher darstellte und deshalb glimpflich verlaufen war), seine Yamaha im Sattel sitzend in Gang bringen, aber trotzdem war gerade er es, der den besten Start erwischte. Phil Reads Vierzylinder sprang zwar auch sofort an, wollte dann aber nicht so recht, und so fiel er weit zurück. Am Ende der ersten Runde mußte Read zum Kerzenwechsel bereits an die Boxen. Bill Ivy dagegen lag mit 17 Sekunden in Führung vor Rod Gould (Kawasaki), dicht gefolgt von Heinz Rosner (MZ). Ebenfalls dicht beisammenliegend folgten Tommy Robb (Bultaco) und Laszlo Szabo (MZ) vor Santiago Herrero auf der Drehschieber-Ossa. Als schon etwa 18 Fahrer passiert hatten, nahm Phil Read das Rennen wieder auf. Aber der Kerzenwechsel allein tat es nicht — die Düsen waren einfach zu groß, und die hatte man natürlich in der Eile nicht wechseln können.

Und dann muß am Ende der vierten Runde auch der mit etwa einer Minute in Führung liegende Ivy zum Kerzenwechsel an die Boxen! Auch er startet zwar wieder, aber sein Motor setzt weiterhin aus, läuft zuerst noch auf drei, dann auf zwei, schließlich auf einem Zylinder — und dann ist es ganz aus. Ivy rollt am Ende der fünften Runde an die Boxen und scheidet unter dem Beileidsmurren der vielen Tausenden auf der Start- und Zieltribüne aus. Heinz Rosner, der mittlerweile an Gould vorbeigegangen war, liegt somit nun auf Platz eins.

Als Read am Ende dieser Runde die Ziellinie passiert, bekommt er von seiner Boxe das Zeichen: „Ivy ist ausgeschieden — fahr so schnell du kannst.“ Und Read tut das! Er liegt am Ende dieser Runde bereits an vierter Position hinter Rosner, Gould und Herrero, wenn auch mit großem Abstand. Read fährt das Rennen seines



Lebens und passiert am Ende der siebten Runde die Ziellinie dicht hinter Rosner liegend, um schon kurz darauf, als er den Berg hochzieht, unter dem Jubel der Zuschauer an Rosner vorbeizustechen. Obwohl seine Yamaha wirklich nicht einwandfrei lief, ja er auf der Geraden kaum schneller als die MZ war, gewinnt er nach neun Runden, mit sieben Sekunden vor Rosner in Führung liegend, diesen Lauf. Eine wirklich fabelhafte Leistung von Phil Read.

Die schnellste Runde in diesem Rennen aber fuhr Bill Ivy mit 4:11,5. Er blieb damit knapp über Reads Rekord vom letzten Jahr mit 4:11,1.

### 500 ccm: Natürlich ist Agostinis MV überlegen —

#### aber Findlay fährt phantastisch

Giacomo Agostini hatte bereits im Training für eine Sensation gesorgt: mit 4:03,5 stellte er in der Halbliterklasse einen neuen inoffiziellen Rundenrekord auf und war damit um fast zwei Sekunden schneller als im vergangenen Jahr. Immerhin entsprach das einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 208,459 km/h. Findlay (McIntyre-Matchless), Pagani (Linto), Marsovszky (Matchless), Dodds (Norton), Fitton (Norton), Nelson (Hannah-Paton) — das war die Trainingsreihenfolge der Folgenden gewesen.

Aber zunächst hatte Agostini mal im Rennen einen sehr schlechten Start, und so war es sein Landsmann Alberto Pagani, der vor ihm auf der Linto in Führung liegend aus der ersten Runde zurückkam. Findlay, Carruthers, Cooper, Dodds,

Woodman, Nelson folgten auf den Plätzen. In der nächsten Runde ging Agostini an Pagani vorbei, der anschließend ausschied. Findlay lag nun auf Platz zwei, vor Woodman, Carruthers, Williams, Cooper, Gould, Dodds und Fitton.

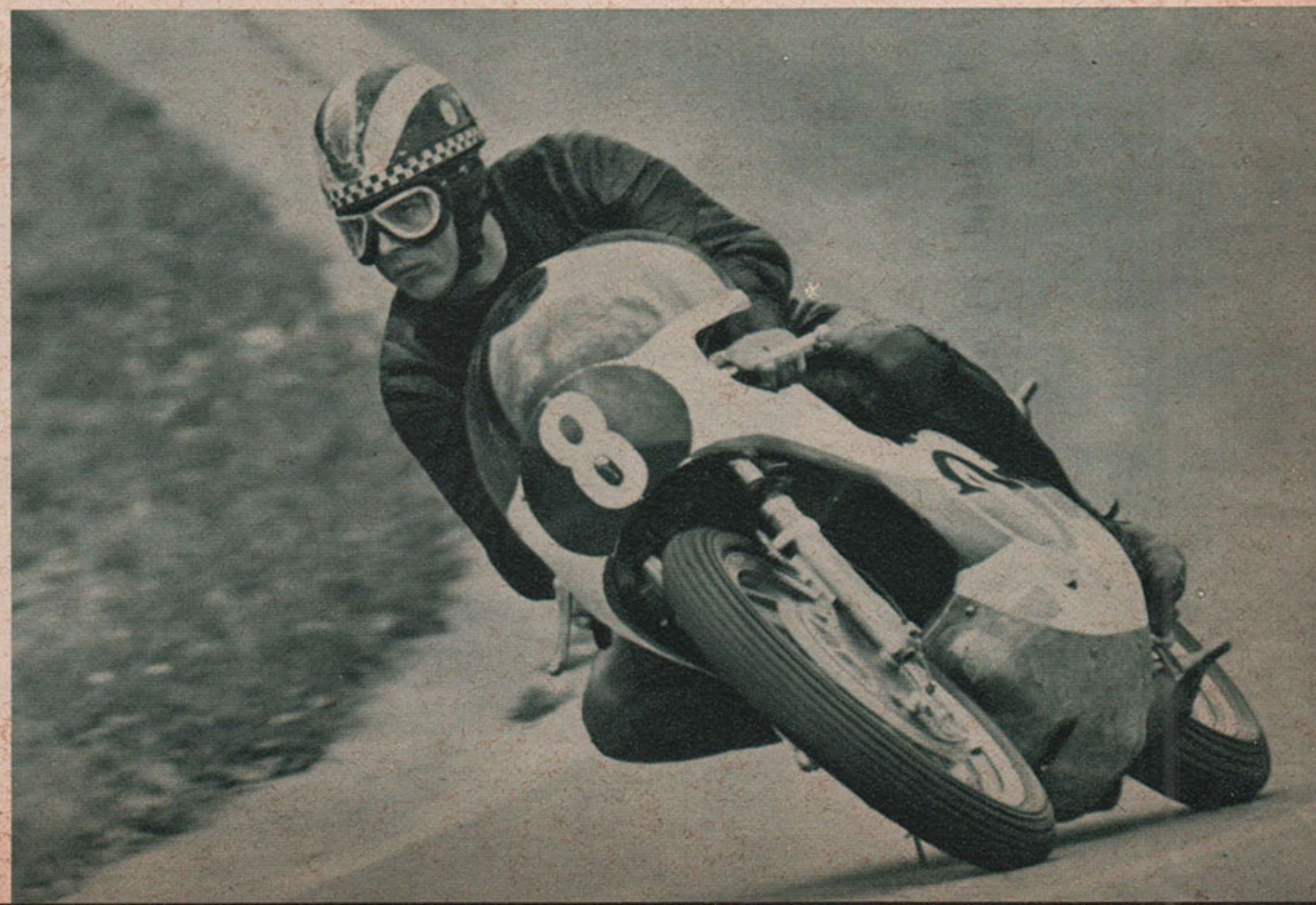
Während Agostini auf der Dreizylinder-MV Agusta seinen Vorsprung immer mehr ausdehnt, wechseln hinter ihm ständig die Positionen. Woodman gelingt es, von Platz sieben auf drei aufzuschließen — dafür fällt Dodds auf Platz acht zurück.

Bis zur sechsten Runde gelingt es Fitton, seine Norton vorbei an Williams auf Platz fünf zu bringen. Cooper hingegen fällt vom sechsten auf den neunten zurück. Bis zur neunten Runde bleiben die Positionen der ersten Fünf unverändert.

Agostini, der auf der MV Agusta einem überlegenen Sieg entgegenfährt und bis auf Jack Findlay sämtliche Fahrer mindestens einmal überrundet, siegt schließlich mit fast drei Minuten vor diesem. Und trotzdem ist Findlays Leistung immer wieder imponierend. Immerhin ist seine betagte McIntyre-Matchless nun bereits acht Jahre alt.

Während es Cooper gelang, sich wieder bis zum sechsten Platz vorzukämpfen und Peter Williams auf den siebten zu verweisen, rückte Fitton bis zum vierten Platz auf. Kel Carruthers fiel dabei vom vierten auf den fünften Platz zurück.

Agostini (MV Agusta), Findlay (Matchless), Woodman (Seeley-Matchless) — das sind nach 15 Runden die ersten Drei in diesem Rennen. Agostini gelang es in der vierten Runde, seine Trainingszeit noch um  $\frac{1}{10}$  Sekunde zu verbessern und so mit 4:03,4 = 208,545 km/h einen

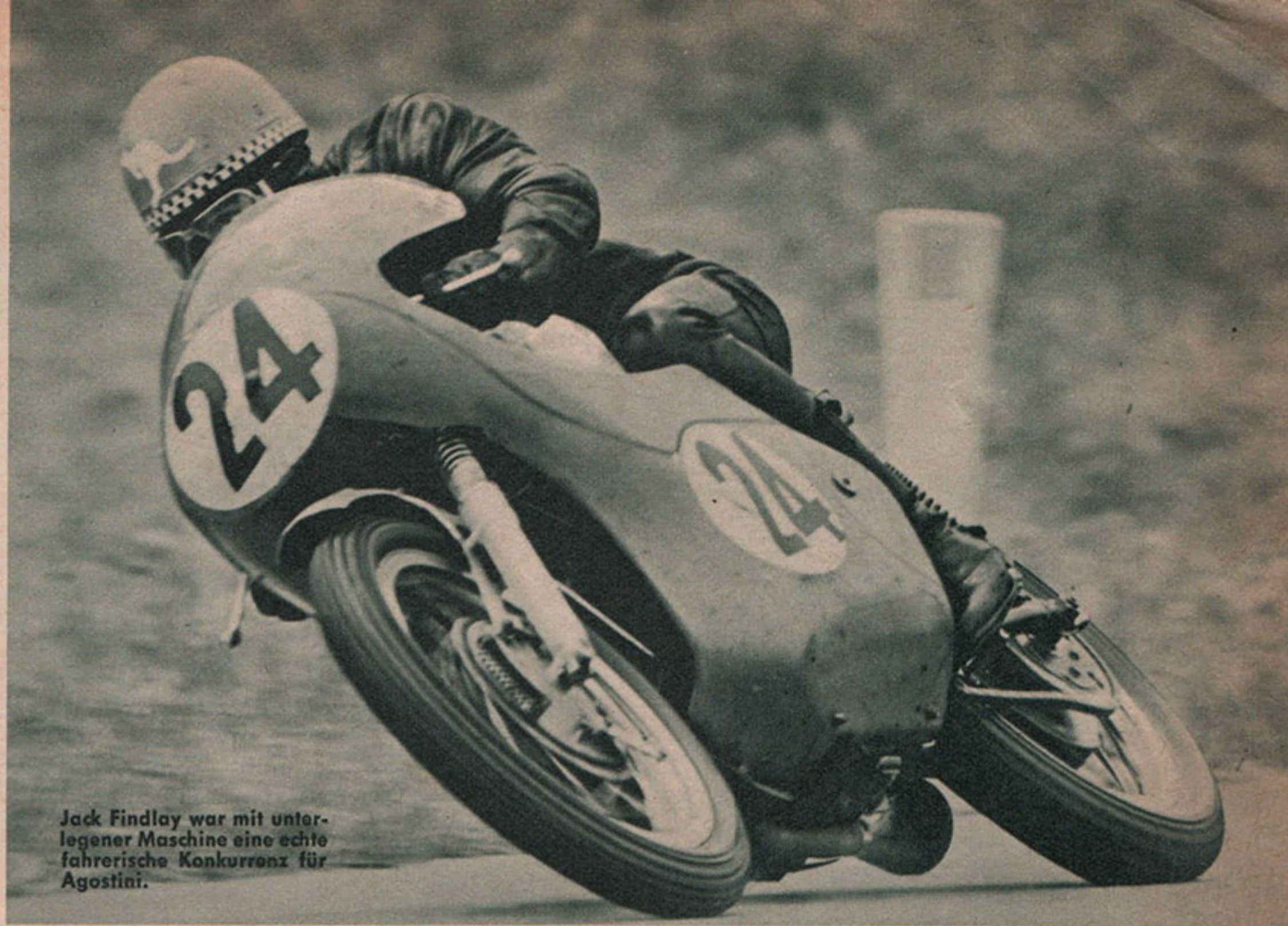


neuen Rekord aufzustellen. Keiner konnte vor ihm bisher hier die 208 km-Grenze überschreiten. Eddie Lenz hatte bereits im Training Pech gehabt und zweimal seinen Bianchi-Motor mit festgegangenem Kolben beiseitestellen müssen, so daß er dann am Rennen mangels der nötigen Ersatzteile nicht teilnehmen konnte. Walter Scheimann brachte seine Norton hinter John Hartle auf Platz 12.

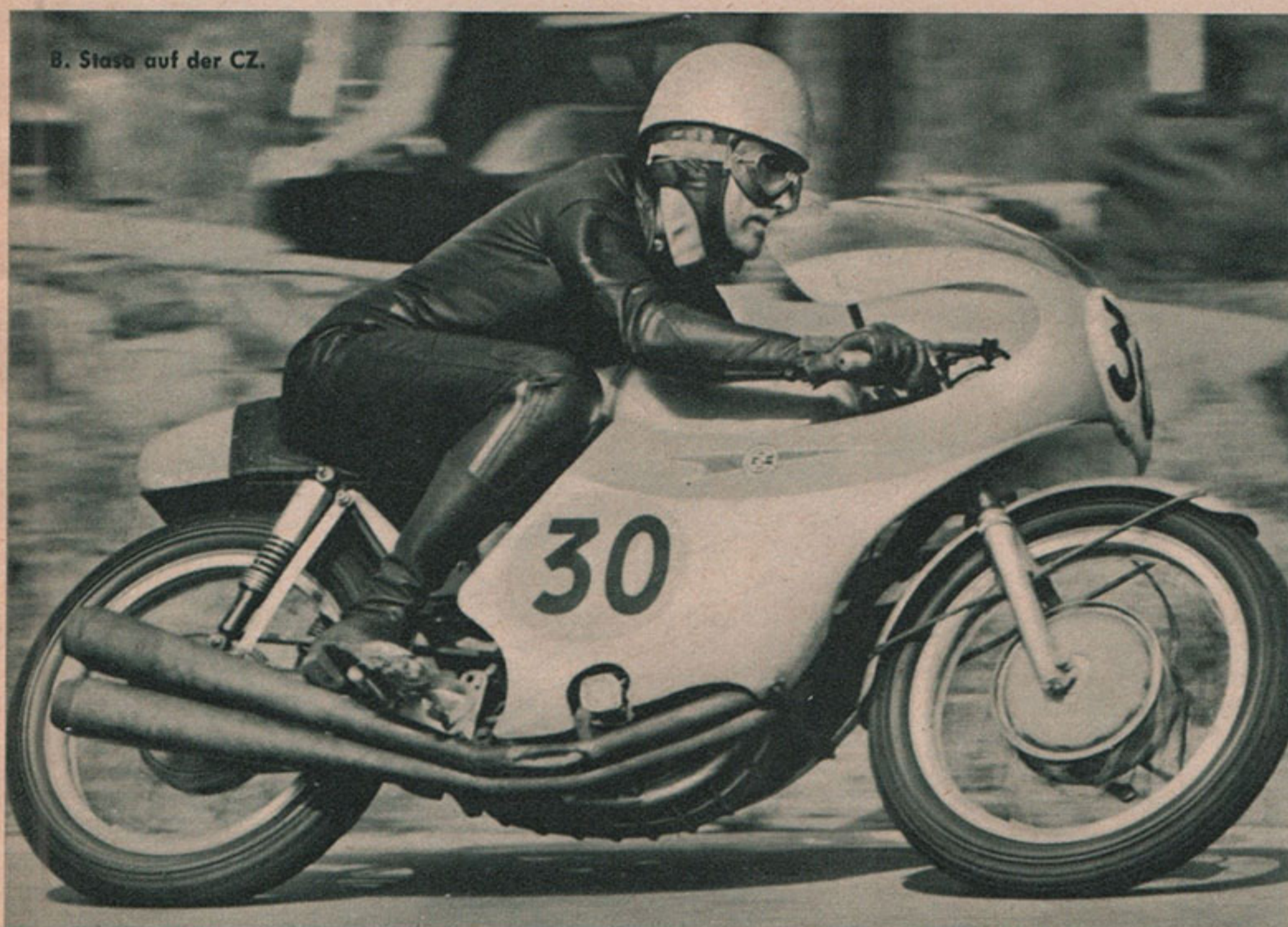
### Attenbergers Todessturz überschattet den Sieg Auerbachers in der Gespannklasse

Klaus Enders hatte mit 4:48,1 vor Johann Attenberger 4:51,1, Georg Auerbacher 4:52,4 und Helmut Fath mit 4:57,8 schnellste Trainingszeit gefahren. —

Aber wieder ist es Fath, der nach dem Start seine URS vor Attenbergers, Auerbachers, Schauzus und Wakefields BMWs setzen kann. Erst auf dem sechsten Platz folgt Klaus Enders, vor Arsenius Butscher und Otto Kölle (alle BMW). Enders geht bereits nach der ersten Runde an die Boxen, um sogleich wieder zu starten, fällt aber dann, weil der Motor nicht mehr will, für einige Runden aus. Als der BMW-Motor wieder



Jack Findlay war mit unterlegener Maschine eine echte fahrerische Konkurrenz für Agostini.



