

DAS **MOTORRAD**



**Sachsenring
und
Brünn**

**Moto
Cross
Beuern**

**Meisterschafts-
entscheidungen
im
Gelände**

AVUS

**Ding
mit
Pfiff**

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.

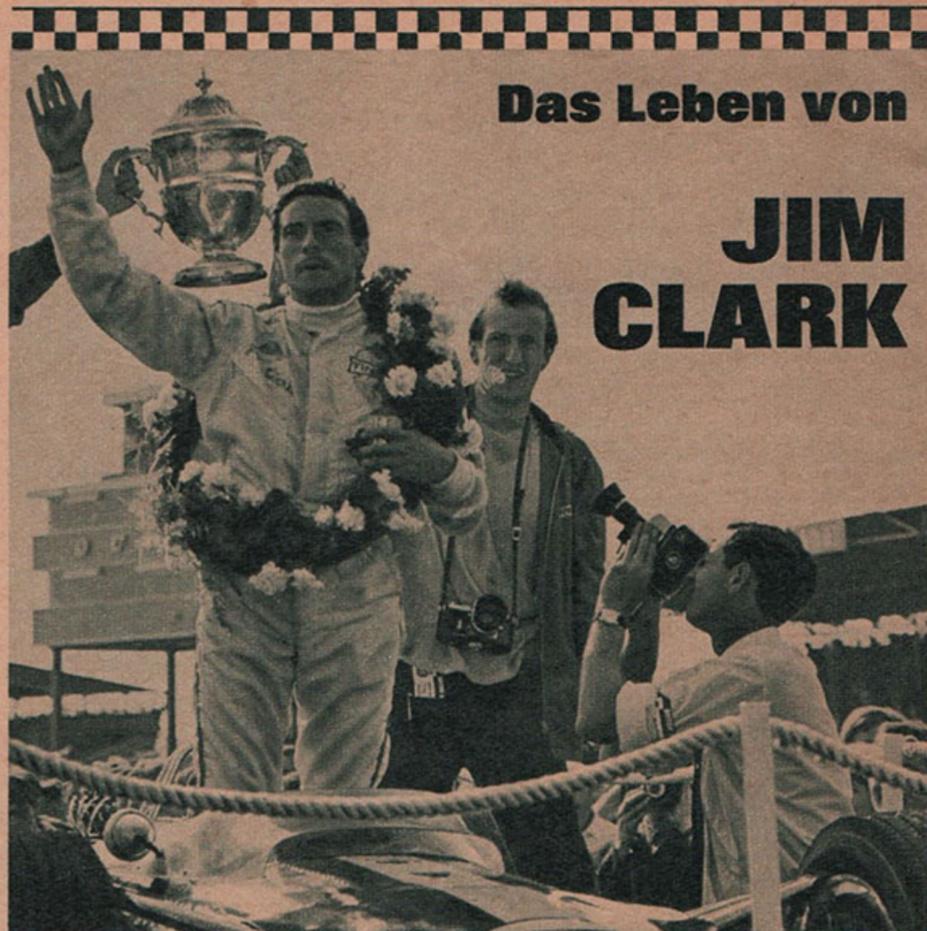


Die Anzeigenpreise bleiben unverändert und erfahren keine Preisangleichung an die erweiterte und erhöhte Auflage. Zweifarbige Anzeigen sind möglich.

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 299291 · Fernschreiber 0722036
Telegramm-Adr.: Motorpress/Stgt.



Das Leben von **JIM CLARK**

JENSEITS VON SCHNELL

Als man am 7. April 1968 die Nachricht vom Rennfahrertod Jim Clarks vernahm, waren selbst Leute bestürzt und in Trauer, die an sich keinerlei Beziehung zum Motorsport besaßen. Jim Clark hatte sich nicht nur an die Spitze der Elite im Grand Prix-Sport gefahren, er hatte — durch seine natürlich-bescheidene Art — auch als Mensch eine Beliebtheit erlangt wie nur wenige sonst. Die Tragödie von Hockenheim erst ließ bewußt werden, daß Jim Clark einer der größten Rennfahrer überhaupt war. Bis dahin nahm man seine fahrerischen Sonderqualitäten beinahe als selbstverständlich hin. Jim Clark war meist der Favorit am Start, und wenn der Lotus durchhielt, war es meist wiederum Jim Clark, der als erster die Ziellinie überfuhr. Eine Ironie des Schicksals: in Deutschland — auf der Solitude 1960 — ging dieser Stern auf, und in Deutschland sollte er acht Jahre später erlöschen. In Hockenheim, auf einer der problemlosesten Strecken und in einem nicht zur Weltmeisterschaft zählenden Rennen.

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.

Die packende
NEUERSCHEINUNG
des Erfolgsautors:



Ab sofort lieferbar
130 Seiten, 32 Fotos, Ganzleinen

nur DM 10.-

Sie erhalten diesen Band in jeder guten Buchhandlung oder sofort von Motorbuch Stuttgart mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag einsenden oder auf Postkarte geklebt) bzw. mit Ihrer Bestellung auf einer einfachen Postkarte, wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten.

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370
DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR
BESTELLSCHHEIN An Motorbuch · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort — ab DM 28,— im Inland portofrei —

..... Expl. Zwickl: CLARK — Jenseits von schnell

DM 10.—

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung

Name

Ort (PLZ)

Straße

Eigentumsvorbehalt gemäß § 455 BGB. Gerichtsstand Stuttgart

MR 16/68

INHALT

	Seite
Oldtimer — frisch vom Band	555
6. Lauf zur Straßen- Weltmeisterschaft:Sachsenring	556
Flink — ein neuer schwedischer Zweitakter	560
Tatran 125 — eine neue tschechoslowakische Rennmaschine	561
DMV-AVUS-Rennen	562
Gemeinschaftsarbeit	564
Eine ernste Sache: Tetanus	565
Moto Cross Beuern	566
Knabbern statt Verbiegen	568
Ein Ding mit Pfiff: Vespa Ciao	569
7. Lauf zur Straßen- Weltmeisterschaft:Brünn	572
Europameisterschaft der Sandbahnfahrer Endlauf in Mühlendorf	576
BMW-Treffen in Opatija	577
Abschluß der Europa-Geländemeisterschaft	578
Endspurt zur Deutschen Geländemeisterschaft	580
Das deutsche Aufgebot zur Sechstagesfahrt	580
Gewußt wo	581
Mr. Honda hat recht	582
Rallye Stella Alpina	583
Schweizer TT-Fahrer gewann englischen Formel 1-Grand Prix	584
Das Letzte	590

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild:

Weltmeister Paul Friedrichs-DDR auf CZ, der sich beim Weltmeisterschaftslauf der 500er Moto Cross-Klasse in Beuern einen Schlüsselbeinbruch zugezogen hatte, startete eine Woche später wieder beim Lauf in Holland: im 1. Rennen mußte er wegen Zündungsschadens aufgeben; im 2. Rennen nahm ihn, in Führung liegend, sein Betreuer mit Rücksicht auf seine noch nicht ausgeheilte Verletzung aus dem Wettbewerb. Foto: V. Rauch

Rücktitel:

Einer der Zähesten: Walter Scheimann, Bremen, auf seiner Norton. In Freiburg Zweiter der Klasse bis 500 ccm hinter dem alten Fuchs Karl Hoppe. Foto: Klacks

Oldtimer- frisch vom Band

Eine neue IFMA steht vor der Tür. In wenigen Wochen wird man sich in der neuen, schönen großen Halle auf dem Deutzer Ausstellungsgelände zusammenfinden — man, das sind die, die Motorräder und Ähnliches sowie vielerlei, was dazugehört, bauen und verkaufen — und man wird dann einem hoffentlich recht zahlreichen Publikum das präsentieren, was man in der nächsten Zeit zu liefern gedenkt.

Wir erwarten uns von dieser IFMA keine Überraschungen — und erst recht keine „Sensationen“; niemand, der sich in der Branche ein wenig auskennt, kann solche Erwartungen hegen. Sicher, man wird — bei den deutschen wie bei den hier angebotenen ausländischen Modellen — manches Zeichen der Weiterentwicklung erkennen (hoffentlich nicht zu viele Zeichen jener „Entwicklungsarbeit“, die allein einer Rationalisierung, d. h. Verbilligung der Fertigung und damit Reduzierung der Qualität diene!). Und vielleicht wird es sogar da und dort eine Erweiterung der bisherigen Modellreihe, die Hinzunahme einer weiteren Hubraumgröße geben, und wir alle werden uns darüber freuen und den Daumen drücken, daß sich der Optimismus derer auszahlt, die sich zu einem neuen Modell entschlossen.

Wenn wir also schon nichts weltbewegend Neues auf dieser IFMA erwarten können, so fragt sich andererseits, ob wir nicht einige Enttäuschungen werden hinnehmen müssen. Enttäuschungen darüber, daß man uns im Jahre 1968 und in einer Zeit, in der es darum geht, das Motorrad so attraktiv wie möglich zu machen, da und dort noch immer mit einer Technik konfrontiert, die sich in manchem kaum von dem unterscheidet, was man auch bei jeder Veteranen-Rallye bestaunen kann.

Es gibt zahlreiche Einzelheiten im Motorradbau, über die seit Jahr und Tag Klage geführt wird, von denen man auch weiß, wie man sie anders, besser, zeitgemäßer konstruieren und ausführen könnte — die man aber heute noch genau so weiter dem Kunden andreht wie schon vor zehn und zwanzig und dreißig Jahren. Beim sabbernden Tankverschluß angefangen über die unzulängliche, weil störungsanfällige Elektrik, über herumbaumelnde Bowdenzüge und Kabel, undichte und ungenügend befestigte Auspuffanlagen bis — ja bis zum Tollsten, der offen laufenden Hinterradkette.

Die Kette ist von Haus aus, richtige Dimensionierung und einwandfreie Fertigung (einschließlich Material) vorausgesetzt, ein ganz hochwertiges Maschinenelement, nicht schlechter etwa als ein Zahnrad. Vorausgesetzt — und das ist ja schließlich beim Zahnradgetriebe nicht anders —, daß sie unter erträglichen Betriebsbedingungen arbeitet. Erträglich — das heißt geschützt gegen Schmutzzutritt, ausreichend an allen Gelenkstellen geschmiert und gesichert vor jenem Peitschen, das der Lebensdauer (und dem Wirkungsgrad) nicht weniger abträglich ist als Verschmutzung und Trockenreibung.

Niemandem würde es heute noch einfallen, den Ventilsteuermechanismus eines Viertakters ungekapselt arbeiten, Ketten- oder Zahnradübertragung zwischen Motor und Getriebe offen laufen zu lassen. Aber beim Hinterradantrieb — da ist das offenbar etwas ganz anderes. Da bietet man uns — von den wenigen Ausnahmen jener Modelle abgesehen, die einen automobilmäßigen Wellenantrieb zum Hinterrad vorsehen — heute wie vor dreißig Jahren noch offen laufende Ketten an. Und man soll nicht kommen und sagen, die Kette sei ja oben durch einen Blechwinkel und noch dazu seitlich gegen den vom Hinterreifen abgesprühten Dreck geschützt. Diese paar Blechabfälle schaffen so wenig die notwendigen „erträglichen“ Betriebsbedingungen für den Hinterrad-Kettentrieb wie ein „Kettenkasten“, der zwar optisch die Kette völlig umschließt, aber so große Öffnungen für den Zutritt des Straßenschmutzes freiläßt, daß die Kette nicht im vom Prospekt verheißenen Ölbad, sondern vielmehr in einem erstklassig schmirgelnden Schlammbad läuft.

Genau wie vor dreißig Jahren scheuen sich dann die Hersteller solcher „Konstruktionen“ auch nicht, in ihren Betriebsanleitungen vorzuschreiben, man möge — in Abständen etwa von 2000 km — die Kette abnehmen, in Petroleum oder Waschbenzin säubern und dann in ein Bad aus erhitztem und so flüssig gewordenem Kettenfett legen. Die weiterhin notwendigen Umständlichkeiten werden auch noch genau beschrieben — leider aber wird nicht gesagt, wo sich heute noch eine Hausfrau, Wirtin oder ein sonstwie „übergeordnetes“ Wesen findet, das sich eine solche ausgesuchte Schweinerei in seinen Räumen gefallen läßt. Ganz abgesehen davon, daß man diese Prozedur der Kettenpflege nur einmal einem vorzuführen braucht, der die Äußerung tat, er interessiere sich für den Kauf eines Motorrads — mit dem wird man über dieses Thema kaum mehr zu sprechen brauchen.

Dieser Tage lasen wir in der Betriebsanleitung für ein in Deutschland gebautes Motorrad den Rat, alle 20 000 km die Kette durch eine neue zu ersetzen, bei dieser Gelegenheit aber gleich auch die beiden Kettenräder mit auszuwechseln. Der letztere Hinweis ist leider nur zu richtig — aber die Kilometerangabe ist falsch. Denn das Auswechseln der (auch bei diesem Modell praktisch ungeschützt im Straßendreck laufenden) Kette dürfte spätestens bei 5000 km notwendig werden — und zu dieser Zeit sind dann auch die beiden Kettenräder „reif“.

Das alles also im Jahr 1968 — 1938 war es genauso und 1928 nicht anders. Dabei gibt es Beispiele, wie man die Kette — ohne daß der Hinterradantrieb plump wirken und das Bild der Maschine stören müßte, ohne daß dennoch die Kette klappert — kapseln kann, und die Konstruktion, die diesen im Alltags- wie im Sportbetrieb bewährten Kapselungen zu Grunde liegt, ist nicht einmal mehr patentrechtlich geschützt, sie kann von jedermann frei benutzt werden.

Aber wir benutzen sie nicht. Wir werden uns vielmehr auch zur IFMA 1968 wieder deutsche, englische, japanische und italienische Motorräder anbieten lassen müssen, deren offen laufende Hinterradketten keinen Deut anders sind als bei den (sicherlich in der gleichen Halle ausgestellten) Oldtimern. Und sicher wird an manchem Modell 1969 auch noch manches andere Detail zu finden sein, das offensichtlich unverändert von den Oldtimern übernommen wurde.

Oder sollten wir unter diesem Gesichtspunkt diesmal doch keine Enttäuschung, sondern erfreuliche Überraschungen erleben? In wenigen Wochen werden wir's wissen. S. R.

6. Lauf zur Straßen-Weltmeisterschaft

Sachsenring

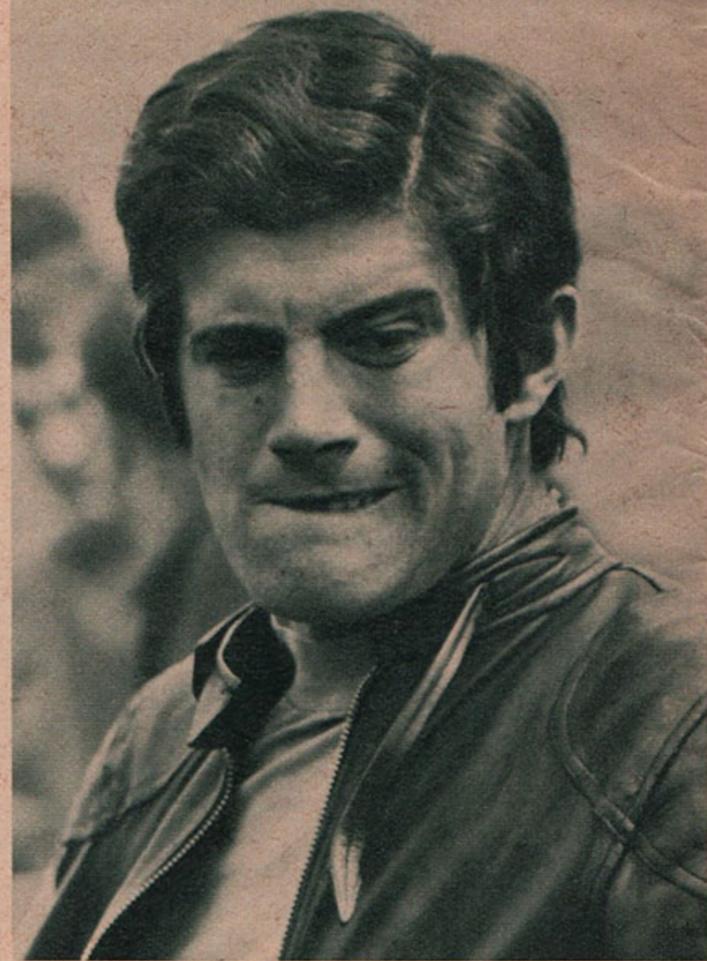
Agostini wurde mit der MV Agusta Weltmeister in der Halbliterklasse

MV Agusta konnte mit Giacomo Agostinis Sieg in der 500er Klasse am 14. Juli auf dem Sachsenring nicht nur den 27. Weltmeistertitel, sondern mit einem abermaligen ersten Platz des jungen italienischen Spitzenfahrers in der 350er Klasse auch erneut eindeutig unter Beweis stellen, daß diese italienische Marke die erfolgreichste im Rennsport überhaupt ist. Aber MV Agusta zeigte auch deutlich, nicht zuletzt durch Agostinis neue absolute Rekordzeit von 2.55,4 (einem Durchschnitt von 176,798 km/h entsprechend), daß nicht nur die derzeit schnellsten, sondern vor allem auch die zuverlässigsten Rennmaschinen aus Gallarate kommen. Bei allen der bisher ausgetragenen sechs WM-Läufe stellte MV Agusta mit Giacomo Agostini jeweils den Sieger — kein

und das Können der Italiener. Der unauffällige, aber offenbar recht wirkungsvolle Einsatz der MV-Rennmechaniker muß dabei mindestens am Rande erwähnt werden.

Aber auch die empfindlichen Vierzylinder-Yamas konnten hier ihre Leistungsfähigkeit mit Doppelsiegen durch Read und Ivy in der 125er und 250er Klasse wieder einmal mehr zur Schau stellen.

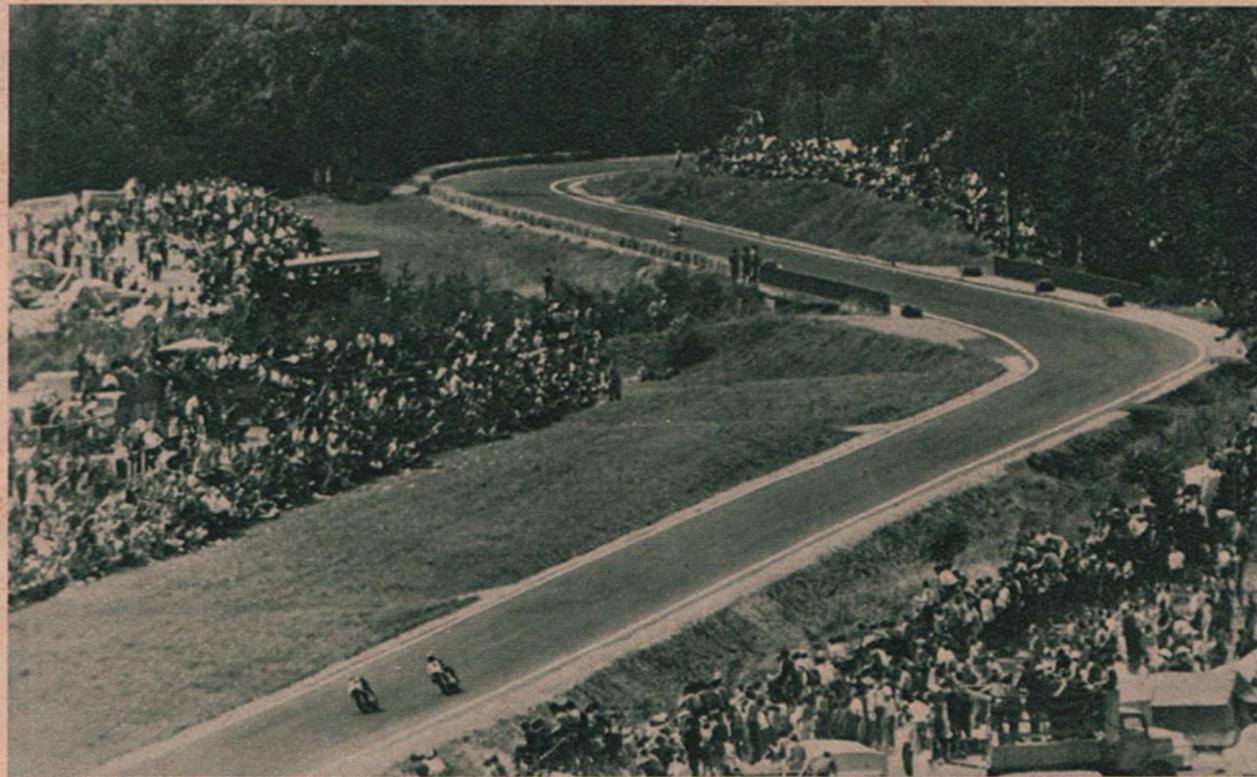
Durch einen neuen Belag war dem Sachsenring die noch im Vorjahr streckenweise bestehende Gefährlichkeit genommen — und der Kurs war somit schneller geworden. Kein Wunder also, daß in allen Klassen, mit Ausnahme der 350er, neue Rekorde gefahren wurden.



350 ccm: Rosner fährt ein feines Rennen — aber Agostinis MV ist doch schneller

Den Auftakt der vier zur Austragung kommenden Klassen (125, 250, 350 und 500 ccm) bildete der Lauf der 350er. Aber nicht Agostini, sondern Heinz Rosner auf der wassergekühlten Zweizylinder-MZ übernimmt beim Aufleuchten des grünen Lichts unter dem begreiflichen Beifall der 18 000 Tribüengäste sofort die Führung des 29 Mann starken Feldes! Und nachdem Agostini den Start offensichtlich etwas verpaßt hat, kommt der MZ-Mann auch aus der ersten Runde in Führung liegend zurück. Nun allerdings kennt der Jubel der Zehntausende keine Grenzen. Nur leider währt die Freude nicht lange, denn in der zweiten Runde liegt Agostini auf seiner Dreizylinder-MV bereits an der Spitze vor der MZ. Ginger Molloy (Bultaco) und Kel Carruthers (Aermacchi) sind zwar schon abgeschlagen, kämpfen aber erbittert um den Dritten, den letzterer dann auf Grund der schnelleren Aermacchi für sich entscheiden kann.

Obwohl Agostini auf der MV nun erneut den Ton angibt, und er nach 18 Runden mit fast drei Minuten vor dem Mitteldeutschen als Sieger das Ziel passiert, gelingt es Rosner (der ursprünglich die neue „echte“ 350er fahren sollte) auf seiner 251er MZ, wie Agostini das gesamte übrige Feld einmal zu überrunden. Wenn auch die MZ der MV nach wie vor leistungsmäßig erheblich unterlegen ist, so haben es die Zschopauer jetzt zumindest fertiggebracht, ihre „Großen“ standfest zu bekommen. Man hat auch bei MZ in den vergangenen Jahren viel gearbeitet und gelernt, und es bleibt abzuwarten, was die nächstjährigen Modelle zeigen werden. Die neuen 1969er Motoren von 125 bis 350 ccm Hubraum werden sämtlich über zwei Zylinder verfügen. Neu an ihnen ist vor allem, daß die Zylinder



einzigster Ausfall! Und obwohl Agostini sowohl in der 350er wie auch in der 500er Klasse absolut überlegen ist, er also auf Nummer Sicher fahren könnte, tut er das nicht: fast jedesmal brach er die bestehenden Rekorde. Wie eben hier auf dem Sachsenring vor über 200 000 Zuschauern. Eine stolze Bilanz für Conte Agusta —

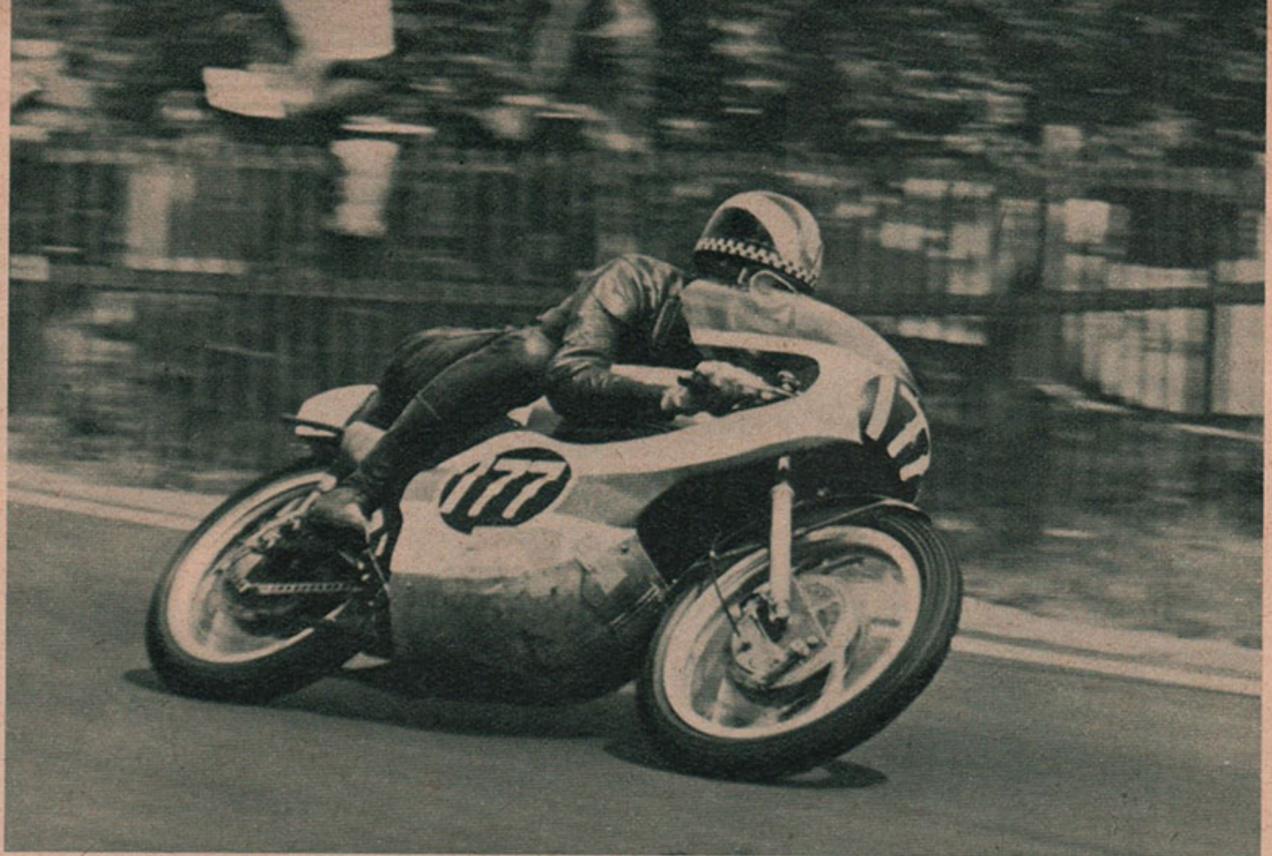
Oben: Eine landschaftlich schöne, in der Anlage und jetzt auch im Belag ausgezeichnete Strecke, vorbildliche Sicherheitsvorkehrungen, Hunderttausende begeisterter Zuschauer rund um den Kurs — das ist der Sachsenring! Unten: Man braucht einem am Straßenrennsport Interessierten nicht mehr zu sagen, wo bei Start und Ziel diese gigantischen Zuschauermassen Kopf an Kopf alljährlich den Rahmen für einen Weltmeisterschaftslauf abgeben; hier der Start zum Rennen der Klasse bis 250 ccm.



nicht mehr nebeneinander, sondern hintereinander stehen werden. Auf diese Weise läßt sich die Baubreite besonders schmal halten, was sich, wie die Japaner (vor allem Yamaha) in den letzten Jahren demonstrierten, dank des dadurch erreichbaren niedrigeren Luftwiderstandsbeiwertes in einer höheren Endgeschwindigkeit auswirkt. Außerdem wird es bei den neuen MZ-Motoren (die ja in all den vergangenen Jahren besonders unter Kurbelwellenschäden zu leiden hatten) vermöge der neuartigen Konstruktion dann möglich sein, die Kurbelwelle ohne Ausbau des Motors zu wechseln.

Durch eine Öllache in einer spitzwinkligen Kurve gelang es Agostini in diesem Lauf nicht, die Rekordzeit des Vorjahres zu unterbieten, aber er erreichte die alte Rekordzeit nahezu. Die besagte Öllache war im übrigen durch eine defekte Ölrückleitung an Ron Chandlers Seeley-Matchless, die ihn wegen verschmierten Reifens selbst zu Boden zwang, kurz vor dem Badberg in Hohenstein-Ernstthal entstanden. Weil er hier Rudi Thalhammer auszubremsten versuchte, stürzte wenig später Rex Butscher an der gleichen Stelle. Alberto Pagani hatte seine Aermacchi bereits in der vierten Runde mit Motorschaden beiseitstellen müssen.

Bohumil Stasa muß, an fünfter Stelle liegend, in der 12. Runde eingangs der Queckenbergkurve ebenfalls zu Boden, setzt aber unter dem Jubel der Tribünenbesucher die Verfolgungsjagd fort. Allerdings ziehen, bis er wieder starten kann, Derek Woodman (Aermacchi), Billie Nelson



125 ccm: Ivy fällt durch Boxen-aufenthalt weit zurück — und wird doch noch Zweiter

Im anschließenden Lauf der Klasse bis 125 ccm haben die beiden Yamaha-Piloten, Phil Read und Bill Ivy, keinen guten Start. Sie folgen einem Pulk von MZs, abermals angeführt von

Startern gewesen!), bestand keinerlei Hoffnung, daß Anscheidt auch nur in der Verfolgergruppe werde mithalten können. Erst ein hartes Telefongespräch, das Neckermann-Rudolph auf Grund des Anscheidtschen Trainingsergebnisses von Frankfurt aus mit MZ führte, beorderte man die Maschine zu erneuter Inspektion ins Werk nach Zschopau. Leider vergaß man bei dieser nächt-



(Norton) und Peter Williams (Arter AJS) in einem Pulk dicht beisammenliegend, an ihm vorbei, so daß er nun an achter Stelle das Rennen wieder aufnimmt. Wenig später geht leider der Motor seiner Viertakt-CZ fest. Stasa wartet vor der Ziellinie den Zieleinlauf ab und schiebt, von Ovationen begleitet, die Maschine auf Platz 12 ins Ziel. Karl Hoppe wird in diesem Lauf hinter Woodman und Nelson, nachdem auch Peter Williams in der letzten Runde noch zu Boden mußte, auf der Aermacchi Siebter.

Heinz Rosner und der von Anscheidt geliehenen Zweizylinder-Suzuki, die Lothar John fährt. Anscheidt, dem bekanntlich von Suzuki verboten wurde, mit der 125er an WM-Läufen teilzunehmen, fährt hier selbst eine MZ aus dem Neckermann-Rennstall. Nachdem es aber bereits im Training Getriebschwierigkeiten gegeben hatte (die man angeblich, laut Auskunft der MZ-Mechaniker, nicht so schnell beseitigen konnte) und zudem sein Motor auch nicht die gewohnte Leistung brachte (im Training war er 25. von 33

lichen Durchsicht die Befestigungsschrauben des Magnetzünders festzuziehen — und so schied Anscheidt bereits nach der ersten halben Runde wegen eines abgefallenen Magneten aus!

Bill Ivy mußte, nachdem seine Vierzylinder-Yamaha nur auf drei Zylindern lief, bereits nach der ersten Runde die Boxe aufsuchen, und es kostete einige Zeit, bis seine Mechaniker herausgefunden hatten, welche Kerze gewechselt werden mußte. Nach etwa einer Minute konnte Ivy, an 27. Stelle liegend, das Rennen aber wieder aufnehmen. Phil Read lag klar vor Heinz Rosners Einzylinder-MZ, die der Mitteldeutsche nach einem Kerzenwechsel in der sechsten Runde wegen Magnetschadens in der darauffolgenden ebenfalls beiseitstellen mußte.

Bei Lothar Johns Suzuki, mit der er sich einige Runden auf dem dritten Platz halten konnte, verölten immer wieder die Kerzen und schließlich mußte er aus dem Rennen gehen.

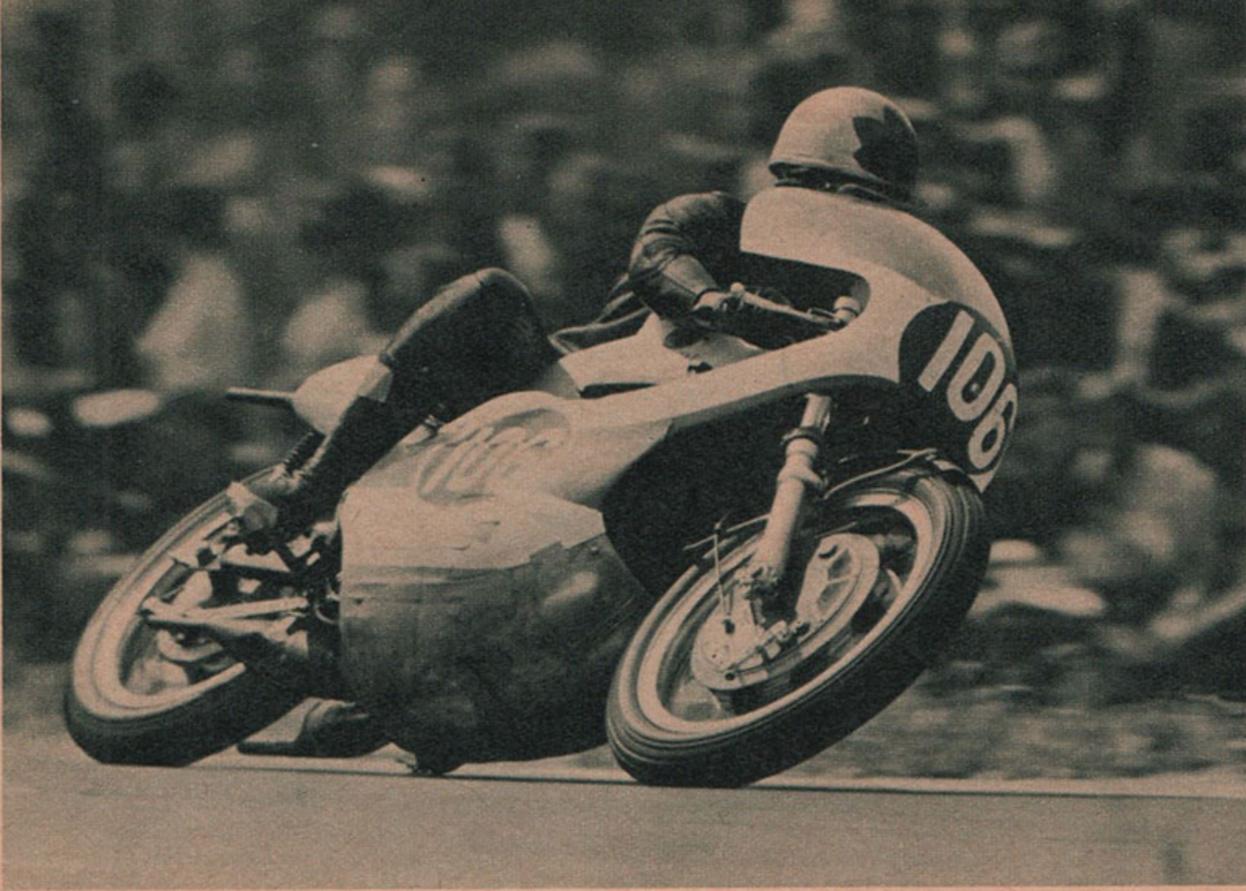
Ivy aber gelingt es, innerhalb von zwei Runden an 12 Fahrern vorbeizuziehen, und als Rosner an die Boxe muß, liegt er bereits auf Platz drei. Nach der achten Runde lautet die Reihenfolge: Read, Ivy (beide auf Yamaha), Szabo, Mahler, Bartusch, Bischoff und Heuschkel (alle MZ). In der neunten Runde fährt Bill Ivy mit 3.12,2 (einem Schnitt von 161,344 km/h entsprechend) eine neue Rekordrunde — aber es reicht trotzdem für ihn nicht mehr, um zu seinem Teamkameraden, der mit über einer Minute in Führung liegt, aufzuschließen. Phil Read wird so vor Bill Ivy Erster dieses Laufs. Um den Dritten ent-

Oben: Phil Read mit der Yamaha an der Grenze der Reifen-Haftfähigkeit mit etwa 200 km/h im Rennen der 125er, das er gewann.

Mitte: Ein Teil des Feldes der 125er in der Jugend-Kurve: vorn (140) Rosner, dahinter mit der 177 Read.

Unten: Ursprünglich hatte man für dieses Jahr die traditionellen „Privattribünen“ verboten; aber dann gab man dem Wunsch der Rennbegeisterten doch wieder nach und erlaubte den Eigenbau der luftigen Rohrgestelle — verlangte freilich eine baupolizeiliche Abnahme (was schließlich verständlich ist).





Links: Bill Ivy, der durch Boxenaufenthalt ganz zurückgefallen war, fuhr in der 125er Klasse ein bravouröses Rennen und arbeitete sich bis ins Ziel wieder auf den zweiten Platz hinter Read vor.

Mitte links: Der MZ-Fahrer aus Ungarn, Laszlo Szabo, Vierter in der Klasse bis 125 ccm hinter Read, Ivy und MZ-Werksfahrer Bartusch.

Mitte rechts: Agostini mit der MV Agusta vor der imponierenden Zuschauerkulisse in der Queckenbergkurve, kurz vor Start und Ziel.

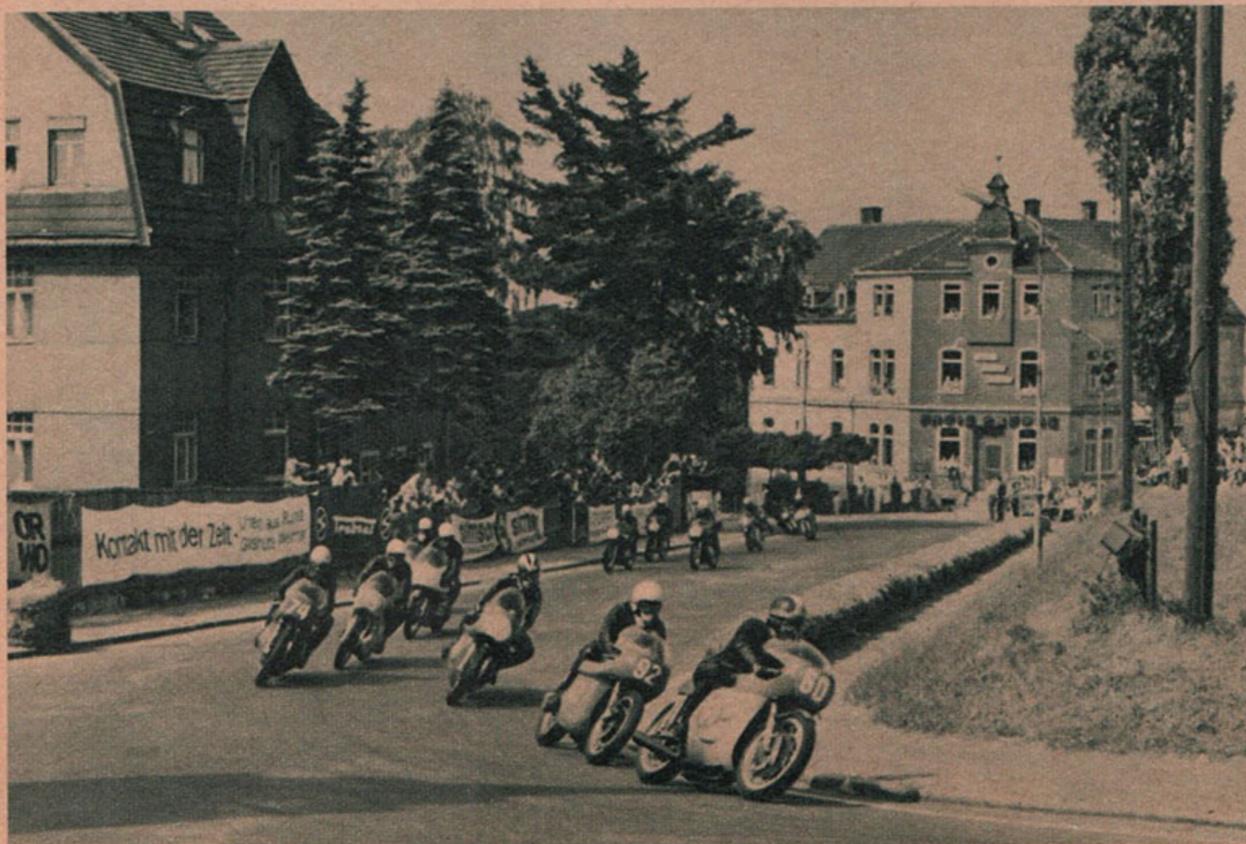
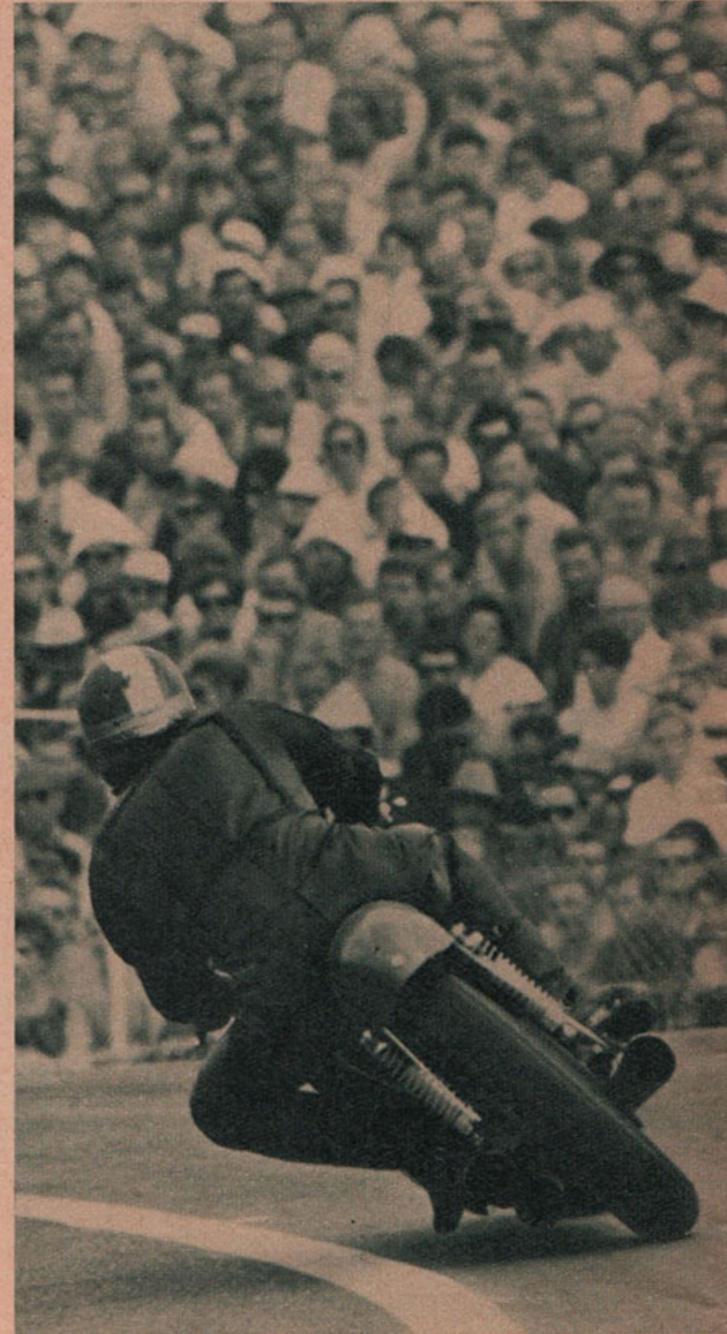
Unten: Am Fuße des Badbergs in Hohenstein-Ernstthal; an der Spitze des 350er Feldes Agostini mit der Dreizylinder-MV, dahinter (Nr. 92) Peter Williams.



steht ein scharfer Kampf zwischen Bartusch, Szabo, Bischoff und Heuschkel. Schließlich endet er nach 12 Runden in der genannten Reihenfolge.

500 ccm: Agostini holt sich die letzten Punkte zur Halbliter-Weltmeisterschaft

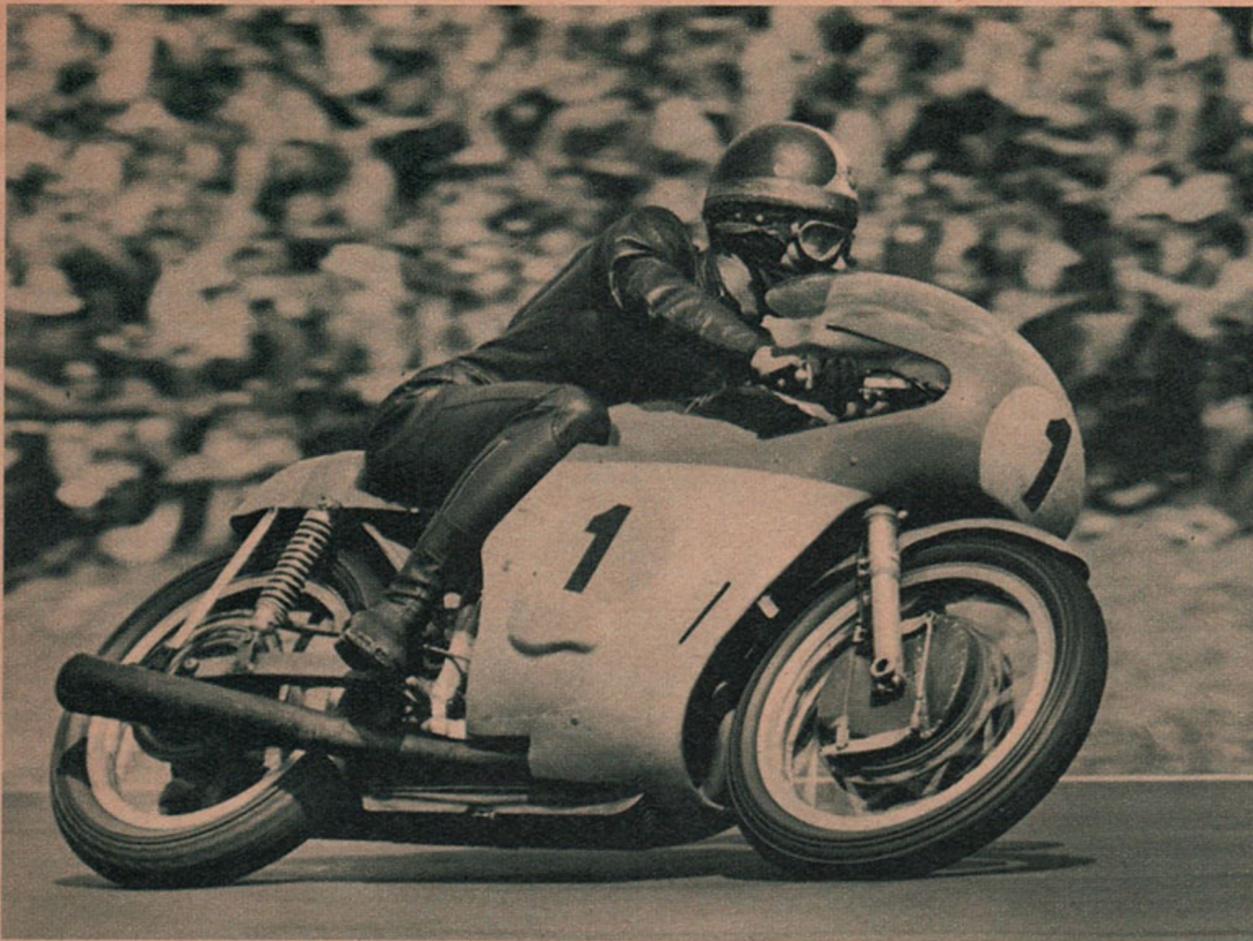
Giacomo Agostini setzt sich im Lauf der Halblitermaschinen sofort an die Spitze des 27 Fahrer starken Feldes. Allerdings zieht er nicht gleich davon, sondern bleibt zunächst dicht vor einem Pulk englischer Einzylinder-Maschinen. So haben nicht nur die 200 000 mehr von diesem Rennen — er kann dabei auch seinen Landsmann Alberto Pagani auf der Zweizylinder-Linto von dieser Verfolgergruppe wegziehen. Dann allerdings, als Pagani einen genügend großen Vorsprung vor seinen Konkurrenten besitzt, macht Agostini den Dreizylinder auf — und davon ist er. In der sechsten Runde fährt er mit 2.55,4 neuen Rekord. Aber auch Pagani fährt — wohl das beste Rennen seines Lebens. Er kann den Abstand zu seinen Verfolgern halten, bis er aus der 15. Runde mit stotterndem Motor den Queckenberg hochkommt. Es sieht so aus als sei seine bravouröse Fahrt zu Ende. Aber Pagani kann im Fahren den Fehler beseitigen: das Batteriekabel war lose geworden. Dadurch fällt er allerdings zurück — und sofort hängen die bis dahin um den dritten Platz kämpfenden Findlay (Matchless), Car-



ruthers (Norton) und Cooper (Seeley-Matchless) an seinem Hinterrad. Findlay kann sich sogar vor den Italiener setzen. Da erscheint helfend zum zweiten Mal Agostini. Nachdem er bereits alle anderen des Feldes mindestens einmal überundet hat, ist nun auch diese Gruppe dran. Und so kann er erneut Pagani wieder mit nach vorn ziehen.

