

DAS MOTORRAD

TRIAL CLAMART

**VETERANEN-
PROBLEME**

ÖL-!



**RENNSPORT
1964 GANZ GROSS**

Nummer 46. Jahrgang 28. März 1964

7

PREIS DM 1.20

Schweiz Fr. 1.40 / Schweden Skr. 2.25 inkl. oms.

Österreich S. 8.80 / Dänemark dKr. 3.25

E 4973 D Niederlande Hfl. 1.50 / US \$ -.50

MOBY DICK FÜR MOTO CROSS



Sind Ihnen unsere Straßen zu voll?

Bitte, wenn es Ihnen Spaß macht, können Sie ja auch im Wasser fahren. Sie sollten sich dann aber ein Motorrad mit dem Fünfgang-Motor Sachs 50 S kaufen. Der Sachs 50 S ist für jedes Gelände geeignet. Mit ihm können Sie fahren, wo immer Sie wollen. Im Wasser (wenn Sie ihm nur Gelegenheit zum „Luftholen“ lassen), im Schlamm, im Schnee,

im Regen, über Berge bis 38%, bei Hitze, bei Kälte, im Geröll und auf Bundesstraßen. Sogar auf Autobahnen dürfen Sie mit ihm fahren.

Der Sachs 50 S ist schnell – das beweisen seine Geschwindigkeitsrekorde. Er ist zuverlässig – das beweist die Erringung der Deutschen Geländemeisterschaft 1963 auf

Antrieb. Er ist eine ausgereifte Konstruktion – denn er kommt aus Deutschlands größter Zweitaktmotorenfabrik. Er ist sparsam im Verbrauch – unter 2 Liter auf 100 km. Er hat einen bestechenden Service – denn es gibt über 2.500 Sachs-Motordienst-Stellen in Deutschland.

Er ist eben ein Sachs-Motor.



F & S – FORTSCHRITT UND SICHERHEIT
FICHTEL & SACHS AG SCHWEINFURT

INHALT

Verehrte Frau Barbara!	169
Rennsport 1964 — ganz groß!	170
Ol —!	172
Trial: Namur — Clamart — Lamborelle	174
Was geschieht mit unseren Veteranen?	176
Opa Geuder erzählt: Chauny 1918	178
Ladegeräte	180
Nun wurde auch er schon 60: Walfried Winkler	181
Moby Dick für Moto Cross	182
Organisation Blutstropfen	184
Sport für Serien- Straßenmaschinen 1964	185
Gesehen — gehört — gelesen	186
Gewußt wo	188
Reden wir vom Sport	189
Ganz unter uns	196

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Unser Titelbild: In vergangenen Jahren fragten sich viele, ob es sich noch lohne, für nur drei oder vier Rennen im Jahre eine teure Rennmaschine anzuschaffen oder selbst zu bauen. Heute ist diese Frage in der Bundesrepublik zum Glück nicht mehr akut, der Rennsport hat Aufschwung genommen, es gibt eine ganze Anzahl von Rennen für alle. (Das Foto zeigt Herbert Mann aus Bayreuth auf der 125 ccm Bultaco beim Eifelpokalrennen für Junioren auf dem Nürburgring 1963.)

Gerda B. aus E. fragt: Mein Mann fährt seit 20 Jahren Motorrad und hat sich in dieser Zeit etwa 6 oder 7 Maschinen gekauft. Er hatte jedoch nie genügend Geld, um sich eine schwere Rennmaschine zuzulegen, denn wir haben vier Kinder, und die kosten allerhand. Ich halte ohnehin nicht viel von diesem Hobby, denn man hört doch immer wieder von Unfällen. Außerdem bleibt mein Mann dadurch oft über das Wochenende von zu Hause fort. Ich weiß nicht, ob es Sinn hat, wenn ich etwas dagegen unternehme, denn er sagt dann gern: „Du nörgelst immer an mir herum und gönnst mir auch nicht die kleinste Freude.“ Es geht mir wahrhaftig nicht ums Nörgeln, sondern um die Familie.

Frau Barbara antwortet: Sie haben recht, wenn Sie Ihren Mann von diesem Hobby fernhalten wollen. Machen Sie ihm bitte ganz deutlich klar, daß ein Familienvater sein Leben nicht mehr so unbedacht aufs Spiel setzen darf wie ein Junggeselle. Wenn man heiratet, übernimmt man Verpflichtungen. Man muß Frau und Kinder nicht nur versorgen, sondern auch an ihre Zukunft denken und auf manches Hobby verzichten, besonders dann, wenn es mit Lebensgefahr verbunden ist. Warum kauft sich Ihr Mann nicht ein (vielleicht gebrauchtes) Auto? Dann kann er fahren und kann außerdem noch seine Familie mitnehmen. Das wäre schon deshalb zu empfehlen, weil es für die Kinder wichtig ist zu merken, daß ihr Vater mit ihnen zusammen lebt und nicht nur neben ihnen. Ich hoffe, daß sich Ihr Mann auf seine Pflichten besinnt und Sie von Ihrer Angst erlöst.

Er spielt mit
der Gefahr



RADIO 5. März Do

VEREHRTE FRAU BARBARA!

Viele unserer Leser, die in der Zeitschrift „TV — Hören und Sehen“ auf Ihre obige Korrespondenz mit Frau Gerda B. gestoßen sind, haben uns geschrieben — einige davon wohl auch Ihnen direkt. Offenbar war ihnen diesmal Hören und Sehen vergangen — wegen der Hilflosigkeit der Frau Gerda einerseits und wegen Ihrer von wenig Sachkenntnis zeugenden Antwort andererseits.

Menschen, die eine mehr oder weniger lange Zeit ihres Lebens mit Motorrädern verbracht haben, muß ja auch tatsächlich das, was Frau Gerda da in ihrer Seelennot losgelassen hat, verwunderlich erscheinen. Daß man „immer wieder von Unfällen hört“ trifft wohl zu — aber es wird ihr nicht entgangen sein, daß die Zeitungen durchaus nicht nur von Motorradunfällen berichten. Daß vielmehr die täglichen Unfälle im motorisierten Straßenverkehr viel häufiger jene Fahrer betreffen, die den „sicheren“ Panzer von Blech um sich haben, zu dem Sie ihr ja dann später auch raten; und daß leider auch ansonsten unsere Zeit recht unfallträchtig ist: Eisenbahnunfälle, Flugzeugabstürze — nicht zuletzt all die zahlreichen Betriebs- und Haushaltsunfälle, von denen man nur eben nicht so gern spricht wie von Unfällen mit Motorrädern.

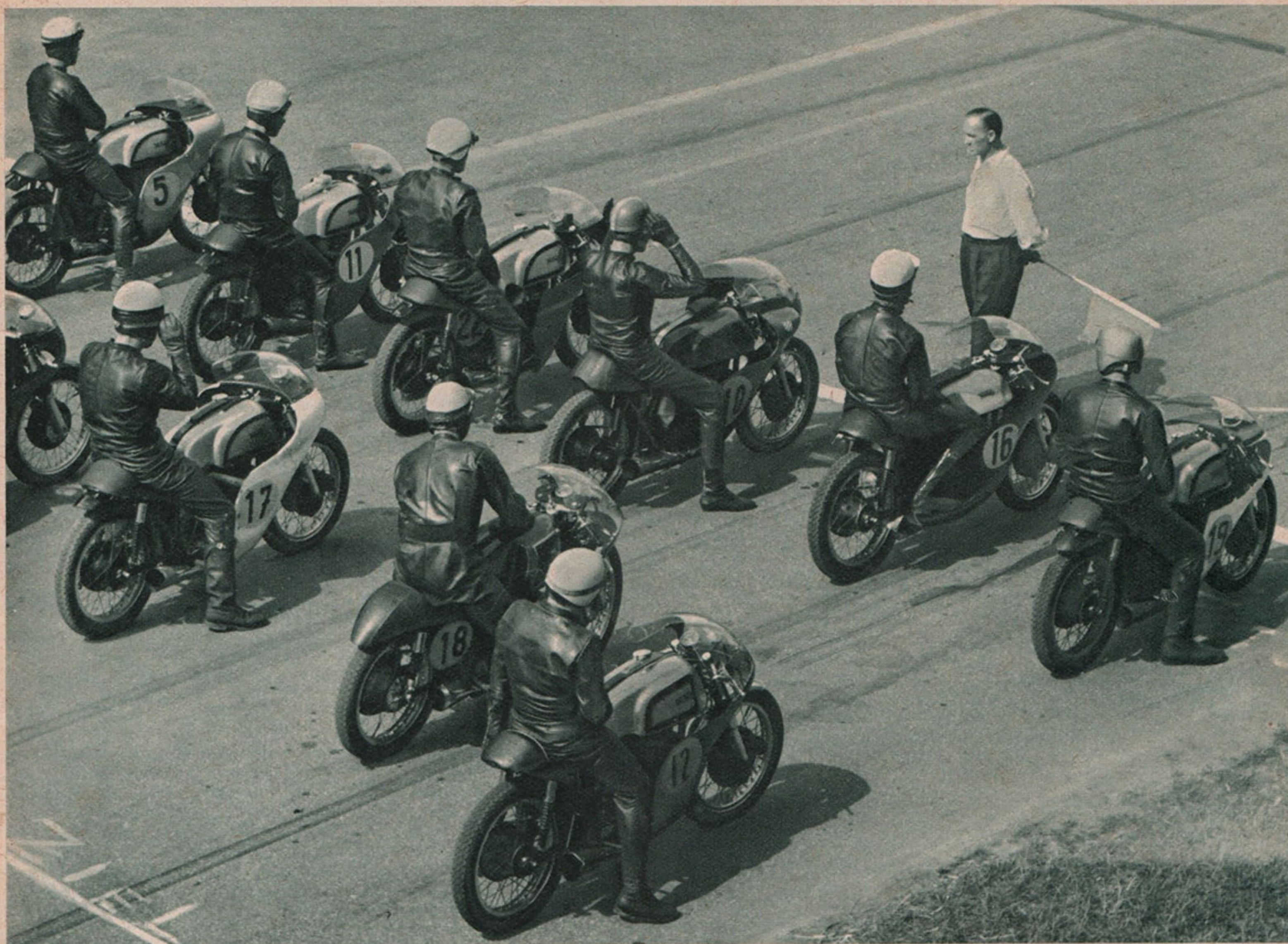
Eigentlich sollte Frau Gerda doch am Beispiel ihres eigenen Mannes am besten erkannt haben, daß das Motorradfahren gar keine so gefährliche Sache zu sein braucht — wenn einer fahren kann. Denn obwohl der Gute schon seit 20 Jahren fährt, hat er doch offenbar überlebt. Und scheinbar ist das auch ein sehr vernünftiger Mann, der sich zwar alle drei Jahre eine neue Maschine kauft, aber darauf verzichtete, sich „eine schwere Rennmaschine zuzulegen“. Sicher nicht deshalb, weil Frau Gerda das ganze Geld für sich und die vier Kinder verbrauchte, sondern weil er nicht Motorrad fährt, um zu „rasen“ (so heißt es doch immer so schön) oder um Unfälle zu bauen, sondern weil es ihm Spaß macht. Schlicht und einfach Spaß macht, wie uns allen, die wir Motorrad fahren. Daß er mit dem Motorrad häufig übers Wochenende nicht daheim ist, muß man ihr wohl glauben — Motorräder sind nun mal zum Fahren da, und wohl dem, der mehr fährt als baut. Und wann anders soll er denn fahren — als in seiner Freizeit. Es gibt viele Frauen von Motorradfahrern, die selbst am Fahren keinen Spaß oder keinen Spaß mehr haben, die aber auf dem Standpunkt stehen, es sei besser, der Gute hole sich übers Wochenende draußen frische Luft und neue Kraft für die kommende Arbeitswoche, als daß er über'n Sonntag trübselig daheim oder gar in der Kneipe an der Ecke herumsitze!

Wenn Frau Gerda aber nicht zu diesen vernünftigen Frauen gehört, dann soll sie ihre eifersüchtige Abneigung gegen ihres Mannes schönes Hobby nicht hinter dem Vorwand, sie Sorge sich um ihre potentiellen Halbweisen, zu verbergen suchen. Soll sie ihm doch sagen, daß sie ihm seinen Motorradspaß gar nicht nehmen will — aber daß sie daran teilhaben möchte. Und er solle sich mal Gedanken machen, ob seine achte Maschine nicht ein Gespann sein könnte. Da kann sie dann mit dabei sein, er hat noch all seinen Spaß wie bisher in den 20 Jahren (die er sicher nicht missen möchte) — und die vier Kinder sollten auch kein entscheidendes Hindernis sein. Alle viere lassen sich zwar kaum auf dem Gespann transportieren — aber da ist ja sicher eine Oma, die die Gören mal für einen Tag unter ihre Fittiche nimmt; eventuell in „wechselndem Einsatz“.

Was Sie aber, verehrte Frau Barbara, der armen Frau Gerda raten — nun, das erklärt sich eben sicher daraus, daß es immer schiefgeht, wenn man Ratschläge ohne ausreichende Sachkenntnis gibt. Wer auch will von Ihnen verlangen, daß Sie sich in der Welt der Motorradfahrer auskennen! Sie hörten ja aus der Tagespresse in den vergangenen Jahren sicher auch schon so oft von den Radaubrüdern auf den gefährlichen Fahrzeugen, die so gar nicht mehr in den modernen Verkehr passen und die man eigentlich behördlicherseits verbieten sollte. Daher kommt dann wohl Ihr Ratschlag, dieser unvernünftige Motorradfahrer, dieser Rabenvater, der „neben seinen Kindern herlebt“ und sein armes Weib in Angst und Sorge verkümmern läßt, solle sich endlich auf seine Pflichten besinnen und von seinem bestenfalls noch Junggesellen zuzubilligenden lebensgefährlichen Hobby abgehen — solle sich ein gebrauchtes Automobil kaufen.

Ja — das muß Ihnen wohl als sehr weiser Ratschlag erscheinen. Aber abgesehen davon, daß dem Hörensagen nach, auch Automobilfahren keine unbedingte Lebensversicherung sein soll — Sie sollten sich, nachdem Sie doch sicherlich von Menschen aller Altersstufen, aller Berufsstände, aller Mentalitäten um Rat gefragt werden, gelegentlich einmal um das kümmern, was sich in der Geisteswelt von Motorradfahrern tut. Sie würden dann erkennen, warum unsere Leser so böse wurden — und warum der Rat, vom Motorradfahren zu lassen, kein guter war!

Ihr ergebener
Siegfried R a u c h



RENNSPORT 1964 — GANZ GROSS!

Die ersten Wettbewerbe, die es im Motorsport gegeben hat, waren Straßenrennen, denn von jeher ist eine der Bewertungsgrundlagen für Kraftfahrzeuge deren Fahrleistung, insbesondere deren Geschwindigkeit, gewesen. Sie wurden ja nicht erfunden, nur um die Pferde zu ersetzen, sondern auch um schneller als diese, wirtschaftlicher und anspruchsloser ein Fahrtziel zu erreichen. Straßenrennen — auf einem Rundkurs, auf einer langen Strecke zwischen Städten, über kürzere Entfernungen im Gebirge als Bergrennen auf kurvenreichen und steilen Straßen — sind der Ursprung des Motorsportes schlechthin, und sie haben sich mehr und mehr die größte Bedeutung gesichert. Ihr unkomplizierter und stets gleichbleibender Wertungsmodus — der schnellste ist eben der Sieger — sicherte ihnen das Interesse der Öffentlichkeit und versprechen den Namen der siegreichen Fahrer und Marken eine ungewöhnlich große Publizität.

Wir haben kürzlich erst im Kreise von sportlich interessierten Menschen, die nicht nur Motorsportfreunde waren, ein Experiment gemacht und folgende Frage gestellt: Wer gewann 1939 den Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring? Wer gewann 1939 die Internationale Sechstagesfahrt? Von unseren zehn Gesprächspartnern (drei davon waren 1939 zwanzig Jahre alt, zwei 15 Jahre, drei wurden erst 1942 bzw. 1943 geboren, einer war 1939 vierzig Jahre alt und eine Dame 28 Jahre) antworteten sechs wie aus der Pistole geschossen: „Rudolf Caracciola auf Mercedes-Benz!“ Zwei sagten: „Dafür habe ich mich nie interessiert!“ Einer meinte: „Bernd Rosemeyer auf Auto-Union!“ und einer sagte, daß er es nicht wüßte, obwohl er Motorsport-Nachrichten stets verfolgen würde. Die Dame war unter den sechs, die es gleich richtig sagten. Aber keiner wußte, wer 1939 die Sechstagesfahrt gewonnen hatte — auch nicht die beiden besonders am Motorradrennsport interessierten Personen! Dafür wußten diese beiden aber, daß Georg Meier 1939 die Senior-TT auf der Kompressor-BMW siegreich beendete!*)

Das Ergebnis dieses Versuchs kann natürlich nicht repräsentativ genannt werden, aber es zeigt doch wieder deutlich, daß Straßenrennen gar nicht einmal so weit weg von den weit verbreiteten Sportarten sind, die einen großen Teil des Freizeit-Denkens unserer Zeit ausmachen. Namen wie Ernst Degner, Hans-Georg Anscheidt, Max Deubel, Emil Hörner, Walter Zeller,

*) Großer Preis: Caracciola. Sechstagesfahrt: Deutschland.

Werner Haas usw. sind — ob deren Träger nun noch leben, noch aktiv sind oder nicht — fast ebenso bei der Jugend geläufig wie die Namen des Königs Fußball. Und es ist eine nicht wegzudiskutierende Tatsache, daß die Teilnahme an den großen Straßenrennen einer Marke mehr Nimbus und Publizität in der breiten Öffentlichkeit verleiht, als die Ergebnisse jeder anderen Motorsportart. Woher hätte sich BMW den legendären Ruf, von dem man in München auf dem Ruhelager der Lorbeeren heute noch zehrt, im Ausland wohl sonst holen sollen? Durch was wäre der Name Honda sonst in aller Welt wohl so populär geworden? Wie wäre es anders möglich gewesen, daß NSU, DKW, Norton und viele, viele andere Marken vor und nach dem Kriege um die ganze Welt gingen? Die Namen berühmter Rennfahrer sind auch dort geläufig, wo man sich ansonsten nicht mit dem Motorsport beschäftigt, die Namen von Geländefahrern bleiben meist nur im Kreise der am Motorrad und an dieser Sportart speziell interessierten Menschen. *Womit nicht gesagt ist, daß ein Geländesportler weniger leistet als ein Straßenrennfahrer, und daß sein Sport wertloser ist!!* Der Gelände-Wertungsmodus ist jedoch schon viel, viel komplizierter, was einer der Gründe z. B. ist, daß Tageszeitungen so wenig davon berichten. (Wo haben Sie in einer der deutschen Tageszeitungen in den letzten Tagen gelesen, daß Gustav Franke als erster Deutscher das schwere Internationale Trial-Lamborelle gewann? Was kann man der Tagespresse über die Deutsche Geländemeisterschaft entnehmen?)

Wie weit die Kreise von Straßensport-Erfolgen gezogen werden können, mag das weitere Beispiel zeigen. In meinem Bekanntenkreis ist ein Mann, der nur auf eine ganz bestimmte Marke schwört, obwohl er weiß, daß die Serienmaschinen heute mit allerhand Schwächen behaftet sind, obwohl er sich immer wieder über diese Pannen ärgern muß, die ihm sogar einmal einen ganzen Urlaub vermiest. Aber: „... ich weiß nicht, ob Sie das verstehen, aber die Firma ist die Fabrik mit den großen und bedeutenden Rennsport-Erfolgen, die Rennmaschine ist weltberühmt, für mich kommt nichts anderes in Frage!“ Und obwohl dies Haus inzwischen den Straßensport und den Bau von Rennmaschinen aufgegeben hat, obwohl es offensichtlich ist, daß Rationalisierung als hämisches Gespenst die Qualität dieses Motorrades beeinträchtigte, obwohl die Preise inzwischen um fast 20% angehoben wurden — nein, er bleibt dabei. Und um von der großen

Erfolgszeit und von den berühmten Maschinen (die als Rennmaschinen wirklich Erstaunliches zeigten) weiter zu träumen, weil er sich einfach nicht davon trennen kann — deswegen bleibt er dieser Marke treu, die heute nur noch ein kleiner Abglanz von dem ist, was sie einstmals vor vielen Jahren war! Und dabei könnte er für dasselbe Geld eine weitaus modernere, zuverlässigere, leistungs- und fahrwerksmäßig mindestens ebenbürtige andere Maschine erwerben, mit der er keinen Urlaubsärger, keine Schwierigkeiten in der Ersatzteilbeschaffung usw. hätte —! Aber, da war eben nun mal eine große große Zeit —!

Wir alle, die wir am Motorradsport hängen, leiden aber unter einem ähnlichen Komplex. Denn war es vor einigen Jahren nicht so, daß man den Kopf hängen lassen konnte wegen des immer deutlicher werdenden Rückganges des Motorrad-Straßenrennsportes in der Bundesrepublik? Haben wir nicht auch an etwas treu festgehalten, was von anderen schon totgesagt worden war? Tun wir das nicht so oder so? — Draußen aber, in vielen anderen Ländern Europas (besonders in England und Italien) und in der Welt, wurde der Straßensport weiter gepflegt, kamen jedes Jahr neue, gute und auch große Fahrer in die Spitze der Weltelite, während wir zusehen mußten, wie dem deutschen Fahrernachwuchs mehr und mehr die Möglichkeit zum Lernen, zum Trainieren und zur Entfaltung seines Könnens entzogen wurde. Ja — für die Vierrädigen gab es noch und noch Betätigungsmöglichkeiten; es wurde Zeit, daß wir uns meldeten. Es war ja schlimm, wie dieser Ursprung des Motorsportes unter immer größeren Widrigkeiten auf dem Motorrad-Sektor zu leiden hatte. Es ging nicht an, daß dies zum Einschlafen kam —!

Zuerst wurde der Juniorensport wieder angefaßt. Der Badische Motorsportclub mit dem Hockenheimering, Otto Sensburg mit dem ADAC-Gau Südbayern legten ein Brikett mehr auf den Ofen, andere Veranstalter hielten eisern am Motorrad fest: auf dem Nürburgring, in Bremerhaven usw. Wir konnten frohlockend mehr Startmöglichkeiten für unseren Nachwuchs notieren als in allen Jahren vorher. Dieser Nachwuchs wurde dann sehr bald mit seinen Erfolgen lizenzreif, und damit begann ein neues Problem. Denn mit der nationalen Lizenz konnten sie nicht im Ausland fahren. Um jedoch zu der dafür nötigen internationalen Lizenz kommen zu können, mußten sie weitere Rennerfolge nachweisen. In unserem eigenen Lande jedoch gab es nur drei oder vier Rennen für Lizenzfahrer, bei denen nicht einmal jeder nach ein paar — meist ungenügend langen — Trainingsrunden auch zum Start zugelassen wurde (siehe Solitude z. B.). Sie hatten gar keine Möglichkeiten, sich die internationale Lizenz zu holen.

Deswegen wurden letztes Jahr schon, und nun 1964 erneut, aber in verstärktem Maße, zusammen mit den Rennen um den Juniorenpokal der OMK für Ausweis-(Nachwuchs-)Fahrer und mit den paar Rennen für Lizenzfahrer stets auch einige Klassen für Fahrer mit nationaler Lizenz ausgeschrieben, um ihnen die Möglichkeit zum Weiterkommen zu geben. Jetzt hat es keiner mehr nötig, sich ungebührlich lange als „lizenzreifer“ Fahrer noch unter den Ausweisfahrern herumzudrücken, und es hat keiner mehr nötig, den Sport ganz aufgeben zu müssen, weil es Unsinn wäre, eine Rennmaschine für nur drei Starts im Jahr anzuschaffen. Wir haben also erneuten Aufschwung bekommen, ohne daß der Nachwuchs, die Ausweisfahrer, dabei zu kurz kommen!

Die folgende Tabelle zeigt an, bei wievielen und welchen Veranstaltungen Ausweisfahrer in welchen Klassen starten können. Das Kohlberger Bergrennen (in der Nähe von Amberg/Opf.) wird voraussichtlich von Toni Fleischmann (ADAC-Gau Nordbayern, Nürnberg) in die Gegend von Bamberg verlegt, die Klasseneinteilung soll jedoch bleiben. Die Seitenwagenklasse soll auch ausgeschrieben werden, jedoch bei diesem einen Rennen nicht für den OMK-Juniorenpokal gewertet werden. Warum, das wissen die Götter.

Berg- und Rundstreckenrennen um den Juniorenpokal der OMK 1964

Veranstaltungen	Klassen					
	50	125	250	350	500	SW
21. 6. Kohlberger oder Bamberger Bergrennen (bei Amberg)	x	x				(x)
28. 6. DMV-Avusrennen, Berlin	x	x	x	x	x	x
5. 7. Norisring-Rennen, Nürnberg	x	x	x	x	x	x
26. 7. Bremerhavener Fischereihafen-Rennen	x	x	x	x	x	x
30. 8. ADAC-Avusrennen, Berlin	x	x	x	x	x	x
6. 9. Schauinsland-Bergrennen, Freiburg	x	x	x	x	x	x
13. 9. Flugplatzrennen Achum, Bückeberg (Hann.)			x	x	x	x
20. 9. Herbstpokalrennen, Hockenheim	x	x	x	x	x	x
27. 9. Eifelpokal-Rennen, Nürburgring	x	x	x	x	x	x
	7	7	8	7	7	8 (9)

Insgesamt 44 (45) Läufe bei neun Veranstaltungen

Selbst wenn nun wegen des derzeitigen Umbaus des Hockenheimerings dieses Rennen noch ausfallen sollte, bleiben doch noch durchschnittlich sechs bzw. sieben Startmöglichkeiten für unsere Ausweisfahrer. Bei den Rennen um den Juniorenpokal sind Verkleidungen nicht zulässig, für den Pokal werden nur Fahrer deutscher Nationalität gewertet, die Punktwertung erfolgt innerhalb der einzelnen Klassen in der Abstufung 10—8—6—5—4—3—2—1 Punkte bei mindestens 10 Startern, bei weniger Startern in einer Klasse nach dem Modus 9 Fahrer 7 Plätze und Punkte, bei 8 Fahrern 6 Plätze und Punkte, bei 7 Fahrern 5 Plätze und Punkte usw. Bei Punktgleichheit entscheidet das bessere Ergebnis des Eifelpokal-Rennens (27. 9.). Wer sich für den Straßensport besonders interessiert, kann insgesamt 14 Rennen in der Bundesrepublik besuchen, dazu kämen noch die in erreichbarer Nähe veranstalteten Weltmeisterschaftsläufe auf dem europäischen Kontinent — bei sehr vielen sogar die TT auf der Isle of Man. Der Große Preis von Frankreich (17. 5., Clermont—Ferrand), der Große Preis von

Holland (27. 6., Assen), der Große Preis von Belgien (4. 7., Francorchamps) und schließlich der Große Preis der Nationen in Monza (Italien, 13. 9., bei Mailand). Doch auch der Große Preis von Österreich auf der Autobahn bei Salzburg (1. 5.) muß erwähnt werden, obwohl er nicht zur Weltmeisterschaft zählt. Der Große Preis auf dem Sachsenring bei Hohenstein/Ernstthal am 26. 7. ist für Zuschauer nur mit Aufenthaltsgenehmigung der Zonenbehörden und damit mit Schwierigkeiten erreichbar, vor allem auch deswegen, weil man nicht mit dem Fahrzeug hinfahren kann.

11 Veranstaltungen sind im Terminkalender verzeichnet, bei denen Fahrer mit nationaler und mit internationaler Lizenz starten.

Berg- und Rundstreckenrennen um die DEUTSCHE STRASSENMEISTERSCHAFT für Inhaber der internationalen und der nationalen Fahrer-Lizenz sowie Berg- und Rundstreckenrennen ohne Meisterschaftswertung für die Inhaber nationaler Fahrerlizenz (zu diesen Rennen sind Inhaber der internationalen Fahrerlizenz nicht zugelassen!).

Veranstaltungen	Klassen						
	(O = nationale Lizenz; x = intern. Lizenz)	50	125	250	350	500	SW
26. 4. Int. Eifelrennen, Nürburgring (1. Wertungslauf um die Deutsche Meisterschaft)	O x	O x	O x	O x	O x	O x	O x
3. 5. Int. Preis des Saarlandes, St. Wendel (2. Wertungslauf um die Deutsche Meisterschaft)	O x	O x	O x	O x	O x	O x	O x
5. 7. Norisring-Rennen, Nürnberg					O		
19. 7. Großer Preis von Deutschland, Solitude/Stuttgart (Weltmeisterschaftslauf, 3. Wertungslauf um die Deutsche Meisterschaft)	O x	O x	O x	O x	O x	O x	O x
26. 7. Flugplatzrennen Neubiberg bei München	O	O	O	O	O	O	O
2. 8. Bremerhavener Fischereihafen-Rennen	O						
9. 8. Int. Bergpreis Freiburg, Schauinsland (4. Wertungslauf um die Deutsche Meisterschaft)	O x	O x	O x	O x	O x	O x	O x
30. 8. Int. ADAC-Avusrennen, Berlin (5. Wertungslauf um die Deutsche Meisterschaft)			O x		O x	O x	O x
6. 9. Schauinsland-Bergrennen, Freiburg		O					
12./13. 9. Flugplatzrennen Achum, Bückeberg (Hann.)					O	O	O
27. 9. Eifelpokal-Rennen, Nürburgring			O	O			
Inhaber nationaler Lizenz:	6	6	7	6	8	7	
Inhaber internationaler Lizenz:	4	4	5	4	5	5	

Insgesamt 40 Läufe bei 11 Veranstaltungen

(Alle Angaben in diesen Tabellen wegen möglicher Verschiebungen, Streichungen oder Neuansmeldungen von Veranstaltungen ohne jede Gewähr! Stand: 10. März.)

Besonders erfreulich finden wir die Tatsache, daß die Fahrer mit nationaler Lizenz in der 500 ccm-Klasse, also in der großen und „klassischen“ Motorrad-Klasse, allein achtmal die Möglichkeit haben, mit ihren Maschinen zu starten. Wir waren schon immer der Meinung, daß wir gerade diese Klasse nicht vernachlässigen sollten (siehe MOTORRAD 11/1963, Seite 318 „Warum keine 500er beim Großen Preis in Hockenheim?“), wir sind es heute mehr denn je. Und wir sind auch der Meinung, daß wir gerade hier dem Nachwuchs Gelegenheit geben sollten, sich zu schulen und zu trainieren. Die 50er und die 125er Klasse sind in erster Linie Sache eines möglichst kleinen, schlanken Körperbaues und eines möglichst geringen Gewichtes, neben der Fahrkunst, neben dem Problem der nötigen PS und deren Nutzung durch eine entsprechende Verkleidung (es ist fast unmöglich, heute für ein Werksteam der 50er Klasse ausreichend gute und passende Fahrer zu bekommen! Kreidlers Problem Nr. 1!), bei den großen Maschinen fällt dieses Problem schon fast ganz hinter die Fahrkunst eines Fahrers zurück. Und gerade hier ist uns das Ausland weit überlegen. Einfach deshalb, weil z. B. schon in England in der Saison fast Sonntag für Sonntag Straßensportrennen in allen Klassen stattfinden, bei denen sich die jungen Talente ihr Können und ihre Erfahrung holen. Und die großen Klassen, besonders die 500er, gelten dort draußen eben immer noch als die Klassen schlechthin. Das wird sich auch nicht ändern. Und — bei allem Respekt vor der Leistung der „Kleinen“ (die 250er fahren oft höhere Durchschnitte als die 500er!) — ist es nicht doch mitreißend und imponierend, fasziniert es uns nicht doch immer wieder am meisten, wenn bei den 500ern mit Vierzylindern, Twins und Einzylinder-Motoren in atemberaubendem Tempo Mann gegen Mann um den Sieg gekämpft wird? Ist so ein blitzschnelles, großes Rennpferd, ist so eine 500 ccm-Maschine nicht doch noch immer das eindrucksvollste und erregendste Motorrad und Sportinstrument? Und der Mann, der diese Maschine fährt, ist er nicht doch ein ganz großer Köhner, wenn er sie bis ins letzte meisterhaft beherrscht? Was blieb in unseren Herzen erhalten: Bob McIntyre auf der Honda, oder Bob McIntyre auf der Norton, der AJS oder gar auf der sagenhaften Vierzylinder-Gilera? — Also!

Unsere Fahrer, die bereits die internationale Fahrerlizenz besitzen, starten im Zuge der Läufe um die Deutsche Straßenmeisterschaft in ihrer Heimat (s. Tabelle) vier-, höchstens fünfmal. Sie haben aber darüber hinaus Gelegenheit, nicht nur auf den meisten Weltmeisterschaftsläufen starten zu können, sondern noch auf vielen anderen internationalen Straßensportrennen in Europa (in Holland, Frankreich, England, Italien, Spanien, Jugoslawien usw.). Sie sind sozusagen die Männer mit dem „Abschlußzeugnis“, die ohne Bedenken seitens unserer Sportbehörde überall im Ausland auf den schwersten Rennen fahren können.

Wir haben also eine Rennsport-Saison vor uns wie lange nicht mehr. Und während die Aktiven nun schon die letzten Handgriffe an ihren Maschinen machen werden (wir werden nicht nur Münchs neue 500er Vierzylinder erleben), wälzen wir mit den Straßenkarten und mit dem Kalender Urlaubs- und Wochenendpläne! Alles ist fertig zum Start! Rennsport 1964 — ganz groß!
Klacks

ÖL -!

Der Grundsatz „Wir sind viel zu arm, um uns billige Dinge leisten zu können, die unser Motorrad vermurksen“ hat immer seine Daseinsberechtigung!

Wenn der Motorradfahrer beim Erwerb eines Motorenöles nicht auf den Pfennig schaut, so kann man doch beobachten, daß viele paradoxerweise glauben, ihre Maschine dürfe kein Öl verbrauchen, denn sonst sei sie nicht in Ordnung. Kein Mensch denkt bei einer solchen Forderung daran, daß ja bei einem Verbrennungsmotor das Öl, das an der Zylinderwand haftet, beim Verbrennungshub bloßgelegt und verbrannt wird. Weiterhin gelangt durch die Ventilführungen ebenfalls Öl in den Verbrennungsraum und geht den Weg alles Irdischen. Schließlich geht aus dem Kurbelraum über die Entlüftung des Kurbelgehäuses auch Öl in Form von Öldunst verloren. Alles Tatsachen, die jedem bekannt sein sollten. Der besterreichbare Wert kann also nur der sein, von Ölwechsel zu Ölwechsel trotz Verbrauch kein Öl nachfüllen zu müssen.

Die Wirtschaftlichkeit eines Motors ist aus der geringen Literzahl der notwendigen Ölfüllung abzulesen, wobei auch die Ölmenge zwischen Minimum und Maximum des benötigten Ölrorates geringer wird. Das darf aber nicht heißen, daß der Konstrukteur einfach hinget und einem Motor die Schmierung knapp zuteilt, sondern der geringe Ölverbrauch darf nicht mit der thermischen Gesundheit eines Motors erkauft werden. Selbstverständlich dürfen bei einem Vergleich der Ölverbräuche nur Motoren gleicher Gattung gegenübergestellt werden. D. h. Tourenmotoren zu Tourenmotoren, Sport- zu Sportmotoren und — wenn man so will — auch Renn- zu Rennmotoren. Wobei bei den letzteren der Ölverbrauch hinsichtlich Wirtschaftlichkeit sekundäre Bedeutung hat. Eine gewisse Gesetzmäßigkeit läßt sich in der Relation zum Kraftstoffverbrauch feststellen. Erfahrungswerte haben die Faustformel ergeben: *Ölverbrauch gleich 1—1,5% des Kraftstoffverbrauches*. Die Fahrweise des einzelnen kann diesen Durchschnittswert geringfügig nach oben bzw. unten verschieben.

Nun erhebt sich die Frage, wann soll der Ölwechsel durchgeführt werden? Bisher war es allgemein üblich, nach der vom Herstellerwerk angegebenen Laufzeit in Kilometern den Wechsel durchzuführen. Durch Verbesserung der Luft- und Ölfilterung sind die Zeiträume zwischen den einzelnen Ölwechseln immer größer geworden. Spannen von 3000—4000 km sind heute keine Seltenheit mehr. Hier beginnt der vom Hersteller bisher empfohlene Ölwechsel illusorisch zu werden, denn die Jahreskilometerleistungen des einzelnen Fahrers sind sehr unterschiedlich. Was der eine in einem Monat zusammenfährt, erreicht der andere in einem halben Jahr, in extremen Fällen sogar nur in einem Jahr. Also wäre es im ungünstigsten Falle möglich, daß in einem Motor verunreinigtes Öl in aller Ruhe stehend und haftend sein Zerstörungswerk durchführen kann, während im vielbetriebenen Motor die Verunreinigungen bei der Ölerneuerung verschwinden.

Die Verunreinigungen gelangen durch den Verbrennungsvorgang ins Öl und bestehen aus Ruß und schwer siedenden Bestandteilen des Kraftstoffes und Säuren. Hinzu kommt metallischer Abrieb. Die Gefährlichkeit dieser Verunreinigungen läßt sich schon aus dem vom Werk kategorisch verlangten Ölwechsel erkennen, sonst brauchte man doch nur Öl aufzufüllen!

Besser als die vorgeschriebene Spanne von 3000—4000 km wäre es, das Erneuern des Ölrorates von der verbrauchten Kraftstoffmenge abhängig zu machen. Damit würde man den Wechsel den betriebsbedingten Erfordernissen näherbringen. Denn ob Überlandfahrt oder Sommerwetter, Stadtfahrt oder Winterwetter, immer würde man Werte und Richtzeiten erhalten, die den Betriebstemperaturen des Motors und damit seiner klimatischen Umgebung entsprechen und die ihren Niederschlag unmißverständlich im Kraftstoffverbrauch finden. Pkw- und Lkw-Fabriken geben heute schon Verhältniszahlen zwischen Kraftstoffverbrauch und Ölwechsel bekannt. Selbstverständlich ist aber auch mit dieser Erneuerungsformel für das Öl der Stein der Weisen nicht gefunden.

Welche Ölsorte soll man verwenden?

Diese Frage wird immer wieder gestellt, und komischerweise nicht in erster Linie bzgl. der Beschaffenheit des Öls, sondern mehr nach der Herkunft desselben ausgerichtet. Man zerbricht sich den Kopf, ob man lieber Shell, Esso, BP, BV, Veedol, Castrol oder andere Marken nehmen soll. Dabei ist diese Frage aus nachstehendem Grund längst nicht so entscheidend wie die Beschaffenheit des Öles selbst. Es ist doch klar, daß die Konkurrenz sich immer wieder nach der Konkurrenz hinsichtlich Preis und Qualität orientiert. Der Chemiker der Ölfirma sorgt dafür, daß nicht zuwenig und der Kaufmann dafür, daß nicht zuviel getan wird. Außerdem haben es sich alle Ölfirmen zur Auflage gemacht oder als Auflage vorgeschrieben bekommen, daß alle Öle mit der Bezeichnung HD ohne Rücksicht auf den Herstellungsnamen untereinander mischbar sein sollen. Hieraus ist klar zu ersehen, daß bei der Wahl des Öles seine Struktur entscheidend ist und nicht der Name. Aber nun geht es erst richtig los. Begriffe wie SAE, Viskosität, HD, Additives, VI- und VT-Verhalten, Mehrbereich, Longlife etc. stürmen auf den armen Endverbraucher ein, dem vor lauter Bezeichnungen bald der Kopf schwirrt. Es ist unerhört, was einem selbst in sogenannten Fachwerkstätten des Kfz-Handwerks vorgeschwafelt wird. Deshalb will ich dieses Durcheinander von unverständlichen Begriffen etwas ordnen und erklären.

Man hört immer wieder etwas von der Viskosität des Öls. Viskosität bezeichnet die Zähigkeit einer Flüssigkeit. Man lege zur Bestimmung der

Viskosität das Wasser zugrunde; alle Flüssigkeiten, die dickflüssiger als Wasser sind, bezeichnet man als hoch viskos. Die steigenden Viskositätszahlen 10, 20, 30 etc. zeigen an, ob das Öl im Fließverhalten dicker oder dünner ist. Je kleiner die Zahl, je dünner das Öl. Das Fließverhalten hängt von dem Widerstand ihrer kleinsten Teile — der Moleküle — ab, die diese einer Verschiebung entgegensetzen.

Wenn man das Molekül mit kleinen und kleinsten Festkörpern vergleicht, stellt man fest, daß Staub leichter rinnt oder fließt als Sand, Kies oder Steine. Auf das Öl angewandt heißt das: dünnflüssiges Öl hat kleine Moleküle, dickflüssiges Öl große Moleküle.

Wenn man nun hinget und Öl aus einem Gefäß durch eine Verengung auslaufen läßt, kann man leicht die Auslaufzeit mit der Stoppuhr messen. Weiterhin wären zur exakten Messung noch die Menge und die Temperaturverhältnisse zugrunde zu legen. Genau das tut man. Man nimmt als Grundlage für die Messungen 200 cm³ Wasser, welches eine Temperatur von 20° hat, und benutzt die ermittelte Durchlaufzeit als Divisor für die ermittelten Durchlaufzeiten der gleichen Menge Öl. Das hierzu benutzte Gerät ist ein Engler-Viskosimeter. Das ermittelte Ergebnis wird in Engler-Graden ausgedrückt. Wasser hat also eine Viskosität von 1° E. Da Öl bei verschiedenen Temperaturen viskosveränderlich ist, muß zu jeder Viskositätsangabe die Temperatur angegeben werden.

Jedes Öl ist bei Kälte dickflüssiger als bei Wärme. Dieses Verhalten ist nicht erwünscht, da bei den meisten Maschinen die Betriebstemperatur ständig wechselt. Die günstigsten Schmierungsverhältnisse sind aber immer von einer bestimmten Ölviskosität abhängig. Die höchsten Anforderungen an das Öl stellt hier der Kraftfahrzeugmotor, der im betriebswarmen Zustand ganz verschiedene Temperaturhöhen aufweist, beispielsweise Ölwanne 80°, in den Kurbelwellen- und Pleuellagern 100°, an den Zylinderwänden 150°, beim Kolben 200°, und schließlich oberhalb des Kolbens bei der Verbrennung 1600°. Hinzu kommt noch, daß der Motor beim Kaltstart je nach Jahreszeit zwischen — 20° und + 20° durchschnittlicher Temperatur einwandfrei anspringen und seine Arbeit versehen soll.

Wahrlich eine Mammutaufgabe, die hier dem Öl gestellt wird! Einmal soll es nicht zu dick sein, um einen einwandfreien Kaltstart zu gewährleisten, das andere Mal soll es im betriebswarmen Zustand einwandfrei schmieren. Die nun zu fordernde möglichst geringe Temperaturabhängigkeit der Viskosität wird nicht von allen Ölen gleich gut erfüllt. Verschiedene Öle, die bei gleicher Temperatur den gleichen Fließwert haben, können sich bei Hitze oder Kälte absolut verschieden verhalten. Um die Brauchbarkeit eines Öls für den Kfz-Motor zu bestimmen, reicht also eine Viskositätsangabe alleine nicht aus. Um die Temperaturabhängigkeit der Schmieröl-Viskositäten zu fixieren, wurde der sogenannte „V.I.“ (= Viskositätsindex) eingeführt. Dieser Index wiederum wird durch das „V.T.“ (= Viskosität-Temperatur-Diagramm) ermittelt, das an seiner Senkrechten die V-Indizes und an seiner Waagerechten die Temperaturen verzeichnet hat. Hierzu benötigt man nur das Verhalten des Öles bei zwei Temperaturen, welches ja mit dem vorher beschriebenen Engler-Gerät bestimmt werden kann. Diese beiden Werte werden im Diagramm eingezeichnet und mit einer Linie verbunden, auf der man nun das VT-Verhalten des Öles ablesen kann.

Es waren die Amerikaner Dean und Davis, die 1929 zwei Öle mit äußerst unterschiedlichen Eigenschaften zur Bestimmung des Viskositätsindex-Umfanges nahmen. Das eine Öl erhielt V.I. 0 und das andere V.I. 100. Damit waren alle Öle gemäß ihres Verhaltens zwischen 0 und 100 V.I. einzustufen. Nun ergab sich aber, daß es Öle mit noch schlechterem VT-Verhalten gab, als V.I. 0. Sie erhielten ein negatives Vorzeichen, z. B. — 20. Durch günstige Beimischungen erhielt man später selbstverständlich auch Öle, die in ihrem V.I. weit über 100 lagen.

Einteilung der Öle nach SAE

Vor dem Krieg bezeichnete man die Öle je nach Verwendungszweck — wie Winter, Sommer oder Übergangszeit, als extra leicht, leicht, mittelschwer oder schwer. Erst nach dem Krieg wurde durch die Amerikaner eine internationale Regelung in der Bezeichnung der verschiedenen Ölsorten geschaffen, und zwar der Begriff SAE. Diese Bezeichnung setzt sich aus den Anfangsbuchstaben der Gesellschaft der Kfz-Ingenieure, Society of Automotive Engineers, zusammen.

Dabei umfaßt jede SAE-Klasse einen bestimmten Viskositätsbereich bei einer festgelegten Temperatur. Die Bezugstemperatur wurde mit 210° Fahrenheit = 98,9° Celsius festgelegt. Öle, die nun hinsichtlich ihres Verhaltens geeignet für den Winterbetrieb sind, tragen den Zusatzbuchstaben W, z. B. 5 W, 10 W, 20 W. Diese W-Öle müssen bei 210° Fahrenheit eine Mindestviskosität haben, um im warmen Motor nicht zu dünn zu sein. Folgerichtig haben sie auch eine untere Bezugstemperatur, die bei 0° Fahrenheit = — 17,8° Celsius liegt.

Allerdings sagt die Bezeichnung SAE, wie wir ja aus dem vorher erwähnten VT-Programm ersehen können, nichts über die Beziehung bzw. das Verhalten der Ölviskosität in Abhängigkeit von der Temperatur aus. Wenn wir die W-Klasse der nach der SAE-Norm fixierten Öle betrachten, so können wir feststellen, daß nur zwei Viskositätsbereiche, und zwar bei — 17,8° C und + 98,9° C, festgelegt sind. Hieraus ist zu folgern, daß die SAE-Bezeichnung des Viskositäts-Indexes durch den weiten zur Verfügung stehenden Streuraum nicht den wahren und praktischen Anforderungen entspricht. Zumal der höchste Viskositätsbereich nur bei 98,9° C liegt, wogegen im Motor im praktischen Betrieb selbst noch bei 200° C eine einwandfreie Schmierung gewährleistet sein muß. Also kann die Bezeichnung SAE auf den Dosen nur Aufschluß über das Fließverhalten eines Öles geben, nicht aber über die Qualität des Inhalts.

Nun gibt es in der Praxis Öle z. B. mit einer Bezeichnung 20 W 20, die

besagt, daß dieses Öl sowohl der W-Klasse als auch einer normalen SAE-Klasse entspricht.