B. Stasa auf der CZ.

läuft, fährt Enders nach inoffiziellen Stoppungen die schnellsten Zeiten. Während die Konkurrenz mit 4:48/4:49 herumfährt, liegt die Zeit von Enders bei 4:42. Aber er ist weit abgeschlagen und hat keine Chance mehr auf einen der vorderen Plätze. Butscher gelingt es, sich bis zur dritten Runde vom siebten auf den fünften vorzuschieben. Fath allerdings, der aus der ersten Runde mit einem Vorsprung von fünf Sekunden in Führung liegend zurückgekommen war, hat Schwierigkeiten mit der Kraftstoffzufuhr aus seinem zweiten Tank. An der Spitze des Feldes liegend scheidet er in der fünften der acht zu fahrenden Runden wegen Benzinmangels aus! Damit liegt Attenberger knapp vor Auerbacher in Führung.

Nebeneinanderliegend beginnen beide ihre letzte Runde. Attenberger zieht vor Auerbacher den Berg hoch, und so entschwinden sie den Blicken. Dann kommt Auerbacher aus der letzten Runde allein zurück. Das Unfaßbare ist geschehen — Attenberger/Schillinger konnten das Ende dieser letzten Runde nicht mehr erleben.

So gewinnt Auerbacher mit fast zwei Minuten vor Butscher und Lunemann. Schauzu hatte mit

festgegangenem rechten Kolben bereits in der fünften Runde ausscheiden müssen. Wakefield, Kölle und Castella folgten auf den Plätzen.

V. R.

### Ergebnisse:

**Klasse bis 50 ccm, 5 Runden = 70,500 km**

1. H.-G. Anscheidt (Suzuki) mit 150,524 km/h; 2. P. Lodewijckx (Jamathi) mit 144,969 km/h; 3. A. Nieto (Derbi) mit 144,891 km/h; 4. B. Smith (Derbi); 5. M. Mijwaart (Jamathi); 6. R. Schmälzle (Kreidler); 7. V. de Vries (Kreidler); 8. A. Toersen (Kreidler). — Schnellste Runde: H.-G. Anscheidt (Suzuki) mit 152,295 km/h.

**Klasse bis 250 ccm, 9 Runden = 126,900 km**

1. P. Read (Yamaha) mit 187,336 km/h; 2. H. Rosner (MZ) mit 186,799 km/h; 3. R. Gould (Yamaha/Bultaco) mit 185,337 km/h; 4. L. Szabo (MZ); 5. S. Herrero (Ossa); 6. K. Andersson (Yamaha); 7. G. Molloy (Bultaco); 8. D. Simmonds (Kawasaki); 9. B. Stasa (CZ); 1. Runde zurück: 10. F. Stastny (Jawa); 11. D. Woodman (Metisse); 12. J. Huberts (Kawasaki). — Schnellste Runde: B. Ivy (Yamaha) mit 201,829 km/h.

**Klasse bis 500 ccm, 15 Runden = 211,5 km**

1. G. Agostini (MV Agusta) mit 200,868 km/h; 2. J. Findlay (Matchless) mit 190,111 km/h; 1. Runde zurück: 3. D. Woodman (Seeley); 4. R. Fitton (Norton); 5. K. Carruthers (Norton); 6. J. Cooper (Seeley); 7. P. Williams (Matchless); 8. R. Gould (Norton); 9. R. Chandler (Seeley); 10. J. Dodds (Norton); 11. J. Hartle (Matchless-Metisse); 12. W. Scheimann (Norton). — Schnellste Runde: G. Agostini (MV Agusta) mit 208,545 km/h.

**Klasse Seitenwagengespanne, 8 Runden = 112,800 km**

1. Auerbacher/Hermann (BMW) mit 175,071 km/h; 2. Butscher/Neumann (BMW) mit 166,897 km/h; 3. Lunemann/Cadow (BMW); 4. Wakefield/Milton (BMW); 5. Kölle/Schmid (BMW); 6. Castella/Castella (BMW); 7. Hanni/Barfuss (BMW); 8. Tombs/Tombs (BMW); 9. Duhem/Fernandez (BMW). — Schnellste Runde: Fath/Kalauch (URS) mit 167,4 km/h.

**Weltmeisterschaftsstand nach dem 5. Lauf**  
siehe Seite 550



Agostini — offenbar derzeit ebenso unschlagbar wie seine MV Agusta.

# OSSA macht von sich reden

Von Bultaco hört man auch bei uns zulande häufig, von Montesa schon weniger — aber nur selten kommen Nachrichten über die dritte spanische Zweitakt-Motorradfabrik, Ossa. Alle drei Marken bauen im übrigen Motorradmodelle, um deren Verkauf in Deutschland intensiver zu bemühen sich lohnen sollte: robuste, sehr leistungsfähige Einzylinder-Zweitakter mit im Block befindlichen Vier- oder Fünfganggetrieben, in Straßen-, Trial-, Gelände- und teilweise auch Renn-Versionen — zwischen 125 und 250 ccm.

In dieser Saison nun tritt der Spanier Herrero, den man wohl als Werksfahrer von Ossa betrachten darf, mit einer 230er Einzylinder-Ossa auch bei internationalen Straßenrennen an, die sowohl in der Ausbildung des Motors als auch des Fahrwerks von der Serie abweicht. Mick Woollett schickte uns einige Bilder dieser Rennmaschine, die interessante Details zeigen.

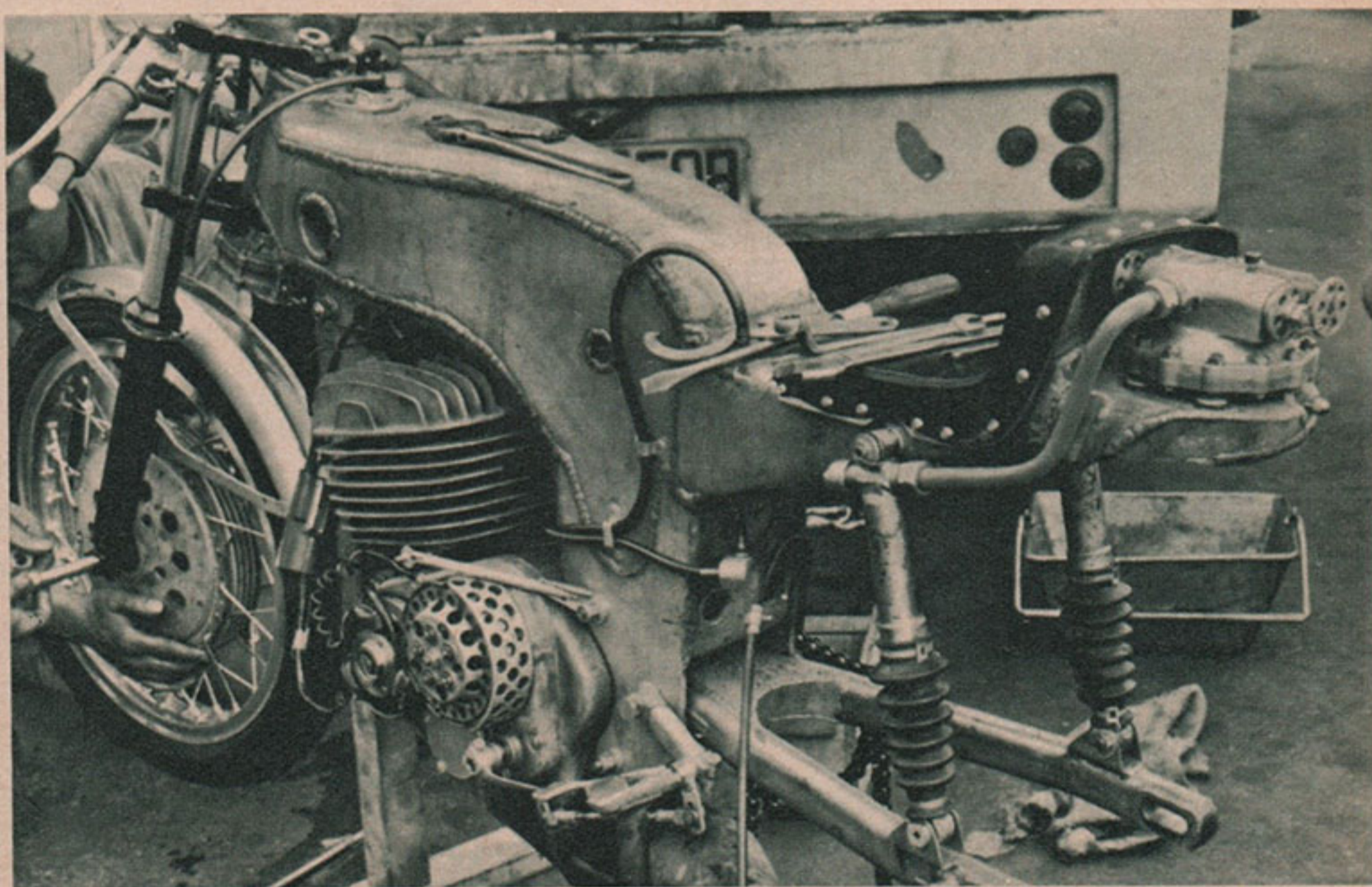
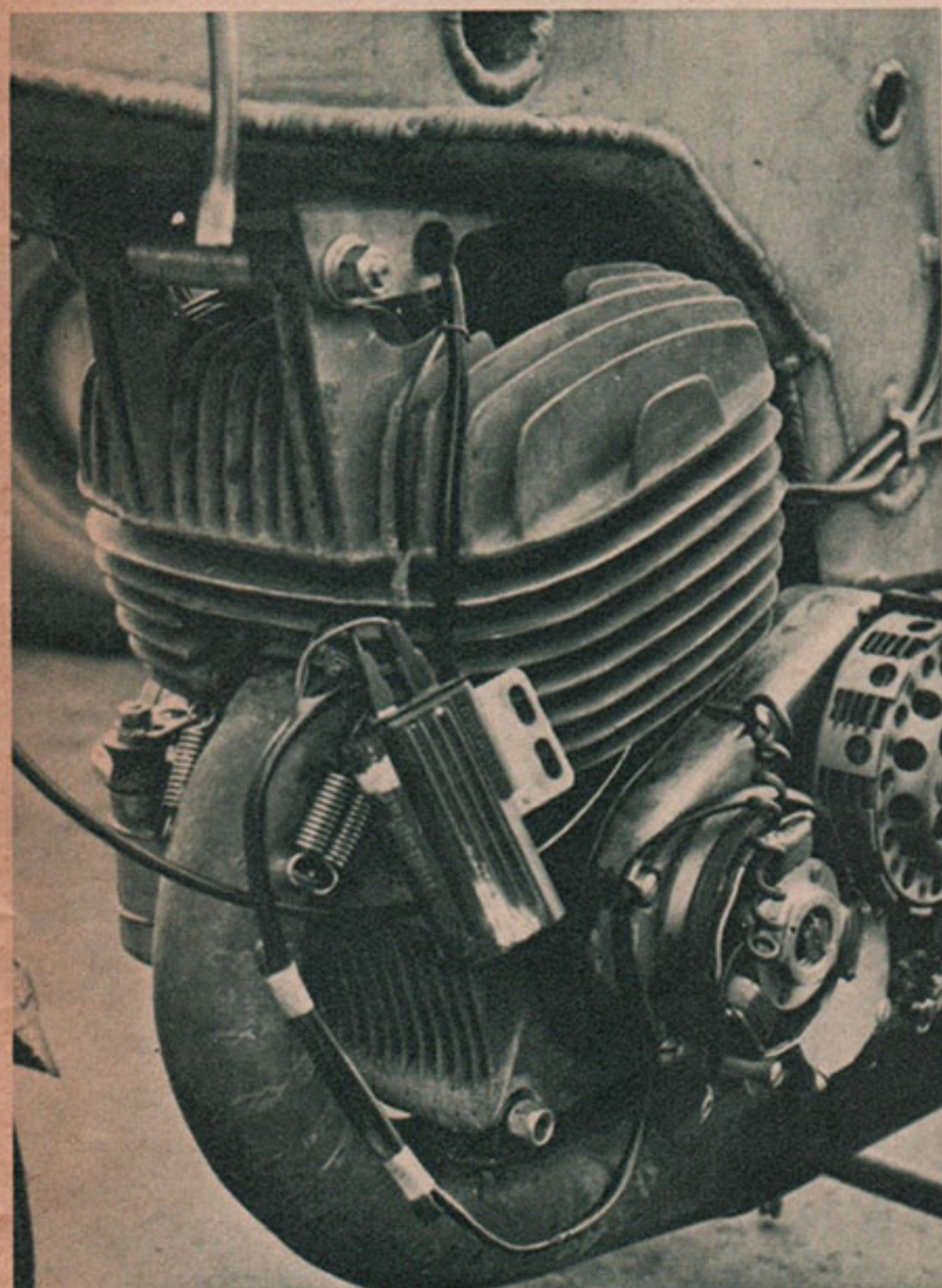
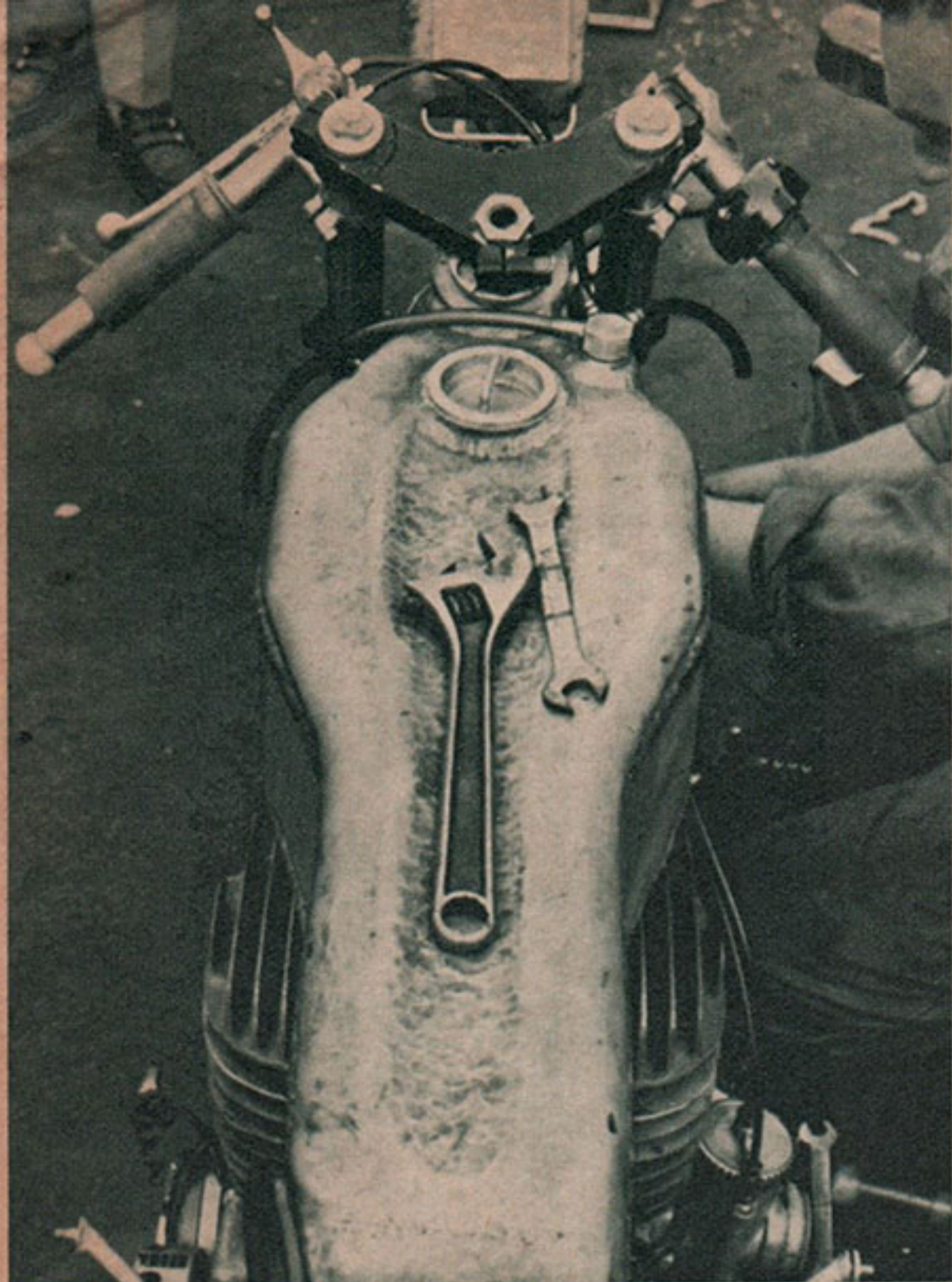
Der einzylindrige Motor ist luftgekühlt — die Ansicht der Maschine von oben vermittelt einen Eindruck von der Größe der Zylinder- und Kopfverrippung, die wohl alles bisher Dagewesene in Schatten stellt (trotzdem aber hört man neuerdings, daß der Motor auf Wasserkühlung umgestellt werden soll!). Im Gegensatz zum schlitzgesteuerten Serienmotor ist der Rennmotor mit einem Einlaß-Plattendrehschieber ausgerüstet, der einen Amal-Rennvergaser mit 38 mm (!) Durchlaß steuert. Der mit einem Sechsganggetriebe zusammengebaute Motor soll seine (nicht angegebene) Höchstleistung bei 10 800 U/min abgeben. Die Zündung besorgt eine Kondensator-Zündanlage ohne mechanischen Unterbrecher (Motoplat, wie wir sie im Heft 6/68 beschrieben haben). Die gewaltige