Das um den dritten Platz kämpfende Trio verliert Carruthers, als dessen Norton festgeht. Dadurch rückt Billie Nelson mit der Hannah-Paton auf Platz fünf und Rodney Gould auf der Seeley-Matchless auf Platz sechs. Aber nachdem Gould an John Hartle (Cowles-Metisse) und Keith Turner vorbeigezogen ist, will die Kupplung seiner Norton nicht mehr so recht. Er fährt, nachdem sie endgültig verbrannt ist, drei Runden ohne Kupplung, dann muß er ausscheiden. So gelingt es Godfrey Nash, der sich auf der Norton mit Dan Shorey, Rex Butcher (beide ebenfalls Norton) und Peter Williams (Arter-Matchless) einen schönen Kampf lieferte, sich seinen ersten WM-Punkt zu holen.

Shorey und Butcher kollidieren eingangs der Queckenbergkurve, in der letzten, der 20. Runde, aber es passiert ihnen nichts, und Shorey, der etwas mehr Glück hatte, kann seine Norton sogar auf Platz 10, wenn auch schiebend ins Ziel



bringen. Peter Williams wird auf der Arter-Matchless Siebter.

Beinahe hätte es zum Schluß auch noch Pagani erwischt: mit einem gebrochenen Auspuffrohr gelingt es ihm gerade noch, seinen Zweiten bis ins Ziel hinein zu verteidigen. Ein schöner Erfolg für ihn und die bisher immer so vom Pech verfolgte Linto (die Lino Tonti bekanntlich quasi als Verdopplung der 250er Aermacchi geschaffen hat).

Agostini aber wird so zum dritten Mal hintereinander Weltmeister der Halbliter-Klasse. Wie schon eingangs gesagt: ein schöner Leistungsbeweis für sein großes fahrerisches Können ebenso wie für Leistung und Zuverlässigkeit der italienischen MV Agusta.

250 ccm: Der Sieger hieß Ivy – weil Read nach Stallorder fuhr

Im abschließenden Lauf der Klasse bis 250 ccm sind es die beiden Vierzylinder-Yamahas von Phil Read und Bill Ivy, die sich sofort an die Spitze des 34 Fahrer starken Feldes setzen. Rad an Rad jagen die beiden um den Sachsenring und werden immer schneller. Der Abstand zu dem

auf dem dritten Platz folgenden Heinz Rosner wird dabei größer und größer. Rod Gould liegt auf der Yamaha an vierter Position; aber der MZ Heinz Rosners kann er nicht gefährlich werden. Gould, der im Training mit seiner Yamaha Pech hatte, fährt einen von John Cooper (dessen Nennung für diese Klasse abgelehnt worden war!) geliehenen Padgett-Yamaha-Ersatzmotor. Dann muß Read in der achten der 15 zu fahrenden Runden plötzlich mit kochendem Kühler an die Boxe. Aber nachdem seine Mechaniker Wasser nachgetankt haben, startet er sofort wieder. Und bereits zwei Runden später hängt er wieder in Ivys Windschatten, um erneut an diesem vorbeizuziehen. Er ist es auch, der in 3.01,5 = 170,856 km/h einen neuen Rundenrekord aufstellt. Und obwohl es hier für ihn ein leichtes wäre, seinem Teamkameraden davonzuziehen, geht Ivy nach 15 Runden mit halber Radlänge vor Read durchs Ziel. Rosner folgt mit über zwei Minuten Rückstand auf dem Dritten vor Rod Gould. Ginger Molloy und Jack Findlay, die sich während des ganzen Rennens auf ihren Bultacos ein spannendes Duell lieferten, werden (bereits eine Runde zurückliegend) Fünfter und Sechster. Glück im Pech hat dabei gerade noch Jack Findlay: auf den letzten Metern gibt sein Motor den Geist auf, und während er mit stehendem Motor ins Ziel rollt, schießt Molloy an ihm vorbei und setzt sich so auf den fünften Platz. V. R.

Ergebnisse:

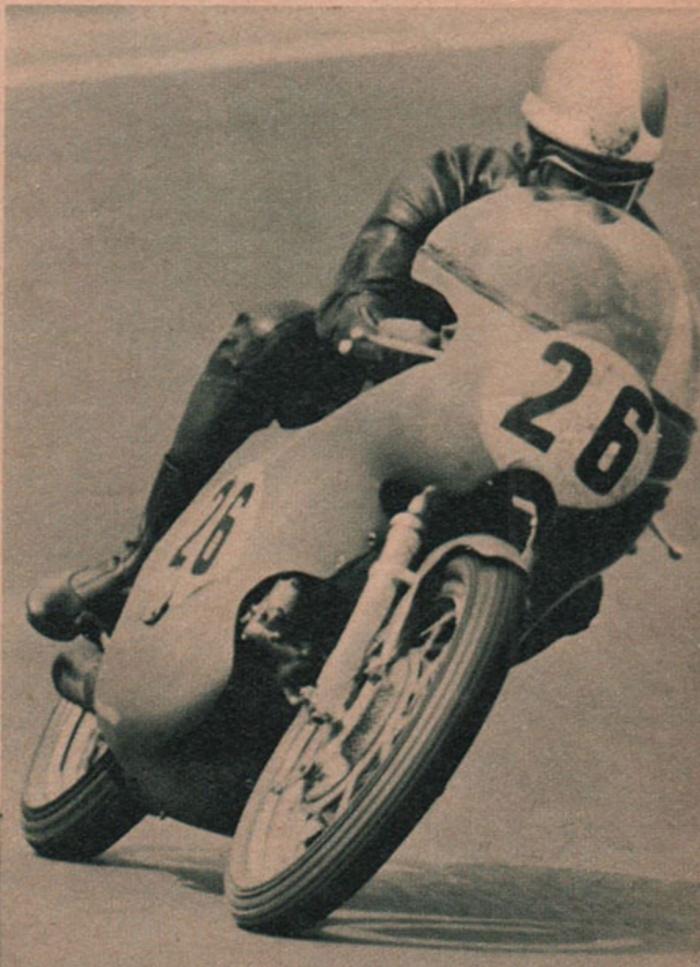
Klasse bis 125 ccm, 12 Runden = 103,368 km
 1. P. Read (Yamaha) mit 156,645 km/h; 2. B. Ivy (Yamaha) mit 151,881 km/h; 3. G. Bartusch (MZ) mit 145,840 km/h; 4. L. Szabo (MZ) mit 145,486 km/h; 5. H. Bischoff (MZ) mit 145,446 km/h; 6. Th. Heuschkel (MZ); 7. E. Mahler (MZ); 8. J. Lenk (MZ); 1. Runde zurück 9. J. Köppe (MZ); 10. J. Huberts (MZ); 11. P. Weiss (MZ); 12. D. Lange (MZ). Schnellste Runde: B. Ivy (Yamaha) mit 161,344 km/h.

Klasse bis 250 ccm, 15 Runden = 129,210 km
 1. B. Ivy (Yamaha) mit 165,890 km/h; 2. P. Read (Yamaha) mit 165,884 km/h; 3. H. Rosner (MZ) mit 158,599 km/h; 4. R. Gould (Yamaha) mit 155,769 km/h; 1. Runde zurück 5. G. Molloy (Bultaco); 6. J. Findlay (Bultaco); 7. L. Szabo (MZ); 8. G. Marsovszky (Bultaco); 9. R. Thalhammer (Aermacchi); 10. F. Stastny (CZ); 2. Runden zurück 11. D. Krause (MZ); 12. J. Megel (MZ). Schnellste Runde: P. Read (Yamaha) mit 170,856 km/h.

Klasse bis 350 ccm, 18 Runden = 155,052 km
 1. G. Agostini (MV Agusta) mit 165,737 km/h; 2. H. Rosner (MZ) mit 157,885 km/h; 1. Runde zurück 3. K. Carruthers (Aermacchi); 4. G. Molloy (Bultaco); 5. D. Woodman (Metisse); 6. B. Nelson (Norton); 7. K. Hoppe (Aermacchi); 8. J. Hlavac (Jawa); 9. R. Thalhammer (Aermacchi); 10. D. Shorey (Norton); 11. L. Young (Aermacchi); 2. Runden zurück 12. B. Stasa (Jawa). Schnellste Runde: G. Agostini (MV Agusta) mit 171,139 km/h.

Klasse bis 500 ccm, 20 Runden = 172,280 km
 1. G. Agostini (MV Agusta) mit 170,415 km/h; 1. Runde zurück 2. A. Pagani (Linto); 3. J. Findlay (Matchless); 4. J. Cooper (Norton); 5. B. Nelson (Hannah-Paton); 6. G. Nash (Norton); 7. P. Williams (Matchless); 8. K. Turner (Matchless); 9. J. Hartle (Metisse); 10. D. Shorey (Norton); 11. G. Marsovszky (Matchless); 2. Runden zurück 12. C. Cowan (Norton). Schnellste Runde: G. Agostini (MV Agusta) mit 176,798 km/h.

Links: Giacomo Agostini, der nach seinem Sieg in der 350er Klasse auch die Halbliterklasse und damit seinen ersten Weltmeistertitel dieses Jahres gewann. Unten: Pagani hatte diesmal Glück – endlich hielt die Zweizylinder-Linto mal und ließ ihn das Rennen der 500er auf dem zweiten Platz beenden. Fotos: V. Rauch



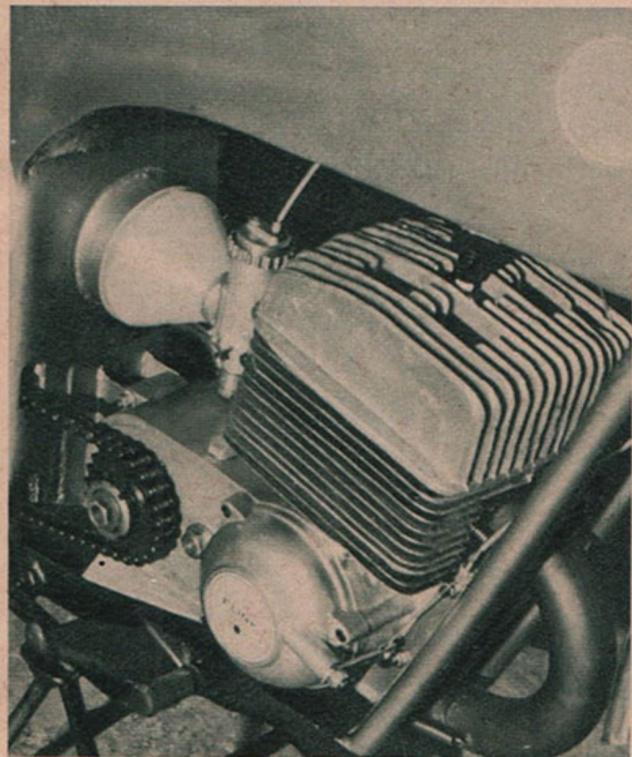
Hier winkt Rennleiter Zacharias die beiden Yamaha-Werksfahrer Ivy und Read am Ende des 250er Rennens ab.



Flink

ein neuer schwedischer Zweitakter

Nicht alle schwedischen Zweitakter stammen aus der großen Husqvarna-Fabrik, einige kommen auch aus wesentlich kleineren Betrieben. In Amal, einer kleinen Stadt nördlich des großen Vänern-Sees, baut Gustav Flink beispielsweise eine sehr interessante Moto Cross-Maschine. Beinahe alles wird in der Werkstatt von Flink selbst her-



gestellt — einschließlich der Gußteile für den Motor. Bei ihm handelt es sich um einen Einzylindermotor mit 250 ccm Hubraum, einen Zweitakter natürlich, der mit dem Getriebe zu

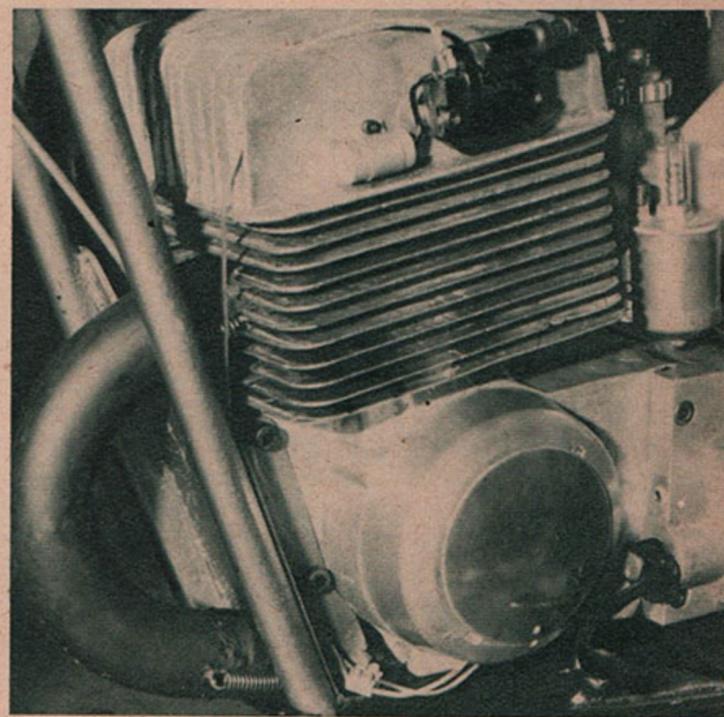
einem Block zusammengebaut ist. Andererseits ist aber auch das Fahrwerk hochinteressant, es enthält eine Fülle hier verwirklichter guter Ideen.

Mr. Flink begann vor einigen Jahren damit, daß er Spezialteile für die serienmäßig gefertigte 175er Husqvarna, den „Silberpfeil“, baute. So lieferte er z. B. Zylinderköpfe, Einlaßstutzen, Kettenritzel und anderes mehr. Zu jener Zeit war die 250er Husqvarna für private Interessenten nicht zu kaufen, es wurden nur einige Einzel-exemplare als Werkmaschinen für Spitzenfahrer gebaut. Deshalb mußten sich private Wettbewerbsfahrer Serienmaschinen entsprechend umbauen, und die meisten von ihnen bedienten sich schon damals bei Flink hergestellter Spezialteile. Natürlich erwarb sich Flink auf diese Weise auch mancherlei Erfahrungen mit dem Tunen von Husqvarna-Motoren, und so entstand zwangsläufig bei ihm der Gedanke an einen eigenen Motor oder gar eine eigene Maschine. Jetzt nun wurden diese Gedanken realisiert, die Konstruktion ist fertig, und die erste Mustermaschine hat die „Fabrik“ von Flink verlassen.

Wie schon gesagt handelt es sich beim Motor um einen Einzylinder-Zweitakter. Sein Zylinder ist in Leichtmetall gegossen und mit einer eingeschrumpften Buchse versehen. Derzeit weist die Laufbuchse vier Überströmkanäle auf, aber Flink beabsichtigt, auf die bewährten drei zurückzugehen. Alle Innenteile des Motors sind außerordentlich robust gebaut, eine kurze steife Kurbelwelle ist an jeder Seite nur in einem großen Kugellager gelagert. Das erforderliche Axialspiel wird durch Scheiben fixiert.

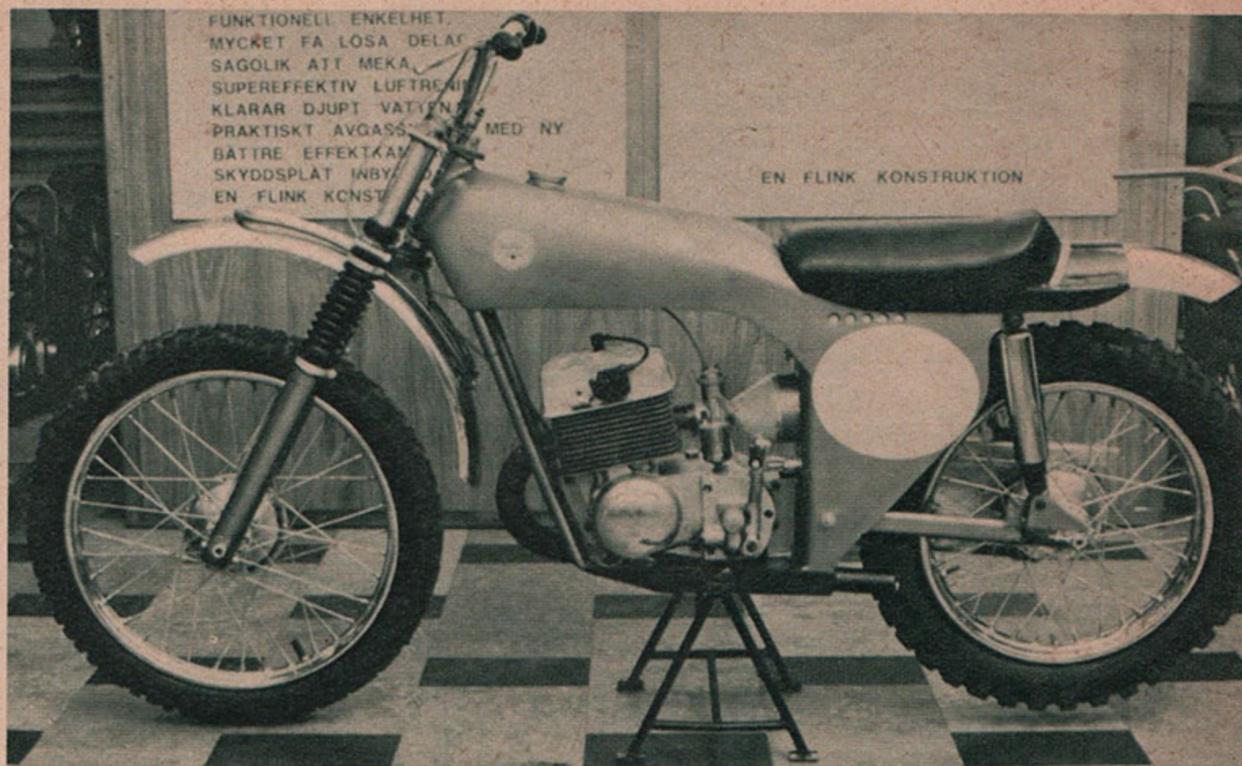
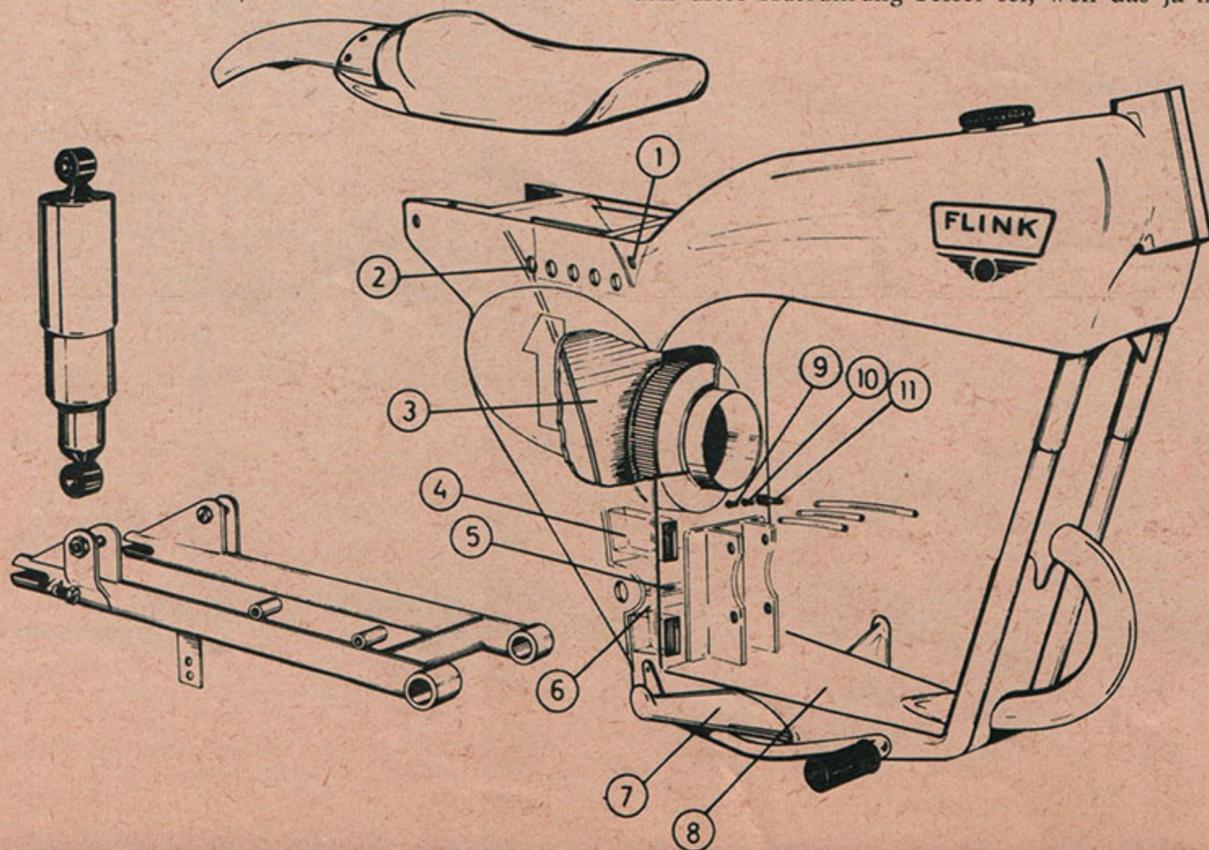
Der Unterbrecher arbeitet nicht, wie üblich, mit einem radial wirkenden Nocken, sondern mit einem axial wirkenden. Flink ist der Meinung, daß diese Ausführung besser sei, weil das ja im-

mer vorhandene Radialspiel sowie die unvermeidbaren Schwingungen an den Pleuellenden auf diese Weise die präzise Funktion des Unterbrechers nicht stören könnten (eben deshalb geht ja der Trend zur kontaktlosen Transistorzündung! D. R.). Die Schwungscheibe liegt innen, d. h. zwar außerhalb des Pleuellraums,



aber zwischen diesem und dem Unterbrecher, so wie man es z. B. von der BSA Bantam her kennt. Die Kupplung sitzt direkt auf der Pleuellwelle, die Primärkraftübertragung erfolgt durch schrägverzahnte Stirnräder auf das Fünfganggetriebe. Der Rahmen ist eine völlig neuartige Konstruktion mit, wie ebenfalls schon gesagt, zahlreichen interessanten Details. Der Hauptrahmen besteht aus Blech, er ist gleichzeitig tragendes Fahrwerksteil wie auch Kraftstoffbehälter und Auspufftopf. Das Rahmenheck bildet einen Raum, in dem das große Luftfilter (Papierfilter) untergebracht ist. Über Schlauchleitungen sind sowohl der Getrieberaum wie der Raum, in dem sich der Zündmagnet befindet, mit diesem abgeschlossenen Heckraum zwecks Belüftung verbunden. So kann das Fahrzeug unbedenklich auch in tiefem Wasser gefahren werden — lediglich die Einlaßöffnungen zum Heckraum, die sich unterhalb der Sitzbank befinden, müssen natürlich frei, d. h. über dem Wasserspiegel, sein.

Noch ein paar Angaben: Bohrung 69,5 mm, Hub 64,5 mm, Verdichtung 12:1, Leistung 27 PS bei 6500 U/min. Gesamtgewicht 210 engl. Pfund (= ca. 95 kg), Preis in Schweden £ St. 425.—. Hersteller: Gustav Flink, S-662 00, Amal, Schweden.
Ake Wremp

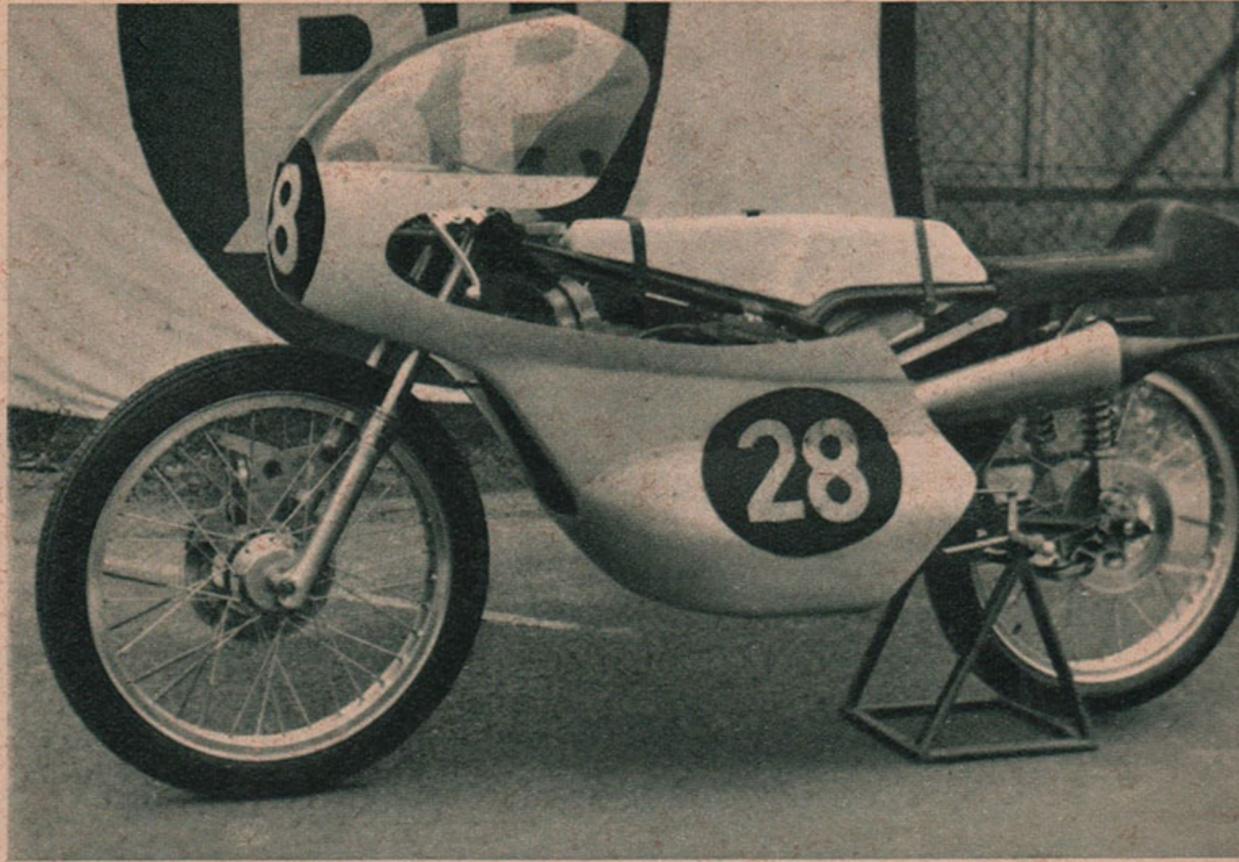


FUNKTIONELL ENKELHET.
MYCKET FA LOSA DELAR
SAGOLIK ATT MEKA
SUPEREFFEKTIV LUFTRENI
KLARAR DJUPT VATTEN
PRAKTISKT AVGASS MED NY
BÄTTRE EFFEKTKAM
SKYDDSPLAT INBY
EN FLINK KONST

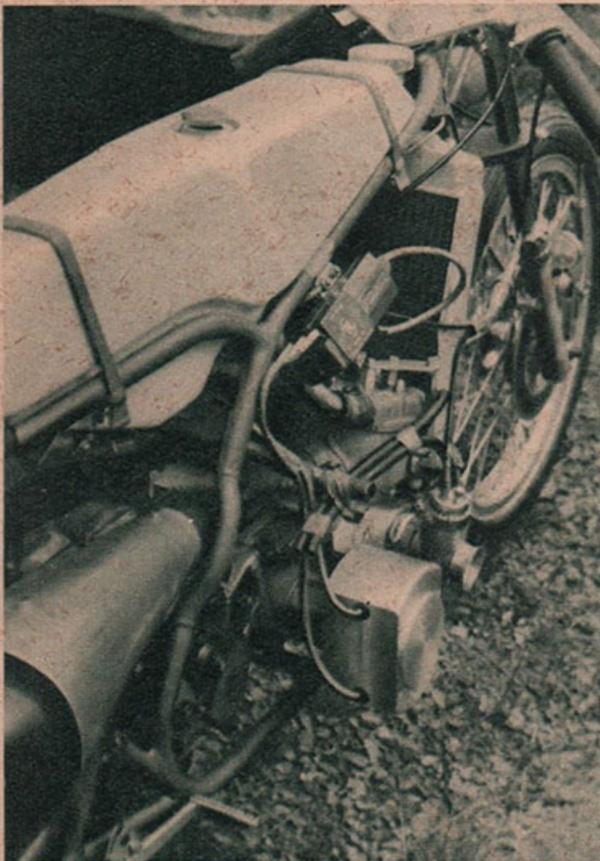
EN FLINK KONSTRUKTION

Tatran 125

eine neue tschechoslowakische Rennmaschine



In der tschechoslowakischen Industrie wird emsig weiterentwickelt, wie man aus den variierten Wettbewerbsmodellen für Gelände und für Straßen- sowie Moto Cross-Rennen erkennen kann.



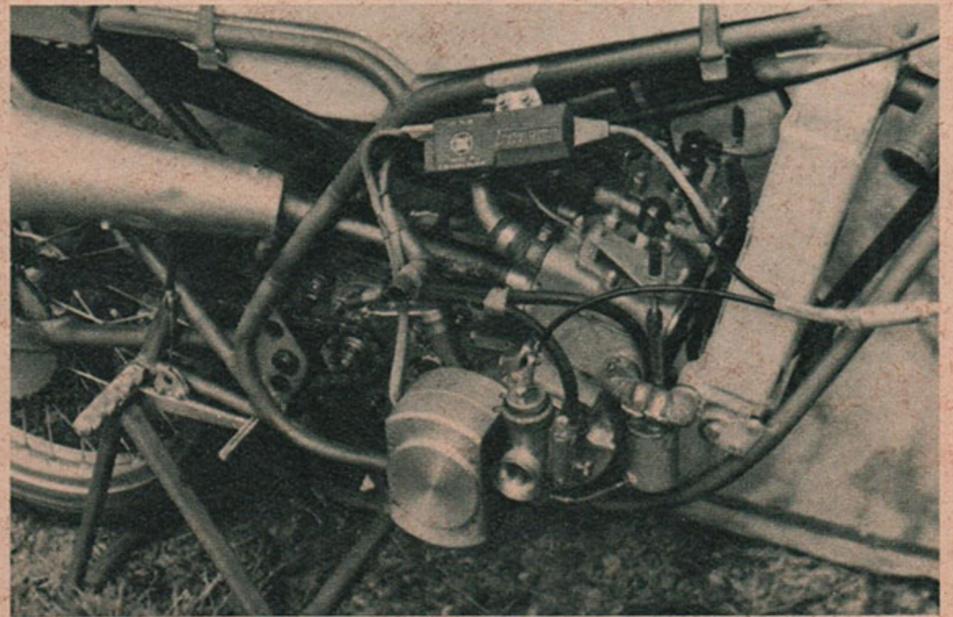
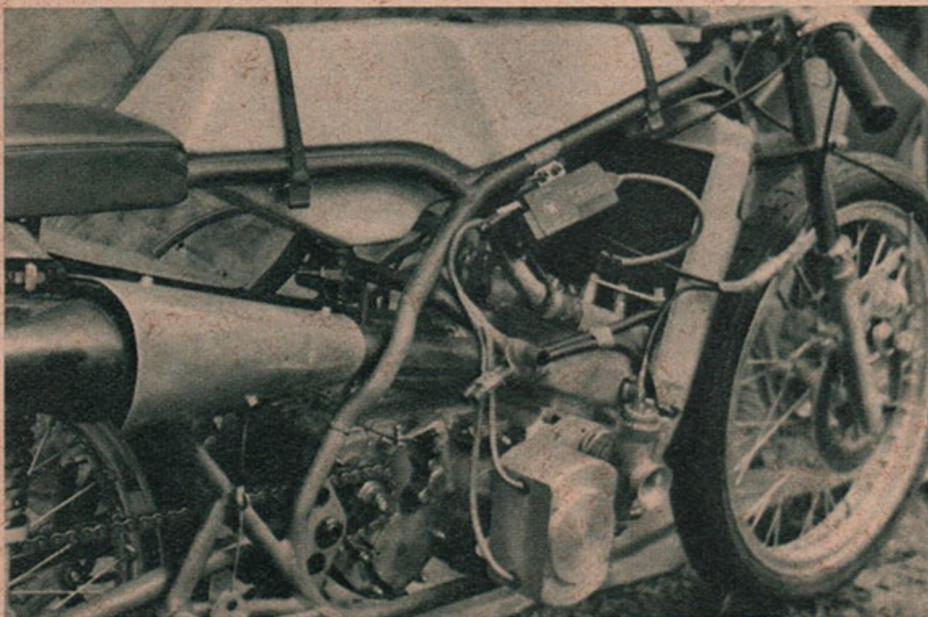
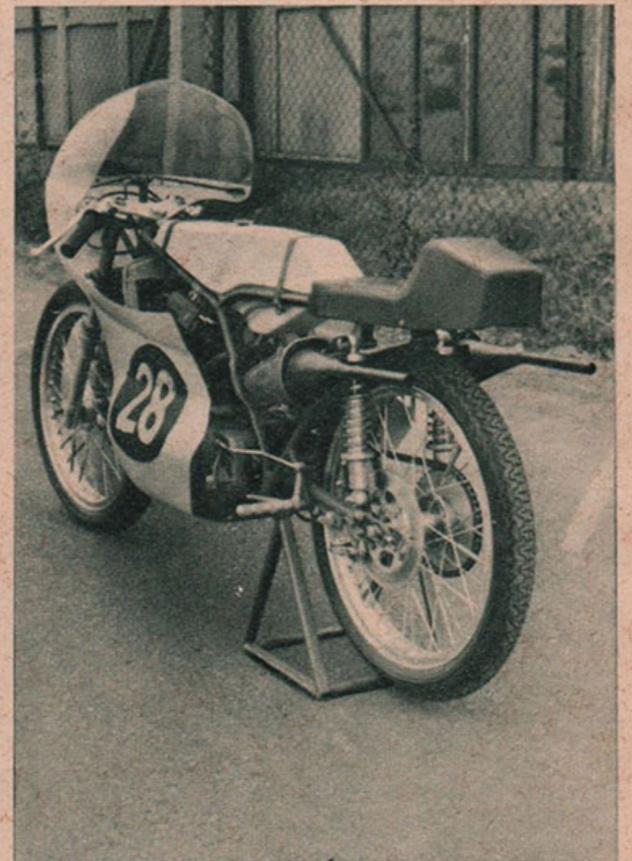
Aber offenbar gelten die Entwicklungsarbeiten auf dem Sportsektor nicht nur den Typen von CZ und Jawa; unser tschechoslowakischer Mitarbeiter schickte uns Bilder einer interessanten Straßenrennmaschine, die jüngst im Motorradwerk von Pouazské Strojirny (in der Slowakei) entstand (das ist die Fabrik, in der die tschechoslowakischen Manet-Roller gebaut werden, und wo auch die jetzt offenbar unter der Marke Jawa laufenden 50er bzw. 75er und 90er Drehschieber-Zweitakter entstanden).

Leider wissen wir noch keine weiteren Einzelheiten über Motor und Getriebe. Nur soviel wurde uns mitgeteilt, daß eine Transistorzündung slowakischer Herstellung Verwendung findet, daß der Motor bis 15 000 U/min drehen und daß die Maschine unter günstigen Bedingungen eine Spitzengeschwindigkeit von 200 km/h erreichen soll. Die 18zölligen Räder sind vorn mit 2,50, hinten mit 2,70" bereift.

Die beiden tschechischen Konstrukteure Zdenek Nagi und Antonin Hajek sind die Väter der hier vorgestellten wassergekühlten Zweitakt-Rennmaschine, die, wie die Bilder zeigen, außen an jedem der beiden Kurbelgehäuse einen Plattendrehschieber zur Einlaßsteuerung besitzt — und demzufolge den aus verschiedenen Gründen für solche Zweitakter sich anbietenden Mittelabtrieb zum Getriebe.

Auf den Bildern sieht man auch die Zündanlage: offensichtlich einen Wechselstromgenerator mit zwei getrennten Spulen und dem Geber für die Thyristoren, die mit den übrigen Bauteilen der Elektronik im Fuß der außenliegenden Hochspannungsspulen untergebracht sind.

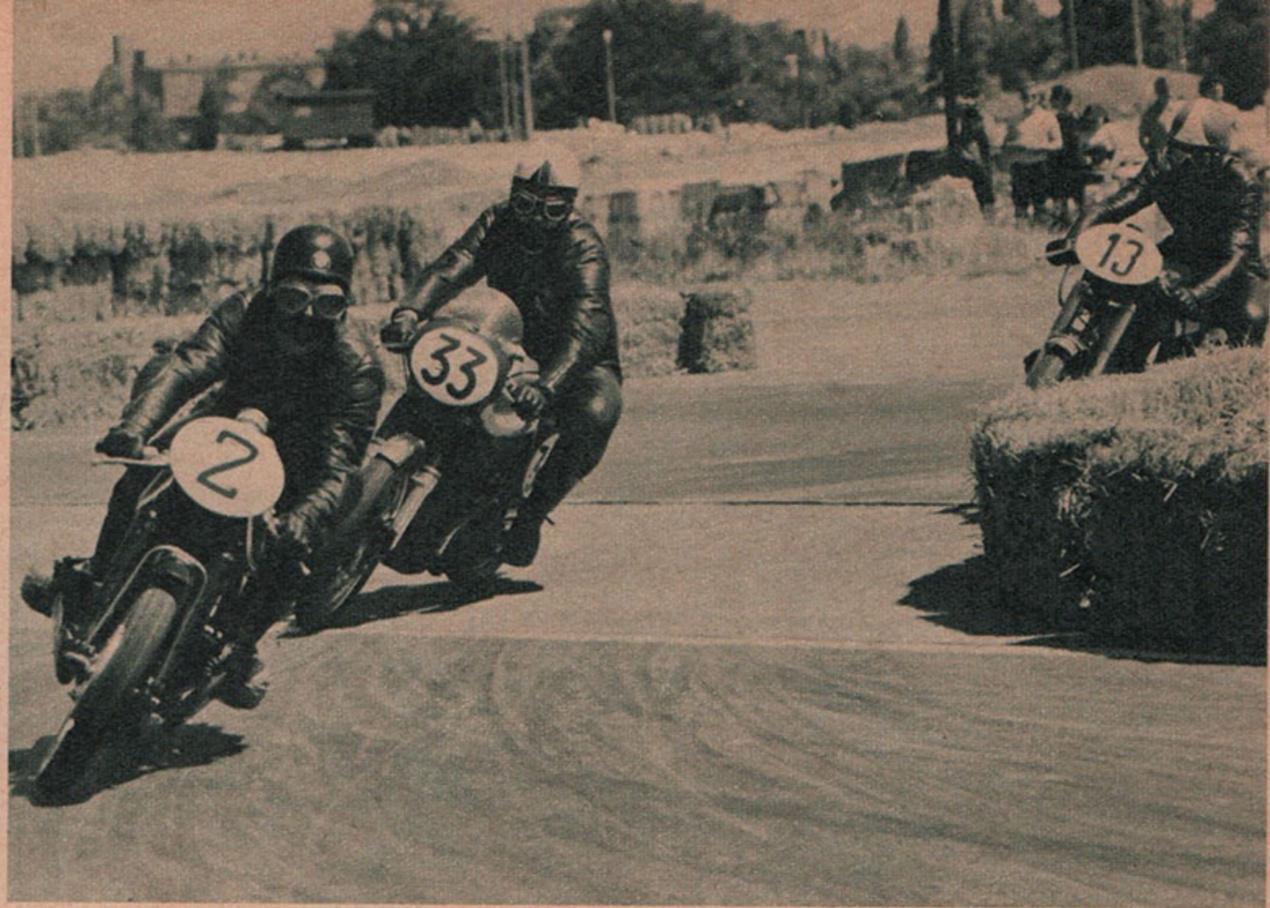
Derzeit wird die erste Mustermaschine bei nationalen tschechoslowakischen Rennen eingesetzt, das Ziel ist aber natürlich, sie auch international zum Einsatz zu bringen. Ra



DMV AVUS-Rennen

Alle Klassen der Junioren am Start

Als im Vorjahr bekannt wurde, daß im Rahmen des Stadtautobahn-Neubaus die Nordkurve der Avus abgerissen werden sollte, glaubten wir mit etwas Wehmut, die Rennen des DMV und ADAC gehörten nun auch der Vergangenheit an. Die Bauzeit der neuen Kurve, die mehrere Jahre in Anspruch nehmen soll, war nicht dazu angetan, uns optimistischer zu stimmen. Um so größer war deshalb die Freude, als wir im OMK-Kalender die Termine beider Rennen entdeckten. Der Entschluß stand fest: da müssen wir wieder hin! Die Einführung des Transitvisums für die Reise durch die Zone sollte uns erst recht nicht von unserer Fahrt abhalten, und so machten wir uns Freitagabend, am 28. Juni, auf den Weg. Petrus machte uns dabei das Leben schwer, es goß nicht nur, nein, bis Hannover floß das Wasser in Strömen vom Himmel und stand mehrere Zentimeter hoch auf der Bahn. Aquaplaning nennt man das, wenn dann die Reifen nicht mehr greifen und die Lenkung nicht reagiert. Kurz vor der Zonengrenze war der Spuk aber vorbei, und die Formalitäten an der Grenze waren schnell erledigt. Als es hell wurde, waren wir schon am Berliner Ring und damit bald am Ziel. (Es soll auch dieses Jahr wieder Fahrer gegeben haben, die die rechte Ausfahrt verpaßt hatten, und es erst kurz vor Leipzig merkten!) Nachdem wir ein paar kurze Stunden geschlafen hatten, weckten uns am Morgen die ersten warmlaufenden Motoren. Das Wetter hatte sich sehr gebessert, es war wolkig, trocken, warm, aber sehr windig. Letztes nicht zur Freude der Anwesenden. Das Fahrerlager befand sich zwar an der alten Stelle, aber mitten drin und rundherum gab es eine große Baustelle mit viel, viel märkischem Sand. Drei Tage später, als wir schon längst wieder zu Hause waren, fanden wir an den unmöglichsten Stellen noch Sand. Aber das wurde nicht so tragisch genommen, Hauptsache war für alle, daß Avus-Rennen fand statt.



Um es vorweg zu nehmen, am Sonntag überraschte Berlin mit Sommerwetter, wie es besser nicht sein konnte, vom wolkenlosen Himmel strahlte die Sonne.

Die Rennstrecke war durch das Fehlen der Steilkurve von 8300 m auf 7500 m um 800 m kürzer geworden. Der Veranstalter hatte im ehemaligen Auslauf der Steilkurve vor den Tribünen die Strecke, die hier ja sehr breit ist, durch Strohballen unterteilt und eine 180° Wende eingebaut. Diese Kurve erwies sich schon als Kriterium, da man kaum mit ziehendem Motor herumfahren konnte. Vielen gelang es nur mit Mühe, den Motor vor dem Absterben zu bewahren, wie Training und Rennen bewiesen. Um die Kurve zu entschärfen, auf die der Fahrer auf der Gegenraden mit vollem Dunst zuschoß, hatte man ca. 800 m vorher eine doppelte, sich überlappende Schikane eingebaut. Das Tempo wurde hier restlos heruntergenommen, man konnte sich nur mit schleifender Kupplung hindurchmogeln, was ebenfalls nicht allen gelang. Diese Schikane hatte zwei entscheidende Nachteile: erstens war sie viel zu weit von der Nordkehre entfernt, die Fahrer konnten nach dem erneuten Beschleunigen bis zur Nordkehre wieder voll aufmachen, was man ja verhindern wollte; und zweitens war sie für die Gespannfahrer zu hoch. Die heutigen Gespanne sind so extrem niedrig, daß die Fahrer und Beifahrer wie auf eine Wand zufahren und die zweite Reihe der Strohballen sowieso nicht ausmachen konnten. Die Schikane müßte also näher an die Nordkehre heran und übersichtlicher angelegt sein. Damit würde sie durchaus besser ihren Zweck erfüllen. Aber nach einer geschlagenen Schlacht ist man immer schlauer. Die Organisation war gut und verlief reibungslos. Im Fahrerlager hatte man eine Tribüne aufgebaut, so daß die Helfer und Fahrer auch den Verlauf der Rennen verfolgen konnten. Die fehlenden Boxen machten sich in der Betreuung der

Nicht alle Fahrer kamen so gut durch die Schikanen wie diese drei der 500 ccm-Klasse. Das Avusrennen zeigte wieder mal, daß der Besitz einer Rennmaschine noch nicht den Fahrstil mit sich bringt.

