



**ZWEIZYLINDER
PROBLEME**

**GUSTAV FRANKE
BESTER IN
LAMBORELLE!**

Nummer 46. Jahrgang 11. April 1964

8

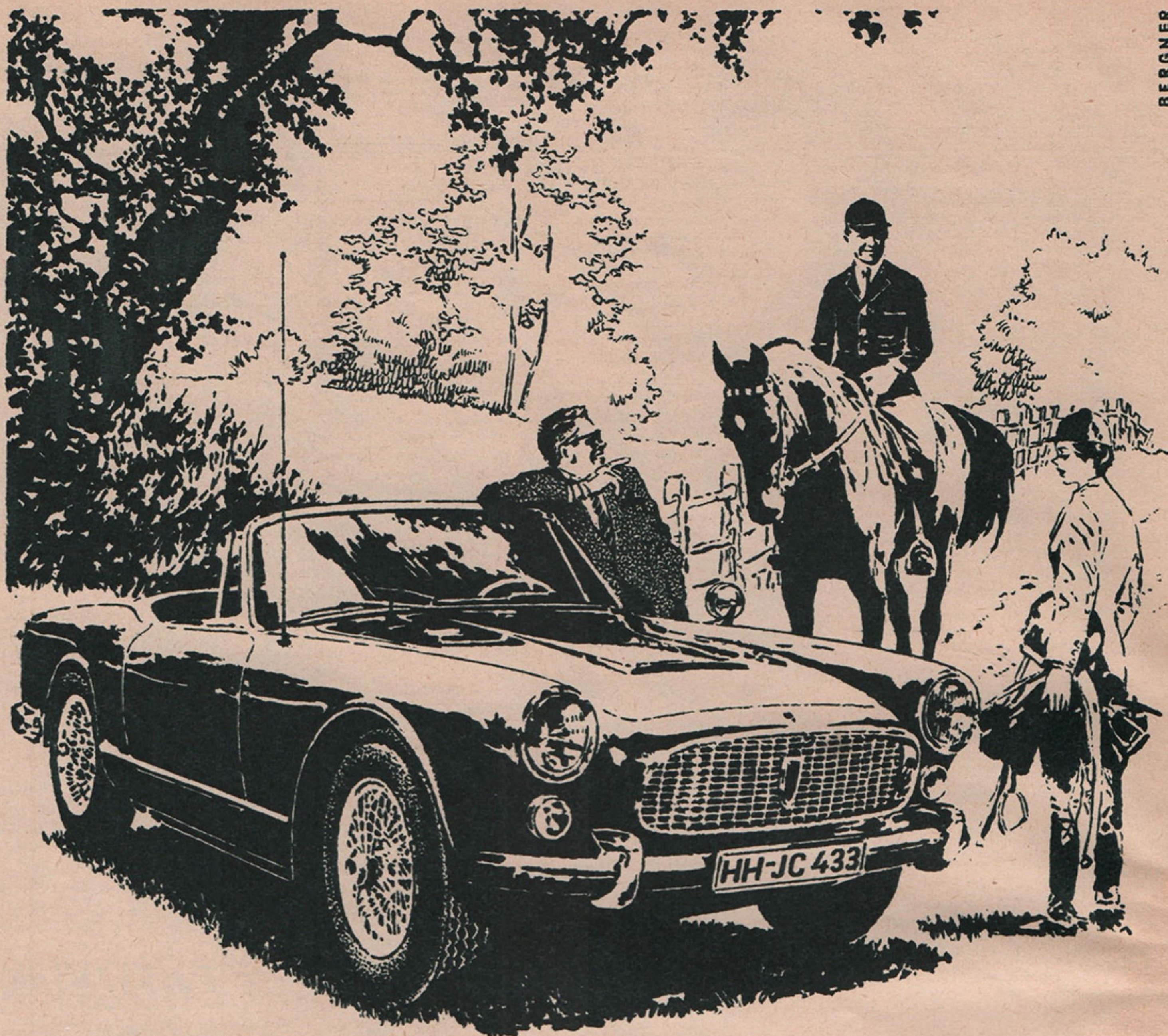
PREIS DM 1.20

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

HERCULES-GELÄNDESPORTMASCHINEN



Autofahrer von Rang sagen:

**MEIN
BENZIN
GASOLIN**



INHALT

Wankel-Realitäten	197
GS-Modelle von Hercules für den Geländesport	198
Aus dem Tagebuch der Reisetante	200
Trial Lamborelle 1964	202
Werksmannschaften im Geländesport 1964	203
Englische Spezialitäten – höchst spezial	204
Zweizylinder-Probleme	206
Menschen um Motorräder: Sebastian Nachtmann	209
Oepo V 1, der zweite große Einzyylinder-Zweitakter	212
Reden wir vom Sport	216
Gewußt wo	218
Ganz unter uns	224

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntäglich an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet.

Heftpreis DM 1.20

Unser Titelbild: Das war ein feiner Erfolg für Gustav Franke, als er auf seiner ZUNDAPP Punktbester beim Trial Lamborelle wurde und damit als erster Deutscher ein seit Jahren gestecktes Ziel erreichte! (Foto Goebel)

WANKEL-REALITÄTEN

Wir haben, sooft wir im MOTORRAD vom Wankel-Motor berichteten, niemals ein Hehl daraus gemacht, daß wir diese Konstruktion schlechthin für eine geniale Lösung der Aufgabe halten, einen Drehkolbenmotor, also eine Wärmekraftmaschine ohne oszillierende Teile, zu schaffen. Aber wir hielten es auch für falsch, daß bezüglich der baldigen Serienreife und der zu erwartenden Verdrängung des Hubkolbenmotors durch den Wankel-Motor falsche Eindrücke erweckt wurden. Darüber, daß es mit einer serienmäßigen Herstellung speziell als Kraftfahrzeugtriebwerk noch gute Weile haben würde, ließen zwar die, die am engsten mit der Entwicklung verbunden waren, von Anfang an keinen Zweifel; hinsichtlich der Überlegenheit des Wankel-Kreiskolbenmotors allerdings entstanden bald falsche Vorstellungen, an denen die nicht ganz unbeteiligt waren, die es eigentlich hätten besser wissen müssen.

Im Kreiskolbenmotor nach Bauart NSU/Wankel kreist ein dreiseitiger Rotor, der zusammen mit dem etwa die Form einer Acht bildenden Gehäuse bei seiner Drehung Kammern bildet, deren Volumen zwischen einem Minimum und einem Maximum sich ändert — genauso wie das Zylindervolumen eines Hubkolbenmotors bei der Kolbenbewegung zwischen den Totpunkten. Diese Volumenänderungen werden beim Wankel-Motor unter Zuhilfenahme von Steueröffnungen in der Gehäusewandung, die der Rotor freigibt und verschließt, dazu benutzt, während des Umlaufs einer Rotorseite (wobei sich für die durch diese Seite gebildete Kammer zweimal das Volumen zwischen Minimum—Maximum—Minimum ändert) ein Viertaktarbeitsspiel abzuwickeln. Da drei gegenseitig um 120 Grad versetzte Rotorseiten vorhanden sind, arbeiten auch in gleicher Weise bei einem Rotorumlauf drei Kammern, in ihren Funktionen um je 120 Grad gegeneinander versetzt — nicht anders als die drei Zylinder eines Dreizylinder-Hubkolbenmotors.

Die Rotor-Kinematik des Wankel-Motors bringt es nun mit sich, daß der Rotor nicht die gleiche Drehzahl wie die Welle haben kann, von der die Motorleistung abgenommen wird. Zwischen Rotor und Abtriebswelle muß vielmehr eine Zahnradübersetzung zwischengeschaltet sein, die beim dreiseitigen Rotor 1:3 beträgt, d. h. die Abtriebswelle dreht sich dreimal, wenn der Rotor einen Umlauf im Gehäuse ausführt. Anders ausgedrückt: bei einer Umdrehung der Abtriebswelle vollführt eine Rotorseite ein komplettes Viertaktarbeitsspiel.