Die Weiterentwicklung solcher Ölsorten brachte nun als neuestes Produkt das sogenannte *Mehrbereichsöl* auf den Markt, welches z. B. die Bezeichnung 10 W 30 trägt. Allerdings haben die Mehrbereichsöle hinsichtlich ihres V.I. sehr unterschiedliche Verhalten. Es werden Überlegungen angestellt, ob nicht eine neue Normung eingeführt werden sollte.

Zusammenfassend ist es also so, daß durch die Bezeichnung auf den Dosen dem Verbraucher mitgeteilt wird, welches Öl, HD oder normal, und in welcher Viskosität er es kauft. Die Empfehlung für den Ankauf eines Öles gibt dann das Herstellungswerk des Kfzs.

Einbereichsöl oder Mehrbereichsöl?

Diese Frage drängt sich einem nun auf, und sie ist nicht einfach mit ja oder nein zu beantworten. Die Vorzüge des Mehrbereichsöls liegen auf der Hand. Ob im Winter oder sonst, bei jedem Kaltstart ist die Schmierung wie bei einem dafür abgestimmten Einbereichsöl vorhanden, ohne die Nachteile in Kauf nehmen zu müssen, bei höherer Temperatur nicht mehr schmierfähig zu sein. So sollte es wenigstens sein. Wenn wir uns richtig erinnern, ist das Mehrbereichsöl aus den USA zu uns gekommen. Also aus einem Land, wo die Motoren einen Hubraum besitzen, der bei uns nur bei wenigen Pkw-Modellen vorzufinden ist. Diese Motoren der Pkw, und nur diese, sind entscheidend (denn die Harley stellt natürlich keinen Wirtschaftsfaktor für die Ölfirmen dar). Sie haben 4500—5200 ccm im Schnitt. Es ist klar, daß solch ein Mammut selten, durch den normalen Besitzer nie, an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit bewegt wird. Mit anderen Worten, diese Motoren werden viel häufiger unterkühlt gefahren als unsere gebräuchlichen Pkw-Motoren. *Daher* auch der Ruf in den USA nach einem Mehrbereichsöl.

Aber alle Verhältnisse lassen sich nicht beliebig übertragen. Als das Mehrbereichsöl nach Deutschland kam, waren dann auch Schäden zu verzeichnen, die man bis dato nicht kannte. Erinnern wir uns daran, daß schlagartig bei den VW Stößelschäden auftraten, deren Ursache man als Außenstehender nie ganz erfahren hat. VW hat allerdings empfohlen, Mehrbereichsöl nicht zu fahren. Der Verfasser selbst, der seine BMW R 50 auf 10 W 30 umstellte, weil er auch glaubte, seiner Maschine etwas Gutes zu tun, hatte schlagartig nie gekannte Stößelschäden zu verzeichnen. Wohlgermerkt, direkt nach der Benutzung des neuen Öls nach 3000 km! — Pittingbildung am Stößelboden! Dieser Vorgang wiederholte sich trotz peinlichster Überwachung des Ventilspiels, um den genauen Ablauf der Nocke zu gewährleisten, noch zweimal. Daraufhin wurde die Maschine wieder auf normales HD-Öl umgestellt, und der Ärger hörte *sofort* auf! Heute, nachdem anscheinend dieser Umstand gründlich beseitigt ist, geben die Ölhersteller nie vorher gekannte Schwierigkeiten beim Mehrbereichsöl zu. Bei einem Gespräch mit einer namhaften Firma sagte man mir, daß beim 10 W 30 in der Anfangszeit eine Umwandlung der Ölmoleküle nach ca. 2000 km zu verzeichnen war, die eine Herabsetzung der Schmierfähigkeit nach sich zog. Da aber viele Werke den Ölwechsel erst bei 3000 km vorschreiben, mußten sich hier unangenehme Folgen ergeben. Diese Kalamitäten soll es, wie gesagt, heute nicht mehr geben.

Bei Versuchen mit verschiedenen Ölen ergab sich, daß niedrigviskose Öle geringere Reibungsverluste haben; der Kaltstart ist besser. Die Strömungsverluste sind ebenfalls geringer, die Schmierstellen werden besser versorgt, der Motor wird besser gekühlt, weil der Öldurchsatz höher ist. Sie neigen bei hoher thermischer Belastung weniger zum Cracken, dadurch geringere Rückstandsbildung.

Man kann aber Öle nicht beliebig dünner machen, weil sonst bei hohen Drehzahlen unter hohen Temperaturen der Ölfilm abreißt.

Einbereichsöle aber der SAE-Klassen 30, 40, 50, die Drehzahlen und Temperaturen vertragen und dabei einwandfrei schmieren, erschweren zumindest den Kaltstart oder verhindern ihn sogar.

Also ist hier das 10 W 30 überlegen. Diese Überlegenheit konnte auch über die gesamte Versuchsreihe hinweg festgestellt werden. Allerdings stellte sich heraus, daß ein Fortfall von V.I.-Verbesserern und Additiven (verschleißmindernden Zusätzen) zu einem Abreißen des Schmierfilms führte. Nebenbei sei erwähnt, daß der Kraftstoffverbrauch bei Benutzung von 10 W 30 Öl geringer wird, und zwar die ersten 1,6 km nach Kaltstart um 16%, nach 7 km um 8%, wie das allerdings nach 20 oder 30 km aussieht, wurde offengelassen. Es ist aber nicht abwegig, anzunehmen, daß bei höheren Betriebstemperaturen dieses Plus nicht mehr vorhanden ist.

Ohne nun auf dieses durchgeführte Experiment, das die Überlegenheit des Mehrbereichsöles ergab, näher einzugehen, wollen wir aber nicht versäumen, festzustellen, daß dieser wirklich exakt durchgeführte Versuch für uns nur *bedingt* richtungsweisend sein kann.

Denn der hier verwendete Motor, ein Viertakt-Otto-Motor, vier Zylinder in Reihe, Hub 100 mm, Bohrung 75 mm, Hubraum 1767 ccm, der eine Nenndrehzahl von 4000 U/min und eine Leistungsabgabe von 52 PS hat, verhält sich unseren Kradmotoren gegenüber doch *sehr* zahm! Da ist der von Porsche mit einem Super 90-Motor durchgeführte 150-Stunden-Test viel aufschlußreicher. Bei diesem vor ca. 2 Jahren durchgeführten Test wurden HD-Ein- und Mehrbereichsöle einer Dauerprüfung unterzogen. Sie mußten ihren Dienst im vorgenannten Super 90-Motor bei einer Dauerdrehzahl von 5500 U/min 55 Minuten und mit kurzem Hochdrehen auf 5800 U/min 5 Minuten lang versehen. Öle, die diesen Versuch 150 Stunden durchhielten, erhielten den Index 150. Das ermittelte Ergebnis war für die Mehrbereichsöle vernichtend. Das beste Mehrbereichsöl 10 W 30 hielt gerade 24 Stunden durch und das Schlechteste kam nur auf 8 Stunden.

Alle geprüften Einbereichs-HD-Öle hielten durch und waren hinsichtlich ihrer Schmierfähigkeit einwandfrei im Verhalten. Seit diesem Versuch steht in der Betriebsanleitung von Porsche: „HD-Öle für Otto- oder Dieselmotore

im Winter SAE 20, im Sommer SAE 30.“ Aus eigener Erfahrung kann berichtet werden, daß sowohl die Maschine des Verfassers R 69 S, als auch die Maschinen seines Bekanntenkreises, wie BSA 500 ccm Zweizylinder, BSA-Super Rocket, engl. Triumph Tiger 110 und viele BMWs, mit Einbereichsöl HD für Diesel einwandfrei im Verhalten sind und keinen anomalen Verschleiß zeigen. Auch sei gesagt, daß das verwendete HD-Öl nicht nur von einer Ölfirma stammt, sondern ein Kaleidoskop des Ölangebots darstellt.

Zusammenfassend ergibt sich, daß das billigere HD-Öl für unsere *hochdrehenden* Motoren eine größere Sicherheit bietet als das Allroundöl 10 W 30, *wenn sie scharf gefahren werden!*

Einige werden mir entgegenhalten, daß z. B. selbst BMW den Gebrauch von Mehrbereichsöl für Kräder und Wagen empfehlen. Dazu möchte ich sagen, daß eine solche Empfehlung nur einen Kompromiß darstellen kann, da sie allen Fahrern, den langsamen und schnellen gerecht werden muß. Sie wird sich also nach der Masse ausrichten müssen. Wenn man aber bei den Werken nachfragt, welches Öl man für *Sportzwecke* verwenden soll, so kann man mit Regelmäßigkeit feststellen, daß man Mineralöle mit hoher Viskosität empfohlen bekommt.

Old Briel

Soweit unser Mitarbeiter Horst Briel.

Was er uns erzählt, seine Versuche und Erfahrungen sind lehrreich und interessant. Trotzdem müssen wir einräumen, daß das nun nicht bedeutet, nur Einbereichs-HD-Öle seien für unsere Maschinen gut. Dafür ist schon in der Produktion der Motoren zuviel Streuung in den Toleranzen, dafür behandelt jeder Fahrer seine Maschine anders, dafür wird jedes Motorrad anders gefahren und gepflegt. Außerdem stehen gegen Horst Briels Erfahrungen auch andere — gegenteilige — Erkenntnisse. So haben wir eine R 67/2 etwa 10 000 km mit HD-Einbereichsöl (Castrol) gefahren, dazu eine KS 601 etwa 50 000 km mit demselben Öl, und in beiden Motoren fanden sich nach 10 000 km beträchtliche (!) Schlammablagerungen in den Ölwanne, im Schleuderring der BMW, im Ölfilter der KS und im Ölsieb der BMW. Außerdem bei beiden Motoren Ölkohle unter den Kolbenringen. Beide Maschinen wurden bestimmt nicht zahm gefahren. Ein R 69 S-Gespann wurde jetzt über 36 000 km, ein R 60-Gespann über 22 000 km mit Mehrbereichsöl Aral-Super 10/30 sommers und winters gefahren. Auch Hochleistungsmotoren, darunter eine Honda 250 Supersport CB 72, wurden mit diesem Öl geschmiert. Es war nie Anlaß zu irgendwelchen Schäden! Pittingbildung am Stößelboden erlebten wir nicht. Bei Säuberung der Ölwanne und der Ölsiebe keine Schlammablagerungen, vermutlich auch nicht in den Schleudblechen, freie Kolbenringe, keine Ölkohle. Ölwechsel stur alle 2000 km, das Altöl immer bläulich schwarz.

Und trotzdem können wir nicht die Behauptung aufstellen, daß Einbereichsöle nicht gut und Mehrbereichsöle gut sind! Denn wer weiß denn, welche Fehler wir machten? Um eine solche Behauptung aufstellen zu können, müßte man ganz andere Versuchsreihen mit einer Unmenge von Motoren verschiedener Bauarten und Stärken unter den unterschiedlichsten Betriebsbedingungen veranstalten. Und selbst dann wäre noch kein 100%iges Urteil möglich.

Vergessen wir nicht, daß es ja auch noch ganz normales, offenes Zweimarkts-Öl aus dem Ölschrank gibt, und daß dieses Öl auch seinen Zweck billig und gut erfüllt, wenn man dem Motor stets ausreichende Betriebstemperatur und diese nicht so kurz anbietet.

Und dabei sind wir m. E. an dem Punkt des Themas „Öl“ angekommen, der das A und O schlechthin ist, der wichtiger als alle Wundermixturen und Superöle ist: Verhinderung von Kondensschäden und unbedingte Sauberkeit! Viele — vielleicht sogar die meisten (!) — Motorradmotoren gehen daran zugrunde, daß sie unterkühlt gefahren werden (wobei Kondensschäden auftreten!) und daß man nicht auf einwandfreie Sauberkeit der Ölwege und des Öles selbst achtet (Verstopfung und Stillstand des Ölkreislaufes: Schmierfilmbreißer!).

Man sollte Motoren mit so hoher Literleistung, wie sie die Motorradmotoren nun einmal durchweg heute haben, nicht antreten, wenn man nicht mindestens 20 km (als Faustregel) vor sich hat, wobei aber ein gutes Stück drin sein muß, auf dem man nicht in Feierabend-Kolonnen bummt! Man sollte — trotz oftmals anderslautender Ansichten — stur alle 2000 km (bei Hochleistungsmotoren mit geringerem Ölreservoir, das eventuell auch das Getriebe mitversorgen muß und weniger als 2 Liter Substanz hat, alle 1500 km!) das Öl wechseln, und man sollte mindestens alle 15 000 km einmal Ölsiebe oder -filter reinigen oder auswechseln, und — da, wo es möglich ist — die Ölkanäle auf freien Durchfluß kontrollieren.

Hier wird oftmals aus Faulheit, Gleichgültigkeit und Unkenntnis schwer gesündigt. (Machen Sie sich den Spaß, fragen Sie mal im Kreise ihrer Öl-Problem-Gesprächspartner alle die, die eine Schwingen-BMW fahren, wieviel ccm Öl in den rechten Schwingarm der Hinterradfederung gehören, wie oft gewechselt werden muß, wann man zuletzt den Ölstand dort kontrollierte und welche Ölsorte vorgeschrieben ist! Sie werden erstaunt sein! Wir treffen immer wieder welche, die gar nicht wissen, daß da Öl drin ist!)

Der Tenor von Horst Briels Erfahrungen liegt auf dem Begriff sportlichen Fahrens. Er meint also, abgesehen von den finanziellen Fakten, daß Einbereichs-HD-Öle dort angebracht sind, wo man stets sehr viel oder das Letzte aus den Motoren herausholt. Gut, sehr richtig. Eine gute Empfehlung. Aber — wie viele von uns fahren *stets* so? Und wie viele meinen, sie würden so fahren, sind aber in Wirklichkeit ganz zahme Lämmchen?

Wie man sieht — das Problem fängt wieder von vorn an. Ist es da nicht verständlich, daß man nach einem wirklichen Universal-Öl strebt? Der „Longlife“-Weg erscheint uns da gar nicht als vordringlich.

Klacks

DEUTSCHE TRIAL-FAHRER BEWIESEN IN NAMUR-CLAMART-LAMBORELLE

IHR INTERNATIONALES FORMAT

Dreimal innerhalb von drei Wochen traten deutsche Trial-Fahrer, Mitglieder der Zündapp-Werksmannschaft, gegen internationale Trial-Klasse an. Und dreimal konnten sie beweisen, daß die jahrelange Arbeit im deutschen Trialsport ihre Früchte getragen hat, daß der von vielen so sehnlichst herbeigewünschte Stand erreicht ist, der endgültig die Deutschen gleichwertige Konkurrenten im europäischen Trialsport sein läßt.

Das MOTORRAD hat, unbestreitbar, in lange zurückliegenden Jahren sich schon zum Sprachrohr derer gemacht, die für den Aufbau des Trialsports in Deutschland plädierten, die Stilsfahren mit dem Motorrad nicht allein als Selbstzweck, sondern auch als wertvolle Konditionsbasis für andere Arten des Motorradsports, insbesondere den reinen Geländesport, ansahen und die immer und immer wieder auf die ausländischen Vorbilder hinwiesen. Als der Gedanke dann aufgegriffen war, unterlag der Trial-Gedanke in Deutschland all dem Auf und Ab, all den positiven und negativen Einwirkungen, die nun einmal unvermeidlich sind, wenn der Kreis der an einer Sportdisziplin Interessierten größer wird.

Wenn nun heute, am Beginn des Sportjahres 1964, deutsche Trial-Fahrer sich in die europäische Spitzenklasse hineingearbeitet haben, dann freut uns alle das natürlich in erster Linie für diese Fahrer selbst. Aber es freut uns nicht weniger für alle die, die unbeirrt sich um den Aufbau des Trialsports in Deutschland bemühten und die nun den Lohn ihres oft nicht recht dankbaren Einsatzes erhielten. Die sich insbesondere zu Gute halten können, auch in Deutschland die Trial-Termine im wesentlichen aus der hektischen Zeit der sportlichen Hauptsaison herausgenommen und diesen speziellen Sport damit noch mehr geradezu als „Grundausbildung“ für alle anderen Motorradsportarten haben werden lassen.

Georg Weiß sagte es deutlich, als wir dieser Tage mit ihm über diese drei Trial-Veranstaltungen sprachen: „Wenn wir früher nach Lamborelle gingen, dann saß doch, ganz hart gesprochen, mancher nach längerer Winterpause zum ersten Male wieder auf einem Motorrad. Und trat dann gegen ausländische Spitzenfahrer an, die ihm nicht nur durch ihre längere Praxis überlegen waren, sondern die auch noch den Vorteil hatten, durch ihre Wintertrials in Form geblieben zu sein.“

Wie gesagt — wir freuen uns für alle, die direkt und indirekt an den Erfolgen von Namur, Clamart und Lamborelle beteiligt waren. Und wir hoffen, daß die Zahl derer, die zu europäischem Trial-Format aufgerückt sind, sich mehr und mehr vergrößert, auf daß auch dadurch bestätigt wird, wie sehr gerade das Trialsfahren geeignet sein kann, Breiten- und letztlich ausgesprochener Privatfahrer-Sport zu sein.

Vor denen aber, die heute schon den internationalen Stand erreicht haben und von denen wir Gustav Franke ganz besonders den Daumen halten, daß er am 21./22. März, wenn es um die Entscheidung im Kampf um die Henry Groutars-Trophäe geht, an die erste Stelle der Gutpunktliste rückt — von ihnen freilich erwarten wir nun, daß sie sich im Mai dieses Jahres auch erstmals der schwersten Prüfung unterziehen, die es im europäischen Trialsport gibt: der Schottischen Sechstagesfahrt. Wir glauben nicht, daß sie dort eine schlechte Figur machen werden. Man wird sie dort herzlich willkommen heißen — als Konkurrenten, die sich für die Teilnahme an der Schottischen unbestreitbar qualifiziert haben.

NAMUR

Das Trial von Namur (Trial de la Forteresse), ausgetragen am 16. Februar, brachte den ersten deutschen Groß Erfolg, brachte zum ersten Mal einen deutschen Fahrer als Punktbester: Gustav Franke, den deutschen Trialmeister in der Wertungsgruppe über 200 ccm, 1963, auf Zündapp. Es brachte aber darüber hinaus weitere deutsche Erfolge: von der Zündapp-Gruppe standen Brandl an 5., Lehner an 7., Specht an 9. Stelle auf der Erfolgsliste, deren 6. Stelle der Belgier Ickx einnahm, der ja auch zum Zündapp-Stall gerechnet werden muß. Im internationalen Klassement nahmen die Deutschen Franke-Brandl und Lehner mit 81 Punkten hinter den Belgiern mit 72 Punkten den zweiten Platz ein, während in der Markenwertung die Zündapp-Mannschaft an erster Stelle vor der Greeves-Mannschaft erschien.

Das Trial von Namur wurde als erster Lauf zur Henry Groutars-Trophäe gewertet, die man wohl mit Recht als eine Art europäischer Trial-Meisterschaft ansehen darf. Sein erster Platz im Gesamtklassement brachte ihm 25 Gutpunkte in der Trophäe-Wertung und damit dort die Führungsposition ein!

Der Ordnung halber muß hierzu bemerkt wer-

den, daß es sich bei der Henry Groutars-Trophäe ursprünglich um eine Mannschaftswertung handelte und daß dieser Wertungsmodus, der auch noch in der Ausschreibung für Namur verankert war, dann erst kurz vor der Veranstaltung auf Betreiben insbesondere der Engländer auf eine Einzelwertung umgestellt wurde.

Den Zündapp-Männern war's recht — auf diese Weise schnitten sie besser ab als in der Mannschaftswertung.

Etwas verdient auch in einem Kurzbericht über Namur besonders erwähnt zu werden: Verantwortlicher Fahrleiter dort war Alex Colin. Und wohl kaum einer hätte eine bessere Sektionsauswahl treffen können als er, der als alter Geländespezialist, Sechstages- und Trial-Fahrer ebenso wie Rennfahrer auf der Straße, einer der bekanntesten belgischen Motorsportler überhaupt, Sektionen zusammengestellt hatte, die nach dem Urteil aller Fahrer einfach Extraklasse waren. Durchweg gleichmäßig im Schweregrad (was man von anderen internationalen Trialveranstaltungen, auch Lamborelle nicht ausgenommen, durchaus nicht sagen kann) — typisch englischer Sektionscharakter, wie die Engländer und alle, die viel bei englischen Veranstaltungen starteten, bestätigten. Hinsichtlich der Zuschauer stellte Namur keinen

Rekord dar, aber das Interesse war trotz schlechten Wetters durchaus befriedigend — einen solchen Auftrieb wie etwa in St. Cucufa kann man nun mal kaum anderswo erwarten, Cucu bleibt da unerreicht. Aber auch in Namur zeigte es sich, daß das Publikumsinteresse an Trialveranstaltungen in Deutschland noch deutlich hinter dem bei ausländischen Trialwettbewerben zurückbleibt. Auch ansonsten, also hinsichtlich der Gesamtorganisation, nahmen die Fahrer aus Namur die beste Erinnerung mit heim.

Die Resultate von Namur im einzelnen:

1. Gustav Franke (Zündapp 250) 14 Punkte; 2. Roger de Coster-Belgien (Gilera 175) 16 Punkte; 3. Donald Smith-England (Greeves 250) 18 P.; 4. Vanderbecken-Belgien (Triumph 250) 21 P.; 5. Andreas Brandl (Zündapp 175) 29 P.; 6. Ickx-Belgien (Zündapp 100) 35 P.; 7. Alfred Lehner (Zündapp 175) 38 P.; 8. Bohec-Frankreich (Triumph 250) 41 P.; 9. Lorenz Specht (Zündapp 175) 42 P.; 10. Claude Peugeot-Frankreich (Greeves) 46 P.

Internationales Klassement:

1. Belgien (De Coster - Vanderbecken - Ickx) 72 Punkte; 2. Deutschland (Franke - Brandl - Lehner) 81 Punkte; 3. Frankreich (Bohec - Peugeot - Joubert) 144 P.

Markenwertung:

1. Zündapp (Franke - Brandl - Ickx) 78 P.; 2. Greeves (Peugeot - Van Stenagen - Smith) 114 P.; 3. Triumph (Vanderbecken - Bohec - Joubert) 119 Punkte.

Punktbester in der Wertung um die Henry Groutars-Trophäe: Gustav Franke auf Zündapp mit 25 Punkten.

CLAMART

Als die Rechenmaschine aus dem Rathaus fortgeschleppt wurde, durften die Parforcereiter in die Festräume vom Bürgermeister trappeln — ohne billet doux, ohne Zerberus im Tschako. Wer von denen, die das Motorrad verachten, sollte ungerufen kommen, um ein belegtes Brot mit Aperitif-gift zu stehlen. Es war punkt 19.30, angekündigter Zeitpunkt der Siegerehrung. Der Minister des Sportes und unser Boss, Monsieur Cantolice, räusperten sich für den Speech, nur die Würden und Verantwortung Tragenden der französischen OMK hatten so schwer zu schleppen, daß es wieder mal „etwas später“ wurde. So war Gelegenheit, mit Kameraden zu spre-

chen, um zu hören, wie sie die im Kettenkasten aufgewickelte Kette doch noch befreit hätten, wie sie zu Fünft beim Befreien der Maschine in den Schlamm gefallen seien, was sie — wegen Zuspätkommens bestraft — vom neuen Reglement hielten — und überhaupt von den Sektionen. Des Normalverbrauchers Ansicht war: „Schwerstes Clamart bis heute“ — Experten-Sektionen für Junioren seien Unsinn, da man nichts dabei lerne, weil zuviel auf einmal zu lernen sei. Am meisten kritisiert: die Empfehlung der Fahrleitung an die Ausweissfahrer, die Experten beim Aufstauen an Sektionen vorzulassen, wurde von den Schiedsrichtern bereits als Befehl aufgefaßt. Und verursachte einen Punktregen wegen Verspätung. Die diversen Sprecher teilten uns dann mit, daß

wir dem elften Clamart Trial mit 10 kleinen und 50 großen Junioren sowie 61 Experten beigewohnt hätten — daß von den letzteren 34 Ausländer aus Deutschland, Belgien, England, Schweiz und Spanien waren — und praktisch alles an Preisen weggeschleppt hätten, was zu Beginn der Siegerparade so schön aufgebaut glänzte. Im Preis der Nationen siegte England vor Deutschland, Belgien, Frankreich und der Schweiz.

Den Wanderpreis „Henry Groutars“ nahm Don Smith mit (11 Punkte), Zweiter wurde der Belgier Van Stenagen (17 Punkte), Dritter Brandl (22 Punkte) auf Zündapp 100 ccm, Vierter Brush, England, punktgleich mit Franke (250 ccm Zündapp), nämlich 31 Punkte. Beide hatten auch 32 Sektionen mit Null; doch hatte Brush

sechs Einser und Franke „nur“ fünf! Lehner wurde Sechster und Specht Elfter.

Von den 121 Abgefahrenen mußten 42 auf-gelesen werden, ein Hinweis darauf, daß es doch nicht ganz einfach war. Das „Retten“ geschah durch zwei Seitenwagen-Gespanne. Der notwendige Arbeitsaufwand war nicht gerade klein, denn eine Runde war 35 km lang! Die meisten dieser Maschinen waren in einem Bach ersoffen. Don Smith — Pferd: Greeves 250 — sagte: „Alles war leicht“, ausgenommen die „Rattenstraße“ am Fernsehturm. Dort kollerte er zweimal den Abhang runter, und es glückte ihm erst ein Kristiania beim dritten Durchgang = 5 + 5. In Namur wurde Don von Franke besiegt, darum stand die Fahne auf „Wind im Rücken“ im Zündapp-Stall — Schorsch trug die Sonntagsfalten: DER GROSSE FISCH war fast an der Angel. Die Greeves ist ein bizarrer Starter: Beim Sektionsbesichtigen stellt man Benzin ab. Don vergaß den Hahn zu öffnen in Namur — (sagte er).

Maschinenmäßig sind die Greeves und Zündapp gleich; die letztere ist leichter: nur das Aller-notwendigste vorhanden, um die beiden Räder zu verbinden und den Blockmotor zu tragen... und 'ne Gabel, die hohe Steinstufen schluckt... gerade soviel, daß der Elan beim Übersteigen des Hindernisses nicht aufgezehrt wird. An solchen Stellen hat ein Greeves-Fahrer keine Energieaufzehrung zu befürchten, aber heftig mit seiner wütend zurückschnellenden Gabel zu kämpfen.

Smith ist der einzige „Greevist“, der die Hindernisse sanft, fast zögernd, ansteuert, um im letzten Moment loszulegen (und der stets zu reich eingestellte Villiers macht das auch mit!). Fast alle anderen haben die Miller-Peplow-CARACHO-Technik adoptiert.

Meines Vaters Sohn machte rasch vorher das Kommissarexamen, in der kindlichen Hoffnung, Verwendung beim Trial Clamart zu finden... einen nach dem anderen Fahrer an derselben Stelle zu beobachten und demnach einschätzen zu können... zu erfahren, welches die sind, die um Punkte handeln... welche als Stänkergeist und welche als großzügig auf die Welt kommen, ob ein Punkttrichter wirklich so ein schweres Leben hat oder ob es nur seine Zaghaf-tigkeit ist, wenn die Wartenden sich um den Durchgang raufen... wie oft das Script-girl (in meiner Heimat „die Stempel-Hippe“) spurlos verschwindet... All das also, was dem Journalisten nicht zugänglich ist, wollte ich mir erschleichen. Ich fand jedoch heraus, daß Punkt-trichter eine Pfründe ist, die vom Vater auf den Sohn vererbt wird. Fand aber auch, daß die besagte Innung sich seriös mit dem Anlegen von Sektionen beschäftigt.

So begleitete ich denn die Fahrer... mit einer Nummer auf dem Rücken. (Nur die 69 bleibt eine 69, wenn man auf dem Kopf steht.)

„Rauf runter rauf — Pünktchen drauf“ ist im Grunde die Auslegung „unserer“ Sektionen; dazu gibt's noch ein Bächle und zwei Moraste. Das Raufrunter enthält das Schräghangkurven ohne Sorgen um herumstehende Bäume oder Menschen und kann in zwei Stunden gelernt werden. Was so stark irritiert, ist, wenn die „Bahn“ durch gemeine Löcher oder schräge

nackte Wurzeln unterbrochen wird. Nachdem es auf solchem Kurs nur eine gangbare Piste gibt, muß mit Ziehen und Drücken oder Körperver-lagern das unruhige Pferd wieder in die Bahn zurück... oder es trennen sich Reiter und Pferd. Gleich solches Ding wird als Nr. 1 serviert und versetzt nur allzuvielen einen moralischen Tief-schlag, von dem sie sich erst erholen, wenn sie den richtigen Pulsschlag haben.

Das ist nach der ersten Sektion; z. B. in Nr. 2, einem Wurzelkringel mit Stops auf der Stelle oder an Nr. 3, wo ein Berg in einem langen Weg angegangen wird, dessen Boden unsichtbar bleibt. Der Bock muß da „tanzen“. Der Aus-druck ist von Brandl und meint: Vorder- und Hinterrad springen und brechen aus — während der Fahrer korrigiert, aber dabei guckt er in die Ferne, zu sehen, was viel später erst kommt.

Die Krönung, der „Calvarienberg“ solcher Sek-tionen, war die Sektion am Fernsehturm. Auf dem fast senkrechten Abhang eines Abgrundes hatten Feldmäuse eine Terrasse in der Breite eines dreizölligen Reifens hinterlassen. Schon darin sollte der muntere Olympier seine Gleich-gewichtskünste beweisen, ABER um da hinein-zukommen, brauchten Mann und Maschine ein Scharnier. Denn die Sektion führte im rechten Winkel zur „Rille“, also auch noch in Fahr-stuhlfahrt, wie manch einer konnte da seinen Fallschirm nicht rechtzeitig öffnen, verschwand vielmehr in rasender Fahrt talwärts. Die zweite Möglichkeit, sich dem Mittelpunkt der Erde zu nähern, wurde geboten, wenn man die Höhe per Rille erobert hatte: Abdrehen über den rechten Flügel in die Tiefe, aber nicht zu hitzig, sondern zurück längs des gleichen fatalen Hanges in einer gleichen Schmalspur, nur etwas tiefer. Es ist wahr, diese Sektion war „unnatür-lich“ und dennoch enthielt sie fast alles, was die hohe Schule des Trial verlangt... z. B. zu stoppen, wenn das Hinterrad raatsch 50 cm tiefer rutscht. Was'n Kapitän is, das bleibt trotzdem auf dem Schiff. Viele waren es ja nicht. Die „Einigermaßen“ drehten einen Einführungs-Kristiania mit einem Schleifbein links, das dann gottesfürchtig als EIN FUSS erklärt wurde.

Morast: Das Vorbild ist die berühmte Kuhle in Lamborelle. Noch gar nicht lange ist's her, da verstanden nur englische Spitzenfahrer so etwas zu meistern. Clamarts Pampenteich (Nr. 10) ist mit vielen kleinen Bäumchen bestanden, damit es noch drolliger wird. Auch führt die Ausfahrt durch ein Wasserloch, das nicht wenige für un-nötig hielten auszuloten... und damit 2,5 km vor dem Ziel ihre Reise durch den schönen Wald von Meudon beendeten (Wasser mögen eben Motoren nicht). Die Zündapp-Equipe jedenfalls lotete sorgfältigst aus, und siehe da, es WAR eine Passage von geringer Tiefe vorhanden. Lehner erntete besonderen Beifall für seine naht-lose Durchquerung (an die Rille hab' ich mich auch gehalten). Im Schlamm war's „Gas-Gas-weg-Gas“, um zu treiben und zu gleiten, ohne jemals zu fräsen.

Der andere Schlamm-pampuli war Nr. 13, ein Boden, der sich nie „beruhigen“ wird, da all-jährlich durchgeknetet. Einmal mehr konnte man hier den Fortschritt beobachten, den die Fahrer — die wir immer wieder sehen, gemacht haben. Auf meinem ersten Film von dieser Stelle

(1959) sieht man fast nur hochrote Tausend-füßler durch die Pampe steppen; während heute geschmeidig hindurchgewackelt wird. Auch der Trialgeist hat sich geändert: Wer am Eingang über die Klamotten (Federproblem) zum Stoppen kommt, könnte sich den schmierigen Rest schenken — die Fünf hat er weg. Aber nein, man probiert eben, ob man das saure Stück bewältigen kann oder nicht.

Bächle: auch Lamborelle-Inspiration; keine Rein-fahrt, sondern ein Rein f a l l. Stufen über 80 cm ohne Auslauf gehen nur mit Fahrt und schräg zu nehmen. Ist die Weiterfahrtrichtung nach rechts, so hat die Maschine Tendenz, auch noch rechts zu fallen. Wie uns die Belgier vormachten, neigt man sich gleich beim Plumpser nach links, dann kommt man eventuell ohne Stützfuß aus. In der Bachfahrt muß man die Schräge der Wurzeln mit einkalkulieren. Oriol Bulto — ein Bultaco-Neffe — lernte es gleich beim Zugucken. Ein Spanier am Start — ein Spanier am Ziel; als 22ster! (Von den Bultacos haben wir Zwei-takt-Trialisten alle die riesigen Auspuffrohre „gelernt“.)

Die letzte Nummer spielte sich im Sande ab. Wer so was nicht bei sich zu Hause hat... na, die anderen kannten die Musik. Und dies alles also dreimal für die Experten. Publikum war auch vorhanden. Und nicht wegzuschlagen, bevor nicht der allerletzte Fahrer durch war.

Was es eigentlich anguckt, weiß ich nicht. Jedoch Bedenken habe ich beträchtliche. Fragt man mal jemand nach einer Sektion „WO GEHT ES LANG?“ — NIX — Stille. — Niemand weiß es. Haben über 150 schon passieren sehen, aber wo lang — ja wo entlang?

Noch ein Detail: Bester aller Junioren war ein Mann mit einer Beinprothese. AUROUX heißt er. Dieses Jahr hatte man die ausländischen Gäste nicht durch Unterbringung in einem Hotel mit Ausblick auf eine Bufett-Selbstmordlandschaft demoralisiert, sie durften sich vielmehr in wei-cheren Pfühlen an der Nachtmusik eines Grand Boulevard von 600 Autos stündlich erlaben. Ich hoffe, niemand hat's bereut. Auch nicht der, der den Preis des Generals de Gaulle ergatterte. Meinen Kollegen aber rufe ich ein Wort von Wilhelm I. (modifiziert) ins Gedächtnis: Mit-fahren necesse est. *Ch. Christophe*

Die Resultate von Clamart im einzelnen:

1. Don Smith-England (Greeves) 11 Punkte; 2. Claude Vanstenagen-Belgien (Greeves) 17 Punkte; 3. Andreas Brandl (Zündapp 100) 22 P.; 4. John Brush-England 31 P.; 5. Gustav Franke (Zündapp 250) 31 P.; 6. Alfred Lehner (Zündapp 175) 36 P.; 7. Vanderbeken (Triumph) 49 P.; 8. Ickx (Zündapp) 51 P.; 9. Royer-Frankreich (52 P.); 10. Troisieme-Belgien 53 P.; 11. Lorenz Specht (Zündapp) 62 P.

Der Wertungsstand für die Henry Groutars-Trophäe nach dem Trial Clamart ist folgender:

Fahrer	Gutpunkte		
	Namur	Clamart	Gesamt
1. Don Smith (Greeves)	20	25	45
2. Gustav Franke (Zündapp)	25	16	41
3. Andreas Brandl (Zündapp)	16	20	36
4. Roger Vanderbeken (Triumph)	18	14	32
4. Claude Vanstenagen (Greeves)	10	22	32
6. Alfred Lehner (Zündapp)	14	15	29
7. Ickx (Zündapp)	15	13	28
8. Bohec (Triumph)	13	9	22
8. Lorenz Specht (Zündapp)	12	10	22
8. De Coster (Gilera)	22	0	22
10. Peugeot (Greeves)	11	8	19

LAMBORELLE

Das am 8. März ausgetragene Trial Lamborelle (über das Jürgen Goebel im nächsten Heft ausführlich berichten wird) wurde nicht zur Groutars-Trophäe gewertet. Die Zündapp-Fahrer waren trotzdem dorthin gefahren — und wie die Ergebnisse zeigten wiederum mit einem vor noch nicht so langer Zeit wohl kaum erwarteten Erfolg: Gustav Franke wurde mit seiner 250er Zündapp hier erneut Punktbester und stellte damit unter Beweis, daß sein Erfolg beim Trial Namur kein Zufallstreffer gewesen war. Was haben sie doch immer gesagt? „Ist ja alles ganz schön mit der deutschen Trialfahrerei, wir haben

auch manches erreicht in diesen Jahren — aber was ist das alles gegen Lamborelle! Erst wenn ihr mal in Lamborelle vorn seid, wenn ihr da mal den Punktbesten stellt, dann gehört ihr zur internationalen Spitzenklasse im Trialsport!“

Nun kann man ja darüber streiten, ob der Mythos von Lamborelle wirklich ganz den Tatsachen entspricht — manche, die sich ein Urteil erlauben dürfen, bestreiten es. Aber es steht fest: Punktbester in Lamborelle ist ein Qualitätsmaßstab, den man auch mit dem Hinweis nicht verkleinern darf, daß nicht alle Spitzenleute aus England da waren (nicht im Hinblick auf die Groutars-Wertung übrigens, sondern weil zum gleichen Termin auf der Insel Trial-Veranstal-

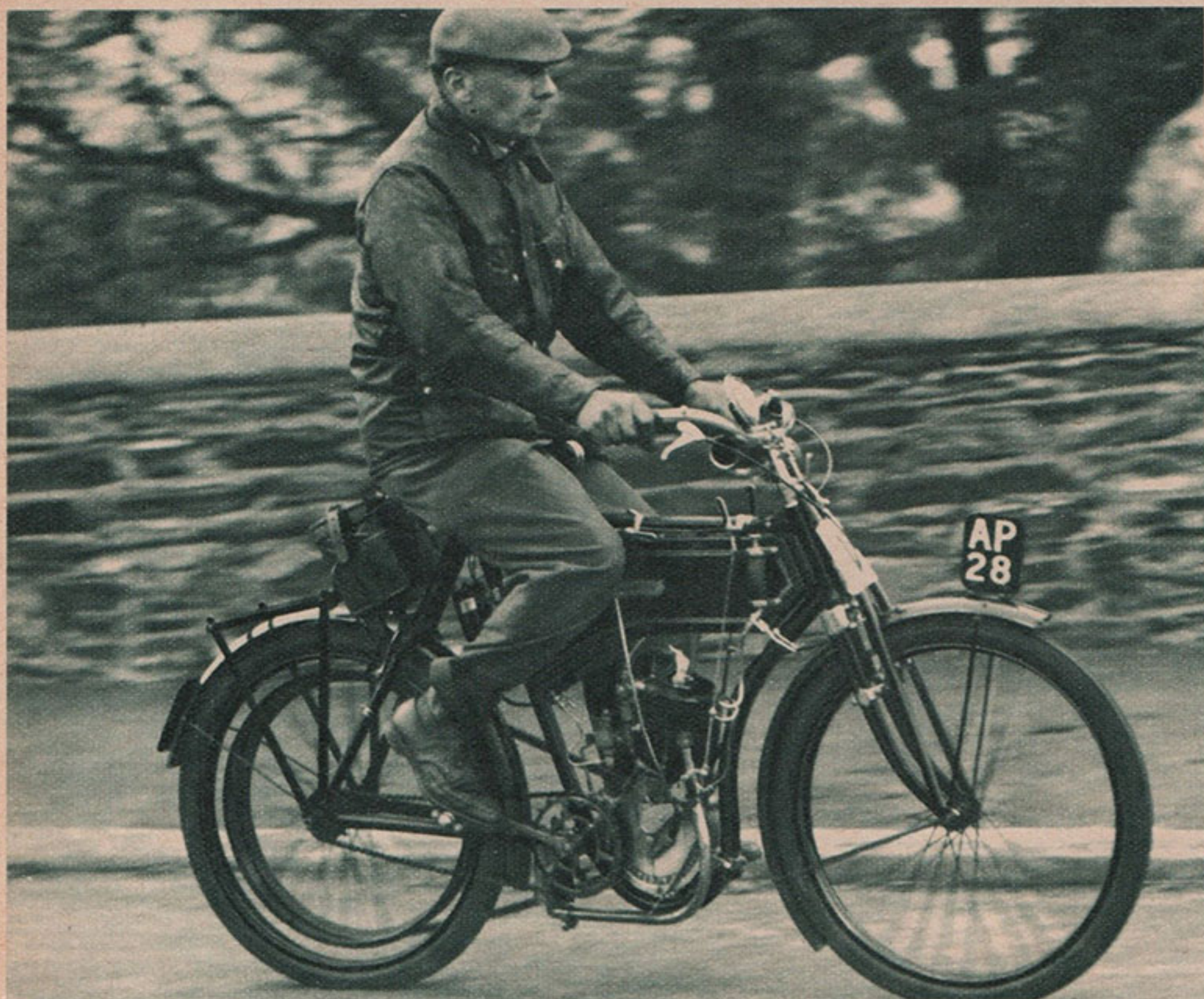
tungen mit traditioneller Bedeutung stattfanden). Immerhin waren Willkinson und Smith die deutlich herausgestellten Favoriten für Lamborelle 1964 — aber der Punktbeste hieß Gustav Franke, und an dritter Stelle, noch vor Donald Smith, plazierte sich der „Bürgermeister“ Brandl mit seiner Hunderter!

Die Ersten der Punktliste von Lamborelle:

1. Gustav Franke (Zündapp 250) 19,5 Punkte; 2. Bill Willkinson-England (Greeves 250) 22,5 P.; 3. Andreas Brandl (Zündapp 100) 28,9 P.; 4. Donald Smith-England (Greeves 250) 32 P.; 5. Van Stenagen-Belgien (Greeves 250) 42,6 P.

Ausführlichere Ergebnisaufstellung beim Bericht im nächsten Heft. *S. R.*

WAS GESCHIEHT MIT UNSEREN VETERANEN?



Bilder linke Seite. Oben: Jack Branse mit seiner Kerry von 1902, die als der kostbarste Motorrad-Veteran gilt, den es zur Zeit gibt. Unten: Zur Veteranen-Rallye der TT 1963 kam aus Deutschland Karl Jost (hoffentlich ist der Name richtig!) mit einer fabelhaft in Schuß befindlichen BMW R 32 von 1923 auf die Isle of Man. Den Weg von Dover nach Douglas legte er mit eigener Kraft zurück. 1962 unternahm der Österreicher Rolf Arnold aus Linz mit einem Freunde zu dieser Rallye eine Fahrt auf einem alten Veteranen. Er legte die Strecke von Österreich zur Isle of Man und umgekehrt mit eigener Kraft zurück!

Bilder rechte Seite. Mitte: Die älteste noch laufende Douglas von 1910, 350 ccm. Unten: Eine Nut von 1926 mit 750 ccm JAP-Motor, sv. Es ist bewunderungswürdig, in welchem Zustand diese alten Fahrzeuge sind!

In England gibt es mehrere große Clubs, mehrere Privat-Museen, die ihre ganze Aufgabe in der Sammlung und Erhaltung von Motorrad-Veteranen sehen, in Holland gibt es das Privat-Museum von Jack Branse, in Frankreich ist es Robert Sexé oder Fritz Karl im Elsaß, in der Bundesrepublik Deutschland existieren Sammlungen im Deutschen Museum in München, im Zweiradmuseum von Neckarsulm, und es entsteht in Berlin unter Horst Bredow ein Motorrad-Museum. Auch gibt es viele private Sammler und große Idealisten wie Karl Reese u. a. Man verzeihe mir, wenn ich hier nur die Namen und Daten aus den Ländern aufzählen kann, die mir im Augenblick geläufig sind — absichtlich wird keiner vergessen; wahrscheinlich würde sogar der zur Verfügung stehende Raum gar nicht ausreichen, alle zu nennen.

Die wirklich beste Veteranen-Rallye, die ich bis heute sehen konnte, erlebte ich jedes Jahr an dem berühmten Donnerstag zwischen der Junior- und der Senior-TT auf der Isle of Man. Vorbildlich, geradezu begeisternd und fast nicht zu glauben ist der gute Zustand der Maschinen, original bis zur letzten Schraube — und seien sie auch älter als 50 Jahre! Die Sunbeam TT 500 oder die Scott-Squirrel des Herrn Brandstetter aus Österreich (St. Pölten) wären in dieser Versammlung überhaupt nichts Besonderes mehr! — Dazu wird mit den Maschinen auch richtig gefahren, kein Hampelpampel-Zirkus, keine Büchsen-Clownerie! Meist sind die Teilnehmer schon die ganze Woche auf der Isle of Man und fahren mit ihren alten Maschinen (die zugelassen sind!!!) überall herum wie jeder andere TT-Besucher auch. Kostüme gibt es nicht. Barbouranzug, Fahrmütze, vielleicht so ein Sherlock-Holmes-Hut. Würde da einer im „historischen“ Kostüm aufkreuzen, würde man ihn freundlich aber bestimmt bitten, den Mummenschanz zu unterlassen. Nicht die Fahrer sind wichtig — die Maschinen sind es! Es sollte die Grundregel jeder Veteranenarbeit sein: Es geht nur um die Maschinen.