Fahrer unangenehm bemerkbar, die Helfer konnten weder den Stand des Rennens anzeigen noch mit Werkzeug bei irgendwelchen Mängeln helfend einspringen.

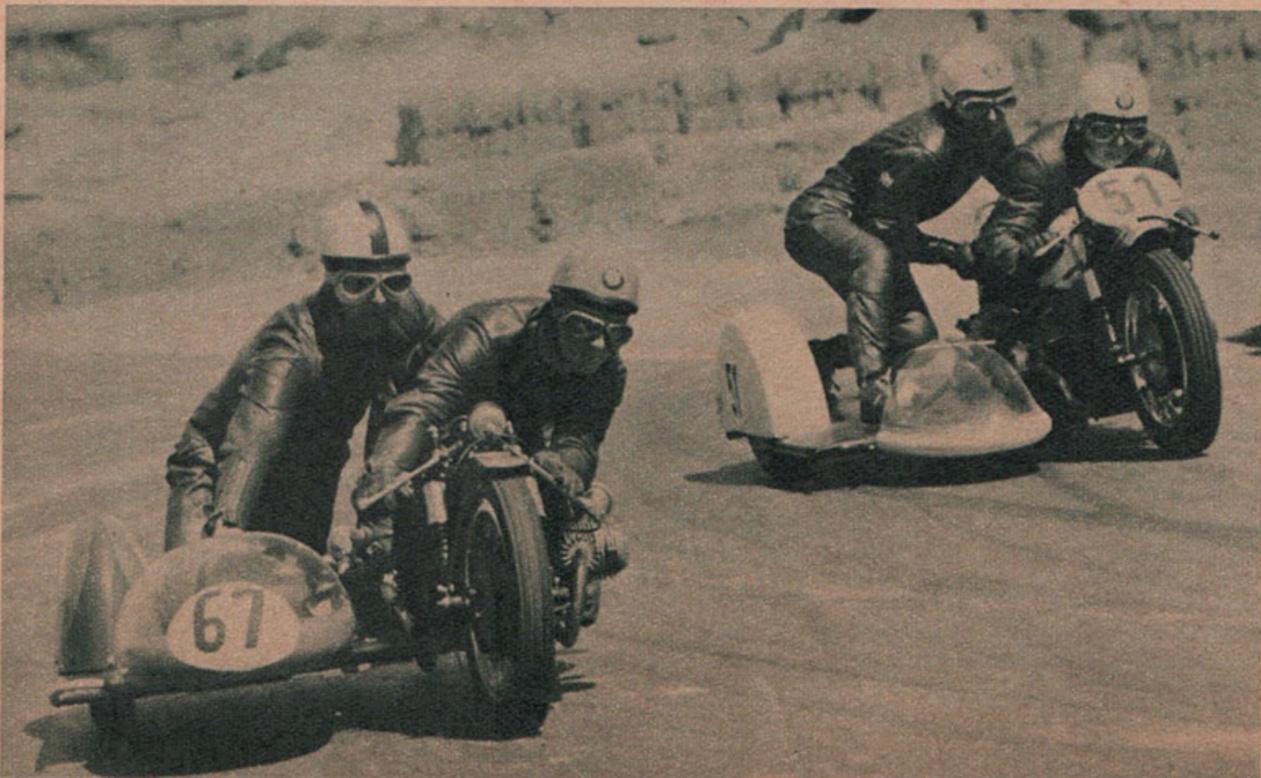
Wenn man sich im Fahrerlager umschaute, konnte man feststellen, daß sich auch bei den Ausweisfahrern einzelne Maschinenmarken herauskristallisierten. So stehen die Yamaha-Renner hoch im Kurs, auch Aermacchi ist vertreten und vor allen Dingen, was für uns bemerkenswert ist, die Maico erfreut sich immer größerer Beliebtheit. Es scheint damit für die bisher als Privatmaschine dominierende Bultaco eine echte Konkurrenz heranzuwachsen. Das zeigte auch das Samstag-Training, das, wie gesagt, schon früh am Morgen begann.

Am Sonntag, pünktlich um 9 Uhr ging die Klasse 50 ccm an den Start. Wie jede Klasse mußte auch sie 7 Runden, gleich 52,5 km fahren. 24 Maschinen hatten das Training erfüllt. Als Erster kam Klüglich vor Schuster (beide Kreidler) vom Start. Sie lieferten sich das ganze Rennen über ein herrliches Duell, deutlich war dabei die Überlegenheit der Kreidler von Klüglich zu erkennen, vor allem im Abzug hatte sie mehr drin. Aber Schuster schaffte es mit viel Geschick, den Windschatten auszunutzen und dranzubleiben. Der Abstand der beiden zum übrigen Feld vergrößerte sich von Runde zu Runde konstant, in der sechsten Runde konnte Schuster für eine kurze Zeit an Klüglich vorbeigehen, jedoch die siebte, die entscheidende Runde sah Klüglich wieder vorn, und als Sieger beendete er diesen Lauf. Seine Zeit: 27,282 min gleich 121,7 km/h. Auf die weiteren Plätze kamen Schemel und Hinz, ebenfalls Kreidler, wobei die saubere Fahrweise von Hinz besonders auffiel. Er war auf Grund seines gekonnten Stils einer der Schnellsten in der Nordkehre.

Kaum war der Lauf der 50 ccm-Maschinen beendet und der Wagen mit den drei Ersten von der Ehrenrunde zurück, zogen schon die 125 ccm-Maschinen vor zum Start. Auffallend war neben den Bultacos und Maicos die große Zahl der production-Hondas, denen auf diesem Kurs die größten Chancen eingeräumt wurden. Um so größer war die Überraschung, als aus der ersten Runde Bernsee auf Maico als Führender herauskam. Ihm folgten Zähringer/Bultaco, Krichbaum/

Wenn man sein erstes Rennen gleich auf dem fünften Platz beendet, wie Glowacz/Maczkus (Nr. 67), dann ist das ein schöner Erfolg. Nr. 51, Emrich/Emrich, wurden noch in den letzten Runden auf Platz sechs verwiesen.

Rechte Seite: Sieger der 350er ccm-Klasse wurde Helmut Schmitz auf einer in Einzelteilen gekauften Aermacchi im Metisse-Fahrwerk. 6000.- DM dürften nur knapp reichen für diesen blitzsauberen Apparat!



production-Honda, Hill/Honda und Kiefer/Bultaco. Aber schon in der nächsten Runde hatte sich Bernsee deutlich vom Feld abgesetzt, und bis zur Runde sechs baute er seinen Vorsprung weiter aus. Die Maico ging enorm, erstaunlich, daß die Hitze ihr nichts auszumachen schien. Währenddessen hatte sich Krichbaum an Zähringer herangearbeitet, beide fuhren gleichzeitig in die Nordkehre hinein und sich gegenseitig anschauend, nebeneinander aus der Kehre heraus. Der eine machte eine Geste mit dem Arm, der andere zuckte die Schultern, so, als wollten beide sagen, „in meiner ist nicht mehr drin“.

In dieser sechsten Runde war plötzlich der ganze Vorsprung Bernsees weg, Zähringer und Krichbaum lagen dicht hinter ihm. Die Sensation schien greifbar nahe, und alles wartete gespannt auf den Durchlauf der siebten, der letzten Runde. Mit sicherem Vorsprung kam ein einzelner Fahrer aus der Schikane, noch konnte man nicht ausmachen, wer es war: Bernsee, Zähringer oder Krichbaum. Oder sollte es ein überrundeter Fahrer sein? Die Überraschung war perfekt, der Spitzenreiter war Bernsee, der erneut seinen Vorsprung ausbauen konnte und ganz überlegener Sieger wurde. Kaum zu glauben, wie die Maico gehen muß, daß sie sich hier auf der Avus die Hondas und Bultacos so deutlich vom Leibe halten konnte. Bernsees Zeit: 24:08,6 min = 130,5 km/h. Als Zweiter konnte Krichbaum die Ziellinie überfahren vor Zähringer, mit Abstand dahinter Hell und Presler. Bernsee fuhr auch die schnellste Runde seiner Klasse mit 134,7 km/h.

Wie sich später herausstellte, mußte Bernsee in der sechsten Runde, in der er seinen Vorsprung verlor, das Vorderradschutzblech abnehmen, das halb abgerissen war, auf dem Vorderrad auflag und die Fahrt stark herunterbremste. Auf den neunten Platz kam Frank auf einer praktisch serienmäßigen Maico, mit Luftfilter, Scheinwerfer und Kippständer, die Maschine hatte erst 100 km gelaufen und hielt anstandslos das ganze Rennen durch. Frank mußte zwar während der Fahrt immer wieder das Gasgemisch regulieren, aber im Ziel hatte er reinrassige Rennmaschinen hinter sich lassen können. Mit der Maico ist also sichtlich wieder eine deutsche Rennmaschine im Kommen. Wenn man ihr erst mal ein leichtgängigeres Getriebe einbaut, hat Bultaco eine schwierige Nuß zu knacken, denn leistungsmäßig scheint die Maico jetzt schon ebenbürtig zu sein.

Die wohl am stärksten besetzte Klasse war die der 250 ccm-Maschinen. Alles, was als schnell gilt, war vertreten: Bultaco, Suzuki, Kawasaki, Honda, Ducati und Yamaha. Und letztere würde, so zeigte es das Training, die Schnellste sein. NSU und Adler sind kaum noch vertreten, weil sie sich eben doch nicht mehr so einfach konkurrenzfähig machen und halten lassen. Hochinteressant war die Bultaco von Horst Kassner, der auf einen Start beim Bergrennen Rotenburg verzichtete, damit sein Bruder hier fahren konnte. Kassner hatte zusätzlich zur Wasserkühlung eine elektrische Wasserpumpe eingebaut, die bei Überhitzung eingeschaltet werden konnte. Mit ihr ist es möglich, die Motortemperatur konstant auf 75–80° zu halten, was sich leistungsmäßig gerade beim Zweitakter sehr bemerkbar macht.

Nach dem Start führte Meier auf Yamaha das Feld an. Ihm folgten Hofmann, Dzierzawa, Rischke und Fischer, alle auf Yamaha, dann kam Weiß auf der FKS. Die erste Runde ergab einen Schnitt von 143 km/h, gefahren von Meier. Er lag schon mit 100 m in Führung und wurde noch schneller, um sich unaufhaltsam vom Feld abzusetzen. Nach der vierten Runde betrug der Abstand 47 Sekunden. Ruhig und konzentriert beendete er als Sieger diesen Lauf. Sein Schnitt: 144,3 km/h die schnellste Runde: 148,8 km/h. Der an zweiter Stelle liegende Hofmann zeigte in einigen Situationen etwas zuviel unkontrolliertes Herz. Etwas weniger Elan und Temperament, dafür eine exaktere Fahrweise würden ihm gut anstehen. Er fuhr z. B. in der vierten Runde so ungestüm in die Nordkehre hinein, daß es vorne und hinten mit den Bremsen kaum noch langte, prompt würgte er dabei den Motor ab

und bei dem Versuch, die Maschine wieder in Gang zu bringen, wurde er von Rischke und Fischer überholt. Es gelang Hofmann wieder, an beide Fahrer heranzukommen und in den Kampf um den zweiten Platz einzugreifen, aber auch dabei gefiel keinem die Fahrweise. Mit viel zu viel Dampf ging er wieder in die Nordkehre, drängte seine Konkurrenten von ihrem Kurs, so daß es fast zur Kollision kam. Im kombinierten Cross-, Sandbahn- und Straßenstil schaffte er es schließlich, sich wieder auf den zweiten Platz zu setzen. Aber so geht es nicht! Was soll das auf einem Kurs wie dem Nürburgring geben? Wenn ein Fahrer sich schon selbst gefährdet, so hat er doch auf seine Kameraden Rücksicht zu nehmen! Das muß für jeden oberstes Gebot sein! Und darauf haben die Streckenposten besonders zu achten. Mit der schwarzen Fahne einmal aus dem Rennen genommen worden zu sein, ist bestimmt für die eine Lehre, mit denen das Temperament unkontrolliert durchgeht. Auf den dritten Platz kam also Rischke vor Fischer, Neddenien und Kujawiak.

Schon im Fahrerlager war uns aufgefallen, daß die maschinenmäßige Besetzung bei diesem Juniorenlauf erstklassig war, und so war es auch bei der 350 ccm-Klasse. Diese Renner hätten einem Lizenzrennen alle Ehre gemacht. So traten alleine sechs Fahrer mit Aermacchi an, mit diesem Viertakt-Gegenstück zur Bultaco: im Aufbau ein ganz simpler Einzylinder-Bauernmotor, der es aber in sich hat. Helmut Schmitz auf einer in Einzelteilen gekauften Aermacchi war Trainingsschnellster vor Alt und Stephan, beide Honda. Bernsee auf der 350 ccm-Maico hatte im Training Einstellschwierigkeiten, hoffentlich würde es beim Rennen klappen. Und es schien wirklich zu klappen! In der Startrunde führte er vor Schmitz mit beachtlichem Vorsprung, dahinter Mühlbert (der junge Monteur von Meier), der so gut vom Start weggekommen war und noch vor Hartmann und Kalbfleisch lag. Die Honda von Kalbfleisch ist eine reduzierte 450 ccm-Maschine, die mächtig geht und viel Stehvermögen beweist. Beim zweiten Durchgang lag Schmitz vor Bernsee, und der Abstand zwischen beiden wurde immer größer. Es schien, als ob Bernsee schonend fuhr. Schmitz konnte ungefährdet in 21:37,1 min seine Aermacchi im Metisse-Fahrgestell als Sieger über die Ziellinie bringen. Seinen Erfolg rundete er mit der schnellsten Runde, mit 147,7 km/h ab. Bernsee brachte seine Maico auf den zweiten Platz, und wir wunderten uns nicht lange, warum er einem Zweikampf mit Schmitz aus dem Wege gegangen war. Die Hinterradbremse war ausgefallen, der Bremsbowdenzug hatte sich um die hintere Nabe gewickelt, war gerissen und hatte noch das Heck der Sitzbank zerschnitten. Dieser Defekt hätte zu einem üblen Sturz führen können. Das Haus Maico kann mit seinen Erfolgen auf der Avus durchaus zufrieden sein. Um den dritten Platz kämpfte ein ganzer Pulk von Fahrern, die in so dichter Folge zusammenlagen, daß man Mühe hatte, die Positionen in den einzelnen Runden festzuhalten. Mühlbert kam aus der dritten Runde nicht zurück, Hartmann, nun auf Platz drei, wurde verfolgt von Kalbfleisch, der sich erst aus einem Pulk von sechs Maschinen freikämpfen mußte. Koch, Künstler und Finke setzten sich in der vorletzten Runde gemeinsam von ihren Konkurrenten ab. Als Hartmann dann in dieser Runde ausfiel, sah das Ergebnis folgendermaßen aus: Schmitz, Bernsee, Kalbfleisch, Koch und Künstler. Die Aermacchi vor der Maico und drei Hondas.

26 Fahrer mit den von ihren Helfern geschobenen Maschinen kamen im Gänsemarsch aus dem Fahrerlager zum Start der 500 ccm-Klasse. Viele Stoßstangen-BMWs, einige Hondas, Smetana mit der URS — er mußte als Favorit gelten —, eine Horex, wenige Nortons und dann hieß es schon: Startplatz räumen und ab ging's. Labitzke, der Vorjahressieger, kam als Erster weg, aber Arlt auf BMW lag nach der ersten Runde an der Spitze vor einer Gruppe von acht Fahrern, die von den beiden Honda-Fahrern Roth und Gratzner

angeführt wurde. Die URS gab in der zweiten Runde mit Ventilschaden ihren Geist auf, schade. Arlts BMW ging sagenhaft gut, sein Vorsprung wurde immer größer. In der fünften Runde fuhr er mit 153,4 km/h tagesschnellste Zeit, und der Sieg rückte greifbar nahe. Doch als alle glaubten, jetzt hat er's gleich geschafft, warf ihn ein Kurbelwellenschaden aus dem Gefecht. Depressiert schob der sympathische Augsburger seine BMW ins Fahrerlager, und das von einer Berliner Zeitung gestiftete Fahrrad für die schnellste Runde war sicher nur ein kleines Trostpflaster für den entgangenen Sieg.

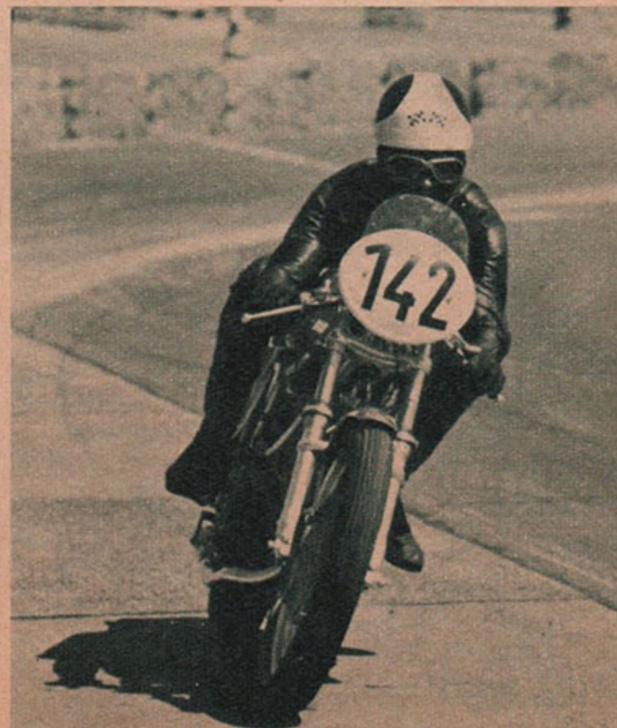
Inzwischen hatte sich Roth auf Honda auf die Führungsposition setzen können, heftig attackiert von der einzigen Horex von Jutzi aus Mörfelden. Dahinter lag Happy-Happy, der Berliner Horst Glück, vor Höllweger, beide BMW. In der vorletzten Runde konnte Jutzi an Roth vorbeigehen und Glück rückte näher an ihn heran. Doch die Reihenfolge Jutzi, Roth, Glück blieb bis ins Ziel. Auf den vierten Platz schob sich Müller/Honda, er hatte in dieser letzten Runde noch drei Fahrer überholen können. Fünfter wurde Stanglmeier auf BMW. Labitzke, dessen BMW nicht die gewohnte Leistung zeigte, kam auf Platz acht, und nur mit Mühe hatte er sich des Ausweisneulings Selbach erwehren können.

Gespanne: Drei BMW RS-Gespanne in der Ausweisklasse! Eine RS kostet zwischen 12 000 und 13 000 Mark, wie kommen die Jungs bloß an solche Maschinen? Alles andere, bis auf eine Münch-Horex, waren Stoßstangen-BMWs, die als letzte Motorradklasse an den Start gerufen wurden. Linnarz/Hohoff, Binding/Fleck und Ahrens/Hoffmeister waren die glücklichen RS-Besitzer, wovon Linnarz/Hohoff, die Vorjahrs-Juniorenmeister, Trainingsschnellste waren. 200 m betrug ihr Vorsprung bereits in der ersten Runde, dahinter Höller/Klatt und Venus/Hintner, beide auf Stoßstangen-BMWs. Dann die nächste RS unter Binding/Fleck, Ahrens/Hoffmeister die 3. RS und Prippenow/Meier auf Muthig-BMW. In den folgenden vier Runden änderte sich auf den Plätzen 1 bis 3 nichts, aber Buchner/Zech hatten die RS überholen können und sich auf Platz vier geschoben. Den Hamburgern auf der RS saßen jetzt Glowacz/Maczkus aus Düsseldorf im Nacken. Sie fuhren ein vom Vorjahrs-Vizejuniorenmeister Seegers gebautes Gespann, das sich durch eine bestechende Straßenlage auszeichnete. Linnarz/Hohoff bauten unterdessen ihren Vorsprung immer weiter aus, fuhren die schnellste Runde mit 138,4 km/h und siegten in 23:33,3 min.

Die sechste Runde brachte im Feld einige Verschiebungen, so setzten sich Venus/Hintner vor Möller/Klatt, und Emrich/Emrich vor Glowacz/Maczkus. Doch beim Zieldurchlauf hieß es wieder ab Platz zwei Möller/Klatt, Venus/Hintner, Buchner/Zech, Glowacz/Maczkus, Emrich/Emrich.

Die Presseunterlagen waren 10 Minuten nach dem Rennen schon fertig, und wir konnten uns am frühen Nachmittag auf die weite Heimfahrt machen. Berlin hatte sich mal wieder gelohnt, es war ein schönes Rennen, der DMV hatte trotz der vielen Schwierigkeiten sein Bestes getan.

Horst Briel



Gemeinschaftsarbeit

Die alte Frage, ob die werksseitige Beteiligung an Wettbewerben tatsächlich für die Serienfabrikation von Alltagsmotorrädern Nutzen bringt, taucht bei der Vorstellung neuer Modelle immer wieder auf. Mal denkt man, das und jenes Detail hätte bestimmt einfacher gestaltet werden müssen, wenn es sich im sportlichen Wettbewerb bewähren soll, und mal glaubt man deutlich die Einflüsse zu spüren, die die Härte der Wettbewerbe nun mal mit sich bringt. Unbestritten ist, daß man sämtliche in Rennen oder Geländefahrten auftretenden Schwierigkeiten auch im Labor nachempfinden kann, wahrscheinlich sogar mit geringeren Kosten. Unbestritten muß aber auch bleiben, daß der Konkurrenzdruck bei Laborversuchen fehlt, der unmittelbare Kontakt mit der Entwicklung anderswo.

Diese Frage steht, wie gesagt, bei neuen Modellen immer im Vordergrund: „Das mußte ja wieder eine tolle Maschine werden, bei den Rennerfahrten, bei den Geländesiegen...“, so denkt doch, etwa bei einer Motorradausstellung, sicher so mancher Beschauer.

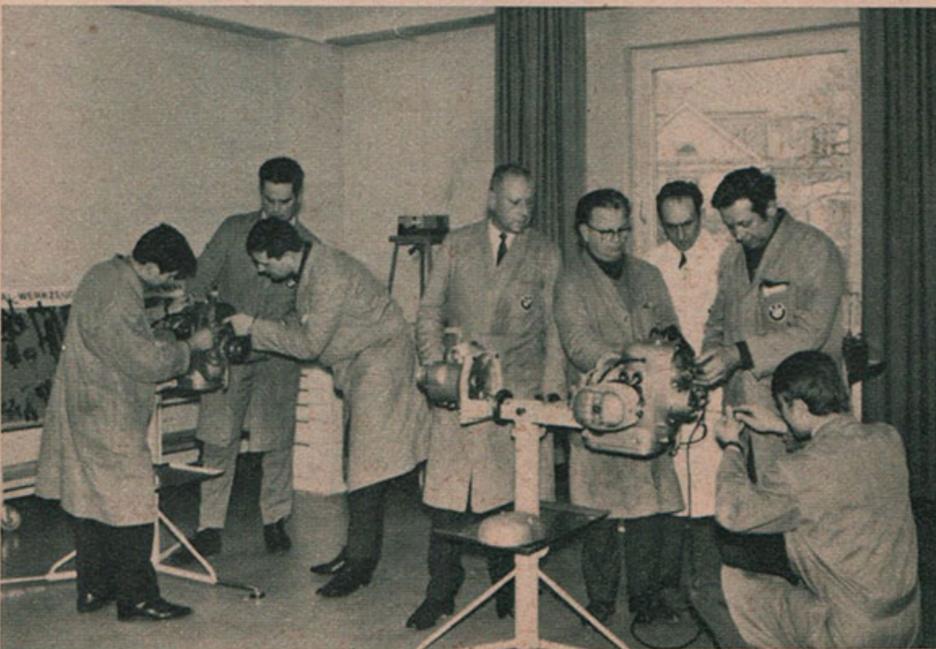
Sehr deutlich im Schatten dieser und ähnlicher Überlegungen steht aber eine andere Frage: Immerhin ist es nicht allzu schwierig, einige wenige Maschinen so hinzukriegen, daß sie sich in einigen kurzen Wettfahrten recht ordentlich benehmen. Wesentlich mehr Arbeit scheint es zu erfordern, aus diesen ganzen angesammelten Erfahrungen dann eine Serienmaschine zu machen, die nicht nur 1500 km im Jahr läuft. Zwar braucht sie nicht so schnell zu sein, wird auch nicht so scharf herangenommen (??), aber das sind nur geringfügige Erleichterungen. Die Rennfahrer und die Geländespezialisten sind alle erfahrene Leute, die auch mit den Apparaten umgehen können. Eine Serienmaschine jedoch muß den normalen Fahrer überstehen, der sich hin und wieder verschaltet, der sein bestes Stück auch mal einen Tag lang (oder eine Woche lang) im Winter mit Tausalzbelag ungewaschen herumstehen lassen muß. Bei all diesen Überlegungen wird dann nicht die ausgeklügelte Raffinesse der Rennerfahrten wichtig, da wird interessant, wie weit der Serienversuch in Richtung Alltagsbrauchbarkeit gegangen ist.

Und eine andere Abteilung des Herstellerwerks wird wichtig: die Kundendienstabteilung. Nicht so sehr, weil man sich mit diesen Leuten auseinandersetzen muß, wenn man einen Garantiefall erlebt zu haben glaubt, sondern wegen der Erfahrungen, die die Kundendienstabteilung mit den Vorgängermodellen des neuesten Stücks machen konnte.

Ich möchte dazu einen Grundsatz formulieren: Die Kundendienstabteilung hat es, wenn sie ihre Erfahrungen richtig weitergeben kann, in der Hand, ob ein neues Modell in seiner Brauchbarkeit für den Alltagsverkehr, ebenso wie der Vorläufer, auch in den kleinen Dingen ärgerliche Rückständigkeiten zeigt oder aber besser wird!

Ein paar Beispiele gefällig? Wenn eine Auspuffdichtung immer nach der gleich kurzen Lebensdauer durchzublasen beginnt, dann wird sich die Kundschaft damit eine Weile herumplagen, bald aber Protest rufen. Am gleichen Modell kann man schlecht etwas ändern (man kann höchstens den

Man ist zu leicht geneigt, die Aufgabe der Kundendienstabteilung nur in der Betreuung der Kunden zu sehen (wie sie hier in der hervorragend geführten Kundendienstschule von BMW gelehrt wird). Aber die Arbeit und die Erfahrungen der Kundendienstabteilungen können noch weitaus mehr Nutzen bringen, wenn es darum geht, ein neues Modell zu konstruieren.



armen Zeichner, der das Ding auf höheren Befehl so gemalt hat, anpfeifen). Aber wenn die Kundendienstabteilung wegen der diversen bösen Briefe im Zeichenbüro vorstellig wird, dann wird man sich Gedanken machen, wie man den Fehler wenigstens beim nächsten Typ vermeidet.

Nun pflegen ja Fehler nicht bei jeder Maschine vorzukommen, auch die durchblasende Auspuffdichtung hat nicht jeder bereits erlebt, weil noch einige Umstände zusammenkommen müssen (lockere Schraube, große Hitze, ab und zu ein Salzwasserguß usw.), um diesen speziellen Fehler tatsächlich auftreten zu lassen. Und wenn man überlegt, wie wenige Maschinen tatsächlich voll gefahren werden, bei denen also wirklich auch die Dichtung (um beim Beispiel zu bleiben) herausfliegt, dann kann man schon rechnen, wie lange es dauert, bis eine Kundendienstabteilung mobil wird.

In Amerika z. B. pflegt anscheinend gar kein Motorrad auseinanderzufallen. Wenn man hier so hört, welche Maschinen dort als zuverlässig gelten (die wir hier ja auch kennen), dann muß man zu der Meinung kommen, daß die amerikanischen Motorradfahrer sich alle sehr genau an die Geschwindigkeitsbeschränkungen auf ihren Highways halten und daß sie vor allem auch bestimmte Tagesstrecken nie überschreiten. So etwa um die 100 km herum. Müßte man denken. Interessant wird diese Feststellung aber, wenn man außerdem überlegt, daß ja die meisten Motorräder von überall her tatsächlich in Amerika abgesetzt werden. Daß also praktisch jede Kundendienstabteilung aus Amerika überhaupt keine Klagen hört, sondern nur einen geringfügigen Prozentsatz an Meckerbriefen auf den Tisch bekommt, und die paar Briefe stammen ohnehin aus „old-fashioned Germany“, wo man eh kaum Motorräder verkauft. Na ja, haben die dort in Europa eben eine Lieferung mit Montagmaschinen gekriegt. So etwa könnte man auch denken. Erstaunlich bleibt aber, daß die gewisse Fehlerstelle dann beim nächstenmal schon längst beseitigt wurde, ein Zeichen, daß die Kundendienstabteilung wach war.

Noch ein Beispiel: An einer meiner früheren Maschinen hatte ich Ärger mit dem hinteren Ende des Hinterradschutzbleches. Das war mittels Scharnier angebracht, man konnte es hochklappen zum Herausnehmen des Rades. Das Scharnier rostete ein, war sowieso nur gebogenes Blech und ein durchgesteckter Splint. Daß dieses Scharnier sich bis in die heutigen Modelle der Firma gehalten hat (die Maschine war immerhin Baujahr 1951), halte ich für ein schlechtes Zeichen. Nicht so sehr für die Abteilung Kundendienst an sich, sondern eher dafür, daß man in der Konstruktion die nötige Sorgfalt vermissen läßt. Vielleicht auch ist das ein schlechtes Zeichen für den Kontakt, den die Fahrer mit dem Herstellerwerk haben. Sie schreiben nicht ans Werk, wenn irgendwas mit ihrer Maschine schiefgeht, sie meckern auch nicht beim Händler, sondern sie improvisieren selbst.

Und damit sind wir eigentlich erst beim wichtigsten Problem angelangt. Wie bringt ein Kundendienstmann es fertig, den ernsthaften Kunden zum Briefschreiben zu veranlassen? Denn von der Anzahl der Kundenbriefe hängt seine eigene Wirksamkeit ab. Abgesehen davon, daß er die Fahrzeuge seines Hauses kennen muß (und sich nicht erst kurz vor einem Kundenbesuch schnell mal in der Fertigung darüber befragen muß, ob „was Neues“ an dem betreffenden Typ herausgebracht wurde), muß er auch den Kundenstamm kennen und muß ihn aus der Reserve herauszulocken verstehen. Viele Schwächen an modernen Motorräder wären längst ausgebügelt, wenn der Kundendienstmann die Flüche der Fahrer beim Montieren, beim Schlossern unterwegs und beim Rostpflegen direkt zu Gehör bekäme. Aber bis man zum Briefschreiben kommt, verraucht der Ärger meist. Man ist schon viel milder gestimmt und spart sich die Schreiberei bis zum nächsten gröberen Ärger auf... und schreibt dann eben doch wieder nicht.

Endeffekt: die Leute, die tatsächlich Briefe schreiben, sind die Hilflosen, die dann auch mit eigensinniger (nervtötender) Hartnäckigkeit auf der Regulierung Ihres Anspruchs bestehen, wo ein „alter Hase“ längst selbst zugefaßt hätte, schon um sich nicht zu blamieren. Nimmt es dann wunder, wenn die Kundendienstabteilung zunächst mal jeden Brief mit Kritik nicht ernst nimmt? Und damit tatsächlich recht gut fährt.

Denn von den Händlern wird die Kundendienstabteilung nur selten größere Berichte bekommen, die sich mit irgendwelchen Hinweisen auf Schwächen befassen. Eine gute Werkstatt hat heutzutage keine Zeit mehr zum Briefschreiben, die ist völlig ausgelastet mit normaler Arbeit. Und häufige Ersatzteilbestellungen immer desselben Teiles merkt der Kundendienst nicht.

Mittlerweile taucht die Frage auf, ob denn überhaupt eine sorgfältige Versuchsarbeit ein Motorrad nicht soweit vervollkommen könnte, daß es auch sämtliche Anforderungen in Kundenhänden übersteht. Immerhin läuft doch eine Versuchsmaschine unheimliche Kilometerzahlen herunter, täglich 500 km und mehr unter scharfen Fahrern, dabei muß doch einfach alles kaputtgehen, was nicht stabil genug ist. Ich glaube, diese Kindermeinung hält sich heute nirgendwo mehr. Auch die sorgfältigste Versuchsabteilung kann gar nicht soviel prüfen, wie die Vielzahl von Kunden später.

Nur ein Beispiel: Was glauben Sie, wie lange Sie brauchen, um 100 000 km auf einer Maschine abzureiten, und zwar im normalen Verkehr? Sagen wir drei Jahre, stimmt's? Das sind dann drei schöne, lange, salzige Winter. Glauben Sie auch, daß sich eine Versuchsabteilung drei Jahre Zeit lassen kann? Drei salzige Winter? Da sind die 100 000 km viel schneller zusammen, und während der Verschleißzustand der Maschine der Kilometerleistung entspricht, haben rostanfällige Teile noch jungfräuliches Alter. Etwa Auspufftöpfe. Ich will jetzt niemanden scharf ansehen, denn ich

kenne etliche Modelle, die nach drei salzigen Wintern bereits sehr schrott-ähnlich aussehen, wenn nicht der Fahrer entweder die Winterfahrerei ganz meidet, oder aber doch zumindest in jedem zweiten Frühling zur „Vorbereitung“ der Maschine mit Pinsel und Schleifpapier arbeitet.

Aber wie, um alles in der Welt, soll denn das Herstellerwerk spitz kriegen, daß Felgen, Auspufftöpfe, diverse Befestigungsschellen, Kotflügelscharniere und sonstige Teile eben doch nicht genügend durchdacht sind, wenn nicht durch Briefe der Kunden, also über die Abteilung Kundendienst.

Auch uns hier geht's ja nicht besser, auch wir leben nur durch den direkten Kontakt (wenn's auch fast manchmal zuviel wird) mit unseren Lesern, lernen deren Sorgen und damit auch die verschiedenen Motorradtypen kennen, gewissermaßen als Bestätigung unserer eigenen Erfahrungen mit Testmaschinen oder oft auch als Ergänzung dazu. Und wir versuchen auch, diese gesammelten Erfahrungen in den Testberichten soweit möglich auszuwerten oder auch den entsprechenden Herstellerfirmen zuzuleiten. Wobei es natürlich nicht ums Meckern geht (das können eigentlich nur ganz einfältige Köpfe glauben), sondern darum, daß es immer bessere Motorräder geben soll. Denn immerhin leben ja auch wir nicht davon, daß man über Motorräder schimpft, sondern vom Spaß an den Maschinen, mit denen wir uns unsere Freizeit vertreiben. (Das übrigens denen ins Stammbuchbuch, die glauben, „wir hätten was gegen...!“).

Wenn wir uns hier über etwas ärgern, dann darüber, daß man so mancher Kundendienstabteilung nicht das Gehör schenkt, das sie dank ihrer Arbeit eigentlich verdient hätte. Ich kenne etliche Männer, die sich redlich für ihre Kunden abrackern, die auch so manches Mal einen Garantiefall durchgedrückt haben, wo sie selbst Zweifel hatten, die aber trotzdem bei der Gestaltung eines neuen Modells nicht allzuviel mitzureden haben. Denn fast immer wird von der Kundendienstabteilung etwas vorgeschlagen, was eine Verteuerung mit sich bringt. Das ist zwar logisch, denn nur selten wird eine Konstruktion besser und gleichzeitig billiger, läßt sich aber nur sehr schwer vor „versammelter Mannschaft“ verteidigen. Und ich kenne einen guten Konstrukteur, der zu einem Kundendienstmann mal gesagt hat: „Wenn Sie's zahlen, dann lasse ich Ihnen die Maschine nächstens aus dem Vollen fräsen.“

So hat also jeder Standpunkt seine vielschichtigen Probleme. Wir Motorradfahrer können an der Gemeinschaftsarbeit, die schließlich zu einem neuen Motorradmodell führt, ebenso Anteil haben, wenn wir nämlich den direkten Kontakt zur jeweiligen Kundendienstabteilung halten und nicht nur bei Motorradfahrertreffen am Ruf einer Firma herummeckern.

Zum Schluß noch ein paar Beispiele, die nicht aus der Luft gegriffen sind. Im Laufe der Jahre ist es mir schon sehr häufig vorgekommen, daß fol-

gende Fragen gestellt wurden: „Wissen Sie eine Firma, die Alu schweißen kann, mir ist schon wieder der Zylinderkopf gerissen?“ oder „Haben Sie nicht zufällig noch ein paar Kolbenringe herumliegen, es können auch gebrauchte sein, meine sind schon wieder gebrochen?“ oder „Sind eigentlich die Auspufftöpfe der Firma XX besser als die serienmäßigen, meine sind schon wieder durchgerostet?“ oder „Kann man eigentlich Ventile der XX-Sportmodelle einbauen, die sollen doch dicker sein. Mir ist neulich wieder ein Auslaßventil abgerissen?“ oder „Kennen Sie jemanden, der Motorradteile verchromt, auch Schrauben und Muttern, bei mir sieht das alles schon wieder so nach Schrott aus?“ oder „Haben Sie nicht zufällig einen Moment Zeit, meine Maschine ist in B-Dorf mit gerissener Kette liegengeblieben, keine 8000 km hat die gehalten. Und haben Sie nicht vielleicht ein Ketenschloß dabei?“ oder „Wo gibt's rostfreies Rohr, meine Auspuffrohre sind da unterm Motor, wo man so schlecht waschen kann, schon wieder durchgerostet?“ oder „Neulich habe ich auf dem Schrottplatz eine XX gefunden, die hatte noch ganz gute Kotflügel, die habe ich mir gleich unter'n Nagel gerissen, brauch' ich beim nächsten Rostdurchbruch nicht wieder soviel schweißen zu lassen“, oder „Paßt eigentlich der Tank der XX an meine Maschine, ich bin viel auf Reisen und möchte nicht alle 180 km anhalten müssen?“ oder „Wie kann ich meine Maschine auf Batteriezündung umbauen, ich finde den Fehler bei der Magnetzündung nicht, da ist jedes Teil in Ordnung und auch richtig eingestellt. Bei meiner früheren Maschine hatte ich keine Schwierigkeiten?“ oder „Wissen Sie eine Art Wellendichterring, der zusätzlich zur eigentlichen Öldichtung noch eine Staublippe hat, damit die Öldichtlippe nicht immer gleich vom Sand zerstört wird und dauernd die Lagerringe rosten?“ oder „Jetzt habe ich die dritte Tachowelle eingebaut und schon wieder ist sie hinüber. Muß man die extra ölen oder liegt das am scharfen Bogen, den die Welle gleich nach dem Austritt aus dem Getriebe macht?“ oder „Wie verlege ich die elektrischen Leitungen vom Scheinwerfer so, daß nicht dauernd das Isolierrohr bricht und die Kabel am Tank durchscheuern?“ oder „Wenn ich durch Regen fahre, geht nach kurzer Zeit die Kupplung immer so schwer. Jedesmal hilft nur Schmier des Schneckenlagers am Getriebe, wie kriege ich das Lager dicht?“ oder „Im Winter kommt Spritzwasser immer in den Vorderbremszug, gibt's einen Gummibalg, der für meine Maschine lang genug ist, damit nicht immer der Seilzug beim Fahren einfriert?“

Diese Reihe von Fragen enthält nur einen winzigen Teil der Probleme, die man deutlich und sachlich auch an die Kundendienstabteilungen herantragen müßte, die daraufhin stolz und mit Rückenstärkung an die Konstruktionsabteilung und die Einkaufsabteilung treten könnte. Nur auf diese Weise, nämlich durch ständiges Bohren (nicht durch sinnloses Meckern), werden unsere Motorräder besser, nur durch Gemeinschaftsarbeit. H.-J. M.

Eine ernste Sache:

Tetanus

Der Wundstarrkrampf = Tetanus ist eine Infektionserkrankung, die durch die Sporen des Tetanuserregers (*Clostridium tetani*) hervorgerufen wird; und Sporen gibt's überall, besonders im Straßenstaub. Die Sporen sind die — praktisch leblose — Dauerform des Tetanuserregers, unempfindlich gegen Austrocknung. Um nun wieder zum Leben zu erwachen, müssen ihnen günstige Lebensbedingungen geboten werden, deren wichtigste neben der menschlichen Körpertemperatur ist: der Luftsauerstoff darf nicht an die Tetanuserreger ran, genauso natürlich auch kein Sauerstoff aus dem Blut.

Beispiel: Mutter schneidet sich beim Kartoffelschälen in die Hand, was passiert? Es blutet, meistens saugt Mutter auch noch an der Wunde, der Schnitt klebt (evtl. unter einem Pflaster) zusammen, und nach einigen Tagen ist die Sache ausgestanden. Tetanus kriegt sie nicht.

Was ist anders bei einem Unfall auf der Straße? Die Wunde ist keineswegs so schön scharf wie bei Muttern, sondern die Wundränder sind zerfetzt, meist kommt noch 'ne saftige Quetschung dazu, und der Straßendreck wird durch die — meist spärliche — Blutung nicht herausgeschwemmt. Also sitzen die „Tierchen“ jetzt samt Dreck in den Buchten und Fetzen der Wunde, Luft kommt weder von außen noch übers Blut ran, denn in dem zerquetschten Fleisch sind natürlich auch die Blutgefäße hin. Na und? An sich könnten uns die Tetanuskeime ja egal sein — die Wunde heilt über ihnen aus, falls keine Eiterung dazukommt. Die Keime sondern jedoch ein Gift (Tetanus-Toxin) ab, das sich verheerend auswirkt. Irgendwann — zwischen 3 bis 14 Tagen nach dem Unfall oder noch später — gelangt es bestimmt in das Gefäßsystem unseres Körpers und sucht sich mit unheimlicher Präzision das Nervensystem aus, also Rückenmark, Stamm- und Großhirn, um dort seine Wirkung zu entfalten. Anfangs ist's nur ein ganz unbestimmtes Spannungsgefühl, Kopfweh und Mattigkeit und oft auch starke Schweißabsonderung kommen hinzu. Bald verkrampft sich als erstes die Kaumuskulatur, man kriegt den Mund nicht mehr weit auf (Kieferklemme).

Jetzt ist höchste Alarmstufe geboten!! Sofort zum nächsten Arzt schaffen, oder noch besser in ein Krankenhaus oder eine Klinik (zu diesem Zeitpunkt müssen nämlich schon Apparate eingesetzt werden, die wohl kein Arzt in seiner Praxis haben dürfte). Ohne Behandlung geht es möglicherweise so weiter: die Gesichtsmuskeln verkrampfen, die Stirn legt sich in Querfalten (sardonisches Lachen), die Nacken- und Rückenmuskeln ver-

krampfen, dann auch Bauch und Beine (Arme weniger) — der Kranke liegt, gespannt wie ein Flitzebogen, nur noch mit Kopf und Füßen auf, der Rücken ist hohl durchgedrückt. Schließlich verkrampfen auch die Schluck- und Kehlkopf-, die Zwischenrippenmuskeln und endlich das Zwerchfell: Atmung unmöglich, der Kranke erstickt. Diese Krämpfe treten nicht dauernd, sondern anfallsweise auf (das Bewußtsein bleibt dabei vollkommen erhalten) und können durch kleinste Licht-, Geräusch- oder Berührungsreize ausgelöst werden.

Zum Glück kommt es nicht immer zu diesem schweren Krankheitsbild, eine gewisse Abhängigkeit besteht zwischen Krankheitsschwere und Inkubationszeit (Zeit zwischen Infektion und Erkrankung): je mehr Tage zwischen unserem Unfall und z. B. der Kieferklemme liegen, desto günstiger, bei mehr als 20 Tagen sind die Chancen im allgemeinen gut, dagegen muß bei 7 bis 14 Tagen bei der Hälfte der Erkrankungen tödlicher Ausgang befürchtet werden, falls nicht bei den ersten Anzeichen (nochmal: Kopfschmerzen, Mattigkeit, Kieferklemme) sofort behandelt wird. Zwar kamen 1954 auf 1 Million Deutsche nur 8 Tetanus-Tote, aber der Teufel ist nun mal ein Eichhörnchen.

Wie gesagt sind weniger die Tetanuskeime gefährlich als ihr Gift. Von den alten Römern her wissen wir ja bereits, daß man sich z. B. „auf Arsen trainieren“ kann; so ähnlich können wir uns auch „auf Tetanus trainieren“. Natürlich nicht, indem wir in eine zufällig entstandene Wunde absichtlich Dreck einreiben (das Arsen kann man dosieren, wie viele Keime im Dreck liegen, wissen wir dagegen nicht), sondern durch einige Schutzimpfungen, die den Körper dazu anregen, Stoffe zu bilden, die das Tetanusgift abfangen und unschädlich machen, bevor (!) es an das Nervensystem kommen kann — wenn der Arzt nach ausgebrochener Krankheit Serum spritzt, dann werden zwar die Toxine im Blut unschädlich gemacht, was aber schon in den Nerven steckt, das bleibt da auch.

Das „Training“ geht folgendermaßen vor sich: der Arzt spritzt 0,5 ccm Tetanus-Aluminium-Adsorbat-Impfstoff (Firmenbezeichnung z. B. Tetanol) in einen Muskel, Gesäß oder Oberarm, das gleiche wiederholt sich nach 4 Wochen, 1 Jahr und dann nur noch alle 5 Jahre. Damit hat man eine Lebensversicherung gegen den Wundstarrkrampf, kosten tut sie nicht viel. Der ADAC unternimmt zuweilen regelrechte Kampagnen, da ist's dann ganz umsonst, glaube ich. Die Impfung ist mit keinerlei Gefahren verbunden. Wie wichtig aber die Schutzimpfungen sind, zeigt schon die Tatsache, daß Frankreich, Dänemark und die DDR sie gesetzlich verankert haben; bei uns kann man nur an die Vernunft der Menschen appellieren. Ich rate daher jedem Zweiradfahrer, sei's per Moped oder dickem Brummer, dringend, sich diesen Schutzimpfungen zu unterziehen! Und bitte, vergeßt auch eure Sozia nicht!

cand. med. W. S.

8. Lauf zur Weltmeisterschaft der Klasse bis 500 ccm

Moto Cross Beuern

Zu einem Tag großer Überraschungen wurde der 8. Lauf um die Moto Cross-Weltmeisterschaft der Klasse bis 500 ccm in Beuern bei Gießen.

Der MSC Beuern hat mit seinem permanenten Kurs am Stirnberg die günstigsten Voraussetzungen für eine wirklich weltmeisterschaftswürdige Veranstaltung geschaffen. Gegenüber den vergangenen Jahren wurde die Strecke um 400 auf 2000 m verlängert, und die im letzten Jahr — vor allem von den Ausländern — kritisierten Engstellen sind nun mindestens vier Meter breit. Der Martini-Turm wurde fertiggestellt und hat neben seinen Plätzen für Zeitnahme und Streckensprecher noch einen hellen Raum für Jury-Sitzungen oder ähnliche Zwecke. Der Clou aber ist die neue Startanlage mit 27 m Breite, die an Stabilität alles bisher Gebotene in den Schatten stellt — bei ca. 100 mm Durchmesser des unteren Rohrs ist das kein Wunder. Kombiniert mit der Startanlage arbeitet eine Uhr. Sobald über der Uhr rotes Licht aufleuchtet, werden die Fahrer aus dem Vorstart zur Start-Maschine vorgezogen. Sobald das Feld steht, läuft ein Zeiger über 30 Sekunden. Bei Deckung mit dem Hauptzeiger erfolgt der Start. Der Hauptzeiger wiederum läuft auf einem toten Halbkreis (von 12.00 bis 6.00) und zeigt den Fahrern die Renndauer an, es wurden nämlich nach dem neuen Modus 30 Minuten + 2 Runden für den Spitzenreiter gefahren. Dieser Modus, aber mit 40 Minuten + 2 Runden, soll in der Weltmeisterschaft des nächsten Jahres obligatorisch werden.