Daraus resultierten nun Bemühungen, Wankel-Motorabtriebswelle gleich Kurbelwelle des Hubkolbenmotors zu setzen und den Wankel-Motor mit dem Arbeitsvolumen einer Kammer einem Einzylinder-Hubkolbenmotor gegenüberzustellen, dessen Hubvolumen gleich groß sei. Mit anderen Worten: 125 ccm Kammervolumen eines Wankel-Motors = Hubvolumen eines 125 ccm-Einzylindermotors. Kein Wunder, daß bei dieser Milchmädchenrechnung recht ansehnliche Wankel-Leistungen herauskamen. Zumal man damals auch noch glaubte, dieser Motor sei systembedingt für viel höhere Drehzahlbereiche prädestiniert als der Hubkolbenmotor.

Natürlich wurde bald offensichtlich, daß man mit einer solchen Gegenüberstellung weder bei den Sport- noch bei den Steuerbehörden würde durchkommen können, und so kam die sogenannte „Zweikammertheorie“ in die Diskussion: in langatmigen Darlegungen und tiefgründigen Berechnungen wurde — auch seitens neutraler Fachleute — nachgewiesen, daß man Zweidrittel des Gesamtvolumens eines Dreikammer-Wankel-Motors als Bewertungsgrundlage nehmen müsse. Bei 125 ccm Kammervolumen also nicht $3 \times 125 \text{ ccm} = 375 \text{ ccm}$, sondern nur 250 ccm.

Wir haben bereits im Heft 13/62 versucht, darzulegen, warum ein Wankel-Motor mit dreiseitigem Rotor nicht anders bewertet werden könne als ein Dreizylinder-Hubkolbenmotor mit gleichem Arbeitsvolumen. Man war wohl — verständlicherweise — mancherorts der Meinung, daß nicht ausgerechnet solche unqualifizierten Meinungsäußerungen im MOTORRAD ernst genommen werden könnten, wo doch hochqualifizierte Akademiker mit wissenschaftlicher Klarheit dargelegt hatten, warum allein die Zweikammerthese die richtige sein könne (die einstige Einkammertheorie — ebenso in ihrer Richtigkeit gutachtlich untermauert! — war mittlerweile sang- und klanglos weggelegt worden). Wir freilich hatten (es lohnt sich, das Heft 13/62 nochmal herzuzunehmen) ganz simpel und mit einem schön passenden Hubkolbenmotor-Parallelbeispiel dargelegt, warum man gerechterweise den Wankel-Motor mit dem gesamten Arbeitsvolumen bewerten müsse. Und weil es uns um nichts anderes als um eine korrekte Gegenüberstellung ging, konnten wir uns auch nicht durch Vorwürfe, wir redeten gegen die Interessen des Kraftfahrzeugbesitzers (der dadurch höhere Steuern zahlen müßte) von unserer Sicht abbringen lassen — noch viel weniger durch Sprüche, die da sagten, man müsse doch einer so zukunftsreichen Erfindung erst mal eine Chance, sozusagen eine Entwicklungshilfe, geben.