Bislang hatte man das meistens in unserer Heimat übersehen. Geschäftstüchtige Leute verbanden mit einer Veteranen-Rallye Korso-Umzüge mit Reklamegeschäft, Rummelplatzumtrieb und das, was pfoine Leute „Show“ nennen. Jedes mag vielleicht seine Daseinsberechtigung haben — aber auf gar keinen Fall haben diese

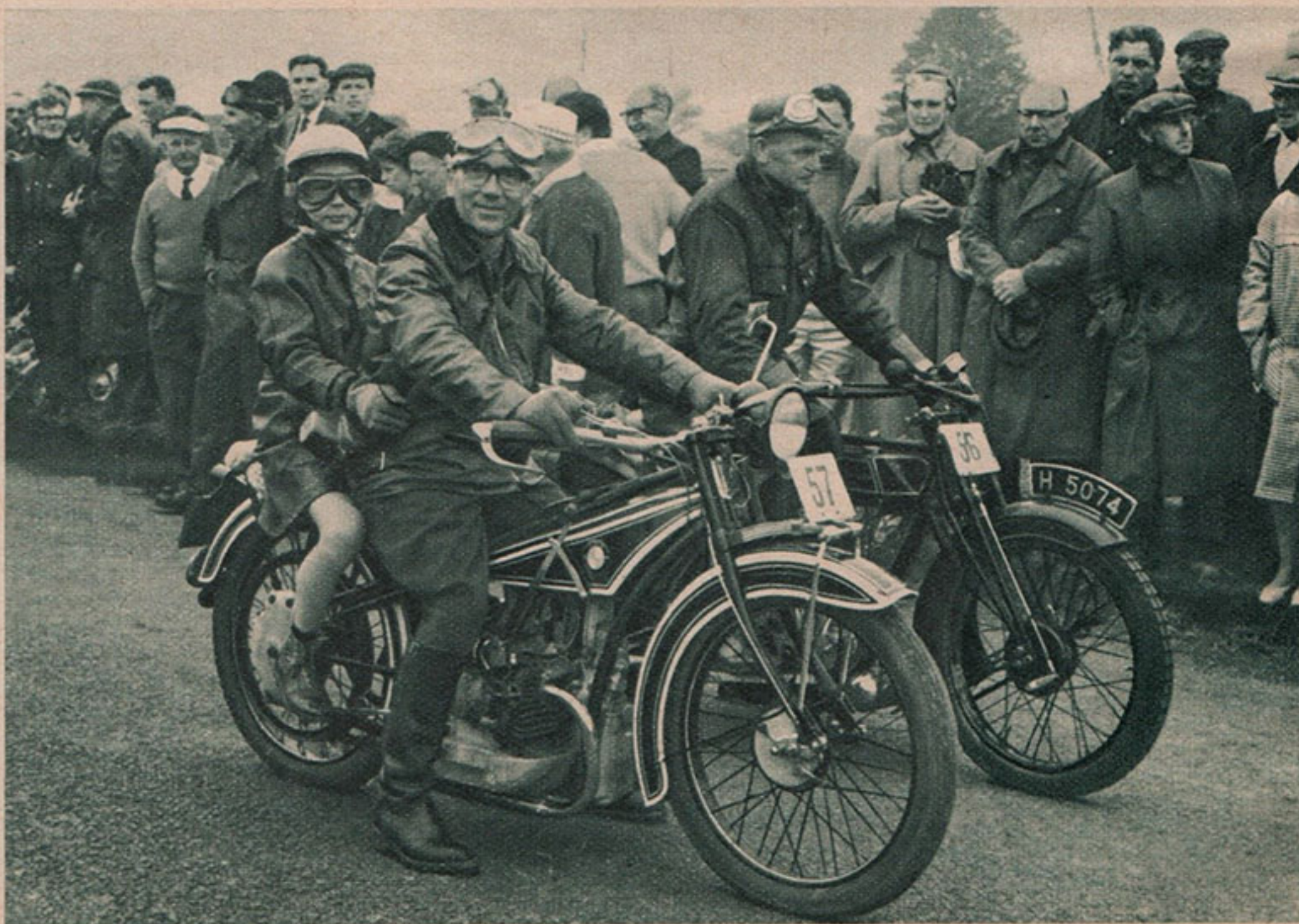
Dinge etwas im Bereich von Fahrzeug-Veteranen auf einer Rallye zu suchen! Wer solche Veranstaltungen aufziehen möchte, der trenne sich gefälligst von dem Gedanken, daß damit irgendein Geschäft, ein Rummel — und sei es auch noch so klein — verbunden werden kann. Motorradveteranen und Veranstaltungen kosten nur Geld, verdienen kann man nichts damit, wenn — man es werterhaltend anfangen will!

Zwei Veteranen-Rallies stehen für 1964 auf unserem Terminkalender: Am 16./17. Mai (Pfingsten) die 7. Internationale Veteranen-Rallye in Haltingen (Anschrift: MSC Dreiländereck, 7859 Haltingen [Baden], Postfach 22). Das ist im Dreiländereck Frankreich/Schweiz/Deutschland. Dann am 27./28. Juni die 6. Internationale Veteranen-Rallye Sindelfingen (Anschrift: MSC Sindelfingen, In der Halde 66). Welche Veteranen-Treffen

außerdem für uns erreichbar auf dem Kontinent noch ausgeschrieben sind oder werden (vielleicht nach Obernay/Frankreich u. a.), war bis jetzt nicht zu erfahren. Nur bei der Sternfahrt nach Gmunden am Traunsee in Österreich am 27.—30. März (siehe Heft 6 Seite 168!) ist noch eine Veteranenwertung vorgesehen.

In diesem Zusammenhang ist es sehr interessant, daß veranstaltende Clubs in der Bundesrepublik, die dem ADAC oder dem DMV angehören, die Genehmigung zu einer Veteranen-Rallye von der OMK einholen und von den Teilnehmern Fahrer- ausweise oder -lizenzen verlangen müssen, wenn sie dabei eine Zeitwertung ausschreiben! Und sei der Durchschnitt auch nur auf 15 km/h festgesetzt! Sowie jemand zur Wertung eine Uhr zu Hilfe nimmt, muß die OMK ihren Segen geben! So will es das Sportgesetz.

Eines steht fest: das ist ein schweres Handicap!



Denn glauben Sie vielleicht, daß ausgerechnet ein Veteranensammler (die wohl die größten Individualisten unter den Motorsportlern sind) für zwei Fahrmöglichkeiten im Jahr dem ADAC oder dem DMV als Mitglied beitrifft, um einen Fahrerausweis der OMK zu bekommen? Glauben Sie, daß ein Veteranensammler Rennen oder Geländefahrten so lange absolviert, bis er die internationale Fahrerlizenz der FIM erhält, nur um zwei- oder dreimal im Jahr an „Internationalen“ Veteranen-Rallies teilnehmen zu können? Nur weil um des Prestiges oder der Daseinsberechtigung willen irgendein Verbands-, Vereinsführer oder ausgerechnet bei dem harmlosen Veteranenspaß ein Sicherheitsfanatiker meint, es ginge in unserer verfilzten Welt nicht ohne Versicherungen, Reglementierungen, Bevormundungen, Aufsicht usw.? — Nein, unsere Freunde werden lachen — und zu Hause bleiben oder dort mitmachen, wo es ohne Zwangsjacken fröhlich und frei zugeht.

Für Clubs, die nicht dem ADAC oder dem DMV angehören, und die sich der Veteranenarbeit verschrieben haben, hier ein Hinweis: das Motorrad-Versicherungsbüro von Hans Ehlert, 7073 Lorch (Württemberg), Adalbert-Stifter-Straße 6, Telefon 071 72 Vorwahl, 60 32 oder 5 79 versichert für eine geringe Prämie jede Veteranen-Rallye (u. a. aber auch andere Veranstaltungen) mit der vorgeschriebenen Veranstalter-Haftpflichtversicherung, ohne daß die Mitglieder der Clubs und die Teilnehmer irgendeinem Verbandsangehörigen müssen. Damit ist die Voraussetzung erfüllt, die die Behörde (Landratsamt usw.) vor allem verlangt.

Unsere Clubs und Verbände sollten sich zusammensetzen und für Veteranenfahrten freie und für jeden Interessenten auch mögliche Voraussetzungen schaffen. Natürlich muß Ordnung sein — aber muß man das denn nun schon wieder in dieser Superart versuchen?

Die Haltinger haben den Umweg über die ONS (die Automobilsport-Behörde) gewählt, die da wohl freier denkt. In München beim ADAC und in Offenbach bei der OMK hat man nicht gleich mit „wilder Veranstaltung“ usw. gedroht, sondern läßt verständnisvoll die Jungens machen. Und das ist gut so. Aber ein anderer Modus muß gefunden werden. Das ist doch wohl klar.

In der Abnahmekommission sitzt in Haltingen unser holländischer Freund Jack Branse, und das ist für uns die Gewähr, daß sogenannte „Gurken“ bestimmt nicht zum Start zugelassen werden. Das ist übrigens in der Ausschreibung verankert, in der es heißt, daß Fahrzeuge in schlechtem Allgemeinzustand, mit Verkehrsuntüchtigkeit und in unsauberer Aufmachung nicht mitfahren dürfen. Hinsichtlich irgendwelcher Karnevals- oder Mummenschanz-Ideen heißt es klipp und klar: Kostüme sind nicht zugelassen! — Na also.

Es gibt eine Startprüfung, eine Zuverlässigkeitsfahrt auf einer 15 km langen Rundstrecke, die fünfmal zu durchfahren ist, und eine Sonderprüfung. Hoffentlich besteht diese Sonderprüfung nicht aus Zirkusnummern wie Wippe, Wassereimer tragen, Würstchen abbeißen und dergleichen, hoffentlich besinnt man sich darauf, daß man mit einer Sonderprüfung für diese Veteranen deren Wendigkeit (!), deren Bremsen, Beschleunigung, Handlichkeit usw. zeigen kann.

Das hat mit Humorlosigkeit gar nichts zu tun. Für uns ist eine Veteranen-Rallye ein Stück Kulturgeschichte, wo man bewundern soll, welche Wege die Technik bis heute gegangen ist.

Wie die geplante Rallye am 27./28. Juni in Sindelfingen ablaufen soll, wissen wir leider noch nicht. Die Veteranen-Wertung bei Sternfahrten ist im allgemeinen ja nur für Fahrzeuge möglich, die für den normalen Verkehr zugelassen sind. Das sind dann die großen Abenteuer für Opa Berwald mit seiner alten Hermes, für Herrn Jost mit seiner BMW R 32, für Kurt Bertelmanns Standard von 1927, für Robert Sexés Gillet. Vielleicht kriegt auch noch mancher andere einen

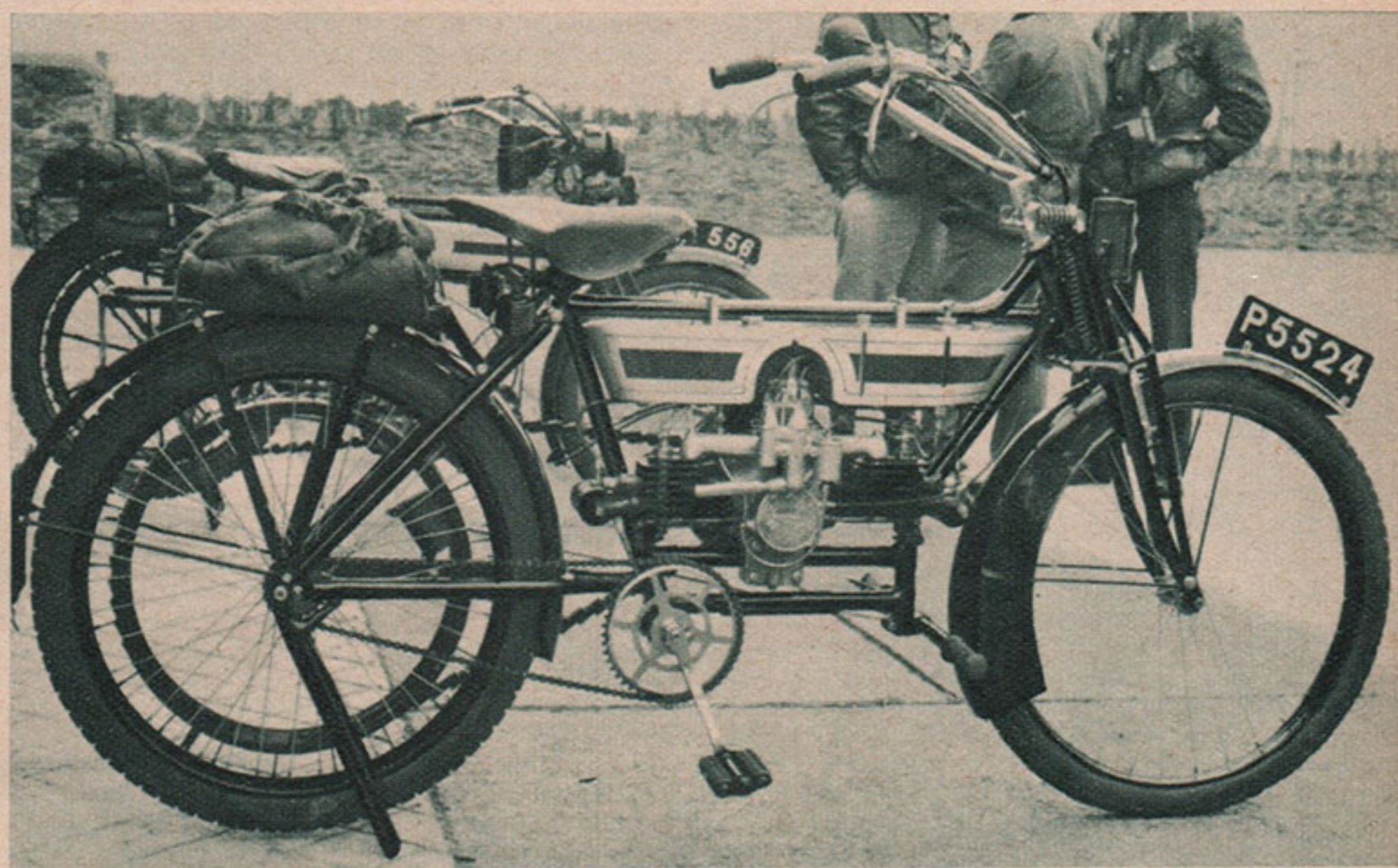
alten Kahn wieder flott (wie wär's mit der alten Scott, Crius?) — ja, ich möchte doch an alle Veranstalter von Stern- und Zielfahrten appellieren, eine Veteranen-Wertung mit einzubeziehen! Das würde wesentlich zur Belebung beitragen!

Denn es sind eine ganze Menge „junge“ Leute da, die meinen, daß einen Veteranen mit dem Transportanhänger zu irgendeiner Rallye jeder hinkarren kann, um ihn dann dort ein paar Kilometer zu bewegen, daß es aber schon eine ganz andere Leistung ist, so ein gutes Stück nicht nur original und TÜV-gerecht zu erhalten, sondern damit auch dann mal wie in der Jugendzeit einen gehörigen Stremel abzuspulen! Und sie haben recht, diese Männer. Schließlich kann man es bei allen Veteranen-Rallies in England ja auch. Da kommen Leute sogar mit Maschinen um 1910 herum und aus den 20er Jahren über manchmal viele hundert Meilen weg mit eigener Kraft ohne Transport zu den Treffen! (Daß das allerdings nicht mehr mit so einem Stück wie einer Kerry aus dem Jahre 1903 geht, wird ja wohl jedem einleuchten, denn wenn an der auch nur ein Schraubchen zum Teufel geht, ist ein ganzes Kunstwerk zerstört!)

Die Veteranenarbeit ist auf dem Kontinent noch

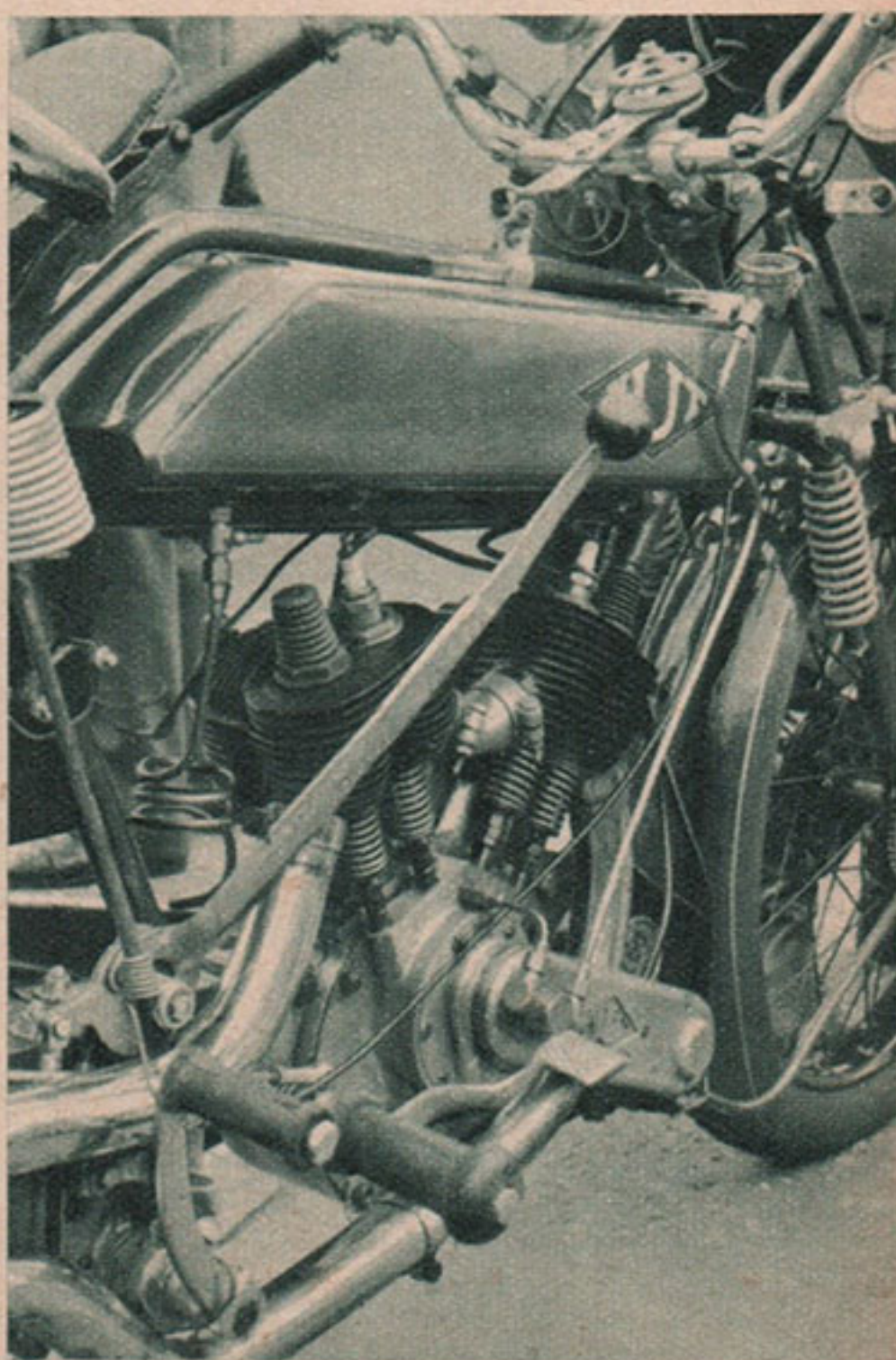
ranen auf, sammelt Material über technische Daten, Schriften, Bilder, errichtet ein Museum und gibt Auskünfte. Man organisiert eine Ersatzteilbörse, bringt Gleichgesinnte zusammen, restauriert alte Maschinen und ist bestrebt, eine Art Zentralstelle aufzubauen, die für die Veteranen dringend nötig ist. Nachweis über die Existenz alter Motorräder und Motoren ist dort dringend erwünscht, und man versucht vor allem aus eigener Kraft Finanzierungen dieser Aufgaben zu finden (z. B. Tonband vom Elefantentreffen, Elefantentreffenplakette u. a.), weil man weiß, daß mit Spenden und Hilfen von außen nicht zu rechnen ist. (Siehe Zweiradmuseum in Neckarsulm, das so schwer zu finanzieren ist! Und hinter dem nicht immer der notwendige Rückhalt zu stehen scheint! Es muß sich halt auch nach dem Stadtsäckel der Stadt Neckarsulm richten.) Helft den Berlinern!

Mit der Veranstaltung von Treffen, Festen und Rallies allein ist nichts getan! Wir haben noch viel zu arbeiten, bis wir die richtige Basis für eine lohnende Motorrad-Veteranenarbeit gefunden haben — noch sehr viel zu arbeiten —! Und ich stelle ernsthaft die Frage, ob wir's jemals schaffen!
Klacks



viel zu sehr verzettelt. Es gibt überall Leute, sogar Clubs, die dafür viel aufwenden, aber sie wissen viel zu wenig voneinander, und sie sind zu schwer unter einen Hut zu bringen. Von den Veteranen-Dachverbänden (z. B. Veteranen-Fahrzeug-Verband, VFV, Bad Wimpfen, der übrigens auch an der Haltinger Rallye beteiligt ist, oder von der Fédération Internationale de Vétérans Motorcyclisme, FIVM, Surrey/England) haben wir hier beim MOTORRAD noch nie weder etwas Schriftliches noch Greifbares hinsichtlich Alltagsarbeit für Motorrad-Veteranen gesehen, und der Allgemeine Schnauferl-Club scheint sich in der Hauptsache nur mit gehobenen Vierrädern zu beschäftigen, ist also für uns nicht „zuständig“. Was man in diesen Fachverbänden eigentlich außer vielleicht Briefe schreiben tut, wissen wir tatsächlich nicht. Man hat uns noch nie darüber informiert, und wenn irgendwo etwas Tolles aus den Reihen dieser Vereine hervorgegangen wäre, dann wären wir die ersten gewesen, die es verkündet hätten, wo doch z. B. unser Crius der Pressechef der FIVM ist. Warum hat man dann wohl wieder Vereine gegründet?

Der Schritt, den dagegen die Arbeitsgemeinschaft zur Erhaltung und Pflege von Motorrad-Veteranen in Berlin begonnen hat (Adresse: 1 Berlin 41, Schmidt-Ott-Straße 2 a, Telefon 78 89 20), ist eigentlich der richtige Weg (sind alle aktive Motorradfahrer!): Man baut eine wertvolle Kartei über noch existierende Vete-



CHAUNY 1918

OPA GEUDERS MERKWÜRDIGSTES MOTORRADRENNEN

Wenn man langsam auf seinen 80. Geburtstag zusteuert und, wie ich, mehr als zwei Jahrzehnte im Motorradrennsport und danach noch lange Jahre als Langstreckenfahrer ungezählte Erfolge einheimen konnte, dann lohnt es sich schon, in alten Erinnerungen nachzukramen, die eine längst vergangene Zeit wieder lebendig werden lassen. Daß dabei auch allerlei Kuriositäten wieder ans Tageslicht kommen, ist wohl kaum verwunderlich.

Bis Anfang 1917 spielte trotz ausgezeichneter Erfahrungen, die man in der Vorkriegszeit bei den großen Manövern gesammelt hatte, das Motorrad im militärischen Einsatz noch keine allzu große Rolle. Soweit mir bekannt ist, hatte nur die 4. Armee in Flandern eine von Oberleutnant Seifert mustergültig aufgezogene Kraffradabteilung. Erst im Frühjahr 1917 begann man an der Westfront mit der Aufstellung von Armeekraffradabteilungen, und es war für mich keine große Überraschung, daß man mich als einen der wenigen Offiziere mit großen Erfahrungen auf dem Gebiete des Motorradwesens zum Aufbau der Armeekraffradabteilung 14 heranzog. In Mörchingen in Lothringen machte ich mich mit dem kleinen Leutnant Hans Poppe aus Ahaus in Westfalen, der bei den damals bekannten Windhoffwerken als Ingenieur im Automobilbau tätig gewesen war (Rheine in Westfalen), an die Arbeit. Poppe leitete die Reparaturwerkstatt, und ich war für den Außendienst und die Ausbildungsarbeit der angehenden Motorradfahrer verantwortlich. Alles klappte ausgezeichnet, und Ende Dezember 1917 wurde die Abteilung nach Schlettstadt im Elsaß am Fuße der Vogesen versetzt. Von einem Kommißton war bei uns nie die Rede. Meine Motorradfahrer fühlten sich als Sportsleute und wurden auch als solche behandelt.

Als sich im April 1918 die letzte große Schlacht vor Paris anbahnte, wurde, sozusagen über Nacht, die AKA 14 nach Chauny in Nordfrankreich verlegt, natürlich nur für die Dauer der Schlacht. Ltn. Poppe und ich machten am Tage des Abtransportes dem Kommandeur der Krafffahrtruppen, Hauptmann Niebaum aus Herford in Westfalen, den üblichen Abschiedsbesuch. Als ich „Vater Niebaum“, wie ihn alle Krafffahrer nannten, in St. Avold zur Verabschiedung die Hand reichen wollte, erklärte er lächelnd: „Sie bleiben doch natürlich hier! Wer soll denn in der Zeit bis zur Rückkehr der Abteilung die Lücke ausfüllen, die durch den Abtransport ihrer Abteilung entsteht?“ Ich war im Augenblick enttäuscht, denn ich hatte mich schon auf die „Luftveränderung“ gefreut und wollte meinen Motorradfahrern während der beginnenden großen Schlacht nach besten Kräften beistehen. Abends 9.13 Uhr — ich habe die Zeit in 45 Jahren nicht vergessen — sah ich dann einen endlos langen Güterzug mit angekoppelten Personenwagen langsam den Schlettstadter Bahnhof in Richtung Straßburg verlassen; noch ein letztes Händewinken, und dann stand ich allein auf dem Bahnsteig.

Mir war schwer ums Herz, als ich wieder zur Stadt zurückkehrte, und es war gut, daß mich an diesem Abend der alte Gallus zum Abendbrot eingeladen hatte. Die AKA 14 hatte von ihm die umfangreichen Werkstätten und Garagen gemietet, in der die Lager und Reparaturwerkstätten untergebracht waren. Nach dem Essen besprach ich mit Gallus meine schwierige Lage. Der Reparaturbetrieb für alle Motorradfahrer der Armee mußte zügig weitergehen, die für die Befehlsübermittlung so wichtige Motorradstaffette mußte pünktlich weiterfunktionieren, die Fahrschule erwartete in einigen Tagen wieder über 30 neue Fahrschüler, und für alles zusammen hatte man mir nur einen Unteroffizier für den Bürodienst, eine Schreiberin, zwei Telefonistinnen, ganze fünf Mechaniker, einen Koch und einen Burschen zurückgelassen! Ich raufte mir die Haare! Außer einigem Material, einer alten Drehbank, einer Bohrmaschine und dem dürftigsten Werkzeug war in den ausgedehnten Werkstätten nichts mehr vorhanden. Beim Armeeführer Herzog Albrecht von Württemberg fand ich glücklicherweise offene

Ohren, er erließ im Armeetagesbefehl an alle Formationen den Befehl, mir umgehend alle bei anderen Truppenteilen vorhandenen Fachleute und Motorradfahrer direkt zu melden.

Ich bekam aber auch per Feldpost direkte Meldungen von Infanteristen, die sich offenbar nicht darauf verließen, daß ihr „Spieß“ ihre Meldungen an mich weiterleiten würde. Fast Tag und Nacht hing ich am Telefon und machte mir meine guten Beziehungen zur Industrie zunutze. Zum Schlafen und Essen kam ich nicht viel, aber nach vier Wochen hatte ich eine vorzüglich ausgerüstete neue Armeekraffradabteilung sozusagen aus dem Boden gestampft, nagelneue Maschinen standen in den Werkstätten, in denen sich wieder genügend Mechaniker tummelten, und alles lief wieder am Schnürchen.

„Herr Leutnant werden gebeten ins Büro zu kommen! Es ist Besuch da!“ übermittelte mir die Ordonnanz. Als ich in mein Büro kam, wäre ich vor Überraschung fast auf den Rücken gefallen; Mich erwartete Vizefeldwebel Schneider-Felsner von der abkommandierten AKA 14 in Chauny! Das war eine Freude! Zuerst mußte er mir natürlich erzählen, wie es den Angehörigen der alten Abteilung in Nordfrankreich geht, und dann fragte ich Felsner nach dem besonderen Zweck seines Besuches. „Sie werden staunen, daß ich im Auftrage des Oberbefehlshabers der Heeresgruppe, der die AKA 14 jetzt an der Kampffront untersteht, die Reise antreten mußte.“ „Aber bester Felsner, was hat denn das zu bedeuten?“ Ich lasse jetzt bewußt die geschraubte Redeweise fallen, die man nun einmal beim Kommiss bei Gesprächen eines Untergebenen mit einem Offizier für unumgänglich notwendig erachtet wurde und die mir immer ein Dorn im Auge war. „Nun lassen Sie nur die Katze aus dem Sack!“ Darauf erwiderte Felsner: „Wie Sie sich wohl denken können, sind die Verluste bei den wochenlang andauernden Kämpfen groß und beeinträchtigen die Stimmung der dezimierten Truppen, wenn man sie aus der Front zum Ausruhen und zur Ergänzung der Bestände in Ruhequartiere zurücknimmt, sehr. Die Heeresleitung tut daher alles, um den abgekämpften Regimentern in dieser Ruhezeit angenehme Unterhaltungen zu bieten. Da hat denn die hohe Exzellenz Leutnant Poppe zu sich befohlen und ihm einen Vorschlag gemacht. Die AKA 14 soll auf der Zementradrennbahn in Chauny ein interessantes Motorradrennen veranstalten, das die Landser wieder auf andere Gedanken bringen soll.“ Damit öffnete er eine große Papierrolle und entfaltete vor meinen erstaunten Augen ein buntbedrucktes Rennplakat, das für den nächsten Sonntagnachmittag ein großes Motorradrennen auf der Radrennbahn Chauny ankündigte. Ich mag wohl ein recht dummes Gesicht gemacht haben, als ich in Riesenschrift meinen Namen auf dem Plakat las, wobei man nicht vergessen hatte, mich als Deutscher Meister, Meister von Belgien und Dänemark zu apostrophieren. Im ersten Augenblick war ich einfach platt. Auf alles hätte ich gerechnet, aber auf eine derartige Überraschung nie!

„Ich soll am Sonntag in Chauny starten? Wie denkt ihr euch denn das? Ich kann doch nicht Hals über Kopf meinen ‚Laden‘ hier einfach verlassen, nachdem ich ihn soeben gerade mit unvorstellbarer Mühe wieder aufgebaut habe! Wer soll mich denn hier vertreten, und was wird denn ‚Vater Niebaum‘ dazu sagen?“ „Alles ist bereits geregelt“, ließ Felsner sich hören. „Die Vertretung übernimmt Leutnant Post von der AKA 13 in Freiburg, der schon hierher unterwegs sein dürfte.“ In diesem Augenblick meldete sich das Telefon. „Hier Hauptmann Niebaum, KdK 14! Wer dort am Apparat? Herr Leutnant, ich habe Ihnen mitzuteilen, daß Sie ab sofort für die Teilnahme am Rennen in Chauny beurlaubt sind und Leutnant Post von der AKA 13 Ihre Vertretung übernimmt. Ein Motorradfahrer mit den erforderlichen Papieren ist bereits von Molsheim nach Schlettstadt unterwegs. Für Sonntag wünsche ich Ihnen Hals- und Beinbruch! Nach Ihrer Rückkehr erwarte ich Bericht!“ Da hatte man also gut gearbeitet, und was blieb mir nun weiter übrig,



Ernst Geuder 1918 als Offizier der Krafffahrtruppe auf Indian 1620 ccm.
Fotos: Archiv Geuder

als Hals über Kopf meine Vorbereitungen zu treffen.

„Daß in Chauny eine Zementbahn ist, war mir bekannt, aber ist denn die Bahn überhaupt noch befahrbar? Von ganz Chauny steht doch buchstäblich kein einziges Haus mehr, und da sollte ausgerechnet die Rennbahn nichts abbekommen haben?“ „Die 400-Meterbahn hat schon einige Artillerietreffer abbekommen, aber zum Glück waren es nur kleine Kaliber. Die Baukompanie hat sie schon mit Zement ausgebessert“, war Felsners prompter Antwort.

Ich muß gestehen, daß ich von meinem Start in Chauny keineswegs begeistert war. Als mir aber Felsner eine Armeezeitung zeigte, in der mein Start als großes Ereignis angekündigt wurde, da mußte ich meinen Widerstand aufgeben, und nun ging es ans Überlegen. Dummerweise hatte die Propaganda erwähnt, daß ich auf einer Riesemaschine starten würde, meiner erbeuteten 1620 ccm-Indian, einem Ungetüm von über 200 kg Gewicht, dessen luftgekühlter Zweizylindermotor glatt seine 140 Kilometer Stundengeschwindigkeit hergab, die aber für eine 400 Meter-Provinzbahn vollkommen ungeeignet war. „Wie schnell mag denn die Bahn sein?“ war meine nächste Frage. „Feldwebel Bethge hat mit einer 500er NSU schon Runden mit fast 80 km gefahren“, antwortete Felsner. Nun wußte ich Bescheid. Ich mußte zwar die Indian mitnehmen, gedachte aber in dem Rennen nur eine reguläre 500er NSU von 4 PS zu fahren. Inzwischen traf Leutnant Post ein, und mit dem Abendzug dampfte ich mit Felsner in Begleitung meiner Indian und einer besonders schnellen NSU in Richtung Norden ab.

Am nächsten Spätnachmittag trafen wir dann in Chauny bzw. den Ruinen dieser Landstadt ein und wurden schon am Bahnhof von einer ziemlichen Menschenmenge — natürlich lauter Landser in Feldgrau — mit dem gebührenden Halloh empfangen. In einem Teil des Hospitals „Zum heiligen Karl“, in dem die AKA 14 untergebracht war, dem einzigen unzerstörten Gebäudekomplex von Chauny, machte jeder Angehörige der Abteilung den Versuch, mir meine Hand zu zerdrücken, und man sah den Leuten die Freude über das Wiedersehen an. Nach einem Begrüßungstrunk und Imbiß sah ich mir die nahegelegene Rennbahn an, die man mit viel Sorgfalt wieder zurechtgemacht hatte. Ich beobachtete mehrere Fahrer beim Training und las die Meldeliste, die zu meiner Enttäuschung keinen einzigen Namen eines prominenten Fahrers enthielt. Die meisten der Teilnehmer fuhren überhaupt zum erstenmal ein Rennen auf einer Zementbahn mit stark überhöhten Kurven. Ich

marschierte mit Felsner und Leutnant Poppe die ganze Bahn im Innenraum ab und sah mir jeden Quadratmeter der Zementfläche genau an. Zu meiner Genugtuung waren die Kurven ziemlich steil und genügend hoch ausgebaut. Das ist weniger gefährlich als nur flach ausgebaute Kurven.

Am nächsten Vormittag fuhr ich zunächst mit meiner NSU vorsichtig die ersten Proberunden, während Hunderte von dienstfreien Infanteristen interessiert zusahen. Sehr begeistert waren sie offenbar von meinem Tempo nicht. Sie konnten ja nicht ahnen, daß ich zuerst alle Eigenschaften der Bahn als „alter Hase“ genau erkunden mußte, bevor ich ernstlich aufzudrehen wagte. Ich stieg bald wieder ab und gab die NSU den beiden Magnet- und Vergaserspezialisten in Behandlung. Nachdem sie vorsichtig die Zündung und den Vergaser meinen Anweisungen entsprechend eingestellt hatten — das Auspuffrohr war natürlich schon entfernt worden — fuhr ich weitere Proberunden. Noch mehrmals mußte die Düse gewechselt werden, und dann erst marschierte der „Dampfer“ so, wie ich es verlangte. Runde auf Runde wurde ich schneller, wie mir durch Handzeichen mitgeteilt wurde, und langsam zogen sich die letzten Zuschauer ängstlich von der Bahn zurück. Das war mir das sichere Zeichen, daß es mit meinem Motor klappte. Ich fuhr aber trotzdem noch verhalten, da ich die anderen Trainingsfahrer nicht scheu machen wollte. Dann kam die Indian für einen kurzen Probegalopp an die Reihe. Der Auspuff war natürlich auch abgenommen worden, und so machte der gigantische Zweizylinder einen Krach, vor dem mir selbst fast bange wurde. Wäre die Maschine auf dem Zement so schnell gewesen wie der Motorenlärm anzudeuten schien, dann hätte ich im Nu sämtliche Geschwindigkeitweltrekorde erobern können, aber leider war es nur „Viel Lärm um nichts“. Immerhin schien den Soldaten, die der Krach angelockt hatte, das Motorengedonner allerlei Respekt und Gruseln eingeflößt zu haben, und das war ja der Zweck der Sache. Bei einigen Proberunden stellte ich wie vorausgesehen fest, daß die Maschine für Chauny viel zu schwer und unhandlich war.

Als ich abgestiegen war, waren im Nu alle anderen Fahrer um ich herum und bestürmten mich mit allen möglichen Fragen, und ich erklärte ihnen wohl eine halbe Stunde lang, wie man auf einer Zementbahn fährt und gab ihnen gutgemeinte Ratschläge, wie sie ihre Maschinen schneller bekommen könnten, und die erwähnten Spezialisten hatten alle Hände voll zu tun. Am besten schnitten beim Training die Fahrer ab, die als Radsportler schon an Zementbahnrennen teilgenommen hatten. Übrigens fuhren außer einigen wenigen, die Wanderer-Zweizylinder bevorzugten, alle anderen Fahrer die gleiche NSU-Zweizylinder-Maschine, welche damals wohl die beste Militärmaschine war. Alle wunderten sich, daß ich die Vorderradfederung meiner NSU stillgelegt hatte. Der Grund war sehr einfach: Auf Zementbahnen sind Federungen nicht angebracht. Bei der Einfahrt in eine Kurve werden sie zusammengedrückt, um nachher — vielleicht mitten in der Kurve oder am Ausgang — wieder auseinanderzuschnellen, und das kann sehr gefährlich ausgehen. Ich hatte auch beide Schutzbleche abmontieren lassen, da sie bei einem plötzlichen Reifendefekt gefährliche Auswirkungen haben können.

Bei herrlichem Juniwetter setzte am Sonntag schon vor 14 Uhr eine förmliche Völkerwanderung zur Rennbahn ein. Zu Fuß, per Pferdefuhrwerk, mit Lastwagen und Personenwagen kamen die Zuschauer zur Rennbahn geeilt. Ein Motorradrennen mitten im Kriege! Das war einmal eine Abwechslung für die armen Frontkämpfer! Aus den Feldlazaretten humpelten sogar die Gehfähigen am Arme von Krankenschwestern herbei und nahmen auf ihren reservierten Bänken Platz. Ich hatte nie gehaut, daß es in diesem Bereich so viele Generale und hohe Offiziere gab, und kurz vor Rennbeginn erschien sogar der Herr Oberbefehlshaber — ich glaube es war Exz. von Mudra — mit seinem Adjutanten und nahm in der Mitte vieler Generale seinen Platz ein, während die Infanteriekapelle mit flotten preußischen Militärmärschen aufwartete. Eine bis ins Unerträgliche gesteigerte Spannung der Erwartung, wie ich sie nie wieder bei einem großen Rennen verspürte, lag über der Arena. Im Innenraum hatten sich Sanitäter mit einem Stabsarzt niedergelassen.

Punkt 15 Uhr, mit preußischer Pünktlichkeit, kündeten die Megaphone — große Blechtrichter — den Beginn des ersten Rennens an. Lautsprecher gab es damals noch nicht. Leutnant Poppe, der die Rennleitung hatte, senkte die Startflagge, und, von ihren Helfern angeschoben, gingen die ersten 10 Fahrer auf die 10 km-Reise, mußten aber schon

nach 200 Metern wieder abgewinkt werden, da vier der 10 Mann vergessen hatten, ihren Benzinbehälter aufzumachen und daher ihre Motoren nicht ansprangen. Nachdem ein befreiendes Gelächter die Situation geklärt hatte, gelang der zweite Start programmgemäß besser. Von den Fahrern hatte noch kein einziger ein Zementbahn- oder anderes Rennen mitgemacht, und so gab es ein ganz nettes Durcheinander, und die Zuschauer sparten nicht mit herben Ausrufen in der so anschaulichen Sprache der Landser, aber die guten Leute amüsierten sich, und das war ja der Zweck der Übung. Eine Karambolage zwischen zwei Fahrern verlief harmlos.

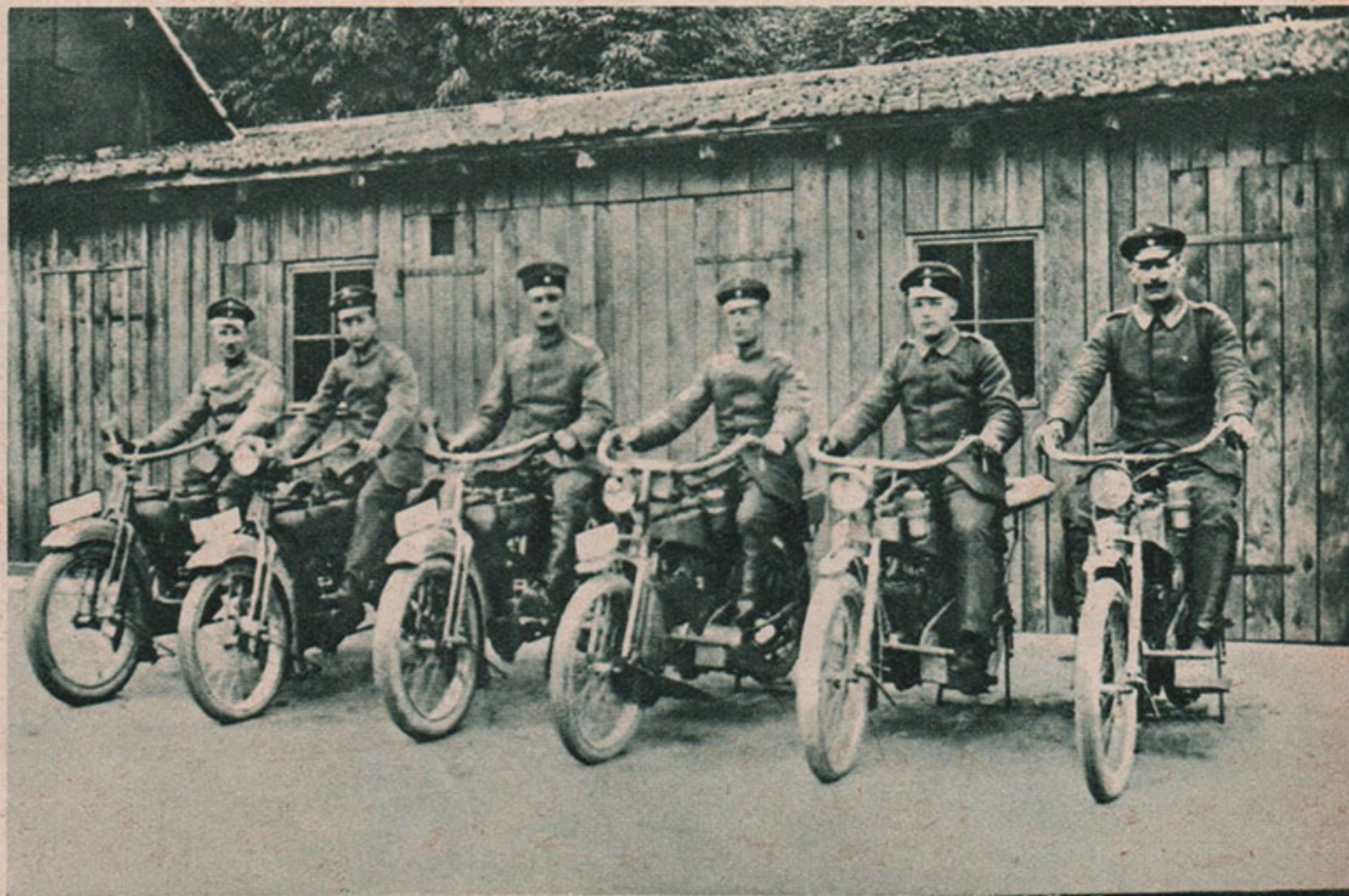
Das zweite Rennen über 20 Kilometer war Fahrern reserviert, die schon etwas mehr Erfahrung hatten. Jetzt drehten sie ihre Maschinen schon etwas mehr auf, und so nahm die Spannung im Publikum erheblich zu. Da es einen Doppelsturz gab, der böse aussah, aber keine großen Folgen hatte, waren diejenigen zufriedengestellt, die es mit der Sensation hielten. Der Stundendurchschnitt belief sich auf ca. 68 km, und das war damals für reguläre Maschinen schon eine ganze Menge. In 30-Kilometerrennen entspannen sich ganz nette Kämpfe, und Maschinenpannen gab es auch mehrfach. Trotz meiner guten Ratschläge verstanden es die meisten Fahrer nicht, ihre Motoren so zu bedienen, daß sie sich nicht heißliefen. „Woran liegt denn das, daß fast alle Maschinen immer mehr nachlassen?“ fragte mich Leutnant Poppe. „Wirst du auch nachher beim Stundenrennen immer langsamer werden?“ Meine kurze Antwort: „Ich hoffe nicht. Die Fahrer verstehen nur nicht mit dem Lufthebel so umzugehen, wie ich es ihnen erklärt habe. Sie denken, wenn sie alle Hebel — Zündung, Gas und Luft — voll aufreißen, dann holen sie die höchste Leistung aus dem Motor heraus. Auf einer Zementbahn, wo es keinerlei Verschleißpausen gibt, werden die Motoren bei langen Distanzen totschief heiß, wenn man sie so bedient wie auf der Landstraße. Man muß daher bei Vollgas weniger Luft geben, damit das Gasgemisch etwas fetter wird, so daß sich die Maschine nicht überhitzt.“ Das wußte damals jeder Zementbahnfahrer. Ich hatte es den Jungs am Vormittag genug gepredigt. Aber es fiel ein Fahrer nach dem andern aus, und wenn er sich nach einer kurzen Pause wieder auf die müde Maschine schwang, dann war sie bald wieder heiß. So kam es, daß nur ganze vier Fahrer das große Motorensterben überstanden und der Durchschnitt nur ganze 63 Kilometer betrug. Den Zuschauern machte das aber nichts aus. Als der glückliche Sieger dann seine Ehrenrunde fuhr, brauste ihm überall stürmischer Beifall entgegen, den ich ihm auch ehrlich gönnte. Ich zog mich in einem Zelt, das als Umkleidekabine diente, um, wenn man das Überstreifen einer Militärkraftfahrerkombi so nennen will. Da hörte ich auch schon das Achtungsrufen vor dem

Zelt. Der Herr Adjutant des Oberbefehlshabers trat in das Zelt und eröffnete mir, daß sein Chef mich persönlich kennenlernen wolle. Das war mir im Augenblick gar nicht angenehm, aber Befehl ist eben Befehl, und so folgte ich dem Adjutanten durch die Masse der Landser, die mich ehrfürchtig anstauten und wohl ahnten, daß ich der Mann war, dessen Namen sie auf den bunten Plakaten in jeder Kantine gelesen hatten, und bald stand ich auf der von der Generalität besetzten Ehrentribüne Exzellenz gegenüber, der mir vergnügt die Hand schüttelte und mich über meine sportliche Vergangenheit eingehend befragte. Meine Gedanken waren schon längst bei dem bevorstehenden Rennen, und so mußte ich mich zusammennehmen, um auch alle die merkwürdigen Fragen zu beantworten, die Exzellenz interessierten. Zum Schluß wollte er wissen, wie mir so kurz vor einem Rennen zumute wäre. „Exzellenz, ich wünschte nur, die Motoren donnerten schon und die große Motorschlacht wäre voll im Gange“, war meine Antwort. „Und keine Angst?“ konterte der hohe General. „Doch, Exzellenz!“ lautete meine Antwort, „aber nicht vor dem Rennen, sondern nur um den Motor, daß er auch eine volle Stunde durchhält!“ Da lachte Exzellenz und erklärte: „Ich halte Ihnen den Daumen, daß nichts schief geht. Die Tausende von Soldaten sind doch nur nach Chauny gekommen, um Sie einmal fahren zu sehen, und die armen Jungs dürfen Sie auf keinen Fall enttäuschen!“ Damit verabschiedete er mich, denn die Pause vor dem Stundenrennen, dem Clou der Veranstaltung, ging allmählich zu Ende.