Auspuffanlage konnte man auf dem anlässlich der TT aufgenommenen Bild im Heft 14/68, S. 486 erkennen.

Das vorn mit einer ölgedämpften Teleskopgabel und hinten mit einer (hochstegig profilierten) Langschwinge ausgerüstete Fahrwerk zeigt in seinem Hauptträger eine Schweißkonstruktion aus Leichtmetallblech, die Rahmenrückgrat und Tank zugleich bildet (vorn der Kraftstoff-, hinten der Öltank) und die in ihrem vertikalen Teil (an den sich das ebenfalls aus Leichtmetallblech zusammengeschweißte Heckteil anschließt) in üblicher Weise die Lagerung der Hinterradschwinge, der Fußrasten und des Motorblocks trägt. An verlängerten Kopfrippen ist der Motor oben noch mal zusätzlich abgefangen.

Interessant auch ein neuartiger, etwas voluminöser Lenkungsdämpfer (hydraulisch, nach dem Prinzip einer Flügelpumpe arbeitend), sowie die über ein Ausgleichventil gekoppelten hinteren Stoßdämpfer-Federbeine, deren Federwirkung offenbar pneumatisch erzielt wird. Gabel und Federbeine sind spanische Erzeugnisse (telesco).

Der 230er Einzylindermotor hat 70 mm Bohrung und 60 mm Hub, die serienmäßige Moto Cross-Ausführung erreicht bereits bei 7000 U/min 28 PS. Aber es soll diesen Motor (mit dem gleichen Zylinder übrigens) bereits auch mit 380 und 420 ccm im Versuch geben. Andererseits verlautet, daß die Ossa-Werke für Herrero einen 2×230 ccm-Zweizylinder mit Wasserkühlung und Doppeldrehschieber für die nächstjährige Grand Prix-Saison vorbereiten, wobei ihnen die Fertigung des für Amerika bestimmten „Yankee“-Zweizylinders zugute kommt (s. Heft 11/68). Ra



## 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.



**Volkswohl**

Krankenversicherung VVaG

46 DORTMUND,  
RUHRALLEE 92, TEL. 270 11

Beiträge für europäische Länder

| Versich.-<br>summe | 1. Woche | Jede weitere<br>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



## Der JET-HELM

im Stil der neuen Zeit,  
der im höchsten Maße Komfort  
und Sicherheit bietet.

Bitte fordern Sie unseren Prospekt an.  
**Hans-J. Queins**  
Spezialversand in Sturzhelmen  
5672 Leichlingen, Oskar-Erbslöh-Str. 28, Ruf 468

## 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 Erläute-  
rungen** des Vers.-Vertrages  
und aller normalen Versiche-  
rungen, insbesondere der  
Kfz-Versicherungen.

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

Erhältlich auch bei allen  
Stützpunkten

### Über 15 Jahre

Kraftstofftanks, Schalldämpfer und Son-  
derzubehör für Sport- und Rennzwecke  
bürgen für Qualität.

Neue BMW-Motorräder nach Wunsch  
ausgerüstet. Generalüberholung. Um-  
bau für Sport- und Rennzwecke. Ge-  
brauchte BMW-Motorräder, Sonder-  
anfertigungen, Spezial-Tanks.



## Ernst Hoske

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



verkauft und fährt selbst  
Ihr Zweitaktspezialist u. Werkshändler  
**Heinrich Ronsdorf jun.**  
vorm. K. Th. Horn  
583 Schwelm  
Berliner Straße 62, Telefon 31 31  
bei Anfragen bitte Rückporto

## Zündpunktmesser

— Patent —



**Zündung  
einstellen  
leicht gemacht!**  
Durch Kerzenloch  
in jeder Zündker-  
zenlage  
Das präzise Such-  
Meß- und Einstell-  
gerät  
Die Zündlehre  
für das Kraftfahr-  
zeughandwerk

**Dietrich Lauterbach** Feintechnik  
85 Nürnberg, Ziegelsteiner Str. 5

## Kunststoffboote

Motor- und Segelboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode  
auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von  
Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Bro-  
schüre polyester + glasfaser mit genauer Anlei-  
tung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von  
**CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. Z 4**  
2082 UETERSEN BEI HAMBURG

## YAMAHA HONDA SUZUKI

Motorräder, Kleinkrafträder  
**WILLY HEYER**  
4055 Kaldenkirchen/Rhld.  
Wallstraße 5 - Tel. 63 36  
Finanzierung auch nach auswärts möglich.

# Norising-Rennen

(Schluß von Seite 534)

ohne Sturz ausgingen. Eine Kollision betraf die bestechend fahrenden Eccarius und Scharenberg. Letzterer war auch aus dem Mittelfeld nach vorn gekommen und lag mit Eccarius zusammen, als sie sich berührten, was zum Ausfall von Eccarius führte. Vom 5. Platz in der 6. Runde kämpfte sich Scharenberg bis in die 12. Runde auf Platz 3 vor — drei Runden später mußte er aufgeben. Zu diesem Zeitpunkt hatte Heukerott zu dem Pulk aufgeschlossen und mischte nun kräftig mit um die Plätze 2 bis 5. In der maschinenmäßigen Reihenfolge Aermacchi (Sommer), Honda (Heukerott, Nerger) und nochmal Aermacchi (Kern) endete diese Auseinandersetzung hinter Hoppe. 9 Fahrer beendeten das Rennen in der gleichen Runde, 14 kamen insgesamt ins Ziel.

**Ergebnis Klasse bis 350 ccm** (26 Runden = 102,44 km):

1. K. Hoppe, Dieckholzen (Aermacchi), 45:48,1 min = 134,2 km/h; 2. W. Sommer, Köln (Aermacchi), 46:30,4 min; 3. H. Heukerott, Frankfurt (Honda), 46:36,1 min; 4. A. Nerger, Köln (Honda), 46:36,8 min; 5. W. Kern, Mannheim, (Aermacchi), 46:46,4 min.  
Schnellste Runde: H. Scharenberg (Suzuki) 1:43,9 min = 136,52 km/h.  
Meisterschaftsstand: 1. Heukerott (25 P.); 2. Hoppe (25 P.); 3. Görden (23 P.).

Nicht ganz so stark wie die Klasse bis 350 ccm war die Klasse bis 500 ccm besetzt; es stellten sich nur 16 Fahrer zum Start auf.

Rupert Bauer (1:41,6) war mit 2 Sekunden Abstand zum nächsten, Ferdinand Kaczor (beide BMW-Stoßstangenmotoren!) Schnellster im Training gewesen. In der weiteren Reihenfolge nahmen Rosenbusch (Norton), Döhmman (BMW), Scheimann (Norton), Hoppe (Matchless), Allner (Matchless) und Eickelberg (Norton) die nächsten Startplätze ein.

Bis auf Rupert Bauer kam das Feld ganz dicht weg. Im Nachschauen konnte man vom Fotografenstandplatz in der S-Kurve plötzlich im Schlauch eine riesige Staubwolke sehen. Die Befürchtung, daß etwas passiert sei, bestätigte sich leider, als das Feld zurückkam und einige Fahrer fehlten. Kurz darauf begaben sich ein Clinomobil, Krankenwagen und Fahrzeuge der Rennleitung in Richtung Unfallstelle. Zwischen ihnen das trotz gelber und weißer Flaggen unverständlicherweise voll weiterfahrende Feld. Einen Moment schien es, als hätte man im Schlauch die Fahrer gestoppt, weil sie in der 2. Runde länger ausblieben, doch war die Durchfahrt nur durch die Arbeiten an der Unfallstelle verzögert worden.

Was genau geschehen war, wird sich wohl kaum 100%ig klären lassen, erstens, weil die Unfallstelle in der Sperrzone lag, und zweitens, weil kaum einer der folgenden Fahrer etwas sah und alles zu schnell ablief. Allem Anschein nach soll Hartmut Allner versucht haben, Max Raab aus dem Windschatten heraus zu überholen. Hierbei muß er das Hinterrad von Raabs Bianchi berührt haben, und Raab stürzte, wobei das Motorrad noch einige Male vor dem ganzen Pulk auf der Strecke herumflog. Niemand hatte bemerkt, daß Allner durch die Kollision von der Strecke abgekommen war, ca. 150 m über den Grünstreifen zwischen den beiden Fahrbahnen fuhr und erst dann zu Fall kam.

Raab und Allner wurden sofort ins Krankenhaus gebracht. Bei Hartmut Allner war eine sofortige schwere Operation notwendig — aber alle Kunst der Ärzte war vergebens. Wenige Stunden nach dem Unfall erlag er seinen Verletzungen, unfassbar für alle, die ihn kannten.

Die Verletzungen Raabs erwiesen sich als nicht ganz so schwer, wie bei dem gefahrenen Tempo zu befürchten war. Zwei Tage später konnte er in eine Klinik seiner Heimatstadt München überführt werden.

Verständlicherweise stand der weitere Verlauf im Zeichen des Unfalls. Aber Hoppe, Scheimann, Rosenbusch und Kaczor fuhren ein Rennen, das das Geschehene für eine Weile vergessen ließ. Diese vier kämpften um jeden Meter, dauernd wechselnd, bis es Rosenbusch gelang, sich 10 bis 15 Meter abzusetzen. In der 19. Runde sah es aus, als hätte Rosenbusch im Rechtsbogen der S-Kurve seinen Schalthebel beschädigt, denn er „fand“ nach der Kurve keinen Gang, und sofort waren die anderen drei da. Aber im gleichen Augenblick begann Hoppes Maschine, auf gleicher Höhe wie Rosenbusch, zu stottern und zwang ihn zur Aufgabe. Scheimann und Kaczor zogen davon, Rosenbusch suchte die Boxen auf, um mit erheblichem Rückstand wieder ins Rennen zu gehen. Der Defekt schien nicht ganz behoben, denn wenn er vorbeifuhr, roch es verdächtig nach verbrannter Kupplung. Zu allem Unglück „verlor“ Kaczor einen Zylinder seiner BMW, wodurch Scheimann ungefährdet das Rennen zu Ende fahren konnte; mit ihm waren noch Eickelberg und Döhmman in der gleichen Runde. Bis auf weitere drei Fahrer (Nerger, Kochanski und Rosenbusch) beendete keiner mehr das Rennen. Ein Großteil war wohl der großen Hitze zum Opfer gefallen.

**Ergebnis Klasse bis 500 ccm** (26 Runden = 102,44 km):

1. W. Scheimann, Bremen (Norton), 45:09,1 min = 136,13 km/h; 2. P. Eickelberg, Wuppertal (Norton), 45:46,5 min; 3. D. Döhmman, Hessendorf (BMW), 45:57,1 min; 4. A. Nerger (1 Rd. zur.); 5. U. Kochanski (1 Rd. zur.); 6. H. Rosenbusch (1 Rd. zur.).  
Schnellste Runde: H. Rosenbusch (Norton) 1:40,2 min = 141,56 km/h.  
Meisterschaftsstand: 1. Scheimann (31 Punkte); 2. Rosenbusch (30 P.); 3. Nerger (25 P.).

Der traurige Zwischenfall wirft natürlich einen schweren Schatten auf die Veranstaltung. Es soll aber um so mehr betont werden, daß bisher noch nie die Behandlung seitens der Nürnberger Funktionäre so entgegenkommend und freundlich, fast familiär war wie in diesem Jahr. Hoffentlich bleibt der Motorsportclub bei seinem Vorhaben, im nächsten Jahr statt eines Tourenwagenrennens als zweite Jahresveranstaltung ein international groß besetztes Rennen nur für Motorräder und Gespanne durchzuführen, so wie es in Nürnberg früher Tradition war. Die Sympathie des Motorradsport-Publikums wäre dem MCN sicher. *R. Scharfenberg*

Die packende

## NEUERSCHEINUNG

Jim Clark war ein Mann, der nie die Geschehnisse dramatisierte und der Möglichkeiten und Grenzen seiner selbst und des Fahrzeugs nüchtern gegeneinander abwog. Wie dramatisch dennoch die meisten seiner Rennen verliefen, läßt erst dieses Buch erkennen. Es schildert das Leben von Jim Clark, schildert ihn und seine Welt als Rennfahrer und unter Rennfahrern.

## Ab sofort lieferbar

130 Seiten, 32 Fotos, Ganzleinen

nur DM 10.-

In jeder guten Buchhandlung erhältlich oder mit Ihrer Bestellung auf einer einfachen Postkarte direkt von

Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postf. 1370

## Helmut Zwickl



## JENSEITS VON SCHNELL Das Leben von JIM CLARK



## Dr. H.-Fr. Neumeyer 65 Jahre

1922 begann der spätere Geheimrat Fritz Neumeyer in seinem 1917 in Nürnberg gegründeten Unternehmen, der „Zündapp — Zünder- und Apparatebau G.m.b.H.“, mit dem Bau von Motorrädern. Ein Exemplar der „Nullserie“ stand an Weihnachten daheim unter dem Lichterbaum — als Geschenk für den Sohn Hans-Friedrich, für den das später vom Vater übernommene Unternehmen und für den Motorräder die Lebensaufgabe werden sollten.