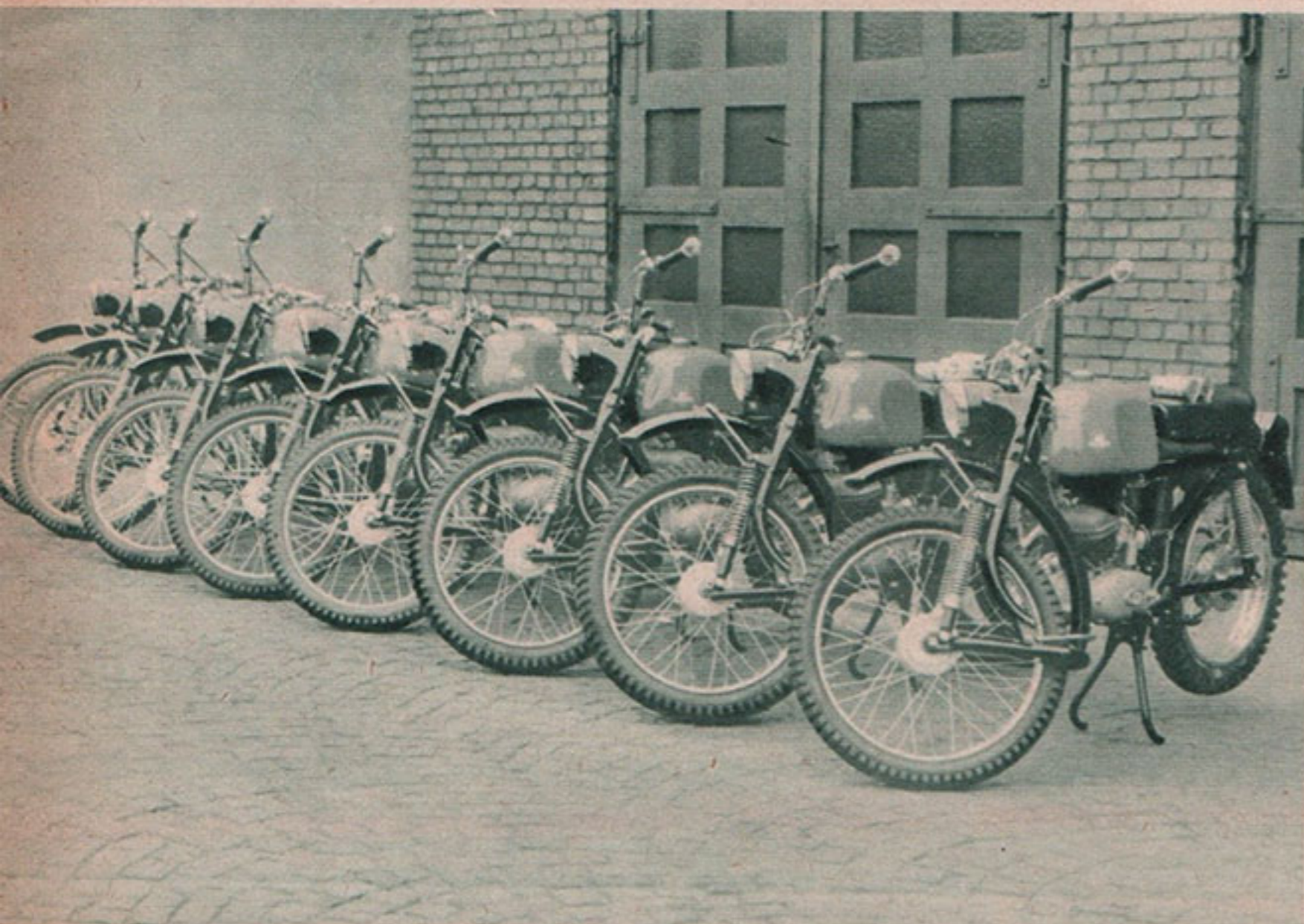
Die Zweikammer-Verfechter konnten manchen Erfolg ihrer Bemühungen registrieren: die Technische Kommission der FIM entschied sich (wenn auch nicht einstimmig) schon vor zwei Jahren nach längeren Darlegungen der Herstellerseite dafür, bis auf weiteres Wankel-Motoren, sobald sie im Motorradsport auftauchen würden, mit zwei Drittel des Gesamtkammervolumens einzugruppieren; und einige Zeit später traf die Sportkommission der FIA (der internationalen Behörde für den Automobilsport) die gleiche Entscheidung — entgegen einem Beschluß der eigenen Technischen Kommission, die sich für eine Dreikammer-Bewertung ausgesprochen hatte. Bisher freilich ist es weder im Motorrad- noch im Wagensport zu Wankel-Motor-Nennungen gekommen.