Auch die Renndienste waren wieder zahlreich erschienen, allen voran BP mit den großen Werkstattwagen, außerdem Veedol, Castrol, Bardahl und Renold. Das große Zelt von Neckermann und die Maico-Truppe mit dem rührigen Maico-Kramer zählen fast schon zur Selbstverständlichkeit. Besonders hervorgehoben werden muß die

Ake Jonsson (Husqvarna) hat trotz seiner extremen Schräglage den linken Fuß noch nicht eingesetzt.



Firma Martini. Ohne ihre Unterstützung wäre wohl manche Veranstaltung in Frage gestellt, und besonders in Beuern hat Martini sich sehr augenfällig engagiert: ist doch das Start- und Ziel-Haus in erster Linie durch ihre Hilfe entstanden, ganz zu schweigen von der Sorge um das leibliche Wohl der Gäste beim Fahrerempfang am Abend vor dem Rennen.

Schon am Samstag hatten ZDF und das Regionalfernsehen von Hessen gefilmt. Zur Sendung kam es aber nur in Frankfurt, dem ZDF war zuviel Werbung auf den Film geraten...

Natürlich war alles gekommen, was im Moto Cross-Sport Rang und Namen hat. An der Spitze Weltmeister Paul Friedrichs aus der DDR, der Sieger des Vorjahrs, die Schweden, Tschechen, Engländer und Belgier. Leider fehlten die Fahrer aus der UdSSR — sie hatten „wegen unvorhergesehener Schwierigkeiten“ abtelegraphiert.

Das größte Fragezeichen waren — die Deutschen. Was war bei dieser Besetzung von ihnen zu erwarten? Im deutschen Aufgebot standen Adolf Weil, Wolfgang Müller, Christoph Specht, Ernst Schmid (als Ersatz für Fritz Betzlbacher), Werner Helmbold (alle auf Maico), sowie Neckermann-Vertragsfahrer Willy Bauer (auf CZ).

Die erste Überraschung brachte schon das Pflicht-

training. Speziell Müller und Weil waren bereits im freien Training sehr stark erschienen, und die Qualifikationsläufe brachten die Bestätigung. Bei leichtem Regen wurden zuerst die Fahrer mit ungerader Startnummer gestartet. Großes Stauen — denn Müller und Weil lagen an der Spitze vor so bekannten Leuten wie Friedrichs, Jonsson, Hammargren und Valek. Weil fiel zwar in der letzten der drei Runden — nach einem kurzen Zweikampf mit Friedrichs — auf den 6. Platz zurück, hatte aber gezeigt, daß an diesem Tag mit ihm zu rechnen sei.

In der Mittagspause setzte schauerartiger, starker Regen ein, und die besorgten Blicke der Verantwortlichen zum Himmel waren berechtigt. Aber schon bei der Vorstellung der Fahrer kam die Sonne wieder durch, und etwa 12 000 Zuschauer hofften, daß es so bleiben möge.

32 Fahrer versammelten sich zum 1. Lauf um die Punkte an der Startmaschine. Aber nur 31 konnten dem Startsignal folgen, denn Adolf Weil schob noch verzweifelt, um seine Maico zum Laufen zu bringen.

Das Feld ging geschlossen ab. Schon nach wenigen Metern gab es eine Kollision, bei der Cavallero aus Italien stürzte, der etwas später aber weiterfahren konnte. Willy Bauer drehte sich nach



Links: Wolfgang Müller zeigte auf seiner Maico, daß er unbedingt zur Spitzenklasse der Moto Cross-Fahrer gehört. Vom Beurner Weltmeisterschaftslauf brachte er einen sehr guten dritten Platz mit nach Hause.

Rechts: Der Pechvogel dieser Saison ist mit Abstand Vorjahrsweltmeister Paul Friedrichs, der sich in Beuern das Schlüsselbein brach, womit seine Chancen dahin sein dürften. Im ersten Lauf konnte er beweisen, daß er berechnete Hoffnungen hegte. Sein Sieg war überzeugend.





etwa 150 Metern und brachte nur mit großer Mühe nach ca. 1 Minute den Motor der CZ wieder zum Laufen.

Aus der ersten Runde schoß Friedrichs als Führender den Hang zum Ziel herunter, dicht dahinter die Huskies von Bengt Åberg, Vic Eastwood, Ake Jonsson, Valek (CZ) und dann schon Wolfgang Müller. Specht (12.), Helmbold (13.), Schmid (20.) lagen nicht schlecht im Mittelfeld. Willy Bauer konnte als 30. nur durch ganz großen Einsatz zu Chancen kommen, sich zu platzieren. Der Belgier Roger de Coster, sonst ein Mann der Spitzengruppen und Sieger des GP von Italien, lag hinter Schmid auf Platz 21.

Friedrichs machte sich etwas den Rücken frei und blieb auch bis ins Ziel Spitzenreiter. Åberg, zunächst mit größerem Abstand zu den Verfolgern, konnte sich mit etwa einer halben Sekunde vor Jonsson, der in der 8. Runde an Eastwood vorbeigegangen war, ins Ziel retten. Begeistert war auch die Fahrt Wolfgang Müllers, sein 5. Platz entsprach absolut seiner Leistung; Valek, der 6. des Feldes, lag fast eine halbe Minute dahinter.

Adolf Weil hatte die Zündspule auswechseln müssen. Ohne Aussichten mit vier Runden Rückstand ins Rennen gegangen, fuhr er wohl etwas zu forsich und ging bald irgendwo „in die Büsche“. Die übrigen Deutschen hatten sich nicht schlecht geschlagen. Specht wurde (1 Runde zurück) 12., Willy Bauer war in fantastischer Art im Lauf des Rennens vom 30. auf den 14. Platz vor Ernst Schmid vorgestoßen. Werner Helmbold schied in der 6. Runde, auf Platz 19 liegend, aus.



Oben links: Auch Adolf Weil, der den ersten Lauf wegen Zündspulenschadens und dann in hoffnungsloser Position durch Sturz vergab, zeigte sein Können durch einen Sieg im zweiten Lauf, der keine Punkte brachte.

Oben rechts: Ake Jonsson im Sprung. Er dürfte wahrscheinlich Weltmeister 1968 werden.

Links: Kurz nach dem Start herrscht im Rudel des Feldes noch dichtes Gedränge. Nr. 33 = Adolf Weil, Nr. 23 = Hammargren, Nr. 17 = Cavallero. Fotos: Ute Baumann 3; Scharfenberg 3.

Auch sonst war im Feld „noch einiges los“. De Coster, 21. der ersten Runde, arbeitete verbissen (im wahrsten Sinne des Wortes, denn er ist reiner Profi), und sein 10. Platz bedeutete für eine Gesamtklassierung keine hoffnungslose Position.

Stand der erste Lauf ganz im Zeichen Paul Friedrichs, so war es im 2. Lauf wieder ein Deutscher: Adolf Weil. Wer es bis jetzt noch nicht wahrhaben wollte, diesmal erhielt er den Beweis: Weil ist Weltklasse. Vom Start weg lag er nach der ersten Runde hinter Jonsson auf dem 2. Platz, aber schon eine Runde später führte er so entschlossen, daß man sah: den Lauf muß er gewinnen, wenn das Motorrad hält! Nun, die Maico hielt, und Weil fuhr stilistisch schöner denn je, ohne sich davon beeindruckt zu lassen, was hinter ihm vorging.

Da war nämlich der Teufel los! Banks mit seinem BSA-Dampfhammer, Hammargren, Wolfgang Müller (!), der Belgier Theuwissen, Cavallero, Åberg und der Finne Lehmuskoski lagen ganz dicht zusammen. Åberg kämpfte sich durch den Pulk und war in der vierten Runde schon am Hinterrad Hammargrens. Specht stürzte mit Eastwood, beide Fahrer mußten aufgeben. Friedrichs rang erst Theuwissen und kurz darauf Müller nieder, um nun mit Banks ein sagenhaftes Duell zu beginnen. Als es endlich so aussah, als ob Friedrichs diesen Kampf für sich entscheiden könne, stürzte er in der 11. Runde so unglücklich, daß er sich das Schlüsselbein brach. Seine große Enttäuschung kam wohl am besten in der Äußerung zum Ausdruck, seine Moto Cross-Laufbahn sei damit zu Ende, er wolle nicht mehr fahren. Hoffen wir, daß Friedrichs seinen Entschluß noch einmal revidiert, denn ihn fahren zu sehen, vor allem bei Nässe, war ein Erlebnis.

Nach dem Sturz Friedrichs sah drei Runden vor dem Ende die Reihenfolge so aus: Weil — Jonsson — Åberg — Banks — Hammargren — Müller — Theuwissen und Valek, der aus dem Mittelfeld vorgestoßen war. Es bahnte sich also ein großer schwedischer Erfolg an. Åberg überholte zwar noch kurz Jonsson, lag aber im Ziel doch wieder dahinter, vielleicht mit Stallregie, denn Jonsson hatte ja in der Weltmeisterschaft vor diesem Lauf schon 11 Punkte mehr.

Wie schnell der 2. Lauf dieser Klasse war, zeigte die Rundenzahl: im 1. Lauf wurden nach 30 Minuten 11, im 2. Lauf 12 Runden gefahren. Auch die Ausfälle sprachen für sich: De Coster, Eastwood, Dobry, Friedrichs, Lehmuskoski, die Deutschen Bauer, Helmbold und Specht hatten aufgeben müssen.

Wolfgang Müllers 6. Platz im 2. Lauf brachte ihn auf den 3. Gesamtrang! Weil hatte durch sein Pech im 1. Lauf keine Gesamtplatzierung, dafür brachte er aber den Beweis, was er kann, wenn alles richtig läuft. An den Maicos — wohl nicht zuletzt dank der Konkurrenz der Neckerländer — ist in letzter Zeit viel gearbeitet wor-



den, und sie halten jetzt auch besser. Leistungsmäßig entsprechen sie absolut den internationalen Maßstäben.

Zum nationalen Sonderlauf der 250er Lizenzklasse hatte der Veranstalter auch einige Ausweisfahrer zugelassen, von denen sich Herbert Stauch und Ernst Hartmann ausgezeichnet schlugen und wenig Respekt vor den „Großen“ zeigten. Ihr 10. und 16. Platz bei 27 Teilnehmern waren beachtlich.

Im ganzen gesehen war die Veranstaltung in Beuern ein voller Erfolg. Die Bekanntgabe der offiziellen Ergebnisse erfolgte, wie im letzten Jahr, unverzüglich und ausführlich. Karl Schwalb und Herbert Wallbott haben bewiesen, daß sie die richtigen Leute für die Austragung eines Weltmeisterschaftslaufes sind. Vielleicht können sie im nächsten Jahr die Streckenposten am Sprunghügel nach der „Schlucht“ anders besetzen, denn diese beiden waren nicht in der Lage, das in die dortige Sperrzone einströmende, mehr als leichtsinnige Publikum zu entfernen. Sie hatten Glück, daß an dieser Stelle kein Fahrer stürzte, für das Publikum bestand nämlich keinerlei Fluchtmöglichkeit, so wenig wie für die Fotografen, die sich ja aber berechtigt, weil berufsmäßig da aufhielten. Dies war aber auch wirklich der einzige Punkt, der in Beuern Kritik herausfordern konnte. R. Sch.

Ergebnis des 1. Laufes (13 Runden):

1. Paul Friedrichs (CZ 400) 35:50,5 min; 2. Bengt Åberg (Husqvarna) 36:16,7; 3. Ake Jonsson (Husqvarna) 36:17,1; 4. Vic Eastwood (Husqvarna) 36:40,0; 5. Wolfgang Müller (Maico) 36:49,7; 6. Vlastimil Valek (Jawa) 37:15,4; 12. Specht, 14. Bauer, 15. Schmid (je 1 Runde zurück). 32 Fahrer gestartet, 27 im Ziel, davon 11 in gleicher Runde mit dem Spitzenreiter.

Ergebnis des 2. Laufes (14 Runden):

1. Adolf Weil (Maico) 36:17,8 min; 2. Ake Jonsson (Husqvarna) 36:21,3; 3. Bengt Åberg (Husqvarna) 36:22,6; 4. John Banks (BSA) 36:48,5; 5. Christer Hammargren (Husqvarna) 37:03,4; 6. Wolfgang Müller (Maico) 37:14,4; 12. Ernst Schmid (1 Runde zurück). 30 Fahrer gestartet, 18 im Ziel, davon 12 in gleicher Runde mit dem Spitzenreiter.

Gesamtergebnis:

1. Ake Jonsson Husqvarna; 2. Bengt Åberg (Husqvarna); 3. Wolfgang Müller (Maico); 4. John Banks (BSA); 5. Christer Hammargren (Husqvarna); 6. Vlastimil Valek (Jawa); 10. Ernst Schmid (Maico).

Stand der Weltmeisterschaft nach dem 8. Lauf:

1. A. Jonsson	29 Punkte
2. P. Friedrichs	24 Punkte
3. P. Dobry	16 Punkte
4. B. Åberg	16 Punkte
5. J. Banks	15 Punkte
6. De Coster	14 Punkte
7. Chr. Hammargren	13 Punkte

Ergebnis Klasse bis 250 ccm Lizenz (national):

1. Klaus Kocjas (Maico); 2. Herbert Näger (Maico); 3. Heinrich Hafner (Maico); 4. Siegfried Hailer (Maico); 5. Gerhard Stauch (Maico); 6. Günter Eckenbach (Montesa).

Knabbern statt Verbiegen

Wenn ich gegenüber irgendwelchen windigen Neuheiten mißtrauisch bin, dann hat das seine bereits in Heft 14 dargelegten Gründe. Was vielleicht noch deutlicher gesagt werden mußte, ist folgendes: Mißtrauen ist immer dann am Platze, wenn eine Sache angeboten wird, von der man den Hersteller nicht weiß, oder von der behauptet wird, die hielte ewig, so daß man nie, nie, nie Ersatzteile brauchte. Immer muß man sich einen Mann merken, dem man das Ding bei Unbrauchbarkeit wenigstens an den Kopf werfen kann. Und immer muß man darauf achten, daß man die Grenzen einer Neuheit vor dem Kauf erkennt. Das ist ja im Grunde Aufgabe eines Tests, der nicht immer unbedingt behaupten soll: das ist schlecht und das ist gut, sondern der ja zeigen soll, daß praktisch jedes Ding seine eng begrenzten Möglichkeiten hat. Die Grenzen sind teilweise logisch (man fährt kein Fahrrad gegen eine Wand, um die Qualität der Gabel zu erkennen), teilweise aber durch die vage Hoffnung auf Wunderdinge stark verwischt.

Soviel zum nützlichen Mißtrauen. Die hier beschriebene Blechknabber rangiert, da sie ihre Brauchbarkeit bereits seits längerer Zeit bewiesen hat, und da die Vertriebsform durchschaubar, die Ersatzteillieferung sichergestellt ist, also nicht unter der Rubrik „windige Neuheiten“. Auch das mußte noch mal deutlich gesagt werden.

Interessant ist, welche Grenzen sie hat. Zunächst einmal steht recht deutlich drauf, daß man keine Bleche über 1,2 mm Dicke damit bearbeiten kann. Das leuchtet ein, denn irgendwo muß ja auch der beste Stahl seine Festigkeitsgrenze haben.

Die nächste Grenze merkt man, wenn man z. B. sehr enge Kreise schneiden will. Dabei kann man nur schlecht unter einen Radius von etwa 15 mm gehen, denn dann eckt man seitlich mit dem Messer. Und seitliche Gewaltanwendung verträgt das Messer auch nicht in so hohem Maße, denn seitlich ist es mit Rücksicht eben auf die engen Kreise so schmal wie möglich gehalten.

Und noch eine Grenze läßt sich durch bloßes Hinsehen finden: die Klemmfläche des Messers hat einen Hieb, mit dem sie sich im Werkstück festkrallt. Ohne diesen Hieb würde sie abrutschen. Also wird sie nur so lange brauchbar bleiben, bis der Hieb vom Messer abgenutzt ist. Das allerdings wird ziemlich lange dauern, denn gerade diese Stelle besteht aus sehr hartem Material, ist also wenig verschleißempfindlich.

Was kann man denn alles mit dieser Blechknabberschere anfangen, wo liegen ihre Vorzüge gegenüber einer normalen Blechscher?

Grundsätzlich wird bei jeder normalen Blechscher die Schnittkante des Werkstückes verbogen. Immerhin treten ja hier die Scherkräfte auf, und das Schließen der Schneiden bedingt, daß das Blech nach oben bzw. nach unten gedrückt wird. Nur sogenannte Parallelscheren, die aber von Hand nicht mehr bedient werden können, schneiden die gesamte Schnittlänge praktisch ohne größere Verbiegungen fast auf einmal.

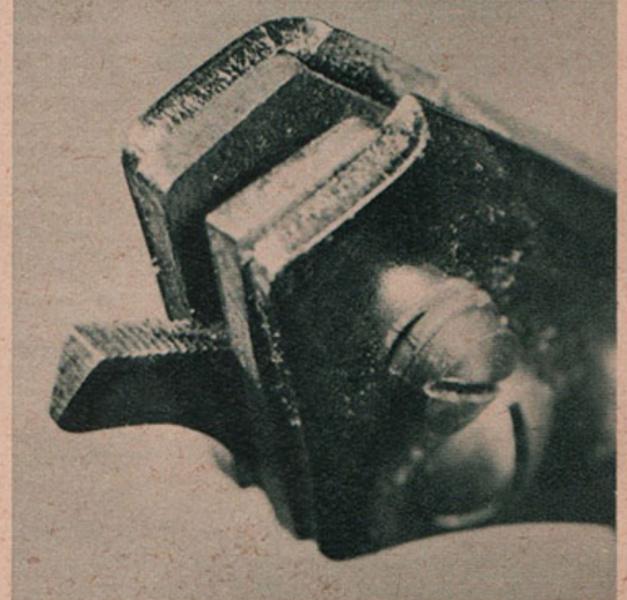
Die Knabberschere bewerkstelligt den Schneidvorgang etwas anders. Auch hier wird notwendigerweise verbogen, aber nur der Abfall, mit dem man bei jedem Vorhaben genau rechnen kann. Die Schnittvorgänge sind deshalb nur für das winzige Abfallstreifen mit Biegung verbunden, das eigentliche Werkstück wird durch die beiden seitlichen Gegenhalter unverrückbar und unverbiegbar festgedrückt.

Wenn man aus einem Blechstück ein Dreieck herauschneiden will, das man nachher auf dem Amboß wieder geradeklopfen kann, ist diese Eigenschaft unwichtig. Für solche Arbeiten wird man also nicht extra eine Knabberschere anschaffen. Aber es kommt doch beim fortgeschrittenen Bastler hin und wieder vor, daß er irgendwo Löcher hineinschneiden will. Etwa in einen Kotflügel, um ein neues Stück gesunden Bleches einzulöten, einzunieten oder einzuschweißen. Dieses Loch kann man nun durch sauberes Bohren eng aneinanderliegender Hilfslöcher herstellen und dann später mit der Feile glattfummeln. Mit der Knabberschere spart man sich das Glattfeilen, bohrt nur zwei Anfangslöcher zum Ansetzen der Schere und hat am Schluß außer der Zeitersparnis auch noch die Freude am sauber geraden Rand.

Oder haben Sie schon einmal überlegt, ob Sie nicht für den Scheinwerfer einen Aufsatz für Drehzahlmesser-Tacho-Kombination machen sollten. Mit Hartlot wäre das auch hinsichtlich des Zusammenbaus zu schaffen, nur die Aussparung im gewölbten Scheinwerferkörper bereitet Mühsal, vor allem deshalb, weil man ja keine Beulen fabrizieren will. Auch hier tut man sich mit der Knabberschere sehr leicht, denn sie beeinflusst die Blechform überhaupt nicht, man kann Profile damit schneiden, ohne sie zu verbiegen.



Die Firma EDMA Möhle in 563 Remscheid, Brucher Straße 20, vertreibt die bereits seit längerer Zeit unter blechverarbeitenden Handwerkern bekannten Knabber-Blechscheren. Das oben gezeigte Modell ist die Normalausführung und wird über den Fachhandel zum Preis von 39,80 verkauft. Fürs Schneiden von Wellblechen gibt's zum gleichen Preis das Modell TO, dessen Kopf etwas steiler angestellt ist. Ersatzteile werden auch bereitgehalten, das mittlere Knabberzähnen kostet z. B. 5,50 DM.

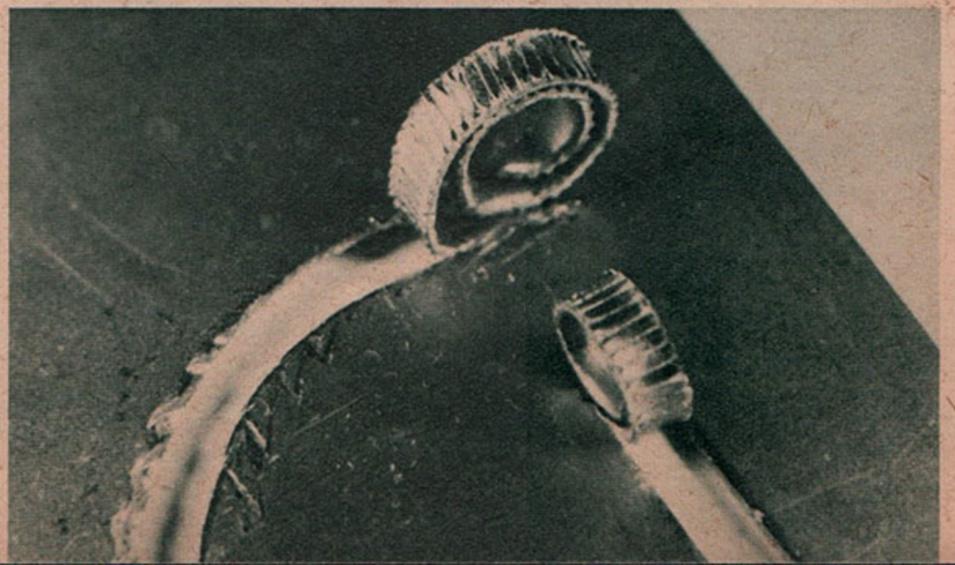
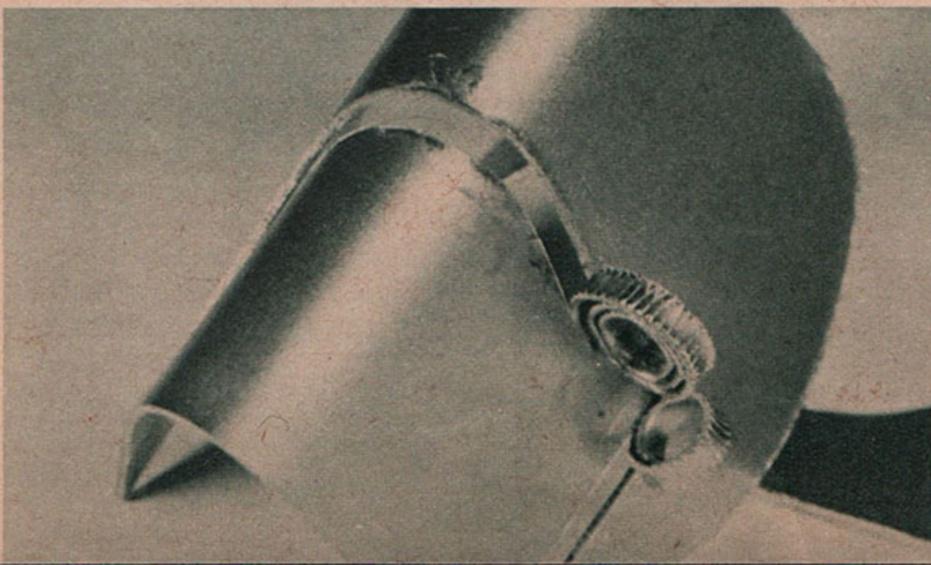


Interessant sind die einzelnen Schnittbeispiele: Biegungen in Blechen werden durch kreuz und quer laufende Schnitte nicht mehr verändert, ganz unten links im Bild wurde das Blech vor dem Schneiden abgebogen. Für längere Schnitte (ab etwa 50 cm braucht man etwas Geduld) habe ich gefunden, daß man das abgeknabberte Material (die Spirale) ab und zu einmal abbrechen oder abschneiden sollte. Viel Gefummel um die Schnittspur herum stört bei der Arbeit. Außerdem muß man darauf achten, daß die beiden seitlichen Andruckbacken immer schön auf dem Werkstück aufliegen und sanft geführt werden. Würgen darf man natürlich nicht.



Haben Sie schon mal versucht, Wellblech zu schneiden? Aufgegeben, nicht wahr? Mit der speziellen Knabberschere kein Problem, die folgt den Rundungen des Bleches einfach, allerdings nicht die normale Knabber, sondern der Spezialtyp TO, der zum gleichen Preis angeboten wird. Bei dem liegt das Messer zum Handgriff etwas steiler, so daß man auch den Aufwärtsbewegungen des Wellbleches folgen kann, ohne mit dem Handgriff auf der vorigen Welle hängen zu bleiben.

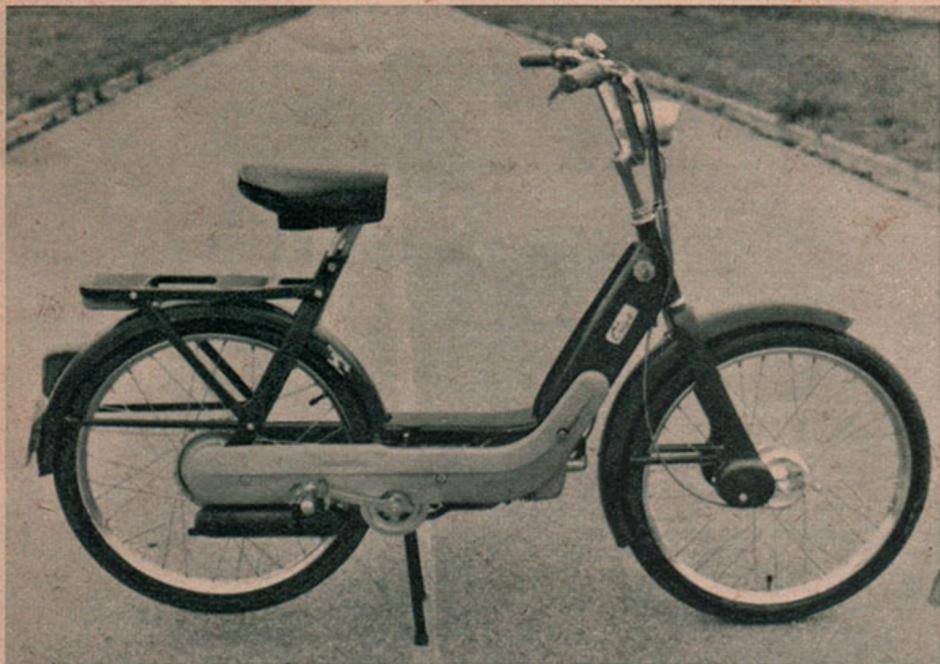
Wegen dieser ausgesprochen speziellen Brauchbarkeit wird also die Knabberblechscheren zwar die normale Blechscheren nicht verdrängen können, aber sich überall dort sehr nützlich machen, wo es gilt, Sonderaufgaben zu bewältigen. Schalttafel ausbrüche, verwinkelte Schnitte in gebogenem Material, die keine Aufwerfungen mit sich bringen dürfen, sogar das Abschneiden von Ofenrohren und ähnliches werden diese Knabber beim routinierteren Bastler bald unentbehrlich machen, so daß der Preis von DM 39,80, für den man sie im Fachhandel beziehen kann, bestimmt lohnt. H.-J. M.



Ein Ding mit Pfiff:

Vespa-Ciao

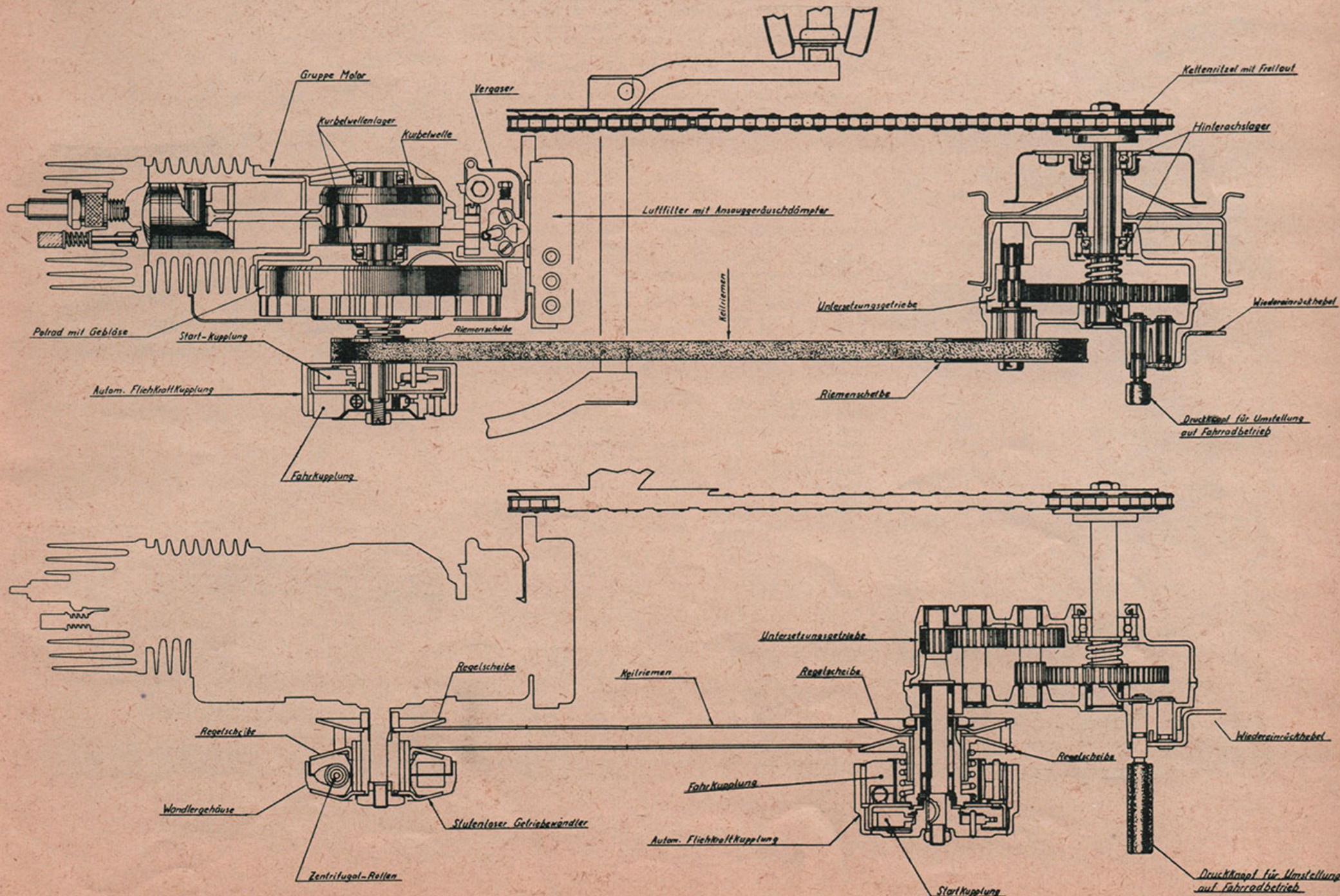
„Nur“ ein Moped?

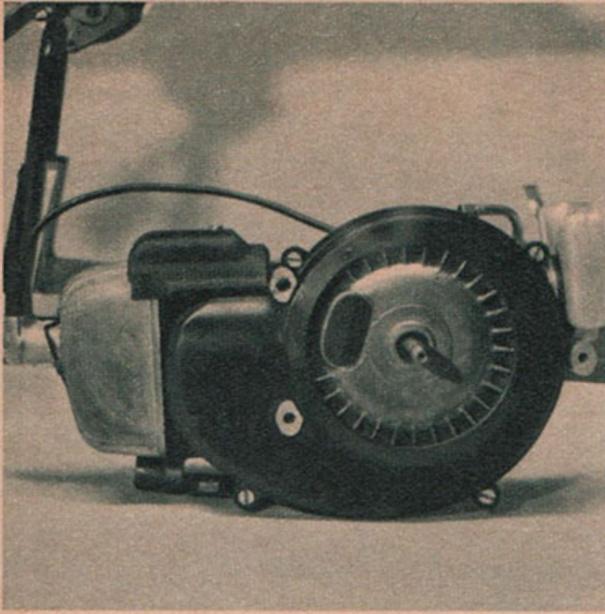


Mit „Tschau“ begrüßen sich die jungen Leute in Italien — und „Ciao“ (so schreibt sich das nämlich) nannte man bei Vespa ein Ende vorigen Jahres auf den Markt gebrachtes kleines Fahrzeug. Kein Motorroller, wie sie Vespa ansonsten als größter Rollerhersteller der Welt nach wie vor in mehreren Typen baut, sondern ein Moped. Keiner unserer Leser aus dem Kreis derer, die gegen alles, was nur 50 ccm Motorhubraum und vielleicht noch dazu Trekkurbel hat, geradezu allergisch sind, braucht sich zu erregen: wir werden auch in Zukunft keine Moped-Zeitschrift sein. Aber wir werden auch in Zukunft interessante technische Lösungen konstruktiver Aufgaben an motorisierten Zweiradfahrzeugen nicht einfach deshalb übersehen, weil sie einem Moped oder einem Roller zugute kamen: besonders dann nicht, wenn diese Lösungen eine Mahnung an die Konstrukteure „echter“ Motorräder sein könnten, doch auch einmal vom althergebrachten, ausgetretenen Weg abzugehen. Und das ist hier beim Ciao in vielen Punkten

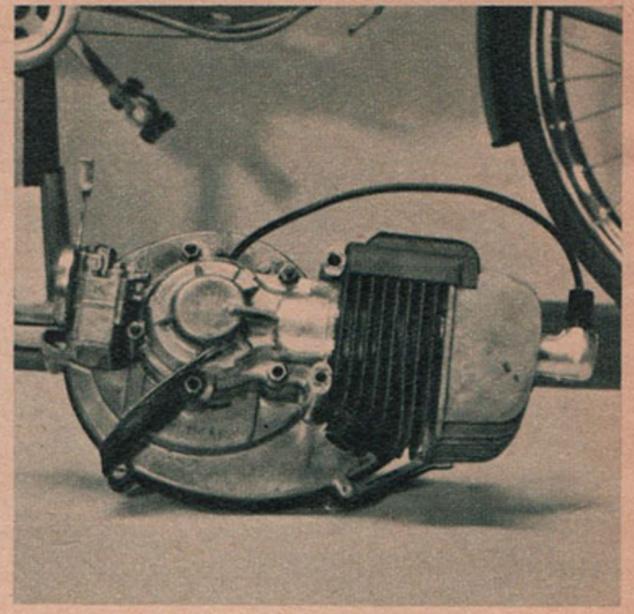
der Fall. Ganz abgesehen davon, daß es wohl überhaupt das erste Moped ist, das weder ein primitiv motorisiertes Fahrrad noch ein mit dem Storchschnabel verkleinertes Motorrad darstellt, sondern eine famose Zwecklösung sozusagen aus einem konstruktiven Guß. Das Ding ist nämlich tatsächlich ein Fahrrad nach dem Wunsch des Radfahrers, der zwar nicht mehr treten, der aber auch nicht Motorrad fahren will. Der nicht, wie wir, den Motor und die ganze Mechanik als solche liebt, sondern der ihn weder sehen (und möglichst wenig hören) und sich schon gar nicht an ihm die Finger oder die Kleider schmutzig machen möchte. Um diesem Wunsch zu entsprechen, schufen die Vespa-Konstrukteure also das Ciao. Und was für nette Kleinigkeiten ihnen da eingefallen sind, das zeigen die Detailbilder auf den nächsten Seiten. Zuvor sollte man sich aber einmal die Schnittdarstellungen auf dieser Seite unten anschauen — da erkennt man nämlich u. a., wie schmal der Motor gebaut, wie originell die Kraft-

übertragung mittels Keilriemen und Zahnraduntersetzung in der Hinterradnabe, durch Fliehkraftkupplung und (beim teureren Modell) mit stufenlosem Wandler automatisiert, konstruiert wurde. Mindestens eine „alle 2000 km in erhitztem, flüssigem Kettenfett zu badende“ Kette gibt es jedenfalls hier nicht! Und es gibt auch kein schieb im Rahmen stehendes Hinterrad mehr (dafür, weil nun mal auf der Welt nichts umsonst ist, einen erschwerten Radausbau!) und — beim trekkurbelbehäfteten Moped sehr wichtig — keine unbeabsichtigt schleifende Rücktrittbremse, denn beide Bremsen werden hier vom Lenker aus betätigt. Weil Radfahrer gelegentlich auch mal ohne Motor mit Muskelkraft fahren wollen (bzw. müssen, wenn der Motor nicht will), läßt sich der motorische Antrieb durch Knopfdruck abschalten — aber so radikal, daß auch wirklich nichts Überflüssiges mühsam mit durchgetreten werden muß — durch einfaches axiales Verschieben des großen Antriebszahnrades in der Hinterradnabe. Ra.

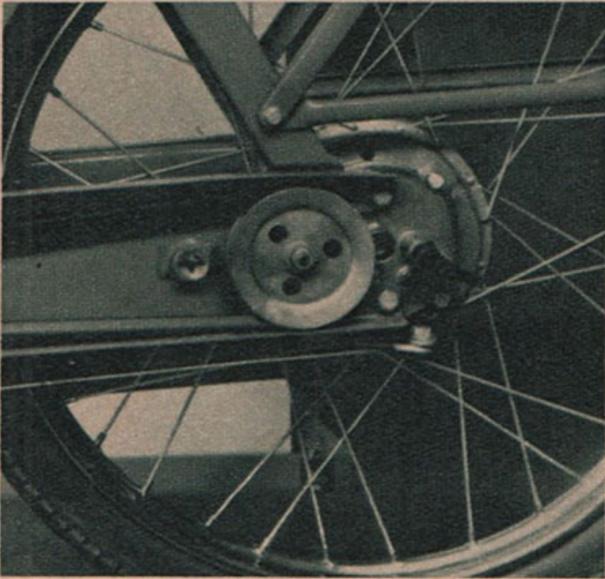




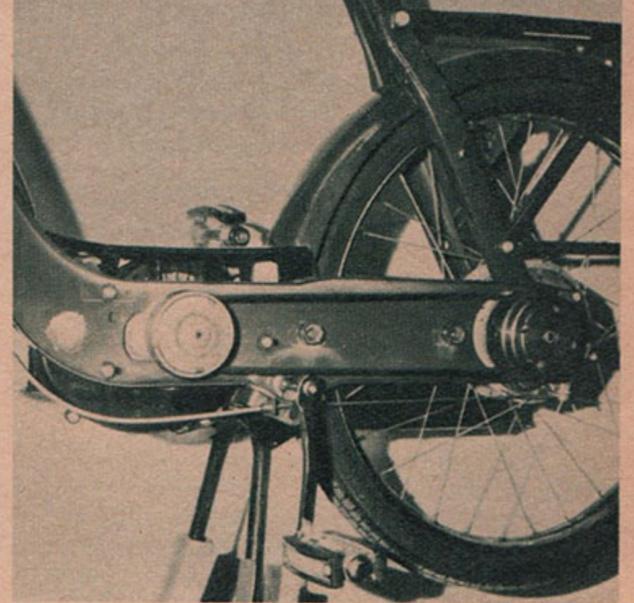
Der kleine Einzylinder-Zweitaktmotor baut, obwohl er eine beiderseitig gelagerte Kurbelwelle besitzt, so schmal, daß er zwischen den beiden Rahmenlängsträgern (zwei leichten Blechschalen) nahezu ganz verschwindet. Er ist gebläsegekühlt – aber nur am Zylinder. Der Kopf, bei dem zu starke Wärmeabfuhr unerwünscht ist, bleibt fahrtwindgekühlt! Durch das mit dem Gummistopfen verschlossene Schauloch in der Schwungscheibe gelangt man wie üblich zum Unterbrecher – nur dessen Kontaktabstand wird eingestellt, dann stimmt auch die Zündung!



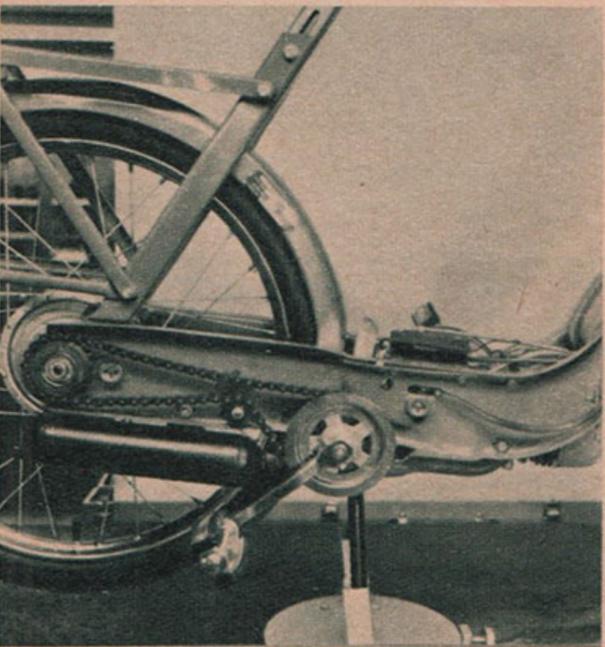
Der Motor des Ciao von der anderen Seite – es gibt nur einen Kurbelwelledurchtritt (an der Schwungscheibenseite) und deshalb auch nur eine Dichtung. Der Vergaser (Spezial-Dellorto mit Flachschieber und nur einer Düse für den ganzen Bereich) sitzt hinten am Gehäuse – denn auch dieser kleinste Motor der Vespa-Familie arbeitet mit Drehschiebereinlaß (Steuerorgan an ihrem entsprechend ausgesparten Umfang eine der beiden Hubscheiben – einfacher und sicherer geht's nicht, aber dafür geht's mit 1:50 Mischung!!



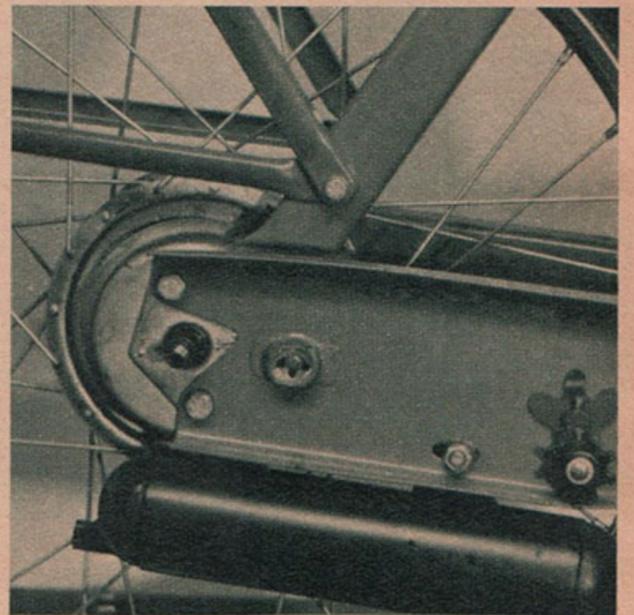
Die einfachere Ausführung des Mopeds (und vor allem auch die auf 25 km/h – für Deutschland – gedrosselte und hier ohne Führerschein schon mit 15 Jahren zu fahrende Mofa-Ausführung) besitzt lediglich eine automatische Kupplung, die direkt (vor der Schwungscheibe) auf der Kurbelwelle sitzt. Von ihrer (im Durchmesser unveränderlichen) Riemenscheibe treibt ein endloser Riemen (Dimension wie Automobil-Lichtmaschinenriemen) die Riemenscheibe auf der Eingangswelle des Hinterradgetriebes.



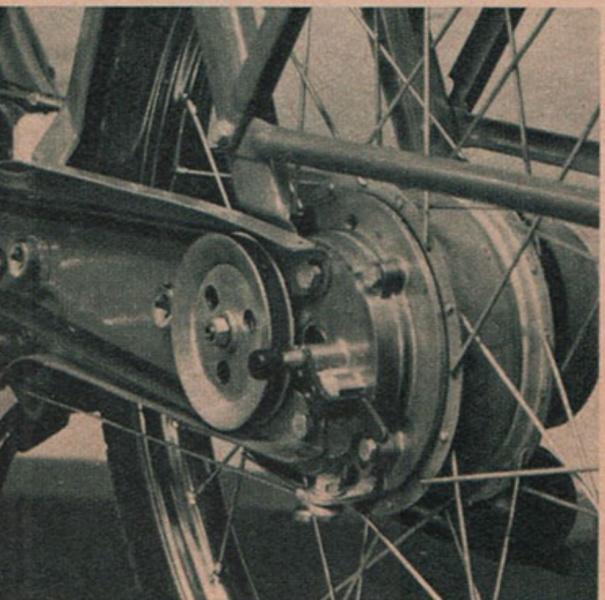
Bei der Ausführung mit Wandler (automatischem Getriebe) sitzt die Fliehkraftkupplung hinten auf der Getriebeeingangswelle, vorn auf der Kurbelwelle sitzt dafür der kleine Wandler. Der stufenlose Übersetzungswechsel, den (mittels Fliehgewichten) der Wandler bewirkt, erfolgt durch veränderliche Riemenscheibendurchmesser sowohl am Wandler wie an der Kupplung. Kupplung, Wandler und (bei der erstbeschriebenen wandlerlosen Ausführung) die hintere Riemenscheibe können ohne Zuhilfenahme von Spezialwerkzeug von den Wellen abgenommen werden.