Eine deutlich spürbare Spannung lag über dem weiten Oval der Arena, als zwei Monteure meine schwere Indianmaschine zum Start schoben. Eine derartig schwere Maschine mit einem Motor der heutigen Wagen-Mittelklasse hatte noch keiner der braven Landser gesehen, und so erwarteten sie von diesem Ungetüm natürlich auch eine besondere Leistung. Der mächtige Motor brüllte auf. Qualmschwaden hüllten Fahrer und Maschine ein, und dann setzt sich die Indian in Bewegung. Alle Zuschauer springen von den Plätzen, um von der nun wohl kommenden Sensation auch nicht das geringste zu verpassen. Als ich die erste Kurve hinter mir habe, werfe ich den dritten Gang hinein und gebe kräftig Drehgas! Da schießt die Indian wie ein Pfeil los, aber vor der Kurve muß ich das Tempo verlangsamen. Ganz hoch oben, fast am Rande, fahre ich durch die steile Kurve, und dieses Spiel wiederholt sich noch mehrmals. Dann stoppe ich die Maschine und überlasse sie den Monteuren. Beifall braust auf, und als die Megaphone verkünden, daß ich die Fahrt abbrechen mußte, weil sonst die Gefahr bestanden hätte, daß die schnelle Indian ins Publikum gesaut wäre, da geben sich die Landser zufrieden und klatschen Beifall. Ich war froh, daß ich diese lahme Fahrt hinter mir hatte.

Anno 1918 in Schlettstadt/Elsaß; Dritter von links Leutnant Geuder auf NSU. Die drei Maschinen links (Nr. 1-3) sind NSU-Zweizylinder, die anderen drei Maschinen Wanderer-Zweizylinder. Alle sechs Maschinen hatten

Kupplung und zwei Gänge (Doppelübersetzungen, sogenannte Kupke-Kupplung), Gummi-Keilriemenantrieb zum Hinterrad und Karbidbeleuchtung. Einen Soziussitz kannte man damals übrigens noch nicht!



Nun läutete die Glocke zum Start der Hauptnummer des Programmes, des Stundenrennens. Leutnant Poppe schärfte den 10 Teilnehmern, die schon alle Zementbahnrennen hinter sich hatten, noch einmal kurz die Verhaltensmaßregeln ein, und dann flüsterte er mir leise ein „Hals-und-Beinbruch“ ins Ohr. Es war mäschenstill, als Poppe dann die Startflagge senkte. Es wurde wie dazumals allgemein mit stehendem Motor gestartet. Die Helfer schoben die Maschinen an und sprangen dann schnell zur Seite, und da ereignete sich schon der erste Unfall! Noch ehe mein Zweizylinder ansprang, stießen zwei Fahrer links von mir mit ihren Maschinen zusammen und stürzten. Es sah im ersten Augenblick gefährlich aus. Die Glocke läutete das Rennen ab, und Sanitäter bemühten sich um die beiden gestürzten Fahrer. Während einer von ihnen unverletzt war, hatte der andere ein blutüberströmtes Gesicht. Während er zum Sanitätszelt gebracht wurde, warteten wir auf meinen Wunsch hin mit dem Start. Nach einigen Minuten sahen wir dann zu unserer Überraschung den „Verunglückten“ mit dickverbundenem Gesicht zum Start humpeln. Wir atmeten alle auf. Und als wir erfuhren, daß er nur auf die Nase gefallen und sich dadurch starkes Nasenbluten zugezogen hatte, da konnten wir uns das Lachen nicht verkneifen. Der „Verunglückte“ setzte sich auf seine Maschine, Poppe senkte die Startflagge, und diesmal klappte es vorzüglich!

Wie bei jedem Rennen war ich froh, wenn sich das Feld sofort etwas auseinanderzog. Feldweibel Bethge von der AKA 14, der schon manches Motorradrennen auf seiner heimatlichen Radrennbahn Magdeburg-Herrenkrug mitgefahren hatte, zog mit der Spitze ab. Er drehte ganz schön auf. Ich lag im Mittelfeld und nahm nur Bethges Tempo auf, ohne daran interessiert zu sein, schon jetzt einen Angriff zu starten. Selbst wenn ich meine früheren großen Gegner Georg Retienne oder Eugen Wienziers vor mir gehabt hätte, wäre ich noch lange im Mittelfeld geblieben. Ich habe mir bei allen großen Zementbahnen die entscheidenden Angriffe immer für die letzte Phase des Rennens aufgespart, um dadurch unnötige Gegenangriffe auszuschalten. In Chauny ging ich von anderen Überlegungen aus. Ich wollte die Zuschauer möglichst lange in Spannung halten, und das hätte ich ja selbst vereitelt, wenn ich schon in den ersten zehn Minuten die Spitze erobert und nicht wieder abgegeben hätte. Wenn mein Motor gut durchhielt, hatte ich bei so schwachen Gegnern jederzeit die Möglichkeit, mir in wenigen Minuten die Spitze zu erobern.

Feldweibel Bethge führte schon etwa 20 Minuten unangefochten das Feld an, und außer mir folgten ihm drei Fahrer wie ein Schatten, während die übrigen Fahrer mehr und mehr zurückfielen. Da sehe ich auch schon einen der letzten Fahrer stoppen und von seiner Maschine absteigen. Sein Motor rauchte, war also heißgelaufen! Bald danach kann ich den Fahrer vor mir ohne Kampf passieren. Seine zu heiß gewordene Maschine konnte das scharfe Tempo der Spitzengruppe nicht mehr durchhalten. Und richtig! Da läßt auch schon der Konkurrent vor mir ganz plötzlich im Tempo nach, so daß ich auch ihn überholen kann. Nun habe ich

nur noch einen Fahrer und Bethge vor mir, während wir zu dritt das zurückgefallene Hauptfeld passieren und ihm die erste Runde „abknöpfen“ können. Es gab noch mehr Ausfälle, und bei 30 Minuten sind wir mit Feldweibel Bethge an der Spitze nur noch sechs Fahrer im Rennen. Das war nun gerade die richtige Zeit, den Fahrer vor mir „weich“ zu machen. Im Nu bin ich in der Kurve neben ihm, und ehe er bemerkt, was gespielt wird, habe ich ihn schon überholt und liege dicht vor ihm. Natürlich versuchte der Fahrer, seinen zweiten Platz so schnell wie möglich zurückzuerobern, und das war es gerade, was ich wollte. Mit dem Daumen ein wenig Gas zurück, und schon habe ich den Fahrer wieder rechts an meiner Seite. Ganz langsam schiebt er sich an mir vorbei, aber ehe er mich überholt hat, gebe ich schon wieder mehr Gas, und schon liegen wir wieder Maschine neben Maschine. Dieses Manöver wiederhole ich mehrmals. Immer, wenn der Gegner denkt, er habe mich nun schon in der Tasche und könne sich vor mich setzen, hänge ich ihn Zentimeter für Zentimeter wieder ab, bis er wieder neben mir liegt. Dieses Manöver ist Zermürbungstaktik und erreicht langsam, aber sicher seinen Zweck. Auf der Längsseite gebe ich plötzlich Vollgas, und schon habe ich den Fahrer endgültig abgehängt, und die Zuschauer jubeln auf.

Nun ist auch Feldweibel Bethge für einen Angriff reif. Ich merke, wie er nervös wird, als ich von hinten langsam zu ihm vorstoße. Jetzt viel Luft weg, damit mir mein Zweizylinder nicht heiß wird! Bethge gibt seiner Maschine auch die „Sporen“, und so sausen wir beide mit über 80 km durch die Kurven! So geht es wohl sechs bis acht Runden. Bethge geht von Runde zu Runde höher in die Kurven, weit über den roten Strich. Kein Zuschauer blieb auf seinem Sitze. Selbst der letzte Landser hatte begriffen, daß es jetzt um die Entscheidung geht. Und nun hole ich zum letzten Schlage aus! Ehe Bethge etwas ahnt, steuere ich eine Kurve tiefer als er an, und wie ein Pfeil schieße ich mit Vollgas links an ihm vorbei und habe die Spitze erobert! Ein recht gefährliches Manöver, aber es gelang! Brausender Beifall in der großen Arena! Die Zuschauer sind ganz aus dem Häuschen und winken mir begeistert zu.

Nun hatte ich also die Spitze und zog mit hohem Tempo davon. Es war, als ob die Kampfmoral meiner Gegner mit einem Schlage gebrochen war. Ohne Widerstand ließen sie sich überrunden, nur einer nicht: Feldweibel Bethge! Er wehrte sich wie ein Löwe, und die Tausende von Landsern sahen unserm Duell mit angehaltenem Atem zu. Ich zog den Kampf absichtlich etwas in die Länge, um ihn spannender zu machen. Daß inzwischen schon mehrere Konkurrenten das Feld geräumt hatten, wurde kaum bemerkt. Alle Augen wandten sich dem Zweikampf zu, und die Zuschauer atmeten auf, als ich unhaltbar davonzog und Bethge die erste Runde abnahm. Und dann hörte ich plötzlich hinter mir ein Krachen und den Aufschrei der Zuschauer! Ich ahnte sofort, daß Bethge etwas passiert sein mußte. Und so war es! Bethge hatte seiner Maschine zuviel zugemutet und nicht genug Luft weggenommen, und da blockierten die Kolben, die Maschine überschlug sich in der Kurve, und Bethge rollte

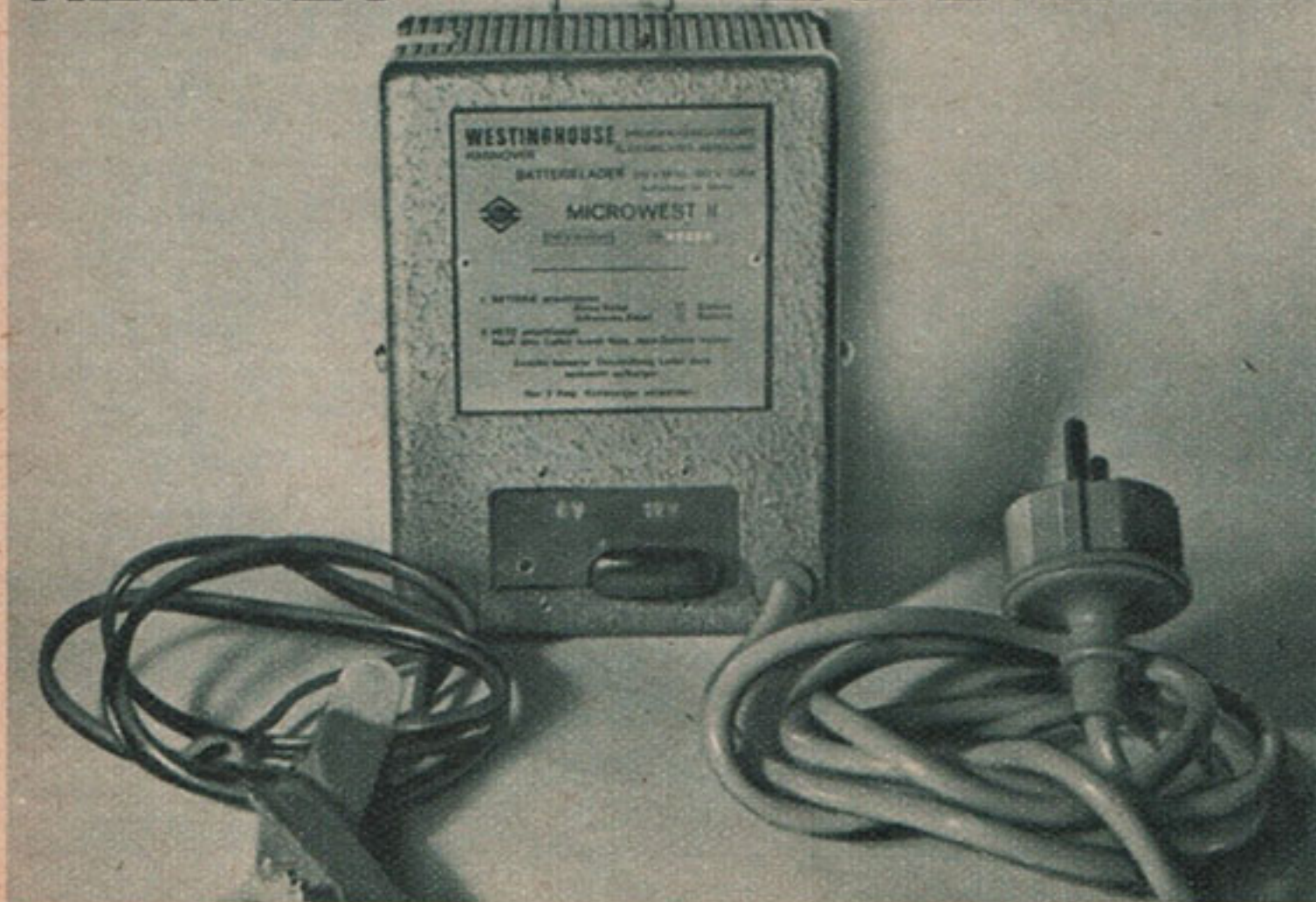
die Kurve hinab, und blieb unten regungslos liegen! Ich sah dann etwas später, wie die Sanitäter den Schwerverletzten auf einer Bahre wegtrugen. Rennfahrerschicksal!

Wie oft hatte ich das nun schon erleben müssen! Das Rennen ging weiter, ich überrundete das zusammengeschozene Feld nach Belieben und war froh, als endlich der Stundenschuß fiel und das Ende anzeigte. Als ich dann bei den Zielrichtern hielt, galt meine erste Frage dem Zustande Bethges. Poppe konnte mir keine gute Nachricht geben: Innere Verletzungen! Glückwünsche überfielen mich von allen Seiten, selbst alte Generäle schüttelten mir begeistert die Hand, und auch der Oberbefehlshaber ließ mir durch seinen Adjutanten seine Gratulation übermitteln. Meine Gedanken weilten bei meinem Freund Feldweibel Bethge, der sich in dem Rennen so tapfer geschlagen hatte, aber ein Opfer meiner größeren Routine wurde. Diese Gedanken fuhren mir durch den Kopf, als ich vor den hellbegeisterten Zuschauern ganz langsam mit dem großen Siegeskranz meine Ehrenrunde fuhr.

Langsam leerte sich die Arena. Ich zog mich um und fuhr ins Hospital „Zum Heiligen Karl“ zurück, wo Bethge gerade operiert wurde. Ich kann dazu berichten, daß er wieder gesund wurde, aber einen Schaden behielt, auf Grund dessen ihm eine Dienstbeschädigung zuerkannt wurde. Auf dem großen Festabend, den die AKA 14 am gleichen Abend mir zu Ehren veranstaltete, sah ich in Gedanken immer Feldweibel Bethge, der nach der Operation immer noch besinnungslos auf seinem Schmerzenslager lag. „Ist dir nicht gut?“ fragte mich Leutnant Poppe. „Du siehst so blaß und teilnahmslos aus“. „Daß dieses große Unglück gerade einem so guten Kerl wie Bethge passieren mußte!“ war meine Antwort. „Vielleicht hätte ich ihn doch im Rennen mehr schonen müssen“. „Nein“, sagte Poppe, „es ging wohl nicht anders. Die armen Landser wollten doch von dir eine große Leistung sehen, und die durftest du ihnen auf keinen Fall schuldig bleiben. Wenn die armen Kerls nächster Tage wieder in die mörderische Schlacht gehen müssen, dann mußte man ihnen doch vorher noch diese große Freude und Ablenkung von ihren Sorgen gönnen. Das sagte mir vorhin auch der Oberbefehlshaber noch. Mache dir nun keine unnötigen Sorgen und Selbstvorwürfe! Bethge wird schon wieder gesund werden!“

Als wir schon längst in aufgeräumter Stimmung waren, rollten zwei Infanteristen ein großes Weinfaß herein. Es enthielt 100 Liter Malvasier! Der Oberbefehlshaber hatte es mir als besondere Anerkennung gestiftet. Am Montag trat ich mit meiner siegreichen NSU, die Indian und dem Faß Wein die Heimreise nach Schlettstadt an, nachdem ich mich überzeugt hatte, daß es Feldweibel Bethge wieder etwas besser ging. Ich traf gegen 19 Uhr in Schlettstadt ein und war nicht wenig erstaunt, als ich sah, daß mich die Angehörigen meines Kommandos fast vollzählig am Bahnhof erwarteten. Im Triumph „schleppten“ sie mich nach Hause, und in unserem großen Mannschaftskasino, das es mit jedem Offizierskasino aufnehmen konnte, wurde dann eine nachträgliche Siegesfeier veranstaltet, bei der es hoch herging. Das Faß Malvasier war am nächsten Morgen leer! Ernst Geuder

KLEINES LADEGERÄT



Bevor man der Verlockung erliegt, sich ein Batterieladegerät zu kaufen, muß man wissen, daß der zuträgliche Ladestrom einer Batterie etwa ein Zehntel ihrer Amperestundenzahl beträgt. Das bedeutet, daß die 8 Ah-Motorradbatterie mit 0,8 bis 1 Ampere geladen werden soll. Ein Ladegerät dafür sollte also möglichst für ca. 1,5 A-Ladestromstärke (um ein wenig Sicherheit zu haben) ausgelegt sein, wenn es wirklich dazu taugen soll, auch mal eine ganz leere Batterie wieder aufzuladen. Das reicht dann gerade noch für eine 16 Ah-Batterie. Hat man aber vor, damit auch größere Batterien zu laden, dann muß man sich darüber klar sein, daß das nur dann klappt, wenn die Batterie noch nicht völlig leer ist. Andernfalls schmelzen eher die Sicherungen, die den Ladegleichrichter vor Überlastung schützen, als daß man auch nur eine Ampereminute in die Batterie lädt.

Das von uns aus dem großen Angebot herausgepickte Ladegerät „Microwest II“, welches wir von Hannes Schmelzer (7301 Aichelberg bei Eßlingen, Gasthof zum „Ochsen“) haben, ist also für Motorradfahrer ganz gut geeignet, man sollte aber, wenn ab und zu auch eine größere Batterie zu laden ist, lieber eines der beiden größeren Geräte (die ebenfalls bei Hannes Schmelzer zu haben sind) auswählen. Die Verarbeitung, die Anschlußkabel und auch die Leistung (1,25 A-Ladestrom) des Microwest II sind recht ordentlich, wie man es ja von einer so großen Firma wie Westinghouse nicht anders erwartet. Für den Preis von immerhin 55.— DM ist aber noch keine Kontrolleuchte dran, natürlich erst recht kein Amperemeter. Nur sind eben diese 55 Mark auch wieder so viel Geld, daß man sich überlegen sollte, ob man nicht besser den kleinen Schritt zu einem richtigen Ladegerät mit Amperemeter und regelbarer höherer Leistung weitergeht. H. J. M.

NUN WURDE AUCH ER SCHON SECHZIG

WALFRIED WINKLER

Als einer der Erfolgreichsten aus der Alten Garde des deutschen Motorradsports vollendete der einst im „Rennfahrerdorf“ Adelsberg bei Chemnitz, heute im Stuttgarter Raum lebende Walfried Winkler am 17. März sein 60. Lebensjahr.

Schon bald nach Beendigung seiner Lehrzeit kam er als Mechaniker zur DKW-Generalvertretung Josef Simson in Chemnitz — und dort auch bald auf eine der ersten, aus dem „Reichsfahrermodell“ entstandenen Rennmaschinen. Ein motorradbegeisterter Mäzen sorgte dafür, daß er Startmöglichkeiten erhielt — und er selbst sorgte dafür, daß daraus Erfolge wurden, die zwangsläufig die Männer im Zschopauer Werk auf ihn aufmerksam machten. 1925 schon erhielt er die erste Werksrennmaschine aus Hermann Webers Hand — und von da ab datiert sein Aufstiegsweg zu einem der DKW-Spitzenfahrer, auf den er heute mit berechtigtem Stolz zurückblickt. Und der nicht wenig dazu beitrug, den Namen DKW in aller Welt populär, DKW zur größten Motorradfabrik der Welt vor dem Krieg und den einst so scheel angesehenen Zweitakter zum gefürchteten und nur allzu häufig

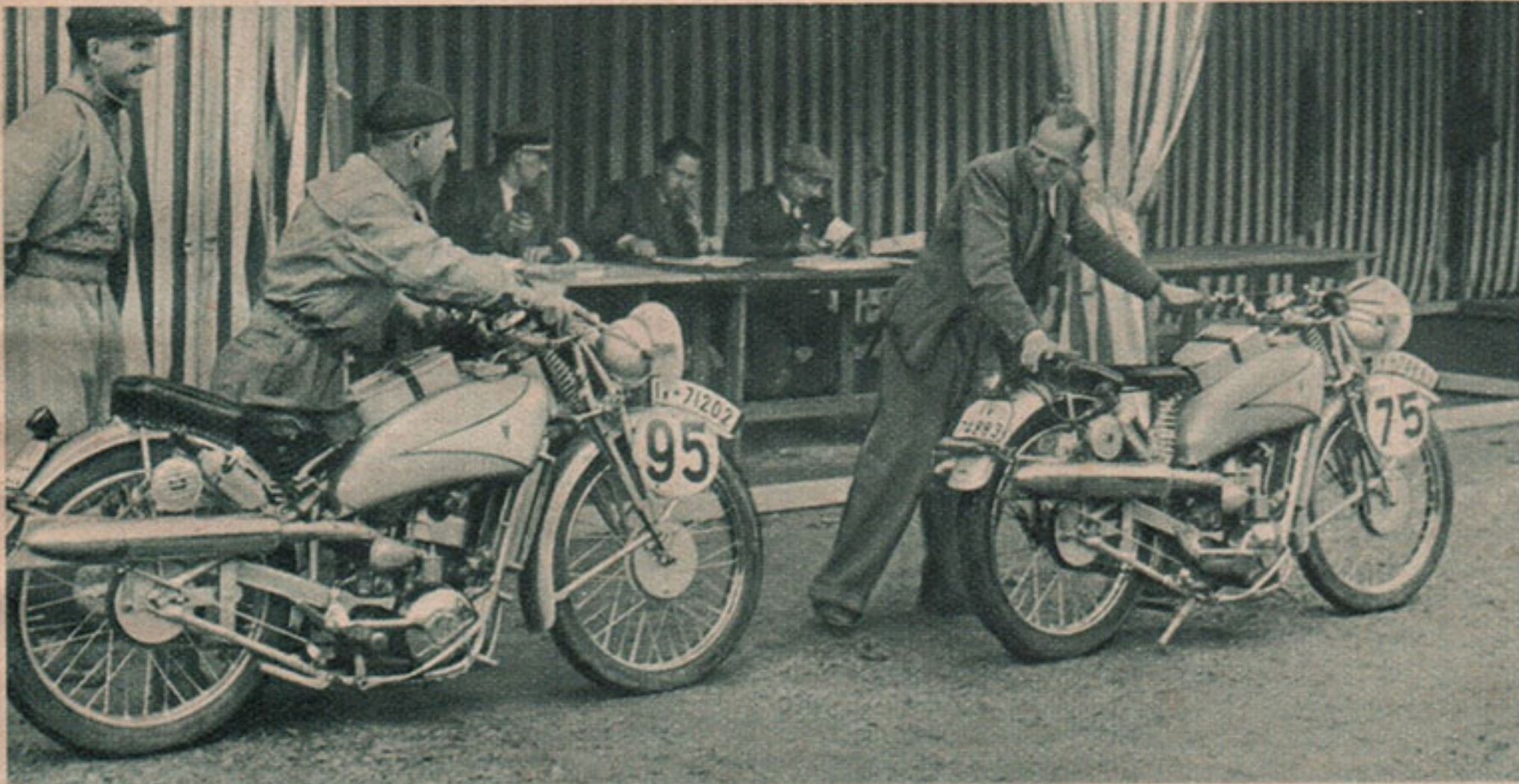
Bis zum Ende der dreißiger Jahre war Walfried Winkler einer der großen Publikumsliebhaber auf allen deutschen und vielen internationalen Rennstrecken — erst auf den 175er und 250er DKW-Maschinen und zuletzt auch auf diesem 350er-„Dampfer“.

seinen beiden DKW-Stallkameraden Kluge und Geiß, bei der er trotz einer böartigen und überaus schmerzhaften Fußverletzung nicht ausstieg, sondern die sechs Tage durchstand. Ein Jahr später verbot dann die Firmenleitung ihren Rennfahrern die Teilnahme am Geländesport, weil der Rennsinsatz alle Kräfte erforderte und kein zusätzliches Risiko zuließ.

Die ersten DKW-Ladepumpenmaschinen wurden von ihm gefahren und zum Sieg gebracht, später die Membranmaschine, dann die Drehschieber-250er, die Vierkolben-350er mit Ladepumpe und schließlich, wenn auch nur versuchsweise, die 1939 als Waffe gegen die aufrückenden Italiener ge-

ganz schnellen Sachen Tag für Tag über viele hundert Straßenkilometer jagte, sondern „so nebenbei“ auch wieder sportliche Erfolge errang: so etwa, als er 1958 das 1000 km-Rennen am Nürburgring gewann oder als er in den darauffolgenden Jahren mehrmals die über 10 000—12 000 km führende Tour d'Europe als Klassensieger beendete.

Wir wünschen Walfried Winkler noch viele Jahre, in denen er seine Erfahrungen mit schnellen Sachen der Entwicklung nutzbar — und in denen er auch gelegentlich im Sport beweisen kann, daß er noch lange nicht zum alten Eisen gehört. S. R.



dem Viertakter überlegenen Konkurrenten zu machen. Auf den Renn- und Geländestrecken nicht weniger als beim Verkauf von Alltagsmotorrädern in Deutschland und im Ausland.

Mehr als 200 Siege, darunter solche bei etwa 20 Grand Prix-Rennen, stehen heute in Walfried Winklers Erfolgsbilanz. Viermal war er deutscher Straßenmeister, zweimal Zementbahn- und einmal deutscher Motorrad-Bergmeister in den Jahren von 1925 bis 1939. Immer auf DKW-Maschinen, zunächst mit 175 ccm, dann überwiegend mit 250 ccm und schließlich auch noch mit 350 ccm, als man im Kreis der DKW-Werksfahrer zu wenige fand, die diesen großen Dampfer richtig fahren konnten. In den Jahren nach 1932 stellte er — natürlich auch auf DKW — bei Tat und Gyon, in Ungarn und in Deutschland (auf der Avus sowohl wie auf der Frankfurter Autobahn) insgesamt 42 Weltrekorde auf. Und daß er, trotz alles andere als bulliger Statur, nicht nur auf schnellen Rennkursen und Rekordpisten der deutschen und internationalen Konkurrenz überlegen war, sondern auch im schwersten Gelände, das bewies er bei zahlreichen Geländewettbewerben, die er ebenso siegreich beenden konnte. Die Krönung seiner Geländesportlaufbahn war 1935 der Gewinn der Silbervase mit

dachte Vierkolben-250er mit Centric-Kompressor. Von ihr baute er sich dann nach dem Krieg (als er aus mehrjähriger Internierung zurückgekehrt war, zu der ihm „gute Freunde“ verholfen hatten!) mit vieler Mühe ein Exemplar wieder auf. Mit dem fuhr er, solange noch Kompressoren zugelassen waren, wiederum zahlreiche Rennen in Westdeutschland, um dann (1952) die Leitung der Geländesportabteilung bei Victoria in Nürnberg zu übernehmen (und dort bei eigenen Starts erneut zu beweisen, daß er im Sattel des Geländegespanns genauso zu Hause war wie auf dem der Rennmaschine) — in dieser Zeit waren Victoria-Fahrer bei allen großen Geländeveranstaltungen auf den ersten Plätzen zu finden.

Schon 1939 war Walfried Winkler erstmalig mit dem Wagensport in Berührung gekommen — bei Versuchsfahrten auf dem 500 PS Auto Union-Rennwagen, für den man Nachwuchsfahrer suchte. Nur er und Ewald Kluge konnten sich dafür qualifizieren — 1940 hätten beide im Rennwagen gesessen, wenn der Krieg nicht dazwischengekommen wäre. Als 1957 die Geländesportabteilung bei Victoria aufgelöst wurde, ging Walfried Winkler zu Porsche in die Versuchsabteilung, wo er trotz seiner inzwischen erreichten Jahre nicht nur die

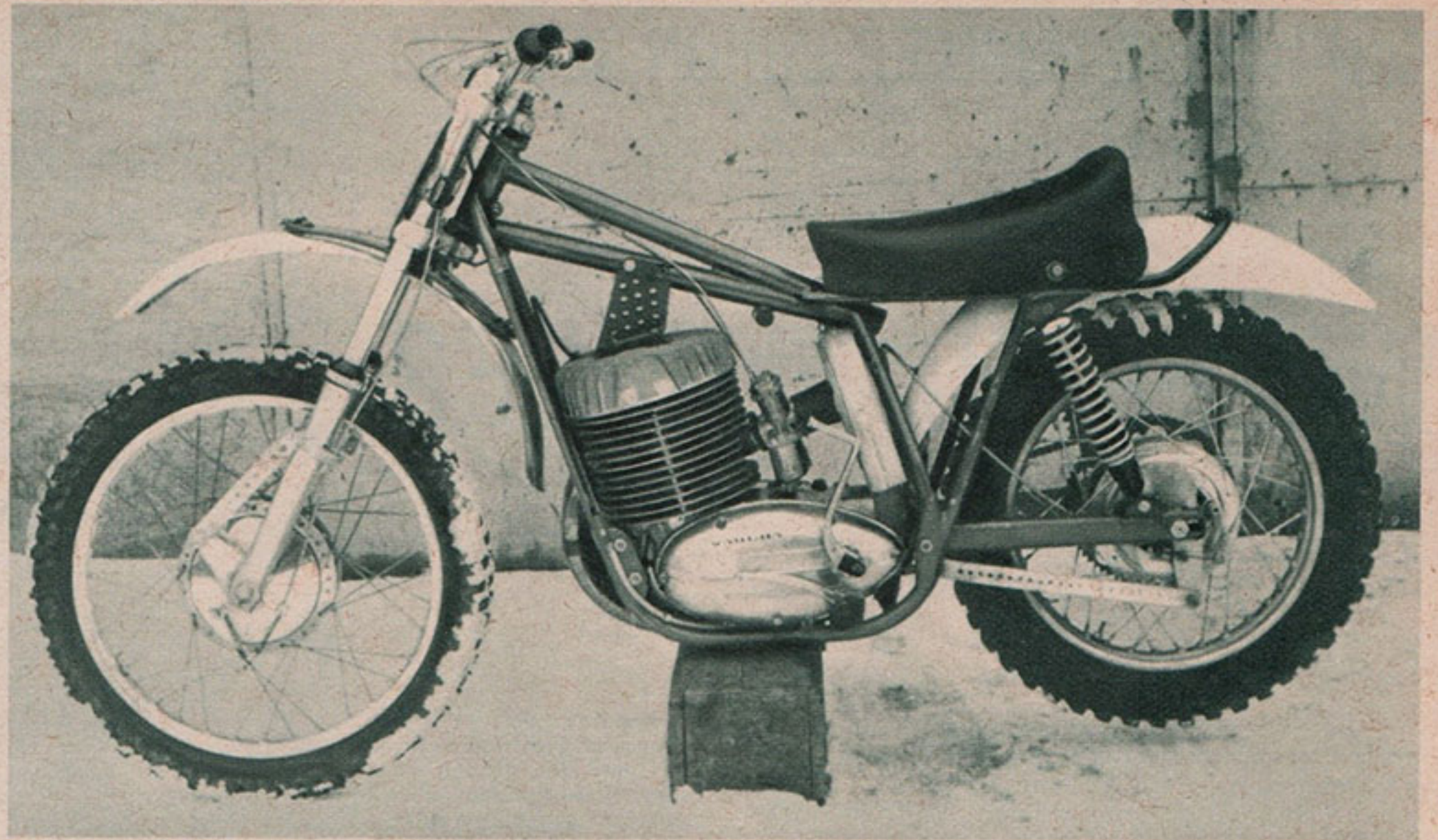
Links: Bis zu dem Zeitpunkt, als die Firmenleitung die Beteiligung der Werksrennfahrer an Geländeveranstaltungen untersagte, zeigte der Walfried auch im Gelände, wie er motorradfahren kann: hier schiebt er (hinter ihm Arthur Geiß) gerade seine wassergekühlte Ladepumpen-DKW mit Starr-Rahmen noch und mit Scheinwerfer, Auspufftöpfen u. a. der Veranstaltung entsprechend zurechtgemacht, zum Abnahmezeit jener denkwürdigen Sechstagesfahrt 1935, bei der er mit Geiß und Kluge zusammen erstmals die Silbervase für Deutschland gewann.

Unten: Eine große Anzahl von Weltrekorden stehen auf der Winklerschen Erfolgsliste — hier wird gerade die 175er-Membranmaschine bei der Frankfurter Autobahn-Rekordwoche von Monteur Terpe startklar gemacht. (Fotos: Alebü)



MOBY DICK FÜR MOTO CROSS

WABEHA-EIGENBAU



„Moby Dick“? — das war der berühmte weiße Wal, den Käpt'n Ahab sein ganzes Leben jagte, bis der Fisch ihn mit sich ins Wasser nahm. Wale sind mächtige Tiere, Riesenfische — aber sie sind unglaublich wendig, und im Wasser bewegen sie sich elegant. Ihre ungeheure Kraft scheinen sie nur spielerisch zu gebrauchen. Als wir diese Moto Cross-Maschine mit dem mächtigen Zylinder sahen, da dachten wir an Moby Dick, den sagenhaften Wal.

*

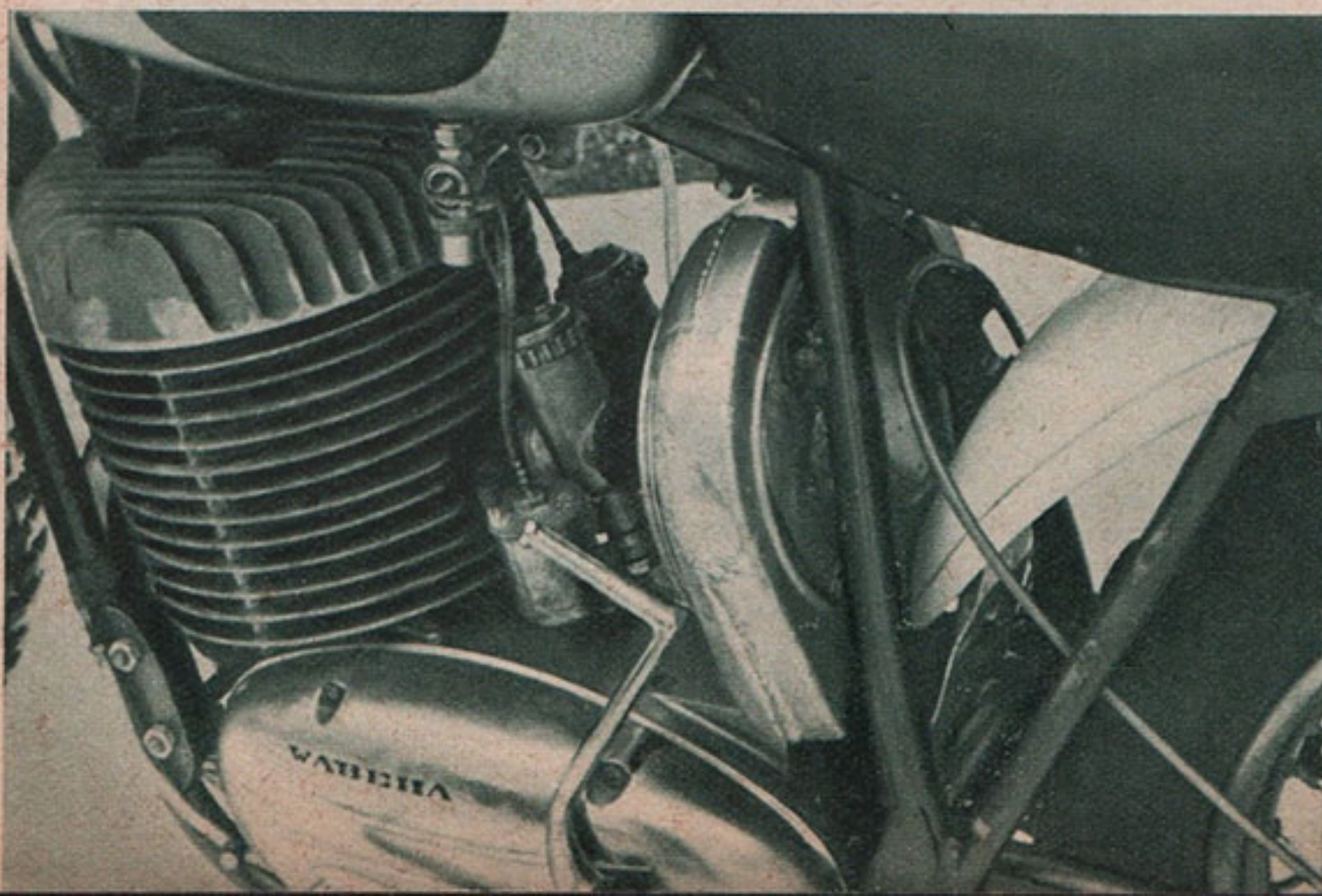
Als uns in den letzten Tagen die Ankündigung erreichte, daß drei der bekanntesten Moto Cross-Fahrer nun endgültig mit ihrer Eigenbaummaschine fertig geworden seien und sie der Öffentlichkeit vorstellen wollten, da waren wir natürlich entsprechend neugierig, in welcher Richtung dieser Eigenbau nun wohl entwickelt wäre. Wir wissen von nunmehr bereits fünf Gruppen, die sich mit dem gleichen Problem, mit den gleichen Aufgaben befassen, und es ist ungemein interessant zu sehen, wie die einzelnen ihre Konstruktionsideen verwirklichen. Bei dreien handelt es sich übrigens um Fabrikversuche, nur zwei sind echte Bastlerarbeiten. Wir erinnern daran, daß bereits bei der letztjährigen Sechstagesfahrt eine aufgebohrte 350er Zweitakt-Einzylinder Jawa in der 500 ccm-Klasse mitfuhr, und daß die schwedische Husqvarna 358 ccm Zweitakt-Einzylindermaschine schon auf dem Rücktitel von Heft 3/1964 vorgestellt wurde. Die dritte Fabrikentwicklung läuft in England bei Dot auf vollen Touren. Von den Privatentwicklungen werden wir in einem der nächsten Hefte noch die Maschine von Willi Osterle und Hubert Hohenlohe vorstellen, während wir uns heute mit der WABEHA von Walz, Betzelbacher und Hauger befassen wollen.

Schon allein die technischen Daten dieses Motors sind hochinteressant, widersprechen sie doch so mancher Theorie, oder besser gesagt, bauen sie sich doch auf einer rein gefühlsmäßig gut getroffenen Dimensionierung auf. Mit 88 mm Bohrung und 78 mm Hub haben wir hier einen 474 ccm-Einzylindermotor vor uns, der doch nun sehr kurzhubig ist, während man gerade von der Theorie aus gesehen mit längerem Hub günstigere Einlaß-Öffnungszeiten bekäme. Erstaunlich ist daher, daß der Wabeha-Motor immerhin auf Antrieb eine konkurrenzfähige Leistung brachte, die von seinen Vätern auf ca. 28 PS geschätzt wird. Man hat noch keinen Motorenprüfstand, alle Messungen werden mit der Stoppuhr auf einem alten Flugplatz durchgeführt, so daß diese Leistungsangabe nur sehr widerstrebend gemacht wurde. Außer diesen nüchternen Zahlen dürften aber die weiteren bastlerischen Einzelheiten es verdient haben, viele Nachahmer zu finden. Die gesamte Anlage des Motors und des Fahrwerks ist vorbildlich sauber, und das ist es, worauf wir bei Eigenbauten immer wieder ganz besonders achten.

Der Motor ist auf einem alten 250er Puch-Gehäuse aufgebaut. Puch-Kurbelwelle wurde beibehalten, bekam aber ein Aluminium-Pleuel. Nun haben ja schon viele Leute versucht, Leichtmetallpleuel zu bauen und gar serienmäßig zu verwenden, es ist aber immer wieder schwierig, hier die richtige Dimensionierung zu finden. Leichtmetall hat zwar bei normalen Temperaturen sehr hohe Festigkeitswerte, wird jedoch oftmals durch die im Motor vor-

kommenden Hitzegrade sehr weich und hält dann die Fliehkraftbeanspruchungen nicht mehr aus. Man müßte es sehr dick machen, wodurch nun wieder der Gewichtsunterschied gegenüber dem Stahlpleuel gering würde. Weil aber die drei Herrenberger Moto Cross-Fahrer sehr viel im Ausland starten, haben sie auch weitreichende Beziehungen und konnten sich so von einer Flugzeugfabrik einen speziellen Fliegwerkstoff besorgen, dessen Eigenschaften für die vorkommenden hohen Beanspruchungen ausreichen sollen. Der Pleuelbolzen läuft ohne Buchse direkt im Leichtmetall des Pleuelauges, während natürlich im Pleuelfuß ein besonderer Lagerring für das käfiggeführte Rollenlager vorgesehen ist. Der Riesenzyylinder (Umfang etwa eines mittleren Bienenkorbes) wurde nach einem einfachen gedrehten Holzmodell abgegossen, die Kanäle nachher eingearbeitet. So hatte man es in der Hand, die Kanäle etwas günstiger zu verlegen, als es möglich wäre, wenn man sie gleich mit eingegossen hätte. Außerdem wurde die Herstellung so natürlich billiger. Der Pleuelbolzen, eine Sonderanfertigung von Mahle nach Zeichnung, läuft in einer Schleudergußbüchse, die in den ausgedrehten Zylinder eingeschrumpft wurde. Selbstverständlich paßte nun dieser große Topf nicht ohne weiteres auf das Puch-Gehäuse, man mußte also hier noch etliches Material aufschweißen. Auch die Lichtmaschine der Puch wurde ausgebaut, dafür stellte man auf Magnetzündung um, denn irgendwo fanden sich noch ein paar ganz alte Noris-Magneten, die in den Gehäuseausschnitt gut hineinpaßten.

Als Vergaser nahm man zwei dreißiger Bingvergasen, einfach deshalb, weil durch einen einzigen nie soviel Gas hindurchgegangen wäre, wie dieser große Hubraum benötigt. Es sind also keine Registervergasen, sondern zwei, die genau gleichzeitig öffnen. Auch die Zwillingsauspuffrohre haben keinen besonders raffinierten Grund, man kann sie nur leichter unterbringen als ein großes Rohr, auch lassen sie sich besser so eng biegen, wie es hier nötig ist. Auf Schalldämpfung wurde vorerst ganz verzichtet, nachdem sich bei Probe-läufen mit Schalldämpfer herausstellte, daß die Leistung ohne besondere genaue Abstimmung zusammenbrach. Bei Moto Cross spielt nun auch der Lärm noch keine so große Rolle, aber sicher wird man im Laufe der nächsten Zeit noch aus anderen Gründen zu einer Art Dämpfung gezwungen werden, weil die bisher erzielte Leistung bald nicht mehr ausreichen dürfte, und dann regelrechte Abstimmungsversuche auf dem Prüfstand nötig werden. Vor-erst sind aber noch ganz andere Probleme zu bekämpfen. Bei einem Probelogp in Schijndeln (Holland) gab es zwar leistungsmäßig keine Beanstandungen, aber der Motor ging fest. Die Demontage förderte Sand im Kurbelhaus zutage, und das trotz des Micronicfilters vom Fiat 1500. Es muß also noch gesucht werden, wie es möglich war, daß der Sand im Ansaugsystem immer noch eine Lücke zum Durchschlüpfen fand. Vielleicht hilft hier eine alles umfassende Vergaserverkleidung aus Gummituch, wie es bei Geländemaschinen schon oft praktiziert wurde. Mit einer einfachen Verlegung der Ansaugöffnung kommt man sicher nicht aus, denn beim Moto Cross gibt es an der Maschine kein Fleckchen mehr, das etwa besonders gegen Sand oder Schmutz geschützt wäre. Dieses an sich nebensächliche Problem ist auch deshalb sehr ernst zu nehmen, weil von der Reinheit der Ansaugluft die Lebensdauer der Zylinder und Pleuel ganz allgemein ab-



Auf der linken Seite oben ist die Wabeha mal ohne Tank gezeigt, damit der vorbildliche Rahmenbau auch richtig zur Geltung kommt. Unten rechts die Ansicht der kompletten Maschine (Telegabel und Federbeine sind übrigens Ceriani). Unten links sieht man die beiden Bing-Vergaser mit je einer Schwimmerkammer, die der große Einzylinder braucht.

Rechte Seite, nebenstehend:

Auch die Auspuffrohre sind Zwillinge, sie lassen sich so besser herstellen. Ganz außen einmal ein Vergleich des 474 ccm-Kolbens mit dem Kolben der 250er Montesa-Werkmaschine, die alle drei Fahrer in der nächsten Saison für das spanische Werk fahren werden. Darunter noch ein Blick auf den Rahmenbau um den Lenkkopf herum. Das Rahmenoberteil ist typisch für einen Einrohrrahmen; unten herum, wo es auf Steifheit ankommt, verlaufen aber zwei Rohre. Darunter ein Foto der Vorrichtung, die extra für diesen Rahmen angefertigt wurde. So ist gewährleistet, daß auch Ersatzrahmen hergestellt werden können, ohne daß es Anbauschwierigkeiten gibt.