Dagegen rückte der Zeitpunkt näher, zu dem erstmals Automobile mit Wankel-Motoren in der Bundesrepublik zugelassen und damit versteuert werden sollten. Das Verkehrsministerium hatte ein Sachverständigengutachten erarbeiten lassen — Resumé: alle drei Kammern müssen bewertet werden. Dennoch aber hatte, wohl im Hinblick auf die für Automobile (nicht für Motorräder!) in Aussicht stehende Abschaffung der Hubraumsteuer und um „die technische Entwicklung durch die Hubraumsteuer nicht einzuschränken“, so die Tagespresse, das Verkehrs- dem Finanzministerium empfohlen, nur zwei Drittel des Gesamtvolumens zur Besteuerung heranzuziehen.

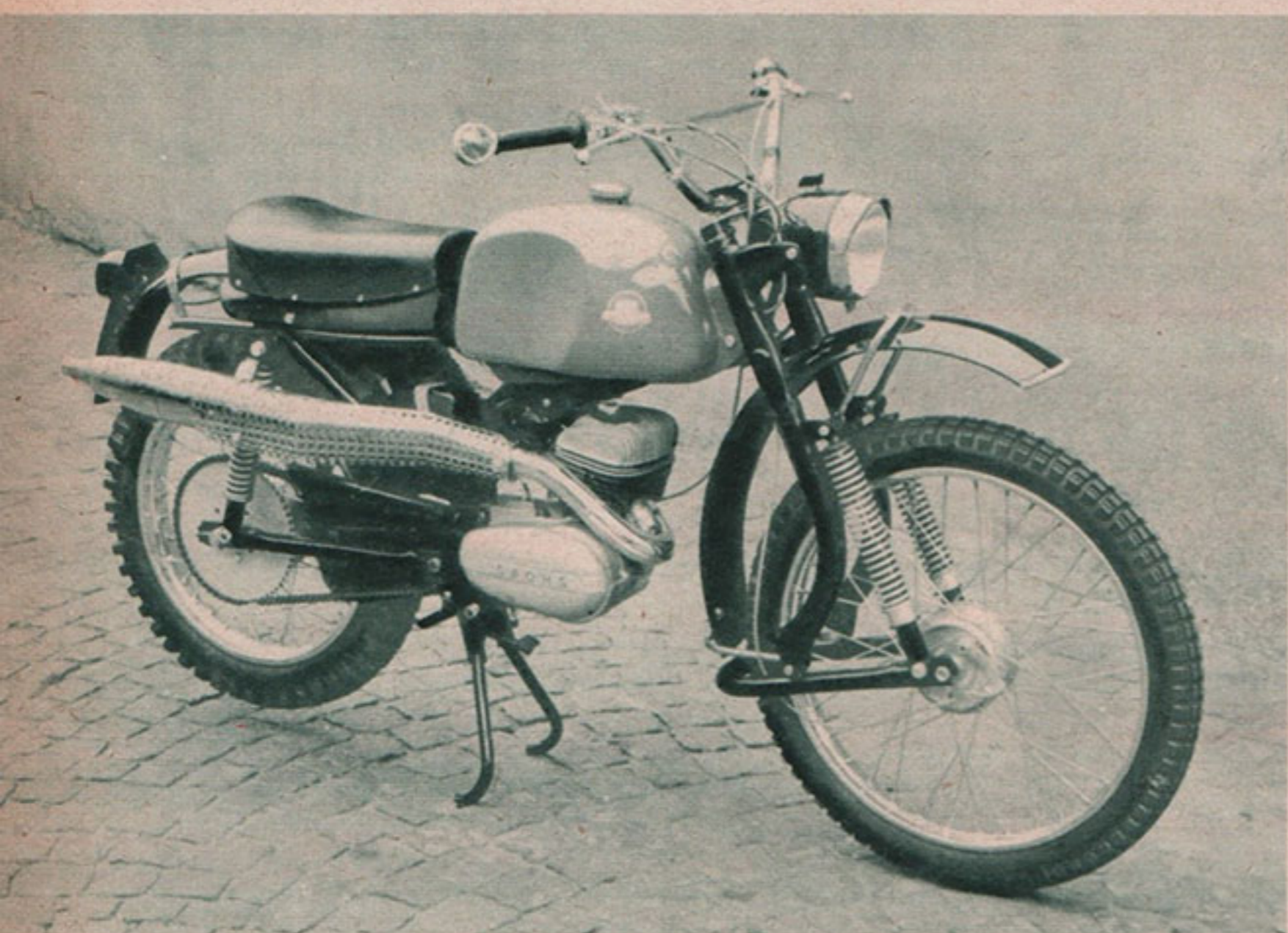
In der zweiten März-Hälfte hat dennoch das Bundesfinanzministerium anders entschieden: Das gesamte Arbeitsvolumen eines Wankel-Kreiskolbenmotors unterliegt der Hubraumbesteuerung.