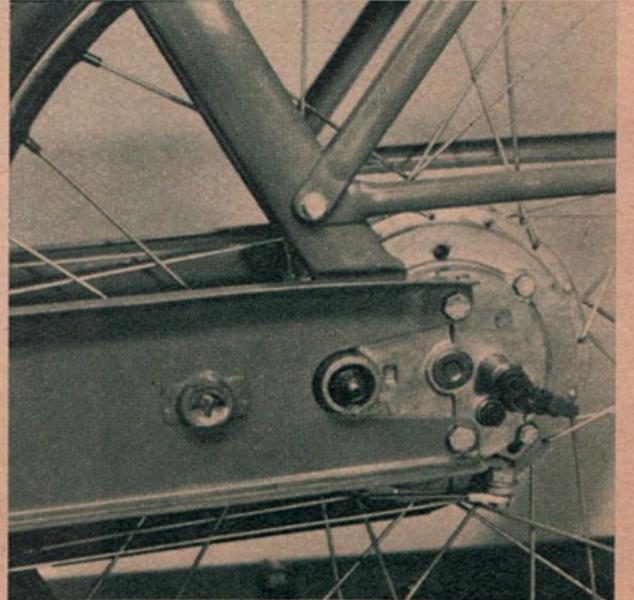
Auch der Pedalantrieb ist beim Ciao ungewöhnlich: da, wie später noch gezeigt wird, das Hinterrad in seiner Aufnahme nicht verschiebbar ist – zum evtl. Nachspannen des Antriebsriemens läßt sich der Motor mit seinen drei Befestigungsschrauben in Langlöchern verschieben – ist eine Spannrolle vorgesehen, über die das untere Kettenzentrum läuft (bei einer so selten benutzten Kette kein Nachteil) und mit dem die Kette gleich auch noch über den Auspufftopf weggeleitet wird. Auf der Hinterradachse sitzt ein einfacher Freilauf.



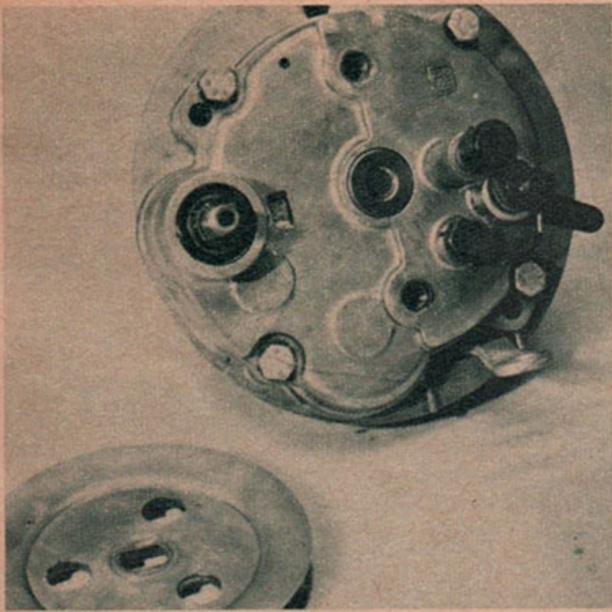
So sieht das aus, wenn Kette und Freilaufzahnkranz von der Hinterradachse abgenommen sind: man erkennt das verstellbare Kettenleitritzel (die Schraube im Langloch hält den Auspufftopf, der natürlich mit dem Motor mit verschiebbar sein muß) – und hier sieht man auch erstmals, wie das Hinterrad bzw. sein Getriebe an jeder Seite mit zwei Schrauben unverrückbar in den Rahmenenden gehalten wird – Schiefstand also unmöglich. Vor dem Hinterachsstummel (auch der Freilauf wird ohne Werkzeug demontiert) einer der Bajonettverschlüsse.



Neben der hinteren Riemenscheibe (die samt Kupplung und Riemen innerhalb des nach außen offenen Rahmenlängsträgers liegt und mit einer Kunststoffschale abgedeckt wird, die mit einfachen Bajonettverschlüssen gehalten ist) der Druckknopf für das Abschalten des motorischen Antriebs. Axial verschoben bringt er die Antriebszahnäder außer Eingriff – der erkennbare Blechhebel rastet in eine Nut ein und hält ihn fest. Soll der Motor wieder seine Pflicht tun, wird nur der Hebel gedrückt – eine Feder bringt die Zahnäder in Eingriff.



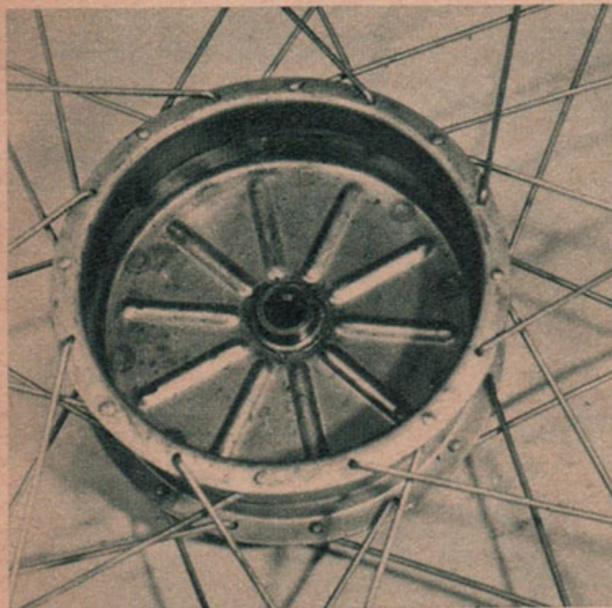
Hier ist die hintere Riemenscheibe abgebaut (was leider notwendig ist, wenn das Hinterrad ausgebaut werden soll!). Aber wann, so argumentieren die Vespa-Leute, ist das bei einem solchen Fahrzeug schon mal notwendig? Hat man einen Nagel gefangen, so kann man den Schlauch schließlich auch ohne Radausbau flicken. Aber dafür hat man eben den unbezahlbaren Vorteil, daß auch bei eiliger Montage das Hinterrad nicht schief eingesetzt werden kann – auch an dieser Seite halten die beiden Schrauben das Antriebsgehäuse im Rahmen.



Hat man – nach Abbau der Riemenscheibe bzw. Kupplung und des Freilaufzahnkranzes rechts – die vier Befestigungsschrauben für das Hinterrad gelöst und das komplette Rad aus dem Rahmen genommen, so kann man das Hinterradgetriebe aus der Nabe ziehen, dann präsentiert es sich so wie hier im Bild. Wie aus der Schnittdarstellung auf Seite 569 hervorgeht, unterscheidet sich der „Inhalt“ des Gehäuses je nachdem, ob Modell mit oder ohne Wandler, durch die Höhe der Übersetzung, für die man beim Wandlermodell zwei Stufen braucht.



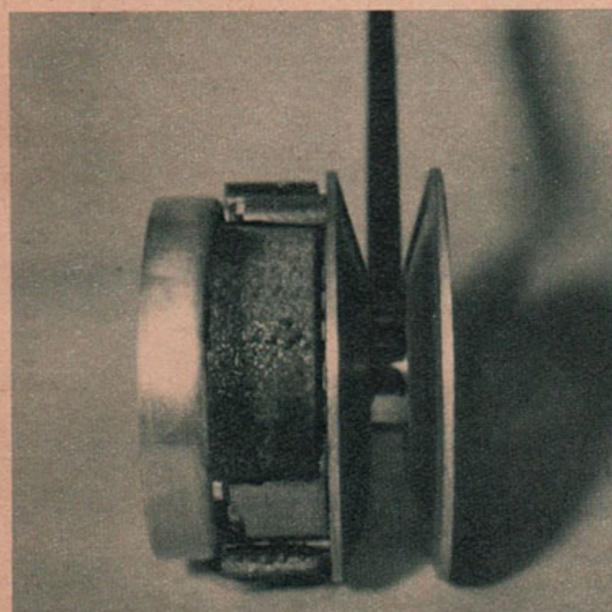
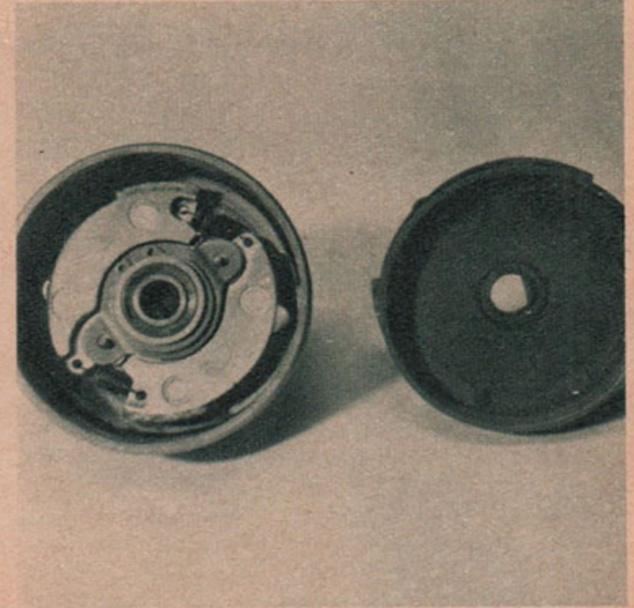
Das ist das Hinterradgetriebe von der Rückseite: die Achse trägt eine lange Keilnut, mit der über einen Keil der Kraftschluß zur Nabentrommel (nächstes Bild links) hergestellt wird. Eine ganz freche Sache ist die Einbackenbremse – aber bei den in Frage kommenden Geschwindigkeiten und zu bewältigenden Massen reicht sie völlig aus. Am Bremsschlüsselhebel, der unten sichtbar ist, greift, angeklemt, das Bowdensenil an, das vom Lenkerhebel kommt (die zweite Handbremse wirkt auf das Vorderrad – Trommel- oder [beim Mofa] Felgenbremse).



Die Hinterrad-Nabentrommel nach Herausziehen des Hinterradgetriebes. In der Nabenbohrung erkennt man den erwähnten Keil, der in die Nut der Hinterradachse geschoben wird, wenn man das Ganze zusammenbaut. Da sich die Achse drehen muß (wegen des Pedalantriebs!), muß sie natürlich rechtsseitig auch noch mal gelagert werden. Das geschieht in der Schale, die im Bild rechts oben sichtbar ist, und diese Schale samt Kugellager ist es auch, die mittels der zwei Sechskantschrauben mit den Rahmenenden verschraubt wird.



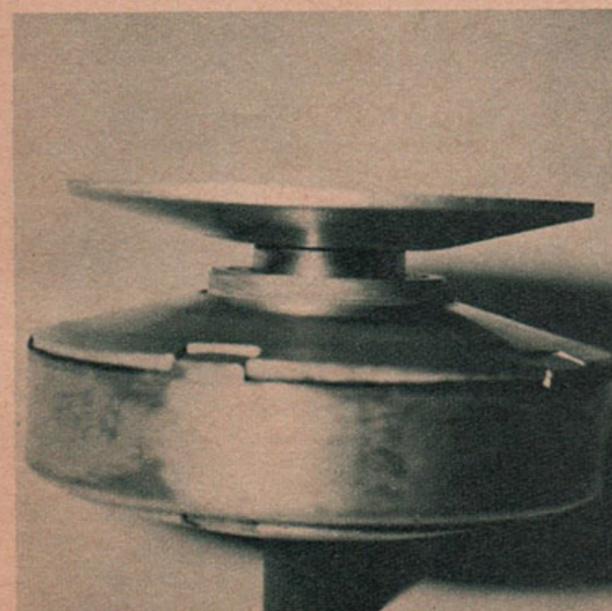
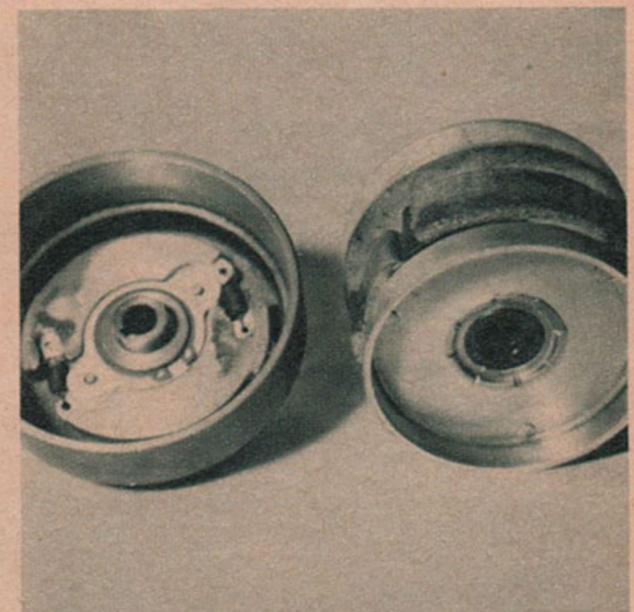
Die Fliehkraftkupplungen ähneln sich bei den verschiedenen Modellen, im Grundsätzlichen sind sie gleich. Sie bestehen aus jeweils zwei Kupplungen, einer inneren, die mit zwei federbelasteten Backen arbeitet, welche sich gegen die rechts sichtbare Trommel legen – das ist die Anwerfkupplung. Die zweite, die Fahrkupplung, arbeitet mit drei kräftigen Backen, die rückwärts auf der eben erwähnten Trommel schwenkbar gelagert sind und sich von innen gegen die große Trommel (links) legen, wenn durch Gasgeben die Drehzahl steigt.



Das ist die Fliehkraftkupplung des Wandlermodells – was man erkennt, sind die kräftigen Backen der „Fahrkupplung“, die zugehörige Kupplungstrommel ist abgenommen, in ihr sitzen (Bild rechts) die beiden Backen der Anwerfkupplung, die wiederum Anlage an der schmalen Trommel links finden, wenn der Motor durch Pedaltreten in Gang gesetzt werden soll. Die Riemenscheibenhälften sind – gegen den Druck einer starken Zentralfeder – verschiebbar und stellen sich, von der Feder gesteuert, analog dem Durchmesser der Wandler-scheibe ein.



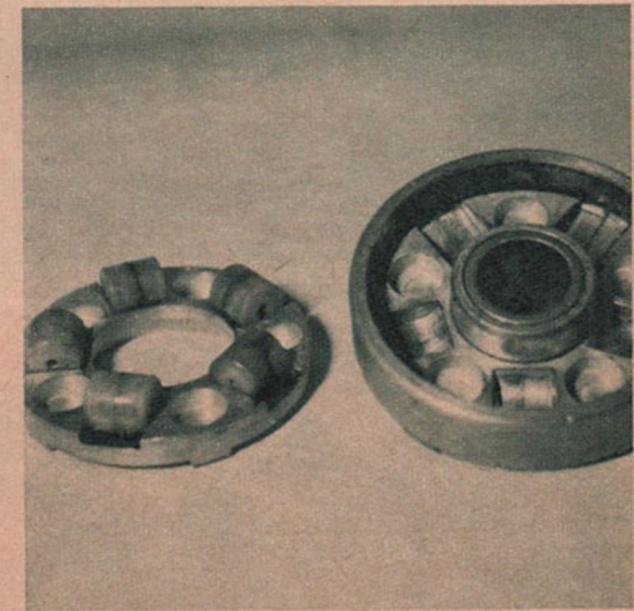
Nochmals die Kupplung des Wandlermodells, aber aus anderer Sicht: links liegt die (im linken Bild abgezogene) Trommel der Fahrkupplung, die über die schmale Trommel der Zweibacken-Anwerfkupplung drübergreift, wenn sie montiert ist. Schwenkbar in der großen Trommel die beiden Fliehgewichte der Anwerfkupplung, und rechts, zwischen schmaler Anwerfkupplungstrommel und Riemenscheibe, erkennt man wieder die Backen der Fahrkupplung, die hier kräftiger als bei der Kurbelwellenkupplung sind, weil das Drehmoment hier größer ist.



Das ist der „Wandler“: ein rundes Gehäuse, direkt auf dem freien Kurbelwellenzapfen montiert (zylindrischer Wellenschaft mit Nut und Keil, deshalb nach Lösen der Befestigungsmutter einfach abziehbar), eine Flanke als feste Riemenscheibenhälfte ausgebildet, die verstellbare Scheibenhälfte bringt bei axialer Verschiebung (durch Einwirkung der Fliehkraft) die verschiedenen wirksamen Scheibendurchmesser und damit die stufenlose Übersetzungsänderung im Riemenantrieb. Der Wandler arbeitet automatisch drehzahl- und belastungsabhängig!



Das sind die „Innereien“ des Wandlers: die beiden Gehäuseflanken sind mit Mulden ausgestattet, in denen die fünf Fliehgewichte liegen – kleine Metallkerne mit Kunststoffummüllung (niemand glaubt, wenn er den Druck der Gegenfeder in der hinteren Kupplung probiert hat, daß diese Dingerchen das zuwege bringen können). Mit zunehmender Fliehkraft gehen die Gewichte nach außen, drücken die Gehäuseflanken auseinander und vergrößern damit den wirksamen Durchmesser der verstellbaren Riemenscheibe, auf der der endlose Keilriemen läuft.



7. Lauf zur Straßen-Weltmeisterschaft

Brünn

Zwei weitere Weltmeistertitel vergeben:

**Giacomo Agostini / MV Agusta, 350 ccm
Phil Read / Yamaha, 125 ccm**



Der Große Preis der Tschechoslowakei, der am 21. Juli auf der Rundstrecke bei Brünn bei wechselhaftem Wetter ausgefahren wurde, sollte für Yamaha die Weltmeisterschaft in den Klassen 125 und 250 ccm entscheiden. Aber der Sieg Phil Reads in beiden Klassen brachte zwar die Marken-Weltmeisterschaft für die japanische Firma und außerdem (nach nunmehr fünf ersten Plätzen) auch den WM-Titel für Read in der 125er Klasse — durch seinen („unprogrammatischen“) Sieg in der 250er Klasse ist diese aber nunmehr auch weiterhin offen. Denn Ivy hätte hier gewinnen müssen, um den Titel der Viertellitermaschinen zu erhalten. Ivy war jedoch im vorangegangenen Lauf der 125er in der Farina-Kurve gestürzt und hatte sich am Schienbein verletzt. Dadurch stark gehandicapt und mit tollen Schmerzen startete er im Laufe der 250er trotzdem — aber Phil Read gewann.

Eine heftige Diskussion der beiden Yamaha-Piloten, in der Read Ivy gegenüber zum Ausdruck brachte, daß er ihn ja nicht nur in Assen, sondern auch am Sachsenring habe gewinnen lassen und es nun, nachdem für Yamaha die Marken-Weltmeisterschaft in beiden Klassen gewonnen sei, für richtig und wohl auch sportlich fair halte, wenn jetzt beide Werksfahrer bei den letzten Läufen die gleiche Chance für den Titelgewinn erhielten. Und nachdem es gerade Phil Read war, der seinerzeit Yamaha im Kampf gegen Honda,

ganz auf sich allein gestellt, die ersten WM-Titel holte, und nachdem er es auch war, der Bill Ivy zu Yamaha brachte, glauben wir, daß er mit seiner Ansicht recht hat. Jedenfalls werden beide nun auch in Irland (beim übernächsten WM-Lauf, dem Ulster G.P.), den sie wegen des niedrigen Startgelds ursprünglich gar nicht wahrnehmen wollten, in der 250er Klasse ohne Werksorder um die Punkte kämpfen.

Der zweite Weltmeistertitel, der in Brünn vergeben wurde, war der der Klasse bis 350 ccm. Er fiel erwartungsgemäß an Giacomo Agostini bzw. MV Agusta. Nachdem sich Agostini bereits am Sonntag vorher auf dem Sachsenring den Titel der Halbliterklasse geholt hatte, ist er der erste Italiener, dem es gelang, sowohl die 350er als auch die 500er Weltmeisterschaft in ein und demselben Jahr zu gewinnen.

Agostini aber siegte nicht nur souverän im Lauf der 350er, er holte sich programmgemäß auch den Sieg der 500er Klasse. Allerdings war es sein langsamstes Rennen seit Jahren. Das lag aber

Oben: Ein beträchtlicher Teil der tschechoslowakischen Grand Prix-Strecke führt, wie hier, durch Ortschaften.

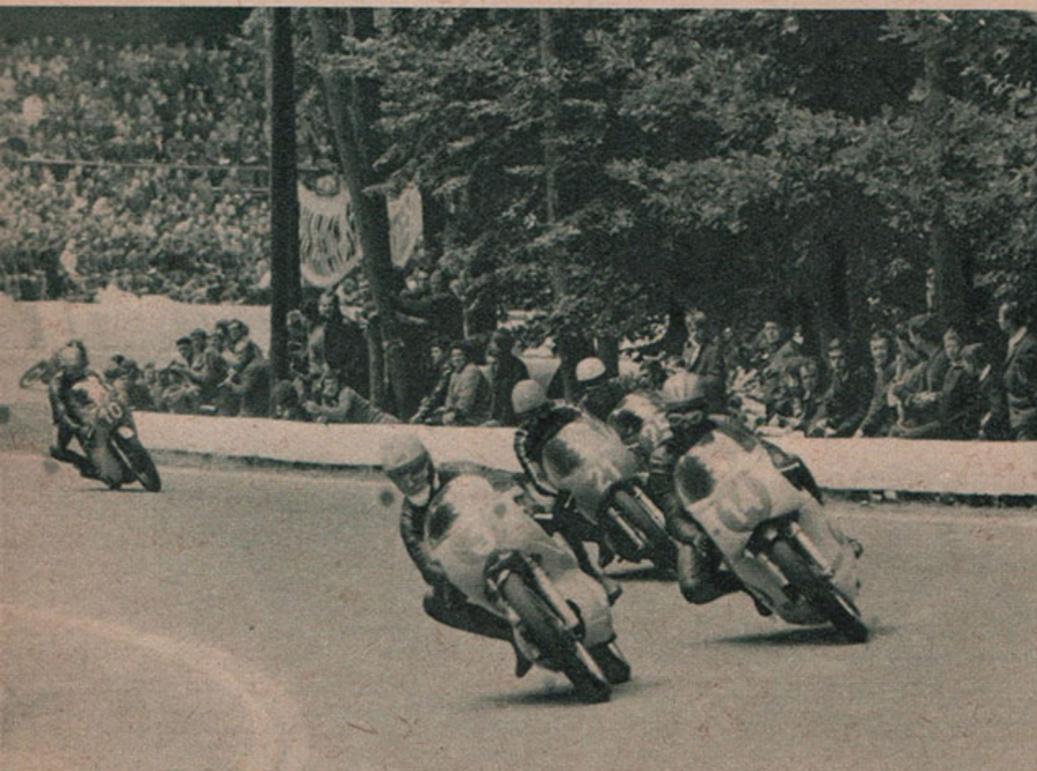
Unten links: Streckenstück kurz nach dem Start — mehr als 60 000 Zuschauer umsäumten den Kurs.

Unten rechts: Jack Findlay auf der Bultaco vor Heinz Rosner (MZ) im Rennen der 250er Klasse, in dem Rosner Dritter wurde.

nicht daran, daß Agostini (bei ihm als Italiener könnte das ja möglich sein) im Regen etwa nicht so gut ist — es lag vielmehr am Belag des Brünner Kurses, der bei Regen einfach lebensgefährlich werden kann. Wie mir Agostini nach dem Rennen sagte, war es das Schlimmste, das er in seiner ganzen bisherigen Laufbahn fahren mußte: „It was terrible — es war schrecklich.“

Es war, wie Ago sagte, schlimmer als der letztjährige Lauf in Finnland, und die Organisatoren können froh sein, daß nichts Ernstes passierte. Man wird sich aber in Brünn für die Zukunft Gedanken machen müssen. Immerhin war es nicht nur Agostini, der so harte Kritik übte. John Cooper z. B. stürzte, an zweiter Stelle liegend; und Marsovszky, der Dritter dieses „schlimmen“ Rennens werden konnte, sagte mir, daß es ihm unmöglich war, mit seiner gewiß nicht übermäßig schnellen Matchless auf der Geraden voll aufzudrehen.

Nachdem wir aber wissen, daß man in der Tschechoslowakei für berechtigte Kritik solcher Art ein offenes Ohr hat, ja sogar dankbar ist, glauben wir, daß man hier für die kommende Saison, d. h. den nächsten WM-Lauf in Brünn, eine Änderung schaffen wird. Immerhin hat man unsere letztjährige Kritik wegen des Trainings nicht unberücksichtigt gelassen: in diesem Jahr waren die Trainingsmöglichkeiten wieder besser (wenn es auch nicht gerade glücklich schien, daß



immer zwei Klassen zusammen trainieren mußten!). Aber fest steht: man gibt sich hier alle Mühe — und so wird man nicht nur im kommenden Jahr die Klassen einzeln trainieren lassen, man wird, davon sind wir überzeugt, auch für einen Belag sorgen, der das Fahren bei Regen nicht zu einem Spiel mit dem Leben werden läßt. Es muß an dieser Stelle nochmals mit aller Deutlichkeit gesagt werden: die aufgeschlossensten und für Kritik dankbarsten Leute finden sich hier alljährlich in Brünn! Nicht ohne Grund kommen wir immer wieder gern gerade zum Grand Prix der CSSR.

125 ccm: Phil Read wird mit der Yamaha Weltmeister

30 Fahrer stehen am Start zum ersten Rennen des für die Soloklassen 125, 250, 350 und 500 ccm ausgeschriebenen Weltmeisterschaftslaufs. Phil Read, der auf der Vierzylinder-Yamaha über 13 Sekunden schneller war als sein Teamkamerad Bill Ivy, steht mit der schnellsten Trainingszeit auf Platz eins. Neben ihm Ivy, dann Heinz Rosner, Laszlo Szabo und Hartmut Bischoff (alle auf MZ). Rosner, Bischoff, Kohlar und — aus der dritten Startreihe heraus — Dieter Braun



haben mit ihren MZ den besten Start. Reads Yamaha springt wieder sehr schlecht an, so daß er erst nahezu als Letzter wegkommt.

Bis zur Farinakurve (etwa der Hälfte der ca. 14 km langen Rundstrecke) hat sich das Bild aber bereits geändert: Read liegt vor Ivy in Führung — die Vierzylinder-Yamahas geben erneut den Ton an. Bis zur vierten der acht zu fahrenden Runden kann sich Heinz Rosner, wenn auch mit großem Rückstand (über 40 Sekunden), auf dem dritten Platz halten, dann muß er wieder mal seine MZ mit Motorschaden beiseitestellen. Szabo liegt damit nun auf dem dritten Platz. Hinter ihm kämpft Dieter Braun, der ein ganz großartiges Rennen fährt, mit Bischoff um den Vierten. Sie wechseln ständig die Position, bis Bischoff in der fünften Runde ebenfalls ausscheiden muß. Auch Kel Carruthers ereilt auf der Honda das Pech.

Der wieder einsetzende Regen verwandelt den Kurs in eine überaus glatte Bahn — das wird in der sechsten Runde Bill Ivy in der Farina-Kurve zum Verhängnis: mit etwa 60 km/h im zweiten Gang schmiert seine Yamaha, als er gerade innen an Read vorbeiziehen will, weg, und Ivy rutscht gegen eine Betonbarriere. Er verletzt



Oben: Dieter Braun auf der 125er MZ — zweifellos ein „kommender Mann“ im deutschen und internationalen Straßenrennsport.

Links: Auch in Brünn gab es Hochsitze — teilweise sogar mit Komfort, wie man sieht.

Unten: Start zum Rennen der 125er Klasse: vorn, mit Nr. 22, Rosner (MZ), daneben (Nr. 2) Bill Ivy und hinter ihm der zweite Yamaha-Spitzenfahrer, Phil Read, der diesen Lauf und mit ihm die Weltmeisterschaft für dieses Jahr gewann.

sich dabei, wie oben berichtet, sein Schienbein und muß aufgeben.

So lautet also nun eingangs der siebten Runde, der vorletzten, die Reihenfolge: Read (Yamaha), Szabo, Braun, Bartusch und John (alle auf MZ). Braun, der jetzt mit großem Vorsprung vor Bartusch auf einem sicheren dritten Platz liegt, bekommt von seiner Boxe das Signal, langsamer zu werden. Angeblich fürchtete man für seinen Motor. Dadurch aber rückt nun Bartusch näher heran, und am Ende der letzten Runde, auf der Steigung aus der Stadt heraus, geht Bartusch an Braun vorbei. Für den langen, schweren Braun ist es unmöglich, auf dieser Steigung nochmals nach vorn zu ziehen. So wird Bartusch vor Braun Dritter. Sehr schade für unseren Dieter Braun, der den dritten Platz wirklich verdient hätte — und der ihn sozusagen auch schon in der Tasche hatte. Er verlor ihn durch falsche Boxenregie seiner mitteldeutschen Betreuer. Man sollte sich bei Neckermann, deren Vertragsfahrer Braun ja ist, doch einmal ernsthaft überlegen, ob es nicht besser wäre, bei so wichtigen Einsätzen einen eigenen Mann mit hinauszuschicken.

Walter Scheimann wird auf Honda Siebter und Siegfried Lohmann auf der MZ Fünfte. Mit über zwei Minuten aber gewinnt Phil Read auf seiner Yamaha vor Laszlo Szabo (MZ) die-

sen Lauf. Es ist sein fünfter 125er Sieg in dieser Saison — damit wird er verdient Weltmeister der Achttelliterklasse, wozu wir alle ihm recht herzlich gratulieren.

350 ccm: Agostinis Sieg sichert ihm die Doppel-Weltmeisterschaft

In der ersten Startreihe Giacomo Agostini (MV Agusta), neben ihm mit der zweitschnellsten Trainingszeit Derek Woodman. Er war mit seiner Metisse nur sieben Sekunden langsamer als der Italiener, aber knapp 20 Sekunden schneller als Rosner mit der MZ gewesen. Hlavac, Stasa (beide CZ) und Stastny auf der Jawa — das waren die Nächstfolgenden.

Agostini (MV Agusta), Carruthers (Aermacchi), Woodman (Metisse) und Pagani (Aermacchi) — so ziehen sie davon. Eingangs der dritten Runde aber heißt die Reihenfolge: Agostini, Rosner, Stastny, Carruthers, Pagani, Milani (Aermacchi). Agostini bietet den etwa 60 000 Zuschauern rund um die Strecke abermals dadurch etwas zusätzliche Spannung, daß er Rosner in den ersten Runden dicht hinter sich fahren läßt, ja — in der Farina-Kurve kann Rosner sogar an Agostini vorbeigehen. Dann allerdings zieht dieser wieder davon. Seine MV Agusta läuft wieder einmal wie ein Uhrwerk, und nach elf Runden holt er sich mit über einer Minute vor Rosner den Sieg und zum ersten Mal den Weltmeistertitel nun auch in der 350er Klasse. Er und seine MV haben das nach fünf Starts mit fünf ersten Plätzen redlich verdient. Unsere Glückwünsche gelten dem derzeit wohl größten Motorrad-Rennfahrer Agostini nicht minder als der italienischen Firma MV Agusta in Gallarate.



Ginger Molloy mußte seine Bultaco in der vierten Runde beiseite stellen, und auch Pagani fällt wegen Motorschaden an seiner Aermacchi aus. Rex Butcher (Kawasaki), John Hartle (Aermacchi-Metisse) sowie Lee müssen ebenfalls aufgeben.

In der sechsten Runde liegt Agostini bereits 20 Sekunden vor Rosners Zweizylinder-MZ, Stastny auf der Vierzylinder-Jawa trennen 30 Sekunden vom Zweiten. Stastny, der unter einer Sehnenentzündung leidet, kann nach der ersten Hälfte des Rennens die Kupplung seiner Jawa kaum noch betätigen. Trotzdem hält er sich, angefeuert durch die Zuschauer, auf dem fabelhaften dritten Platz, den er auch bis ins Ziel hinein verteidigen kann. Es ist nicht nur für ihn ein großartiges Comeback — es ist für die wassergekühlte Vierzylinder-Zweitakt-Jawa auch das erste Mal, daß sie ein Rennen durchsteht. Ein schöner Erfolg für die Jawa-Männer.

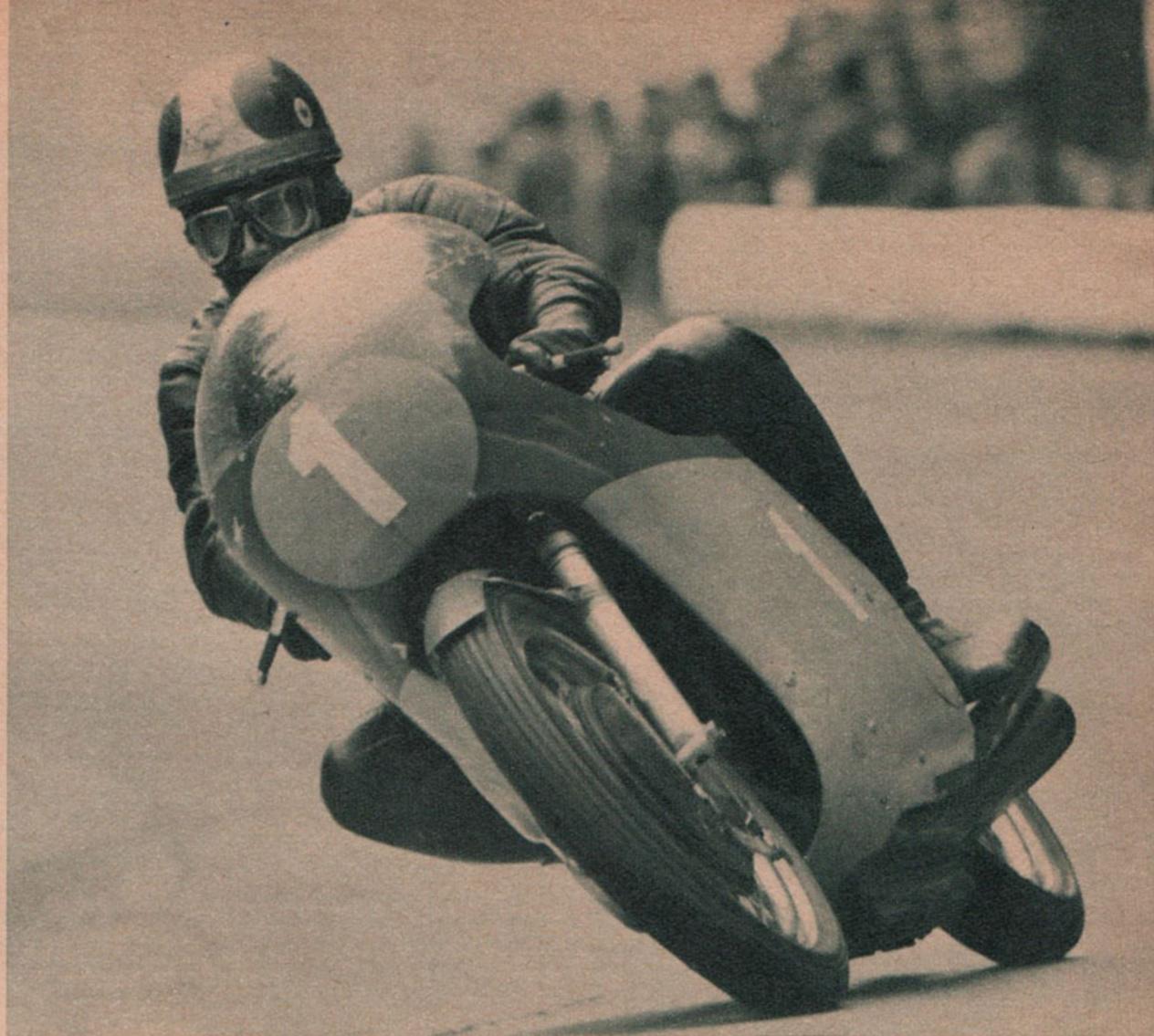
Eine Runde später, in der siebten, scheidet Milani mit seiner Aermacchi aus. In dieser Runde setzt auch der Regen wieder ein, und Bohumil Stasa rückt mit der CZ auf Platz vier. Kel Carruthers kämpft gegen die zweite CZ unter Hlavac — bis beide CZ-Motoren auszusetzen beginnen und Stasa gar eine Runde vor Schluß noch ausscheiden muß. Hlavac fällt auf den siebten Platz zurück, während Kel Carruthers hinter Rosner und Stastny noch Vierter werden kann. Karl Hoppe aber kommt mit seiner Aermacchi vor Billie Nelson (Norton) auf einen beachtlichen fünften Platz. Rudi Thalhammer wird vor Herbert Denzler (beide Aermacchi) Achter.

250 ccm: Read siegt zum zweiten Mal an diesem Tag

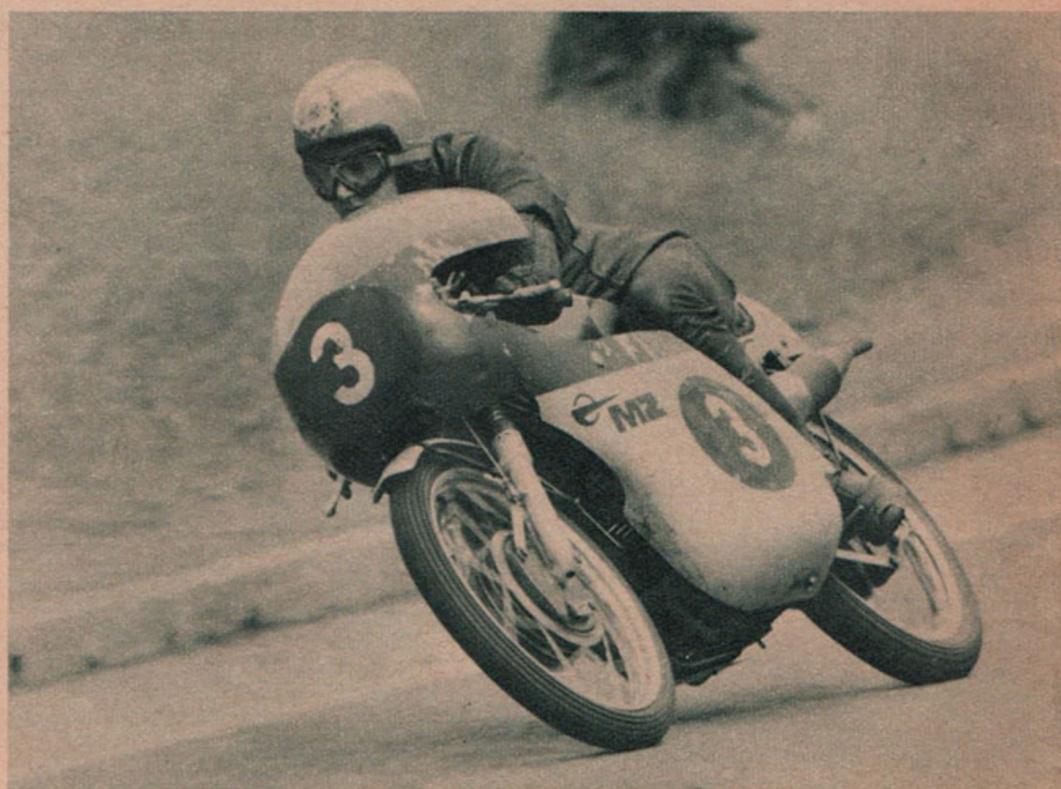
Phil Read hatte auch in dieser Klasse im Training beträchtlich schneller sein können als Bill Ivy, der Pech hatte und mit der zweiten Werks-Yamaha erst als Achter in der Trainingsreihenfolge rangieren konnte. Kent Andersson (Yamaha), der 14 Sekunden langsamer als Read, aber über 13 Sekunden schneller als Heinz Rosner gewesen war, steht so auf Platz zwei. Rodney Gould (Yamaha), Laszlo Szabo und Dieter Braun (beide auf MZ) folgen als Nächste.

Kent Andersson zieht, gefolgt von Ginger Molloy (Bultaco), dem Tschechen Quirenc (CZ) und Dieter Braun als Erster davon, als der Start freigegeben wird. Aber Phil Read kommt, gefolgt von Heinz Rosner und Bill Ivy (der wegen seiner Beinverletzung, die er sich im Rennen der 125er Klasse zugezogen hatte, keinen leichten Start gehabt hatte und überhaupt nur starten konnte, nachdem ihm der Arzt mehrere Spritzen verabreicht hatte!) in Führung liegend aus der ersten Runde zurück.

Gould (Yamaha), Andersson, Milani (Aermacchi), Molloy, Butcher (Suzuki) und Jack Findlay (Aermacchi) folgen. Schon in der nächsten Runde



Oben: Giacomo Agostini holte sich mit seinem Sieg in der 350er Klasse in Brünn seinen zweiten Weltmeistertitel für 1968. Man weiß nicht, wem man mehr Achtung zollen soll: dem fahrerischen Können und dem Einsatz des jungen Italiens oder der Leistung und Zuverlässigkeit der MV Agusta, für die es keinen Ausfall zu geben scheint.



Rechts: Laszlo Szabo, der MZ-Fahrer aus Ungarn, der sich in Brünn über einen zweiten Platz in der 125er Klasse hinter Read freuen durfte.

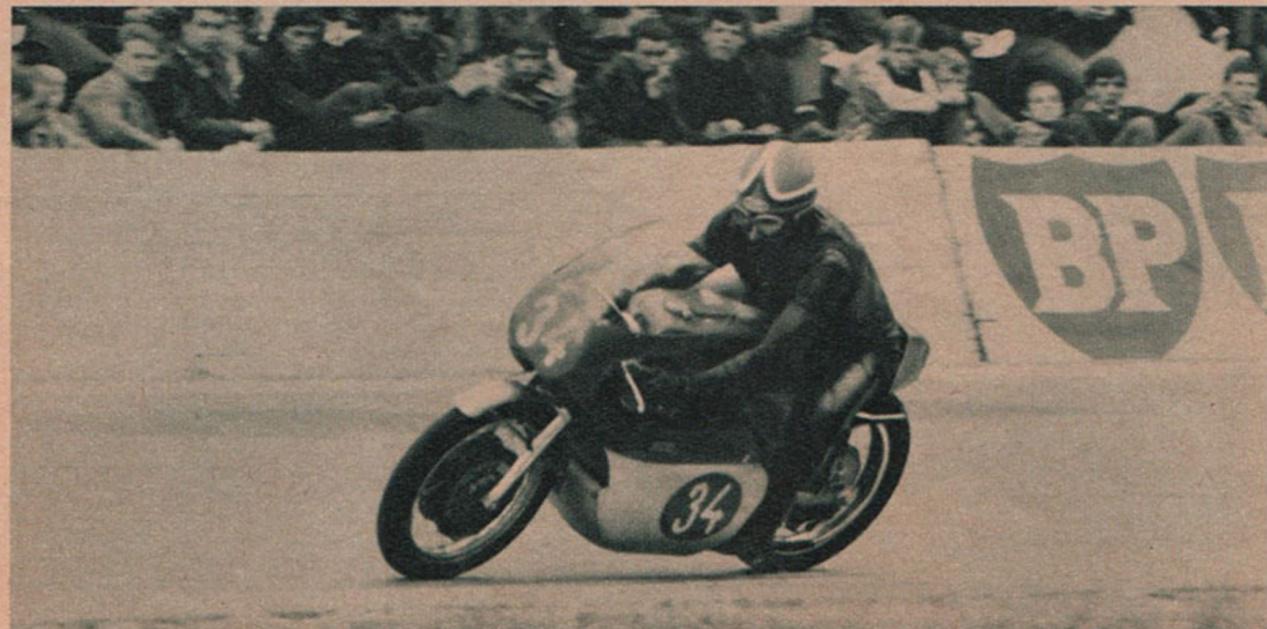
Unten: Auch Frantisek Stastny konnte zufrieden sein: mit seiner eigenen Leistung und der Tatsache, daß der Jawa-Vierzylindermotor hier endlich einmal durchhielt.

jedoch liegt Ivy vor Rosner hinter Read auf dem zweiten Platz, während es Findlay gelungen ist, sich vor Butcher auf den siebten zu schieben. John

Cooper auf der luftgekühlten Zweizylinder-Yamaha mußte bereits vorher ausscheiden. Ebenso aber ergeht es Dieter Braun: ein undichter Kraftstoffhahn läßt das Benzin auf die freilaufende Kupplung tropfen, so daß diese verbrennt. Auch Rudi Thalhammer hat mit der Aermacchi Schwierigkeiten, fällt weit zurück und muß schließlich ganz aufgeben. In der fünften der neun Runden muß auch Andersson seine Yamaha beiseitestellen.

Read liegt mit 15 Sekunden vor seinem Stallgefährten Ivy in Führung. Franti Stastny gelingt es, sich vom 12. auf den 8. Platz vorzukämpfen, dann aber muß er in der letzten Runde noch ausscheiden. Vorher schon hatte der Schweizer Marsovszky, der sich mit ihm einen feinen Kampf lieferte, seine Bultaco mit festgegangenen Pleuellager beiseitestellen müssen.

Phil Read aber geht nach neun Runden auf der Vierzylinder-Yamaha zum zweitenmal an diesem Tag als Sieger durchs Ziel mit knapp 15 Sekunden vor Bill Ivy. Heinz Rosner folgt eine halbe Minute nach diesem auf Platz 3, dann Gould, Milani, Molloy und Findlay. Stasa wird Achter.





500 ccm: Eine sichere Sache für Weltmeister Agostini und seine MV

Als letzter der Lauf der Halbliterklasse. Agostini steht mit seiner Dreizylinder-MV wieder auf Startplatz eins. Carruthers (Norton), Williams (AJS), Findlay (McIntyre-Matchless), Cooper

Oben: Das Feld kurz nach dem Start der Halbliterklasse.

Mitte: Der Schweizer Marsovszky, der mit seiner Matchless in Brünn zu einem schönen dritten Platz im Rennen der 500er Klasse kam.

Unten: Giacomo Agostini – wie immer einsam dem Feld voraus – wird im Zieldurchgang abgewinkt.

Fotos: V. Rauch



(Seeley-Matchless), Hartle (Cowles-Metisse), Dodds (Norton), Shorey (Norton) und Stastny (Jawa) — so hatte die weitere Reihenfolge im Training ausgesehen.

Agostini, Cooper, Pagani (auf der Zweizylinder-Linto), Findlay, Nelson (Hannah-Paton), Hartle, Shorey, Carruthers, Williams und Marsovszky — so kommen sie aus der ersten Runde zurück,

Stastny folgt als 26.! Er kann in der nächsten Runde zwar bis zum 12. Platz aufrücken — dann aber scheidet er aus. Pagani gelingt es, sich vor Cooper auf Platz zwei zu setzen, dann bereitet ein abgerissenes Einlaßventil auch der Fahrt seiner Linto ein Ende.

Cooper übernimmt nun erneut den zweiten Platz. Allerdings nicht lange. Wieder einsetzender Regen zwingt ihn zu Boden. So ist es wieder einmal Jack Findlay, der sich den zweiten Platz holen kann und ihn auch bis ins Ziel hinein behält. Auch Rex Butcher stürzt erneut, aber er kann das Rennen fortsetzen, scheidet allerdings später doch noch aus. Ebenso ergeht es Kel Carruthers: an vierter Position liegend muß er aufgeben.

In der achten der dreizehn zu fahrenden Runden läßt zwar der Regen endlich nach, aber die Bahn ist weiterhin sehr glatt. Die Reihenfolge lautet jetzt Agostini — Findlay — Nelson — Williams. Shorey — Marsovszky — Granath (Seeley-Matchless). Der kleine Schweizer Marsovszky hat heute seinen großen Tag: es gelingt ihm, an Shorey, Williams und Nelson vorbeizuziehen, und so geht er nach dreizehn Runden hinter Findlay als Dritter durchs Ziel — ein wirklich schöner Erfolg für ihn, den Unermüdlchen.

Giacomo Agostini aber holt sich auf seiner MV Agusta souverän mit knapp fünf Minuten Vorsprung vor Jack Findlay in ununterbrochener Folge seinen siebten Sieg der diesjährigen Saison in der Halbliterklasse und bestätigt damit sozusagen nochmals seine Weltmeister-Qualifikation.