Unten links die Montesa-Werkmaschine, wie sie für Moto Cross-Zwecke käuflich zu haben ist. Die drei Herrenberger Fahrer planen aber schon, den weitgehend serienmäßigen Rahmen durch eine eigene Konstruktion zu ersetzen, das wird jedoch noch einige Zeit dauern. Gewicht der Maschine jetzt 95 kg, kann das noch leichter werden? Otto Walz (rechts im Bild), Fritz Betzelbacher (Mitte) und Georg Hauger (links) sind davon überzeugt. (Fotos: Mai)



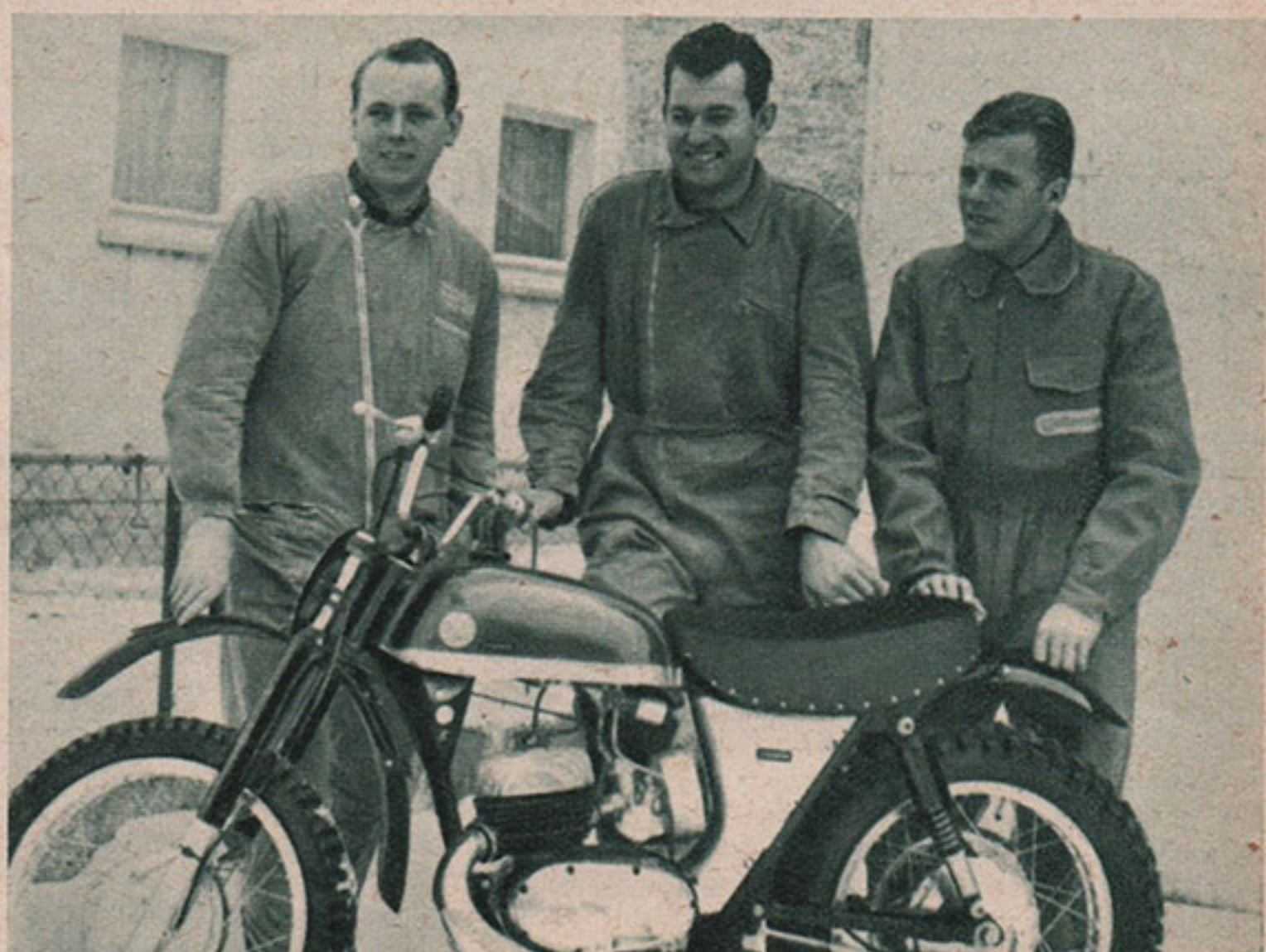
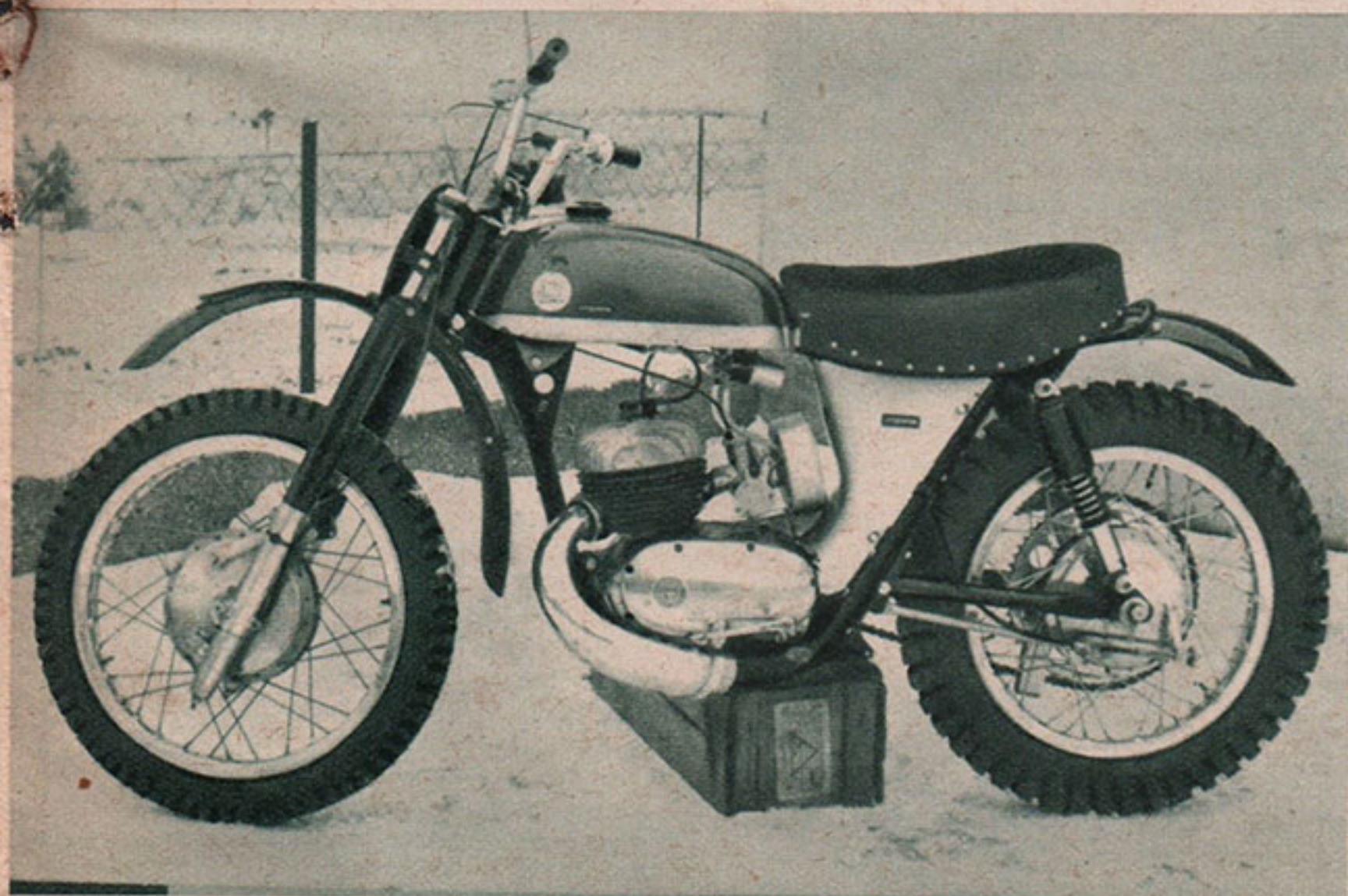
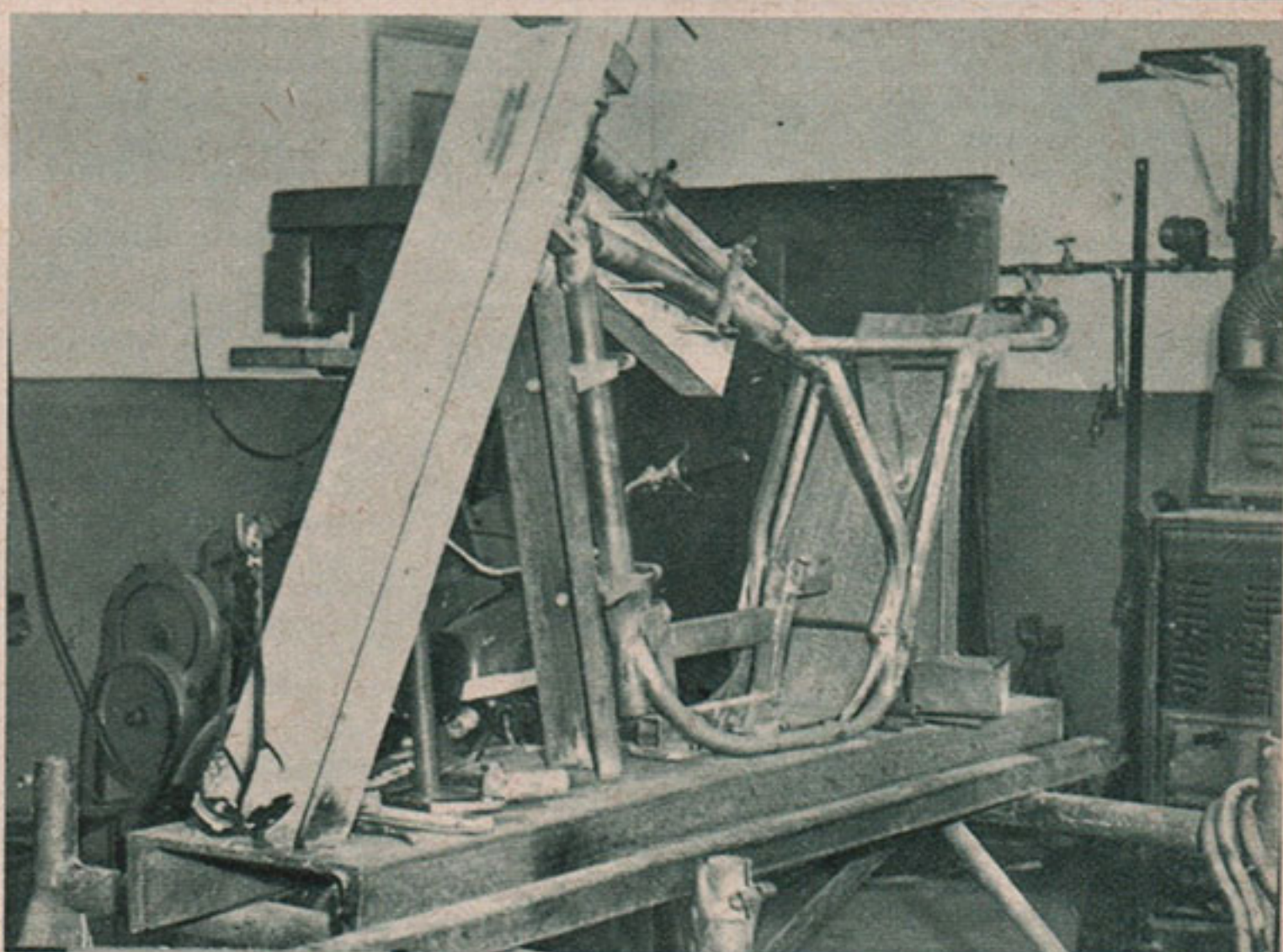
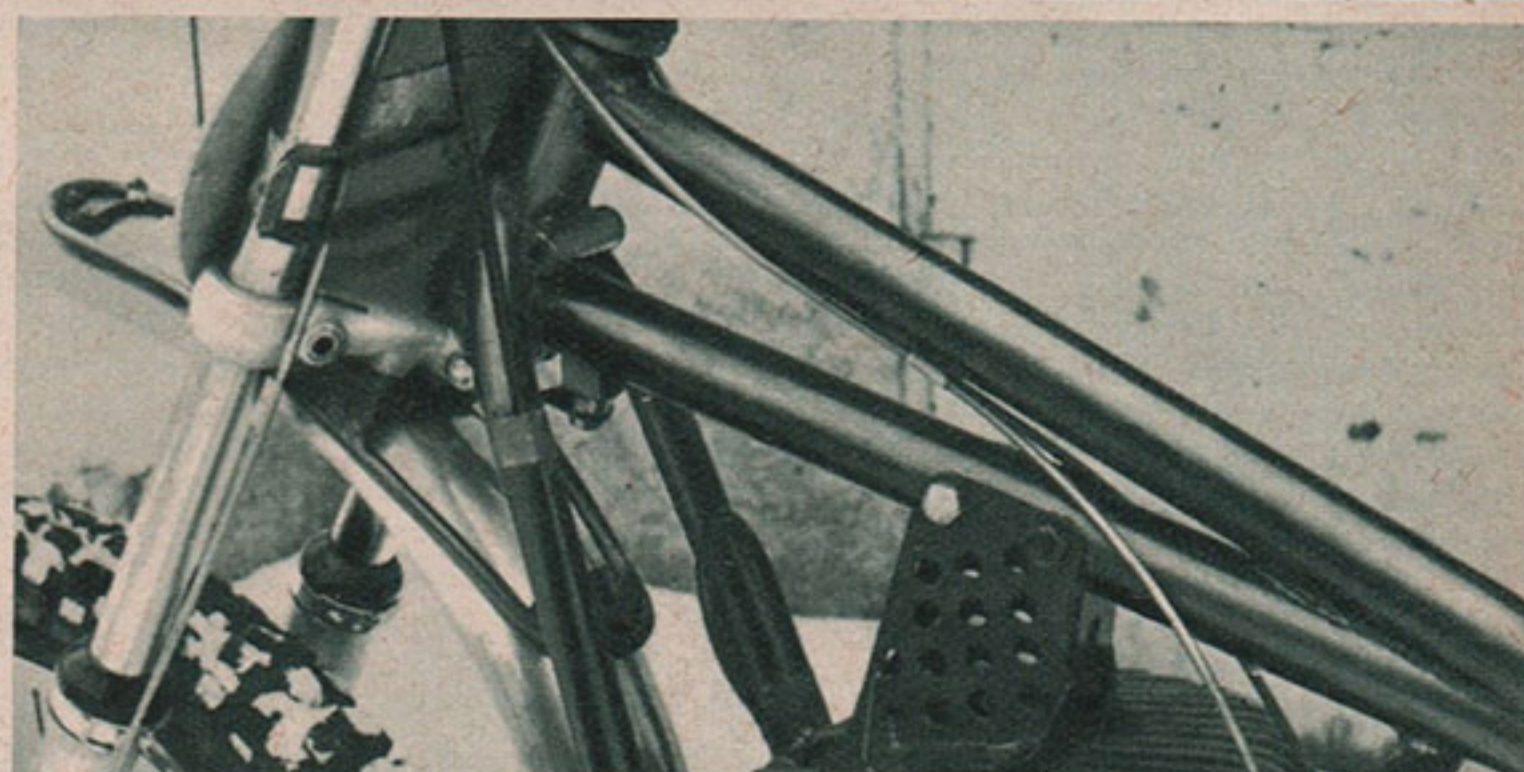
hängt. Auch ein Sportfahrer bringt nicht gern bis zu fünfmal im Jahre den Zylinder zum Ausschleifen, wie es bisher häufig nötig ist.

Das wären die großen Änderungen am Motor. Getriebe, Kupplung und Lager sind nicht verändert worden, sie sind bei den Puchs auch sehr großzügig ausgelegt und versprechen ausreichende Lebensdauer.

Der Rahmen erscheint uns für Moto Cross-Belange geradezu beispielhaft. Er ist sehr leicht, weil Rohre aus Fliegwerkstoff mit sehr hohen Festigkeiten nun eben auch ganz geringe Wandstärken (etwa einen Millimeter bis 1,5 mm!) erlauben. Knotenbleche und Befestigungsbleche wurden ebenfalls aus hochwertigem Material geschnitten, auch hier kommt man selbst für die Federbeinaufhängung ohne weiteres mit 1,5 mm-Blechen aus. Das ist es aber nicht alleine, was eine vernünftige Konstruktion ausmacht. Es gilt doch vielmehr, die Beanspruchungen auch in der richtigen Richtung und an der richtigen Stelle aufzunehmen, sonst hat alles Experimentieren mit hochfesten Werkstoffen keinen Zweck. Für die hohen Kräfte aus sehr stark wechselnden Richtungen, die beim Moto Cross auftreten, dürfte ein Doppelrohrrahmen, wie hier gebaut, so ziemlich die günstigste Lösung sein, bringt er doch außer der reinen Haltbarkeit auch ausgezeichnete Seitensteifigkeit. Man kann ja auch kein Fahrwerk gebrauchen, was bei jedem kleinen Hüpfen, der etwas schräg aufgefangen wird, sofort seitlich schwänzelt. Wichtig ist übrigens, was anscheinend selten deutlich genug erkannt wird, daß auch die Kräfte, die von der Kette auf das Schwingenlager ausgeübt werden (Kettenzug), nicht nur von den Rahmenrohren aufgefangen werden, sondern gegen den Motorblock abgestützt werden. An vielen solchen Kleinigkeiten zeigt sich die Erfahrung und die aufgewendete Sorgfalt bei einer Konstruktion, und gerade hierin muß dem Team Walz-Betzelbacher-Hauger unbedingt ein Kompliment gemacht werden. Dieser Rahmen sieht nicht so aus, als sollte man noch Sorgen damit haben, außerdem ist er sehr sehr leicht. Man kann das ermesen, wenn man sich das Gewicht der gesamten Maschine mit vollem Tank vor Augen führt: 120 kg! Dieser Wert ist für eine 500er ganz ausgezeichnet, mit einem Viertakter wohl kaum zu erreichen. Er soll noch etwas gesenkt werden, indem man den Zylinder nicht mehr aus normalem Leichtmetall-Zylinderguß herstellt, sondern es mal mit Elektron versucht, vielleicht bringt das nochmal eine Erleichterung um etwa 5 kg.

Der äußeren und, soweit zu sehen war, auch der inneren Verarbeitung nach dürfte die Wabeha-Maschine die in sie gesetzten Erwartungen sicher erfüllen, drücken wir den drei Fahrern des MSC-Herrenberg also für diese Saison kräftig die Daumen.

H.-J. M.





Organisation Blutstropfen

Der „Freiwillige Notdienst“, eine einzigartige Motorradfahrer-Organisation, die in Großbritannien vor etwa zwei Jahren gegründet wurde, streckt ihre Fühler derzeit auch nach Deutschland aus. Um ihre Einführung bemühen sich Angehörige der Royal Air Force, die in Laarbruch stationiert sind. Sie haben bereits Werbepлакate und anderes Propagandamaterial in Auftrag gegeben, in der Hoffnung, mit dem Gedanken, den sie vertreten, im großen Kreis der deutschen Motorradfahrer Widerhall zu finden.

Tatsächlich hat der Initiator des Werbefeldzugs in der Bundesrepublik, Mr. Peter Dunn, auch schon einigen Erfolg bei seinen diesbezüglichen Bemühungen verzeichnen können — und zwar in Holland, wo er zuvor stationiert war. Mehrere holländische Motorradfahrer kamen mit ihm in Kontakt, ehe er versetzt wurde, und er denkt, daß sie ihm bei der Publizierung in Holland behilflich sein werden.

Der Freiwillige Notdienst (in England mit der Kurzbezeichnung VES = Volunteer Emergency Service belegt) wurde im Januar 1962 von Frau Margaret Ryerson ins Leben gerufen, die ja selbst eine begeisterte Motorradfahrerin ist und derzeit ein 1000er Ariel Square Four-Gespann fährt. Von ihr stammt die Idee, daß die meisten Motorradfahrer ja sehr gern Motorrad schlechthin fahren — daß es ihnen aber sicher noch mehr Spaß machen würde, wenn sie dabei gleichzeitig noch eine nützliche Aufgabe für die Allgemeinheit erfüllen könnten.

Eigentlicher Gründungsanlaß — und gleichzeitig harte Bewährungsprobe — für die Organisation in England war das Ausbrechen von Pocken auf der Insel. Und obwohl die tatsächliche Gefahr für die Entstehung einer Epidemie gar nicht sehr groß war, war man doch in weiten Teilen Englands nicht weit von einer Panik entfernt. Die Zeitungen waren voll von Geschichten über spontane Demonstrationen, mit denen die Bevölkerung eine sofortige und umfassende Schutzimpfung verlangte.

Wie nicht anders zu erwarten, waren die Verteilungsstellen für den Impfstoff bei der nun einsetzenden Impfkampagne rasch geräumt. Zwar konnten sie mit neuem, aus Amerika herangeschafftem Stoff ebensoschnell auch wieder aufgefüllt werden — die Schwierigkeit lag nur darin, daß der Weitertransport von den zentralen Verteilungsstellen zu den einzelnen (und sehr zahlreichen) Impfstellen ins Stocken geriet, weil dafür kein ausreichender Apparat zur Verfügung stand.

Eine der bedeutendsten Zentralen für die Impfstoffverteilung war das Staatliche Gesundheits-Laboratorium in Birmingham. Dort sah sich der Direktor, Dr. Roger Strawbridge, in einer prekären Situation: Zwar hatte er genug Impfstoff für etwa 2,5 Millionen Menschen zur sofortigen Ausgabe zur Verfügung — aber der ganze Stoff befand sich in Glas-Phiolen, die (weil sie aus Übersee stammten) zu groß waren, um in die Behälter zu passen, die normalerweise für den Impfstoff-Versand benutzt werden. Wie sollte man den so dringend von überall angeforderten Stoff zu den einzelnen Impfstellen bringen?

Da las er in irgendeiner Zeitung von der Absicht der Gründung eines Freiwilligen Notdienstes der Motorradfahrer durch meine Frau — und prompt fragte er bei uns an, ob wir ihm in seiner Bedrängnis helfen könnten. Und wir konnten! Während der nun folgenden Tage wurden von uns über 300 Motorradfahrer in das Laboratorium von Birmingham beordert. Sie erhielten dort die Glas-Phiolen, sorgsam in Baumwolle eingepackt, damit sie sie ungefährdet in ihren Taschen unterbringen konnten — und mit diesen fuhren sie zu den Ärzten der Impfstationen, die in Schulen, Krankenhäusern, Kliniken, Fabriken und allen möglichen anderen Stellen in ganz Mittelengland installiert worden waren. Die Fahrer brachten dabei ungefähr 50 000 Straßenkilometer hinter sich und verfuhr — aus ihrer eigenen Tasche bezahlt! — Benzin für ungefähr DM 1800.—. Das aber erschien ihnen nebensächlich: Hauptsache war, daß sie den ganzen Vorrat an Impfstoff, den die Zentrale auszugeben hatte, im Lande zur Verteilung brachten, so daß es keine Unterbrechung der beruhigenden Impfkampagne gab.

Als die Geschichte vorüber war, kamen viele von ihnen zu Frau Margaret und meinten: „Das hat uns gefallen. Wenn wir alle zusammen die Kosten für die unvermeidlichen Postspesen und den sonstigen Verwaltungskram aufbringen — würden Sie es übernehmen, aus dieser Sache eine schlagkräftige

Organisation zu machen, die ständig einsatzbereit wäre?“ Und auf diese Weise wurde die VES, der Freiwillige Notdienst der Motorradfahrer, nun tatsächlich geboren.

Jeder Fahrer zahlt jährlich 5 Schilling (das sind ganze 3 Mark!!) als Unkostenbeitrag und verpflichtet sich gleichzeitig, sich und seine Maschine zur Verfügung zu stellen, wenn immer ihm das möglich ist. Derzeit braucht er nicht damit zu rechnen, daß diese Bereitwilligkeit sehr oft in Anspruch genommen werden muß. Pockenfälle sind in England wunderselten — aber man muß ja auch an die Möglichkeit großer Eisenbahnunfälle und ähnliches denken, wo dann Hunderte von Verletzten betreut und transportiert werden müssen und wo vorübergehend die normalen Vorkehrungen unzureichend sind. Und wenn man es auch bei der VES nicht hofft — aber man rechnet eben doch damit, daß man im Laufe der Jahre mehrfach zu einer Großaktion aufgerufen werden muß.

Und außerdem erschien mit solchen Großeinsätzen ja auch das Aufgabengebiet des Freiwilligen Notdienstes nicht erschöpft. Besonders wichtig erschien die Frage des Transportes von Blutkonserven — mehr und mehr sind solche Transporte für Krankenhäuser und ihre Patienten von entscheidender Wichtigkeit. Und wenn man auch meinen könnte, dafür müßten sich diese Anstalten eben eigene Transportmöglichkeiten bereithalten — normalerweise erfolgen diese Transporte zu selten, um eigenes Personal und eigene Fahrzeuge dafür zu rechtfertigen — und andererseits würden eigene Fahrzeuge in den Fällen, in denen (bei Katastrophen) ein momentaner sehr großer Bedarf besteht, der aus dem eigenen Vorrat nicht gedeckt werden kann, mit Sicherheit nicht ausreichen. Die VES bietet da einen Ausweg, den es bisher nicht gab — es sei denn, die Polizei konnte in Anspruch genommen werden.

Und wie diese uneigennütige Hilfe Bedeutung erlangen kann, wenn man von ihr erst einmal überall weiß, geht allein aus folgender Überlegung hervor: allein im Großraum von London gibt es über 500 Krankenhäuser und Kliniken. Wenn jedes dieser Institute nur einmal in einem Zeitraum von sechs Monaten Transporthilfe in einem Notfall, eben beispielsweise zum Eiltransport einer Blutkonserve, in Anspruch nimmt, dann bedeutet das, daß alle acht Stunden — Tag und Nacht durchgehend — ein Fahrer bei der Organisation angefordert würde!

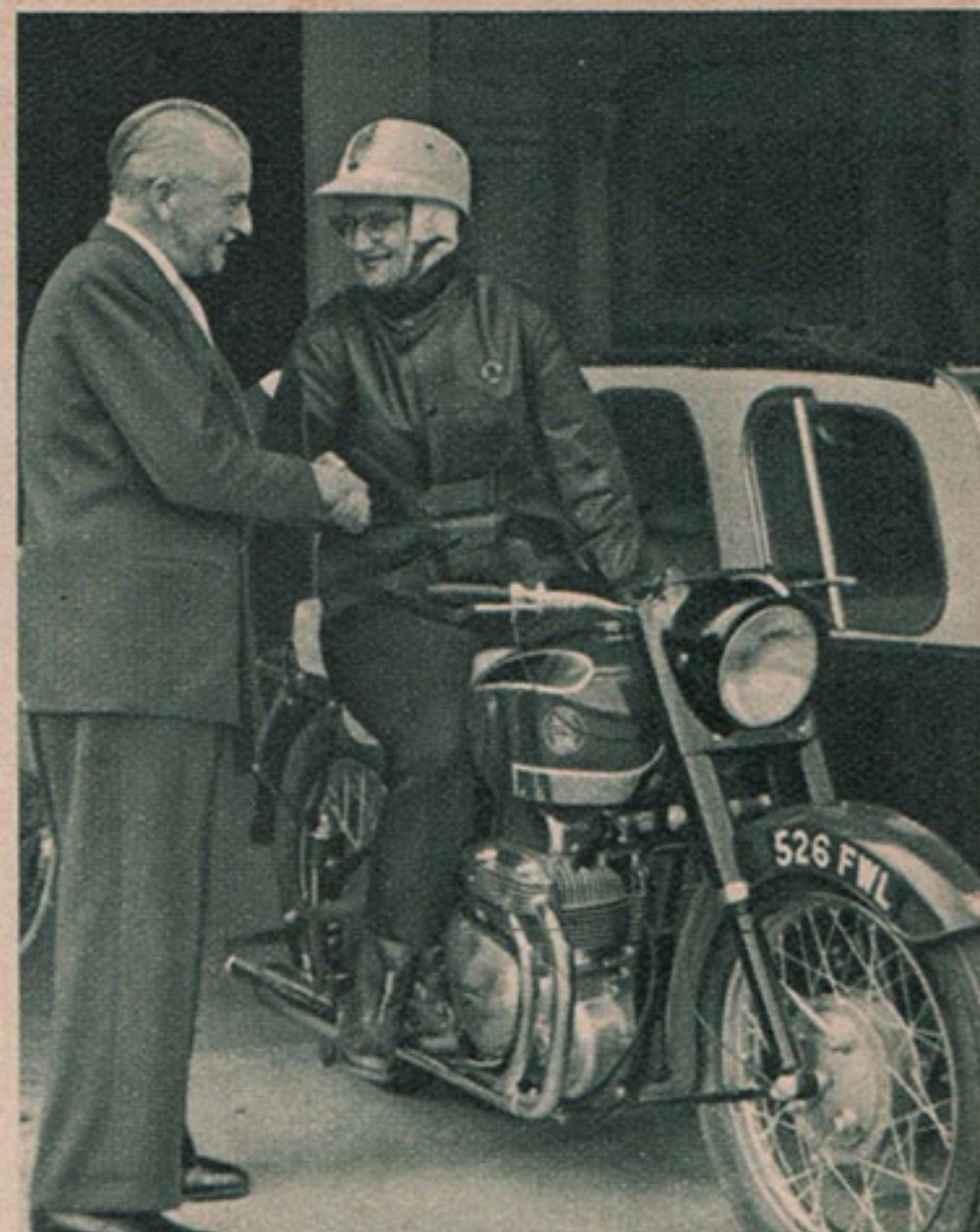
Tatsächlich hat die VES in den zurückliegenden Monaten im Durchschnitt auch schon eine derartige Hilfeleistung pro Tag veranlaßt. Und es scheint, als ob sich die Zahl der Inanspruchnahmen langsam, aber stetig vergrößert!

Es gibt zwei Wege, um derartigen Anforderungen prompt nachkommen zu können: entweder muß dafür gesorgt sein, daß an jedem Platz und zu jeder Tages- und Nachtzeit ein Fahrer nach nicht mehr als 5 Minuten Alarmzeit abfahrbereit ist, was bedeutet, daß in einem bestimmten Kreis nach einem festgelegten Plan jeweils ein Fahrer als Alarmfahrer sich bereithält. Als besser geeignet hat sich jedoch für die VES der andere Weg erwiesen: der nämlich, daß eine ganze Anzahl von Fahrern an einem bestimmten Abrufort erreichbar sind, unter denen dann der bestimmt wird, der derzeit am schnellsten und einfachsten mit seiner Maschine abkömmlich ist.

Auf diese Weise haben wir bei insgesamt schon weit über 200 Einsätzen noch niemals Schwierigkeiten gehabt, einen Fahrer zur Verfügung zu stellen — noch in keinem Fall mußten wir ein Krankenhaus bitten, sich der bisher üblichen Methode zu bedienen, nämlich die Polizei für den Sondertransport zu Hilfe zu rufen.

Das erfordert natürlich eine ausreichend große Mitgliederzahl der Organisation. Diese beläuft sich z. Z. auf über 3000 Motorradfahrer, und monatlich kommen im Durchschnitt 200 neue Anmeldungen hinzu. Wie sich der Gedanke ausbreitet und Zustimmung findet, zeigt sich im Anwachsen der monatlichen Anmeldeziffern — mit 100 begann es, als Durchschnitt, dann wurden es 150 — und schließlich, wie gesagt, schon 200 und mehr.

Beim „Hauptquartier“ und bei allen inzwischen installierten Zentralstellen in der Provinz befindet sich jeweils eine genau geführte und nachgetragene Kartei. Die Karteikarte enthält den Namen des Fahrers und seine Adresse, die Telefonnummer, unter der er ständig erreichbar ist — oft die seines Nachbarn —, Angaben über seine Maschine und deren Transportkapazität (Solo oder Gespann) und



Margaret Ryerson, die die Mitarbeiterin ihres Gatten Barry (eines bekannten britischen Motorrad-Fachjournalisten und Autor dieses Artikels) ist und die auch die geschilderte Hilfsorganisation mit aufbauen half, erhält hier gerade von Stan Hailwood (dem Vater von Mike, Motorradhändler „King of Oxford“) die letzte noch gefertigte Ariel Square Four.

noch einige andere, für einen Einsatz wichtige Angaben.

Natürlich sind nicht alle diese Fahrer zu jeder Stunde abkömmlich, und deshalb geht aus der Karteikarte auch ganz genau hervor, wann er einsatzbereit ist; man weiß in der Zentrale, wann er arbeitet, wann er in seinen Club geht, wann er seinen regelmäßigen Kinoabend hat — und so weiter. Und man weiß auch, in welchem Umkreis von seinem Wohnort er mit Rücksicht darauf, daß er ja sein Benzin selbst bezahlen muß, eingesetzt werden möchte. Und es wird auch bei Anlegung der Karte gleich sein Wunsch vermerkt, wie oft er maximal innerhalb etwa eines Monats oder eines Quartals in Anspruch genommen werden möchte.

So weiß man auch, welche Fahrer bereit sind, selbst während der Arbeitszeit einem Ruf Folge zu leisten (was ja nicht alle können) — im übrigen hat es sich gezeigt, daß die Arbeitgeber in solchen Fällen sehr großzügig sind, weil sie wissen, um was es geht. Das geht sogar so weit, daß sich große Werke bereit erklärt haben, die betreffenden Fahrer sofort bei Anruf am Arbeitsplatz zu benachrichtigen. Auf diese Weise gab es bisher keinen Fall, in dem die Abfahrt eines Fahrers länger als 30 Minuten nach dem Alarm erfolgte — meist waren es kaum mehr als drei Minuten!

Diese Geschwindigkeit hat natürlich auch wieder ihre Voraussetzungen: Zunächst mal hat eben ein guter Fahrer seine Maschine immer startklar, er weiß, wo seine Klamotten liegen — und bei ihm geht das dann ähnlich zu wie bei einem Feuerwehralarm. Dann ist durch die gut organisierte Kartei dafür gesorgt, daß der in Anspruch genommene Mann, der also beispielsweise eine Blutkonserve herbeischaffen muß, möglichst nahe am Abholort sitzt — und gerade das ist außerordentlich wichtig, denn wenn in einer Großstadt der Abholer vom Krankenhaus erst einmal 20 oder 25 Kilometer durch Stadtverkehr hin und dann ebenso weit wieder zurückfahren muß, dann kann der Zeitverlust ein Menschenleben kosten, wie jeder Arzt bestätigen muß. Und viele Ärzte in Krankenhäusern und Kliniken Englands haben uns schon bestätigt, daß unsere Männer viele, viele Menschenleben gerettet haben, die sonst verloren gewesen wären.

Die Mitglieder der VES sind es gewöhnt, daß sie sich anmelden — und dann vielleicht über Wochen und Monate, nachdem ihre Karteikarte ausgefüllt und einsortiert wurde, nichts mehr hören. Dann aber plötzlich, wenn sie schon gar nicht mehr daran dachten, hören sie die Stimme von Frau Margaret am Telefon: „Können Sie kommen — sofort?“ Und wenn dann einer von den Jungs das Pech hat, sagen zu müssen — „Sorry — ich habe gerade den Zylinderkopf herunter, weil ich am Entkohlen bin“ —, dann ärgert sich darüber niemand so sehr wie er selbst; weil er eine Chance verpaßt hat, bei einer Aufgabe mitzutun, zu der er sich — freiwillig und ohne jeden Zwang — verpflichtet hat.

(Schluß auf Seite 196)

SPORT FÜR SERIEN-STRASSENMASCHINEN

Was haben die Verbände und Clubs für die Fahrer mit serienmäßigen Straßen-Maschinen an Sportveranstaltungen 1964 vorbereitet?

- 30./31. 5. 1000-km-Fahrt, veranstaltet vom ADAC-Gau Berlin, 1 Berlin 31, Bundesallee 29—30
- 27. 6. Sauerländische Zuverlässigkeitsfahrt, veranstaltet mit dem Hauptteil auf dem Nürburgring vom ADAC-Gau Westfalen-West, 46 Dortmund, Kaiserstraße 63
- 15./16. 8. Langstreckenfahrt für Motorräder, veranstaltet vom Hannoverschen MSC (ADAC), z. Hd. Herrn Waldi Bruns, 3 Hannover, Dachenhausenstraße 14
- 5. 9. Internationale Prüfungsfahrt Solitude, veranstaltet auf der Solitude-Rennstrecke bei Stuttgart vom A.u.MSC Leonberg (ADAC), 725 Leonberg/Eltingen, Hainbuchenweg 4

Zu diesen rein sportlichen Wettkämpfen kommen noch eine kleine Anzahl von Sternfahrten hinzu, bei denen bestimmte Kontrollorte selbstständig anzufahren sind und deren Wertungen in den zurückgelegten Entfernungen bestehen. Soweit wir sie bis jetzt erfahren konnten, geben wir diese Sternfahrten mit touristischem Einschlag im folgenden bekannt. Für Terminänderungen, Streichungen, Adressen und später neu hinzukom-

mende Veranstaltungen können wir keine Gewähr übernehmen. Nicht alle Verbände, Clubs und Veranstalter teilen uns ihre Termine rechtzeitig vorher oder gar zu Beginn des Jahres mit oder geben einen evtl. Ausfall ihrer Fahrt rechtzeitig bekannt. Auch sind nicht alle Veranstaltungen im Terminkalender der OMK besonders gekennzeichnet, die auf der Straße stattfinden und geeignet für normale Straßen-Serienmaschinen sind.

- 27.—30. 3. Sternfahrt zum Motorradfahrer-Treffen in Gmunden (Traunsee — Österreich), veranstaltet vom ARBO Linz, Linz/Donau, Am Lerchenfeld 48.
- 12.—14. 6. Sternfahrt zum 7. Motorradfahrertreffen „Graf von Kotzenstejn“ nach Obertürkheim bei Stuttgart, veranstaltet vom 1. MSC Obertürkheim 1926 e. V. (ADAC), 7 Stuttgart-Obertürkheim, Augsburgstraße 596, Telefon 33 30 67.
- 14.—16. 8. Int. St. Rochus-Sternfahrt, veranstaltet vom AC Wittlich (ADAC), 556 Wittlich (Mosel), Burgstraße 52.

Wer sich für diese Fahrten interessiert, der schreibe bitte nicht an DAS MOTORRAD, sondern direkt an die Veranstalter. Diese können bessere Auskünfte erteilen, und deren Adressen sind deswegen hier abgedruckt.

Porträt eines Spitzenfahrers



Fritz Witzel

2

Fritz Witzel ist ein „Brocken“. Patent und unglaublich hart. Mit 32 Jahren ist der Schweinfurter so etwas wie ein Senior der Geländefahrer auf Hercules-Sachs. Seine Erfolge seit 1954 sind großartig: 117 Gold-, 21 Silber- und 4 Bronzemedailien. Diese beachtliche Sammlung nimmt noch ständig zu. Er ist Träger des ADAC-Motorsportabzeichens in Gold mit Brillanten und gewann 4 Goldmedailien bei den berühmten Six Days.

Seine Meinung über die Hercules K 50: „Die K 50 ist dank ihrer überdurchschnittlichen Leistung und dem hervorragend abgestuften Fünfgang-Getriebe selbst für mich — 2-Zentner-Mann — ein Fahrzeug, das mich im Straßenverkehr und Gelände immer wieder begeistert. Ein besseres 50er-Gerät gibt's ja nicht mehr. Für jede Steigung im Gelände oder auf der Straße paßt ein Gang. Na — und die Leistung?

Unübertroffen!“
Hercules baut zwei erfolgreiche Modelle: die Hercules K 50 und für Freunde des Geländesports die K 50 GS. Beide Motorräder sind mit dem Fünfgangmotor Sachs 50 S ausgerüstet. Wünschen Sie eingehende Informationen, so schreiben Sie bitte an die

NÜRNBERGER HERCULES-WERKE GMBH
8500 Nürnberg 22, Postfach, Abt. WA 4

HW 405



ADAC-PRÄSIDENT DR. ENDRESS †

Am Sonntag, dem 1. März 1964, verschied nach schwerer Krankheit im 65. Lebensjahr Dr. jur. Werner Endress, Nürnberg, der Präsident des Allgemeinen Deutschen Automobil-Club (ADAC). Elf Jahre hatte Dr. Endress die Geschicke des ADAC geleitet und war gleichzeitig auch als Vorsitzender des ADAC-Gaues Nordbayern tätig. Vor seiner Wahl zum Präsidenten hatte er sich fünf Jahre lang besondere Verdienste als Generalsyndikus des Clubs erworben.

Mit dem Namen Dr. Endress ist eine glanzvolle Periode erfolgreicher Aufwärtsentwicklung des ADAC verbunden. Unter seiner Führung wurde der ADAC der größte Automobil- und Motorradclub des Kontinents mit derzeit 800 000 Mitgliedern. Auf vielen Gebieten der Kraftfahrt, insbesondere aber auch des Motorsports, erreichte der Club in den Jahren, in denen ihm Dr. Endress vorstand, besondere Erfolge — zu den besonderen Anliegen des Verstorbenen gehörte die ADAC-Straßenwacht, für die er 1953 das Startzeichen gegeben hatte.

In der Geschichte des ADAC war Dr. Endress der zehnte Präsident. Sein auf Ausgleich bedachtes Wesen und seine tiefe Menschlichkeit sichern dem Verstorbenen in der gesamten Kraftfahrt des In- und Auslandes ein ehrendes Andenken.

Carl Jurisch ist wieder mit dabei!

Das seit 100 Jahren bestehende Metallwerk Creußen hat im Jahr 1959 maßgeblichen Anteil an der Gründung der Telox-Federungsgesellschaft m. b. H. gehabt, die damals die Fertigung von Federbeinen aufnahm. Telox-Federbeine haben sich inzwischen einen Teil des Federbein-Marktes in Deutschland und im benachbarten Ausland erringen können. Das Metallwerk Creußen ist heute alleiniger Gesellschafter der Telox-Federungsgesellschaft.

Um den Kontakt mit den Abnehmern noch enger zu gestalten, um insbesondere aber schon vom Beginn einer Neuentwicklung an dem selbst Motorrad fahrenden Praktiker den gerade bei einem derart wichtigen Bauteil notwendigen Einfluß zu ermöglichen, hat sich die Firma Telox die Mitarbeit des unseren Lesern als Konstrukteur wie als erfolgreichen Geländefahrers bekannten Ing. Carl Jurisch gesichert.

Jurisch, der zu seinem Leidwesen und zu unser aller Bedauern in den letzten Jahren sich mit anderen Fertigungsaufgaben beschäftigte, hat damit sein ureigenstes Betätigungsfeld wieder zurückgewonnen. Wie wir ihn kennen, wird er auch heute (obwohl er ja nun nicht mehr zu den Jüngsten zählt) seinen Einfluß auf die Federbeinentwicklung und -fertigung bei Telox nicht vom Schreibtisch aus ausüben: er wird, wann immer ihm das möglich ist, im Sattel eines Motorrades sitzen und sein Wissen und seine Erfahrungen der Telox-Fertigung nutzbar machen.

Anschrift: Telox-Federungsgesellschaft m. b. H. Verkaufsbüro Nürnberg, 85 Nürnberg, Rollnerstraße 13.

Wie lange müssen Ersatzteile geliefert werden?

Immer wieder stoßen wir bei Gesprächen und im Briefwechsel auf die Ansicht von Lesern, eine Motorradfabrik sei verpflichtet, Ersatzteile für ausgelaufene Typen noch zehn Jahre nach Fertigung des letzten Serienstücks lieferbereit zu halten. Dieser Irrtum ist so weit verbreitet, daß wir ihn sogar einmal aus dem Munde des Ersatzteilchefs einer bekannten Motorradfabrik hörten (freilich ohne daß dieser in der Lage gewesen wäre, für seine ausgelaufenen Typen die Ersatzteilbelieferung vorzunehmen!).

Es handelt sich also tatsächlich um ein frommes Märchen, und kein Gesetz schreibt so etwas vor. Wie sollte es auch — denn es wäre ja in den meisten Fällen gar nicht zu realisieren! Wer das Pech hat, ein Auslaufmodell zu besitzen, kann nur hoffen, daß der Teilevorrat im Werk oder sonstwo noch solange reicht, wie er das Fahrzeug im Besitz hat! Und die Werke, die auch weiterhin Motorräder verkaufen wollen, sorgen schon im Interesse ihres guten Rufs dafür, daß ihren Uralt-Kunden nach Möglichkeit geholfen wird. Auch ohne gesetzliche Bestimmungen! S. R.

Immer noch wollen's manche nicht glauben: Kein Blinkerzwang für ältere Motorräder!

Im Heft 13/1963 hatten wir's mit aller Deutlichkeit gesagt — und x-mal haben wir's inzwischen anfragenden Lesern geschrieben: Motorräder (und Motorroller), die vor dem 1. Januar 1962 erstmalig in den Verkehr gekom-

men sind, brauchen keine Blinker! Auch dann nicht, wenn sie etwa seit dem 1. Januar vorübergehend abgemeldet wurden! Niemand braucht sich von Behördenangestellten, die nicht Bescheid wissen oder die StVZO nicht richtig lesen können, verrückt machen zu lassen oder wegen deren Hartnäckigkeit zu resignieren (was manche unserer Leser bereits taten). Man verweise sie auf folgende Textstellen:

StVZO § 54 (Fahrtrichtungsanzeiger) Abs. (4) 2; darin steht, wie die Fahrtrichtungsanzeiger beschaffen sein müssen, die Krafträder haben müssen; StVZO § 54 Abs. (5); darin steht, daß Kleinkrafträder (also bis 50 ccm) keine Fahrtrichtungsanzeiger haben müssen;

StVZO § 72 (Inkrafttreten der Verordnung); darin steht zum § 54 unter b): „Fahrtrichtungsanzeiger sind erst ab 1. Januar 1962 erforderlich an Kraftködern, die nach diesem Tage erstmals in den Verkehr kommen, von einem vom Bundesminister für Verkehr zu bestimmenden Tage ab an anderen Kraftködern.“

Dieser letztgenannte Tag ist bis heute nicht bestimmt worden — und wird es vernünftigerweise im Hinblick auf die unzureichende Elektrik der meisten älteren Kraftködern wahrscheinlich auch nie werden.

Wer jetzt noch Scherereien hat, nehme dieses Heft mit zur Behörde, lasse den Mann dort die StVZO aufschlagen und die hier angegebenen Absätze lesen. Eigentlich müßte er's dann glauben. S. R.

Motorradfahrer-Treffen in Schweden!

Am 2./3. Mai 1964 findet in Schweden auf der Karlskoga-Rennbahn ein Motorradfahrer-Tag statt. Karlskoga ist 500 km von Malmö entfernt, etwa auf der Höhe von Stockholm. Das wäre einmal etwas für unsere norddeutschen Wanderburschen. Am Sonntag ist eine Veteranen-Rallye vorgesehen (!!!), außerdem ein Rennen für Amateure (wer Lust hat, der kann dann also mal aufdrehen!), außerdem gibt es Zeltmöglichkeiten, es wird ein großes Feuer abgebrannt und gemeinsam werden Lieder gesungen, wie es auf der Drachen-Rallye in England üblich ist. Auskunft darüber gibt: die schwedische Motorradzeitschrift MC-Nytt, Postfach 134, Lerum (Schweden), z. Hd. Herrn Bengt Björklund.

Der Bestand an motorisierten Zweiradfahrzeugen

(ohne Mopeds und Mokicks) war lt. Statistik des Kraftfahr-Bundesamtes mit 2 447 664 Fahrzeugen Mitte 1956 in der deutschen Bundesrepublik am höchsten (1938 im gesamten Deutschen Reich: 1 513 328 Stück).

Per 1. Juli 1963 wurde in der Bundesrepublik noch ein Bestand von 1 180 949 Motorködern und Motorrollern (also wiederum ohne Mopeds und Mokicks, aber einschließlich der Kleinkraftködern) ermittelt. Darunter befanden sich 672 781 Motorködern über 50 ccm, die sich auf die einzelnen Klassen wie folgt verteilten:

bis 100 ccm	72 239
bis 125 ccm	91 320
bis 150 ccm	33 396
bis 175 ccm	81 818
bis 200 ccm	154 454
bis 250 ccm	205 886
bis 350 ccm	13 955
bis 500 ccm	14 135
über 500 ccm	5 578

In Westberlin waren zum gleichen Zeitpunkt (unter 17 007 motorisierten Zweiradfahrzeugen ohne Mopeds und Mokicks) 9298 Motorködern registriert.

Wie breit müssen Motorradlenker sein?