S. R.

GS-MODELLE VON HERCULES



Wer sich der Mühe unterzieht, bei Geländesport-Veranstaltungen in Deutschland die teilnehmenden Maschinen nach Marken zu ordnen, der wird fast immer feststellen können, daß sehr oft die Mehrzahl der Fahrer auf Hercules-Motorrädern sitzt (am Start wie dann auch im Ziel!). Nun gehören zwar die Nürnberger Hercules-Werke seit vielen Jahren zu den deutschen Motorradwerken, die mit einem starken Werksteam in mehreren Klassen bei allen wichtigen Geländesportveranstaltungen antreten (und von ihnen gewannen 1963 Heinz Brinkmann in der Klasse bis 50 ccm und Lorenz Müller in der Klasse bis 175 ccm die Deutsche Geländemeisterschaft für Hercules!). Aber nicht die Zahl der Werksfahrer ist es, die das Markenbild prägt: erfreulicherweise sind es mehr und mehr Privatfahrer auf Hercules-Maschinen, die so zahlreich auftreten. Letztlich aus einem sehr einfachen Grund: kein anderes deutsches Werk bietet serienmäßig Geländesportmodelle gleich für drei Hubraumklassen an. Und das zu durchaus erschwinglichen Preisen, obwohl es sich um Spezialmaschinen handelt, die nicht nur so heißen, sondern die auch wirklich in allen Details den Jahr für Jahr von erfolgreichen Hercules-Werksfahrern an den Start gebrachten Maschinen gleichen — im Triebwerk nicht weniger als im Fahrwerk. Das hängt mit verschiedenen günstigen Voraussetzungen bei Hercules zusammen: mit der Tatsache, daß Fichtel & Sachs als Motorenwerk im Hintergrund steht, daß die Nürnberger Hercules-Werke ein nicht allzu großer Betrieb mit entsprechend kleinem Verwaltungsapparat sind — und natürlich nicht zuletzt damit, daß auch hier ein kleiner Stamm von Männern nicht nur deshalb an Motorrädern arbeitet, weil es gerade zufällig ihr Broterwerb ist, sondern weil sie mit Herz und Seele an dieser Aufgabe hängen. Weil außerdem eine ausnahmslos sportfreundliche Geschäftsleitung weiß, welche Werbewirksamkeit Sportfolge haben.