Hans-Friedrich Neumeyer trat nach Abschluß seiner Studien an der Universität Erlangen und der Technischen Hochschule Aachen sowie einem Praktikum in der englischen Motorradindustrie im Juli 1929 als Direktionsassistent bei Zündapp ein — schon 1932 wurde er zum Geschäftsführer bestellt. In einer Zeit, in der das Motorradgeschäft in Deutschland allgemein, und nicht anders auch bei Zündapp, nach Jahren des Aufstiegs und der Konjunktur einen schweren Rückschlag erlebte. Bei Zündapp sah man die Möglichkeit, das Geschäft wieder anzukurbeln, allein in der Schaffung ganz neuer Modelle und insgesamt einer Modellreihe, die dem Händler ein geschlossenes Programm zur Erfüllung jedes individuellen Käuferwunsches bringen sollte. Die zwingend notwendige Geschlossenheit des Programms ergab sich aber erst, als — im wesentlichen auf Initiative von Hans-Friedrich Neumeyer — eigene Viertakt-Boxermotoren mit 400, 500, 600 und 800 ccm (die letzteren als Vierzylinder!) zusammengeblockt mit viergängigen Kettengetrieben, mit Kardantrieb auf das Hinterrad und in formschöne Stahlblechrahmen eingebaut, die neue Zündapp-Linie repräsentierten.

Nach dem Tod des Geheimrats übernahm Hans-Friedrich Neumeyer 1935 alleinverantwortlich die Leitung des Werkes, konnte noch bis 1939 die enorme Ausweitung des zivilen Motorradgeschäfts maßgeblich beeinflussen, das Unternehmen dann durch alle Schwierigkeiten und Fährnisse der Kriegsjahre steuern (in denen bei Zündapp die berühmte KS 750, das Gespann mit dem angetriebenen Beiwagenrad, entstand) — und er war es auch, der aus Schutt und Trümmern nach 1945 die Zündapp-Werke wieder aufbaute. Wieder waren es zunächst kleine Zweitakter — wieder waren es die schweren Maschinen mit dem bulligen Viertakt-Boxermotor, die den Begriff des „Elefanten“ entstehen ließen, waren es Motorroller und Motorräder mit den Zündapp-typischen zuverlässigen Einzylinder-Zweitaktern mit 175, 200 und 250 ccm, die um 1950 Hans-Friedrich Neumeyers Zündapp-Werke ein zweites Mal an die Spitze der deutschen Motorradindustrie vorstoßen ließen. Und wieder war es auch der von ihm allzeit geförderte Sport, der mit seinen Erfolgen dazu beitrug, Motorräder populär und den Namen Zündapp weltweit bekannt zu machen.

Die große Motorradkrise Mitte der fünfziger Jahre zwang Hans-Friedrich Neumeyer, inzwischen von der Universität Nürnberg zum Ehrensensator ernannt und von der Universität Erlangen mit dem Grad eines Dr. h. c. ausgezeichnet, zu rigorosen Entscheidungen: die gesamte Zündapp-Fertigung mußte von Nürnberg in das inzwischen parallel aufgebaute Werk München verlegt werden, wo bisher schon Nähmaschinen und Mopeds gebaut worden waren. In dieser kritischen Zeit erkrankte Dr. Neumeyer schwer — wie ein Wunder mußte damals seine Genesung erscheinen. Und beinahe wie ein Wunder erschien Freunden und Neidern auch das, was nun im neuen Werk München aufgebaut wurde:

Zum dritten Mal in der Zündapp-Geschichte gelang es, basierend auf einer neuen, zukunftssträchtigen Modellreihe, Zündapp zur führenden Fabrik motorisierter Zweiräder in Deutschland und die Marke Zündapp zur erfolgreichsten im deutschen Motorradsport zu machen.

Was Zündapp heute darstellt, gründet sich auf dem, was Hans-Friedrich Neumeyer, der am 18. Juli 1968 sein 65. Lebensjahr vollendete, geschaffen hat. Und wenn die Führung des Familienunternehmens nun schon wieder weitgehend in den Händen seines Sohnes liegt — von der Schweiz aus, in der er geboren wurde und wo er heute wieder lebt, kann der Jubilar, dem unsere herzlichen Glückwünsche gelten, mit Genugtuung auf sein Lebenswerk blicken.

S. R.

bereits in 20 Minuten fest

...wenn Sie  
das von einem  
hochfesten  
Kleber erwarten,  
dann  
verlangen Sie

**Stabilit**  
*express*



Stabilit express

klebt verblüffend schnell,  
bereits in 20 Minuten sind

die Teile fest miteinander verbunden. Stabilit express besitzt eine hohe Klebekraft — ein Quadratcentimeter hält den Zug von 250 kg aus! Stabilit express ist vielseitig einsetzbar, es klebt Metalle, Holz, Keramik, Glas, Stein, Beton und viele Kunststoffe, wie Polystyrol®, Plexiglas®, Well-Polyester usw. Im Fachhandel erhältlich.

Henkel Klebstoffwerk Düsseldorf

**Henkel**



# Der direkte Draht

In den letzten Tagen sind eine ganze Menge Leserfragen hier eingetroffen, die weitgehend ähnlich aussehen und ebenso weitgehend pauschal beantwortet werden können. Thema: Tolle Vögel, also Eigenbauten.

Da hat sich ein Edelbastler seinen 250 ccm-Motor auf 350 ccm vergrößert (kein Zweitakter), und in diese Arbeit eine Menge Zeit, Geld und Ideen hineingesteckt. Dabei stand nicht zur Debatte, die Versicherung um ihre Prämien, den Staat um die Steuern zu bemogeln, alles sollte auf geradem Wege gesetzestreu abgeschlossen werden.

Der Weg zum TÜV machte diesem Bastler dann doch erheblichen Kummer. Seine Umbauarbeiten wurden zwar als unbedingt gelungen anerkannt, gegen irgendwelche Eigenkonstruktionen wurde keinerlei Protest eingelegt, aber ... eine Leistungskurve des neuen Motors wurde verlangt.

Damit ist dann in den meisten Fällen das Rennen gelaufen, denn zur Erstellung einer Leistungskurve durch ein Hochschulinstitut braucht man Geld. Fragen Sie mal die Importeure japanischer Motorräder, wieviel Geld so etwas kostet. Sie können auch andere Importeure fragen, wie die ihre Leistungsangaben ohne Hochschulgutachten durch den TÜV bringen. Ob dabei eine Antwort herauskommt, hängt dann davon ab, wie gut Sie diesen Importeur kennen.

Um zum Falle des Bastlers zurückzukommen: dieser Mann hätte sicher nicht so viel Zeit, Geld und Arbeit aufgewendet, wenn er von vornherein gewußt hätte, daß er exakte Leistungsangaben vorweisen muß, um den Umbau zum öffentlichen Verkehr zugelassen zu bekommen. Wenn er sich vor der Bastelei mit seinem zuständigen TÜV-Sachverständigen zusammengesetzt hätte, dann wären sicher bereits zu der Zeit die notwendigen Dinge besprochen worden.

Auswege gibt's trotzdem. Man könnte z. B. die Leistung mit der TÜV-bekanntesten Leistung anderer Maschinen vergleichen und einen geschätzten Wert eintragen lassen. Das muß aber nicht klappen, da liegt manches im Ermessen des Prüfers, der ja ein Großteil der Verantwortung für die Betriebssicherheit des Fahrzeugs durch seine Unterschrift übernimmt. Er wird also gegenüber ernsthaften Leuten, die er (und sein Vorgesetzter) bereits seit längerem kennt, nicht so unbedingt sämtliche Kleinigkeiten hundertprozentig nachprüfen, er wird ein gerüttelt Maß an Vertrauen in den Fahrzeugbesitzer (oder Bastler oder Importeur) setzen. Natürlich muß er weitgehend objektiv bleiben, er hat aber trotz aller Vorschriften gewisse Entscheidungsfreiheit. Wäre das nicht der Fall, dann dürfte heute in Deutschland zumindest von zwei Marken kein Fahrzeug zugelassen werden. Diese Entscheidungsfreiheit ist es, die dem TÜV-Mann das Leben schwer macht, und ganz ehrlich: ich möchte kein TÜV-Sachverständiger sein müssen! So rettet sich mancher ins Erbsenzählen, ficht also jede mögliche Fehlerquelle sofort an, was ich ihm nicht unbedingt verdenken kann.

Gewisse Grenzen dessen, was durchgeht und was nicht, kann man aber selbst abschätzen. Wenn z. B. am Seitenwagenboot die Blechform etwas verändert wird, dann hat das nicht unbedingt einen Einfluß auf die Verkehrssicherheit, das wird also genehmigt. Wenn aber der Seitenwagenrahmen mittels einiger Schweißungen „verbessert“ (der TÜV-Mann ist von Fall zu Fall geneigt „verunstaltet“ zu sagen) wurde, dann sieht's mit der Zulassung schon schwieriger aus. Ich kenne auch einen Fall, da wurde nicht mal eine Schweißung eines gerissenen Rahmens von einem hochdotierten, mehrfach geprüften Schweißer zugelassen, weil keiner so richtig sagen konnte, aus welchem Material denn der Original-Rahmen bestand. Der TÜV-Mann hatte durchaus recht, durch die eine Schweißnaht hätte viel passieren können, wenn es mit der Zusatzmaterial-Auswahl nicht recht hingehauen hätte. Er muß da auf Nummer Sicher gehen.

Ebensogut kann man abschätzen, ob eine Änderung am Motor zugelassen wird. Sobald diese Änderung das Auspuffsystem betrifft, also direkt auch das Auspuffgeräusch, wird eine Phonmessung erforderlich, und diese wird auch entscheidend sein. Dasselbe passiert auch, wenn man statt einer gut schalldämpften Einvergaseranlage nun zwei Vergaser an den Twin baut, vielleicht noch mit offenen Trichtern.

Wesentlich ist und bleibt, daß der TÜV-Sachverständige selbst davon überzeugt sein muß, daß er die betreffende Maschine mit ruhigem Gewissen auf die Straße lassen kann.

Man kann dieses Thema anhand der Vorschriften der StVZO ganz exakt abhandeln und die Änderungsmöglichkeiten sehr genau abgrenzen. Den Bastlern, die sich mit normalen Umbauten befassen, wird der recht trockene Vorschriftenkram aber doch nicht zuviel helfen. Und die Edelbastler, die vollständige Rahmen oder Motoren selbst machen, die werden nicht um den Kauf einer StVZO herumkommen, sie werden außerdem unbedingt mit dem für sie zuständigen (oder dem für sie am besten erreichbaren) Prüfer vorher ein wenig Benzin reden müssen.

Wichtig ist also außer der einwandfreien Ausführung irgendwelcher Umbauten, daß man dem Sachverständigen Hilfen gibt. Schweißerzeugnisse sind ganz gut, Bescheinigungen über verwendete Materialgüte für Rohr und Schweißmaterial werden bei Rahmenbauten immer gebraucht, häufig auch eine Haftungsgarantie des Schweißers. Bei Motoränderungen wird der TÜV-Mann sich eben mit einer Bescheinigung über die Leistung des Motors zufriedengeben (wenn die Phon stimmen) und beim Auswechseln des Originalmotors gegen ein Fremdfabrikat möchte er auch anhand der Leistungsdatenvergleiche wissen oder abschätzen, ob der verwendete Rahmen hält, wird vielleicht sogar vom Rahmenfabrikanten eine Bestätigung seiner Schätzung verlangen. So, und nun bauen Sie Ihren eigenen, ganz speziellen „tollen Vogel“!  
H.-J. M.

# 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     |
|---|----------|
| 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     |
| CZ 125 (FB)                                   | 10/66    |
| Florett 1966 50 ccm (FB)                      | 9/66     |
| 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    |
| Moto Guzzi 125 ccm (FB)                       | 18/66    |
| MZ ES 150 (T)                                 | 3/64     |
| Puch M 125 (FB)                               | 24/66    |
| Puch M 125 (T)                                | 22/67    |
| Triumph Bonneville T 120/650 ccm, Mod. 67 (T) | 12/67    |
| Triumph Bonneville T 120/650 ccm, Mod. 68 (T) | 12/68    |
| Velocette Venom Thruxton 500 ccm (FB)         | 17/66    |
| 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     |

FB = Fahrbericht T = Testbericht

Alle Hefte DM 1.20 zuzüglich 25 Pf Porto

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

Liefere Sie 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 15/68



# Alte Hasen

konnten nur überleben, weil sie im richtigen Augenblick immer das Richtige taten. Genauso ist es bei Ihrem Motor. Wählen Sie für ihn immer die richtigen Zündkerzen, solche, die bei zähflüssigem Stadtverkehr genauso gut funktionieren wie bei schneller Fahrt auf der Autobahn. Und wenn nach rund 15 000 km wieder einmal Kerzenwechsel vorgenommen werden soll, dann wählen Sie als alter Hase immer nur



# BERU

## ZÜNDKERZEN

# TRIUMPH



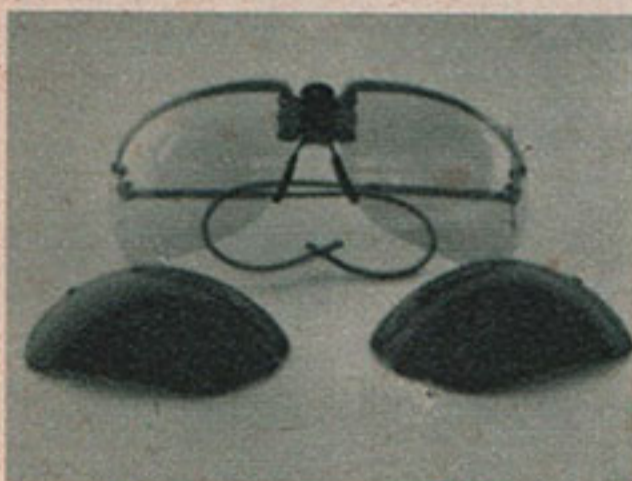
Bonneville, T 120, 650 ccm  
47 PS, Fr. 4 440.-

V7, 700 ccm, mit Anlasser  
Kardan

### Eintausch - Occasionen - Teilzahlung

MIKE HAILWOOD-Stiefel Fr. 79.50, ENGL. LEDERKOMBIS mit Seide gefüttert Fr. 250.—, CROMWELL-Helme, BARBOUR-ANZÜGE, Brillen, Handschuhe etc. AVON-Motorrad-Verschaltung., GIRLING-Federbeine, Doppelnockenbremseinsatz komplett wie T 120 1968 Fr. 198.—, Tankrucksäcke, Motorradbaukasten etc. Alle Ersatzteile und Austausch-Zylinder. Günstiger da Direktimport. Samstag auch Werkstatt ganzen Tag offen!

OTTO VON ARX, 4632 TRIMBACH/Olten (Schweiz)  
Motorrad- u. Zubehör-Import, Telefon 062-4 14 14



IFMA Köln 1968  
Halle 13, Stand 30

# CEBE france

## Motorrad- schutzbrillen

über 50 Modelle  
in allen Preislagen

Verlangen Sie Muster-  
sendung mit Rückgaberecht

### Auslieferungslager:

5 Köln-Dellbrück · Auf der Jüchen 27 · Telefon 68 44 20

Erik Malmgren aus Norr-  
viken in Schweden (Start-  
nummer 6) besiegte seinen  
Landsmann Per Olof Pers-  
son (Startnummer 8) in  
beiden Läufen nach har-  
tem Gefecht.



Hoppla! Hier scheint Er-  
win Sendner, der Beifahrer  
von Helmut Müller, den  
Halt im Seitenwagen des  
ESO-Gespannes zu ver-  
lieren. Cross-Gespanne  
haben übrigens keine so  
extrem enge Spur wie zum  
Beispiel Trial-Gespanne,  
dafür aber eine ganze  
Rohr-„Takelage“ zum Fest-  
halten. (Fotos: Klacks)

(Fortsetzung von Seite 533)

Matchless-Einzylinder fuhr, zwischen den Deutschen Eugen Siegle (ESO) und Gerhard Dreisilker statt. Der Schwede Lars Hansson mit seiner Hedlund-Spezial lag im ersten Lauf auf Platz vier, im zweiten Lauf auf Platz drei. Die Wertung sah nach den insgesamt 36 Runden (je ein Lauf mit 18 Runden = 23,4 km) auf den ersten Plätzen wie folgt aus:

Erster Lauf Malmgren/Persson/Siegle/Hansson/Dreisilker; zweiter Lauf Malmgren/Persson/Hansson/Dreisilker. Endergebnis: 1. Malmgren, 2. Persson, 3. Hansson. Malmgren und Persson kämpften in beiden Rennen ununterbrochen dicht an dicht um den ersten Platz, während in einer zweiten Gruppe hinter ihnen Hansson, Siegle, Dreisilker um den dritten Platz fuhren. Es waren zwei sehr schöne Läufe.