V. R.

Ergebnisse:

Klasse bis 125 ccm, 8 Runden = 111,5 km
 1. P. Read (Yamaha) mit 137,5 km/h; 2. L. Szabo (MZ) mit 130,6 km/h; 3. G. Bartusch (MZ); 4. Dieter Braun (MZ); 5. L. John (MZ); 6. J. Reisz (MZ); 7. W. Scheimann (Honda); 8. D. Loyd (Honda); 9. R. Mankiewicz (MZ); 10. M. Sigara (MZ); 11. H. Denzler (Honda); 1 Runde zurück 12. J. Hajmala (CZ).
 Schnellste Runde: Bill Ivy (Yamaha) mit 141,45 km/h.

Klasse bis 250 ccm, 9 Runden = 125,5 km
 1. P. Read (Yamaha) mit 148,61 km/h; 2. B. Ivy (Yamaha); 3. H. Rosner (MZ); 4. R. Gould (Yamaha); 5. G. Milani (Aermacchi); 6. G. Molloy (Bultaco); 7. J. Findlay (Bultaco); 8. B. Stasa (CZ); 1 Runde zurück 9. G. Dickson (Bultaco); 10. J. Reisz (Bultaco); 11. K. Turner (Aermacchi); 12. F. Bocek (Jawa).
 Schnellste Runde: Phil Read (Yamaha) mit 152,22 km/h.

Klasse bis 350 ccm, 11 Runden = 153,4 km
 1. G. Agostini (MV Agusta) mit 143,08 km/h; 2. H. Rosner (MZ); 3. F. Stastny (Jawa); 4. K. Carruthers (Aermacchi); 5. K. Hoppe (Aermacchi); 6. B. Nelson (Hannah-Paton); 7. J. Hlavac (CZ); 1 Runde zurück 8. R. Thalhammer (Aermacchi); 9. H. Denzler (Aermacchi); 10. G. Kurucz (Metisse); 11. F. Toffel (Jawa).
 Schnellste Runde: G. Agostini (MV Agusta) mit 156,40 km/h.

Klasse bis 500 ccm, 13 Runden = 181,28 km
 1. G. Agostini (MV Agusta) mit 139,2 km/h; 2. J. Findlay (Matchless); 3. G. Marsovszky (Matchless); 4. B. Nelson (Paton); 1 Runde zurück 5. P. Williams (Matchless); 6. D. Shorey (Norton); 7. D. Lee (Matchless); 8. B. Granath (Matchless); 9. Fr. Srna (Jawa); 10. E. Cowan (Matchless); 11. G. Kurucz (Matchless); 12. W. Bergold (Matchless).
 Schnellste Runde: G. Agostini (MV Agusta) mit 157,82 km/h.



Endlauf in Mühldorf

Der Endlauf zur Europa-Sandbahnmeisterschaft in Mühldorf, von dem der folgende Bericht unseres Mitarbeiters handelt, verlief leider nicht ohne häßliche Begleitmusik (von der dieser Bericht vernünftigerweise gar keine Notiz nimmt). Wir müssen sie aber hier erwähnen, weil eine Verkettung unglücklicher Umstände einerseits, Mißverständnisse und wohl auch bewußte Entstellungen in Berichten der deutschen Tages- wie der englischen Sportpresse den Eindruck erwecken konnten, hier sei zugunsten „nationaler Belange“ oder gar aus rein persönlichen Rücksichten ein in seinem fahrerischen Können unbestrittener ausländischer Sportkamerad benachteiligt worden. Die Untersuchung der Angelegenheit durch die zuständige Sportbehörde läuft — falls erforderlich, werden wir darauf zurückkommen.

D. Red.

Wenn man die Ergebnisse der Vorläufe zur Speedway-Weltmeisterschaft (Kurzbahn) aus den letzten Jahren betrachtet, kann man feststellen, daß die deutschen Fahrer immer unter „ferner liefen“ einkamen. Das liegt wohl in erster Linie daran, daß infolge der nur wenigen Speedway-Bahnen in Deutschland zu geringe Trainingsmöglichkeiten für unsere Bahnspezialisten bestehen.

Ganz anders schaut die Sache bei der Sandbahn-Europameisterschaft aus, die auf Langbahnen ausgefahren wird. Josef („Wack“) Hofmeister holte sich dreimal den Titel, und in den beiden letzten Jahren konnte der Kemptener Manfred Poschenrieder Europameister werden. Poschenrieder war auch diesmal Favorit beim Endlauf zur Sandbahn-Europameisterschaft 1968 auf der 1000 m-Sandbahn in Mühldorf am Inn. Neben ihm hatten sich fünf weitere deutsche Fahrer für den Endlauf (18 Teilnehmer) qualifiziert, nämlich Heinrich Sprenger-Bad Wiessee (Deutscher Meister), Horst Kinkelbur, Jan Käter, Rainer Jüngling und Rudolf Kastl. Als Geheimtip galt der Engländer Don Godden, der im Vorjahr nur knapp von Poschenrieder besiegt wurde. Aber auch der Däne Petersen (Europameister 1964), Timo Laine aus Finnland (Europameister 1961), sowie der Norweger Ödegard zählten zum Kreis der Anwärter auf den Meistertitel. Die Vor- bzw. Zwischenläufe waren in Scheeßel, Gornjara Radgona (Jugoslawien), Skive (Dänemark) und Hamburg-Farmsen ausgetragen worden.

In Mühldorf ist man mit internationalen Läufen bestens vertraut, und so lag auch diesmal die Organisation wieder in guten Händen. Die Bahn

befand sich in bestem Zustand und wurde in den Rennpausen immer wieder hergerichtet. Es war sehr heiß an diesem Tag (trotz des Badewetters waren über 15 000 Zuschauer gekommen) und viele Besucher, die an der Bahnumrandung standen, waren froh, wenn sie vom Wasserpumpwagen, der die Bahn besprengte, einige Tropfen abbekamen.

Der Europameisterschaftswettbewerb wurde in neun Ausscheidungsläufen und einem Schlußrennen ausgetragen. In jedem Lauf starteten 6 Fahrer. Für das Schlußrennen waren die acht Punktbesten zugelassen. Für die Plätze eins bis fünf bei den jeweiligen Vorläufen gab es 6 — 4 — 3 — 2 — 1 Punkte. Zugelassen waren Spezialmaschinen bis 500 ccm, wobei die JAPs in der Überzahl waren.

Schon der erste Lauf begann mit einer Sensation. Der norddeutsche Fahrer Horst Kinkelbur kam sehr gut vom Start weg und übernahm die Spitze. Manfred Poschenrieder wollte sich nach vorne kämpfen. Dabei stürzte er, zog sich aber keine Verletzungen zu. Kinkelbur gewann diesen Lauf mit einem Schnitt von 115,8 km/h vor dem Tschechen Antoni Svab. Dritter war der Schwede Lindblom. Christensen-Dänemark und Walla-Österreich belegten die nächsten Plätze.

Tomicek-CSSR schied schon kurz nach Beginn des zweiten Laufes mit Maschinenschaden aus. Timo Laine-Finnland wurde seinem guten Ruf gerecht und siegte vor dem Engländer Don Godden. Thomsson-Schweden kam mit seiner JAP auf den dritten Platz. Heinrich Sprenger, der Deutsche Meister, wurde Vierter.



Der dritte Lauf wurde zu einem spannenden Kampf zwischen dem Norweger Ödegard und Rainer Jüngling. Erst in der letzten Runde konnte Ödegard seinen Rivalen etwas abhängen. Ex-Europameister Petersen (Dänemark) kam als Dritter ein. Nach ihm fuhr der Schwede Sigurd durchs Ziel.

Zwei Runden lang führte der überraschend starke Kinkelbur im 4. Lauf, mußte dann jedoch mit Maschinenschaden aufgeben. Davon profitierte Manfred Poschenrieder, der sich durch den Sieg in diesem Rennen 6 wertvolle Punkte sicherte. Käter-Deutschland, Laine-Finnland und Tomicek-CSSR belegten die nächsten Plätze.

Der Engländer Don Godden, Europameisterschaftszweiter des Vorjahres, zeigte sich im 5. Lauf wieder als Klassefahrer und gewann mit einem Schnitt von 115,3 km/h vor dem Schweden Thomsson. Kastl-Deutschland erkämpfte sich den 3. Platz. Dann kam Sigurd-Schweden vor dem etwas enttäuschenden Heinrich Sprenger. Rainer Jüngling war in der zweiten Runde mit Maschinenschaden ausgefallen.

Petersen-Dänemark setzte sich im sechsten Lauf klar gegen den CSSR-Fahrer Svab durch. Lindblom-Schweden, Walla-Österreich und Ödegard-Norwegen folgten auf den weiteren Plätzen.

Das 7. Rennen machten die beiden deutschen Fahrer Jüngling und Poschenrieder unter sich aus. Jüngling fuhr mit knappem Vorsprung durchs Ziel. Beide sicherten sich durch die hier erzielten Punkte die Teilnahme am Schlußrennen. Dritter war Petersen vor Sprenger.

Im 8. Lauf holte sich der Engländer Godden seinen zweiten Sieg. Timo Laine aus Finnland konnte hier Zweiter werden. Kastl-Deutschland kam auf Platz Drei.

Der 9. Lauf wurde von dem Schweden Thomsson gewonnen. Christensen-Dänemark, Sigurd-Schweden, Lindblom-Schweden und Ödegard-Norwegen durchfuhren in dieser Reihenfolge nach dem Sieger das Ziel.

Damit waren die Ausscheidungsläufe beendet, auf Grund derer sich die 8 punktbesten Fahrer für das Schlußrennen, also den eigentlichen Endlauf, qualifiziert hatten. Teilnahmeberechtigt waren demnach: Godden-England, Thomsson-Schweden, Laine-Finnland, Petersen-Dänemark, Svab-CSSR, Jüngling-Deutschland, Poschenrieder-Deutschland und Lindblom-Schweden.

Groß war die Spannung vor diesem Endlauf. Würde es Manfred Poschenrieder gelingen, zum dritten Mal nacheinander Europameister zu werden? Um es gleich zu sagen, es gelang ihm! Poschenrieder erwischte einen prächtigen Start und das war schon der halbe Sieg, wenn man be-



Oben: Manfred Poschenrieder begann den Renn- tag nicht glücklich, denn bereits im ersten Lauf stürzte er und vergab Punkte. Zur Qualifikation für das Schlußrennen reichte es aber gerade noch. Und da zeigte er dann sehr viel, hatte einen guten Start und konnte sich seine Verfolger bis ins Ziel vom Leib halten. Der Engländer Don Godden kam als Zweiter aufs Treppchen (links), während Petersen-Dänemark den dritten Platz belegte (Bild unten).

denkt, wie schwer es für die Verfolger ist, sich durch die vom Vordermann aufgewirbelten Sandfontänen nach vorne zu kämpfen. Der Engländer Godden versuchte immer wieder heranzukommen, doch gelang ihm das nicht, so daß sich Poschenrieder mit dem hervorragenden Schnitt von 118,3 km/h Sieg und Titel holte. Hinter Godden kam Petersen-Dänemark auf den dritten Platz. Die weitere Platzierung: 4. Laine-Finnland, 5. Thomsson-Schweden, 6. Jüngling-Deutschland, 7. Svab-CSSR, 8. Lindblom-Schweden.

Im Rahmenprogramm wurden Rennen der Lizenz- und Ausweisklasse durchgeführt. Bei den nationalen Lizenzfahrern siegte der Lokalmatador Unterholzner vor Hans Zierk-Lehrte und Alfred Aberl-München.

Bei den Gespannen gewannen Feindel/Kraus (Mannheim) vor den punktgleichen Hofmann/Hohenester (Dießen) und Preisinger/Dorer (Marktobendorf). In der Ausweisklasse siegte Raab-Mühlendorf vor Betzl-Rott/Inn und Hasenberger-Pfarrkirchen.

Den Abschluß bildete das Lizenzfahrerrennen um den Ehrenpreis der Stadt Mühlendorf. Nach einigen Fehlstarts gewann der Engländer Godden mit 115,5 km/h vor Petersen-Dänemark und Laine-Finnland. *E. Schwaiger*

Timo Laine aus Finnland gehört seit Jahren zur internationalen Spitzenklasse. Schon 1961 war er Europameister. In den Vorläufen hatte er sehr gute Ergebnisse erzielen können, so daß er sich hinter Don Godden und Thomsson-Schweden als Dritter für den Endlauf qualifizieren konnte. Dann aber, im Schlußrennen, langte es nur zu einem vierten Platz.



BMW-Treffen in Opatija

Wir bringen den Bericht unseres Lesers jetzt zur Urlaubszeit, vielleicht braucht noch jemand eine Anregung. Haben Sie schon mal überlegt, ob sich eine Zehn-Pässe-Fahrt lohnen könnte? Die Anfahrt in schnellem Rutsch, die Pässe als Hauptgericht, und vielleicht zum Abschluß ein paar Tage an irgendeinem Wasser? Nicht als tierisch ernsten Spezial-Erholungs-Urlaub, sondern um was zu erleben? *Redaktion*

Wie so oft, kribbelte es auch diesmal wieder, als die Ausschreibung zum BMW-Treffen in Opatija eintraf. Also los. Am Sonntag gegen 7 Uhr früh bei Siegburg auf die Autobahn über Frankfurt in Richtung Aschaffenburg. Dann nach München. Bis hierher war die Autobahn fast leer, die Stadtdurchfahrt läßt uns heftiges Gedränge erleben. Solo mit der R 60 ist's aber kein Problem.

In der Nähe des Chiemsees haben wir unsere erste (und einzige) Panne. Die rechte Befestigungsschraube des Kippständers ist trotz Feder-ring einfach weg. Behelfsmäßig wird sie durch eine normale M 10-Schraube ersetzt, und schon geht's weiter.

In Bad Reichenhall kommen wir an die österreichische Grenze, werden schnell durch den Zoll abgefertigt und landen über Hallein schließlich in Golling. Hier machen wir Station und genießen das klare Wetter und die weite Sicht in einem ausgedehnten Abendspaziergang.

Am nächsten Morgen geht die Fahrt in aller Ruhe bei herrlichem Wetter zum Paß Lueg (562 m), den die R 60 überhaupt nicht spüren läßt. Hinterher wurde es schon schwieriger. Über Werfen und Radstatt zum Radstätter Tauernpaß (1738 m). Es wird merklich kühler. Und die Straße? Auf sehr vielen riesigen Schildern wird verkündet: „Hier werden Straßen der Zukunft gebaut.“ Baustelle an Baustelle. Vom Staunen über diesen sagenhaften Aufwand wurde die Fahrerei aber auch nicht besser. Es war gar nicht so einfach, drei holländische Reisebusse zu überholen. Am schlimmsten waren deren Auspuffwolken, die uns langsam aber sicher in kleine Negerlein verwandelten. Aber die Fahrer lotsten uns bei der nächsten Gelegenheit vorbei.

Gegen 12 Uhr legen wir eine Kaffeepause ein. Aber . . . man soll eben nicht an steilen Auf-fahrten halten. Herrlich ist das Plätzchen. Wasserfall, romantische Holzbrücke und etwas Wiese. Den losen Splitt auf der Straße sahen wir nicht. Als der Kaffee dann genossen ist, passiert es beim Weiterfahren: Die R 60 ist trotz Gepäck und Schmiermax nicht in Bewegung zu bringen. Das Hinterrad dreht durch und schleudert den

Splitt in der Gegend herum. Absteigen, Anschieben. So etwas passiert einem aber nur ein einziges Mal!

Weiter geht's über Tweng, Katschberg (1641 m), Kremsbrücke und Gmund nach Spittal, schließlich über Villach und den Wurzenpaß (1073 m, 26^{0/0}) nach Podgoren an die Grenze.

Die Abfertigung klappt schnell. Reisepaß vorzeigen und „Gute Fahrt nach Opatija“. Wir sind direkt verblüfft.

Auf guten Straßen in Jugoslawien fahren wir noch bis Godz Martulik, etwa 15 km hinter der Grenze. Hier ist zweite Raststation im ganz vorzüglichen Hotel France Rozman, kurz hinter der Save-Brücke.

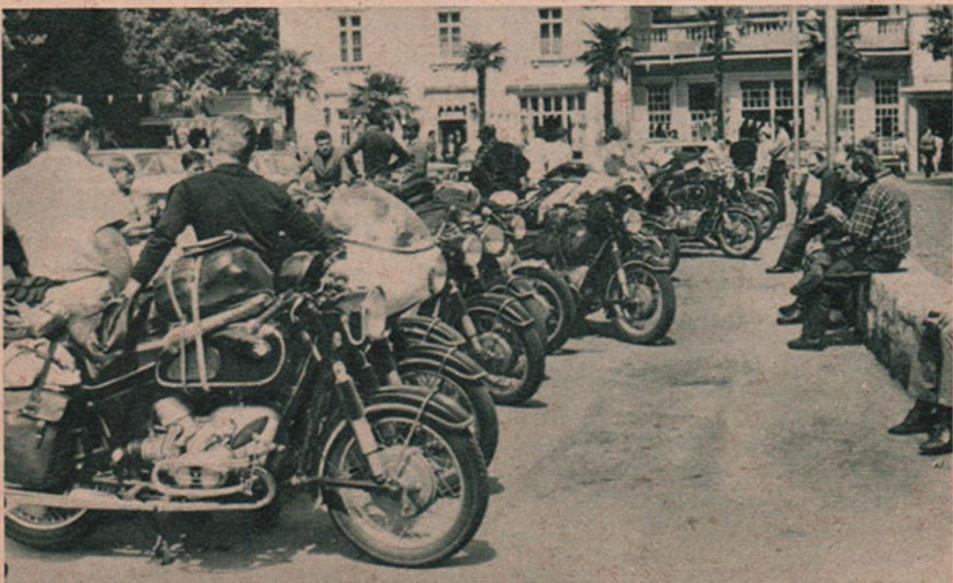
Am Dienstag regnet's heftig. Wir haben viel Zeit und die Verpflegung im Hotel ist verlockend, wir legen einen Ruhetag ein. Und schon am Mittwoch scheint die Sonne. Weiter, weiter!

Über Jesenice geht's nach Ljubljana (Laibach), wo eine kurze Rast in der BMW-Vertretung eingelegt wird. Alles staunt hier, wie überall, über die Maschine, die Fahrtstrecke . . . was werden die erst Augen gemacht haben, als einen Tag später die BMW-Fahrer in ganzen Scharen hier vorbeifahren!

Über Postojna (Adelsberg) fahren wir dann weiter nach Opatija. Wir sind beide ganz baff, als wir überraschend von der Höhe aus die blaue Adria vor uns sehen. In 10 Minuten sind wir am Ziel, anscheinend als erste BMW, denn das Staunen, mit dem wir umlagert werden, ist unwahrscheinlich.

Und gestaunt wird auch schließlich im Hotel,

Die BMW-Fahrer wurden auf dem Slatina-Platz in Opatija, der blitzsauberen Kurstadt, von den Einheimischen begeistert und freundlich begrüßt.



als wir, nachdem man uns zuerst ja nur in Lederbekleidung sah, dann abends pickfein zum Erkundungsspaziergang Arm in Arm (meine Frau fährt stets mit) losziehen.

Donnerstag ist die Zielkontrolle aufgebaut. Alles trifft sich auf dem Slatina-Platz. BMW-Fahnen überall: an den Häusern und in den Händen der Schulkinder. Dann hört man das Röhren der ersten schweren BMWs. Es wird direkt zur Schau, als ca. 20 Wiener in geschlossener Formation einziehen. Nicht mehr zu überbieten sind 37 Holländer, die alle in weißer Kombination, Licht voll aufgeblendet, in Doppelreihe heranbrummen. Dazwischen die vielen Einzelfahrer, nicht zu vergessen auch die Wagen.

In wenigen Stunden hatte BMW die ganze Stadt erobert. Die Begeisterung und die Freundlichkeit der einheimischen Bevölkerung waren einmalig. Es wurde ein großes Volksfest.

Am Freitag gab's eine kleine Geschicklichkeitsfahrt, die für Solomaschinen einen Rundkurs im Freilichttheater (unter 2 min zu fahren) vorschrieb. Immerhin schaffte es einer sogar fehlerfrei in 48 Sekunden!

Nachmittags wurde eine Dampferfahrt geboten, die auf der Insel Rab mit Musik, Trachtenmädeln und Rosen endete. Spät nachts um eins kamen wir wieder zurück.

Samstag ging's zuerst an die Adria zum Baden. Kühl aber herrlich! Nachmittags eine schöne Folklore-Veranstaltung und abends dann der große Festball und Preisverteilung. Schließlich sogar Feuerwerk über der Adria.

Schade, daß der Sonntag schon wieder für die Heimreise geplant war. Aber auch diese Fahrt wollten wir genießen, wir hatten uns etliche Pässe vorgenommen . . . doch das ist eine andere Geschichte. *A. Meyer*

Abschluß der

Europa-Geländemeisterschaft

Vier Wettbewerbe waren als Wertungsläufe für die in diesem Jahr erstmals offiziell ausgeschriebene Europa-Geländemeisterschaft angesetzt worden: in Zschopau am 4. und 5. Mai, am Semmering (Alpenfahrt) zwei Wochen später, Bergamo für den 8. und 9. Juni — und schließlich Zakopane mit Termin 21./22. Juli (wobei die „Betroffenen“ hofften, zu diesem letzten Lauf gar nicht mehr anreisen zu müssen, weil das Resultat dreier Wettbewerbe evtl. genügt hätte). Aber dann kam es doch anders: die Italiener hatten internen Stunk im Zusammenhang mit der Sechstagesfahrt bekommen und sagten unvermittelt und reichlich kurzfristig ihre Veranstaltung ab — die geplante Umstellung der Dreitagefahrt in Isny als Ersatz verbot sich aus verschiedenen Gründen —, und so war man froh, als die wendigen Tschechen sich anboten, auf die Schnelle noch eine Zweitagesveranstaltung einzuschreiben — zum einzigen noch freien Wochenende, 6./7. Juli, in Jilemnice.

★

Hier in Jilemnice fielen für die diesjährige Saison die ersten Entscheidungen. Volker Kramer und Siegfried Gienger auf den schnellen Zündapp-KS-Varianten in den Klassen bis 50 und 100 ccm, Rolf Witthöft auf der Puch 125, MZ-Star Werner Salevsky bei den Viertellitermaschinen und Kvetoslav Masita auf der 350er Jawa setzten bereits beim dritten Lauf der Europameisterschaft den Schlußpunkt hinter ihren Titelgewinn.

In einer Meisterschaftsrunde, die trotz des vorzeitigen Ausganges in fünf der acht Klassen an sportlichem Reiz und an Spannung alles übertraf, was sich die offiziellen und inoffiziellen Fürsprecher einer EM und deren Reglement auch nur zu hoffen gewagt hatten. Eine Titeljagd, die auch dem heuer so arg zusammengeschrumpften Waldgängerhüflein aus der Bundesrepublik eine kaum erwartete Erfolgsausbeute einbrachte. Zumal auch noch Trinkner auf der 75er Zündapp und Schmider auf Jawa in der Klasse über 350 ccm den Sekt für die Meisterschaftsfeier beruhigt kalt stellen konnten, da sie mit ihrer Ausgangsposition für den Endlauf in Zakopane alle Trümpfe in der (Hinter-)Hand hatten. Der Gerechtigkeit halber sei noch erwähnt, daß sich auch Brandl mit seinem Klassensieg im Riesengebirge noch eine reelle Chance auf den EM-Pokal ausrechnen hätte können — wenn nicht das Münchner Werk (des begehrten Titels in der populären 50er Klasse auf jeden Fall sicher) wohl rein aus finanziellen Gründen auf eine Fortsetzung des erbittert geführten markeninternen „Bruderstreites“ verzichten und zum Endlauf lediglich noch Trinkner und Specht (der, ebenso wie Brandl und Dieter Kramer, noch Meisterschaftszweiter werden kann) schicken wird.

Am großen westdeutschen „Absahnen“ hatte in Jilemnice vor allem Zündapp den entscheidenden Anteil. Das Münchner Werk kassierte durch Brandl, Trinkner, Gienger und D. Kramer von 50 ccm aufwärts vier Klassensiege, durch Volker Kramer, Specht und den erstmals auf einer 100er aus München startenden Heinz Brinkmann drei zweite Plätze, und schließlich durch das Null-Fehler-Klassensieger-Team Brandl — Gienger — D. Kramer auch noch den ersten Platz bei den Fabrikmannschaften vor Zündapp II (V. Kramer, Trinkner, Specht) und dem deutschen Jawa-Trio Schmider, Schek und Behrens. (Brinkmann startete hier auf Zündapp sozusagen als Vorbereitung auf die Sechstagesfahrt, wo er die vorgesehene Zündapp-Trophy Mannschaft verstärken wird.)

Die großen Verlierer waren erneut die bis vor kurzem noch so sieggewohnten Ostdeutschen. Sie waren mit einem 30 Köpfe starken Aufgebot in die CSSR gekommen, um den bei der Alpenfahrt verlorenen Boden wieder gutzumachen. Sieht man von Salevskys Klassensieg und dem 3. bzw. 4. Platz von Willamowski und Weber (hinter Mrazek) in der Viertelliterklasse ab, so brachte dieser Aufwand lediglich noch einen 3. Platz von Peter Uhlig in der 175 ccm-Klasse (hinter Leitgeb und Specht; Halser wurde gar nur 10.) und einen Vierten durch Teuchert bei den 350ern (hinter Masita, Vytlačil und Schek) ein. Uhlmann, Baumann, Seyfert, Riedel und K. H. Wagner (durch Sturz), einst sichere „Ankommer“, blieben auf der Strecke. Fordert der Zwang, mit den seit einem Jahr sehr schnell gewordenen Puchs und Jawas mitzuziehen, bereits seinen Tribut?

Freilich, die zum großen Teil auf der bekannt-berühmten, steinhart ausgetrockneten und bergigen Spindelmühler Six-days-Strecke abrollende Riesengebirgsfahrt stellte vom ersten bis zum letzten der insgesamt 600 Kilometer ungewöhnlich hohe Anforderungen. Schon in der ersten Schleife herrschte große Aufregung, als an die zwei Dutzend Fahrer mit niedrigen Startnummern, darunter Brandl, Kramer, Lehner („... ich bin doch kein Pfadfinder!“), im wahrsten Sinne des Wortes „in den Wald hinein“ kamen und vergebens den verlorenen Minuten nachhetzten, weil

böse Buben unbekannter Herkunft die Markierungspfeile abgeräumt hatten. Doch Fahrleiter Nyvlt, von Jury-Wiggerl (Kraus) sekundiert, zog ebenso souverän die Konsequenz (Neutralisation der Etappe), wie er nach der Absage aus Bergamo mit seinem Stab kurzfristig den Ersatzlauf organisierte, und wie er die Fäden während der Fahrt auch in heiklen Situationen nie aus der Hand gab.

Nur einmal ließ er sich dreinreden — von Jury-Oberst Hasselroth, dem es ja nie hart genug hergeht, und der von der ersten Runde an A-Zeiten durchsetzte. Das Ergebnis: selbst die absolute Spitze hatte an den Zeitkontrollen oft nur eine oder zwei Minuten Zeit zum Schnaufen, nicht wenige sogar Mühe, wenigstens in der Karenz zu bleiben. Wenn Leute wie Schmider, Leitgeb, Uhlig, Hansson die Uhren mit „fliegendem Start“ passierten, brauchte es nicht zu wundern, daß es drunter und drüber ging. Das Tanken fand so natürlich prinzipiell nach dem Stempeln statt.

So waren bereits nach dem ersten Fahrtag 35 der 147 gestarteten Fahrer ausgefallen, weitere 12 wurden wegen Zeitüberschreitung (30 Minuten!) aus der Wertung genommen; wer sich bei der Hetzjagd den tödlichen Keim an der Maschine zuzog, kann mit noch einmal einem Dutzend geschätzt werden. Denn am Sonntagabend war das Hüflein der Überlebenden auf 78 zusammengeschrumpft, wovon ganze 38 mit Gold, weitere 9 wenigstens mit Silber nach Haus fuhren.

69 Ausfälle also. Darunter Sommerauer auf der 175er Puch (Getriebe) als Klassenschnellster des ersten Tages, seine Markengefährten Lehner und Gabler sowie Alpenfahrtsstar Hansson auf der 350er Husqvarna (der allerdings hier in Jilemnice schon vorher nichts zu bestellen gehabt hatte) und die schon erwähnte MZ-Prominenz. 69 Ausfälle und nur 38 Goldene! War der Bogen überspannt?

Daß die beispielhaft über die Runden gebrachte Riesengebirgsfahrt trotz allem in keiner Phase zu platzen drohte, spricht dagegen. Und dagegen spricht, daß nie der Zufall mitfuhr und unter den Favoriten die Entscheidung im Stechen in den Sonderprüfungen fiel. So im Duell Schmider gegen Fojtik bei den schweren Maschinen, in dem der Wolfacher nach einem mitreißenden Endspurt (Fojtik: 123,4 + 223,9 + 159,4 + 140,1 Sek. — Schmider: 125,3 + 225,2 + 160,0 + 137,6) schließlich um ganze 1,3 Sekunden am Klassensieg vorbeifuhr. So auch in den Zweikämpfen Brandl gegen Volker Kramer und Dieter Kramer gegen Witthöft.

Für Andreas Brandl stand „Alles oder Nichts“ auf dem Programm. Nur ein Klassensieg mit mindestens 15,7 Sekunden Vorsprung hätte das Blatt noch zu seinen Gunsten wenden können. Es reichte dazu nicht. 1,1 Sekunden am Berg und 0,2 im Gelände nahm er dem Leader am 1. Tag ab. Bei der zweiten Bergprüfung verlor er auf ihn 1,2 Sekunden, machte dann im Gelände nochmals 3,3 Sekunden gut — aber selbst als Kramer im Ziel 5 Strafsekunden aufgebrummt bekam, weil er die defekte Lichtleitung nicht mehr in Schuß brachte (woraus sicher auch ein Volker Kramer als Anwärter für die Trophy Mannschaft gelernt haben sollte), fehlten Brandl trotz Klassensieg schließlich noch 8,4 Sekunden zu seinem Glück.

Pachernegg und Lehner (beide Puch), Stuhlberger (KTM) und Schneidewind (Simson) hatten auch in Jilemnice nicht genügend „drin“, um hier mitmischen zu können; vom Rest ganz zu schweigen.

Nicht viel anders erging es Dieter Kramer bei den 125ern. 4,2 Sekunden machte er gegen Witthöft am Berg gut, 12,7 auf der ersten Geländepfung, nochmals 4,0 das zweite Mal auf der Bergstrecke. Als Witthöft dann seinesseits am 2. Tag im Gelände 5,6 vorlegte, fehlten dem Wahlmünchner in der Meisterschaftsrechnung zu guter Letzt doch noch 23,1 Sekunden, um eine Vertagung auf Zakopane erzwingen zu können. Dietrich und Gabler (beide Puch) konnten zu keiner Zeit in das Spiel der Spitzenreiter eingreifen.

Den Vierten im Bunde der Hercules-Abwanderer, Zündapp-Debutant Heinz Brinkmann, trennten bei seinem ersten Versuch mit der Münchner Hunderter 17,1 Sekunden vom frischgebackenen Europameister Gienger. Er nahm diesem einmal glatte 5 Sekunden ab (Gienger: 141,1 + 243,5 + 180,2 + 162 — Brinkmann: 142,7 + 243,5 + 180,4 + 157), fuhr einmal gleiche Zeit, vergab seine Chancen auf den Klassensieg jedoch im Eifer des Gefechts, als er im Gehetze des ersten Tages um eine Minute zu früh stempelte, was sein Konto mit 20 Strafsekunden belastete. Dritter wurde in dieser Klasse Günter Lücken, maschinell sicher den Werksmaschinen unterlegen und mit aufgeschlagenem Gehäuse gerade noch im 1000 m hoch gelegenen Ziel Horni Misecki eingetroffen. 20 km länger, und auch er wäre — wie alle anderen dieser Klasse — auf der Ergebnisliste unter „vzdal“ — ausgefallen — geführt worden. Er wäre, für diese unbarmherzige Riesengebirgsfahrt bezeichnend, in guter Gesellschaft gewesen...

Endlauf in Zakopane

Nachdem Zündapp so nach den ersten drei Läufen durch Volker Kramer den Meistertitel der Klasse bis 50 ccm und durch Siegfried Gienger den der Klasse bis 100 ccm sicher in Händen hatte und sich die zweiten Plätze bei den 50ern durch Brandl und bei den 125ern durch Dieter Kramer durch den Ausgang des letzten Laufs in Zakopane nicht mehr nehmen lassen konnte, blieb der Versuch, auch noch die zwei Klassen bis 75 und bis 175 ccm dazuzugewinnen. Genauso, wie verständlicherweise seitens Neckermann die Chance, den Meistertitel in der „großen“ Klasse zu bekommen, nicht ungenutzt bleiben konnte.

155 Fahrer aus acht Nationen (Italien, Österreich, Ost- und Westdeutschland, Polen, der Sowjetunion, Schweden und der Tschechoslowakei) starteten bei sehr schlechtem Wetter, nachdem es vorher schon drei Tage ununterbrochen geregnet hatte. Die Fahrtleitung verlangte unverständlicherweise A-Zeiten, und es war schon von vornherein klar, daß sich das verheerend auswirken werde. Zwar kamen immerhin noch 52 Fahrer, also ein knappes Drittel der Gestarteten, ins Ziel des ersten Tages, aber viele hatten so große Zeitüberschreitungen, daß nur 33 tatsächlich gewertet wurden und für den zweiten Tag Startgenehmigung erhielten.

Unter den so Ausgeschiedenen war auch Heinz Brinkmann, Zündapps „Neuerwerbung“, der hier eine 50er fuhr, aber mit Kupplungsschaden aufgeben mußte. Jedoch — er war in guter Gesellschaft, denn auch alle anderen Fahrer seiner Klasse (!), auf Puch, Simson, Hercules und KTM, kamen nicht ins Ziel. Sie fielen hauptsächlich den drei langen Steilhängen zum Opfer, die von den kleinen Motoren nur hätten bezwungen werden können, wenn genügende Anfahrmöglichkeit vorhanden gewesen wäre. Diese aber wurde in vielen Fällen durch die von zweitklassigen Fahrern in den Hohlwegen verursachten Verstopfungen vereitelt. Dazu kam, daß ja lt. Europameisterschafts-Reglement die Fahrzeiten für alle Klassen gleich sind, das heißt, daß die kleinen Fünffziger genauso schnell fahren müssen wie die 500er oder 250er — und das auf Gebirgsstrecken, die hier in Zakopane oft kilometerlang bergan führten.

Um so eindrucksvoller mußte die Leistung von Hans Trinkner erscheinen, der mit seiner 75er Zündapp nur an einer der insgesamt 14 Kontrollstellen, die die 310 km lange Strecke aufwies, um 1 Minute nach der Karenzzeit ankam, und der damit gegenüber dem Zweitplatzierten fast 1000 Punkte

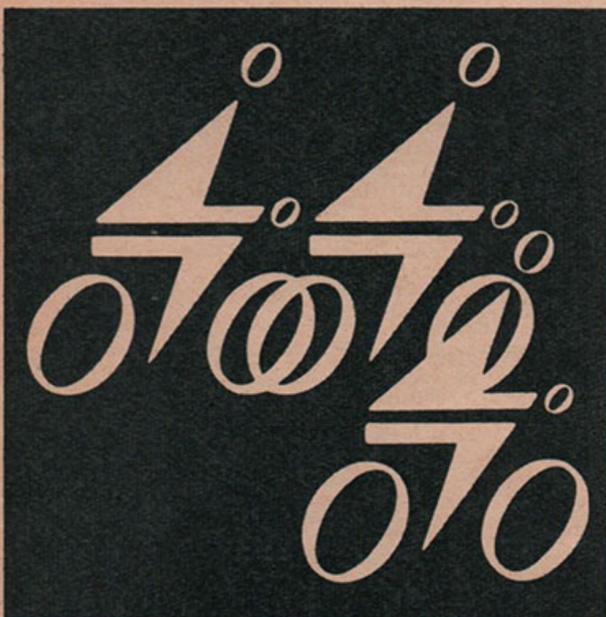
Vorsprung herausfuhr. Selbst der nach dem dritten Lauf noch an 1. Stelle liegende Simson-Werksfahrer Dieter Salevsky war bereits weit abgeschlagen, als er noch kurz vor Schluß mit Kurbelwellenschaden ausscheiden mußte. Insgesamt kamen auch in dieser Klasse nur drei Fahrer ans Ziel. Total aufgerieben wurde die Klasse bis 100 ccm, in der deutscherseits die Zündapp-Privatfahrer Lammers und Lüken gestartet waren. Und in der „heißen“ 125er Klasse kamen von 36 gestarteten Konkurrenten ganze 6 ins Ziel, darunter die drei Puch-Werksfahrer Witthöft, Gabler und Dietrich vor den Jawa-Werksfahrern Cemus und Vorlicek.

In der Klasse bis 175 ccm war Lorenz Specht mit der Zündapp auf dem besten Wege, noch eine Europameisterschaft für Zündapp bzw. Westdeutschland zu holen. Er fuhr, wie so oft, ausgesprochen stark und war der einzige Fahrer des gesamten Feldes (!), der vor seiner Zeit an den Kontrollen eintraf, so daß er dort sogar noch Arbeiten wie Kettenspannen u. a. durchführen konnte. Und nachdem der Puch-Spitzenfahrer Leitgeb wegen Kettenbruch und Kraftstoffmangel hatte aufgeben müssen und der MZ-Fahrer P. Uhlig in der Sonderprüfung gestürzt war, glaubte man allgemein, daß der immerhin heute schon 37jährige Specht auf seiner 150er Zündapp den Europameistertitel in der Tasche habe.

Aber wieder einmal war der „Altmeister“ vom Pech verfolgt: als die Aufhängung des hydraulischen Lenkungsdämpfers unter dem Tank abbrach, wurde auch das dort mit befestigte Massekabel herausgerissen. Und bis der Lenz wußte, woran der Fehler lag, und bis er den Tank runter und wieder drauf hatte, waren 6 Minuten Verspätung beieinander — erstaunlich wenig für die geleistete Arbeit, aber zuviel, um die Hoffnungen auf den Titel noch zu realisieren. Immerhin reichte es noch zu einer unter den gegebenen Voraussetzungen wertvollen Silbermedaille, während sich den 1. Platz dieser Klasse der MZ-Werksfahrer Halser vor Valek (Jawa) und Galund-Schweden (Husqvarna) holte. Durch diese Punkteverschiebung ging dann der Meistertitel an P. Uhlig auf der MZ. In der 250er Klasse siegte erwartungsgemäß Werner Salevsky vor seinem MZ-Stallgefährten H. Weber und dem tschechoslowakischen Jawa-Werksfahrer Mrazek.

In der Klasse bis 350 ccm lag zunächst unser Herbert Schek mit der Jawa an zweiter Stelle. Aber leider mußte der Neckermann-Vertragsfahrer dann am zweiten Tag mit Rahmenbruch aufgeben, so daß der MZ-Werksfahrer Teuchert praktisch unangefochten vor seinem Teamgefährten Heise und dem Russen Czircew die Klasse gewinnen konnte.

Ein sehr scharfer Kampf entbrannte vom ersten Tag an in der Klasse über 350 ccm zwischen Neckermann-Vertragsfahrer Erwin Schmider auf der
(Schluß auf Seite 580)



IFMA 1968 in Köln

vom Samstag, 7. September
bis Dienstag, 10. September

Der exklusive Sport

- so überschrieb das Fernsehen eine Sendung über Motorradfahren - ist wieder anerkannt. Das Motorrad steht nicht mehr im Gegensatz zum Auto. Es bietet einfach andere sportliche Möglichkeiten.

Die exklusive Schau

Die IFMA in Köln ist die einzigartige Gelegenheit, das zu sehen, was 47 Aussteller aus aller Welt an neuesten Motorzweirädern von 50 ccm bis zu 1000 ccm anzubieten haben. Bei diesem Vergleich wird so recht klar, wer den Wunsch des sportlichen Motorradfahrers am besten trifft.

Der exklusive Treffpunkt

Klar, daß die IFMA in Köln deshalb das große Treffen aller Windgesichter ist. Auch dieses Jahr im September begegnen sich - wie alle zwei Jahre - in Europas modernster Messehalle wieder Tausende, denen das Motorradfahren ein sportliches Erlebnis ist.

**Wir erwarten Sie auf der
8. Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung**

Endspurt zur

Deutschen Geländemeisterschaft

in Gefrees

Mit den beiden Läufen in Gefrees und Bielstein, den letzten der insgesamt gefahrenen fünf dieses Jahres, ging die Deutsche Geländemeisterschaft 1968 zu Ende.

Gefrees (am 30. Juni) hätte u. U. bereits in allen acht Klassen die Meister bringen können — aber nur in fünf der Klassen wurde dieses Ziel schon hier bei der „DMV-Fichtelgebirgsfahrt“ erreicht. Denn eine hochsommerliche Witterung ließ diese Veranstaltung zur vielleicht schwersten aller fünf Prüfungen werden — der steinharte Boden stellte, obwohl B-Zeiten auch ab der zweiten Runde gefahren werden durften, außerordentliche Anforderungen an die Fahrer — und ließ von den Gespannen nur zwei das Ziel erreichen.

Zum nicht geringen Erstaunen der die Rückkehr aus der ersten Runde bei Start und Ziel Erwartenden kamen selbst die Solo-Spitzenfahrer hier schon teilweise gerade noch in der Karenz herein — und es gab mächtige Aufregung. Dann freilich hatten sich die Konkurrenten auf die Anforderungen wohl eingestellt, denn sie kamen in der zweiten und dritten Runde der (im wesentlichen den Vorjahrskurs, die Sonderprüfungsstrecke in Gegenrichtung, benutzenden) Strecke durchaus mit den Zeiten zurecht. Freilich erreichten von 164 Gestarteten nur 114 das Ziel.

Klassenbeste wurden in den einzelnen Klassen:

50 ccm: V. Kramer (Zündapp); A. Lehner (Puch); J. Wolfgruber (Zündapp); A. Brandl (Zündapp); H. Buder (Zündapp).

75 ccm: H. Trinkner (Zündapp); P. Neumann (Hercules); 3. G. Lüken (Zündapp); W. Butzner (Zündapp).

100 ccm: S. Gienger (Zündapp); R. Lammers (Zündapp); Epke (Hercules); Terne (Zündapp); Englbrecht (Hercules).

125 ccm: D. Kramer (Zündapp); Reichel (Hercules); Opel (Maico); Hendlmaier (Puch); Molle (Hercules).

175 ccm: L. Specht (Zündapp); K. Augustin (MZ); G. Dotterweich (MZ); K. Rentschler (MZ); Schulte (Hercules).

250 ccm: W. Behrens (Jawa); H. Büse (Maico); R. Herbertz (Jawa); M. Hildebrand (Jawa); L. Weigl (Maico).

350 ccm: H. Schek (Jawa); F. Nödinger (Maico); H. Wenz (Jawa); F. Hapfel (Jawa); U. Heiss (Maico).

500 ccm: E. Schmider (Jawa); L. Zeller (Maico); F. Witzel (Maico); J. Zimmermann (Maico); M. Liese (Maico).

Über 500 ccm: H. Schlicht (Triumph); K. Distler (BMW); K. Servay (BSA); E. Ackermann (BMW).

Gespanne: Steenbock/Rettschlag (BMW); Hartmann/Hartmann (BMW).

und in Bielstein

Der Endlauf in Bielstein — die traditionelle ADAC-Rheinlandfahrt — am 14. Juli — brachte wieder ausgezeichneten Sport. Die Organisation der Veranstaltung, in bewährten Händen liegend, war, wie die korrekte Abnahme, tadelfrei. Trotz trockenen Wetters wurden dennoch die ersten beiden Runden mit C-, die dritte mit B-Zeit gefahren.

Einen leichten Mißton gab es nur im Zusammenhang mit einem Protest von Steenbock, den eine ausgelassene Durchfahrtskontrolle die Meisterschaft kostete (obwohl er die Zusage eines Funktionärs hatte, seine Durchfahrt gelte als gewertet) — zweifellos ein um so bedauerlicherer Zwischenfall, als er gerade das Paar Steenbock/Rettschlag betraf, dem sicherlich jede Unkorrektheit fernlag und dem jeder den Meistertitel nicht weniger gönnt hätte als den glücklicheren Konkurrenten. Aber nach Lage der Dinge konnte wohl nicht anders entschieden werden.

Besonders erwähnenswert die Sieger- bzw. Meisterehrung, bei der die neuen Deutschen Geländemeister mit goldenem Kranz, die besten Ausweisfahrer mit einem Nelkenstrauß geehrt wurden. Und nicht zu übersehen der freundliche Sonderapplaus, der dem Meister der großen Soloklasse, Hans Schlicht auf der Triumph, galt. Er zeigte, wie sehr man gerade ihm den Meistertitel gönnte (und Kurt Distler braucht sich deshalb nicht zu grämen — wir wissen, wie er in dieser Saison mit der BMW umgegangen ist, und in seinem Alter steht ja wohl noch manche Meisterschaft ins Haus). Die Klassensieger: 50 ccm: A. Brandl; 75 ccm: H. Trinkner; 100 ccm: S. Gienger; 125 ccm: R. Witthöft; 175 ccm: L. Specht; 250 ccm: W. Behrens; 350 ccm: H. Schek; 500 ccm: E. Schmider; über 500 ccm: K. Neidig; Gespanne: Tief/Umland (BMW).

Als Deutsche Geländemeister 1968 stellen sich nach den Ergebnissen der fünf Wertungsläufe nunmehr vor:

Klasse bis 50 ccm: **A. Brandl auf Zündapp**
Klasse bis 75 ccm: **H. Trinkner auf Zündapp**
Klasse bis 100 ccm: **S. Gienger auf Zündapp**
Klasse bis 125 ccm: **R. Witthöft auf Puch**
Klasse bis 175 ccm: **L. Specht auf Zündapp**
Klasse bis 250 ccm: **W. Behrens auf Neckermann/Jawa**
Klasse bis 350 ccm: **H. Schek auf Neckermann/Jawa**
Klasse bis 500 ccm: **E. Schmider auf Neckermann/Jawa**
Klasse über 500 ccm: **H. Schlicht auf Triumph**
Klasse Gespanne: **Hartmann/Hartmann auf BMW**

Eine ausführlichere Liste der Deutschen Geländemeisterschaft der Lizenzfahrer und der „Besten Ausweisfahrer“ bringen wir im nächsten Heft.

Fu.