Wir werden immer mal wieder gefragt, wie breit mindestens ein Lenker sein müsse. Grund zu solcher Frage ist das Vorhaben, den vorhandenen Lenker zu kupieren oder Lenkerstummel anzubauen — bzw. die Beanstandung durch übereifrige Polizeikontrolle. Dazu ist folgendes zu sagen: Es gibt keine Bestimmung, die die Lenkerbreite für Motorködern vorschreibt! Wenn man sich trotz dem Beanstandungen beim Kupieren bzw. Anbauen eines schmäleren (und, kurioser-, aber folgerichtigerweise, auch eines breiteren, also eines Geländelenkers!) aussetzt, dann deshalb, weil die Breite des Lenkers zu den Einzelheiten gehört, die bei der Typ- bzw. Einzelprüfung eines Motorrad-Modells fixiert werden. Man darf also deshalb nicht ändern (bzw. müßte sich das, genaugenommen, beim TÜV nachträglich bestätigen lassen!), weil die Änderung der Lenkerbreite die Veränderung eines im Typ- bzw. Einzelgutachten festgelegten Details ist!

Dazu ist das nachstehende Schreiben des Kraftfahr-Bundesamtes in Flensburg interessant zu lesen, das auf Anfrage einer Industriefirma zugeht:

„Die Maße der Lenkerbreite für Motorködern sind in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) nicht vorgeschrieben. Die Beurteilung der richtigen Lenkerbreite kann nur im Zusammenhang mit dem zugehörigen Krafttrad und seinen Eigenschaften von dem zuständigen Technischen Überwachungsverein vorgenommen werden.“

Der amtlich anerkannte Sachverständige stellt bei der Typprüfung gemäß § 21 StVZO fest, ob das Krafttrad mit dem vorgesehenen Lenker verkehrssicher gelenkt werden kann.

Bei dem Einbau eines Lenkers mit anderen als im Gutachten vorgesehenen Maßen hält das Amt aus Gründen der Verkehrssicherheit eine erneute Prüfung für erforderlich.“

S. R.

Im Stil der Meisterfahrer

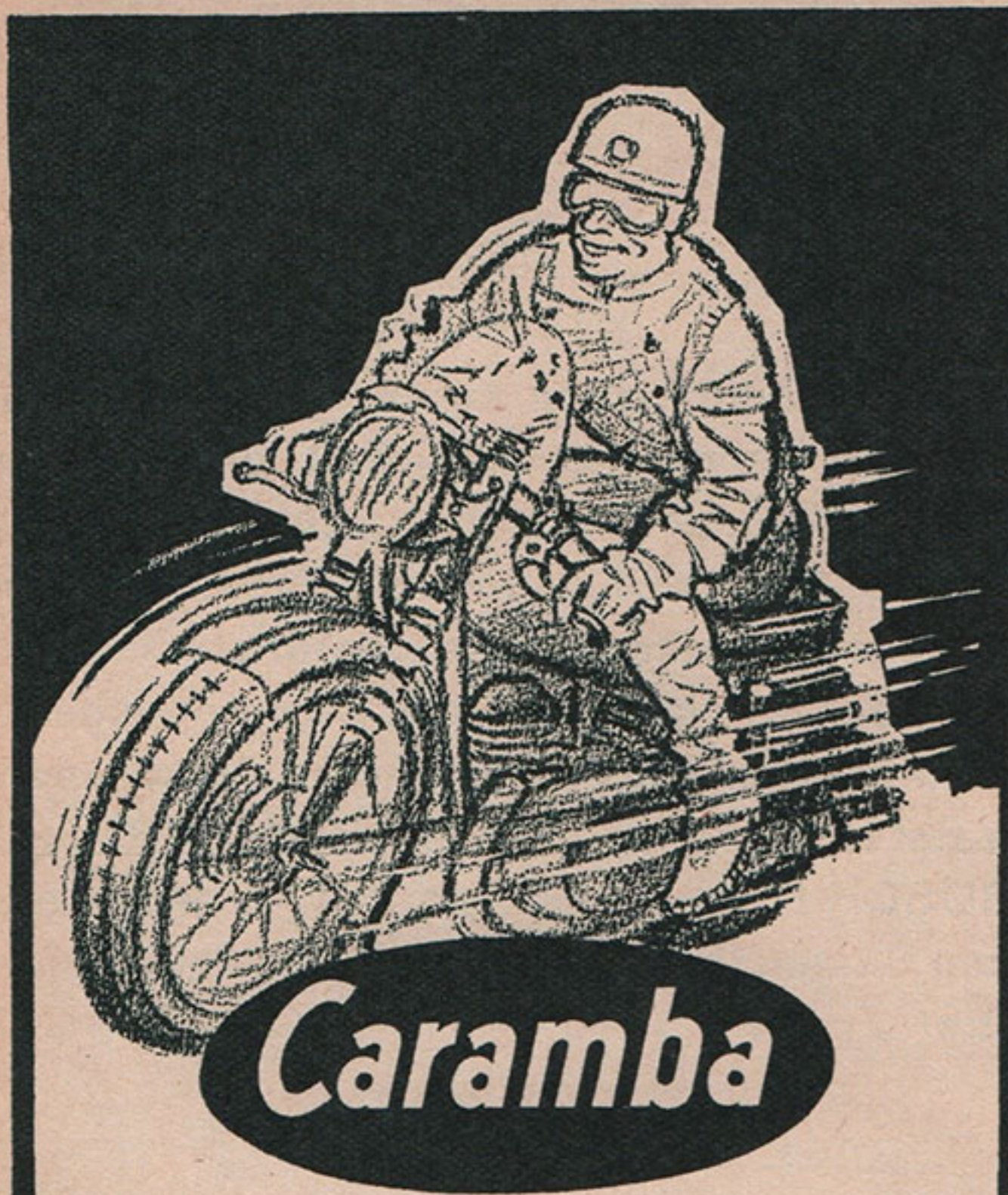
BOSCH-2takt-Zündkerzen thermo-elastic aus der sieggewohnten Rennkerze entwickelt, geben Ihrem Fahrzeug kraftvolle, sportliche Spritzigkeit; sie lassen kein Verschmutzen, keine Glühzündungen zu und sorgen damit für einen runden, wirtschaftlichen Motorlauf. Thermo-elastischer Arbeitsbereich - automatische Verbrennungsreinigung - präziser, kraftvoller Zündfunke - darauf kommt es an! Und hier der gute Rat für sicheren Start: die BOSCH-Batterie - Ihre erste Kraft: BOSCH-Batterien sind startfest, rüttelfest und langlebig. - Darum zum Besten Ihres Fahrzeugs in Ihrem eigenen Interesse - BOSCH bitte!



Abgestimmt auf den Verkehr von heute

BOSCH
ZÜNDKERZEN
thermo-elastic

M11S für Mopeds
P11S für Roller und Motorräder



gepflegte
Motorräder
Motorroller
Kleinwagen
sind
immer
Top-Fit

CARAMBA löst Rost und Schmutz bei feststehenden Schrauben, Splinten, Führungen usw., beseitigt Quietschgeräusche, pflegt bewegliche Metallteile, Ketten, Federn usw., ist gleitaktiv. Schützt vor Korrosionsschäden. Kurz: Für Sicherheit und Werterhaltung Ihres Fahrzeuges sind Sie mit CARAMBA immer gut beraten.



Kleinspritzkännchen Sprühdosen
Erhältlich in guten Fachgeschäften



RÜTGERSWERKE-AG, Abt. Autochemie · Duisburg
Fernsprecher 70141/43 · Fernschreiber 08-55 613



Einstelldaten für Superlux

Können Sie mir für meine Superlux die Einstelldaten für Zündung und Vergaser (Bing 2/24/34) mitteilen? Außerdem möchte ich gern wissen, mit welchen Mitteln ich die Stoßdämpfer aus der Vorderradgabel herausbekomme und wie das Übersetzungsverhältnis Motor-Hinterrad für Seitenwagenbetrieb ist. R. A. in L.

Hier sind die Einstelldaten für die Zündung an der Superlux und für den Vergaser:
Vergaser: Bing 2/24/34, Hauptdüse 120, Leerlaufdüse 35, Nadeldüse 1508, Nadelstellung 3, Leerlauf-Luftregulierschraube 1 Umdrehung offen.

Zündung: Zündzeitpunkt 4,8 mm v. o.T.
 Kontaktabstand am Unterbrecher 0,4–0,5 mm
 Zündkerze, serienmäßig Bosch W 240 T 11
 Elektrodenabstand an der Kerze 0,6–0,7 mm (bei Bosch)

Für den Ausbau der Federn und der Stoßdämpfer aus der Superlux-Vorderradgabel benötigen Sie einen Rohrschlüssel. Sie können ihn selbst aus einem dünnwandigen Stahlrohr anfertigen. Es muß mindestens 350 mm lang sein und bei einer Wandstärke von ca. 3 mm einen Außendurchmesser von 48 mm haben. Sie feilen das eine Ende so zurecht, daß zwei Zapfen von ca. 4 mm Höhe und 5–7 mm Breite entstehen. Diese sollen bei der Demontage der Feder in entsprechende Aussparungen der Befestigungsmutter im Gabelinneren einfassen. Das Stahlrohr sollte nahtlos und härtbar sein, denn zum Lösen der Federbefestigung benötigen Sie unter Umstand einigen Kraftaufwand. Sie durchbohren also das andere Rohrende, um hier einen Knebel zum Drehen durchstecken zu können.

Die normale Zähnezahlszahl am Abtriebsritzel der Superlux ist 18. Für den Seitenwagenbetrieb wählen Sie ein Ritzel mit 16 Zähnen.

Getriebekette will nicht passen

An meiner Ariel 650 ccm „Huntmaster“, Baujahr 1954, mußte ich eine neue Getriebekette einbauen. Die neue Kette war aber so stramm, daß sie bei laufendem Motor kreischte. Wenn ich ein gekröpftes Glied zusätzlich montierte, dann reichte die Verstellung wiederum nicht aus, und die Kette war zu lose. Das Motorritzel hat 24 Zähne, das Getriebezahnrad 42 Zähne. Gibt es dabei einen besonderen Trick? U. W. in H.

Die Länge der Primärkette ist für die ARIEL Huntmaster 650 ccm FH 1954 mit 72–73 Gliedern, je nach Übersetzung, angegeben. Der Durchhang soll 3/4" betragen, d. h., die Kette muß sich um dieses Maß auf- und abbewegen lassen. Ist die Kette mit richtiger Gliederzahl zu lang, so könnte die Ursache an sehr stark verschlissenen Motorritzel und Kupplungskettenrad liegen. Möglich ist aber auch, daß sich das Getriebe aus irgendeinem Grunde nicht weit genug zurück- bzw. vorschwenken läßt (verbogene Aufhängung, verklemmter Bolzen oder dergl.).

NSU-Konsul

Vor kurzem kaufte ich mir eine Konsul, für die ich jetzt die technischen Daten benötige. Die Maschine hat die genaue Typenbezeichnung 351 OS/T, Baujahr 1952, Motornummer 1 806 690. H. S. in W.

Hier sind die technischen Daten, die Sie von der NSU 351 OS/T wissen wollen. Zunächst die Vergasereinstellung: Bing 2/26/13 – 351 OS/T, Düse 105, Nadeldüse 2,68, Nadelstellung 2, Leerlaufdüse 45, Leerlauf-Luftregulierung 1/2 Umdr. offen. Der Zündzeitpunkt wird bei stehendem Motor und geschlossenen Fliehkewichten auf 1 mm Vorzündung einreguliert. Die Unterbrecherkontakte sollen 0,4–0,5 mm öffnen. Die Ventile werden nur bei kaltem Motor eingestellt. Es darf dann kein Spiel vorhanden sein.

Steuerzeiten für Adler MB und RS

Können Sie mir die Steuerzeiten vom Adler MB 250- und dem Adler RS-Motor mitteilen, und zwar für alle Kanäle. Hat der Adler MB-Motor die gleiche Kurbelwelle wie der RS-Motor, wenn nicht, welche Unterschiede bestehen zwischen beiden? Welche Firma liefert Pleuel für den RS-Motor? H.-J. S. in M.

Zu Ihren Fragen teilen wir Ihnen folgendes mit:

	bei MB	bei RS
Überströmkanäle öffnen bei	44,5 mm nach O. T.	44,5 mm nach O. T.
schließen bei	9,5 mm nach U. T.	9,5 mm nach U. T.
Auslaß öffnet bei	36,5 mm nach O. T.	34,5 mm nach O. T.
schließt bei	17,5 mm nach O. T.	19,5 mm nach O. T.
Einlaß öffnet bei	35 mm nach U. T.	32 mm nach U. T.
schließt bei	19 mm nach O. T.	22 mm nach O. T.

Die RS-Kurbelwelle unterscheidet sich in einigen Dingen von der der MB: Die Kurbelwangen sind breiter gehalten, da das Pleuel (Messerspleuel) schmaler ist, die Hubzapfen sind 19 mm stark, was erst bei den letzten S-Modellen und der Sprinter in der Serie eingeführt wurde. Die moderneren RS-Wellen (Bauart Klee) haben eine ganz andere Kupplungsbefestigung (mit Spannringen). Wir kennen keine Firma, die einzelne RS-Pleuel abgibt.

BSA A 10 mit Vergasersorgen

Vor kurzer Zeit kaufte ich mir eine BSA A 10, 650 ccm, Baujahr 1952. Jetzt habe ich Schwierigkeiten mit dem Vergaser. Können Sie mir bitte die Einstelldaten mitteilen? An meiner Maschine ist ein Amal-Standard-Vergaser mit 25 mm Ø angebaut. W. F. in G.

Für die BSA A 10, 650 ccm/1952, ist folgende Vergasereinstellung vorgeschrieben:
 Vergaser AMAL 276/ER/1DB, Hauptdüse 170 (mit Luftfilter), Nadeldüse .108, Gasschieber 6/4, Düsennadel in 2-Position.

*

Wichtige Nachricht für BMW-Fahrer!

Offiziell hat man folgendes wieder einmal nicht von BMW bekanntgegeben, obwohl eine solche Nachricht den BMW-Motorradfahrern genützt hätte. Wir übernehmen es deshalb für BMW, jenen Motorradfahrern davon Mitteilung zu machen, die es nicht durch Händler und Werkstätten erfahren: Alle R 69-S-Maschinen, die am 1. März 1963 nicht älter als zwei Jahre waren, werden im Werk München kostenlos mit einem Schwingungsdämpfer ausgerüstet. Dazu gehört natürlich auch ein neuer Stirndeckel. Ob auch die Entlüftung „modernisiert“ wird, konnten wir nicht erfahren. Aber nun bitte nicht an uns schreiben, sondern an die Abteilung Kundendienst der Bayerischen Motorenwerke AG., 8 München 13, Lerchenauer Straße 76, um einen Termin für den Umbau zu bekommen.



REDEN WIR VOM SPORT

GROSSER PREIS VON DEUTSCHLAND
Zeitplan 1964

Freitag, 17. Juli 1964: Training

7.00—19.00 Uhr	Sperrung der Rennstrecke
8.00—9.00 Uhr	Motorräder der Klasse bis 50 ccm
9.15—10.15 Uhr	Motorräder der Klasse bis 125 ccm
10.30—11.30 Uhr	Motorräder der Klasse bis 250 ccm
11.45—12.45 Uhr	Motorräder der Klasse bis 350 ccm
13.15—14.15 Uhr	Motorräder der Klasse bis 500 ccm
14.30—15.30 Uhr	Motorräder mit Seitenwagen
15.45—17.30 Uhr	Rennwagen Formel 2

Samstag, 18. Juli 1964: Training und Rennen

7.00 Uhr bis Sonntag nach dem Rennen	— Sperrung der Rennstrecke
8.00—8.45 Uhr	Training der Motorräder bis 250 ccm
9.00—9.45 Uhr	Training der Motorräder bis 350 ccm
10.00—10.45 Uhr	Training der Motorräder mit Seitenwagen
10.45—11.30 Uhr	Training der Motorräder bis 125 ccm
11.30—12.15 Uhr	Training der Motorräder bis 50 ccm
12.15—13.00 Uhr	Training der Motorräder bis 500 ccm
13.45 Uhr	Aufstellung der Motorräder bis 250 ccm
14.00 Uhr	Start zum Rennen über 11 Runden = 125,587 km
15.15 Uhr	Aufstellung der Motorräder bis 350 ccm
15.30 Uhr	Start zum Rennen über 14 Runden = 159,838 km
16.45—18.00 Uhr	Training der Rennwagen Formel 2

Sonntag, 19. Juli 1964: Rennen

	Sperrung der Rennstrecke für Fahrzeuge seit Samstag 7.00 Uhr
7.30 Uhr	Sperrung der Rennstrecke für Fußgänger
8.45 Uhr	Aufstellung der Motorräder bis 125 ccm
9.00 Uhr	Start zum Rennen über 9 Runden = 102,753 km
10.00 Uhr	Aufstellung der Motorräder bis 50 ccm
10.15 Uhr	Start zum Rennen über 9 Runden = 102,753 km
11.30 Uhr	Aufstellung der Motorräder bis 500 ccm
11.45 Uhr	Start zum Rennen über 18 Runden = 205,506 km
13.15—14.15 Uhr	Rollende Industrieschau (Korso)
14.15 Uhr	Aufstellung der Motorräder mit Seitenwagen
14.30 Uhr	Start zum Rennen über 9 Runden = 102,753 km
15.30 Uhr	Aufstellung der Rennwagen Formel 2
15.45 Uhr	Start zum Rennen über 15 Runden = 171,255 km
ca. 17.00 Uhr	Ende der Rennen auf dem Solitude-Ring
20.30 Uhr	Siegerehrung im Großen Kursaal in Stgt.-Bad Cannstatt

Der rhodesische Doppelweltmeister Jim Redman

wurde — trotz der gegen ihn seitens der FIM erhobenen Anschuldigungen, die bis heute weder zurückgenommen noch (was schwerlich möglich sein dürfte!) als berechtigt nachgewiesen wurden, jetzt in die britische Ehrenliste für höchste sportliche Verdienste im Jahr 1963 aufgenommen, eine Auszeichnung, die vor ihm nur den Engländern Frith, Duke, Surtees und dem verstorbenen Rhodesier Hocking zuteil geworden ist.

Für Motorrad-Weltrekordversuche

gelten ab 1964 nach einem Beschluß der FIM-Sportkommission drei Kategorien: Einspur-Motorräder, Dreiradfahrzeuge und „Spezialfahrzeuge“ mit zwei und drei Rädern.

Das Hauptquartier zur diesjährigen „Internationalen Sechstagesfahrt“

die der mitteldeutsche ADMV am 7.—12. September ausrichtet, wurde von Oberhof nach Erfurt verlegt, weil diese größere Stadt wesentlich bessere Organisations- und Unterbringungsmöglichkeiten bietet, als der verhältnismäßig kleine Thüringer Kurort. Im übrigen ist bis heute noch völlig offen, ob Fahrer aus der Bundesrepublik seitens der OMK bzw. der deutschen Behörden die Erlaubnis erhalten werden, an dieser Sechstagesfahrt teilzunehmen.

Internationales Trial Aachen

Das für den 5. 4. vorgesehene Int. Trial Aachen wurde auf den 25. 10. verlegt. (Übrigens erfahren wir diese Änderung erst jetzt, und erst durch Zufall bei einem Gespräch mit der OMK. Wenn also Veranstalter Verschiebungen und Änderungen vorhaben, dann muß uns dies rechtzeitig mitgeteilt werden, damit MOTORRAD-Leser nicht etwa umsonst hinfahren. Wir müssen also nochmals darauf hinweisen, daß wir auf keinen Fall für die Richtigkeit der Adressen, Terminverschiebungen, Änderungen, Streichungen und neu angesetzte Termine der in Heft 4/1964, Seite 104, veröffentlichten Sporttermine für 1964 und alle zukünftigen Termin-Veröffentlichungen im MOTORRAD eine Gewähr übernehmen können! Redaktion MOTORRAD.)

Die 3. Internationale Enzian-Rallye

findet vom 19. bis 21. Juni 1964 statt. Veranstalter: MSC „Enzian“, Wien, Postamt 50, Postfach 206 (Österreich).

Trial des ARKB in Amberg

Am 5. 4. findet in Amberg ein Trial statt. Start 9.00 Uhr, startberechtigt jeder Führerscheinbesitzer mit ordnungsgemäß zugelassenem Fahrzeug. Adresse: ARKB Amberg, Wolter Lorenz, 845 Amberg, Regensburger Str. 16. (Der ARKB wird nicht von der OMK betreut.)

RHEUMA? HEXENSCHUSS?

ABC-Pflaster lindert und heilt rheumatische Schmerzen durch hochwirksame Heilkräuter-Extrakte auf natürliche Weise. Es fördert die Durchblutung und Erwärmung, scheidet die schmerzverursachenden Stoffe über die Blutbahn aus und beseitigt in den meisten Fällen rasch die Beschwerden.

DM 1,50 in Apotheken

P 3109

Beiersdorf

ABC pflaster



SKIL mit SCHNAPP-FIX



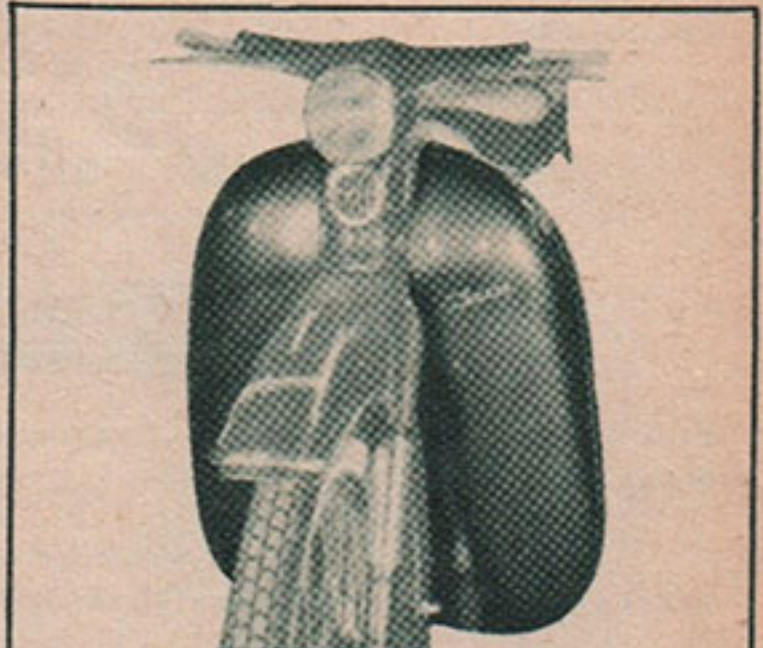
Ein wertvolles Gerät für Ihre Handwerksarbeiten in Haus, Garten und Garage. Mit der SKIL von LUX können Sie Holz und Metall sägen, schleifen, polieren, bohren (auch in Mauerwerk), Holz fräsen, nuten u. a. m.
Ideal zum Polieren Ihres Fahrzeuges!
Grundgerät: DM 136,50 mit SCHNAPP-FIX-Schnellkupplung zum blitzschnellen Auswechseln der vielen praktischen Zusatzgeräte. Satz zum Polieren DM 12,90.
Erhältlich beim Fachhandel oder direkt von LUX, Remscheid, per Nachnahme.
SKIL-Prospekt kostenlos! LUX-Farbkatalog gegen DM 1,— (in Briefmarken).

Ein LUX Gerät und
...selbst ist der Mann®
EMIL LUX, 5630 REMSCHEID ABT.SK140



Ernst Hoske liefert:
Sporttanks, Schalldämpfer, Sportlenker, Schutzbleche, Drehzahlmesseranlagen, sonstigen Sport-Zubehör und selbstverständlich auch neue BMW Motorräder, ausgestattet mit obigem Zubehör.
Bitte Preisliste anfordern
3251 Gr.-Hilligsfeld bei Hameln

Kostenlos
225-seitigen Foto-Katalog mit 277 günst. Foto- und Filmapparaten-, Projektoren- u. Feldstecher-Angeboten. Kamera ABC, 20 Schaja Vorteile. 1/2 Anzahl., 10 Raten, Ansicht, Garantie. Ihre alte Kamera nehmen wir in Zahlung.
PHOTO SCHAJA
Abt. 22 MÜNCHEN 2 2



Hestrü-Beinschilde
Sportausführung für Kreidler und Luxus Beinschild-Modelle. Großes Programm
„HESTRÜ“ H. Strümpfer
HEILBRONN/Neckar, Oststraße 96
Telefon 071 31/38 31

Anzeigenschluß
für Heft Nr. 8
ist am 24. März 1964

Die 3 Spezialschmiermittel für Motorrad, Roller und Mobil

haben sich vieltausendfach bewährt, wurden von bedeutenden Herstellerwerken erprobt und werden empfohlen. Für die Betriebssicherheit und als Dauerschmiermittel sind sie unentbehrlich.

KLUBER LUBRICATION

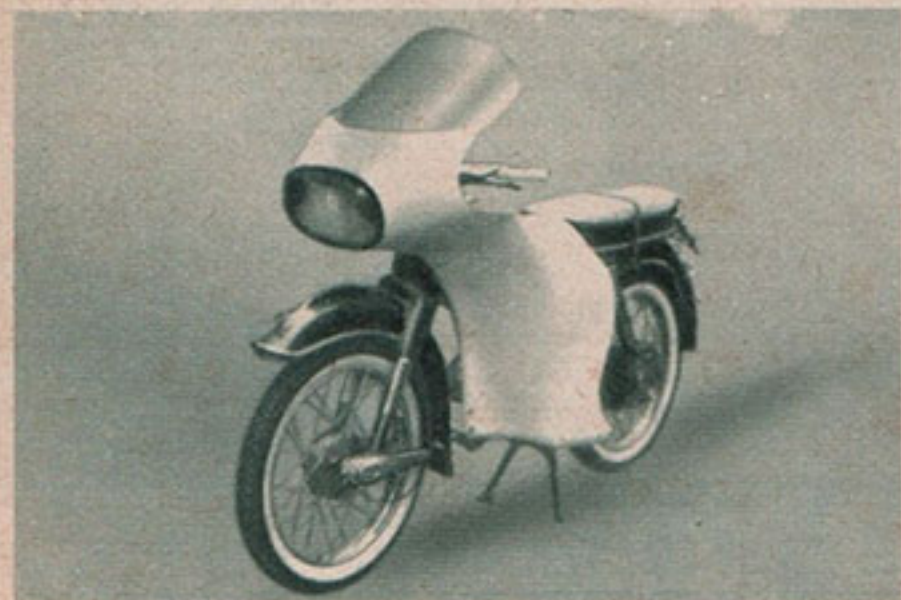
KR 29 B	● Spezialfließfett für alle Rollenketten für die Erst- und Vollfettung 300 g Dose DM 4.50 für die Nachschmierung 100 g Tube DM 2.—
RB MITTEL	● Dauerschmiermittel für Naben, alle Wälzlager, Bowdenzüge usw. 100 g Tube DM 4.—
ZB 91 GG	● Spezialfett für Bremsschlüssel, Bremsnocken, Bremshebelwelle, Zündverteiler, Kipphebel, Kippsattelgelenk und sonstige Gleitstellen 25 g Tube DM 1.90

Verlangen Sie diese „DREI“ bei Ihrem Händler oder in der Werkstätte. Wenn dort nicht zu erhalten, liefern wir direkt gegen Nachnahme.

Klüber Lubrication Ges. m. b. H. & Co. KG.
MÜNCHEN 25 · Geisenhausenerstr. 7 Telefon Sa. Nr. 78485 · FS Nr. 05/23131

Kiska

SPORTVERKLEIDUNGEN



Passend für alle Kreidler-Modelle

Erhältlich in jedem guten Kreidler-Fachgeschäft



Passend für alle 50er Zündapp mit Telegabel

Erhältlich in jedem guten Zündapp-Fachgeschäft

Einfache Montage in wenigen Minuten

Der

Schnell-Versand

liefert:

Motorrad-Zubehör und Ersatzteile

bekanntester deutscher und ausländischer Hersteller von Weltruf wie folgt:

Schalldämpfer

Frankfurter Topf: FT-MA 125 – der weltberühmte Schalldämpfer aus glanzpoliertem Alu-Guß, rost- und körperschallfrei, leicht zerlegbar und einzubauen, Sieger des Pariser Schalldämpferwettbewerbs – Sporterfolge! Lieferbar für alle Zweitaktmaschinen wie ADLER, TORNAX, LOHNER, PUCH etc. zum Preis von **DM 58,50** (siehe Abbildung).



Frankfurter Topf: FT-ME 52 für Kreidler Florett zum Preis von **DM 25,50**

Hoske-Tüten: für HOREX (REGINA, RESIDENT, IMPERATOR) **DM 56,-/Stk.**
für alle BMW-Typen **DM 56,-/Stk.**
für NSU MAX und ZÜNDAPP KS 601 **DM 56,-/Stk.**

Hoske-Doppelrohr-Tüten: für BMW R 69 S, R 50 und R 60 **DM 180,-/Satz**
Diese Ausführung ist einmalig in ihrer Art, Aussehen und Leistung!

Schalldämpfer in Originalausführung und Ersatzteile können auf Wunsch auch für viele Maschinen geliefert werden, z.B. für ADLER MB 250 (runde Ausführung, Stahlblech verchromt) **DM 52,50/Stk.**, ZÜNDAPP KS 601 **DM 53,85/Stk.**, NSU MAX **DM 64,-/Stk.** etc.

Auspuffrohre

für NSU MAX **DM 18,70/Stk.**, für HOREX REGINA **DM 34,70/Stk.**, für HOREX IMPERATOR und RESIDENT **DM 32,-/Stk.**, für ADLER MB 250 untenliegend **DM 38,-/Stk.**, hochgezogen **DM 39,-/Stk.**, für ZÜNDAPP KS 601 untenliegend **DM 42,-/Stk.**, hochgezogen mit Beinschutz und Querrohr kompl. **DM 156,-/Satz**

Vergaser – Sturzbügel – Sturzhelme

BING- und DELLORTO-VERGASER für alle BMW-Typen lieferbar.

HAWEG-Sturzbügel für alle BMW-Typen **DM 59,80/Paar** (bitte Type angeben).

BAYARD-STURZHELME: z. B. Modell TOTAL 723 **DM 48,-** (siehe Abbildung)

Alle Preise verstehen sich ab Lager Düsseldorf; Porto- und Verpackungskosten werden zum Selbstkostenpreis berechnet. Erfüllungsort u. Gerichtsstand ist Düsseldorf.



Schnell-Versand

Technisches Versandhaus Heinz W. Schnell

4 Düsseldorf, Am Wehrhahn 86, Telefon 354035

Voor m'n buitenlandse klanten eveneens bereikbaar zaterdag en zondagvoormiddag op het woonadres Berliner Allee 56, Telefon 157421

Dringende Bitte an unsere Kunden: Bitte geben Sie bei Bestellung die genaue Type Ihrer Maschine, ggf. wo nötig mit Einzelheiten, an – verbindlichen Dank!

St. Wendel

Der Internationale Preis des Saarlandes in St. Wendel findet nicht am 10. 5., sondern am 3. 5. statt.

Barcelona

Der Große Preis von Spanien, Barcelona, findet nicht am 3. 5., sondern am 10. 5. statt.

Neuanmeldungen

- 27. 9. Grasbahnen Langenwinkel (L/A – spez./serm.) – MSC Geroldseck (ADAC), 7631 Langenwinkel, Hauptstraße 52.
- 20. 9. Zuverlässigkeitsfahrt „Rund um Ennepetal“ (o) – ADAC-Gau Westfalen-West. Durchführung: MSC Ennepetal (ADAC), 5828 Ennepetal-Milspe, Schulstr. 14.
- 24. 5. Moto Cross (ex.nat.) – MSC Konstanz (DMV), 7750 Konstanz, Bücklestraße 70.

Termin-Verlegungen

- 6. 9. Grasbahnen Königsbrunn – neuer Termin: 30. 8. 1964
- 7. 6. Moto Cross Ingolstadt – neuer Termin: 28. 6. 1964

Das in der OMK-Mitteilung Nr. 8/64 irrtümlich mit Termin 24. Mai aufgenommene Moto Cross Göppingen findet am 14. Juni statt.

Die Rhönringfahrt am 26. 7. wird nicht durchgeführt. Als 3. Geländemeisterschaftslauf bestimmte daher die OMK die Harz-Heidefahrt am 24. Mai. Startort ist Bergen, Kreis Celle.

WAS IST AM NÜRBURGRING LOS?

Viele von uns machen bereits jetzt ihre Urlaubspläne, und es wird nicht wenige geben, die auch mit dem Gedanken eines Urlaubs in der Eifel am Nürburgring spielen. Damit nun diese besonders und die Motorsportfreunde ganz allgemein wissen, wann auf dem Ring etwas los ist und wann nicht, wann man dort als Besucher einmal um die herrliche Straße fahren kann und wann nicht, geben wir nachstehend den Nürburgring-Terminkalender für 1964 bekannt. Es empfiehlt sich aber immer, vorher anzurufen und nach der Belegung der Strecke zu fragen, wenn man auf dem Ring fahren will, da zu diesen Terminen noch Versuchsfahrten kommen können, die nicht vorher in diesem Kalender festgelegt sind. Auskunft über „Strecke frei“ oder „Strecke geschlossen“ kann in jedem Fall die Nürburgring-GMBH erteilen. Telefon Adenau (noch keine Vorwahl möglich) 100.

Wir können natürlich auch hier für Terminänderungen, Streichungen oder später noch hinzukommende Ereignisse keine Gewähr übernehmen. Diese Liste gibt den Stand vom 2. März 1964 an.

Nürburgring-Terminkalender 1964

- | | | |
|---|---|--|
| <p>Rennveranstaltungen</p> <p>19. 4. ADAC-Olympia-Pokal-Rennen für Tourenwagen
Veranstalter: ADAC-Gau Hansa, Hamburg</p> <p>26. 4. Intern. ADAC-Eifelrennen für Wagen und Motorräder
Veranstalter: ADAC-Gau Nordrhein, Köln</p> <p>17. 5. DKW-Silberschild-Rennen
Veranstalter: DKW-Club-Verband, Ingolstadt</p> <p>31. 5. Intern. ADAC-1000-km-Rennen
Veranstalter: ADAC-Gesamtclub, München</p> <p>21. 6. Großer Preis der Tourenwagen – Int. ADAC-6-Stunden-Rennen
Veranstalter: ACS, Saarbrücken</p> <p>12. 7. Intern. ADAC-12-Stunden-Rennen
Veranstalter: ADAC-Gau Hansa, Hamburg</p> <p>2. 8. Großer Preis von Deutschland für Rennwagen
Veranstalter: Automobilclub von Deutschland, Frankfurt a. M.</p> <p>6. 9. Intern. ADAC-500-km-Rennen
Veranstalter: ADAC-Gesamtclub, München</p> <p>27. 7. Intern. ADAC-Eifelpokal-Rennen
Veranstalter: ADAC-Gau Nordrhein, Köln</p> | <p>Lehrgänge</p> <p>7./8. 3. Fahrerlehrgang</p> <p>21./22. 3. Fahrerlehrgang</p> <p>11./12. 4. Fahrerlehrgang</p> <p>20./21. 4. Fahrerlehrgang</p> <p>20.–23. 5. Intern. Sportfahrer-Lehrgang</p> <p>9.–12. 9. Intern. Sportfahrer-Lehrgang</p> <p>30. 9.–3. 10. Intern. Fahrlehrer-Sportseminar</p> | <p>Veranstalter</p> <p>Motorsportclub, Langenfeld</p> <p>Automobilclub Blau-Gelb, Essen</p> <p>Niederrhein. Automobil-Club, Duisburg</p> <p>Verband der BMW-Clubs, Mülheim</p> <p>Scuderia Hanseat, Hamburg</p> <p>Scuderia Hanseat, Hamburg</p> <p>Scuderia Hanseat, Hamburg</p> |
| <p>Rallyes und Clubveranstaltungen</p> <p>21. 3. Automobilsport-Turnier „Nürburgring“</p> <p>4. 4. Intern. Roland-Rallye</p> <p>5. 4. Trainingsfahrt</p> <p>22. 4. Tulpen-Rallye 1964</p> <p>3. 5. Nordwestfälische ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt für Wagen</p> <p>8. 5. Internationale Rallye Wiesbaden</p> <p>24. 5. Eifelrundfahrt um Mayen</p> <p>7. 6. Intern. DMV-Eifel-Rallye</p> <p>13. 6. VII. KAC-Wertungsfahrt</p> <p>27. 6. Sauerländische ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt für Motorräder</p> <p>4. 7. Intern. Rallye Trifels</p> <p>25. 7. Intern. AvD-Rallye Nordrhein-Westfalen</p> <p>23. 8. Westf. ADAC-Grenzlandfahrt</p> <p>12. 9. Intern. Leinenweber-Rallye</p> <p>Intern. Rallye Bad Neuenahr</p> <p>11. 10. ADAC-Westfalenfahrt für Wagen</p> <p>17./18. 10. ADAC-Hunsrück-Eifelahrt</p> <p>24. 10. Niederbergische ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt</p> | <p>Veranstalter</p> <p>ADAC, Wetzlar</p> <p>Automobil-Sport-Club, Bremen</p> <p>Automobilclub, Warendorf</p> <p>RAC-Ouest, Den Haag</p> <p>ADAC-Gau Westfalen-West, Dortmund</p> <p>Wiesbadener Automobil-Club</p> <p>Motorsportclub, Mayen</p> <p>Rheydter Club für Motorsport</p> <p>Kölnener Automobil-Club</p> <p>ADAC-Gau Westfalen-West, Dortmund</p> <p>Intern. Sports Car Club, Kaiserslautern</p> <p>Rheinisch-Westf. AC, Düsseldorf</p> <p>Automobilclub Altkreis Schwelm</p> <p>Automobilclub, Bielefeld</p> <p>Mittelrheinischer AC, Köln</p> <p>ADAC-Gau Westf.-West, Dortmund</p> <p>ADAC-Gau Mittelrhein, Koblenz</p> <p>Motorsport-Club, Homberg</p> | |

MOTORRAD-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

Sofortige Einschaltung, kleine Preise
günstige Rabatte

Wegen Umzug preiswert zu verkaufen:

Norton 250 - 750 ccm

A.J.S. 250 - 650 ccm

Velocette 200 - 500 ccm
fabrikneu

A.J.S. 500 ccm Twin geb.,
überholt, TÜV abgenommen,
DM 1300.- b. 1500.-

MATCHLESS 350 ccm., 600.-

Royal Enfield, 500 ccm, Twin,
DM 400.-

Horex 250 u. 350 ccm, von
DM 250.- bis DM 700.-

Avon-Reifen 18, 19, 20 u. 21"

Lodge, K.L.G. Champion Kerzen
engl. Renold Ketten

Ersatzteile für engl. Maschinen, AJS,
Norton, Velocette, Matchless, BSA,
Triumph ab Lager.

Importeure:
Fr. u. W. Herrmann GmbH
ab 1. 2. 1964

Stuttgart-Sonnenberg
Laustraße 62, Tel. 71 04 08

ADLER

Reparat., Überholg. u. Spezialarb. an allen
Modellen übernimmt Wolfgang Kayser,
Motoren-Spezialwerkstatt, 7012 Fellbach-
Stuttgart, Ludwigsburger Str. 43. 38 362

Adler MB 250 S und **MB 250** sowie Ersatz-
teile u. Spezialwerkzeug, zus. DM 650.-,
zu verkaufen. Zuschriften unter M 4118 an
„das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042.
38 194

Dringend gesucht:
Reparatur-Handbuch für **MB (M) 250**. Gute
Bezahlung. Angebote unter M 4134 an
„das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042.
38 418

Suche dringend Werkstatt-Handbuch für
Adler M 250, MB 250. H. Klebl, 8 Mün-
chen 22, Wagmüllerstr. 18. 38 419

Verkaufe guterhaltene **ADLER MB 250**,
TUV bis 1965, 1 Rahmen M 200 mit ein-
geb. Telegabel (Hecker), 2 zeri. Motoren
200/250, 1 vergr. Tank u. a. Teile, für
DM 550.-. Reiner Sailer, 85 Nürnberg,
Siemensstr. 43. 38 433

Verkaufe **Adler MB 250 ccm**. 2 R 51/2-
Motoren mit Sportkolben. Suche Renn-
kombi Gr. 1,75. Fritz Koch, 6521 Becht-
heim, Hintergasse 30. 38 436

Verkaufe **Adler M 150**, Räder neu bereift,
Blinklichtanlage, Gepäckträger. Verkaufe
alles auch einzeln. Angebote an Bruno
Kaiser, 45 Osnabrück, Schledehauser-
weg 51. 38 503

Verkaufe **Adler**, Bauj. 56, Lichtmaschine
defekt, zum Preis von DM 250.-, wegen
Einberufung. Claus Kleber, 5 Köln, Lich-
hof 14. 38 507

Eilt!
Suche zwei **Adler MBS 250** oder **MB 250**
(nur gut erhalten), mit hochgezogenen
Auspuffanlagen oder Auspuffanlagen separ-
rat. Angebote an Helmut Diebold jr.,
8 München 13, Georgenstr. 82, Telefon
37 79 43. 38 518

Suche dringend eine **Adler-Sitzbank** für
MB 250. Willi Eisemann, Kaserne Haus-
hardt, 5164 Nörvenich, 1/L w Fla.Btl. 46.
38 535

AJS

A.J.S. Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
38 397

Achtung!
Verkaufe Original **AJS 7 R-Vorderrad**.
Horst Ebert, 6901 Grein. 38 551



Verkaufe **AJS 30 CSR**,
40 PS, 175 km/h ge-
stoppt, 23 000 km. Lange,
285 Bremerhaven, Les-
singstraße 19. 38 472

Für Freunde des modernen 1-Zyl. Kurzhub-
motors die beiden 500 ccm-Modelle der
neuesten Entwicklung

Karl Witzemann, Mechaniker-Meister
75 Karlsruhe, Waldhornstr. 30 · Tel. 6 58 35
mit dem seit 30 Jahren bekannten Kundend.

ARDIE

Suche **Ardie BD 175 ccm**, Motor zum Aus-
schlachten. Emil Dietiker, Thalwil/ZH
(Schweiz), Mühlebachstr. 45. 38 453

BERNEGG

Eilt! Sehr günstiges **Bernegg-Verkaufs-**
angebot. Genaue Auskunft durch Glow,
3341 Leinde. 38 553

BSA

BSA Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
38 398

Verkaufe **BSA Road Rocket**, erstklassig,
sehr schnell. Prediger, 433 Mülheim-Ruhr,
Fr.-Ebert-Str. 60. 38 462

Suche Zylinder, evtl. mit Kolben, für
A 10, Bauj. 53, oder kompl. Motor 650 ccm.
Rühl, 1 Berlin 65, Weddingstr. 4. 38 479

BSA Motoren-Instandsetzung Motorräder

großes Ersatzteillager, auch für ältere Typen
Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstr. 3

A 65 Star 2-Zyl. Tourensport, 650 ccm,
38 PS · **A 65 R Rocket 2-Zyl. Straßensport**,
650 ccm, 42 PS, Blockmotor.

Karl Witzemann, Mechaniker-Meister
75 Karlsruhe, Waldhornstr. 30 · Tel. 6 58 35
mit dem seit 30 Jahren bekannten Kundend.

Verkaufe von **BSA A 7 Schwingenmodell**:
1 Rahmen mit Seitenwagenanschlüssen,
Oltank, Werkzeugbeh., hint. Schutzblech,
Bremst. mit Ankerp., Kettenschutz, Stoßd.
u. Motoraufh. DM 200.-, 1 Getriebe
DM 50.-, 1 Kurbelwellengeh. mit Nocken-
welle DM 45.-, 1 Gabel mit Steuerk.
u. Bremst. DM 50.-. Viele Kleinteile.
Bitte Preisliste anfordern. Manfred Eberle,
85 Nürnberg, Hilbringer Str. 12. 38 598

BULTACO

Achtung Renn- und Sportfahrer!