Rennen 2 und Rennen 5 waren je ein Lauf über 12 Runden = 15,6 km für Gespanne über 350 ccm bis 750 ccm. 26 Gespanne hatten gemeldet, darunter aus Österreich, Belgien, England, Frankreich, Holland, Schweden je ein Gespann, zwei Gespanne aus der Schweiz und 18 Gespanne aus Deutschland. Ausweis- und Lizenzfahrer starteten zusammen. Das Resultat aus den beiden Läufen: Gesamtsieger Dave Treleaven mit Beifahrer Cris Warren aus England mit einem sehr schön gebauten Triumph-Gespann vor dem Schweden Kuno Malmquist auf einem BSA-441-ccm-Gespann und den Deutschen Reinhard Böhler und Marcel Nacht (BMW), Ausweisfahrer (!). Günter Steenbock stand mit Beifahrer Habiger im Programm, nahm aber leider mit seiner BMW nicht am Rennen teil. Auch hier waren die Kämpfe außerordentlich spannend, und nach dem ersten Lauf war alles noch völlig offen. Die Rudersberger Bahn war für die Gespannrennen erweitert worden, man hatte sich sehr viel Mühe gegeben, und die Zuschauerzahl (es dürften mehr als 8000 Menschen gekommen sein) belohnte den Veranstalter, den MSC Wieslaufal aus Rudersberg.

Beim Rennen für Ausweisfahrer (Klasse über 350 bis 500 ccm) wurde Emil Schwarz aus Korb auf einer Maico Sieger vor Rolf Baumann, Konstanz (Husqvarna) und Fritz Köbele, Schanbach (Maico). Hans Maisch aus Pfäffingen (Maico), der rundenlang das Feld mit Vorsprung angeführt hatte, kam durch zweimalige Bodenberührungen um seinen Sieg und wurde Vierter. 30 Fahrer hatten insgesamt gemeldet.

Etwas zu dem Gespannrennen: es ist unbestritten, daß Gespanne auf einer Moto Cross-Strecke viel Spannung mitbringen. Allerdings geben sie umgebaut für diese Sportart oftmals technisch kein schönes Bild mit den Haltebügeln, Verstrebungen usw. ab. Hier sollte auch ein Abnahme-Funktionär auf die Stabilität der Rahmen mehr als sonst achten. Was die Fahrer als Antriebsaggregate bieten, ist zum Teil hochinteressant — so fehlte natürlich der Dreizylinder-DKW-Motor auch nicht. Weiter so —! Klacks





# MOTORRAD-MARKT – BEZUGSQUELLEN GÜNSTIGE GELEGENHEITEN

Zuschriften auf Chiffre-Anzeigen richten Sie bitte stets unter Angabe der Chiffre-Nr. an **"MOTORRAD" 7 Stuttgart, Postfach 1042**

Zur Verbilligung der Insertionskosten führen wir diesen Hinweis nicht mehr in den einzelnen Anzeigen auf.

**DAS MOTORRAD**

Anzeigenleitung

## Norton A.J.S. Vincent 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

Verk. **ADLER-ERSATZTEILE** von 100–250, neu u. gebraucht, sowie 1 MB 250, überholt, W. Schauf, 5 K.-Kalk, Feldbergstr. 27. 60 521

Suche billige **ADLER RS** o. Motor, auch rep.-bedürftig. Th. Behr, 5 K.-Zollstock, Vorgebirgstr. 346. 60 510

Not-Eilverk., Adler MB 150, Bj. 56, Kw. u. Kolb. neu, TÜV 6. 70, DM 220.— od. Gebot, Heidrich, 1 Bln. 45, Schwatlostr. 13. 60 504

Verk. Adler MB 250, überholt und neu bereift, TÜV 1970, vers. u. verst. bis 10. 68, Preis; DM 300.—, mit Ersatzteilen. Peter Kozlik, 7157 Murrhardt, Just.-Kerner-Str. 52. 60 590

Verkaufe Adler-Motor, 250 ccm, ohne Zylinder, für DM 50.—. Gerhard Huebenthal, 7829 Löffingen/Schwarzw., Dittishauser Str. 2. 60 667

## AJS

**AJS-Motorräder**, Ersatzteile, Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 0411–44 74 91

Eilt! Suche für **AJS, 650 ccm** Baus. 62 Std. eine astr. Kurbelwelle mit Pleuel, oder einen gutherhal. Motor. W. Glistak, Lübeck 24, Schafbrücke 7. 60 553

## Anzeigen für BMW-Motorräder finden Sie auf Seite 546

## BSA

**BSA-Motorräder**, Ersatzteile, Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 0411–44 74 91

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

Suche dringend **BSA-Lichtmaschine** für BSA 250 ccm, 11 PS, Bj. 1954, ferner Bedienungsanleitung, Jet-Helm und Seitentaschen. Gerhard Henke, 216 Stade, Am Erlenteich 8, b. Soppa. 60 589

56er **A 10 RR**, Drehzahlm., 58er SR-Zyl.-Kopf, TT-Verg. (Bereifung, Prim.- u. Sek.-Kette neu), nur 4 Sommer gel., ca. 30 000 km, abgem., konserviert, Bestzustand, Teile, Reifen, Ausrüstung, DM 1000.—. Wetzig, 6621 Ludweiler, Kreuzwaldstr. 111. 60 524

## BULTACO

**Rennmaschinen 125, 250** und die neue sagenhaft schnelle 350 ccm, Moto Cross 250 und 360 ccm, Geländesport 250 ccm 5-Gang, Trial 250 ccm, neue Grasbahnrennmaschine 125 ccm 5-Gang, 20 PS. Prospekte, gegen Rückporto. **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei Mayen, Nettetal 9, Telefon Mayen 26 44

Verkaufe Werks-Bultaco 250 ccm mit Verkleidung und Zubehör, DM 2800.—. Bodo Becker, 1 Berlin 13, Feld 4, Lerchenweg 122. 60 684

**Anzeigenschluß für Heft 17/1968 ist am 5. August 1968**

## DKW

Verkaufe **DKW 159 TS**, Bauj. 66, 17 000 km, viel Zub., Verhandlungsb. DM 750.—. Suche: Imperator, R 50, KS 601, CB 250 od. ähnl. Zuschriften unter M 5522 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 60 679

Suche Tank für **DKW 175 VS**. Wolf Bruns, 44 Münster-Angelmodde, Heiner-v.-Stephan-Ring 26, Tel. 02 51 — 6 17 24. 60 522



Verk.: 2 **DKW RT 175**, 1. TÜV 10. 68, Getr.-Schaden; 2. völlig demontiert, kompl. DM 150.— (Selbst-aholer). Rolf Kretzschmar, 5123 Merkstein, Rathausplatz 1. 60 639

## DUCATI

Elite 200 mit 2 Motoren, neuer Gabel u. Vorderrad u. Reifen, dazu viele Teile, DM 700.—. Saur + Lück, 7415 Wannweil, üb. Reutlingen, Tel. 5 76 26. 60 625

**Mach 1, 66**, mit Zub. für DM 1800.— zu verk. C. F. Liebig, Reutl., Königsstraße 10. 60 609

Ducati **Mach 1**, 7000 km, Zweitfahrz., verk. günstig Amersdorfer, 85 Nürnberg, Heynestr. 31, Sa./So. Tel. 09 11 — 44 03 41. 60 517

## ESO

**ESO-Getr.**, Vorgelege, Alufelgen für 275 X22 u. 23, Lederkombi, alles neu, zu verk. Probst, 8031 Olching, Cronenbergstr. 9. 60 565

## GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe **Original MZ-Werks-Geländesport 250 ccm**, mit Breitwand, in gutem Zustand. Max Kretzschmar, Düsseldorf-Heerd, Pestalozzistr. 14, Ruf 50 25 36. 60 556

Eilt! Suche für Maico 200 GS 1 hochgezogene Auspuffanlage, komplett! Heinrich Kruse, 3102 Hermannsburg, Lutterweg 15. 60 558

Maico, 360 GS, sehr schnell, Bj. 67, weg. Klassenwechsel sofort zu verkaufen. Klör, 8531 Markt Erlbach, Tel. 0 90 36 — 232. 60 574

Verk. **BMW-Gelände o. Moto Cross-Gespann**, 750 ccm,  $\phi$  32 Keihin-Vergaser. G. Steenbock, Frankfurt, Heerstr. 198. 60 589

**Hercules K 101 Geländemaschine**, in gutem Zustand, für DM 400.— zu verkaufen. Horst Müller, 6 Frankfurt, Hausener Weg 110. 60 584

## GIULIETTA

Suche **Giulietta** o. Eigenbau, Rahmen mit Papieren ohne Motor. Heinz Fell, 547 Andernach, Burgstr. 24. 60 559

## HARLEY-DAVIDSON

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

Suche für **Harley Laufräder** 16 Zoll und verschiedene Teile. W. Mölls, 43 Essen-Dellwig, Dellwiger Str. 35 c. 60 631

## HEINKEL

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

Verkaufe „**Heinkel Tourist**“ billig, auf Wunsch mit Scheibe und Helm. Zilly, 7022 Oberreichen, Sonnenbühlstr. 2. 60 593

## HERCULES

**HERCULES Verkauf, Reparatur, Ersatzteile**. Wilh. Melahn, Hamburg 62, Langenh. Ch. 391

Verkaufe **Hercules K 50**, Bauj. 64, DM 250.—. Ernst Palmen, 5131 Süsterseel, Karl-Arnold-Str. 164. 60 633

Verkaufe meine sehr gut erhaltene **K 50**, erst 12 500 km gelaufen, mit 5,3 PS, Zylinder, Tank, Sitzbank, Schutzblech, von **K 50 Supersport**, vorne Aluschutzblech u. Rennreifen, optisch u. technisch sehr gut, für DM 700.—. Reinhard Schulz, 5309 Groß-Schlebach/Rheinbach, Hauptstr. 4, Tel. 0 22 26 — 781. 60 569

## Anzeigen für Honda-Motorräder finden Sie auf Seite 547

## HOREX

Ersatzteile für **Horex Regina 350** billig zu verkaufen, Gabel, Rahmen, Sitzbank etc., Maag, 86 Bamberg, Distelweg 81, Tel. 2 82 78. 60 581

Verkaufe 1 **Horex Regina, 350 ccm**, komplett; 1 **Horex Regina, 400 ccm**, zerlegt; 1 **350 ccm-Kurbelwelle**, Getriebe, viele Ersatzteile, R. Schmidt, 282 Br.-Schönebeck, Braut-Eichen 20 A. 60 656

Verkaufe **Horex-Imperator, 400er**, gut erhalten, Motor defekt, H. Eckhardt, Neuenrade, Rote Mütze 11. 60 653

Suche: 90 Watt-Lima., Bosch **LJ/CE 90/6/1600 L 2**, für Imperator, H. D. Kotoucz, 629 Weilburg, Bismarckstr. 4. 60 646

Verkaufe guten 400 ccm-**Regina-Motor** mit Einportkopf und viele diverse Ersatzteile. Dieter Sieglin, 7892 Albrück, Hauensteiner Str. 63. 60 616



**Horex-Imperator, 392 ccm**, mit 2-Vergaseranlage, zu verkaufen. Motor vor 3000 km für DM 650.—, generalüberholt, insgesamt für DM 840.—. Neuteile, Maschine ist sehr gut gepflegt, TÜV 1969, im April, Preis DM 1800.— oder Angebot. Verkaufe wegen **BSA 650-Kauf**. Wilhelm Mosmann, 762 Kinzigtal, Hetzelhof 143. 60 594

**Regina 400**, sportlicher Aufbau und Zweitmasch. mit Brief, zusammen DM 400.—, J. Mongel, 607 Langen, Elisabethenstr. 27. 60 557

Suche **Resident-Motor, 350- u. 250 ccm**, o. Unfallmasch. u. **Regina-Motor 250**. H. Wegmann, 7 Stgt.-Hedelfingen, Amstetter Str. 57. 60 538

**Horex 350** eiwandfreier Zustand, neuwertiges Aussehen, 15 000 km, gegen Gebot zu verkaufen. Maag, 86 Bamberg, Distelweg 81, Tel. 2 82 78. 60 580

## HUSQVARNA

**Weltmeister getestet – Fachhandel! z.Z. ohne Warteliste lieferbar Wilh. Henning** 2358 Kaltenkirchen bei Hamburg.

**Stützpunkt Süddeutschland gesucht**, Fachhandel-Angebote mit Referenzen an: Wilh. Henning, Fahrzg., 2358 Kaltenkirchen

## JAP

Verkaufe **Jap 500 ccm Speedway**, in rennfertigem Zustand, Motor neu überholt. Hans Burkhardt, 89 Augsburg 10, Schillstr. 80c. 60 560

## KAWASAKI

Detlev LOUIS, Hamburg 13, Rentzelstr. 7.

## KREIDLER

Gehen Sie den sicheren u. risikolosen Weg - kaufen Sie einen **MOHR-RENN-SATZ**. Rennsätze 6 - 11,5 PS, komplette Rennmotoren, Kreidler Rennfahrgerüste, komplette Rennmaschinen. Prospekte anfordern! **Mohr-Rennsätze** für alle 50-ccm-Motoren. Immer erfolgreich!! **Alfons Mohr**, 5441 Hausen bei Mayen, Nettetal 9, Telefon Mayen 26 44

**KREIDLER Verkauf, Reparatur, Ersatzteile**. Wilh. Melahn, Hamburg 62, Langenh. Ch. 391

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

Suche **Kreidler 5 Gang-Motor**. Wolfgang Vogt, 5531 Kerpen/Eifel üb. Gerolstein, Dorfstr. 22. 60 613

## Achtung Kreidler-Fahrer

Neue **Kreidler-Drehschieber-Motoren**, einbaufertig, 870.—; Motoren ohne Spezialgetriebe, sonst kompl., 650.—; Verk. von **Drehschieber-Ersatzteilen**. Peter Hopp, 46 Dortmund-Eving, Holtkottenweg 7. 60 628

## MAICO

## MAICO

Generalvertretg. + 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.

## - MAICO -

## Fahrzeuge SCHWENKE

41 Duisburg-Melderich · Bahnhofstr. 125

Verkaufe **Maico 125 SS**, Bauj. 68, 3500 km, Preis 1750.— bar, Besichtigung nach telefonischer Vereinbarung: 0 55 33—3 16. 60 693

## MOTO CROSS

**MC Maico**, Bj. 68, neuestes Modell, 2mal gelaufen, 2. + 3. Preis, wie neu, zu verkaufen, Franz Greisel, 8951 Thalhofen a. d. Wertach, Roßbergstr. 2. 60 643

Suche einwandfreien schnellen **175 ccm Maico MC-Motor**. Karl Müller, 8941 Steinheim, Haus Nr. 206. 60 564

Verkaufe sehr schnelle **500 ccm AJS-Motors**, Motor durch **BSA-K.-Welle** standfest, m. vielen Spez.-Teilen, Gewicht ca. 125 kg, auch hervorragend geeignet f. Seitenw., DM 2500.—, W. Heitmann, 4401 Ostbevern, Loburg 56, Tel. 442. 60 536

Verkaufe **CZ 250 ccm-Moto Cross**. Hartmut Dreisilker, 44 Münster, Salzmannstr. 48. 60 566





# HONDA



**HONDA-MOTORRÄDER**  
Motor-Überholungen, Ersatzteile  
Tausch-Zylinder  
**RÜDIGER LIENERT**  
2100 Hamburg-Harburg, Reeseberg 77  
Telefon 775506

**HONDA-MOTORRÄDER**  
Ersatzteile und Reparaturen  
**Wölk, Wuppertal-E.**  
Friedrich-Ebert-Str. 476, Telefon 303963

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



## HONDA-SCHUH

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



## HONDA UMBEER

75 KARLSRUHE · Adlerstr. 16  
Tel. (07 21) 651 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  
züglichen Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Fordern Sie bitte meinen Katalog an!

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

## HONDA

Motorräder, Ersatzteile und Reparaturen

**Bruno Lipke,**

896 Kempton, Füssener Straße 56  
Telefon 0831/73678

## Honda-Motorräder in Berlin

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

## Honda Motorräder

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

Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg, Tele-  
fon 09141-2858 liefert HONDA + Ersatz-  
teile, repariert u. betreut!