Deutsches Aufgebot zur Sechstagesfahrt

Für die Internationale Sechstagesfahrt, die in diesem Jahr in der Zeit vom 30. September bis 5. Oktober mit Standquartier in St. Pellegrino (nördlich von Bergamo/Oberitalien) stattfindet, wurden seitens der OMK folgende westdeutsche Nationalmannschaften nominiert:

Trophymannschaft	Vase A	Vase B
V. Kramer, Zündapp 50		
A. Brandl, Zündapp 50		
Brinkmann, Zündapp 75	Schmider, Jawa 500	Büse, Maico 250
Gienger, Zündapp 100	Schek, Jawa 350	Lenz Müller, Maico 125
D. Kramer, Zündapp 125	Witthöft, Puch 125	Trinkner, Zündapp 75
Specht, Zündapp 175	Gabler, Puch 100	Behrens, Jawa 250

Abschluß der Europa-Geländemeisterschaft

(Schluß von Seite 579)

Werks-Jawa und dem tschechoslowakischen Spitzenfahrer Fojtik. Schmider konnte diesen Kampf mit 6,5 Punkten Vorsprung für sich entscheiden und sich damit auch den begehrten Europameistertitel sichern.

Damit ergibt sich nun der folgende Stand in der 1968er Europameisterschaft:

Klasse bis 50 ccm:

1. V. Kramer (Zündapp) 8,4 Punkte; 2. A. Brandl (Zündapp) 15,4; 3. E. Schneidewind (Simson) 912,1; 4. R. Jenak (Simson) 1260,7; 5. S. Stuhlberger (KTM) 7227,9; 6. A. Mosconi (Zündapp) 7755,0; 7. M. Klerr (Puch) 11 837,5; 8. A. Lehner (Puch) 18 000,5.

Klasse bis 75 ccm

1. H. Trinkner (Zündapp) 0 Punkte; 2. D. Salevsky (Simson) 40,2; 3. L. Schünemann (Simson) 143,4; 7. Neumann (Löwer/Sachs) 8785,4.

Klasse bis 100 ccm

1. S. Gienger (Zündapp) 0 Punkte; 2. W. Opel (Löwer/Sachs) 6355,8; 3. G. Lüken (Zündapp) 6496,7; 4. P. Cihelka (Jawa) 6719,5.

Klasse bis 125 ccm

1. R. Witthöft (Puch) 0 Punkte; 2. D. Kramer (Zündapp) 78,3; 3. H. Dietrich (Puch) 216,2; 4. N. Gabler (Puch) 250,8; 8. H. Molle (Hercules) 6444,0.

Klasse bis 175 ccm

1. P. Uhlig (MZ) 42,0 Punkte; 2. W. Leitgeb (Puch) 53,3; 3. K. Halser (MZ) 83,3; 4. P. Valek (Jawa) 88,2; 5. L. Specht (Zündapp) 115,5.

Klasse bis 250 ccm

1. W. Salevsky (MZ) 0 Punkte; 2. H. Weber (MZ) 120,2; 3. Z. Cespiva (Jawa) 158,6; 5. Behrens (Jawa) 196,8.

Klasse bis 350 ccm

1. K. Masita (Jawa) 1,4 Punkte; 2. K. Teuchert (MZ) 127,2; 3. M. Vytlačil (Jawa) 330,8; 5. H. Schek (Jawa) 6090,9.

Klasse über 350 ccm

1. E. Schmider (Jawa) 1,3 Punkte; 2. J. Fojtik (Jawa) 22,9; 3. J. Briza (Jawa) 174,2.

Wa/Ra



Max-Spezialitäten

Meine Max wird eine Geländemaschine. Dazu habe ich nun einige Fragen. Wieviel müssen die Ventile aus den Führungen herausragen, damit die Ventildfedern auf die vorgesehene Spannung kommen?

Mit wieviel Spiel müssen die Rollen für die Nockenwelle eingepaßt werden? Aus Gewichtsgründen möchte ich einen leichteren Schalldämpfer anbauen. Welcher Dämpfer von einer anderen Maschine würde die geringste Leistungseinbuße bewirken?

Für den Maschinentransport möchte ich an einen Pkw eine Zugvorrichtung anbauen, so daß bei herausgenommenem Vorderrad die Gabel an diese Zugvorrichtung angeschraubt wird. Was ist dabei zu beachten?

H.-J. R. in H.

Eine alte NSU-Anweisung zur Leistungssteigerung führte aus, daß zur Erhöhung des Ventildrucks Beilagen bis zu 3 mm Stärke unter die Ventildfedern gelegt werden können. Man muß dabei aber beachten, daß zwischen dem unteren Federhalter und dem oberen Federende 8,5 mm Spiel bleiben. Der Ventilhub beträgt nämlich 8 mm. Das Ventilspiel wird für Einlaß und für Auslaß auf 0,15 mm eingestellt.

Die Rollen der Nockenwellenlagerung werden mit Fett eingesetzt. Spürbares Spiel darf nicht vorhanden sein. Die Rollen dürfen aber auch nicht mit Gewalt hineingedrückt werden. Ist Spiel vorhanden, dann müssen Sie sich Rollen mit Übergrößen beschaffen und diese einsetzen. Wenn wir richtig informiert sind, können Sie solche Teile heute noch bei den NSU Motorenwerken vom Ersatzteiledienst bekommen.

Die Gelände-Mäxer, die von NSU im Geländesport eingesetzt waren, hatten die Original-Max-Schalldämpfer. Es geht nun mal nicht anders. Wenn Sie andere Schalldämpfer anbauen, müssen Sie mit Leistungsverlust rechnen, außerdem würde dies eine Sonderabnahme beim TÜV bedeuten, mit der Sie Schwierigkeiten bekommen können.

Sie dürfen an Ihren Schleppwagen selbstverständlich das Motorrad mit ausgebautem Vorderrad anhängen. Die Zugvorrichtung muß aber TÜV-geprüft sein. Wir wissen nicht, was für einen Automobiltyp Sie als Schleppwagen benutzen. Ihr Autohändler kann Ihnen aber sagen, welche Zugvorrichtung für Ihren Wagen zulässig ist. Sie müssen dann lediglich das Ende umbauen und an Stelle der Kugel eine Querachse anschweißen lassen, an die Sie die Vordergabel – genau wie sonst das Vorderrad – anschrauben.

Wenn Sie Ihr Motorrad auf diese Weise schleppen, dann beachten Sie bitte, daß die Kette abgenommen werden muß. Da nämlich bei stehendem Motor der Ölkreislauf nicht funktioniert, würde Ihnen sonst das mitdrehende Ritzel am Getriebe in seiner Lagerung fressen.

Florett-Motortausch

Mit der Leistung meines alten 3,6 PS-Florett bin ich nicht mehr zufrieden. Deshalb möchte ich den neuesten 5,3 PS-Motor einbauen. Allerdings ist mir gesagt worden, daß dieser neue Motor nicht mehr paßt. Stimmt das oder kann ich mir irgendwie helfen?

W. K. in B.

Der 5,2 bzw. 5,3 PS-Florett-Motor kann in das 3,6 PS-Fahrwerk eingebaut werden, vorausgesetzt, daß Sie werkstattmäßig dazu eingerichtet sind, den Unterbau und den Ständer entsprechend zu ändern. Die Motorbefestigung selbst ist bei allen Motoren einheitlich.

Am einfachsten wäre es, wenn Sie sich von Kreidler einen entsprechenden Rahmenkasten für die Motoraufhängung beschaffen und diesen an den Rahmen anschließen. Als Schweißlehre läßt sich das Motorgehäuse ohne weiteres benutzen, wenn Sie entsprechende Werkzeuge haben.

Der Vollständigkeit halber müssen wir aber noch erwähnen, daß bei einer Motoränderung die vom Werk mitgelieferte Betriebserlaubnis ungültig wird. Es muß also ein Einzelgutachten nach der Änderung beim TÜV beantragt werden. Das kann schwierig werden!

Adler-Umbau

Ich bin vor kurzem in den Besitz einer Adler MB 200, Baujahr 1955 gekommen. In das Fahrwerk möchte ich den Motor der MB 250 S einhängen. Paßt dieser Motor und würde ich damit auch durch den TÜV kommen?

E. R. in R.

Der 18 PS-Motor der MB 250 S paßt ohne weiteres in den Rahmen der MB 200. Die umgebaute Maschine sollte ohne Beanstandungen vom TÜV abgenommen werden, da alle Rahmen ab MB 150 in den Dimensionen gleich waren. Zu beachten ist nur, daß auch die Bremsen der 250er-Maschine übernommen werden, damit die Bremswirkung an die höhere Motorleistung angepaßt wird.

Honda - S90 Telegabel

Beim ersten Ölwechsel bei meiner Telegabel kam nur wenig Öl heraus, auch ließ sich nachher nur ca. 2/3 der vorgeschriebenen Menge einfüllen. Außerdem kam dann noch die Überraschung, daß die Gabel bocksteif war, also gar nicht mehr federte. Das legte sich erst, als ich die Hälfte des Öls wieder abließ. Ich habe nach Vorschrift SAE 30-Öl verwendet. Was habe ich falsch gemacht?

H. B. in B.

Vermutlich dürfte durch Rückstände oder Fremdkörper die Ablaßbohrung verstopft sein. Da Sie sicher das Werkstatthandbuch besitzen, empfiehlt es sich, die Gabelholme zu zerlegen und innerlich zu reinigen. Zur Neufüllung der Gabel verwenden Sie am besten ein Mehrbereichsöl SAE 10 W/30, das ausgezeichnete Ergebnisse gebracht hat.

Seitenwagen zu verschenken

Unser Leser Diethelm Intemann in Bremen, Yorkstr. 77, hat einen schweizerischen „Geko“-Seitenwagen für Linksanschluß herumliegen. Da er den Raum in der Garage dringend braucht, den Seitenwagen jedoch nicht, will er diesen an Interessenten kostenlos abgeben. Selbstabholung ist Bedingung. Außerdem weiß er nicht wohin mit einer englischen AVON-Lenkerverkleidung aus Kunststoff, die für einen 200 mm-Scheinwerfer passend zurechtgemacht ist. Auch das kann abgeholt werden. Tel. Bremen 33 82 52 tagsüber.

Für schnellhärtende, hochfeste Klebungen

Aluminium

Stein

Blech

Stahl

Holz

Keramik

Asbest-Zement

Polystyrol

Holz

Polyester (GfK)

Eisen

Kupfer

PVC hart

Porzellan

Holz

Glas

ABS Polymerisate

Marmor

Messing

Stahl

Holz

Beton

Edelmetall

Acrylglas

Polystyrol

Keramik

Stabilität

express

klebt praktisch alles gegen alles

Henkel Klebstoffwerk Düsseldorf

Henkel

Mr. Honda hat recht

Vor einiger Zeit befaßten wir uns im Leitartikel mit der Frage, wie das Motorrad der Zukunft wohl aussehen müßte. Dazu Anlaß gab ein Interview, in dem Mr. Honda das Motorrad der Zukunft als Fahrzeug für Individualisten geschildert hatte, das jeweils vom Hersteller zwar in seinen Grundzügen festgelegt werde, aber durch den Fahrer aufgrund von Sonderwünschen und mit zusätzlichem Zubehör so verändert wird, daß es völlig auf die jeweiligen Bedürfnisse des Fahrers zugeschnitten auf die Straße kommt.

So weit braucht diese Zukunft nun gar nicht in der Ferne zu liegen. Vorschläge für Sonderwünsche kann man aufgrund der vorliegenden Erfahrungen bereits heute so weitgehend geben, daß sich lohnt, darüber einmal etwas nachzudenken. Immerhin wurden eine größere Anzahl von Sonderwünschen schon vor langen Jahren durch die deutschen und die englischen Motorradfirmen berücksichtigt, und zwar Wünsche, die sich sehr wohl in ein größeres Serienprogramm einbauen lassen, die aber heute anscheinend weitgehend in Vergessenheit geraten sind.

Wenn wir eine Testmaschine ausprobieren, dann wird dazu immer gehören, daß wir uns Gedanken über die richtige Übersetzung machen. Wenn man zwar an der Lage der einzelnen Gänge nicht viel ändern kann (jedenfalls bislang noch nicht), so kann man doch die Gesamtübersetzung so auswählen, daß sie dem Gewicht und der Größe des Fahrers recht gut angepaßt wird.

Hier liegt das erste Betätigungsfeld. Zahnäder der Sekundärübersetzung könnten ohne größere Produktionsschwierigkeiten in verschiedensten Abmessungen bereitgehalten werden. Das ist zwar in beschränktem Umfange auch heute der Fall, aber dazu läßt sich bestimmt noch eine weitere Verbesserung wünschen. Ich denke dabei an eine Hilfe, die man dem Kunden eben zur richtigen Auswahl der für ihn passenden Übersetzung an die Hand geben kann. So eine Art Tabelle, aus der Fahrergröße, Fahrergewicht und die benötigte Zähnezahle hervorgehen. Das gibt's zwar auch heute schon, aber meines Wissens nur von einem tüchtigen Motorradhändler (der auch entsprechende Umsätze macht) und von Kreidler für den Rennsport-Umbausatz. Nötig wäre eine solche Tabelle (und die verschiedenen Zahnäder dazu natürlich auch!) aber von fast allen anderen Firmen ebenso.

Aber auch andere Hilfen für den Fahrer sind denkbar und gut im normalen Fertigungsablauf zu verkraften. Neulich hatte ich hier einen Leserbrief

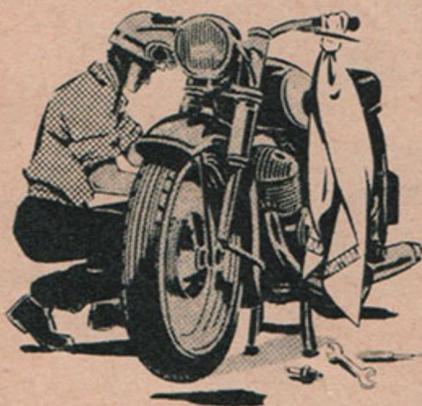
liegen, in dem sich ein Fahrer darüber beklagte, daß die Hinterhand seiner Maschine viel zu hart sei. Die Fahrsicherheit wird durch die Rückenschmerzen bestimmt nicht verbessert. Also sollte man mal überlegen, wie man die Auswahl zwischen härteren und weicheren Federn fertigbringt, auch das läßt sich innerhalb einer Betriebsanleitung ohne weiteres erklären. Auch das gibt's schon, allerdings in beschränktem Umfange. Wenn man nämlich eine Maschine mit Seitenwagen fahren will, wird man sie allgemein mit härteren Seitenwagen-Federn ausrüsten müssen. Hier ist aber noch viel mehr Auswahl nötig, solange man konstruktiv nicht in der Lage zu sein scheint, den verfügbaren Raum für eine genügend weit verstellbare oder auch nur genügend langhubige Federung auszunutzen.

Der nächste Punkt, den man werksseitig nicht unbedingt dem tüchtigen Zubehörlieferanten überlassen brauchte, wäre eine gewisse Auswahl unter verschiedenen Tankgrößen. Damit könnte man nicht nur die reinen Tourenfahrer erfreuen, indem man ihnen einen Riesenbehälter anbietet, sondern könnte auch für die Sprinter kleinere, schnittigere Tanks bereithalten. Weten, daß für beide Formen genügend Nachfrage vorhanden wäre?

Wieweit auch eine hochgezogene Auspuffanlage über das schöne Aussehen hinaus wertvoll und als vernünftiges Zubehör zu betrachten wäre, möchte ich nicht unbedingt entscheiden müssen. Aber ich kann mir ohne weiteres vorstellen, daß zur Maschine mit großem Tank durchaus ein größerer Scheinwerfer gehören könnte.

Es ist anzunehmen, daß bei kleineren Hubraumklassen vielleicht die kompromißlos sportliche Ausstattung mit schmalen Kotflügeln, mittelgroßem Tank und normalem Scheinwerfer die meisten Käuferwünsche trifft. Schon bei 350ern wäre ich mir nicht so sicher, ob nicht unter den Käufern einige wären, die auch gern tiefergezogene Kotflügel, einen größeren Tank, größeren Scheinwerfer hätten, evtl. sogar eine Auswahl unter verschiedenen breiten und langen Sitzbänken (oder vielleicht gar einen veralteten, aber gemütlichen Sattel) vor dem Kauf treffen möchten. Für eine der wirklichen großen Tourenmaschinen, so ab 600 ccm, gibt es in dieser Beziehung aber gar keine Frage. Man muß ja nicht unbedingt gleich ein komplettes Spezialmodell hinstellen, man muß nur werksseitig eine kleine Liste der Zusatzwünsche dem Käufer zugänglich machen. BMW hat das schon seit längerer Zeit mit einer Auswahl an Sitzgelegenheiten und Tankgrößen praktiziert, es geht also selbst unter schwierigen Bedingungen. MZ kann verschiedene Federhärten für die Federbeine anbieten, auch das geht. Selbst den großen Scheinwerfer kann man (bei der Guzzi V 7) heute bereits vor dem Kauf bestellen, selbst ein tüchtiger Händler kann also schon Zusatzwünsche erfüllen. Nur, das sind Einzelfälle, und ich warte auf das Motorrad, das alle diese Möglichkeiten als erstes gemeinsam bietet. Und vielleicht noch einige Überraschungen dazu. Das wäre dann tatsächlich ein Schritt auf dem Wege zum individuellen Motorrad.

H.-J. M.



Das Geheimnis des gelben Schals

Irgendwo auf einer Landstraße fährt ein Motorradfahrer. Plötzlich Panne. Langsam rollt seine Maschine aus. Dann steht er allein am Straßenrand. Was ist zu tun?

Die Sache scheint schwieriger zu sein als er vermutet hat. Allein kann er diesen Schaden nicht beheben. Vielleicht wissen Freunde Rat?

Schnell schlingt er seinen gelben Schal um den Lenker und wartet. Er wartet nicht lange, denn andere Motorradfahrer kennen das Geheimnis des gelben Schals: Einer von uns ist in Schwierigkeiten.

Schnell muß ihm geholfen werden. Und ihm wird geholfen! Motorrad-Kameradschaft ist ja bekannt. Bald ist die Panne beseitigt oder andere dringende Hilfe gebracht. - Dank dem gelben Schal. Wie gut, daß man ihn hat!

Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

Einer Ihrer Freunde ist sicher genauso motorradbegeistert wie Sie. Tun Sie diesem Freund einen Gefallen: Empfehlen Sie ihm »DAS MOTORRAD«. Wenn er für die sportlichen und technischen Belange unseres Motorradfahrens genauso aufgeschlossen ist wie Sie, wird er sich schnell

entschließen, Abonnent unserer interessanten Zeitschrift zu werden.

Sobald Ihr Freund dann den vierteljährlichen oder Jahresbezugspreis überwiesen hat, senden wir Ihnen den Schal zu. Benutzen Sie bitte den anhängenden Abschnitt dieser Mitteilung, um Ihren Freund als Abonnenten anzumelden.

GUTSCHEIN

an MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart, Postfach 1042

Nachfolgend die Anschrift eines meiner Freunde, der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift »DAS MOTORRAD« ab _____ 1968 zunächst nur für ein Jahr mit Weiterlieferung bis zur jederzeit möglichen Abbestellung werden möchte. Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 18499 zu überweisen. Wenn mein Freund will, kann er auch den besonders günstigen Vorzugspreis der Jahresvorauszahlung von nur DM 22,- (für ein ganzes Jahr!) in Anspruch nehmen. (Ausland nur Jahresvorauszahlung DM 28,60.) Nachfolgend die Anschrift des von mir geworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Entsprechend Ihrem Vorschlag senden Sie mir gegen diesen Gutschein den gelben Schal für Motorradfahrer kostenlos an meine Anschrift:

Name, Vorname

Postleitzahl, Ort

Straße, Nr.

Sie können den Schal auch kaufen. Überweisen Sie DM 6,30 (DM 5,90+DM -,40 Porto) auf unser Postscheckkonto MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, Stuttgart 4892 mit dem Kennwort **Motorschal**. Wir übersenden Ihnen dann den Schal umgehend. MO 16/68



Rallye Stella Alpina

Obwohl sie erst seit drei Jahren veranstaltet wird, ist die Rallye „Stella Alpina“ (Edelweiß) das bekannteste italienische Motorradfahrertreffen geworden. Nicht nur der einmalige Zauber der Bergwelt umgibt es, sondern es lebt vor allem durch die ausgesprochen gute Stimmung, die jedes Jahr wieder bei der Stella Alpina herrscht. Keine Anmeldung, zwanglose Form! Weder Medaillen und Preise (nur eine kleine Erinnerungsplakette) machen ihren Reiz aus, sondern die Tatsache, daß sich hier begeisterte Motorradfahrer treffen, die mit bildsauberen Maschinen ihre Freude auf den gewundenen Bergpfaden erleben wollen.

Die erste Stella Alpina fand am Stilfser Joch statt, das immerhin 2756 m Höhe erreicht. Damit war man jedoch nicht zufrieden und ging noch höher hinauf: Seit dem letzten Jahre ist die Stella Alpina auf dem Col de Sommeiller, der bereits 3009 m hoch ist und einen 24 km langen Anfahrweg von Bardonecchia, nahe der französischen Grenze, erfordert. Der Col de Sommeiller ist Europas höchste Straße.

Selbst diese Rekordhöhe genügt übrigens einigen Fahrern längst nicht, sie wollen unbedingt die 10 000-Fuß-Höhe erreichen (besonders die Engländer),

und so pirschen sie sich über steinige, meist noch verschneite Pfade weitere 300 m dem Gipfel entgegen.

In diesem Jahr trafen sich auf der Stella Alpina schon mehr als 300 Fahrer aus neun Ländern (England, Deutschland, Frankreich, Schweden, Holland, der Schweiz, Belgien, Norwegen und natürlich aus Italien), hauptsächlich mit schweren Brummern. Aber auch einige speziell hergerichtete Trialapparate und Geländemaschinen waren darunter, ja sogar einige Fünfinger und Veteranen. Aus Deutschland waren (nur) 35 Fahrer hier, meist auf BMWs, einer sogar auf der 100er Yamaha. Es war schon ein faszinierender Anblick, wenn man an der Spitze der Kolonne aufwärts fuhr und unter sich die langsam bergan strebende Schlange in der herrlichen Bergwelt beobachtete. Ebenso beeindruckend war am Vorabend die Fahrt im Scheinwerferlicht der Maschinen durch die Pinienwälder bei Bardonecchia. Wirklich, das ist eine der Veranstaltungen, die der Sache des Motorradfahrens nutzen, ihre Organisation liegt in den Händen des BMW-Club Turin. *Carlo Perelli*



Das ist wichtig für jeden Kfz-Halter!

Wir geben unseren Kraftfahrt-Versicherten für

- 1 schadenfreies Jahr 10 %
- 2 schadenfreie Jahre 30 %
- 3 und mehr schadenfreie Jahre 50 %
- Schadenfreiheits-Rabatt auf den Tarifbeitrag



und außerdem

10%

Rückvergütung auf den Versicherungsbeitrag 1967 für 4 und mehr schadenfreie Jahre

Die Beitragsrückvergütung geben wir auch für Motorräder, Motorroller und für landwirtschaftliche Zugmaschinen.



Deutscher Herold
ALLGEMEINE VERSICHERUNGS-AG.

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



GRATIS 60seitiger illustrierter Katalog

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

Wir liefern die weltbekannte Lewis-Bekleidg. in Leder u. selbstverständlich auch den Barbour-Anzug.

Wir liefern prompt ab Lager - garantiert beste englische Qualität. Ersparen Sie sich Enttäuschungen u. unnütze Geldausgaben - fordern Sie noch heute unseren neuen, kostenlosen Katalog an!



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

Warten Sie nicht länger, senden Sie heute Ihren Coupon.

NEU
Erhitzbar bis + 250° C

PLASTEEL
Der metallische Kitt

Hart wie Stahl! 80% Metall. Druckf. 1200 kg/qcm. Bearbeitbar wie Metall. Für jeden Bastler unentbehrl. Einfache Verarbeitung (1:1). Keir Schwund bei Aushärtung. Doppelparkg. DM 9.80; Pfd. DM 25.40, 1 kg DM 37.70 + NN-Spesen. Fragen Sie Ihren Fachhändler! Noifalls bei: **PLASTEEL**, 6 Frankfurt/M., Dornbusch 12

**YAMAHA
HONDA
SUZUKI**

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

RÖMER STURZ- UND SPORTHELME

Neuer Prospekt K 85
Jet-Helme ab DM 44.50

Hans Römer · 791 Neu-Ulm

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

Ernst Hoske
Bitte neuen Prospekt anfordern
3251 Gr. Hilligsfeld bei Hameln
Telefon 051 51 / 36 15

**YAMAHA
SUZUKI
KAWASAKI**

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

Kostenlos

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

Photo Schaja
Abt. 22 MÜNCHEN 22

Postkarte genügt!

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

Schweizer TT-Fahrer gewann englischen Formel 1-Grand Prix

Als am 20. Juli 1968 ein neuer Lotus Formel 1-Rennwagen, vom Schweizer Jo Siffert gesteuert, als Sieger des Grand Prix von England das Ziel auf der Rennstrecke von Brands Hatch durchfuhr, und als Tausende von Zuschauern dem tüchtigen Schweizer zujubelten, da gingen meine Gedanken zehn Jahre zurück - zum wohl ersten Besuch von Jo Siffert in England. Genau ausgedrückt war es nicht in England, sondern während des Trainings zur Tourist Trophy auf der Insel Man, als ich die Bekanntschaft dieses großen Fahrers machte, ohne damals freilich ahnen zu können, daß er in zehn Jahren eines der größten Automobilrennen der Welt gewinnen werde.

In Wirklichkeit waren damals sicherlich kaum Gedanken an einen Sieg im Kopf des jungen Schweizer Sportlers, der seine alte 350 ccm-Norton „Manx“ in der Junior-TT nicht über die erste Runde bringen konnte. Ihm selbst fehlten TT-Erfahrungen, und was noch wichtiger in diesem Falle war, der Norton mangelte es sowohl an Geschwindigkeit wie auch an Zuverlässigkeit.

Damals, 1958, wurde die Seitenwagen-TT auf dem kurzen Clypse Course der Insel Man gefahren, und da war Siffert dann nochmals dabei. Als Schmiermaxe des damals bereits 58 Jahre alten früheren Schweizer Seitenwagenmeisters Fritz Mühlemann, der eine neue 500 ccm-BSA „Gold Star“ fuhr und mit dieser Sportmaschine natürlich vom Anfang an keine Chancen gegen die BMWs und Nortons hatte. Trotzdem beendete er das Rennen. An elfter und vorletzter Stelle.

Es war auf der Promenade in Douglas auf der Insel Man, wo ich während des Trainings die Bekanntschaft Jo Sifferts machte. Armer Jo! Er konnte kein Wort Englisch, und auch der sich in seiner Begleitung befindende Mühlemann, den ich noch aus der Periode vor 1939 kannte, als er mit seiner Frau im Seitenwagen - wie viele andere Schweizer Rennfahrer - Rennen bestritt, sprach Englisch wie ich Chinesisch.

Fritz Mühlemann hatte ich nach all den vielen Jahren leicht erkannt. An seinen „heruntergelassenen“ Knickerbockerhosen, die anscheinend den Krieg und auch viele Jahre vorher gut überlebt hatten. Die zwei wirkten ziemlich verloren, als sie so in der Sonne auf der Promenade herumspazierten, und es bereitete mir große Freude, mich mit Fritz Mühlemann über die „gute alte“ Rennzeit vor dem Krieg zu unterhalten - und meinen Schweizer Freunden, daß sie wieder einmal deutsch sprechen konnten. Der junge Siffert war sehr nett angezogen und interessierte sich für alles. Sicherlich auch für die vielen hübschen aus Irland stammenden Schönheiten, die es immer auf der Insel Man gibt.

Seit der ersten Begegnung mit Jo Siffert sind zehn Jahre, zehn sehr ereignisreiche Jahre, vergangen, und aus dem damals völlig unbekanntem Motorrad- und Seitenwagen-Beifahrer ist einer der besten Automobilrennfahrer der Welt geworden. Ich selbst habe seinen Aufstieg zum Erfolg interessiert verfolgt, einen Aufstieg, der hart errungen wurde, der aber kommen mußte. Jahrelang fehlten ihm die Spitzenfahrzeuge, und erst jetzt, als er den neuen Walker Durlacher-Lotus mit dem Dreiliter Ford-Motor bekam, konnte er den ganz großen Erfolg, den sensationellen Sieg beim Großen Preis von England, erringen!

Jo Siffert ist einer jener ehemaligen Motorradrennfahrer, die später an die Spitze im Auto-Rennsport kamen. Hans Stuber, Alfredo Carmine, Hans Kessler und Hans Kaufmann waren andere Schweizer Ex-Motorradrennfahrer, die auf Rennwagen umstiegen, jedoch nie die großen Erfolge von Jo Siffert errangen, der jetzt, 32 Jahre alt, zur Weltklasse gehört. Seine Motorradlaufbahn begann er 1957 auf einer privaten 125 ccm-Gilera, fuhr dann die 350er Norton und wurde 1959 Schweizer Meister der 350 ccm-Klasse auf einer AJS. Außer mit Fritz Mühlemann fuhr er auch im Beiwagen von Edgar Strubs BMW, 1960 ging er auf vier Räder über.

Erwin Tragatsch

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.

MOTORRAD

Anzeigenleitung

Norton A.J.S. Volett 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. Rithaler**, 8102 Mittenwald, Innsbrucker Straße 54, Telefon 088 23/464

ADLER

Auspufftöpfe, Krümmer, Felgen, Einspeichen, Zentrieren für MB 250. Fa. F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerst. 7

Verkaufe Adler Sprinter 250 ccm, 2 Vergaser, Motor, Telegabel, Borrani-Felgen, Renntank und Sitzbank und viele Ersatzteile. Hans Dieter Schäfer, 5481 Altenahr, Roßberg 32. 60 729

Verkaufe meine bekanntlich sehr schnelle 250 ccm wassergekühlte Scholtis-Adler RS, mit neuem Motor und Ersatzteilen. Günter Wudy, 6832 Hockenheim, Körnerstr. 2a. 60 835

Suche Adler MB 250 (S), auch Ersatzteile und Motor. Angeb. an J. Friedrich, 401 Hilden, Baustr. 67. 60 877

AJS

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

AJS T 20, Baujahr 1955, 500 ccm, 2 Zylinder, Motor u. Getriebe 0 km, günstig zu verkaufen. Ottmar Käser, 7031 Mötzingen, Finkenstr. 3. 60 722

AJS, 650 ccm, Bj. 1963, TUV 1970, generalüberholte Maschine, neu bereift, preiswert zu verkaufen. E. van Aaken, 424 Emmerich, Grollacher Weg 9, Tel. 13 80. 60 747

ARIEL

Suche jüngere 1000er Ariel, 4 Zyl., fahrb. und mit Brief. Angebote erbittet: Harry Schneider, 435 Recklinghausen, Postfach 1361. 60 761

Anzeigen für BMW-Motorräder finden Sie auf Seite 586

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

BSA-Motorräder liefert und betreut: Motorrad Emonts, 5 Köln, Martinsfeld 23, Tel. 31 42 17 • Die Triumph-Spezialisten

Günstige Gelegenheit! Zu verkaufen, **BSA Golden flash, Jahrgang 1958**, in sehr gutem Zustand (Motor neu rev.), Preis entsprechend günstig, Anfragen bei F. Gygax, Schönühl 420, CH-5442 Fislisbach/AG., Schweiz. 60 746

BULTACO

Renntmaschinen 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 2644**

Suche Bultaco Metr. MK II, ab 67er Bauj., A. Breuer, 8184 Gmund, Louisenthal 2. 60 838

DKW

Verk. DKW RT 175 VS, TUV Febr. 1970, gut erhalten, sehr schnell, Preis nach Vereinbarung. Erwin Müller, 607 Langen/Hessen, Elbestr. 9. 60 694

Verk. Mach 1, 66, TUV 3. 70, für DM 1400.—, ferner alle Teile und Rennumbausatz preiswert. M. Wilhelm, 86 Bamberg, Thorackerstr. 12, Tel. 2 54 85. 60 894

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe: Maico GS 250, Bauj. 67, DM 1200.—, Reinhard Junker, 4771 Lohne, Telefon 0 29 21 — 52 32. 60 711

Gelände Horex Regina, 350 ccm, gut erhalten, DM 300.—, Tel. Engelskirchen 0 22 63 — 32 10. 60 766

Hercules GS, 50 ccm, großer Zylinder (Igelkopf), Motor überholt, zu verkaufen, Preis DM 600.—. Dieter Oeler, 7314 Wernau, Wilhelmstr. 9, Tel. 0 71 53 — 34 51. 60 809

Verk. schnelle RMZ 250 mit Breitwandzylinder und Ersatzkolben. Maschine in bestem Zustand, v. Extras, Verhandlungsbasis DM 1200.—. Hans Gawrisch, 2431 Karlshof, Post Lensahn. 60 728

Verkaufe Maico 360 ccm GS, in einwandfr. Zustand mit vielen Ersatzteilen, Preis DM 1800.—. Kurt Distler, 8022 Grünwald, Kaiser-Ludwig-Str. 26. 60 782

Verk. BMW R 26-Geländesport mit Horexgabel und 21"-Vorderrad, engl. Sitzbank, Alu-Kotflügel, guter Zustand, Tel. 08 11 — 56 11 80. 60 790

Verkaufe Zündapp GS 75 ccm, 5-Gang, TUV bis 8. 70, gegen Höchstgebot. Motorrad wurde generalüberholt. Adi Hausteiner, 8673 Renau, Spechtstr. 16. 60 867

Verkaufe Gelände-Maico, 360 ccm, Bj. 68, allerneuestes Modell mit schmalem Rahmen für DM 2950.—. J. Happel, 35 Kassel, Jägerstr. 12. 60 868

Anzeigen für Honda-Motorräder finden Sie auf Seite 587

HARLEY-DAVIDSON

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

750er Harley zu verkaufen! R. Bruns, 5 Köln, Gabelsbergerstr. 43. 60 834

Verk. H.-Davidson, Bj. 62, 1200/60 PS, vor 3000 km gen.-überholt, gegen Gebot. Telefon 6 51 95 68. 60 726

Verk. 1200er-Harley-Gespann, Bj. 34, neu aufgebaut, 700 km gel., viele Motor- u. Getr.-Teile, Preisidee 1500.—. Tel. Berlin 4 12 38 01. 60 803

Verkaufe Harley-Davidson 1200, Bj. 1948, mit Rückwärtsgang, viele Chromteile, hellblau, + mehrere Ersatzteile. Preisidee DM 1500.—. Rolf Westermayer, 894 Memmingen, Luitpoldstr. 6, Rückgeb., Tel. 23 76. 60 705

HEINKEL

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

Verkaufe Heinkel Tourist, 61, Masch. gen.-überholt, guter Zust., 50 000 km, Preisidee 400.—. St. Schroter, 21 Harburg, Wallgraben 20. 60 730

HOFFMANN

Kaufe für Hoffmann Gouverneur kompl. Motor oder sämtl. Einzelteile. F. Pfister, CH-7205 Zizers, Bahnhofstr. 175, Gr. CH., Schweiz. 60 795

HOREX

Suche Horex-Imperator-Motor 450 ccm, auch defekt. M. Fischer, 2 Hamburg 22, Peterskampsweg 58. 60 864

Horex Regina, Bauj. 53, nicht fahrber., für DM 200.— zu verk. Herbert Mader, 78 Freiburg i. Br., Schwabentorstr. 1. 60 839

Verkaufe sehr gute Horex Regina gegen Gebot. Fritz Meyer, 2831 Blockwinkel 33. 60 829

Suche Horex Imper., ohne Motor oder kompl. S.-Max-Fahrgest. Wolfgang Dolligkeit, 5910 Buschhütten, Liesewaldstr. 41. 60 740

Verkaufe Imperator 500 ccm, ca. 44 PS, Aluzylinder, 4x gel. Kurbelwelle, R 3-Notke, Dellortos, Trockenkupplung, geändert. Schmier- u. Entlüftung, Resi-Rahmen, Tele, Girlings, Honda-Bank, kl. Hoske-Tank, Stummellenker. Motor wurde für ca. DM 2200.— von Münch u. Kayser umgebaut, für DM 1200.— oder Gebot. H.-J. Nowotny, 1 Berlin 44, Neckarstr. 10. 60 801

Horex Resident, auf 350 ccm umgeb., neu: Kurbelw., Nockenw., Kolben, Zyl., Zyl.-Kopf, Batterie, zu verkaufen. H. Albert, 7572 Steinbach, Langenacker 18. 60 799

Eilt! Suche astreinen, einbaufähigen 450 ccm-Horex-Imperator-Motor und 2 Auspuffkrümmer. Jürgen Backhaus, 2945 Sande, Meierei 6. 60 758

Verk. Imperator 400 ccm, 2 Vergaser, 23 PS, TUV 7. 69. Wolfgang Kölle, 7 Stgt.-Weilimdorf, Stedingerstr. 89. 60 895

Verk. Lieb. Horex Resident, Bauj. 1956, 350 ccm, TUV 1970, Preis DM 800.— evtl. Tausch gegen Auto. A. Göbel, 607 Langen, Wiesenstr. 4. 60 890

HUSQVARNA

Weltmeister getestet – Fachhandel! Verkauf — E.-Teile — Service
Wilh. Henning
2358 Kaltenkirchen bei Hamburg.

JAWA

ORIGINAL-ERSATZTEILE



ab Jahrg. 1946 prompt ab Lager lieferbar.
COMOT AG. Manessestraße 190
CH-8045 Zürich Telef. 0 51 / 25 28 80

Jawa 250 ccm, rot, TUV 70, DM 500.— bis 600.—. Walter Meyer, 2058 Lauenburg/Elbe, Compestr. 41. 60 781

JAWA-Motor, 350 ccm, 15 PS, 30 000 km, verk. R. Ritter, 799 Friedrichsh., Lindenstr. 92. 60 876

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 Rennfahrgestelle, komplette Rennmaschinen. Prospekte anfordern! Mohr-Rennsätze für alle 50-ccm-Motoren. Immer erfolgreich!!
Alfons Mohr, 5441 Hausen bei Mayen, Nettetal 9, Telefon Mayen 2644

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

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. 60 841

Verkaufe Kreidler Florett Super 4-Gg., 4,2 PS, Bauj. 63, dazu 1 RS-Satz (Zyl., Kolben, Auspuff u. Ans.-Stutzen), M.h. 19 000 km, zus. DM 450.— in bar. Maschine ist abgemeldet. **Herbert Decker, 6834 Ketsch/Rhein, Ilte Rheinstr. 16. 60 836**

Kreidler 2,6 PS, 3-Gang, Bj. 3. 67, für 600.— zu verkaufen. G. Hofbauer, 8 München, Merzbacher Str. 24, Tel. 08 11 — 5 13 33 69. 60 775

Neue Kreidler Florett RS, 2 Mon. alt, 900 km gel., für 300.— unter Neupreis umständehalber zu verk. Hölting, 3554 Cappel, Marburger Str. 47, Tel. 34 72. 60 806

Welcher Motorradfreund kann mir Tips zum Frisieren meiner Kreidler 3-Gang geben? Hans Joachim Birzer, 8 München 13, Agnesstr. 3/II. 60 750

MAICO

MAICO

Ersatzteilstützpunkt f. Nordrhein-Westf.
W. Perscheid & Sohn
5047 Wesseling, Keldenicher Straße 27, Ruf 32494
Ersatzteile für MC, GS u. MD, Verkauf von Neufahrzeugen. Anfr. geg. Rückp.

- MAICO - Fahrzeuge SCHWENKE

41 Duisburg-Meiderich · Bahnhofstr. 125

Verk. Maico MD 125, 67, rot, 3500 km, Girlings, 1100.—. A. Breuer, 8184 Gmund, Louisenthal 2. 60 837

Verk. billig 250 Maico-MC-Breitw.-Motor, überh., neuester Stand, kompl. Maico-MC-Fahrwerk mit Zubehör, 2 Magnet-Zündanl., Drehzahlm. (mech.), pass. für Maico, kompl. Fahrwerk für Straße od. Rennen, mit Renntank u. Bank, pass. für Maico, Max od. sonst., Mot. u. noch viele Teile u. Zubehör für Maico-Masch. Herbert Rau, 73 Esslingen, Krummenacker Straße 142. 60 753

Verk. Maico 125 SS (6. 68), 1850 km, Girlings + Extras, vers. u. verst. 5 Mon. Garantie, wegen BW, Preis 1750.— bar. Gerd Bruland, 567 Opladen, Ruhlachstr. 19, Telefon 31 84. 60 764

Suche guterhaltenen Geländekranz für Maico 175 ccm, Bj. 52. Hans Mayr, 8101 Wallgau, Hauptstr. 36. 60 810

Anzeigenschluß für Heft 18/68 ist am 19. Aug.



BMW



Kaufe bar alle BMW-Motorräder

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

BMW R 69 S

Motor, Getriebe neu, H.-Tank, H.-Tüten, viele Extras, verkauft H. Willemsen, 415 Krefeld, Gartenstr. 54, Tel. 2 04 82. 60 865

Suche für R 50 gebr. großen Tank z. K., 30 Ltr., große Sitzbank u. sportliche Verkleidung. Angebote an Erwin Waiss, 567 Opladen (Jugendheim), Düsseldorf Str. 185. 60 859

Zu kaufen ges. alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 geg. Barzhlg. Auch Unfallfzg. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Tel. 0 17 29-120. 60 849

Verkaufe BMW R 51/3 mit Gläser-Vollverkleidung, neue Alubleche, neue Kolben, neue Ventile, Sturzbügel, Sitzbank, neu überzogen. Angeb. an Walter Herzog, 7521 Neudorf, Bruchsaler Str. 17. 60 840

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 1967, 7000 km, 36 Ltr.-Hoske-Tank, Sturzbügel, breite Sitzbank, Gepäckträger, verchromte Stahlfelgen, DM 3000.— bar. L. Staib, 7107 Bad Friedrichshall II, Arndtstr. 21, Kreis Heilbronn, Tel. 0 71 36-63 71. 60 833

Suche BMW R 67, R 68 oder R 60, auch Gespann, eventuell rep.bed., Angebote möglichst mit Bild, Besuch tägl. ab 14 Uhr. Adolf Kappel, 5758 Fröndenberg/Ruhr, Bergstr. 43. 60 832

BMW R 27, Bj. 65, 6000 km gel., TÜV 4. 69, in sehr gutem Zustand für 1200.— zu verkaufen. H. Schürumpf, 6381 Arnolds-hain, Römerberg 1. 60 827

Verk. BMW R 27, Bj. 64, 25 000 km, m. Seitenw. LS 200 m. Kabine, Seitenst., Öltherm., hochgez. Lenker, Solo u. SW-Ubers., vers. u. verst. b. 2. 69, TÜV 9. 69, für DM 1200.— bar an Abholer, Heinz Rövenich, 51 Aachen, Jakobstr. 204/6. 60 796

Suche BMW R 50 od. R 60 bis DM 1200.—, evtl. auch R 51 od. R 68 bis DM 700.—, Paul Kurz, 8201 Großkarolinenfeld, Karolinenstr. 27, Tel. 0 80 31-51 61. 60 793

Verkaufe R 50 S, Bauj. 62, 22 000 km, TÜV 1970, Gläser-Verkleidung, Drehzahlmesser, für DM 1800.— bar. Johann-Peter Mysliwicz, 623 Frankfurt-Zeilsheim, Lenzenbergstr. 124. 60 791

METRALLA

Suche für 11. 68 „Metralla 250“, zahle DM 2200.— bar. W. Schwertgen, 4231 Ringenberg, Nr. 49. 60 718

MOTOBI

Verkaufe Motobi-Catria, TÜV 1970, neuwertig. Angebote unter M 5528. 60 878

MOTO CROSS

FIBERGLAS-ARTIKEL

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

250 ccm Moto Cross-Maico mit Ceriani-Gabel, zu verkaufen, Preis DM 900.—, Horst Specht, 6079 Sprendlingen, Freiherr-v.-Stein-Str. 28, Tel. 6 72 18. 60 734

CZ 250 ccm Moto Cross, Bauj. 67, Werksmotor, in bestem Zustand, preiswert zu verkaufen. Zupin, 8221 St. Georgen, Traunstraße 15 (b. Chiemsee). 60 862

MZ-Seitenwagen

passend für BMW, liefert

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

Kaufe sämtl. Typen BMW

Tageshöchstpreise, Barzahlung. Abhol. Ondrak, München 23, Ungererstr. 137, Telefon 36 64 28

Verk. R 25/3, Bauj. 54, TÜV 1969, leicht defekt, sonst gut erhalten, Preisidee DM 250.—, Uwe Hintz, 851 Fürth/Bay., Saatweg 27. 60 786

Verkaufe BMW R 50/2, gr. Tank u. Bank, Hoske-Tüten, R 51/3 sowie 1 Motor generalüberholt, R 51/3, außerdem viele Einzelteile, Kurt Müsse, 41 Duisburg, Finckenstr. 24. 60 785

Verkaufe BMW R 50, 7000 km, Baujahr 1968, DM 2800.— bar. Kurt Pütz, 5 Köln-Klettenberg, Luxemburger Str. 302. 60 784

GÜNSTIG WEGEN UMZUG R 69 S,
geg. Oeb. Schröder, 317 Gifhorn,
Tränkebergstr. 14. 60 788

10 neuwertige Regler abzg. für alle 2 Zyl.-BMW's, Typ RS/ZA, 6 V 45-75 W. Preis 15.—. Kurt Engels, 6086 Goddelan/Hessen. 60 780

Verk. R 69 S, Bj. 66, TÜV 70, 23 000 km, werksüberholt, umständehalber für 2900.— bar, 24 Ltr.-Tank, Reifen neu, Johannes Volkmer, 8 München 23, Birnauer Str. 6, Tel. 34 94 13. 60 772

BMW R 26, 1 Getriebe mit Kupplung, 2 V-Schwingen, 1 Sitzbank (Denfeld), 1 kompl. Hinterradantrieb (Kardan), 1 Bremsbelägen gegen Gebot günstig zu verkaufen, Wolfgang Leicht, 785 Lörrach, Arndtstr. 19, Tel. 8 72 40. 60 739

Bahn-Gespann BMW 500 ccm, preiswert, zu verkaufen, Peter M a n g, 6719 Eisenberg, Ostlandstr. 5. 60 738

Für BMW R 50 1 Satz kompl. Zyl.-Köpfe mit Kipph., Stößel, Stoßst., fast neu, DM 150.—. Kurt Hake, 1 Berlin 31, Güntzelstr. 48. 60 821

BMW R 60, Bj. 61, TÜV 69, Motor vor 3000 km generalüberholt, 24 Ltr.-Meier-Tank, gegen DM 1600.— sofort zu verkaufen. Anrufe werden erbeten ab 18 Uhr: Tel. München Vorw. 08 11-49 40 37. Rudolf Stecher, 8 München 8, Pachemstr. 9. 60 725

BMW R 27, Bj. 61, 8500 km gelaufen, günstig abzugeben. Fritz Rauner, 6251 Dombach, Schulstr. 4. 60 767

67er MC Maico 360 mit 68er-Zyl., werksüberholt, DM 1480.—. Hans Balg, 5351 Dom-Esch, Kirchstr. 30. 60 863

Verk. Moto Cross-BSA-Victor-Melisse, in bestem Zustand, mit Ersatzteilen. Verk. Melisse-Rahmen auch einzeln. Alfons Hook, 6724 Dudenhofen, Goethestr. 13 b. 60 794

Suche Moto Cross-Kopf f. DKW RT 175 S. Fritz Schröder, 2251 Nordstrand, Süden. 60 762

Maico-Moto Cross 360, 68, allerneuestes Modell, DM 2950.—. J. Happel, 35 Kassel, Jägerstr. 12. 60 859

MOTO GUZZI

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

V 7 jetzt in Hamburg
Gebr. Stüdemann, Hamburg-Bramfeld,
Thomas-Mann-Straße 31. Telefon 6404329

Suche als Zweitfahrzeug gelaufene V 7, für max. DM 2000.— bar. D. Hantke, 282 HB-Vegesack, Uthhoffstr. 1. 60 723

Ersatzteile

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

Schalldämpfer und Felgen für alle BMW, auch 16", Einspeichen und Zentrieren. Fa. F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 4/7.