125 ccm Rennmaschine, 27 PS, 6-Gang (wie letztjähri-
ge Werksausführung mit "Modena" Zylinder und rundem
Einlaß) sowie 200 ccm, 6-Gang, 32 PS. Rennmaschinen
kurzfristig lieferbar. Moto Cross u. Grasbahn 200 ccm
u. 125 ccm, 22 bzw. 29 PS sofort lieferbar sowie auch
superschnelle Sportmaschinen 125 und 200 ccm. Gelän-
demodell "Matador" 125 ccm, 15 PS, 175 ccm, 21 PS, und
200 ccm, 24 PS, ab April lieferbar.
Motoren für alle Zwecke lieferbar!
Generalimporteur u. Ersatzteillager: **Alfons Mohr**,
5441 Hausen bei Mayen (Nettetal) (Am Nürburgring)
Telefon Mayen 26 44

DKW

Ersatzteillager für DKW-Mopeds

Rudolf Baitinger, Stuttgart,
Hauptstätter Straße 45
Fernruf 24 57 12. Stützpunkt
der Zweirad Union AG. 38 387

Achtung Moto Cross-Fahrer!
Verkaufe meine sehr schnelle 250 ccm
Moto Cross-Maschine von **Herbert Ott**,
Alu-Zylinder, Motor, komplett überholt,
noch kein Rennen gefahren mit viel neuen
Ersatzteilen an den Meistbietenden. M.
Schelshorn, Hofmatt 227, Aarburg AG
(Schweiz). 38 509

Suche für **RT 350**, Bauj. 55, rechten Werk-
zeugkasten, Tacho, 2 Reifen. Angebote
mit Preis an Claus P e t e r, 8 München 19,
Walhallastr. 25/0. 38 493

Verkaufe von **DKW RT 350 S**; 1 Vorder-
radkotflügel DM 20.-, 1 Hinterradkotfl.
DM 20.-, 1 Kettenkast. kompl., DM 30.-,
2 Federbeine DM 35.-, 1 Vorderrad DM
40.-, 1 Hinterrad DM 50.-, 1 Fahrersattel
DM 10.-, 1 Werkzeugkasten mit Haupt-
bremszylinder kompl. DM 30.-, 1 Aus-
puffanlage kompl. DM 45.-, 1 Tank
DM 30.-, 1 Batteriekasten DM 5.-. Erich
Balsler, 6301 Albach bei Gießen, Gießener
Straße 9. 38 584

DUCATI

Ducati 175 S, wie neu, verkauft für DM
900.-. Lothar Litzel 708 Aalen, Lamm-
straße 2. 38 444

Verkaufe rote **Ducati 200 Elite**, mit Hoske-
tülle, in sehr gutem Zustand, Bauj. 1961,
mit 15 000 km. Eckart Liebermann, 72 Tut-
tingen (Württ.), Stockacher Str. 55. 38 369

GELÄNDEMASCHINEN

Verkaufe **Hercules K 175 GS**, in gutem
Zustand, TÜV bis 1965, bestens geeignet
für Ausweisfahrer — Deutsche Ausweis-
meistermaschine 1963 — für DM 650.-.
E. Schwär, 7220 Schweningen a. N.,
Wielandstr. 14. 38 420

Suche 50 ccm-Geländemaschine, Zündapp
oder **Hercules** bevorzugt. Möglichst im
süddeutschen Raum. Angeb. unter M 4135
an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Post-
fach 1042. 38 421

Zündapp **GS 100**, neuwertig, TÜV 1965,
mit Werksmotor — Breitwand — u. 21er-
Vorderrad, wegen Aufgabe des Gelände-
sports, preisgünstig zu verkaufen. Alf
Hasselbach, 6301 Rodheim/Bieber über
Gießen. 38 437

Verkaufe **Zündapp GS 75**, 3000 km, ca.
DM 850.-. Zuschriften unter M 4127 an
„das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042.
38 343

Suche **Hercules GS 100** oder **175**, 4-Gang,
ab Bj. 60, TÜV abgen., für DM 600.- bar.
Verkaufe **54er Maico GS 175** u. **GS 250**
(zerlegt), auch in Teilen, gegen Gebot.
P. Thöne, 3 Hannover, Schulze-Delitzsch-
Straße 23. 38 523

Ia **Jawa-Geländesport**, 125 ccm, Mod. 62,
wenig gelaufen, einsatzbereit, TÜV März
1966, für ca. DM 470.- zu verkaufen.
Teilzahlg. möglich. H. Merk, 2391 Tarp,
Postfach 531. 38 519

Zündapp **GS 175**, Werksmasch. von Specht,
1962, s. schnell, startkl. G. Dühorn, 75
Karlsruhe, Sofienstr. 189 a, Telef. abends
5 68 53. 38 589

Verkaufe: Wegen Todesfall **GS 75 Ge-
ländesport**; neu, noch nicht gelaufen, mit
versch. Übersetzungen u. Zubehör. Ferner:
Von Adler M 250 2 Motoren, 2 Rahmen,
Laufräder u. verschiedenes. Peter Mayr-
hofer, 2 Hamburg, Dunkersweg 31 a, Tele-
fon 6 51 76 83. 38 558

GOGGO

Roller mit Beiwagen (**Goggo**), Atm., Blink-
licht, neu bereift Ia Zustand, zu ver-
kaufen, Preis DM 250.-. Paul Rehder,
22 Elmshorn (Holst.), Langenmoor 39.
38 488

GO-KART

2 **Go-Kart Stihl-Piccolo S.K.** 1302 100 ccm
u. **Stihl Eigenbau S.K.** 120 200 ccm, in
sehr gepflegtem Zustand, preiswert abzu-
geben. Heinz Rühle, 7301 Aichelberg,
Haldenstr. 14. 38 499

GREEVES

Wegen Aufgabe des **TRIALSPORTS** zu
verkaufen:

Greeves

TRIAL-MASCHINE, Modell 24, TES MK II,
Jahrgang 1964, neuestes Modell, wenig
gefahren. Rudolf Hüsler, Rebhügelstr. 12,
Zürich 3/45 (Schweiz). 38 583

HARLEY-DAVIDSON

Importeur **Georg Suck**, Hamb.-Stellingen,
Hagenbeckstr. 1-5, immer einwandfreie
Gebrauchtmaschinen am Lager. 38 529

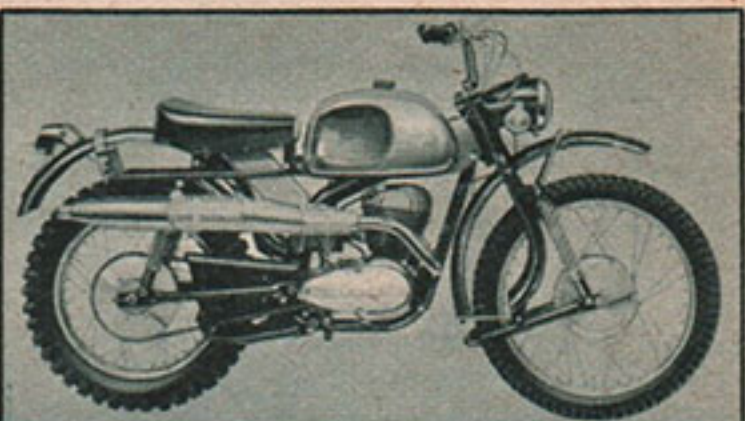
HEINKEL

Spezial-Zubehör für **TOURIST** - Bildpro-
spekt, "HEI" gratis. Karl-Heinz Meller,
2 Hamburg 22, Winterhuder Weg 58-62

HERCULES

Alu-Kettenkasten bis 62 Zähne für 175 GS
mit Sachsnahe unter Verwendung der
Seriengummischienen DM 35.-. Weiter
liefern wir: Belstaff-, Drax- u. Wellhofer-
anzüge, Giseniahosen, Römerhelme, Win-
terbrillen und **BERU**-Kerzen sämtlicher
Wärmewerte und Typen.

A. Scheuenstuhl, 85 Nürnberg, Kirchenstraße 21



Das ist die neue K 175 GS

20 kg leichter durch neues Fahr-
gestell 1960.— DM
K 50 GS 1460.— DM
K 103 GS 1710.— DM

Alle GS-Modelle sind nur begrenzt
lieferbar. Teilzahlung möglich.
Anfragen erbeten an

Rolf Rohardt, Motorfahrzeuge
243 Neustadt/Holst., Reiferstr. 2a

HONDA



Honda- Motorräder

alle von 50-305 ccm und das „Kleinste“
HONDA-Monkey. Neu: **HONDA CGM**
100/49 ccm, Führerschein Kl. 5, DM 895.-

Ersatzteile + Reparaturen

HONDA - Motorüberholungen

Bezirksvertretung · Motorradzentrale

Franz Beckmann

6 Frankfurt a. M.-Rödelheim, Radlostr. 16

HONDA alle Modelle sofort
lieferbar. Ersatzteil-
lager. Reparaturen.

NESTLER · BONN, STIFTSPLATZ 1-3

Honda Motorräder in Berlin

Bezirksvertretung **Kurt Kannenberg**,
Kraftfahrzeuge, Berlin 31 (Halensee)
Joachim-Friedrich-Str. 34, Tel.: 887 64 33

ACHTUNG, HONDA-FAHRER!
Reparaturen und Generalüberholungen von Honda-Motoren
schnell und preiswert Honda-Motorräder. Ersatzteile,
Tauschzylinder.

RÜDIGER LIENERT

Kraftfahrzeuge, Kfz.-Teile, Kfz.-Zubehör
Spezialausrüstung für Motorsport
Hamburg-Harburg, Hastedtplatz 17. Telefon 77 55 06

Sämtl. Honda - Motorräder

von 50-300 ccm ab Lager lieferbar. Täg-
lich Expres-Versand von Honda-Ersatz-
teilen. Honda Bezirksvertretung:

Bruno Lippke, Kempten im Allgäu,
Füssener Straße 56, Telefon 76 78

Honda Motorräder

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



Verkaufe **Honda CB 92**,
in bestem Zustand, für
DM 1000.-; Drehzahl-
VDO, Bereifung 90%,
6000 km gelaufen. Bern-
auer, 678 Pirmasens,
Landauer Str. 19 b, Telefon 25 61. 38 467

HONDA Benley 125, fabrikneu, günstig
zu verkaufen. Nehme Maschine zurück
oder 125er **HONDA-Motor**, auch defekt.
FRITZ ROTH, 6949 Hammelbach (Odw.).
38 478

HONDA 250 ccm Supersport, blau, nur
3654 km gelaufen, in einwandfr. Zustand,
für DM 1600.- wegen Anschaffung einer
CL 72 äußerst preisgünstig zu verkaufen.
MOTOREN-STEINDL KG., 845 Amberg,
Mosacherweg 4, Telefon 24 90. 38 511

Verkaufe **HONDA Sport 50 ccm**, Bauj.
Aug. 1963, rot, für ca. DM 680.- bar.
Hubert Overkott, 4832 Wiedenbrück, Kuni-
gundenstraße 16. 38 439



Die BMW-Seite



Ersatzteile

für ältere BMW-Typen ab Lager
A. Fischer,
8 München 13, Hess-Str. 4
Telefon 220709

Kaufe bar alle BMW-Motorräder

500 und 600 ccm ab Baujahr 51-62 und R 25/3, R 26, R 27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Cirkrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9

SEIT 1935

überh. gebrauchte Motorräder
Ständig große Auswahl in BMW Motor-
rädern von 250 ccm bis 600 ccm, auf Teil-
zahlung ohne Aufschlag.
PABST HAMBURG 22
Wandsbeker Ch. 96 · Telefon 25 48 05

Kaufe sämtl. Typen BMW
Tageshöchstpreise, Barzahlg., Abhol.
Ondrak, München 23, Ungererstr. 137, Tel. 366428

Wir kaufen laufend gegen Barzahlung BMW-Kräder

500-600 ccm ab Baujahr 1951, 250 ccm
R 25/3, R 26 und R 27 und Wehrmachts-
maschinen 750 ccm.

Hermes, 85 Nürnberg, Emilienstr. 8



Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
38 399

BMW-Motorräder ab Bauj. 55 bei sofortiger
Abnahme und Barzahlung zu kaufen
gesucht. C. van Hal, Groesbeek (Holl-
land), Ottenhofstr. 40, Tel. 279. 38 395

**Ich kaufe alle BMW-Motorräder gegen
Barzahlung. Angeb. mit Preis. u. Typ
an Irmgard van den Berg, 413 Moers-
Asberg, Essenberger Str. 80. 38 391**

BMW Motorräder liefert:
Alfons Mohr, 5541 Hausen bei Mayen (Nettel-
tal) (Am Nürburgring) Telefon Mayen 2644

Suche guterhaltene BMW 500 ccm, mit
Extras, ab Bauj. 54. Zahle bar. Zuschriften
mit Foto an Eckart Buche, 666 Zwei-
brücken, Postfach 760. 38 449

Verkaufe BMW R 50 S, 2400 km, wie aus
dem Laden, gegen DM 3000.— in bar.
Alfred Heinlein, 85 Nürnberg, Schedel-
straße 33, Telefon 48 17 00. 38 438

Suche dringend SW-Kardan oder Zahn-
räder 7:32 für R 51/III, Bauj. 1952, sowie
2 Auspuffkrümmer. Zuschriften an Franz
Happach, 6701 Maxdorf ü. Ludwigsh./Rh.,
Lambshheimer Str. 31. 38 413

Verkaufe unfallbeschädigte R 25/2 DM
80.—. Volker Bremer, 8972 Sonthofen,
Berghofer Str. 17/II. 38 538

HONDA

Honda CB 77, Bauj. 63, mit ENS-Renn-
verkleidung, 4000 km gelaufen, prima Zu-
stand, wegen Gesundheitszustand zu ver-
kaufen. Franz Kopf, 8907 Thannhausen,
Frühmeßstr. 29. 38 536

62er Honda 250 SS CB 72, Lenkerstummel,
22 Ltr.-Tank, hydr. L.-Dämpfer, neu engl.
Racing-bereift, generalüberh., für DM
1600.— zu verkaufen. 1 neuwert. Kurbel-
welle DM 130.—. Rolf Schütt, 1 Berlin 21,
Kirchstr. 20. 38 578

HOREX

Verkaufe 2 kompl. Bremsnaben von Horex
Imperator, Preis à DM 35.—. Klaus Em-
bach, 68 Friedrichsfeld, Trautenfeldstr. 34.
38 371

R 69 S-Gespann, weiß, nur Lang-
strecke gefahren, Garagenunterkunft,
36 000 km, in gutem Zustand, gr. Tank,
bes. breite Sitzbank; genauer DICO-
Drehzahlm., fast neu bereift, bei km-
Stand 20 000 im Werk (Mstr. Achatz)
auf neuesten techn. Stand gebracht;
Gaszugverteil.; SW Steib TR 500 mit
Reserverad, Scheibe, große Rück- und
Stopplichter u. a., nur prakt. Details.
Ernst Leverkus, c/o, MOTORRAD-
Redaktion, 7 Stuttgart, Seidenstr. 50.
38 566

**Zu kaufen gesucht alle BMW-Motor-
räder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung.**
Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen,
Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland),
Telefon 0 17 29 — 120. 38 394

Verkaufe R 51/3, Bauj. 1954, Vollnaben,
24 Ltr.-Tank, guter Zustand, mit oder
ohne Steib S 500 L (Mai-spezialgefedert),
für DM 850.— bzw. DM 700.—. H. J. Mai,
7441 Grötzingen, Schillerstr. 17. 38 417

Original-Ersatzteile für BMW-Motorräder,
auch f. ält. Modelle. E. Kathrein, 6239
Lorsbach (Taunus). 38 392

Hochfeste Alu-Zylinder 750 ccm für R 69,
R 69 S, 35-50 PS; nur leichte Ander. an
Gehäuse u. Kopf. Preis: 2 Zyl. mit Kolben
usw. DM 450.—; mit Montage DM 500.—.
Wolfgang Kayser, Motoren-Spezialwerk-
statt, 7012 Fellbach-Stuttgart, Ludwigs-
burger Straße 43. 38 361

Verkaufe R 50 S, Bauj. 62, 18 500 km,
1. Hand, garagengepfl., neu bereift, Motor
u. Fahrgest. in Ia Zustand, 25 Ltr.-Hoske-
Tank, DM 2200.—. Henry Kiel, 2 Ham-
burg 20, Schrammsweg 15. 38 378

Verkaufe BMW R 68, Bauj. 52, Sport,
35-Liter-Tank, bester Zustand, inklusive
Rennanzug Gr. 48, schwarze italienische
Rennstiefel Gr. 42, Brille, Avus-u. Römer-
helm, neuwertig, zum Barpreis von DM
3000.—. Zuschriften unter M 4121 an „das
MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042.
38 223

BMW 500/600 ccm, ab Bauj. 1951, (auch
defekt), bis DM 300.— bar gesucht. Selbst-
abholung! Angebote mit Typ u. Bauj.
unter M 4132 an „das MOTORRAD“,
Stuttgart, Postfach 1042. 38 409

BMW R 26 oder R 27 gegen bar gesucht.
W. Matthes, 541 Höhr-Grenzhausen, Am
Grübchen 20. 38 376

Suche R 50 bis DM 1000.— gegen bar. A.
Küstner, 7 Stuttgart-Rot, Talheimer Str. 2.
38 576

Verkaufe von BMW R 69 S: Hoske 32 Ltr.-
Tank, silbergrau mit Tankd. u. verschleiß-
barem Tankd., neu, DM 245.—, Sturz-
bügel, neu, DM 45.—, VDO-Drehzahlm.,
neu, DM 90.—, Seitenständer, neu, DM
20.—, Bütow-Tankrucksack, neu, DM 30.—,
Sportbügel, neu, DM 10.—, Sturzhelm,
Rennb., neu, DM 35.—, Harro-Touren-
kombi mit Regenzeug, neu, für Gr. 170 cm
schlank, DM 220.—. Harald Zieb, 439 Glad-
beck/Brauck, Emscher Str. 14. 38 592

Verkaufe „Weißen Elefanten“ R 51/3,
Bauj. 54, mit Hoske 32 Ltr.-Lank, neuer
Auspuffanlage u. Vollnaben, gegen Gebot.
1 Rahmen R 51/3 für DM 60.—. R 25/2
Kardan u. Getriebe je DM 40.—. A.
Zimmermann, 465 Gelsenkirchen-Horst-
Fischerstr. 116. 38 541

Verworner liefert BMW, DKW, Express,
Hercules, Maico, Rabeneck Victoria,
Zündapp; Riesenersatzteillager, Versand
nach allen Orten. 1 Berlin 65, Müller-
straße 40, Telefon 4 55 17 06, und Laden-
geschäft, 1 Berlin-Moabit (21), Ufnau-
straße 14. 38 382

Suche Original BMW-„RS-Tank“. Hermann
Buhr, 2 HH-Stellingen, Hagenbeckstr. 37.
38 377

Kaufe R 67 oder R 67/2 bis DM 400.—,
Vollnabe R 51/3, R 67/2, Bauj. 54, bis DM
500.—, R 50 bis DM 700.—, R 26 DM 300.—
bis DM 400.—. Barzahlung, Abholung,
Bauj., Typ u. Preisangebote unter M 4141
an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Post-
fach 1042. 38 515

Verkaufe R 68, Hoske-Tank, sehr guter
Zustand, sehr schnell, TÜV 1965, Bereifg.
90%, DM 1200.—. Karl Warmer, 86 Bam-
berg, Markusstr. 11. 38 422

Eilt sehr!
BMW R 50 bis DM 1600.— bar sofort
gesucht. Bernd Vogl, 45 Dortmund-Eich-
linghofen, Hansmannstr. 15. 38 432

Verkaufe BMW R 50-Motor, neu, neuester
Stand, für DM 950.—. Ernst Radtschnigg,
8 München 13, Lüneburger Str. Nr. 4.
38 434

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 62, 17 000
km, auf neuesten Stand m. Schwingungs-
dämpfer, neuer Kurbelw. u. Zyl. n. Überh.
0 km, mit Gläser-Verkl., Meier-T., Sport-
lenker u. Armaturen, Drehzahlm. um-
ständeb. gegen bar, Preis DM 3100.—,
1 Harr-Tourenk. 170 cm, schlank u. Harr-
Rennstiefel Gr. 42 m. Nierengürtel DM
200.—. Zuschriften unter M 4119 an „das
MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042.
38 221

Verkaufe 51/III, perlweiß, V.-Naben,
Hoske-Tank, Sturzbügel, Fanfaren, Motor
überholt, DM 1250.— (vers. u. verst.).
W. Oberhel, 2 HH-Bramfeld, Kol. 560,
Weg 8, Parz. 190. 38 450

R 50 S zu verkaufen, Bauj. 61, 34 000 km
gelaufen, einwandfr. Zustand, gute Be-
reifg., DM 2000.— bar. Herbert Christian,
6618 Wadern, Egon-Reinert-Str. 35. 38 451

Verkaufe R 51/3, Bauj. 54, Vollnaben,
gr. Tank, Bank, Sportlenker u. -hebel,
Sturzbügel, ca. DM 700.—. Harry Brose,
24 Lübeck, Rosenstr. 8. 38 456

Suche guterh. BMW R 50 od. R 60. Zahle
bis DM 1500.— bar. B. Winkelmeier,
8077 Reichertshofen, Marktmühle 5. 38 466

Gründlich generalüberholte R 51/3, Bauj.
1952, mit oder ohne S 350, zu verkaufen.
DM 700.— oder gegen 50er bis 250er zu
tauschen. Bauj. und Zustand gleich.
Manauthon, 7033 Herrenberg, Steinbeis-
straße 15. 38 468

Verkaufe von R 69: Laufrad kompl. DM
120.—, 2 Alufelgen je DM 30.—, Nocken-
welle DM 20.—, Vergaser rechts DM 20.—,
Schwungscheibe DM 45.—, 1 Satz Speichen
DM 20.—, Kurbelwelle, 1 Pleuel, beschä-
digt, DM 50.—. Paul Rüger, 545 Neuwied,
Bismarckstr. 1. 38 579

BMW R 69 S, Bauj. 61, 14 500 km gel.,
Bestzustand, beide Kolben u. Zylinder
neu, für DM 2400.— bar zu verkaufen.
Lothar Peter, 35 Kassel, Hupfeldstr. 21,
Ruf 05 61/1 90 75. 38 547

BMW R 51/3, Sitzbank, Sturzbügel, über-
holt, um DM 300.— zu verkaufen. Kamps,
4235 Schermbeck, Mittelstr. 30, Telef. 130.
38 563

Verkaufe wegen Bundeswehr bestens ge-
pflegte BMW R 50, 60 000 km, Schorsch-
Meier-Bank, nur Langstrecken gefahren!
Preis DM 1500.—. Manfred Leuser, 7521
Ubstadt, Stettfelder Str. 26. 38 470

BMW R 50, Bauj. 58, leicht frisiert, mit
Hoske-Tank, Sportgas, -lenker, Rennhebel,
in einwandfreiem Zustand, zu verkaufen,
ca. DM 1950.—. Hans Bruder, 785 Lör-
rach 4, Hinterdorfstr. 50. 38 471

Verkaufe R 50, wie neu, mit viel Chrom,
sowie Hoske-Tank 28 Ltr., u. Hoske-Tüten,
Liebhäberstück. Kurt Halverscheid, 5 Köln-
Holweide, Ferd.-Stücker-Str. 36. 38 495

Verkaufe R 67/3, SW-übersetzt, jedoch
Solo, Hoske-Tank, Meier-Bank, lange
Hebel, TÜV bis 1. 66, Reifen 90%/ig,
590 ccm, 28 PS, für DM 400.— überholt,
gegen Höchstgebot. Georg-W. Sanders,
28 Bremen, Feldstr. 66. 38 501

Verkaufe BMW Spezial, Richter-Kabine,
gebremst, Reserve-Rad, gegen Gebot. R.
Bonnen, 4041 Vorst/Neuß, Heide 8. 38 506

Zerlegte R 51/3 mit Brief, Bauj. 53, def.
Motor, billig abzugeben, auch Einzelteile.
Kurt Hennemann, 61 Dst.-Eberstadt,
Eschelkopfweg 21. 38 510

BMW R 26, Bauj. 1960, ca. 20 000 km,
DM 800.— zu verkaufen. P. Luft, 609
Rüsselsheim, Lenbachstr. 30. 38 512

Verkaufe BMW R 50, 1957, Bestzustand,
mit Gläser-Sportverkleidung, viel Chrom.
SM-Bank, 28 Ltr.-SM-Tank, Sturzbügel,
Verhandlungspreis: DM 2000.—. St. Schnei-
der, 5486 Oberwinter, Gartenpfad 6. Be-
sichtigungsmöglichkeit: samstags. 38 516

BMW R 50, Bauj. 60, 23 000 km, viel ver-
chromt, Hoske-Tank u. -Tüten, Bereifung
90%, Maschine in neuwertigem Zustand,
wurde immer nur in den Sommermona-
ten gefahren, zu verkaufen, Preis DM
2200.—. Thomas Hinterseer, 8222 Ruh-
polding, Brand 17. 38 520

Suche dringend großen Tank ab 27 Ltr.
für R 50 S. Dieter Kassel, 2851 Ostern-
dorf, üb. Bremerhaven. 38 582

Suche 500/600 ccm, ab Bauj. 54, evtl. mit
Seitenwagen bis ca. DM 1100.—. Werner
Hummel, 808 Emmering, Hauptstr. 16.
38 565

R 50 S, weiß, 1961, 25 000 km, DM 2000.—
zu verkaufen. BMW-Renngetriebe zu ver-
kaufen mit Porsche-Kupplung. M. Szalies,
61 Darmstadt, Finkenweg 59. 38 562

BMW R 69 S-Gespann, Bj. 61, 27 000 km,
viele Extras, teillüberholt, für ca. DM
3000.— zu verkaufen. H. Emlich, 4047 Dor-
magen, im Daubenthal 14. 38 549

Verkaufe R 27, 29 000 km, Liebhäberstück,
mit vielen Extras, u. a. H 48-Hebeln,
Magura-Geländelenker, für DM 1000.—
bar. Wulf Baader, 532 B.-Godesberg, Otto-
Kühne-Platz 1, Telefon 6 49 32. 38 532

BMW R 67/3, Bauj. 1954, Vollnaben, Ge-
spann, SW gebremst, 25 Ltr.-Tank, Motor
u. Fahrgestell generalüberh., Sporthebel,
Exportsitzbank, Blinkanlage, große Rück-
lichter, tadelloser Zustand, zu verkaufen.
Gregor Scherg, 87 Würzburg, Bossisstr. 3.
38 594

Verkaufe BMW R 25, gut erhalten, für
DM 140.—. R. Stimming, 61 Darmstadt,
Studentendorf 104. 38 487

Für HOREX-Motorräder Original-Ersatz-
u. Austauschteile sofort ab Lager liefer-
bar. Nachnahmeversand. HOREX-Bezirks-
stelle Putsch-Berger, 56 Wuppertal-Cronen-
berg, Herichhauser Str. 55, Postfach 261.
38 486

Verkaufe Horex Resident
350 ccm, 24 PS, siehe Bild,
Motor u. Getriebe überh.,
u. AT-Zylinder u. neuer
Kolben, 25 000 km, TÜV
7. 65, Preisidee DM 600.—
bis DM 700.—. Suche schweres Motorrad
500 oder 600 BMW, auch „Engl. Lady“.
M. Pfeiffer, 85 Nürnberg, Grafenberger
Straße 35. 38 412

Horex Imperator 400 ccm, 2 Zyl., 27 000
km, TÜV 5. 65, Seitenw. (Bremsen), in
best. Zust. (auch einzeln) zu verkaufen.
Wild, 741 Reutlingen, Ottilienstr. 26.
38 497

HOREX Original-Ersatz- und Austauschteile liefert ALFRED PETITH, 6381 OBER-ERLENBACH, Vilsbeler Str. 19

Drehzahlmesseranlagen f. Imperator! An-
schluß an Nockenwelle mit kugelgelag.
Spez.-Winkeltrieb! Preis f. kompl. Anlag.
DM 120.—. 90 mm lange Alu-Lufttrichter f.
Bing-Vergaser. Klemmanschluß 40 mm Ø.
Preis DM 8,50, liefert: Wolfgang Kayser,
Motoren-Spezialwerkstatt, 7012 Fellbach-
Stuttgart, Ludwigsburger Str. 43. 38 272

1 Imperator, 450 ccm, 39 PS, mit Sport-
kolben u. 4mal gelag. Welle; 1 Imperator,
500 ccm, 42 PS, mit Alu-Zyl. u. 4mal
gelag. Welle. Beide Masch. überholt u.
z. T. neuw., verkauft: Wolfgang Kayser,
Motoren-Spezialwerkstatt, 7012 Fellbach-
Stuttgart, Ludwigsburger Str. 43. 38 360

Willy Oesterle baut in Ihre Horex-
Gabel Öldurchschlagdämpfer, 160 mm
Federweg doppelt wirkenden Hydraulik-
dämpfer (ähnlich Norton) ein, alles
für DM 80.—. Neue, umgebaute Horex-
Gabel DM 280.—. Ferner bietet ich spe-
ziell für den Geländesport abgeänderte
Federbeine von Goggo an, 1 Paar
DM 59,50.
Willy Oesterle · 7062 Rudersberg-Oberndorf

Suche 350 ccm Horex-Motor, Bauj. 54, u.
Horex Resident 350 oder 400, ab Bauj. 59.
Günter Mattern, 4151 Willich, Sandweg 22.
38 372

Suche guterhaltene Telegabel von Horex
Regina ab Bauj. 1953. Angebote mit Preis
an Klaus Bracker, 2211 Dägeling, Post
Itzehoe. 38 531

HOREX



Verkaufe Horex Resident, Bauj. 1955, 24 000 km gel., zum Preis von DM 350.—. Alois Weinfurter, 853 Neustadt/Aisch, Bamberger Str. 7. 38 455

Verkaufe sämtl. Teile v. Horex Regina 350. Hans-H. Thiessen, 235 Neumünster/Holst., Juliusstr. 17. 38 489

Verk. Horex Imperator-Gespann 07, 2 Verg., in bestem Zustand, TÜV 66, Kurbelw., Verg., Kette u. Kettenräder, Bereifung neu. Manfred Wittig, 2839 Kirchdorf ü. Sulingen, Telefon 2 35. 38 179

Verkaufe Imperator, Alu-Kotfl., 2 Vergaser, Kolben, Zyl. u. Nockenwelle neu, TÜV 1965, DM 850.—. 1 Umbausatz MC 175 Breitwand mit Kupplg. u. Vergaser, ca. 300 km gelaufen, DM 200.—. Straßburg, 23 Kiel, Schönberger Str. 97 a. 38 557

Verkaufe Horex Imperator, 450 ccm, Amerikamodell, blau, mit Teile u. viele Teile, zum Barpreis von DM 1300.—. Karl Biener, 871 Kitzingen/Main, Paul-Eber-Straße 22. 38 537

Resident 350, Bauj. 58, erstkl. Zustand, Regina Geländemasch., H.-Schwinge, u. 21" V.-Rad o. Motor, 1 Regina 350, Bauj. 1953, Steib 200 LS, für Resident pass., u. Regina-Teile gegen Angebot billig zu verkaufen. Josef Lack, 6331 Weidenhausen b. Wetzlar. 38 605

Horex Resident, Bauj. 1956, in gutem Zustand, Motor überholt, für DM 450.— zu verkaufen. Zuschriften unter M 4146 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 38 599



Verkaufe REGINA 400, Bauj. 58, 5600 km, Ia Gesamtzustand (siehe Titelb. bzw. Rücktitel Heft 15 u. 22/1960, 4/1962). Extras: 27 Ltr.-

Hoske-Tank, Meier-Bank, Guzzi-Lenker, Rennhebel, Uhr, Licht., 45 W-Licht, Spez.-Alufelgen u. RS-Bereifg. u. Sportkotfl., Seitenst., Batt.- u. Magnetzündung, div. Übers., reichl. Chrom usw. Anfragen an N. Fischer, 867 Hof/Saale, Königstr. 50. 38 524

JAP

Suche Jap 500 ccm-Gespann mit lenkbarem Seitenwagen. Siegfried Kner, 899 Lindau (Bodens.), Wackerstr. 7. 38 427

500er Jap Grasbahnmaschine zu kaufen gesucht, wenn möglich auf Teilzahlung. Zuschriften unter M 4148 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 38 603

JAWA

Suche Jawa 350 ccm. Nur einwandfreier Zustand, Preis u. km angeben. Angebote unter M 4140 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 481

JAWA 22 PS MOTO CROSS



nur 1935.—DM verzollt ab Hamburg
Importeur Karl-Heinz Meller
2 Hamburg 22
Winterhuderweg 58-62

KREIDLER

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

Ren nsportsatz für Kreidler: Zylinder neu mit Kolben, Zylinderkopf, Ansaugstutzen, Vergaser, 6,5 PS, 169 DM. Kurbelwellenreparatur mit spez. Käfiglager und neuem Pleuel 34 DM. Generalüberholungen von Kreidler-Motoren und Motortuning für alle Zwecke, 15- und 16-zählige Kettenritzel liefert: **Alfons Mohr**, Hausen b. Mayen (Nettetal), Telefon Mayen 2644.

Kaufe alle Floretts 3,6 und 4,2 PS, auch beschädigte. Bauj., Typ u. Preisangebote unter M 4133 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 411

Verkaufe für Kreidler:

1 Kurbelwelle DM 25.—, 1 4,2 PS-Zylinder mit Kolben DM 25.—, 1 Dellorto-Sportvergaser 18 mm Ø mit Ansaugstutzen DM 35.—, 1 Geländesport-Mantel, Continental 2.50/2.75—19, neu, DM 20.—. Edgar Setz, 1 Berlin-Spandau 20, Senzkerstr. 4. 38 473

Suche für Florett Renngetriebesetz, Vielganggetriebe oder betreffende Möglichkeiten. Erdmannsdorfer, 88 Ansbach, Brauhausstraße 40. 38 305

Guterhaltener „Florett“-Motor, km-Stand 16 000, 3-Gang, Führerschein 4, zu verkaufen, wegen Totalschaden. Norbert Breuer, 4044 Kaarst, Industriestr. 9. 38 428

Kreidler-Motor, 4,2 PS, auch stärker, sowie gute hintere Federbeine zu kaufen gesucht. Eugen Schilder, 8461 Bodenwöhr-Blechhammer, Bahnhofstr. 14, ü. Schwandorf (Opf.). 38 581

Suche Kreidler Florett mit 3,6 oder 4,2 PS. Bitte Preis u. km angeben. Heribert Speiser, 8971 Vorderburg über Immenstadt, Acker 5. 38 588

Suche guterhaltenen 4,2- oder 6,5 PS-Motor mit Getriebe u. 15er-Ritzel für „Florett S“. Wolfgang Dworazik, 7 Stuttgart W, Vogelsangstr. 6. 38 580

MAICO

Motorräder mit Alu-Zylinder MC u. GS 175, 250, 277 u. Motoball-Spezial. Ersatzteile auch für alte MAICO-Modelle.

Gebr. Stüdemann, Hamburg 39, Winter-huder Marktplatz 8a. Telefon 47 96 91

Verkaufe 175 ccm Grasbahn-Maico, sehr schnell, Spezialrahmen, 23"-V.-Rad, Girling-Federb., Zyl. mit Kopf u. Kurbelw. neu. Preis DM 650.—. Alwin Crammernerl, 5992 Nachrodt, Altenaer Str. 14, Tel. 37 10 Altena. 38 457

Suche gebr. Maico 250er-Breitwandmotor. Albert Breuer, 516 Düren (Rhld.), Nippesstraße 12. 38 448

Verkaufe Maico Taifun 400 ccm, 2-Zyl., 23 PS, Spitze 145 km/h, TÜV 5. 1965, in Ia Zustand, mit fast 2 Motoren, um DM 800.— oder gegen Angebot. Hans Burkhard, 89 Augsburg, Schillstr. 80 c. 38 540

MATCHLESS

MATCHLESS Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzles tr.7
38 400

Verkaufe 2-Zylinder 500 ccm-Matchless-Motor mit Auspuff u. Vergaser DM 250.— u. Matchless-Gabel mit Schutzblech-Lampe-Tacho u. Sportlenker DM 70.—. Karlheinz Hopfensperger, 674 Landau (Pfalz), Martin-Luther-Str. 22 a. 38 552

MOTOBI

MOTOBI-BENELLI Ein Programm, das jedem etwas bietet. Generalvertretung für die Schweiz und Deutschland: **WERNER MALTRY** · Hönggerstraße 3 · ZÜRICH 10

Verkaufe „Motobi Catria Sport“, 175 ccm, Bauj. 61, 6000 km gelaufen, in sehr gutem Zustand, Verkaufspreis ca. DM 500.— bis 600.—. Andreas Stöver, 28 Bremen, Kirchweg 115, Telefon 35 06 54. 38 517

MOTO CROSS

Verkaufe umständehalber 2-Zylinder-Gras-bahn-/Moto Cross-Maschine, 250 ccm, 28 PS. Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstraße 12. 38 459

175 ccm MC-Maico, umständehalber zu verkaufen. Heinz Dieterle, 7321 Krummwälden. 38 480

Verkaufe Maico Moto Cross 250 ccm, in bestem Zustand u. sehr schnell, Bauj. 62, ferner 1 Moto Cross-Maico-Motor 125 ccm, 4-Gang. Alfred Braun, 7411 Reutlingen-Betzingen, Belfortstr. 1. 38 492

Achtung, MC- u. GS-Fahrer! Aufstrebender MSC sucht für Lehr- und Trainingszwecke einige guterhaltene GS 2—6-Reifen 3.00—3.50 × 18 u. 3.00—3.50 × 19. Angebote an MSC - Sportleiter Eugen Geiger, 7769 Zizenhausen, Meßkircher Str. 156. 38 482

Verkaufe Greeves MC 250 ccm, sehr schnell u. leicht (96 kg) mit div. Ersatzteilen (Zyl. mit Kolben, Übersetzungen, Reifen usw.), Motor u. Getriebe überholt, rennfertig, DM 1200.—. Horst Dieter Schulz, 775 Konstanz, Bodanstr. 17, Telefon 37 17. 38 485



Mein zweites Inserat dürfen Sie nicht mehr veröffentlichen, denn ich konnte mein Fahrzeug 2 Stunden nach Erscheinen Ihrer Zeitschrift DAS MOTORRAD verkaufen.
Heinrich B., Wattenscheid

Meine Maschine ist verkauft. Meine Anzeige war ein voller Erfolg. Besten Dank!
Ellen P., Frankfurt

Meine Anzeige in DAS MOTORRAD brachte mir 50 Karten, 20 Briefe, nebst 10 persönlichen Besuchen. Ich kann Ihre Zeitschrift DAS MOTORRAD bestens weiterempfehlen.
H. A., Stuttgart

DAS MOTORRAD

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

bringt die meisten Kleinanzeigen. Sie werden genauso interessiert beachtet wie der herzerfrischende Textteil. Kein Wunder, daß die Inserate so erfolgreich sind! Von der nagelneuen Maschine bis zum alten Hirsch wird fast alles gesucht oder angeboten — und auch Sie sollten einen Versuch machen!

Preise: DM 1.50, bei Stellengesuchen nur DM 1.—, für 1 mm Höhe bei 48 mm Breite. Falls Chiffre bestellt, Gebühr einschließlich Porto DM 1.50.

Rabatt: Bei 2 Anzeigen mit unverändertem Text 10%,
3 Anzeigen 15%, 6 Anzeigen 20% Nachlaß.

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung n die nächsterreichbare Ausgabe.

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

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Text x in der nächsterreichbaren Ausgabe der Zeitschrift DAS MOTORRAD auf.

Anzeige soll mit folgender Adresse* — unter Chiffre* — erscheinen.
*Nichtgewünschtes ist gestrichen.

Name: _____

Postleitzahl und Ort: _____ Datum: _____

Straße: _____ Nr. _____

MO 7

MOTO CROSS

Verkaufe Maico Moto Cross-Maschine 175 cm, mit Alukotflügeln, Horex-Gabel, Batterie- u. Magnetzündung, zum Preis von DM 950.—. Rudi Kling, 7921 Burgberg, Krs. Heidenheim. 38 526

Verkaufe: 175 ccm Moto Cross-Jawa, DM 350.—. 1 Hänger für 2-3 Masch., steuer- u. zulassungsfrei, für Sportmasch., DM 300.—. Detl. Hanzig, 8201 Großkarolinenfeld. 38 590

Suche AJS 500 ccm Moto Cross-Motor ohne Getriebe. Sofortige Barzahlung. Höchstpreis. Eilangebote an Walter Gross, 708 Aalen, Brucknerstr. 47. 38 561

AJS 18 CS Orig, Moto Cross, Bauj. 61, generalüberholt, mit vielen Ersatzteilen (Motorteile, Rahmen, Tank etc.), einschl. Transportanhänger, zum Barpreis von DM 1500.— zu verkaufen. Zuschriften an W. Zulauf, 633 Wetzlar/Lahn, Obertorstraße 19. 38 587

Verkaufe Maico Moto Cross, Bauj. 1962, 175 ccm (wird auf Wunsch auf 250 ccm umgebaut), Bestzustand, nur 19 Rennen gelaufen, noch ca. DM 1050.—. Dieter Braun, 7921 Hermaringen, Krs. Heidenheim, Telefon 0 73 22 — 183. 38 527

MZ

Ab sofort 20% Winter-Rabatt auf die am Lager vorhandenen Maschinen. Sieger der internat. 6-Tagefahrt 1963 Motorradwerk Zschopau MZ-Motorräder ab Lager Stuttgart. Auch auf Teilzahlung


ES 125, 8,5 PS DM 1150.—
ES 150, 10 PS DM 1250.—
ES 250/1, 16 PS DM 1730.—
ES 300, 18,5 PS DM 1850.—

Preise einschl. Sitzbank u. Blinklichtanlage. Fordern Sie Prospekte u. Zahlungslisten an. PAUL LANGE & Co, STUTTGART N Rosensteinstraße 35-37

NEANDER

NEANDER-Motorrad zu kaufen gesucht. Heinz Kronenberghs, Ford-Vertragshändler, 516 Düren, Tivolistr. 109, Ruf 20 54/55 54, Postfach 795. 38 441

NORTON

 Motorräder Ersatzteile Zubehör Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7 38 401

Verkaufe günstig wegen Heirat: 1 Norton-Motor ES 2, 25 000 km, mit Magnet- u. Batteriezündung, Bauj. 1962; 1 ES 2-Motor, Bauj. 1955, zus. DM 350.—. 1 Vorder- u. 1 Hinterrad, 24 cm Vollnabe (Norton, Bauj. 62), neu bereift, je DM 150.—. Dazu Kettenkasten, Kupplungsteile, Ketten usw. Alle Teile neuwertig, in einwandfreiem Zustand. G. Eberle, 7031 Magstadt, Alte Stuttgarter Str. 46, Tel. Renn. (0 71 59) 39 50. 38 514

Verkaufe gegen Gebot: Norton SS, 650 ccm, 49 PS, Bauj. 1962, 31 000 km. Benno Duffner, 7014 Kornwestheim, Lerchenstraße 18. 38 483

Norton 650 SS, Bauj. 63, 8000 km, ca. DM 2800.—. Heine, 1 Berlin 27, Schaufflerpfad 21. 38 447

Verkaufe für Norton Manx 30 fast sämtl. Motorenteile, neu u. gebraucht, Köpfe, Zylinder u. Kolben, Kurbelgehäuse, Kurbelwellen, Pleuel, Lager, Nocken, Steueräder, kompl. Nockengehäuse Getriebe, 32er TT-Vergaser. Kramer, 46 Dortmund, Lessingstr. 10. 38 423

Verkaufe Ray Petty Tuning 500 ccm-NORTON mit 4- od. 6-Gang-Getriebe, Doppelzündung u. mit den wichtigsten Orig.-Ersatzteilen. Bert Schneider, Wien 10, Neilreichgasse 105/14/4 (Österr.). 38 373

Norton Dominator 88, 2 Vergaser, Masch. überholt, Preis DM 1100.—. Hartmut Köcher, Metzgerei, 8671 Issigau 49. 38 604

Verkaufe 350 ccm und 500 ccm Manx Norton, Bauj. 61, in bestem Zustand, gegen Höchstangebot, über DM 4500.—. R. Thalhammer, Neumarkt/Wallersee, Salzburg. 38 543

Norton 650, neuwertig, wegen Führerscheinsperre zu verkaufen, DM 2000.—. Zuschriften F. Obermoser, 7 Stuttgart S, Olgastr. 128. 38 554

NORTON Dominator 88, 1958, 500 ccm, TÜV 1965, Tacho: 33 000, Bestzustand, Solo: DM 1500.—, mit (Sport-)Beiwagen: DM 1700.—. Recum, 63 Gießen, Otto-Eger-Heim, Z. 65. 38 571

NSU

Verkaufe: NSU Max 250 ccm, Bauj. 54, in gutem Zustand, für DM 300.—. Karl Prehäuser, 6251 Eisenbach, Kirchgasse. 38 374

Verkaufe NSU SUPERMAX, Bauj. 1960, Motor generalüberh., neue Kurbelwelle u. neue Bereifung, mit engl. Sitzbank. Günter Kornemann, 28 Bremen, Duckwitzstraße 50. 38 454

Supermax, 57, einm. Zust., 15 000 km, werksüberholt (Rechn.), neue Reifen u. Federbeine. Dazu Neuteile: V-Dämpfer, Kette, Pumpenverg.; Extras: 2 Räder, Striwa-Handschuhe, Haube, Bülow-Lederjacke, Werksreparaturanleitg., Max-Buch usw., zus. DM 700.— bar. Joos, 75 Karlsruhe-Durlach, Schlesierstr. 60. 38 463

Suche für NSU Supermax: 1 Original-Gabel mit guterhaltenen Federbeinen für Vorder- u. Hinterradschwinge. Manfred Martin, 6312 Laubach, Obere Langgasse 6. 38 477

Eilt! Verkaufe NSU Max, Bauj. 59, guter Zustand, engl. Rücklicht, TÜV 1965, u. div. Motorteile für DM 350.—. Jung, 5 Köln-Lindenthal, Wittgensteinstr. 24, bei Nocker. 38 498

Von Max Spezial, Bauj. 56, zu verkaufen: 1 kompl. Motor, defekt, DM 30.—, 1 Rahmen mit Brief DM 50.—, 2 Räder (Vollnabe), je DM 20.—, 1 Vergaser DM 10.—, 1 Öltank DM 5.—, 1 Sitzbank, breit, DM 25.—, 1 Büffeltank, 14 Ltr., DM 20.—, SW-Anschl. DM 20.—, SW-Überstz. DM 8.—, Solo-Übersetzg. DM 8.—, Buch „NSU Max richtig angefaßt“ DM 10.—, Heinz Mayer, 8951 Friesenried ü. Kaufbeuren (Allg.), Weite 71/1z. 38 502

BSA-Federbetrahmen mit Telegabel, umgebaut für Max-Motor, TÜV abgenommen, mit Brief, DM 140.—. Hoske-Tüte für Max DM 25.—. Manfred Rahm, 565 Solingen, Klingenstr. 128. 38 597

Verkaufe sportl. NSU Max, weiß, mit Horex-Tele, alles neuw., Liebhaberfahrz. L. Kai, 532 Bad Godesberg, Rüngsdorfer Straße 2, Telef. 6 83 69. 38 575

Teile von 55er-Max: 1 Hoske m. Krümmer (fast neu) DM 35.—, 1 Vorderrad u. 1 Hinterrad (kompl.), je DM 30.—, 1 neuer Tacho (30 km gelaufen) DM 18.—, Motor mit Verg. u. überh. Lichtmaschine (undicht an der Kupplung, Simmerring), mit Brief, DM 60.—, 1 große BMW R.-Leuchte (fast neu) DM 8.—. Hans-Josef Baatz, 4020 Mettmann, Talstr. 117. 38 573

Suche eine NSU-Maxi-Kurbelwelle, geb. oder neu. H. Odörfer, 85 Nürnberg, Bingstr. 6. 38 559



Super-Max, Bauj. 1960, mit Ersatzmotor u. div. Ersatzteilen, für ca. DM 650.— zu verkaufen, TÜV 1966. Helmut Keser, 7881 Schwörstadt/Hochrhein, Römerstr. 19. 38 556

Suche 175 Maxi-Motor oder Getriebe. Verkaufe 17 Ø Dellorto mit Ansaugstutzen, passend für Kreidler, DM 35.—. Helmut Lüber, 7036 Schönaich, Hohenstaufenstr. 58. 38 545

Eilt! Verkaufe Superfox, blau, 26 000 km, gepflegt, neue Reifen u. Batterie, TÜV 1966, bar DM 180.—. M. Zwiener, 7419 Hülben, Trogtalstr. 7. 38 601



Verkaufe NSU Sportmax mit Ersatzmotor, neuwertig, 2 Rennen gelaufen, Pr. DM 1100.—. H. O. Schnakenberg, 28 Bremen, Lahnstr. 35. 38 595

Suche kompl. Sportmax-Motor. Udo Wagner, 859 Marktredwitz, Peter-Kolb-Str. 8. 38 593

PUCH

Puch 175 SVS, Bauj. 58, 30 000 km, neu gelagert, um DM 500.— zu verkaufen. Bernd Rademacher, 8 München 54, Dachauer Str. 268 a. 38 367

Original-Ersatzteile für Puch, Moped, Roller, Motorräder und Wagen sowie Tausch-Kurbelwellen, Kupplungen, Federbeine, Bremsbeläge, Alu-Chromzylinder, Räder 16, 18, 19 und 21" und Motoren. Geländesportausrüstungen und Renngetriebesätze. Spezialwerkstätte Kundendienst, Zentralersatzteillager Puch-Generalvertretung L. Liedl, Regensburg-Graßling, Telef. 0 94 05 / 274. 38 390

RENNMASCHINEN

Achtung Rennfahrer! Sehr schnelle Original NSU-Sportmax mit 5-Gang-Ersatzmotor sowie div. Ersatzteile zu verkaufen. Zuschriften unter M 4131 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 368

ACHTUNG AUSWEISFAHRER! Verkaufe sofort wassergekühlte DKW-Straßenrennmaschine, 350 ccm, rennfertig, ehem. Maschine von Karl Noller, wegen Aufgabe des Motorsports. Zuschriften an Walter Bopp, 707 Schwäb. Gmünd, Klarenbergstraße 47. 38 505

Verkaufe meine NORTON-MANX-KURZ-HUB wegen Umstellung auf eine andere Klasse zum Preis von DM 3100.— inkl. entsprechendem Zubehör, einwandfreier Zustand, Erwin Noller, 7171 Michelbach a./Bilz, Kirchstr. 8. 38 442

Verkaufe meine bekannt schnelle Horex-Rennmaschine 500 ccm, wegen Lizenz, DM 3000.—. Siegfr. Springenberg, Dorsten (Westf.), Bochumer Str. 27. 38 425

Norton Manx 500 ccm, Bauj. 62, Lizenz-Masch., in Weltmeistersch. gel., mit Lenker u. Vollverkleidung, 10 Übersetzungen u. vielen Ersatzteilen, für DM 4200.— zu verkaufen. Finanz. evtl. möglich. Angeb. an Hans Georg Fischer, 3 Hannover, Kollenrodtstr. 64. 38 550

Straßenrennmaschine 350 ccm, Kurzhub-Schnell-Horex, Doppelnocken, 9000 Touren, generalüberholt, Bestzustand, mit Orig.-Ersatzteilen, 2. Motor u. Getriebe, DM 1700.— od. Tausch gegen 2-Zyl.-BMW ab Bauj. 55. Ing. W. Born, 6652 Ludwigsthal, Schulstr. 7. 38 546

Verkaufe 500 ccm BSA Gold-Star, Clubman-Racing, mit 38 mm Amal G.P., Drehzahlmesser u. Renntüte, DM 1150.—, evtl. auch in Teilen. Manfred Rahm, 565 Solingen, Klingenstr. 128. 38 596

RENNMOTORE

Verkaufe 2-Zylinder 250 ccm ganz-Alu DKW-Rennmotor. Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstr. 12. 38 460

REX

REX-Motorenwerk GmbH Zentral-Ersatzteillager in Originalteilen. E. Müller, 6 Frankfurt/Main, Howaldstr. 4, Tel. 492222, tägl. Post- u. Expreß-Versand

SACHS

Original-Ersatzteile für sämtliche SACHS-MOTOREN, Austauschteile, Motorüberholungen. SACHS-MOTOREN-DIENST MÜLLER & KRAUS, 85 Nürnberg, Regensburger Str. 36, Telefon 4 03 65. 38 530

SEITENWAGEN

Richter-Kabine für TR 500, fabrikneu, Ersatzscheibe, für DM 200.— zu verkaufen. Willy Rey, 5021 Kleinkönigsdorf/Köln, Waldstr. 41. 38 484

Suche Seitenwagen für R 69 S, möglichst gebremst. Wixson, 8 München 55, Würmtalstraße 100. 38 424

Verkaufe SW S 250 mit Richter-Kabine (neuw.). Schmidt, 56 Wuppertal-Barmen, Rütliweg 6. 38 366

Suche Roller-Seitenwagen für Maico-Letta 250. Typ: Steib RS 2 oder anderes Fabrikat. Radgröße 14". Adolf Dankwerth, 5678 Wermelskirchen, Nordrhein, Gartenweg 12. 38 572

Verkaufe Ia Steib S 350, ölgebr., Bereifg. sehr gut. Knoll, 65 Mainz, Kreyßigstr. 20. 38 539


TRIUMPH

Triumph-Ersatzteillager
BDG 125, BDG 250
Boss, Cornet, Contessa
Rudolf Baitinger, 7 Stuttgart 1,
Hauptstätter Str. 45, Anruf 24 57 12
38 388

Die bekannte TROPHY u. BONNEVILLE 2-Zyl. Straßensport, 650 ccm, 40 und 46 PS Karl Witzemann, Mechaniker-Meister 75 Karlsruhe, Waldhornstr. 30 · Tel. 6 58 35 mit dem seit 30 Jahren bekannten Kundend.