Verkaufe sportliche  
CB 72, 250 ccm, 25  
PS, 18 000 km mit  
Werkstatthandb., n.  
Kolben, n. Zylinder,  
n. Nockenwelle, Lenkerstummel, Renn-  
sitzbank, Sporttank, n. bereift, TÜV  
April 69, verst. + vers. bis April 69,  
Preis DM 1300.— bar, Klaus Schmidt,  
6701 Hardenburg, Schloßberg 9. 60 572

Verk. 2 guterh. schw. Honda SS 50, km-  
Stand: 12 000 u. 20 000, beide überholt,  
Näheres bei Frank Fischer, 2901 Tugeln,  
Hundsmühler Landstr. 60 561

Suche astreinen Motor für Honda C 110,  
zahle bis DM 150.—. Angebote an M.  
Faulhaber, 8701 Giebelstadt Nr. 282.  
60 531

Verkaufe: CB 250, Bauj. 66, 12 500 km,  
TUV Mai 70, gut erh. für DM 1450.—,  
M. Winter, 7031 Magstadt, Erbachstr. 27.  
60 520

CB 250, Aug. 67, 7500 km gel., Barpreis  
1600.—, nur samst.—sonntags. Paul Reska,  
435 Recklinghausen, Stauffenbergstr. 39.  
60 649

Bestgepflegte CB 450, Garagenfahrzeug,  
24 000 km, gegen Gebot. Zuschriften unter  
M 5526 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-  
gart, Postfach 1042. 60 687



## HONDA

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

## HONDA-SEIDL

### CB250 neues Modell sofort lieferbar sowie alle sonst. Modelle

Ersatzteile-Zubehör

85 Nürnberg, Regensburger Str. 322  
Tel. 0911/407506

## HONDA

Motorräder, Ersatzteile  
und Reparaturen

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

Suche CGU 114. E. Widderich, Itzehoe,  
Klosterhof 2. 60 644

Verkaufe sehr gut erhaltene 125 Honda,  
Baujahr 64, TÜV 70, Verhandlungsbasis  
1000.— bar. Vor 6000 km generalüberholt,  
Rolf Peter Zaschke, 519 Stolberg, Bischof-  
Ketteler-Str. 23. 60 640

Schweiz  
Verk. Honda CB 450, Jahrg. 67, 26 000 km,  
mit Lenkerstu. u. Girling, sfr 2900.—, nur  
gegen bar, Tel. 051—25 05 75. Robert  
Pfeffer, 8004 Zürich, Schreinerstr. 52.  
60 637

Suche möglichst guterhaltene Honda SS 50  
für ca DM 500.—. Michael Blurton, 3  
Hannover-Süd, Bandelstr. 26. 60 629

Suche CB 450 gegen bar. Gerd Schu-  
macher, 1 Berlin 20, Spandauer Str. 71.  
60 608

Verk. C 72, Bestzustand, fahrbereit (TUV  
70), DM 900.—. E. Maass, 7716 Geisingen.  
60 515

**Achtung!** Verk. Honda CB 450, Bj. 3. 68,  
wie neu, 7000 km, Gepäckträger, Öltherm.,  
K-1-Dämpfer, neuer Elefantentoy sowie  
div. Teile, wegen bes. Umstände 2500.—.  
K. Schadt, 4967 Bückeberg, Ulmenallee  
15 B, IV Inspektion. 60 585

Neuer CB 72-Motor, auf 305 ccm um-  
gebaut, Sportnocke, verst. Ventilfedern,  
Vergaser 0 km, Festpreis DM 850.—. Jens  
Hagen, 2 Hamburg-Bergedorf 80, Chry-  
sanderstr. 71. 60 583

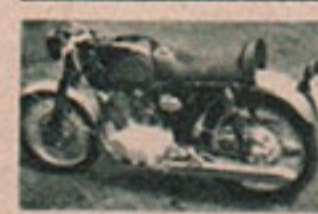
## Achtung Hondafahrer!

Honda-Zires, 6129 Sandbach/Odw., ver-  
kauft CB 450 K 1, km-Stand 5000, zugel.  
7. Juni 68, Maschine neuwertig, mit voller  
Garantie. Preis DM 3100.—

Verkaufe CB 77, Baujahr 7. 66, gegen  
Höchstgebot in bar. Joachim Steinbrecher,  
67 Ludwigshafen, Erzberger Str. 64. 60 648

Verk. von CB 72 viele Renn- u. Serien-  
teile, Renn-Nockenw. DM 90.—, Anlas-  
ser u. a. von C 114/1 kpl. Motor u. viele  
Mot.-Teile von SS 50, Zyl. m. Kolben  
DM 30.—. Suche billigst: CB 72/77 auch  
Unfall od. defekt. 5-Gang-Getr. u. Led-  
Rennkombi, 185/schlank, Wolfgang Helle-  
mann, 355 MARBURG, An der Haus-  
statt 37. 60 576

Suche dringend Rahmen für Honda CB 72,  
evtl. auch Unfallmasch. mit Motorteilen,  
zahle um DM 200.—. W. Götter, 655 Bad  
Kreuznach, Kreuzstr. 66. 60 604



CB 72, schwarz, Bj. 66,  
wenig gelaufen, sehr  
guter Zustand, viel Zu-  
behör, wegen Bundesw.  
C 310, 50 ccm, blau, Ein-  
zelmodell, 3 Gang,  
Handschaltg., zusammen für DM 1900.—  
zu verkaufen, Günter BOLLHORN, 205  
Hamburg 80, Lohbrügger Weg 15. 60 539

**ACHTUNG SCHWEIZ**  
verkauft CB 72, Bj. 65, 40 000 km, in  
sehr gutem Zustand, neue Kurbelwelle,  
neue Kolben und Zyl., neue Pleus, neue  
Nockenwellenkette usw., dazu versch.  
Übersetzungen, Zubehör usw. Verkauf  
erfolgt gegen Höchstgebot. Angebote an  
Siegfried Hendel, CH-4800 Zofingen,  
Finkenrain 2. 60 540

Verkaufe S 90, TÜV Okt. 69, 5000 km,  
fast neu, DM 630.—. E. Kölpin, 285 Bremer-  
haven, Auguststraße 11. 60 692

A 100 u. T 20 auf Lager. Saur & Lück,  
7415 Wannweil, ü. Reutlingen, Tel. 57626.  
60 624

## TRITON

Zu verkaufen:  
Triton 1968, Norton-Manx-Rahmen, Ce-  
riani-Gabel, v. Fontana-Bremse, mit  
TRIUMPH-Bonneville-Motor, Maschine hat  
1000 km, ist auf Straße zugelassen,  
nehme anderes Motorrad evtl. in Zah-  
lung, Markus Unterassner, Vogelsang 8,  
CH-2500 Biel, Schweiz, Tel. 032—3 68 91.  
60 568

## TRIUMPH-METISSE

Triumph-Metisse T 120, 1968, fabrikneu,  
kompl. für 1 oder 2 Personen, wie im Heft  
Nr. 13 „Das Motorrad“ beschrieben.  
OTTO VON ARX, CH-4632 Trimbach  
bei Olten/Schweiz, Tel. 062-41414

## RUDGE

RUDGE ULSTER, Bauj. 38 (BZ-Kopf, 4  
Vent.), Ia erhalten, verk. weg. Sozia  
geg. Gebot (evtl. Tausch m. schw.  
Schwingenmaschine mögl.), verst., vers.,  
TUV abgen. Zuschriften unter M 5516  
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-  
fach 1042. 60 673

## SEITENWAGEN

Beiwagen Stolz, hydr. Bremse. Schwing-  
achse, Federbein, gut erhalten, billig zu  
verkaufen, R. Herfort, 429 Bocholt, Mün-  
sterstraße 36. 60 511

Steib LS 200 mit Richterk., DM 80.—, Sei-  
tenwagenanschl. f. DKW 250 S, DM 20.—,  
zu verk. Habe L. H. U.-Stützpunkt über-  
nommen. Seb. Brandl, 815 Holzkirchen,  
Bergfriedstr. 2a/III. 60 614

BMW-Spezial TR 500, Ia Zust., zu verk.,  
DM 600.—. G. Steenbock, Frankfurt, Heer-  
str. 198. 60 513

## SUZUKI

Suzuki T 20, Supersport 250 ccm, 6 Gang,  
29 PS, sowie die neue Suzuki A 100 mit  
Drehschiebermotor, ein vollwertiges Mo-  
torrad in der günstigen 100-ccm-Klasse.  
Probefahrt jederzeit möglich, beim Motor-  
radspezialisten: Alfons Mohr, 5441 Hau-  
sen b. Mayen, Nettetal 9 (am Nürburgring),  
Tel. Mayen 2644 (günstige Finanzierung  
möglich).

SUZUKI T 20 verkauft u. repariert Bender  
& Bereth, 7313 Reichenbach, Schillerstr. 34

Suzuki T 20, Bj. 68, VB. 2700.—, zu  
verk., W. Melnicki, Pfullingen, Arbach-  
str. 20. 60 587

## ENGL. TRIUMPH

## TRIUMPH

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

Triumph-Motorräder, Ersatztl., Detlev Louis,  
2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 0411-447491  
Triumph T120, Bonneville, 650 ccm, 1966, m.  
Garantie sfr 2850.—. OTTO VON ARX,  
Triumph-Import, CH-4632 TRIMBACH  
bei Olten (Schweiz), Tel. 062-41414

Triumph Metisse T 120, Bj. 1967, 650 ccm,  
52 PS, Ceriani-Gabel, in einwandfreiem  
Zustand, verkauft: Kurt Tweesmann, 493  
Detmold, Mozartstr. 3, Tel. 32 71. 60 530

## ENGL. TRIUMPH

### Verkaufe oder tausche engl. Triumph T 120 Bonneville,

650 ccm, Bauj. 65, 46,5 PS, 20 000 km, sehr guter Zustand, gegen Chinchilla-Polygamgehege, gegen Gebot. Willi Zimmermann, 78 Freiburg/Brg., Bürgerwehrstr. 26.  
60 525

#### Gelegenheit!

Triumph Bonneville, Bauj. 1960, sehr guter Zustand, Preis nach Vereinb., Günter Kölmel, 7590 Achern/Baden, Fautenbacher Str. 1, Tel. 25 21.  
60 508

Triumph T 120, sehr guter Zust., Motor überholt (2000 km gel.), Bj. 65, zum Festpreis von DM 2000.— zu verkaufen. Zuschriften unter M 5525 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.  
60 682

#### Eilt!

Verkaufe 250er Triumph, TUV bis 70, Bauj. 56, Masch. in gutem Zustand, fahrbereit, 60 000 km, Verhandlungspreis DM 290.— Hartmut Reuhl, 6309 Griedel, Bahnhofstr. 57.  
60 591

## VELOCETTE

**Die bewährte Velocette Venom  
Thrupton 500**  
41 PS sofort ab Lager lieferbar.

Importeur A. & G. Ritthaler,  
Mittenwald/Obb., Telefon 08823/464

Velocette Clubmann, 500 ccm, Bj. 65, Mot. überh., deutsche Gewinde! Einmannsitzbank, Drehzahlmesser, Rennreifen, Alufelgen, für DM 1800.— zu verkaufen, Schröder, Berlin 28, Waidmannsluster Damm 142.  
60 623

## VETERANEN



#### VETERANEN

ARDIE, Bauj. 28, 500 ccm, Bremsen, Bereifg., elektr. Anlg. + Tacho neu, ledgl. Ausp.anlage defekt,

war x-mal beim TÜV und kann jetzt zugel. werden, Verkf. gegen Höchstgebot, G. Landahl, 2057 Geesthacht/Hbg., Richtweg 27, Tel. 21 81.  
60 547

## VICTORIA



#### Achtung Edelbastler

Bergmeister V 35 Schwingen-Rahmen, 2 Vergaser (neue Doppelschwimmerverg.), Alu-Felgen und -Schutzbleche, neue Auspuffanlage, kontaktgest. Transistor-Zündanlage, TÜV 8. 69, zu verkaufen f. ca. DM 800.—, Briefzuschriften an H. J. Bauer, 62 WI-Erbenheim, Charlottenburger Str. 12.  
60 671

Verkaufe V 35 Viktoria, 100% Bereifung, neue Auspuffanl., leichter Ventilschaden, 8000 km, nicht angemeldet, für DM 500.— bar, Alexander Samolik, 8501 Feucht, Jägersruh 15.  
60 688

## YAMAHA



Yamaha-  
Werkvertretung  
**Dieter Lütke**  
473 Ahlen (Westf.)  
Weststraße 137



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



Yamaha-  
Werkvertretung  
**Klaus Schieck**  
7570 Baden-Baden  
Fürstenbergallee 50  
Telefon 07221/635 45

Unverbindliche Vorführung und Probefahrt  
Prospekte werden nur geg. Rückporto zugeschickt.

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

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

Verk. Yamaha 250, Bauj. 1966, 18 000 km gel., Bestzustand, DM 1500.— bar, zu besichtigen samstags nach Vereinbarung. Konrad Worbis, 7171 Braunsbach, bei Schweizer.  
60 537

Verkaufe Yamaha YDS 5 E, 2000 km, wg. Anschffg. BMW z. verk., Gert Hoffmann, 7161 Ottendorf, Tel. 0 79 71 — 89 02.  
60 550

Verk. Yamaha 250 ccm, Bj. 1966, 26 000 km, TÜV im Mai 1970, guter Allgemeinzustand, Reifen, Batterie etc. neu, für DM 1500.—, Gerhard Lill, 806 Dachau, Josef-Seliger-Str. 2.  
60 554

Verkaufe gegen Gebot: BMW R 47, Bauj. 1927, 500 ccm; BMW R 62, Bauj. 1928, 750 ccm; BMW R 2, Bauj. 1937, 200 ccm. Fotos auf Anfrage. Rolf Benkler, 83 Lands- hut, Neue Bergstr. 61 1/2.  
60 662

Verk. YDS 5 E, Bj. 67, Kolb. neu, Verkl., Rennb. u. Lenk., f. ca. DM 2300.— bar, o. tausche geg. gr. Engländ. o. BMW. Armin Hübner, 581 Witten-Annen, Holzkampstr. 71.  
60 602

## 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

**ZÜNDAPP Verkauf, Reparatur,  
Ersatzteile.** Wilh. Melahn, Hamburg 62,  
Langenh. Ch. 391

Verkaufe KS 100, Baujahr 67, 10 000 km gel., technisch und optisch einwandfrei, M. Cunit, Hannover, Hertzstr. 8, Tel. 62 03 78.  
60 659

Zündapp KS 50 Sport m. Rennverkl., Rennvergaser u. Düsen-Auspuffende zu verkaufen, Verhandlungsbasis DM 700.—, Klaus Geisler, 8045 Ismaning, Erlenstr. 3.  
60 642

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Tel. 61 26 79.  
60 622

KS 100, Bj. 67, 9000 km, mit Beinschild, DM 1000.—, Saur & Lück, 7415 Wannweil üb. Reutlingen, Tel. 5 76 26.  
60 621

Verkaufe astreine Zündapp KS 50 Super-Sport, Baujahr 1968, Kilometerstand 5000 km, Preis nach Vereinbarung, Helmuth Zeutzheim, 5401 Bassenheim, Jahnstr. 12.  
60 599

VERKAUFE KS 601, rot, sehr gepflegt, Maschine vor 4500 km komplett neu montiert, Citroen-Zündspule, 90 W-Anlage mit Bosch-Regler etc. mehrere Ersatzteile, Preisidee DM 1200.—, Hans Joachim Kraus, 652 Worms-Pfiffelgheim, Eichgasse 2.  
60 597

EINMALIGES ANGEBOT: Verkaufe KS 601 Sport, vor 3500 km Motor komplett überholt, Saumpfoten, Drehzahlmesser, Ölmano- und Ölthermometer, sämtliche Ersatzteile in einwandfreiem Zustand, zum Barpreis von DM 1200.—, Adolf Kucher, 652 Worms-Pfiffelgheim, Schwertstr. 12, Tel. 0 62 41 — 59 22, nach 18.30 Uhr.  
60 596