Suche für R 50 fahrer. Motor. Angebot unter M 5529. 60 879

Verkaufe R 67/2, 90 000 km, Sologetriebe, vor 6000 km Motor- u. Getr.-Überholung (neue Kolben, S-Ventile, Kupplung usw.), leicht frisiert, Rechnungen vorhanden, opt. einwandfrei, div. Extras wie Meier-Tank, US-Sitzbank, Sturzbügel, Alu vorn, sowie Barbour „Black Streak“-Anzug, 2 Helme, Brillen usw., versichert bis 11. 68, für zusammen DM 1200.—. Hans Olbrich, 8032 Gräfelfing, Hubert-Reißner-Str. 38. 60 819

Verkaufe weg. Bundeswehr sehr gepflegte R 69 S, Bauj. 63, TÜV 70, viele Neuteile und Extras, wie Kolben, Zylinder, Ventile, Hoske-32-Ltr.-Tank, Sturzbügel, Seitenständer, CD-Batterie, Öl- und Ampere-meter, neue Metall-Packtaschen, Gepäckträger, Alufelge, S-bereift, Verhandlungsbasis ca. DM 2000.—, H. Greving, 4421 Wülten bei Ahaus, Lohweg 2, Tel. Ahaus 20 16. 60 811

Verkaufe BMW R 50 S, 23 000 km, Heinrich-Verkleidung, Drehzahlmesser usw., Liebhaberstück. H. Maier, 707 Schw.-Gmünd, Rinderbachergasse 23, Telefon 0 71 71-31 77. 60 804

Kmpl. UBERSETZUNGEN BMW R 50/60, Zahnzahlen 27:7/25:7/26:6 gesucht. Ver-kaufe 50 S-Fahrgestell zu DM 150.— m. Brief. Dieter Krause, 4151 Schiefbahn, Kl. Frehn 16. 60 770

Verk. sehr gute BMW R 69 S, fr. Hoske-Tank, Hoske-Doppeltüten usw., Motor 1500 km gelaufen, Preis nach Vereinbarung. Heinz Boldt, 3475 Luchtringen, Gartenstr. 6. 60 757

Schüler sucht fahrber. BMW (250 ccm) ab R 25/3. Zahle bis DM 250.—. Zuschriften an: Felix Moschner, 6148 Heppenheim, Roseggerstr. 5. 60 756

R 69 S zu verkaufen gegen bar, Baujahr 65, 33 000 km, guter Zustand, DM 2700.—. Günter Blume, 5 Köln, Thürmchens-wall 41. 60 754

Verkaufe BMW R 51/3, Motor überholt, Hoske-Tank, für DM 800.—. Anton Geis, 7982 Baienfurt, Neu-Briach. 60 706

Suche dringend für R 25/3 Originaltank m. L.filter, evtl. Sporttank, Harro-Tourenkombi, schlank, 175 cm. Peter Span-genberg, 674 Landau, Marktstr. 25. 60 874

MZ

MZ-Motorräder

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

ES 150, Bauj. 64 (Zul. 4. 65), 12 000 km, schw./beige, erstkl. Zust., DM 500.— bar. R. Baumann, 32 Hildesheim, Bromberger Straße 5. 60 765

NORTON

Verkaufe Norton 650 SS, Bj. 62, Ia Zu-stand, + Zweitfahrzeug als Ersatzteil mit Spezialteilen gegen Gebot. Wennefehr, 2 Hamburg 34, KLVG 142, Meisenweg 585. 60 727

NSU

Verkaufe NSU Max, Bj. 55, mit Federb., sehr guter Zustand, TÜV 5. 70, für DM 380.— u. Steib S 500 Luxus mit Max-Anschl. für DM 80.—. R. Osterthun, 2906 Wardenberg i. O., Molkereiweg. 60 816

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

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

Sofort lieferbar: Motorräder, Ersatzteile, Zubehör. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7, Telefon 0411/44 74 91

Verkaufe BMW R 50, Baujahr 1965, 23 000 km, gegen DM 2000.— in bar, Friedhelm Feldhaus, 44 Münster, Dingbängerweg 153. 60 695

BMW R 26, fahrbereit, zu verkaufen, Ernst Bader, 79 Ulm, Am Hetzenbäumle 118. 60 701

BMW R 75-Motorenteile laufend abzugeben, nur an Selbstabholer. Außerdem Seitenwagen TR 500 beschädigt, DM 300.—. Kahnenbley, 211 Buchholz, Itzenbütteler Weg 5. 60 702

Verkaufe 1 Paar DELLORTO SSI 32 neu, 1 Paar DELLORTO SSI 25 für DM 100.—, 2 Elektron-Räder 12" (Fath) zus. 150.—, einige DELLORTO-Schwimmergehäuse, Zyl. und Köpfe von R 50-69 S. Suche dringend einen Hinterradantrieb 11/32, zahle bar oder tausche gegen 25/8. BMW-Motorrad-Werkstätte Rauch, 8961 Durach, Füssener Str. 36. 60 708

Suche BMW 250 oder 500 (mit TÜV). Biete DM 1200.— (500.—bar, Rest in Raten à DM 50.—), Raum Hamburg. Alfred Butulis, 2 Harksheide, Falkenbergstr. 143b. 60 712

Suche 500-600 ccm-BMW, bis DM 1500.— Barzahlung. Winfried Ehrlich, 7163 Glas-hofen, Hauptstr. 23. 60 713

BMW R 69 S, Baujahr 66, 8000 km gel., Sitzbank, Meier-Tank, zu verkaufen, Rolf R. Dieter, 6101 Reinheim, Darmstädter Str. 32. 60 714

Verk. R 69 S, Bj. 1962, Zyl.-Verg. und Kuppl. neu, Getr. neu gelagert, Hoske-T. (32 Ltr.), Kostenp. DM 2000.— bar. Hans Bendler, 463 Bochum-Werthe, Lothringer Str. 77. 60 716

Suche R 69 S oder R 60, nicht mehr als 30 000 km, im Tausch gegen Austin-Healey 2,5 Ltr., 1955, Motor genüberholt, sehr guter Zustand, P. Prevot, Bad.-Baden, Herchenbachstr. 13, Tel. 0 72 21-2 33 12. 60 700

Verkaufe 2 Getriebe R 51/3 per Stück DM 155.—. Karl Biener, 871 Kitzingen, Paul-Eber-Str. 22. 60 873

Verk. Max mit einwandfr. Motor, Voll-nabenr., zum Ausschlichten, DM 100.—. Telefon 0 50 52-733. 60 872

PUCH

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

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

Suche für Puch 250 SGS einen 2-Vergaser-zylinder od. auch Motor. Karl Gererstorfer, A-3151 St. Georgen/Osterr., Steinfeld 22. 60 741

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



HONDA



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

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

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



HONDA-SCHUH

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



HONDA

UMBEER

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

Original engl. Stadium-Sturzhelme
Original engl. Renn- und Sportbrillen
Verkleidungen, Kunststofftanks und -sitzbänke
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.-. Auf sämtliche Preise 11% MWSt. Engl. Belstaff-Bekleidung. Prompt ab Lager lieferbar.
Alles für den zünftigen Renn- und Sportfahrer in reicher Auswahl. Gegen eine Schutzgebühr von
DM 1.- erhalten Sie auf Wunsch meinen neuen Katalog.

Betriebsferien vom 9.-23. 9. 68. Während dieser Zeit ist meine Verkaufs- u. Versandabteilung geschlossen. Aus diesem Grunde bitte ich um vorzeitige Disposition.

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

CB 450, Bauj. 6. 67, 12 000 km, viele Extras, Motor nachw. für DM 800.- überholt, gerade eingelaufen, opt. u. techn. wie neu, verkauft für DM 2700.- bar
Bungartz, 532 Bad Godesberg, Ahrstr. 4.
60 870

Verkaufe Honda CB 450 KI, neuwertig, Gebot, Teilz. möglich. Telefon 04 11-6 51 33 21.
60 853

Verkaufe metalleffektgrüne Honda CB 72 in gutem Zustand, DM 1400.-. T. Bostel, 2 Hamburg 20, Goebenstr. 11, Tel. 49 59 26.
60 797

Verkaufe Honda CB 72, Bj. 65, TÜV 10. 69, 5-Ganggetriebe, DM 1600.-. Henning Holdinghausen, 593 Hüttental-Geisweid, Stillingstr. 15.
60 787

Suche guterhaltene Honda SS 50 für DM 500.- bis 600.-, wenn möglich mit Blinker. In Bayern Selbstabholer. Fritz Müller, 85 Nürnberg, Worzeldorfer Str. 130/1.
60 704

Verkaufe Honda CB 450, 5000 km, 67, mit S 250, kompl. oder einzeln. R. Füss, 7421 Auingen/Vorlager, Rametshalde 36.
60 815

Honda CCM 100 Mokick, 7000 km, gut erhalten, mit Blinker, für DM 450.- zu verkaufen. Fritz Müller, 85 Nürnberg, Worzeldorfer Str. 130.
60 736

Suche Honda 450, zahle bar. M. Hollmann, 6501 Nieder-Olm, Jahnstr. 24.
60 735

Verk. von CB 77: Motor kompl., mit Vergaser, viele Neut., DM 450.-, 5-Gang-Renngetriebe 315.-, Polyester-Renntank-Sitzkombi. 145.-, verchr. abgest. Megaphone mit Dämpfer 75.-, Normalbank 35.-, Federb., off. Federn, verchr., 45.-, Telegabel mit Renn- u. Normalgabelbrücke 90.-, V.-Rad 45.-, Rahmen mit Brief 80.-, Kombiinstrument mit Wellen 40.-, V.-Rad mit Borrani-Felge u. Doppel-Duplex-Br. 185.-, alle Teile neuwertig. G. Hennig, 599 Altena, Im Kleff 3. 60 831

Verkaufe: Satz CB 450 U.-Verg., fab.-neu mit Verteiler, DM 165.-, a. f. BMW; gr. Zünd.-Chromtank DM 90.-; 16er Chromräder v. u. h. kompl. mit Tacho u. Hinterradantr.; 150 Ø Br. Ber. v. Zünd. DM 210.-; 2 hydr. Zünd.-Federb. DM 60.-; Kröber Rechteckdrehzahlm. 2-Zyl. 4-T. 75.-; 2 Verg. Zünd. 22 Ø u. 23,5 Ø à DM 20.-; Dellorto-Verg. 16 Ø mit Schwenkkammer DM 30.-, Teile absolut neu., Frankf. Töpfe für Adler 250 DM 50.-. Suche fab.-n. Oldämpfer für Geradwegf. u. RS-Köpfe. Peter Neukirchen, 1 Berlin 65, Wilhelm-Kuhr-Str. 40, Tel. 46 48 83.
60 828

Verkaufe Honda CB 250 ccm, Bauj. 66, 10 000 km gelaufen, TÜV 1970, DM 1600.-. Zuschriften unter M 5538.
60 888

Verkaufe Honda CB 450, Bauj. 66, mit Tankrucksack, Bestzustand, 28 000 km, neue Girling-Federbeine, 2. Hand, zum Preis von DM 2200.-. Clemens Terhardt, 439 Gladbeck, Eikampstr. 107, Tel. 2 35 28.
60 771

HONDA

Motorräder, Ersatzteile und Reparaturen

Bruno Lippke,

896 Kempen, Füssener Straße 56
Telefon 08 31/7 36 78



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

Rennumbausatz 350 ccm für Honda CB 72/77. Rennnockenwellen, Ventile, Ventilfedern, Kolben, Büchsen, Zylinder- u. Kopfbearbeitung. Prospekt anfordern. **Alfons Mohr, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal 9)** Telefon Mayen 2644

Verk. Honda SS 50, rot, DM 850.-, Rahmen, Kurbelw., Kolben u. Zyl. neu, Motor 0 km gelaufen. K. Backhus, 29 Oldenburg, Wildenlohdsamm 70.
60 820

Verkaufe CB 250, Erstzulassung 14. 2. 68, mit Gläser-Verkleidg., Kupplung u. Drehzahlmesser neu, erstklassiger Zustand. Schnell! für DM 2400.- (Verhandl.-Basis). Michael Biebrach, 404 Neuß, Felkestr. 9.
60 783

450 zu verk. Bauj. 67, Zweitfahrzeug, 7300 km, Lenkerstummel, Triumph-Schall-dämpfer, neue Girling, vo. Metzeler 350 R 5, neu, hi. 400 S, neu, DM 2500.-. Heinz Kilb, 5481 Altenahr, Weinbergweg.
60 768

Suche guterh. HONDA SS 50, mögl. im Raume Göttingen, Höchstpreis DM 400.-. Roland Gärtner, 34 Göttingen, Guldenhagen 43.
60 805

Verk. Honda CB 77, Bauj. 67, Motor 5000 km gel., 5-Ganggetr., RS-Nocke + 2. Motor, sehr schnell. Div. Ersatzl. Gabel, Tank, vord. Bremse, Getr., 2 Zyl. mit Kolben, Zyl.-Köpfe neu u. vieles mehr. DM 2500.- oder Gebot. Tel. Hamburg 6 41 73 17.
60 824

Verk. 50 ccm-Rennmaschine mit 5-Gang-Kreidler-Motor sowie 4-Gang-Ersatzmotor und Kreidler R-Satz, DM 1000.-. Kreidler- oder Zündapp-Moped, Wert ca. DM 500.-, wird in Zahlung genommen. K. Schreiber, 6331 Kraftsolms, Kirbachstr. 7.
60 830

ROYAL ENFIELD

Verk. Royal Enfield Constellation, 700 ccm, kaum gel., neuw. Zuschriften unter M 5535.
60 885

RUMI

Suche dringend für Rumi SS 125 ccm, Bj. 54, Hinterrad mit Reifen, linkes hinteres Federbein u. Kettenspanner sowie rechten Auspuff. Bezahlung nach Ubereinkunft. Kurt Hämmerle, A-6890 Lustenau, Jahnstr. 18, Österreich.
60 852

SEITENWAGEN

Verk. Steib S 350, ungebremst, ca. DM 50.-. Payer, 78 Freiburg, Lindacker 17.
60 749

Suche für DKW (Auto Union) RT 250/2 Seitenwagen. Hans Spiess, 67 Ludwigshafen/Rh., Ernst-Lohmann-Str. 31.
60 860

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. Telefon 0 91 41-28 58 liefert HONDA + Ersatzteile, repariert u. betreut!

Verk. erstklassige CB 450, 5800 km, techn. wie opt. absolut neuwertiger Zust., Preis nach Vereinh. K.-H. Juras, 65 Mainz-Mombach, Westring 295, Tel. 0 61 31-4 34 37.
60 800

Verkaufe: Honda 250 ccm, Bj. 7. 59, 20 PS, Kickst. u. Anlasserfreilauf mit erneuert werden, nicht TÜV abgen., ca. 350.-. Kurt Engels, 6086 Goddelau/Hessen.
60 779

Mehrere Honda CB 72, CB 77 und CB 450 in erstkl. Zustand äußerst preisgünstig im Auftrage zu verkaufen. Honda-Wölk, Wt.-Elberfeld, Friedrich-Ebert-Str. 476/70, Tel. 30 39 63.
60 891

Verk. CB 72 E, in gepfl. Zustand, Fahrgest. 20 000 km, Motor neu, Parallel-Twin (mit 2-Verg.-Zyl.-Kopf), evtl. mit 2. def. Motor. Preisidee DM 1500.-. Ernst Wierer, 71 Heilbronn, Gellertstr. 107.
60 731



HONDA

Motorräder

Ersatzteil-Stützpunkt

Täglicher Ersatzteilversand

Reparaturen aller Typen

Spaett 8 München 15, Landwehr-
straße 66, Telefon 53 16 90

RENNMASCHINEN

Verk. Desmo-Ducati 250 ccm-Rennmasch., werksüberholt, kein Rennen, mit Zubehör, gegen Gebot. M. Wilhelm, 86 Bamberg, Thoracker 12, Tel. 2 54 85.
60 893

Verk. Grasbahnrennmaschine 125 ccm Bultaco, DM 1100.-. G. Kilb, 6241 Ehlhalten/Ts., Eppsteiner Str. 11.
60 717

Norton-Renngepann, auch ohne Motor, kauft bar: F. Vaasen, 4 Düsseldorf, Markgrafenstr. 48, Tel. 5 41 29.
60 709

Verkaufe wegen mehrjährigem Auslandsaufenthalt meine bekannt schnelle 250 ccm-Grasbahn-Bultaco, 36 PS, zum Festpreis von DM 2000.-, in erstklassigem Zustand. Jochen Meseck, 2407 Bad Schwartau, Wilhelmstr. 18, bei Stöhrmann, Tel. 40 63 54.
60 751

Zu verkaufen:
1 Rennmaschine: Bultaco TSS 125 ccm, wassergekühlt, Mod. 1966, mit Ersatzteilen. Leo Heggin, Hünenberger Str. 70, CH-633 Cham/Schweiz.
60 752

5 Port Suzuki 350 ccm, 98 kg, viele Ersatzteile, sehr schnell, 1.-4. Preise, Verkl. (roh), DM 2800.-. Tel. 0 81 78-36 73.
60 802

Verkaufe: CB 72-Rennmaschine, 2 Rennen gelaufen, sehr schnell, sofort einsatzbereit, ohne Tank u. Sitzbank, Maschine kann auch wieder für die Straße fertiggemacht werden, Verh.-B. DM 1800.-. Arrid Missa, 404 Neuß/Rh., Wolkerstr. 11, Tel. 2 21 52, 17-20 Uhr.
60 822

Verkaufe 250 ccm Aermacchi-Rennmasch., Bestzust., gegen Gebot mit vielen Teilen. Zuschriften unter M 5531.
60 881

Wer liefert oder baut Doppelschleifen-Fahrgestell für Honda CB 450? Kaufe eventuell auch einwandfreies Norton-Fahrgestell. Zuschriften unter M 5537.
60 887

Verk. schnelles BMW R 50-Renngepann. H. G. Reichler, 5281 Wiedenest, Bockemühle 1.
60 724

Verkaufe mein sehr schnelles Kneeler-BMW-Renngepann gegen Höchstangebot. Siegfried Maier, 7251 Schafhausen/Leonberg, Hauptstr. 17.
60 742

NSU-Rennmaschine mit Ersatzmotor und Transportanhänger gegen Gebot, auch getrennt, zu verkaufen. Gerd Binias, 56 Wt.-Vohwinkel, Am Sonnenbrunnen 14.
60 789

Verkaufe BMW-Spezial mit Reserverad, Stoßdämpfern, jedoch ohne Scheibe, überholungsbedürftig (neu spritzen), gegen Gebot. Hans-J. Schneider, 8011 Kirchseeon, Brunnsteinstr. 6.
60 856

SUZUKI

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

A 100 und T 20 auf Lager. Saur & Lück, 7415 Wannweil, ü. Reutlingen, Tel. 5 76 26.
60 842

Zu verkaufen: Suzuki T 20, 3600 km gelaufen, Bauj. 1968, Festpreis DM 2500.-. Schons, Trier, Koblenzer Str. 45, Besichtigung Fa. Hisgen, Trier, Saarstr. 61, Tel. 7 52 45.
60 733

Anzeigenschluß
für Heft 18/1968
ist am 19. August 1968

MOTORSPORT-SCHALLPLATTEN

bringen in ihren mitreißenden Reportagen von Ernst „Klacks“ Leverkus und Originalaufnahmen direkt von der Rennstrecke die packenden Höhepunkte aller Meisterschaftsläufe von 1959 bis 1967! — Rasante Berichte von den dramatischen Ereignissen — Reportagen und Interviews — lebensecht und greifbar nah.

In Kürze

Großer Preis von Deutschland 1968

25-cm-Langspielplatten, 30 Minuten Laufzeit, 33 1/3 UpM jede Platte DM 13.50

In jeder guten Buchhandlung erhältlich oder mit anhängendem Bestellschein (im Umschlag oder auf Postkarte geklebt bitte einsenden) direkt von Motorbuch Stuttgart. Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden möchten, bestellen Sie bitte auf einer einfachen Postkarte.

MOTORBUCH · 7 STUTTGART 1 · POSTFACH 1370

DEUTSCHLANDS SPEZIALVERSANDHAUS FÜR MOTOR-LITERATUR

BESTELLSCHEIN An Motorbuch - 7 Stuttgart 1 - Postfach 1370

Bitte senden Sie mir sofort - ab DM 28.- portofrei:

- ____ Schallplatte **Großer Preis von Deutschland - Nürburgring 1968**
- ____ Schallplatte **Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1967**
- ____ Schallplatte **Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1966**
- ____ Schallplatte **Großer Preis von Deutschland - Nürburgring 1965**
- ____ Schallplatte **Großer Preis von Deutschland - Solitude 1964**
- ____ Schallplatte **Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1963**
- ____ Schallplatte **Großer Preis von Deutschland - Solitude 1962**
- ____ Schallplatte **Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1961**
- ____ Schallplatte **Großer Preis von Deutschland - Solitude 1960**
- ____ Schallplatte **Großer Preis von Deutschland - Hockenheim 1959**

25-cm-Langspielplatten, 30 Minuten Laufzeit, 33 1/3 UpM

Ich zahle sofort nach Erhalt der Sendung jede Platte DM 13.50

Name _____

Ort (PLZ) _____

Straße _____ MO 16/68

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

ENGL. TRIUMPH



Motorräder, Original-Ersatzteile am Lager und werden umgehend geliefert.

Import u. Vertretung: **J. Berlioz**

Tel. (022) 24 67 60
Bd St Georges 56-58, 1205 Genf/Schweiz

Triumph-Motorräder, Ersatztl., Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7, Telefon 0411-447491

Triumph T120, Bonneville, 650ccm, 1966, m. Garantie sfr 2850.-. **OTTO VON ARX**, Triumph-Import, CH-4632 TRIMBACH bei Olten (Schweiz), Tel. 062-41414

TORNAX

Suche für Tornax S 250 guterhaltene Auspuffanlage. Hans-Hauke Hohensee, 23 Kiel 1, Hasseerstr. 117. 60 851

UNIVERSAL



Verkaufe Universal Typ B 4, 600 ccm, 24 PS, Bauj. 1954, 12 000 km gelaufen, TÜV 21. Aug. 1969, Fahrzeug ist für ca. DM 700.- generalüberholt worden (Rechnungen vorhanden), gegen Gebot zu verkaufen. Heribert Göritz, 6604 Gündingen 2, Waldstr. 7. 60 814

VELOCETTE

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



Yamaha-Werksvertretung Klaus Schieck
7570 Baden-Baden
Fürstenbergallee 50
Telefon 072 21/635 45

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



Von der preisgünstigen und flinken 100er Twin, über die neue rasante 125er u. 250er bis zur 350 ccm-Rakete, stets am Lager u. für Sie zur Probefahrt bereit. Günstige Finanzierung möglich.

Alfons Mohr, 5441 Hausen bei Mayen, Nettetal 9 (am Nürburgr.). Tel. Mayen 2644

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

Verkaufe Yamaha YDS 5 E, Bauj. 6. 67, 9000 km, blau, in allerbestem Zustand, wie neu, sehr schneller Motor, Preis DM 2200.-. R. Corall, 285 Bremerhaven, Egerländer Str. 10, Tel. 04 71 - 7 38 50. 60 892

Verkaufe sofort Yamaha YDS 5 E, Bauj. Juni 1968, 2500 km, im Neuzustand, für DM 2500.-. Hans Maier, 6909 Rauenberg, Dieheimer Str. 15. 60 792

Verkaufe YAMAHA YR 1, 350 ccm, Tag der ersten Zulassung 26. 3. 68, 8500 km, Preis 2500.- bar. Siegfried Kaletsch, 567 Opladen, Maurinusstr. 49. 60 826

Yamaha YL 100 ccm, 30 700 km gelaufen, bei 28 500 generalüberholt, Verhandlungsbasis ca. DM 900.-. ENS-Verkleidung preiswert mit abzugeben. Besichtigung u. eventueller Kauf nach Vereinbarung. Paul Helmus, 4178 Kevelaer, Sonnenstr. 13. 60 858

Suche für 11. 68 YDS 5, zahle DM 220.- bar. Verkauft YL 1, 15 000 km, DM 900.- in bar. W. Schwertgen, 4231 Ringenberg 49. 60 719

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

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

ZÜNDAPP

KS50 Super-Sport, KS100, Motorroller
Orig.-Ersatzteile und Reparaturen
HOFBAUER, 8 MÜNCHEN 22, Zweibrückenstr. 8

Verk. Zündapp KS 100. Telefon 0 62 21 - 2 01 34. 60 855

Zündapp-Motor zu kaufen gesucht, 50 ccm. Zuschriften an: Cornelius Janse, 4191 Donsbrüggen, Gnadenthal 2 a. 60 743

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 60 848

Von KS 601 zu verkaufen: 1 M.-Gehäuse, neu, DM 150.-; 1 Bremsankerplatte für SW, neu, DM 100.-; 1 Getriebe DM 70.-; 1 Hinterachsantrieb solo, 1 Satz Ketten dazu, neu, DM 25.-; 1 Ankerplatte vorn, zyl., DM 20.-; 1 Kardanwelle DM 30.-; 1 Satz Solofedern, neu, DM 20.-; Tank, Kupplungen, Rahmen, Getriebeteile. Bei Abnahme des gesamten Postens DM 300.-. Gerhard Krüger, 652 Worms, Liebenauer Straße 70, Tel. 30 64. 60 732

Suche KS 50 Supersport, bis 10 000 km, guter Zustand. Anton Taffertshofer, 8121 Obersöchering, Abertshausen. 60 823



Astreine Zündapp KS 100, 7000 km, DM 900.- bar
Theo Böckenbrink,
4714 Selm/Westf.,
Bahnhofstr. 47. 60 813

Suche Sitzbank und Sportverkleidung für Zündapp KS 601. Friedrich Trinkl, 8905 Gersthofen, Am Hochhaus 6. 60 763

Zündapp KS 601, generalüberholt, TÜV 4. 1970, Motor: 1500 km (mit Belege), Ölfilter umgebaut, Bereifung: neu 2x 4.00-19, Hinterradfederung: umgebaut, weich, 220er-Scheinwerfer, AJS-Lenker, hochgezogene Auspuffe, Ölthermometer, Stromsicherheitsschloß, Lichttulle, Sitzbank für Mindestgröße 1,75 umgebaut, Preisidee DM 1300.-. D. Heimrath, 6 Frankfurt, Seehofstr. 3. 60 798

Velocette Clubmann, 500 ccm, Bj. 65, Mot. überh., deutsche Gewindel Einmannsitzbank, Drehzahlmesser, Rennreifen, Alufelgen, für DM 1800.- zu verkaufen, Schröder, Berlin 28, Waidmannsluster Damm 142. 60 847

VETERANEN

Verkaufe BMW R 47, 500 ccm, 20 PS, Bauj. 28, guter Zustand, fahrbereit, mit Brief, gegen Gebot. Hans.-J. Schneider, 8011 Kirchseeon, Brunnsteinstr. 6. 60 857

Suche Zündapp KS 600, fahrber. oder für Ausschachtung, Selbstabh. Michael Gauhe, 8 München 8, Untere Feldstr. 2 II. 60 707

VICTORIA

Bergmeister V 35 Auspufftöpfe liefert: F. Fallier, 85 Nürnberg, Munkerstr. 7

Verkaufe Victoria 159 TS, 5,3 PS, neuwertig, preiswert, zu verkaufen. Franz Dellinger, 8031 Dröbling, Hn. 6. 60 774

VINCENT

Verk. Vincent Comet 500 ccm, 20. 5. 68 amtlich geprüft, ca. sfr 2200.-. P. Salvisberg, CH-3800 Interlaken, Schwalmerweg 19. 60 778

Vincent HRD 1000 ccm, total revidiert, Drehzahlmesser, Original-Tacho, Preis auf Anfrage. Ruedi Sieber, CH-9203 Niederwil SG/Schweiz, Dorfstr. 60 825

YAMAHA



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



Yamaha-Werksvertretung
Paul Tuscher
2 Hamburg 13
Rentzelstraße 10

KS 100, Bauj. 10. 67, 4300 km, mit Gläser-Verkleid., Monza-Spezial, ca. DM 1200.-. Zu erfragen: Fa. Gerhard Hahn, 5438 Westerburg, Langenhahner Str. 16. 60 710

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

VERSCHIEDENE

AERMACCHI - H.D.

Alleinimport, Kfz-Brief
HERCULES

Gesamtprogramm

MAICO 50-250 ccm

HONDA 50-450 ccm

Sonderangebot
SUZUKI T 20

Motorradhaus K. Witzemann
75 Karlsruhe, Kaiserstr. 59, Tel. 6 58 35
Prospekt gegen Freiumschlag

Honda, Suzuki Yamaha

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

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



YAMAHA
HONDA
MAICO



Dieter Lütke

473 Ahlen (Westf.)
Weststraße 137, Telefon 33 30

Suche neuwertiges Motorrad bis 750 ccm, erbitte Angaben mit Bauj., km, evtl. Foto. Außerdem Lederbekleidung Gr. 50. Gerhard Drabant, 8265 Simbach/Inn, Passauer Hof, Passauer Str. 15. 60 818

Suche R 51/3, R 67, R 68 oder einwandfreie KS 601 auf Teilzahlung. Anz. DM 400.-. Rest pro Monat DM 100.-. Kaufpreis bis DM 1200.-. Dietmar Schladt, 567 Opladen, Lützenkirchener Str. 83. 60 760

Verkaufe 1 Honda CB 72, 5-Gang, 350 ccm, Dellorto, sowie 1 BMW R 50. Hans Martin Bücking, 6471 Lorbach üB. Büdingen, Alte Gasse 5, Tel. 74 17. 60 744

Suche guterhaltenes 250-350 ccm-Motorrad mit technisch einwandfreiem Motor (Horex, Victoria, NSU, BMW oder Adler), Maschine mögl. TÜV abgenommen, zahle bis DM 500.- (bar). Rainer Baldauf, 6701 Altrip bei Ludwigshafen, Wilhelmstr. 20. 60 715

Suche auf Teilzahlung 350-500 ccm-Maschine, bis DM 500.-, monatl. DM 100.-. Egon Rattig, 6123 Bad König, Schwimmbadstr. 10. 60 769

Suche gepfl. Motorrad zw. 250-350 ccm. Günter Clauß, 75 Karlsruhe 21, Marktstraße 8. 60 817

Anzeigenschluß

für Heft 18/68

ist am 19. 8. 68

Das Letzte

Keine Prämienhöhung — sondern erhöhter Rabatt

Wieder einmal sind Prämienhöhungen für die Kfz-Haftpflichtversicherungen im Gespräch. Die Versicherungsgesellschaften behaupten, die Schadenskosten seien erneut so angestiegen, daß sie drauflegen müssen.

Daß diese Behauptung mindestens nicht generell gültig sein kann, beweist eine Mitteilung, die wir heute von unserem Versicherungs-onkel erhielten:

Der „Karlsruher Versicherungsverein“ (bisher L.H.U.), eine seiner Gesellschaften, bei der zahlreiche unserer Leser versichert sind, gewährt lt. Geschäftsbericht für das Jahr 1967/68 als Rückvergütung aus technischem Gewinn zusätzlich zum vertragsgemäßen Schadenfreiheitsrabatt

für 1 schadenfreies Jahr	5%
für 2 und 3 schadenfreie Jahre	10%
für 4 und 5 schadenfreie Jahre	15%
für mehr als 5 schadenfreie Jahre	20%

Man sieht also — nicht jede Versicherungsgesellschaft muß drauflegen. Ist das nicht des Nachdenkens wert?

R 69S gestohlen

Anlässlich des Norisringrennens wurde von einem bewachten Parkplatz eine speziell zurechtgemachte R 69 S gestohlen. Die Maschine hatte vorn eine Ceriani-Telegabel und eine Oldani-Bremse eingebaut. Hinterachsgetriebe 11/32, Tachostand 2800 km! Außerdem sind eine Menge „Gewußt wie“ mit äußerster Sorgfalt eingebaut. Falls irgendwer etwas gesehen hat, bitte direkt an Herrn Gerhard van der Heide, 891 Landsberg/Lech, Spöttinger Str. 17, wenden. Vor Ankauf wird gewarnt.

Achtung — DKW-Freunde!

Wer ist noch im Besitz eines DKW-Motorrades Typ RT 125 aus den Baujahren 1939—1945, also Original-Zschopauer Fertigung ohne Hirafe und mit Gummiband-Vordergabel? Maschine, die nicht fahrfertig, nur komplett sein mußte, wird für kurze Ausleiher gebraucht.

Redaktion Das MOTORRAD

Die Gedenktafel für Baltisberger

die die Tschechen ihrem deutschen Sportkameraden, der 1956 hier tödlich verunglückte, gewidmet haben, schmückten sie anlässlich des diesjährigen Großen Preises der CSSR, und auch Otto Sensburg, der als deutscher FIM-Vertreter anwesend war, gedachte im Namen des deutschen Motorrad-sports eines lieben Freundes.



Mitgefangen

Opa war noch einer von den Alten und doch ewig Jungen unter den Motorradfahrern. Aber in den letzten Jahren war er doch seltener unterwegs, dabei spielten allerdings seine 72 Lebensjahre eine große Rolle. Wenn er dann mal mit seinem Mäxle fuhr, nahm er sich oft viel Zeit. So auch das eine Mal, als er sich nach einem Besuch auf den Heimweg machte. Zu Beginn einer langen kurvenreichen Strecke überholte Opa gerade mit 60 km/h einige üble Burschen auf Kleinkrafträdern mit verzierten Lederhosen, flatternden Hemden und diesen Wilden-Engel-Lenkern. „Halbstarkenpack“, knurrte er dabei. Die Kerle jedoch wurden plötzlich munter, holten wieder auf und tanzten ihm in den Kurven vor der Nase herum. Aber seine Geduld war so lang wie sein bewegtes Leben. Als ihm dann allerdings schon zum dritten Mal so 'n langer Rothaariger gefährlich die Kurve schnitt, da packte ihn die Wut, er riß das Gas auf und stob davon. Das Warnschild einer Baustelle interessierte ihn nicht mehr. Aber da stand hinter einem Busch ein Streifenpolizist der nahen Kreisstadt mit Motorrad. Haaa, war das für den ein Fressen, die Geschwindigkeitsbegrenzung lag ja hier bei 30 km/h! Alle wollte er bestrafen, dazu mußte er sich bis zum ersten durchkämpfen. Opa bemerkte den Verfolger am Hinterrad und dachte „uuii, der strengt sich aber an, aber nicht mit mir, Freundchen“. Jetzt holte er das Letzte aus dem Motor. Doch dann mußte Opa auf Reserve schalten, schon war das Gesetz neben ihm. „Anhalten“, donnerte es herüber. „Bleiben Sie endlich stehen, Sie wilder Engel.“ Wilder Engel? Opas Brauen zogen sich finster zusammen. „Ich will Ihnen mal was sagen“, fauchte Opa aufgebracht, „ich fuhr schon Motorrad, da konnte Ihr Vater noch nicht mal ein Nashorn von einem Stachelschwein unterscheiden. Sorgen Sie lieber dafür, daß diese Radaubande auch geschnappt wird!“ Es gab nun einen langen Streit, welcher schließlich damit endet, daß Opa nur DM 5.— wegen überhöhter Geschwindigkeit locker machen mußte — was er mit dem Hinweis abtat: „Das nächste Mal treibe ich diese Krawallprotzen wie eine Herde Schafe vor mir her, und ich bin dann derjenige, der abhaut. Hoffentlich steht dann auch wieder einer von Ihrer Sorte da.“ Opa trat an, saß auf und brauste grimmig davon. Noch weit in der Ferne hörte man dann das Mäxle röhren. Oh, diese bösen, bösen Buben!

Klaus Illgen

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

Zelttreffen bei Rotenburg/Han.

Auf dem Gelände der VNM Landesgruppe Bremen findet am 21./22. September ein Zelttreffen für Motorradfahrer statt. Das Gelände befindet sich an der B 215 zwischen Eversen und Unterstedt bei Rotenburg/Han. Auskünfte erteilt Gerd-Dieter Martin, 282 Bremen-St. Magnus, Weizenfurt 25, Tel. 6694 80.

2. Int. Ziel- und Sternfahrt Solothurn/Schweiz

Bis zum 31. September läuft die 2. Int. Ziel- und Sternfahrt der Motorrad- und Rollersektion des Kantons Solothurn innerhalb des Touring Club der Schweiz. Ehrenpreise werden in größerer Zahl vergeben. Außerdem erhält jeder Fahrer eine versilberte Erinnerungsplakette gegen Bezahlung des Startgeldes. Fahrerausweise sind nicht erforderlich, es kann jeder teilnehmen. Ausschreibungen bitte anfordern bei: TCS-Sekretariat Solothurn, Westbahnhofstr. 12 in CH-4500 Solothurn/Schweiz.

Grasbahnrennen Klein-Krotzenburg

Am 1. September findet das int. 8. DMV-Grasbahnrennen um den „Goldenen Fasanen“ des Maintales in Klein-Krotzenburg statt. Spitzenfahrer aus 8 Nationen haben gemeldet. Klein-Krotzenburg liegt zwischen Hanau und Seligenstadt.

Sternfahrt zum Bergrennen Dünsberg

Am Samstag, 31. 8. 1968, findet nach Rödgen bei Gießen eine Sternfahrt statt. Teilnahmeberechtigt ist jeder Motorradfahrer mit zugelassener Maschine. Am Ziel ist eine kleine Beschleunigungsprüfung geplant, außerdem wird mit einer gestellten Maschine ein Büchsenlalom durchgeführt. Veranstalter: Bundesverband der Motorradfahrer, Landesverband Mittelhessen, Motorrad-Sportclub Gießen. Anschrift des Fahrleiters (Ausschreibungen) Manfred Zieger, 63 Gießen, Weserstr. 15.

Int. Sandbahnrennen und Meisterschaftsendlauf der Gespanne

Am 8. September findet in 8340 Pfarrkirchen diese international recht gut besuchte Veranstaltung statt. Nähere Auskünfte beim Rennsportclub 8340 Pfarrkirchen, Postf. 167.

Ng. Trial Michelbacher Hütte

Am 29. September findet in der Kettenbacher Kiesgrube ein ng. Trial statt. Es ist für Anfänger und für Fortgeschrittene ausgeschrieben. Nähere Auskünfte, Anmeldung und Ausschreibung bei: MSC Michelbacher Hütte (DMV), 6209 Kettenbach, Scheidertalstr. 15.

6. Int. Zielfahrt nach Bad Segeberg

Am 12. und 13. Oktober veranstaltet die Vereinigung Norddeutscher Motorradfahrer e. V. ihre 6. Int. Zielfahrt in Verbindung mit einem großen **Motorradfahrertreffen**. Veranstaltungsort ist Truppenkamp bei Bad Segeberg. Ausschreibungen sind anzufordern beim Fahrleiter **Günter Zühlke, 23 Kiel-Gaarden, Östring 67**.

Jeder Motorradfahrer ist herzlich willkommen, auch wenn er nicht an der Zielfahrt teilnimmt.

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 1. — Chefredakteur: Obering. Siegfried Rauch. Redaktion: Ernst Leverkus, Hans-Joachim Mai. — Für die Herausgabe in Österreich verantwortlich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst, Stellv.: Manfred Hansel. — Vertrieb: Albert Manz, Stellv.: Helmut Erich. — Herstellung Hugo Herrmann. — Druck: Chr. Belsler, Stuttgart, Augustenstraße 3—15. — Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). — Printed in Germany. — Das Motorrad erscheint 14-tägig 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.



Auflage dieses Heftes 59 900

RENNREIFEN

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

RENNVERKLEIDUNGEN

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

STURZHELME

Engl. Sturzhelme

Gratis-Katalog „St“ anfordern beim Importeur: **K. H. Meller, 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) 703 56/8

AGV Jethelme ab DM 39.- Motor-Rauscher, 8832 Weißenburg

TAUSCH

TAUSCHE MEINE BEKANNTE 36 PS GRASBAHN-BULTACO GEGEN 250ER YAMAHA ODER SUZUKI-TWIN. JOCHEN MESECK, BAD SCHWARTAU, WILHELMSTR. 18, b. STÖHRMANN! 60 866

TEFLONBOWDENZÜGE

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

VERKLEIDUNGEN

Achtung! Suche guterhaltene Gläser-Verkl. + Halterung Typ Monza, für R 69 S. Verhandlungsbasis DM 180.—. Manfred Ankenbrand, 5 Köln, Breite Str. 159. 60 845

Verkaufe komplette, neue, weiße Aluminium-Heinrich-Verkleidung. Gregor Weber, 1 Berlin 19, Knobelsdorffstr. 20, Tel. 03 11 — 34 86 20. 60 745

VERSICHERUNGEN

Spezial - Zweirad - Versicherungsbüro Hans Ehlert, 7073 Lorch, Postfach 10, Telefon 071 72/5 79. Für alle Zweiräder werden bis 50% Schadenfreiheitsrabatt, für Beamte, Arbeiter 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

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

Erstklassige

TT-Rennfotos

Kostenl. Verzeichnis anfordern bei **Dietrich Donnerstag** 507 Berg. Gladbach Dellbrücker Straße 23

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

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

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

NSU-Max richtig angefaßt, Schaltbild u. a. technisches ges. M. Lorat, 6715 Lambshheim, Waldstr. 16. 60 755

RADSPANNEREI

Drahtspeichen v. M3.5 - M 5 mm liefert in allen Längen. Räder speicht ein, zentriert und repariert. **J. Fleckenstein, 8752 Kleinostheim, Münchner Straße 69.**

Verkaufe Ardie B 252, fahrbereit mit LS 200, DM 200.—. Suche 2 Räder u. Auspufftopf NSU-Max. Eisenmann, 7611 Berghaupten, Heiligenreute 269. 60 889

Rhein-Main, Honda-Fahrer, 26, su. Freund zw. gem. Touren u. Gedankenaustausch. Zuschriften unter M 5532. 60 882



HEINRICH- Motorradverkleidungen und Kraftstofftanks für BMW

KARL HEINRICH, 7034 Maichingen bei Sindelfingen, Hanfäckerstr. 13 Telefon 07031/82728

Die Auflage dieser Ausgabe beträgt

59 900 Exemplare

VERKLEIDUNGEN

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

hp

Ferner Lenkerstummel, Kunststofftanks und Rennsitze – direkt vom Hersteller:

HABERMANN & PICHLER
Kunststoffverarbeitung, 8261 Kastl/Obb.
Tel. 08671-27 28, zwischen 7.30 h und 8.30 h

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

-Tip für gutgeschützte Hände!

Wünschen Sie gute Motorradhandschuhe? dann schreiben Sie an dico!

2x2 Finger-Handschuhe, gefüttert, mit Reißverschluß	Nr. 482	DM 35,50
Faust-Handschuhe wie vor	Nr. 462	DM 28,60
Fünf-Finger-Handschuhe, gefüttert, mit Reißverschluß	Nr. 582	DM 36,20
Fünf-Finger-Handschuhe, hauteng, ohne Futter	Nr. 581	DM 33,10
Fünf-Finger-Handschuhe, kurze Form	Nr. 580	DM 24,60

Alle Handschuhe mit dem spez. dico-Daumenschnitt, bitte Handschuhgröße nicht vergessen. Preise inkl. Mwst.

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

G. ELBERT

Waarbekenweg 54
Twekkelerplein 27-28

Hengelo (Ov.) HOLLAND

liefert alle bekannten Marken,
Zubehör und Ersatzteile für Motorsport

Verkaufe neuwertige „Harro-Tourenkombi“, 4mal getragen, Gr. 186 cm, sehr schlank, Preis DM 200.—, Martin Tolck, 7133 Maulbronn, Stuttgarter Str. 14. 60 748

Hercules K 103-S-Fahrerin, 19 Jahre, sucht für gemeinsame Fahrten Partner(in) mit gleichwertiger Maschine. Helga Schwabe, 511 Alsdorf/Aachen, Schlosserstr. 9. 60 759

Sehr leichter Transportanh. für 1, evtl. auch 2 Masch. zu kaufen gesucht. Gottfried Simbacher, 89 Augsburg, Thelottstr. 4. 60 807

Geschäftsumstellung, Kolben, R 67/II DKW 125, 175, 250; Maico 250 KW. DKW 250 + 350, Zyl. DKW 350, Maico 250, Getriebe Maico 250, DKW 350 LM. Maico 250, DKW 350, kompl. überholte 250 S + VS-Motoren m. Garantie, Zündapp KS 500-Motor mit Getriebe und Aggregaten total revidiert, preiswert. Heuser, 5211 Ranzel, Heideweg 3. 60 812

BMW-Fahrer aus dem Ruhrgebiet sucht die Bekanntschaft einer gleichgesinnten Dame bis 35 Jahre zwecks gemeinsamer Unternehmungen, Heirat möglich. Zuschriften unter M 5530. 60 880

Führendes Zweiradfachgeschäft in Ost-Westfalen mit sämtlichen namhaften in- u. ausländischen Vertretungen zu vermieten oder zu verkaufen. Zuschriften unter M 5533. 60 883

Welche Lebenskünstlerin mit 2 CV-Romantik möchte gern mit meiner V 7 wetterfeste Freundschaft schließen? Zuschriften unter M 5534. 60 884

Honda-Fahrer, 22 Jahre, sucht einen Kameraden, mit dem er zusammen verschiedene Rennen besuchen kann. Zuschriften unter M 5536. 60 886

17jähriger Motorrad-Fan sucht Motorradfahrer möglichst Raum Stuttgart, zwecks gem. Fahrten u. Gedankenaustausch, Günther Mauthe, 7257 Ditzingen, Höfinger Str. 15a. 60 721

Suche: Paktaschen, Tankrucksack, Reifen 3.25—18, Zimmer, 6 Enkheim, Ostpreußenstr. 13. 60 737

Suche: Transportanhänger für Gespann. **Verkaufe: Kompressor 50 Ltr., 10 atü, ohne E-Motor, DM 90.—.** Georg Nungesser, 6102 Pfungstadt, Waldstr. 81. 60 776

Verschiedenes
Verk. Elektrohammer BOSCH mit Umformer od. tausche gegen Solomash., n. unter 250 ccm oder Gespann. Andreas Wagner, 8803 Rothenburg o. d. Tauber, Milchmarkt 6. 60 846

Wer verschenkt Industriespenglerlehrling schwer. Motorrad. Metzger Ruedi, CH-6000 Luzern (Schweiz), Hirtenhofstr. 18. 60 896

Anzeigenschluß

für Heft 18/68

ist

am 19. Aug. 1968



DAS **MOTORRAD**