Suche Reparaturbücher u. Betriebsanweisungen für Triumph BDG 250 h. Richard Croy, 78 Kappel b. Freiburg, Königsberger Str. 16. 38 555

ENGL. TRIUMPH

 Motorräder Ersatzteile Zubehör Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7 38 402

Suche für Sportfreund in der DDR gebr. Ersatzteile für T 100. Teile können auch leicht defekt sein. Erhard Melcher, 7 Stuttgart-Uhlbach, Tiroler Str. 94. 38 494

650er Triumph oder Motor gesucht, ab Bauj. 1960. Angebote unter M 4137 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 446

VELOCETTE

Zu verkaufen: Guterhaltene Velocette LE 200, wassergekühlter Boxer, Viertakt, äußerst leichtes, komfortables Motorrad mit nur 23 000 km auf dem Zähler. Preis sfr 700.— (DM). Klaus Fischer, Alsenegg Thalwil (Schweiz). 38 416

VETERANEN

500er NSU Block mit Beiwagen, Bauj. 1933, 1952 grundüberholt, 1000 km gel., billig abzugeben. Paul Halas, 43 Essen-Borbeck, Herbrüggenstr. 137. 38 568

VICTORIA

Ersatzteillager für Victoria-Motorräder Victoria-Mopeds
Rudolf Baitinger, Stuttgart,
Hauptstätter Straße 45
Fernruf 24 57 12. Stützpunkt
der Zweirad Union AG. 38 389

Achtung! Suche für Victoria Bergmeister eine komplette Auspuffanlage oder zwei Töpfe. Manfred Blatt, 7129 Hausen-Zaber, Brackheimer Str. 15. 38 490

VINCENT

Verkaufe billig VINCENT 1000 ccm. Viele Neuteile, einmalig guter Originalzustand. H. R. Wolters, 405 M.-Gladbach, Anton-Heinen-Straße 194. 38 585

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

Ersatzteile-Lager:

Ferd. Schad, Frankfurt a. M., Rheinstr. 11, Tel. 72 58 22
Austauschmotore — Austauschteile — Zubehör

Zündapp Rennsportsatz 6,5 PS für KS 50 Super, 160,- DM, liefert: Alfons Mohr, Hausen b. Mayen (Nettetal) Telef. 2464 Mayen.



Motorräder Mop. Ersatzl. Spez. 601-T Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7 38 403

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Telefon 61 26 79. 38 396

Kaufe bar alle KS 601, nur mit TR-Beiwagen (Behördenboot), Bauj. und Preisangabe an R. Cikrit, 6231 Schwalbach/Ts. 38 410

ZÜNDAPP

Suche KS 601-Gespänn, evtl. mit Zweitmotor, gegen bar. Raum Westdeutschland. Angebote unter M 4139 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 475

Verkauf Gespänn KS 601 - TR 500, Bauj. 1952, TÜV 1965, Oldruckm., Blinkl., Seitenwagenkabine. Eine KS zerlegt mit Brief. Eine Maico zum Ausschachten. E. Seipp, 6301 Treis/Lumda, Hauptstr. 110. 38 474

KS 601, Bauj. 1954, mit Hoske-Tank u. Sturzbl., billig zu verkaufen. Melden Sa. od. So. bei D. Albrecht, 2 Hamburg-Wbg., Niedergeorgswerder Deich 76. 38 443

Zu verkaufen: Eine kompl. Zündapp-Gabel KS 601 Sport, Bauj. 55, mit Lampe u. Schutzblech, Ia Zustand, DM 50.—. (Eilt!) Otto Schwab, 785 Lörrach II, Hauptstr. 58. 38 414

Verkauf KS 601, Hoske-Tank, Ersatzteile. E. Mai, 5 Köln-Vogelsang, Steinkauzweg 23, ab 18 Uhr. 38 577

Suche für KS 600 brauchbare Lichtmaschine u. Zündspule. Herbert Fabig, 8031 Gernlinden, Hans-Wegmann-Str. 22. 38 534

VERSCHIEDENE

Maschinen, Motoren, Einzelteile billigst, denn „Samstags wird geschlachtet“!
Fr. Alexander, 3057 Neustadt a. Rbge., Postf. 115

Motorräder, Roller, Mopeds

kauft — tauscht — verkauft
Spaett München, Landwehrstraße 66, Telefon 531690

Einmaliges Osterangebot!

1 Posten **CAPRIOLO-Motorräder**, 75 ccm, 4-Takt, Luxusmodell, fabriknneu, zum einmaligen Sonderpreis von **DM 600.—** pro Stück abzugeben.

Techn. Zentralversand, Stuttgart, Gänsheidestraße 19, Telefon 245707

Verkauf billig alle Teile von Imperator, Resident, Regina, NSU-Max, Lux, Super-Fox und Hoffmann Gouverneur. A. Goldmann, 4522 Wellingholzhausen. 38 380

NSU Max, Bauj. 54, generalüberholt, 8000 km, DM 450.—. Zündapp Bella-Roller, blau/weiß, Bauj. 58, 18 000 km, DM 400.— zu verkaufen. Hans Braun, 6749 Lug b. Annw. (Pf.), Hauptstr. 35. 38 435

Verkauf: HONDA 50 S, Bauj. 63, 800 km gel., Preis DM 800.—. Sowie: HARLEY 750 ccm, Bauj. 1928, Triebwerk neu, Zündung defekt, für DM 300.— u. eine DKW RT 200 H, Bauj. 1952, für DM 50.—. Manfred Pubanz, 41 Du.-Bissingheim, Kurt-Heintze-Str. 21. 38 465

Suche gegen Barzahlung guterhaltene Maschine über 600 ccm, bevorzugt: Ariel, BSA oder ähnliche. Zuschriften unter M 4142 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 522

Verkauf 200-2-Zyl.-Adler zum Ausschachten mit 1 Geländereifen DM 70.—. Maico 175 ccm DM 250.—. Bildanfrage an Gerhard Wittig, 6081 Biebesheim, Sudetenstraße 32. 38 415

Suche billig zu kaufen: Ältere Honda C 110 oder C 114 oder Zündapp KS 50 oder Giulietta GSS 64, GSS-TS 50, Lack- oder Fahrgestellschäden nicht tragisch. Angebote an J. Eckert, 597 Plettenberg, Sundheller Str. 32. 38 521

TAUSCH

Cooper Formel Junior 60 mit DKW-Motor, gut geeignet für Formel 3, gegen BMW R 69 S zu tauschen. Maiers Motors OHG., 6361 Burgholzhausen. 38 491

Tausche: NSU Max-Gespänn gegen K 601 Solo. R. Bohn, 7082 Oberkochen, Meisen-gasse 3. 38 513

Tausche Maico 175 SS

14 000 km, Motor überholt, gegen Moto Cross 250er. Besuch sonntags. Hansj. Böttcher, 34 Göttingen, Rote Str. 28 a. 38 591

Biete Sportmax mit Reservemotor, sehr guter Zust., sehr schnell. Suche Schlauchboot oder dergleichen mit Außenborder, Campingausrüstung. Wertausgleich. K. Groh, 415 Krefeld, Uerdinger Str. 314. 38 586

Tausche: 300 m x 35 mm Schmalfilm (schwarz-weiß, ungebraucht, Wert DM 800.—) gegen Kreidler Super-Motor, 4-Gang, 4,2 oder 6,5 PS, guter Zustand. Zuschriften unter M 4147 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 38 600

Tausche erstkl. Opel Kapitän, Bauj. 1959, blau/weiß, Schiebedach, 82 000 km gel., generalüberholt, gegen Gespänn R 60, R 69 oder KS 601 (nur mit Behördenboot!), guter Zustand Voraussetzung. Angebote an G. Lang, z. Z. 7107 Neckarsulm, Am Mühlrain 25 (bei Kriegs). 38 569

Verkauf oder tausche gegen Moped: 1 Conti Gelände 400—19, 80%, DM 25.—, 1 Conti Gelände 3.25—3.50—19, 70%, DM 20.—, 1 Goodrich 4.00—19, 70%, DM 20.—, 1 Goodrich 3.50—19, 80%, DM 25.—, 2 Vollnaben, gerade verz., à DM 5.—, 1 V.-Gabel mit Lampe u. Schutzblech von KS 601 Sp. DM 25.—. E. Brandt, 3201 Störj. üb. Hildesheim. 38 548

REIFEN

Pirelli-Ceat, Motor-Rauscher

MONTEURANZÜGE

ital. blau, Motor-Rauscher

ALU-SCHUTZBLECHE

PELTZ, 8 München 8, Wörthstr. 23, liefert ALU-SCHUTZBLECHE, 75, 100, 125 und 150 mm breit, engl. SITZBÄNKE BORRANI-ALU-FELGEN 18"-21" RENOLD-KETTEN und anderes brauchbares Zubehör. Prospekt anfordern.

BATTERIEN

Nickel-Cadmium-Batterien GLZ wieder lieferbar. 162 mm hoch, 85 mm breit, 95 mm lang, Kapazität 6 V 8 Ah, fast wartungsfrei, nahezu unbegrenzte Lebensdauer, kann nicht überladen werden. Preis DM 39,50, Carl Meinel & Co., Stuttgart N, Rosensteinstraße 35-37

TANKS

Kunststofftanks für Rennmaschinen, passend für Honda, Adler u. a., DM 135.—. Scheven & Damm, 5039 Weiß, Bez. Köln, Hauptstr. 51. 38 383

LAMPEN

Lampen aus Kunststoff, 220 mm

passend ohne Veränderung der Halterung für BMW, KS, DKW, Norton u. andere, schwarz DM 75.—, rot oder blau DM 80.—. Scheven & Damm, 5039 Weiß, Bez. Köln, Hauptstr. 51. 38 385

STELLENANGEBOTE

Gesucht werden in die Zentralschweiz 1 evtl. 2 selbständige

Motorradmechaniker.

Geboten wird abwechslungsreiche Arbeit bei angenehmem Betriebsklima in gut eingerichteter Werkstatt, zeitgemäße Entlohnung, geregelte Arbeitszeit. Gewünscht werden gute Berufskennntnisse, Einsatzfreude und Zuverlässigkeit, guter Umgang mit der Kundschaft und Arbeitern. Wenn Sie Wert auf Dauerstelle mit Möglichkeit zum Eintritt in Fürsorgekasse legen, senden Sie Ihre Anmeldung unter M 4143 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 525

ERSATZTEILE

ZUBEHÖR Katalog anfordern
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 38 404



Schalldämpfer Felgen

Spezial-Betrieb: Fritz Fallier, Nürnberg, Munkerstraße 4/7

Ab Lager lieferbar für: BMW, HOREX, NSU-MAX, ADLER, ZÜNDAPP KS 601. Auf Bestellung Anfertigung von Tüten mit Dämpfer-Einsätzen (DM 45.—), Burgess Töpfen-Auspuffrohre, auch hochgezogene mit Beinschutz für ADLER und ZÜNDAPP KS 601.

Felgen: 21", 19", 18", 16" für fast alle Motorräder, besonders preiswert. 16" Chromfelgen 2.15 B für BMW-Gespänne. Verchromung aller Motorradteile. Rückgaberecht bei Nichtgefallen garantiert. 38 528

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

Motorradverwertung Nettessheim
Flensburg, Husumer Straße 75 - Tel. 20 44

Zylinderschleifen, Kurbelwellenreparatur aller Typen, mit spez. Pleuellagerungen für NSU-Max, Ducati, Aermacchi, Kreidler, BMW. Spezialist für Zylinderkopfüberholungen aller Art. Motoren-teile, Generalüberholungen, Motor-Tuning für alle Zwecke. Alfons Mohr, Hausen b. Mayen (Nettetal) Tel 2644

Girling Federbeine

Metzeler, Conti, Barum + Avon-Decken liefert: Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstraße 12

VERSCHIEDENES

RADSPANNEREI - Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder - mit Reparatur für Auto - Motorrad - Moped - Räder. Sämtliche Speichen und Felgen. Gabler-Krause Berlin SW 68, Gitschiner Str. 64. Ruf 612858

Wer leiht mir Handbuch, Reparaturanleitung für R 26?
Welcher Sportsfreund kann mich am 26. 4. zum Ring mitnehmen (Unkostenbeteiligung)? Gerhard Dähne, 463 Bochum-Langendreer, Oberstr. 20 a. 38 464

Die Ideal-Linie!

- im Stil der neuen Zeit -



Gläser-Sportverkleidungen ges. gesch.

3387 Vienenburg/Harz

Perfektion in Wirkung und Ansicht

- überragende Fahreigenschaften - zeitlos schöne Form -

superleicht und elegant

- weltbekannt -

durch Großserienfertigung = günstige Preise bei bekanntester Ausführung und bester Qualität

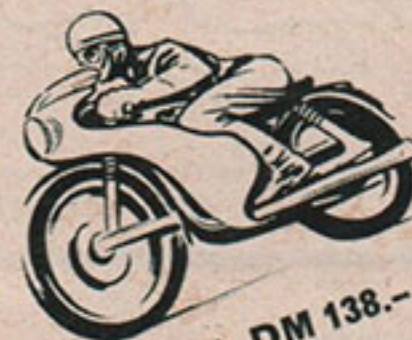
mit Scheinwerferdirekteinsatz und Anschluß-Chromblende

IHR FAHRT DAMIT:



in allen Größen

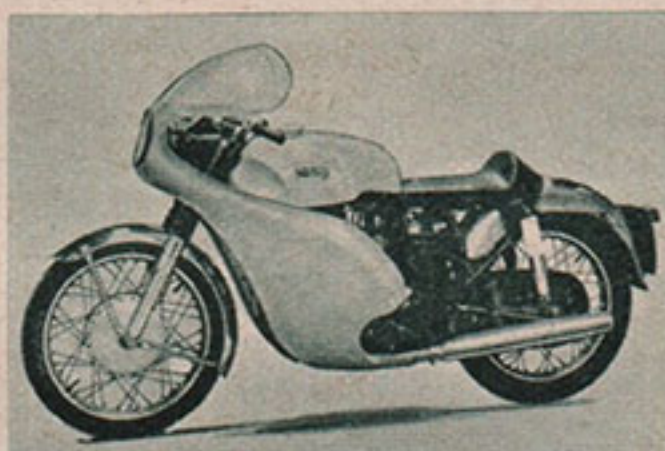
schöner
schneller
sicherer
billiger



ab DM 138.—

Für jeden Maschinentyp passend.

VERKLEIDUNGEN



Achtung! Ganz neu!

Diese Super Sports kostet jetzt nur DM 159.—. Racing von DM 134.—. C.M-I, Old Farm, Lamberhurst, Kent (England). 38 386

Suche gebr. Tickle-Verkleidung Typ „Manx“ für engl. Triumph 650 ccm. Fritz Rhyn, Basel, Rodersdorfer Str. 9 (Schweiz). 38 365

Eilt! Suche guterhalt. weiße Gläser-Verkleidung mit Befestigungen für BMW R 51/3. Michael Wiesheu, 805 Freising, Dr.-v.-Daller-Str. 42. 38 430

Verkauf zwei Monate alte Sportverkleidung für Kreidler Florett S gegen Höchstangebot. Wolfgang Weyers, 4073 Jüchen, Steinstr. 7. 38 452

RENNSTIEFEL

Motor-Rauscher, 8832 Weißenbg.

STURZHELM

Engl. Sturzhelme

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

Renn- und Straßensturzhelme, alle Ausführungen. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 38 408

RENNBRILLEN

Die sagenhafte FOSPAIC GS 11 aus Heft 1 und 25/63 wieder lieferbar. DM 32.— bei PELTZ · 8 MÜNCHEN 8 Wörthstraße 23

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13. 38 405

RENNSITZBÄNKE

Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 38 406

DM 70.—, Scheven & Damm, 5039 Weiß, Bez. Köln, Hauptstr. 51. 38 384



... ganz winter uns

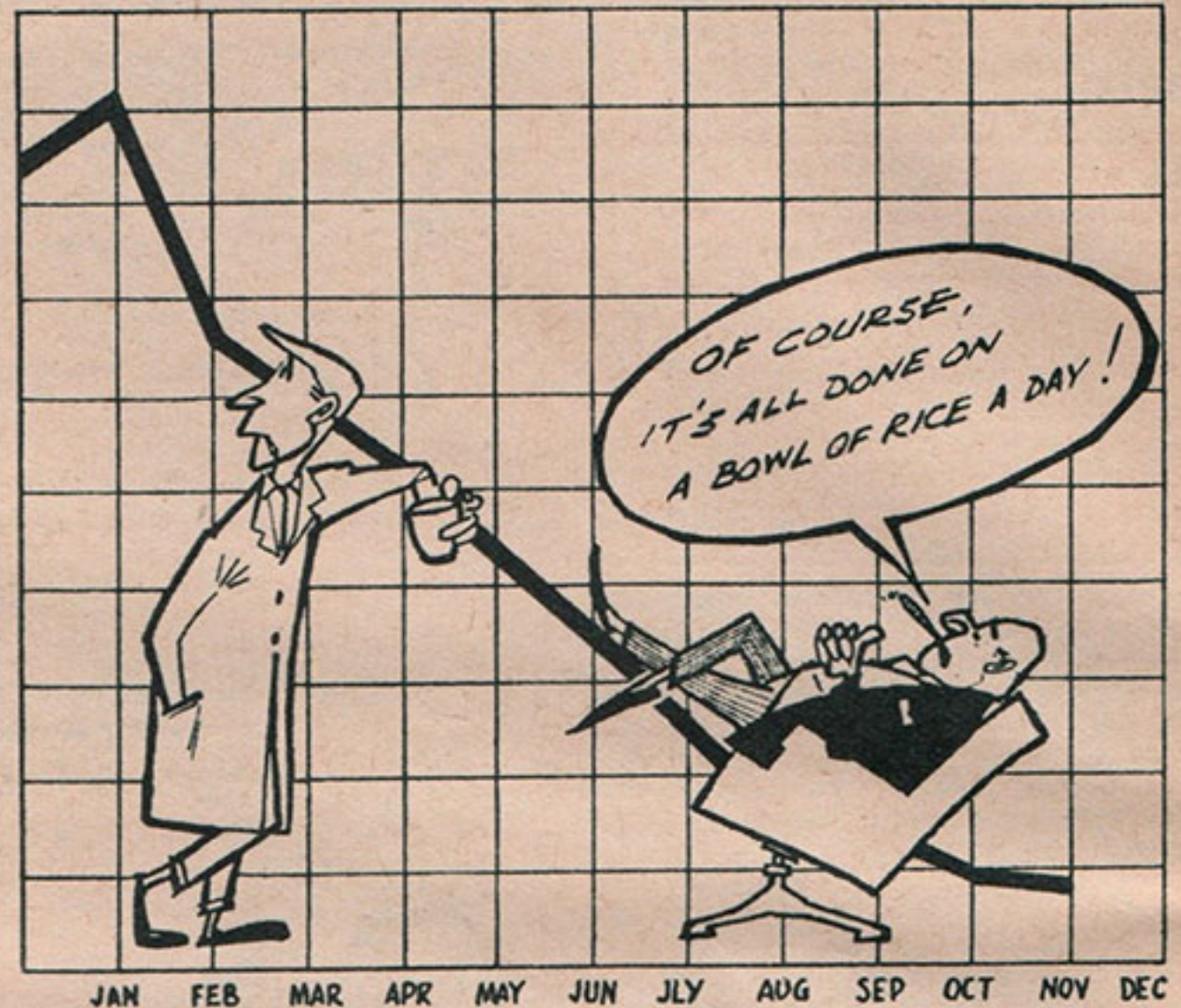
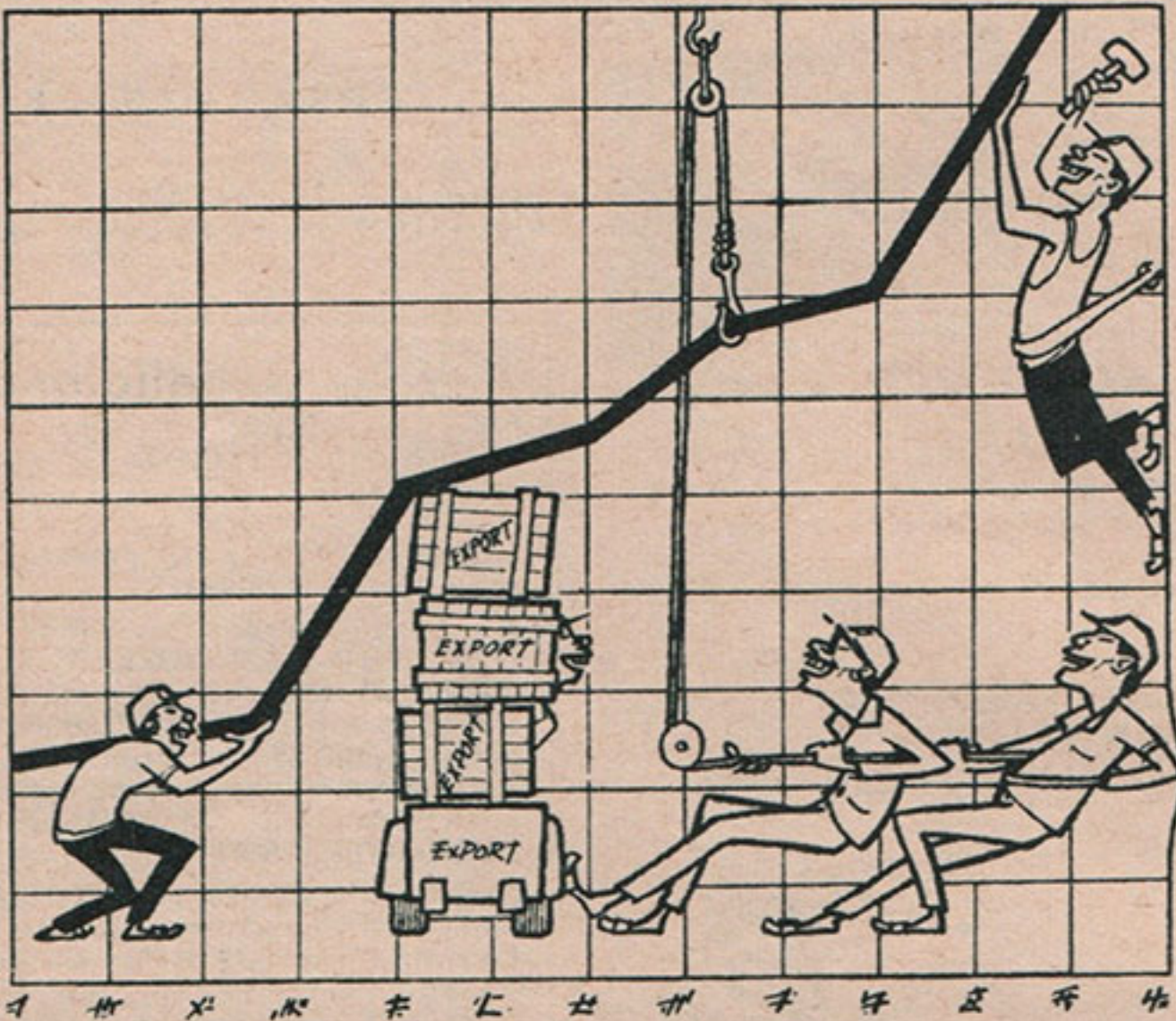
Nachricht aus dem „Lädle“

Der sehr rührige neue Besitzer des Dillenbergschen „Lädle“ hat sich gleich um die im Heft 6/64 beschriebenen Leuchten für Seitenwagen gekümmert und eine vernünftige Zahl davon auf Lager gelegt. Wir haben's nicht rechtzeitig gehänt, sonst wäre schon im Artikel „Gesehen werden“ darauf hingewiesen worden. Wer also auf der Suche ist, der wende sich an Firma Dillenbergs, Stuttgart-Vaihingen, Hauptstraße 100.

Das Märchen von der Handvoll Reis

(siehe unseren Leitartikel im Heft 2/64) dient offensichtlich nicht nur in der Bundesrepublik als willkommene Entschuldigung dafür, daß die japanische Konkurrenz auf allen Exportmärkten eine immer unangenehmere, weil erfolgreichere Konkurrenz wird — die nebenstehende Zeichnung, die wir MOTOR CYCLE entnehmen, beweist es. Nicht eigene schwerwiegende Fehler, die die Wettbewerbsfähigkeit zunehmend beeinträchtigen, sieht man als Ursache — offenbar auch anderswo weiß man nichts anderes als den albernen Hinweis auf „a bowl of rice a day“ — die berühmte Handvoll Reis pro Tag, für die angeblich die Japaner arbeiten. Wird man noch rechtzeitig aufwachen?

Fu.



Organisation Blutstropfen

(Schluß von Seite 184)

Für die Organisatoren freilich ist das Ganze nicht einfach. An den Zentralstellen geht es meist recht hektisch zu. Unsere eigene Post enthält durchschnittlich pro Tag etwa 50 Briefe mit allen möglichen Anfragen, Anforderungen und Anregungen. Da wechselt einer seine Anschrift oder die Maschine oder Arbeitsplatz und -zeit — und all das muß natürlich sofort in der Kartei berichtet werden. Nichts aber auch kann Frau Margaret so wild machen, als wenn sie bei einem Alarmruf die Antwort des Arbeitgebers erhält: „Ach der — der ist schon drei Wochen nicht mehr bei uns!“

Wir im Hauptquartier, meine Frau und ich, wir selbst sind Tag und Nacht telefonisch erreichbar. Da wir zusammen als Fachjournalisten arbeiten, geht das auch zu machen — einer von beiden ist fast stets da. Und wenn der andere auch einmal seinen Platz am Telefon verlassen muß — und sei es nur für eine halbe Stunde, um einkaufen zu

gehen — dann muß er erst einen freiwilligen Ersatzmann ans Telefon setzen. Als wir im vergangenen Jahr beide eine ganze Woche auf der Isle of Man zur TT waren, hatten wir ein Ehepaar mit ihrem Sohn bei uns einquartiert, die den Telefondienst zuverlässig erledigten. Manchmal ist das Ganze natürlich schon eine Qual — aber letztlich ist es auch eine unerhörte Genugtuung, zu wissen, daß man Mithelfer einer einmaligen Hilfsorganisation von Motorradfahrern ist.

Und nun also wird die VES auch in Deutschland versuchen, Freunde und Mitarbeiter zu bekommen. Wir glauben, daß deutsche Motorradfahrer nicht weniger Idealismus und nicht weniger Liebe zu einer Sache, mit der sie sich als Motorradfahrer für die Allgemeinheit nützlich machen können, aufbringen würden als ihre Freunde in England. Und es ist wohl auch nicht daran zu zweifeln, daß die, denen diese Hilfe gelten soll, in Deutschland nicht in geringerer Zahl vorhanden sind als bei uns in England. Wichtig ist natürlich, daß diese Organisation sich erst einmal das Vertrauen der Ärzte, der Krankenhäuser und Kliniken erwirbt. In England haben wir das hinter uns — in Deutsch-

land müßte das erst noch geschafft werden. Aber auch hier wird es so sein, daß wir zwar kaum schneller sein können als die Polizei — daß es aber nicht immer möglich sein wird, für einen Bluttransport sofort die Hilfe der Polizei zu bekommen. Nicht umsonst ist heute der Präsident der VES, Dr. Zeitlin, der Direktor der größten Blutbank der Welt: der von Süd-London. Er würde sich nicht einsetzen und seinen Namen hergeben, wenn er nicht wüßte, daß er sich auf uns Motorradfahrer absolut verlassen kann.

Und wenn das auch erst sekundär wichtig ist: man kann sich wohl vorstellen, wie sehr es dem Gedanken des Motorradfahrens nützt, wenn — und das geschieht unvermeidlich — die Bevölkerung durch Presse, Rundfunk und Fernsehen von den Fällen erfährt, in denen wieder durch den freiwilligen Einsatz von Motorradfahrern ein Mensch am Leben bleiben durfte!

Wer sich für den Aufbau einer solchen Organisation in Deutschland interessiert, schreibe an den Leiter der deutschen VES-Sektion, Mr. Peter Dunn, 37 Slessor Street, RAF L a a r b r u c h .

Barry N. Ryerson, Wellington

Verlag: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., 7000 Stuttgart W, Seidenstr. 50, Postfach 1042, Telefon 22 41 41. Telegramm-Adresse: Motorpresse Stuttgart. Fernschreiber: Telex 07/22036. Herausgeber: Paul Pietsch und Ernst Troeltsch †. — Redaktion: Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Leverkus, Redaktionsassistent Hans-Joachim Mai. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleisch, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belsler, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbruck, Albbruck (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14-tägig an jedem 2. Sonnabend. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht, Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages 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 direkt vom Verlag durch Post oder den Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis in Deutschland vierteljährlich DM 6,50, jährlich bei Vorauszahlung DM 22.—, Ausland 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. — Anzeigenverwaltung: MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preis laut Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1,50, Stellengesuche nur DM 1.— für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Zwei Anzeigen mit 10%, drei mit 15% und sechs Anzeigen mit 20% Rabatt. — Im gleichen Verlag „der MOTOR-TEST“. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN GMBH. „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „MOTOR-REVUE + Europa-Motor“, „FLUG-REVUE“, „LASTAUTO und OMNIBUS“, mot — die Zeitschrift für wirtschaftliches Fahren, „der MOTOR-TEST“



Zweiteiliger Überanzug



aus gummiertem Stoff, absolut regendicht, bekannt unter dem Namen DRAX-GELÄNDEANZUG. Jacke und Hose auch einzeln lieferbar. Bitte verlangen Sie Angebot und Preisliste 23, auch über Fahrrmäntel, Überhosen, Überschuhe, Überhandschuhe u. sonstige Ausrüstung.

W. Dillenber
7 Stuttgart-Vaihingen, Hauptstr. 100
Telefon 78 81 03

TRIALMASTER-Anzug

Jacke und Hose 100% wasserdicht, auch mit einknöpfbarem Wollfutter lieferbar.

Bitte Prospekt anfordern!
Import: Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstraße 3



**Kabriolett-
Aufbauten**

für Beiwagen nach gewünschten Maßen auch auf Teilzahlung liefert
Bernhard Richter
Berlin N 65, Putbusser Straße 33
Telefon 46 32 66

Motorrad-Zubehör — Helme
Brillen — Schutzscheiben



Emil Weigert
85 NÜRNBERG
Ludwigstraße 50

VERSCHIEDENES

Suche gebr. Tele von R 51/3, R 67/2 oder R 68. Verkauftete von Regina 2 DM 30.—, 2 neue Kolben für R 60 (72 mm) um DM 30.—. Gisbert Nierle, 415 Krefeld, Moritzplatz 1. 38 469

Verkaufe: 50 ccm MASERATI (Rennmaschine), evtl. Teile einzeln. 1 Motor ADLER MB 200, Bauj. 1954. Von ADLER MB 250, Bauj. 1953: Rahmen (grün), Gabel, Stoßdämpfer, verchr. Scheinwerfer, Schutzblech, 2 Felgen, Tank. Zuschriften mit Preisangebot an G. Gabriel, 8532 Kulsheim Nr. 9 (Mfr.). 38 440

Welcher Gespannrennfahrer sucht Schmiermaxe? Klaus Kleber, 5 Köln, Lichhof 14. 38 508

Suche Motor „Falcon“ zu Studienzwecken. Körner, 3342 Schladen, W.-Busch-Str. 8. 38 500

Neue schwarze Harr-Rennkombi, Gr. 176 schlank, nicht getragen, Neupr. DM 260.—, gegen Gebot zu verkaufen. Werner Kurz, 7151 Hertmannsweiler, Ortsstr. 76. 38 476

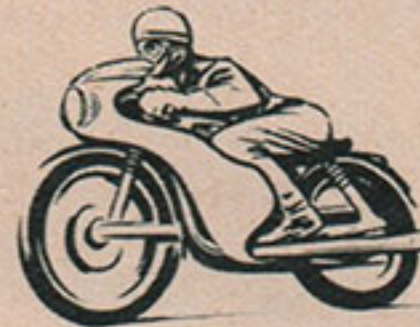
Suche Lederhose u. -jacke, 175 cm schlank, u. Barbour-Jacke. Franz Schmid, 8971 Niedersonthofen, Linsen 7, üb. Immenstadt. 38 381

Amal-Vergaser Monobloc Type 381/1. Zyl.-Kopf für Matchless 350 G 4 LCS, Bauj. 1957, mit innenliegenden Stoßstangen sowie 2 Matchless-Federbeine zu verkaufen, Preis DM 100.—. H. Schlatt, Graz, Quellengasse 86 (Österreich). 38 504

Versicherung - Prämien günstig für Motorräder, Mopeds, PKW bei Adler Feuerversicherung üb. Fritz Puff, 2 Hamburg 19, Paulinenallee 37 — Versicherungen —. 38 429

Immer mehr entscheiden:

Gläser-Sport verkleiden!



Barbour-Anzug, im int. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 38 407

Habe folgende Teile zu verkaufen:
50 ccm Victoria-Motor, neu, 3-Gang, DM 180.—, 200 ccm Maico-Motor, 4-Gang, DM 40.—, 175 ccm Sachs-Motor, 4-Gang, DM 40.—, 125 ccm DKW-Motor, 3-Gang, DM 35.—, 125 ccm DKW-Motor, 3-Gang, Teile, DM 10.—, 98 ccm NSU-Fox-Motor, Teile DM 10.—, Metzeler-Decke 275 X 19, neu, DM 18.—, 2 Avanti-Räder à DM 15.—, Telegabel von 125 DKW DM 10.—, 26er Bing-Vergaser DM 10.—, 2 24er Bing-Vergaser à DM 10.—, 2 22er Bing-Vergaser à DM 8.—, 3 20er Bing-Vergaser à DM 8.—, 200er DKW-Tank DM 8.—. Suche 175—200er DKW-GS-Rahmen und Rennverkleidung für Honda (50 ccm). Karl-Heinz Possiel, 3182 Vorsfelde, Meinstr. 14. 38 496

„das MOTORRAD“, Jahrg. 1952—63, pro Jahrg. DM 5.—, abzugeben. T. Ilge, 405 M.-Gladbach, Höfgenweg 5. 38 426

Meisterschüler sucht ab 4. 5. in Oldenburg Sportskameran u. Unterstellmöglichkeit für R 50 Solo. Angebote unter M 4131 A an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 393

Motorradliebhaber (25 J.) sucht motorrad-sportliches junges Mädchen im Raum Kiel für Clubfahrten auf BMW. Zuschriften unter M 4136 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 431

Suche: Motor für Regina 400 ccm, 2-Zylinder R 67/2, Nabe für R 60, Kotflügel für Seitenwagen BMW-Spezial. E. Stronczyński, 463 Bochum-Hamme, Gahlensche Straße 164. 38 564

Verkaufe neuwertige zweiteilige Harr-Kombi, Gr. 1,72 m, Bundweite 79 cm, Preis DM 180.—. Jürgen B a l d, 633 Wetzlar/Lahn, Moritz-Budge-Str. 30. 38 602

„das MOTORRAD“, Jahrg. 57, 60, 61, 62, 63, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Herbert Ell, 78 Freiburg i. Br., Dreisamstr. 9. 38 574

BMW-Fahrer mit gr. Maschine sucht Sozius-Mitfahrer für Wochenende. Erwünscht: Raum Lörrach/Basel und ca. 25 Jahre alt u. bis 170 cm gr. Brief unter M 4145 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 38 567

Girling-Federbeine, 300 mm u. 330 mm Lochabstand, fabrikn., aus Restbeständen, für DM 85.— das Paar abzugeben. Gebr. Girlings per Paar DM 30.— zu verkaufen. G. Zabrocky, 42 Oberh.-Buschhausen, Thüringer Str. 82. 38 570

Verkaufe mein Rennleder, Gr. 1,83 m. W. Gedlich, 609 Rüsselsheim, Haßlocher Straße 154. 38 560

Erbitten Offerten für neue oder gebr. Gewindeschneider u. -bohrer für engl. Zoll-Feingewinde. Graf, 4019 Monheim, Postfach 185. 38 544

Suche für gemeinsame Fahrten mit großem BMW-Gespann nettes Mädel von 20—30 Jahren, welches sich für Motorsport interessiert. Möglichst Raum Hamburg-Schleswig-Holstein. Zuschriften unter M 4144 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 38 533

UNTERRICHT und AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule

Gerhard Klein

Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger
Gütersloh i. W., Marienfelder Str. 30
Ruf 2370

Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfahrung in der Fahrlehrer-Fachausbildung. Erstklass. Referenzen u. beste Erfolgsnachweise bei modernstem Lehrmaterial

Radikale Preissenkung! statt DM 65.— nur DM 39.50

Das hervorragende Grundwerk für Haltung und Reparatur von Krafträdern zu stark herabgesetztem Preis!

Ing. H. Trzebiatowsky
**MOTORRÄDER
MOTORROLLER
MOPEDS**

und ihre
INSTANDHALTUNG

978 Seiten, 1618 Abbild., 6 meist mehrfarb. Tafeln, 15 Tabellen im Text, 16 umfangr. Zahlentafeln mit techn. Daten u. Einstelldaten. Format: 18 x 26 cm

Aus dem Inhalt:

Einleitung: Entwicklung und Einteilung der Krafträder

Erster Teil: Die Motoren

Grundsätzliche Arbeitsweise — Bauteile und ihre Instandsetzung — Kühlung und Schmierung — Kraftstoffhaltung und Gemischbildung — Luftfilterung und Geräuschdämpfung — Höchstleistungsmotoren für Sportzwecke

Zweiter Teil: Die Kraftübertragung
Triebwerk — Radantrieb — Wartung und Instandsetzung

Dritter Teil: Die elektrische Anlage
Elektrotechnische Grundbegriffe — Elektrische Zündanlage — Stromerzeuger und Batterie — Beleuchtung und sonstige Verbraucher — Schalteinrichtungen und Leitungsanlage — Wartungs- und Instandsetzungsanlagen

Vierter Teil: Das Fahrwerk

Grundlagen der Lenkung und Federung — Rahmen, Vorderradgabel u. Hinterradfederung — Räder, Reifen, Bremsen und Ausstattung — Das Seitenwagen-Gespann

Fünfter Teil: Die Motorroller und Mopeds

Motorroller — Fahrräder mit Hilfsmotoren und Mopeds

Sechster Teil: Fahrpraxis, Motorsport und Rennmaschine

Fahrpraxis und Motorsport — Rennmaschinen

Anhang:

Tabellen der technischen Daten und der Einstelldaten — Auszug aus der StVZO

Immer dringender wird die Verbreitung des Wissens um Bau und Gang der Krafträder, um ihre beste Bedienung und Pflege und vor allem um ihre Instandsetzung. Hier hilft das bekannte Werk von Ing. H. Trzebiatowsky. Von hervorragenden Fachkennern bearbeitet, klar gegliedert und einfach geschrieben, mit guten Abbildungen und brauchbaren Tabellen läßt es keinen im Stich!

TRZEBIATOWSKY

MOTORRÄDER
MOTORROLLER
MOPEDS
UND IHRE
INSTANDHALTUNG



FACHBUCHVERLAG DR. PFANNEBERG & CO. GIESSEN

Ein bewährtes Lehr- und Nachschlagebuch

Bitte senden Sie untenstehenden Bestellschein umgehend an uns ein.

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1

Bestellschein

An MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1370

Bitte liefern Sie mir sofort portofrei:

..... Expl. Trzebiatowsky, Motorräder, Motorroller und Mopeds zum Sonderpreis von DM 39.50

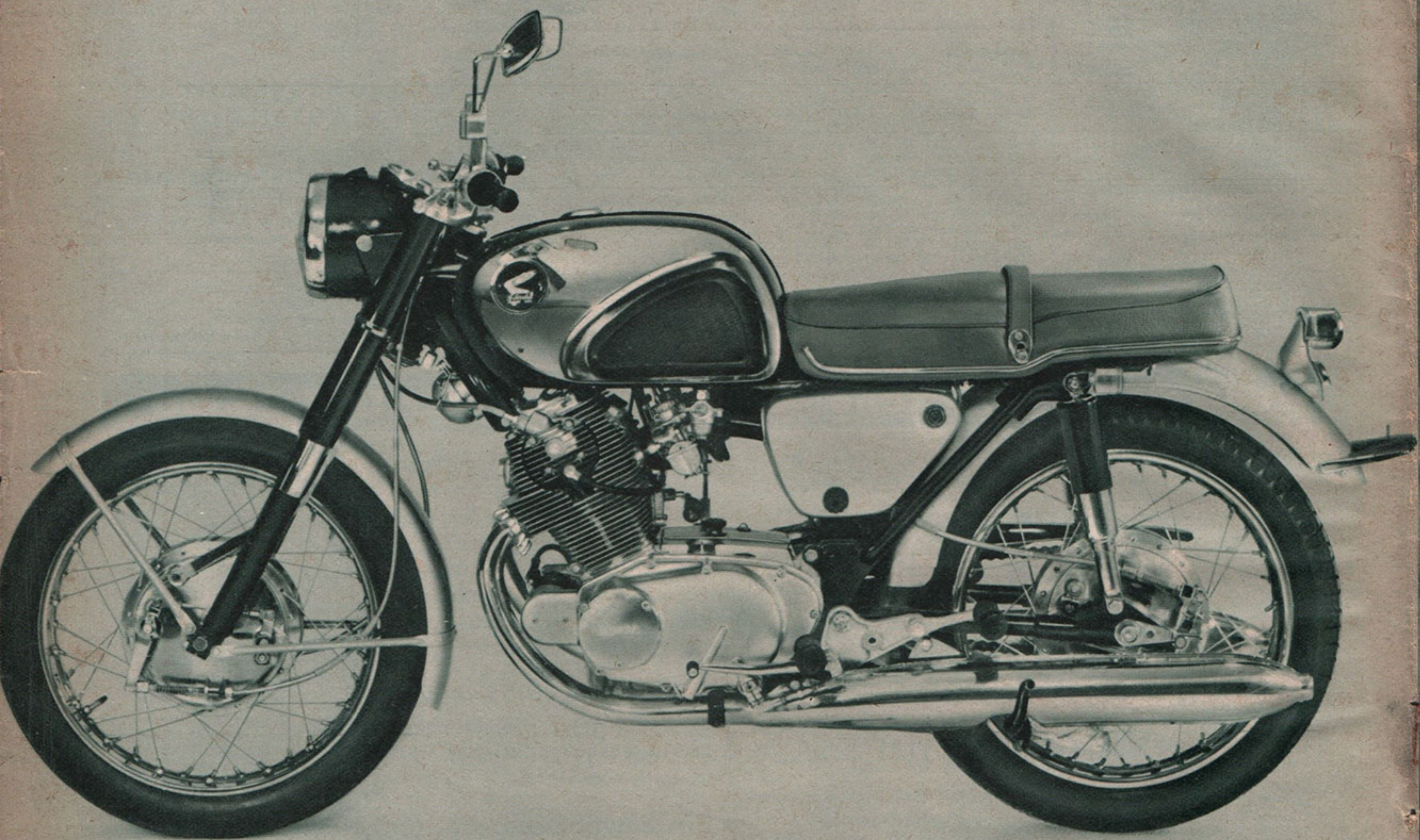
Ich zahle nach Erhalt

Bitte per Nachnahme

Meine genaue Adresse:

**Honda
Dream Super Sport**

**2 Zyl. 4-Takt, OHC,
247,8 ccm,
25 PS, ca. 155 km/h,
Kickstarter und
elektrischer Anlasser,
empf. Preis DM 2675,—**



HONDA

HONDA — 7mal Weltmeister · Größter Motorradhersteller der Welt



650 Fachhändler
in der
Bundesrepublik
und Berlin