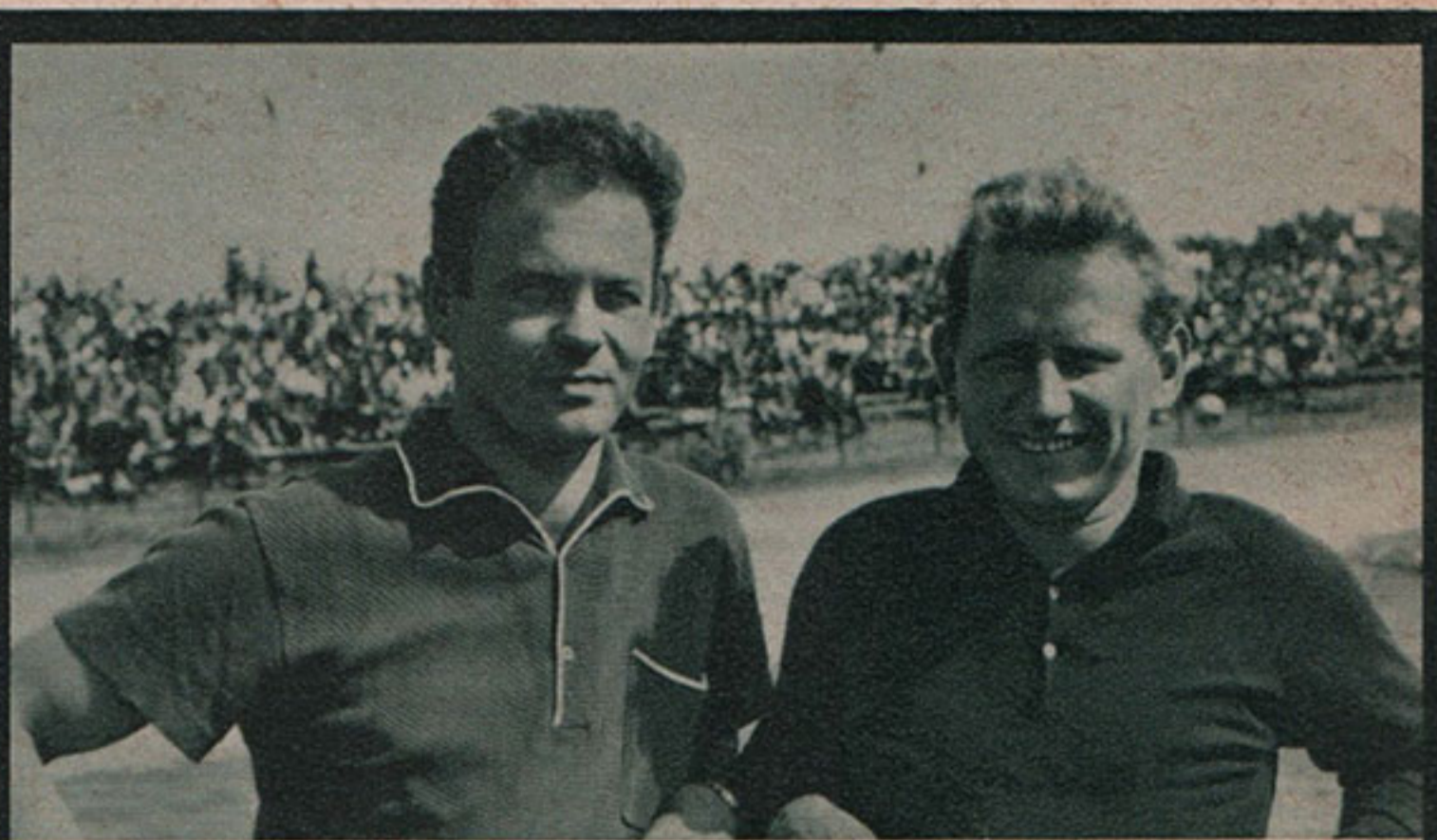
Zündapp KS 601-Gespann, fahrbereit, TÜV bis 70, umständehalber zu verkaufen. Anzusehen bei W. Senger, 7405 Dettenhausen, Gartenstr. 9.  
60 551

Verkaufe: Zündapp SL, Bauj. 66, 5,2 PS, 16 000 km, Bestzustand, TÜV Mai 70, 100 km/h, 700.—, Harald Bliesath, 7556 Ötigheim, Nibelungen 23.  
60 535

Kaufe neuwertigen KS 601-Motor mit Getriebe und Vergaser, Schalldämpfer. A. Melliger, Tann-Rüti/Schweiz.  
60 526

KS 601/1953, DM 400.—, Tel. 0 61 96 — 8 12 36.  
60 501

**Anzeigenschluß**  
für Heft 17/68 ist am 5. Aug.



## Attenberger / Schillinger †

Bei der „Dutch TT“ in Assen waren sie ihrem großen Ziel, einmal Weltmeister in der Gespannklasse zu werden, ein gutes Stück nähergekommen: mit ihrem ersten Grand Prix-Sieg auf dieser schnellen Strecke — nach einem brillanten Kampf gegen Enders/Engelhardt — rückten sie an die Spitze der Weltmeisterschaftswertung. Für eine Woche nur — dann schlug in Francorchamps ein grausames Schicksal zu und setzte dem Leben der beiden ein Ende. Einem Leben, in dem seit Jahren schon das Motorrad und der Motorradsport die dominierende Rolle spielte. Beide, noch unverheiratet, mußten sich ihren Sport hart und sauer erarbeiten. Schon damals, als sie gemeinsam auf Sand- und Grasbahnen starteten, später dann, als Junioren im Straßenrennsport (1965 wurden sie in Hockenheim Deutsche Juniorenmeister) — und erst recht, als sie zum Kampf auf internationaler Ebene antraten. So fand ihre sich ständig steigernde fahrerische Leistung ihre Ergänzung in der erstaunlichen Leistung der von ihnen allein getunten und betreuten BMW-Motoren. Der Motorradsport hat mit Attenberger und Schillinger zwei seiner begeistertsten und aussichtsreichsten Aktiven verloren.  
S. R.

## Hartmut Allner †

Als die Nachricht vom Tode Hartmut Allners eintraf, der beim Norisring-Rennen so schwer stürzte, daß er seinen Verletzungen erlag, konnten wir die Meldung nicht fassen. Noch in diesem Frühjahr hatten wir ihn zu einem begeisterten Gespräch über Motorräder, Motorradfahren, Straßenrennen und Rennmaschinen bei uns begrüßen dürfen, und auf den Veranstaltungen hatten wir immer wieder die Freude, diesen bescheidenen und immer freundlichen Mann zu erleben, dessen Dasein mit seiner Tätigkeit als Monteur in der BMW Rennwagen-Abteilung und mit seiner sportlichen Laufbahn als Motorrad-Enthusiast ausgefüllt war. Er hatte seine bestimmten Vorstellungen von seinem Sport und konnte dafür hartnäckig eintreten, und der Hartmut war einer von denen aus dem Hause BMW, obwohl in der Wagen-Abteilung tätig, der in uns bei seinen Gesprächen die Überzeugung nähren konnte, daß man dort in München in der für das Motorrad zuständigen Abteilung immer noch trotz aller Schwierigkeiten junge, begeisterte Menschen hat, die an das Motorrad glauben und die mit dem Herzen dort bei der Arbeit sind, für die es eben kein „Job“ ist. Wo keiner von dort den richtigen Weg zu uns fand — der Hartmut fand ihn und leistete uns und BMW damit einen großen Dienst im stillen.

Seine 500er BMW-RS, ein Veteranen-Stück aus früheren Glanztagen der BMW Solo-Rennmaschinen, seine 500er Matchless, die 350er AJS und alle anderen Maschinen, die er besaß oder besessen hatte, waren gepflegt und wurden trotz ständigen beruflichen Zeitmangels immer noch für die Rennen fertig. Gerade beim Großen Preis von Deutschland 1966 im neu eröffneten Motodrom von Hockenheim ist es uns unvergesslich, daß er mit seiner betagten BMW in dem Klassefeld internationaler Elite rundenlang den achten Platz hielt —! Hier zeigte sich seine Hartnäckigkeit und sein Können. Ich glaube, daß es trotz des späteren Ausfalls seine größte sportliche Leistung war. Nun hat er uns als einer unserer besten Freunde plötzlich verlassen. —  
Klades







REDEN WIR

VOM SPORT

Serienmaschinen-Rennen:

### Die 24 Stunden von Barcelona

Bei den 24 Stunden von Barcelona am 6. und 7. Juli belegten die deutschen Fahrer Dieter Döhmman und Horst Glück auf einer 350 ccm-Yamaha mit 577 Runden in der Klasse über 250 ccm den sechsten Platz und im Gesamtklassement den elften Platz. Während des Rennens arbeiteten sie sich (nach einem Sturz von Döhmman zu Beginn des Wettbewerbes) vom 41. auf den sechsten Platz vor. Gesamtsieger wurde das spanische Paar Fargas/Rodes mit 635 Runden auf einer Norton-Atlas 750 ccm vor den Fahrern Buckmaster/Kinsella auf einer Triumph-Bonneville 650 ccm mit 623 Runden. Dritte waren Everett/Smart auf einer 250er Ducati mit 623 Runden. Vierte: Julia/Maner auf OSSA 230 ccm, 622 Runden. Fünfte: Nestor/Saler, 230 ccm OSSA, 618 Runden. Die weitere Platzierung lautet Peck/Andrew, BSA 441 ccm, 608 Runden; Pitin/Millet, OSSA 230 ccm, 606 Runden; Hopes/Redfern, Triumph-Bonneville 650 ccm, 596 Runden; Strijbis/Harrington, Triumph 500 ccm, 582 Runden; Castellvi/Alguersuari, Bultaco 250 ccm, 578 Runden; Döhmman/Glück, Yamaha 350 ccm, 577 Runden und weitere Fahrer. Schirmer/Woide (Yamaha 250) wurden 18., Schick/Richter (Suzuki 250) waren 21. Klacks

### Steigt Honda wieder ein?

Soichiro Honda selbst gab bei einer unlängst in Paris abgehaltenen Pressekonferenz bekannt, daß er, sofern der ganz neu konzipierte luftgekühlte Achtzylinder-Dreiliter-Formelmotor, der den wassergekühlten Zwölf-

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

#### Zelttreffen am Bodensee

Am 3. und 4. August findet dicht beim Bodensee wieder das schon traditionelle Zelttreffen des Motorrad-Clubs Ravensburg statt. Der Zeltplatz ist der gleiche wie im vorigen Jahr, er liegt östlich der Straße von Tettang nach Kreßbronn. Von dort sind es noch sieben Kilometer. Ab Argenbrücke ist die Zufahrt ausgeschildert.

#### Int. Sternfahrt nach Wien

Am 21. und 22. 9. 1968 findet eine internationale Sternfahrt für Motorräder nach Wien statt. Ausschreibungen sind durch den Motor-Club Favorit, 1103 Wien, Postfach 155, Österreich, erhältlich.

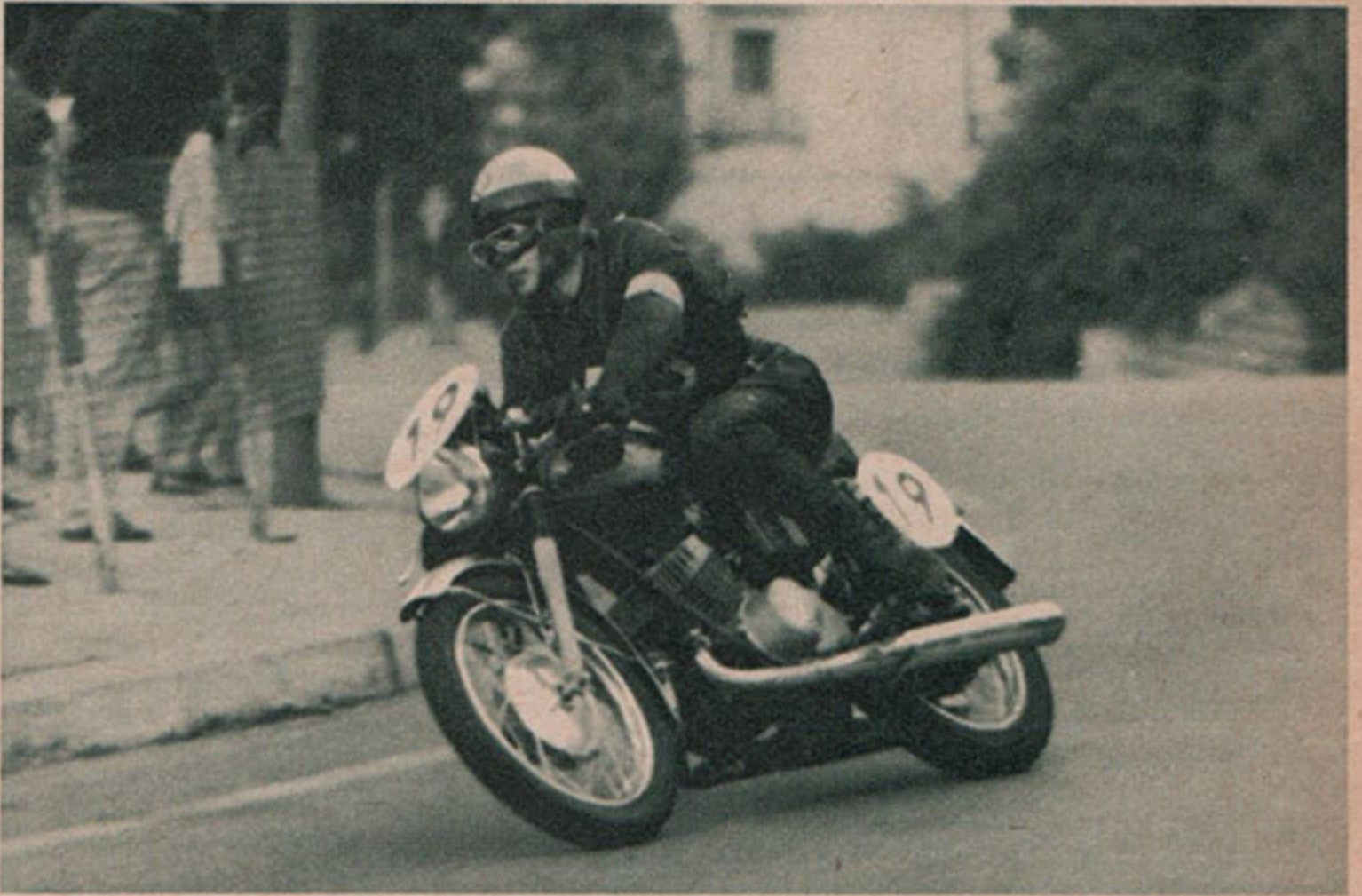
#### DMV-Flugplatz-Rennen „Hessen“

Am 25. 8. 1968 findet auf dem US-Flugplatz Mainz-Finthen das Rundstreckenrennen „Hessen“ um den Juniorenpokal der OMK statt. Es starten alle Klassen Ausweiskfahrer und die Lizenzklasse bis 350 ccm.

#### Zuverlässigkeitsfahrt „Freigericht“

Der Start der am 25. 8. stattfindenden Zuverlässigkeitsfahrt „Freigericht“ findet um 8.00 Uhr in Somborn bei Hanau/Main statt, bittet uns der Veranstalter mitzuteilen. MCS „Freigericht“, 6463 Somborn.

zylinder ablöst, ein Erfolg sei, Entwicklungskapazität für neue Motorradrennmaschinen freimachen werde. So kann man also erwarten, daß es im nächsten Jahr wieder mit vollem Dampf in den Kampf um die Straßenweltmeisterschaft gehen wird, denn natürlich wird Yamaha die jetzt erlangenen Positionen in den Klassen bis 125 und 250 ccm nicht kampflos preisgeben.



#### Weltmeisterschaftsstand nach dem 5. Lauf

| 50 ccm                       |   |   |   |   |        |
|------------------------------|---|---|---|---|--------|
| 1. H.G. Anscheidt (Suzuki)   | 8 | 8 | — | 6 | 8 = 30 |
| 2. P. Lodewijck (Jamathi)    | — | 3 | — | 8 | 6 = 17 |
| 3. B. Smith (Derbi)          | — | 4 | 8 | — | 3 = 15 |
| 4. A. Nieto (Derbi)          | — | 6 | — | — | 4 = 10 |
| 5. R. Schmäzle (Kreidler)    | 4 | — | — | 1 | 1 = 6  |
| 6. B. Walpole (Honda)        | — | — | 6 | — | — = 6  |
| 125 ccm                      |   |   |   |   |        |
| 1. Ph. Read (Yamaha)         | 8 | — | 8 | 8 | — = 24 |
| 2. G. Molloy (Bultaco)       | — | 6 | — | 6 | — = 12 |
| 3. Canellas (Bultaco)        | — | 8 | — | 3 | — = 11 |
| 4. B. Ivy (Yamaha)           | — | — | 6 | — | — = 6  |
| 4. H.-G. Anscheidt (Suzuki)  | 6 | — | — | — | — = 6  |
| 6. D. Braun (MZ)             | 3 | — | — | 2 | — = 5  |
| 250 ccm                      |   |   |   |   |        |
| 1. B. Ivy (Yamaha)           | 8 | — | 8 | 8 | — = 24 |
| 2. Ph. Read Yamaha           | — | 8 | — | 6 | 8 = 22 |
| 3. H. Rosner (MZ)            | — | 6 | 4 | 3 | 6 = 19 |
| 4. R. Gould (Kawasaki)       | 3 | — | 2 | 2 | 4 = 11 |
| 5. G. Molloy (Bultaco)       | 6 | 4 | — | — | — = 10 |
| 6. R. Pasolini (Benelli)     | — | — | 6 | 4 | — = 10 |
| 350 ccm                      |   |   |   |   |        |
| 1. G. Agostini (MV Agusta)   | 8 | — | 8 | 8 | — = 24 |
| 2. R. Pasolini (Benelli)     | 6 | — | 6 | — | — = 12 |
| 3. G. Molloy (Bultaco)       | 3 | — | — | 6 | — = 9  |
| 4. D. Woodman (Aermacchi)    | — | — | 3 | 2 | — = 5  |
| 5. G. Milani (Aermacchi)     | — | — | — | 4 | — = 4  |
| 6. K. Carruthers (Aermacchi) | 4 | — | — | — | — = 4  |

| 500 ccm                         |   |   |   |   |        |
|---------------------------------|---|---|---|---|--------|
| 1. G. Agostini (MV Agusta)      | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 = 40 |
| 2. J. Findlay (Matchless)       | — | 6 | — | 6 | 6 = 18 |
| 3. P. Williams (Norton)         | 4 | — | — | 3 | — = 7  |
| 4. K. Carruthers (Norton)       | — | — | 1 | 2 | 2 = 5  |
| 5. J. Cooper (Seeley-Matchless) | — | — | — | 4 | 1 = 5  |
| 6. D. Woodman (Seeley-Matchl.)  | — | — | — | — | 4 = 4  |

| Seitenwagengespanne                  |   |   |   |   |        |
|--------------------------------------|---|---|---|---|--------|
| 1. J. Attenberger/Schillingert (BMW) | 3 | — | 6 | 8 | — = 17 |
| 1. G. Auerbacher/Hahn (BMW)          | 6 | — | 3 | 8 | — = 17 |
| 3. S. Schauz/Schneider (BMW)         | 4 | — | 8 | 4 | — = 16 |
| 4. H. Fath/Kalauch (URS)             | 8 | — | 3 | 2 | — = 13 |
| 5. R. Butscher/Neumann (BMW)         | — | — | — | 6 | — = 6  |
| 5. Enders/Engelhardt (BMW)           | — | — | — | 6 | — = 6  |
| 5. Luthringhauser/Ronsdorf (BMW)     | 2 | — | 4 | — | — = 6  |

#### Deutsche Straßenmeisterschaft 1968 nach dem 5. Lauf

| Klasse bis 50 ccm                              |           |
|--|-----------|
| 1. Anscheidt, Gerlingen (Suzuki)               | 30 Punkte |
| 2. Faßbender, Düsseldorf (Kreidler)            | 23 Punkte |
| 3. Kunz, Mühlacker (Kreidler)                  | 18 Punkte |
| 4. Schmäzle, Lienzingen (Kreidler)             | 17 Punkte |
| 5. Eser, Augsburg (Honda)                      | 10 Punkte |
| Klasse bis 125 ccm                             |           |
| 1. Anscheidt, Gerlingen (Suzuki)               | 20 Punkte |
| 2. Braun, Hermaringen (Neck. MZ)               | 18 Punkte |
| 3. Möhringer, Pfullingen (Neck. MZ)            | 18 Punkte |
| 4. Mann, Bayreuth (MZ)                         | 15 Punkte |
| 5. Scheimann, Bremen (Honda)                   | 15 Punkte |
| Klasse bis 250 ccm                             |           |
| 1. Braun, D., Hermaringen (Aermacchi)          | 20 Punkte |
| 2. John, Schriesheim (Suzuki)                  | 17 Punkte |
| 3. Gruber, Weiler (Bultaco)                    | 15 Punkte |
| 4. Camphausen, Bochum (Yamaha)                 | 13 Punkte |
| 5. Braun, W., Rüsselsheim (Bultaco)            | 12 Punkte |
| Klasse bis 350 ccm                             |           |
| 1. Heukerott, Frankfurt (Honda)                | 34 Punkte |
| 2. Hoppe, Dieckholzen (Aermacchi)              | 29 Punkte |
| 3. Görgen, Bonn (Honda)                        | 24 Punkte |
| 4. Kern, Mannheim (Aermacchi)                  | 19 Punkte |
| 5. Sommer, Köln (Aermacchi)                    | 15 Punkte |
| 6. Nerger, Köln (Honda)                        | 11 Punkte |
| Klasse bis 500 ccm                             |           |
| 1. Scheimann, Bremen (Norton)                  | 35 Punkte |
| 2. Rosenbusch, Ludwigshafen (Norton)           | 35 Punkte |
| 3. Nerger, Köln (Honda)                        | 30 Punkte |
| 4. Eickelberg, Wuppertal (Norton)              | 20 Punkte |
| 5. Döhmman, Hessendorf (BMW)                   | 17 Punkte |
| 6. Kaczor, Altheim (BMW)                       | 13 Punkte |
| Gespanne                                       |           |
| 1. Attenberger/Schillingert †, Ebersberg (BMW) | 33 Punkte |
| 2. Auerbacher/Hahn, Bad Wörishofen (BMW)       | 32 Punkte |
| 3. Schauz/Schneider, Siegen (BMW)              | 30 Punkte |
| 4. Fath/Kalauch, Ursenbach (URS)               | 26 Punkte |
| 5. Enders/Engelhardt, Wetzlar (BMW)            | 26 Punkte |
| 6. Butscher/Huber, Riedlingen (BMW)            | 15 Punkte |

Verlag: Motor-Presse-Verlag GmbH, 7000 Stuttgart 1, Leuschnerstraße 1, Postfach 1042, Telegramm-Anschrift: Motorpress Stuttgart, Telefon-Sammel-Nr. 29 92 91, Telex: 07/22036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Troeltsch †. — Chefredakteur: Obering. Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigentel: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belsler, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbrock, Albbrock (Baden). — Printed in Germany. — Das Motorrad erscheint 14täglich sonntags. 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. 5,5% 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, kompreß): Preis DM 1.70, Stellengesuche nur DM —.85 für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 3.50. Durchschnittsdruckauflage 1. Vierteljahr 1968: 54 917 Auflage dieses Heftes: 59 500



## STURZHELME

### Engl. Sturzhelme

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

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



### Römer-Sturzhelme

die meistgetragenen –  
die millionenfach bewährten  
**Neuer Katalog 1968**  
Hans Römer, 791 Neu-Ulm  
Postf. 189, Tel. (07 31) 7 03 56/8

### AGV Jethelme ab DM 39.-

Motor-Rauscher,  
8832 Weißenburg

## TEFLONBOWDENZÜGE

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

## ZUBEHÖR

### TANKTASCHE

Super. 40 cm lang, 28 cm breit, 20 cm hoch, DM 38.-  
Normal. 36 cm lang, 25 cm breit, 10 cm hoch, DM 26.-  
aus Skai, schwarz, per Nachnahme. **Motor-  
Schäfer, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55**

## VERSICHERUNGEN

### Spezial - Zweirad - Versicherungs- büro Hans Ehlert, 7073 Lorch,

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

## VERSCHIEDENES

### Rennhandschuhe

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



**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, Tel. 61 28 58

### Feinste Stickwappen

Adler, Maico, Suzuki, je DM 9.-, BMW,  
Honda, Kreidler Florett, je DM 7.-, Horex,  
DM 12.-, Racing Team, DM 5.- und alle  
Auto-Wappen liefert p. Nachnahme **Motor-  
Schäfer, 62 Wiesbaden, Schwalbacher Straße 55**

### Kaufe u. verkaufe Unfallmotorräder

Verkauf v. gebrauchten Zweiradteilen.  
Rahmen m. Brief, Motoren aller Art,  
gebr. Geländereifen 18, 19 und 21.  
**K. H. BAIER, 8 München 19,**  
Fasaneriestr. 5, auch samstags geöffnet

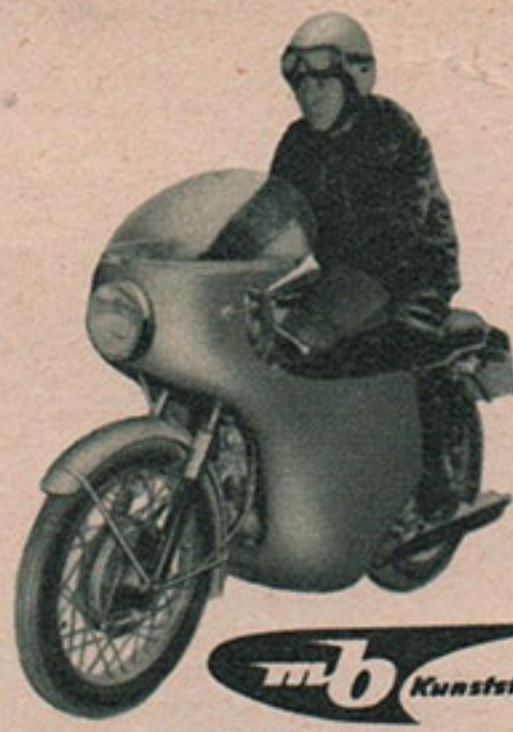
Kaufe bar alle engl., japan. und deutschen  
Motorräder, auch Unfallfahrzeuge. **Piet van  
Dijk, Enschede, Holland, T. 054 20-1 54 70.**

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

Fahrer von R 69 S sucht für 3- bis 4-  
wöchigen Urlaub gleichgesinnten Motor-  
radfreund. Zuschriften unter M 5527 an  
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-  
fach. 1042. 60 690

Suche kompl. Jahrgang „das MOTORRAD“  
1960. Gerhard Schmidt, 6451 Bischofsheim,  
Eugen-Kaiser-Ring 18. 60 683

Wer schenkt BW-Soldat mit langer Heim-  
fahrt fahrbereites Motorrad bis 250 ccm?  
Klaus Dietrich, 42 Oberhausen, Diecker-  
straße 53. 60 670



## 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

## Ehemalige Mitarbeiter

der Firma

## VIS.AG. für Kleinmotorfahrzeuge

München, Perlacherstraße

Im Jahre 1921 war ich während meines Studiums  
Arbeiter in der VIS AG., München. Mein Direktor  
war damals Ing. Klein. Ich suche mindestens einen  
meiner alten Arbeitskollegen.  
Meine heutige Adresse ist:

**Avv. Ing. Umberto ALLIONI di BRONELLO,**  
Via in Lucina 17, ROMA (Italien)

60 582

Verk. an Selbstabholer (Bastler) 1 Rah-  
men R 51/3 mit Seitenw. o. Brief, gelände-  
bereift, 1 Gabel Horex mit Rad, 1 Adler  
MB 200, leicht def., o. Brief, 1 ILO 250  
o. Zyl. sowie div. Ersatzt., Verg., Tachos,  
Zündspulen u. 2 Mopeds. Willi Tielke-  
meier, 4951 Haverstädt/Minden, Grüner  
Weg 48. 60 507

Suche Mädel für gemeinsame Motorrad-  
fahrten, bin 27 Jahre, fahre R 69 S, im  
Raum Hamburg-Büchen. Zuschriften unter  
M 5517 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-  
gart, Postfach 1042. 60 674

Verk. Mohr-Zündapp-Zylinderkopf, 7,5  
PS, noch verpackt, für 200.-; 1 Puch-Mot.  
250 ccm SGS, mit neuem Zyl., für 200.-;  
1 Hercules K 125 GS, Bauj. 68, 5-Gang,  
für DM 2000.-. Willi Boschert, 7592 Ren-  
chen, Gartenstr. 1. 60 509

Gelegenheiten: 1 BMW R 67, 600 ccm,  
DM 600.-; 2 fabrikneue Dürkopp 150 ccm  
u. 200 ccm zum Preise je Maschine DM  
700.-; 1 Adler, zerlegt, Motor 15 000 km,  
Preis DM 350.-, zu verkaufen bei Hans  
Metzen, 6521 Rheindürkheim, Ibersheimer  
Straße 48, Tel. 76 07 Osthofen. 60 579

Die Auflage dieser Ausgabe  
beträgt

# 59 500 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 |

Ferner Lenkerstummel, Kunststofftanks und Rennsitz-  
bänke 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)



## -Tips für trockene Füße!

Universal-Überschuhe aus hochfestem  
Latex-Gummi, auf kleinstem Raum zusam-  
menzulegen, in den Größen von 37 bis 48  
am Lager und sofort lieferbar.

Preis **29,20 DM** incl. Mwst.

**W. Dillenberg 7141 Schwieberdingen, Tel. 0 71 50/61 91**  
Geschäftszeiten: Montag - Freitag: 8 - 12 und 14 - 18 Uhr.  
Samstag: 8 - 13 Uhr.



## Rennfotos

Klassenfahrer - Klassenfotos

Das neue Fotoverzeichnis 1968  
liegt für Sie bereit

**Nürburgring - Salzburg  
Hockenheim - Tourist-  
Trophy - Assen**

Viele preiswerte Serien u. Einzel-  
aufnahmen von allen bekannten  
Fahrern sind erhältlich. Bitte verl.  
Sie noch heute das kostenl. Ver-  
zeichnis 1968. Postkarte genügt.

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

Verkaufe „das MOTORRAD“ 1959-1967  
gegen Gebot. Reinhold Dees, 56 Wupper-  
tal-Vohw., Ehrenhainstr. 85 b. 60 586

Verkaufe und verschenke wegen Platz-  
mangel viele Teile von KS 601; 1 NSU  
Zweitaktfox in Teilen; Max-Laufräder;  
24 PS-VW-Motor; 1,7 Ltr.-Ford-Motor; FK  
1000-Teile; VW-Pritsche z. Ausschlichten.  
Suche Erfahrungsaustausch mit Edelbastler  
wegen Bau einer Schwinge für KS 601.  
H. Heinrich Franzen, 2393 Sörup-Mühlen-  
holz, Tel. 0 46 35 - 555. 60 606

SUCHE UNIFORMSTIEFELHOSE mit Le-  
derbesatz sowie Erfahrungsaustausch. H.  
Grallert, 1 Berlin 42, Richnowstr. 1. 60 612

Lehrling sucht Gönner, der ihm leichtes  
Motorrad (50-100 ccm) schenkt o. billigt  
verkauft bis DM 50.-, möglichst Raum  
München u. Umgebung. Alfred Puntus,  
8015 Markt Schwaben, Höhenrainerweg 45.  
60 638

Suche nettes, 17jähriges, motorradbegei-  
stertes Mädel, bin 23 Jahre, fahre 600er  
R 69 S-Maschine, in Lössach oder Säckin-  
gen. Wer schreibt mir, mit Bild, Zuschr.  
unter M 5528 an „das MOTORRAD“, 7  
Stuttgart, Postfach 1042. 60 691

Verkaufe 1 Ledermantel, in sehr gepfleg-  
tem Zustand, für DM 100.-; 1 Horex-Tele  
für DM 70.- und 1 Vorder- und Hinter-  
rad, Größe 3.25-16, verkupfert, 100% be-  
reift. Walter Kroner, 8031 Oberalting,  
Hauptstr. 7. 60 668

**Junger Mann**, 1,68, 26 Jahre alt, möchte  
Motorrad-Lady, jünger oder bis 12 Jahre  
älter, kennenlernen zwecks gemeinsamer  
Motorradfahrten, möglichst mit eigener  
Maschine, spätere Heirat nicht ausge-  
schlossen. Auch Ausländerin angenehm.  
Nur ernstgemeinte Bildzuschriften unter  
M 5515 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-  
gart, Postfach 1042. 89 672

### Berliner

Diplom-Ingenieur, sucht die Bekanntschaft  
einer motorrad- und lederbegeisterten,  
sportlichen Dame bis 35/165. Zuschriften  
unter M 5524 an „das MOTORRAD“, 7  
Stuttgart, Postfach 1042. 60 681

### Verschiedenes

Verk. Elektrohammer BOSCH mit Um-  
former od. tausche gegen Solomach., n.  
unter 250 ccm oder Gespann. Andreas  
Wagner, 8803 Rothenburg o. d. Tauber,  
Milchmarkt 6. 60 534

## Anzeigenschluß

## für Heft 17/68

ist

## am 5. Aug. 1968

DAS **MOTORRAD**