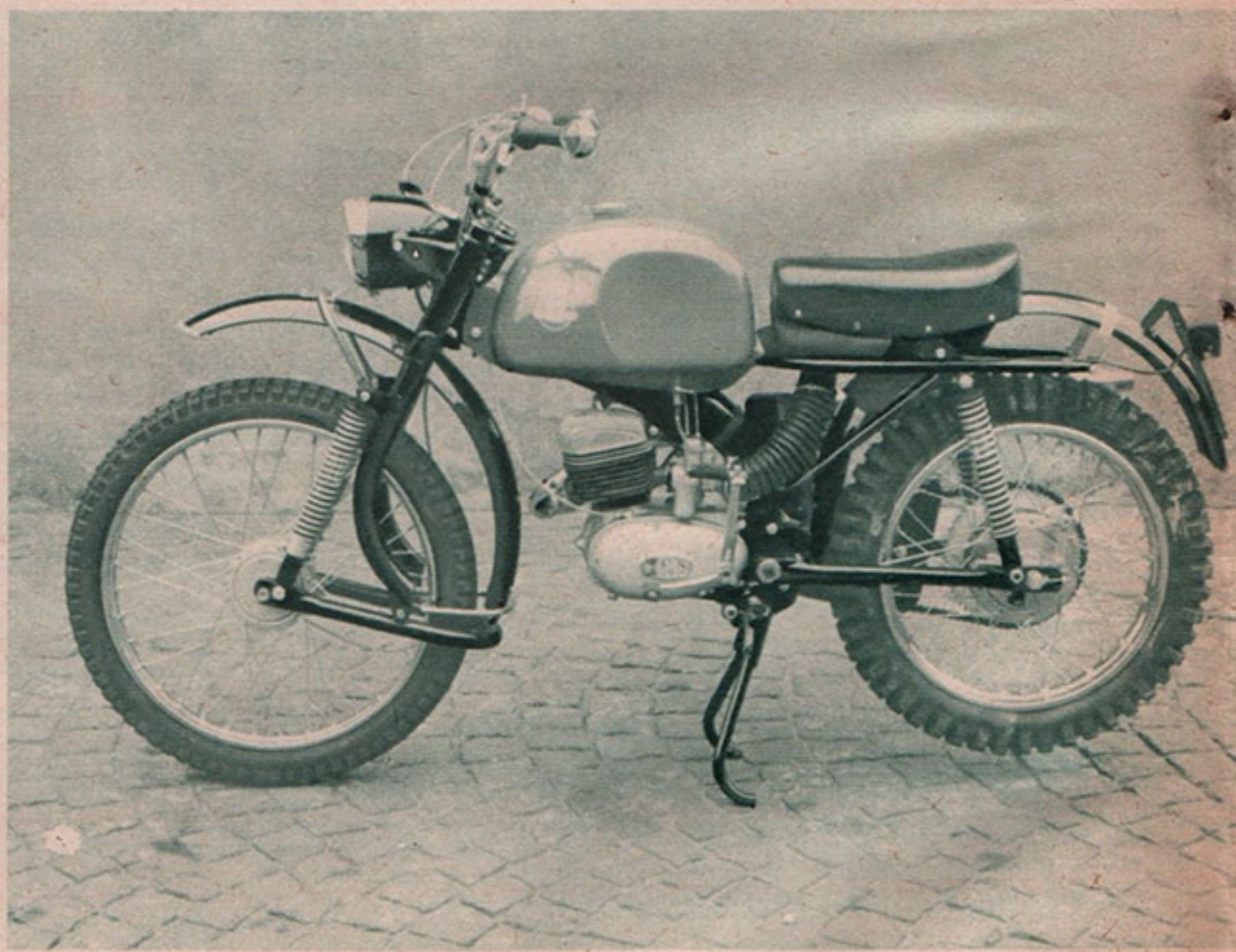
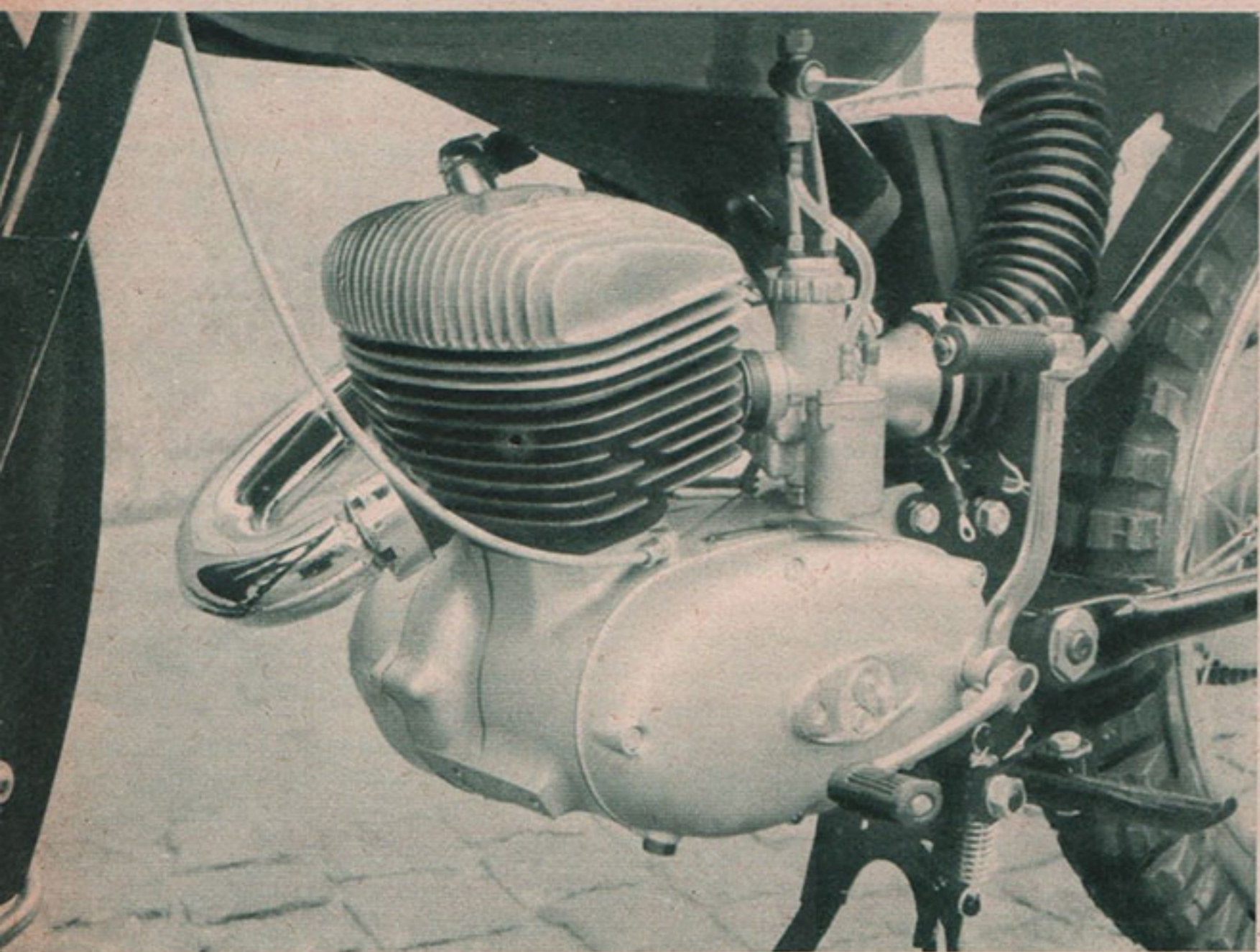
Für die Saison 1964 hatte man bei Hercules drei GS-Modelle in das Fertigungsprogramm aufgenommen — je eines in der 50-, der 100- und der 175-ccm-Klasse. Die Auslieferung dieser Maschinen an Privatfahrer ist im Gange — und trotz mancherlei Schwierigkeiten, die sich der termingerechten Fertigung gerade bei solchen naturgemäß in beschränkter Stückzahl aufgelegten Maschinen in den Weg stellen, hofft man in Nürnberg, alle Kunden noch rechtzeitig vor Beginn der Saison bedient zu haben. Vorausgesetzt — daß sie rechtzeitig bestellt hatten; denn man hat uns, als wir die Bilder zu diesem Bericht im Werk machten (einen Tag, nachdem die Modelle vom zuständigen TÜV kritisch unter die Lupe genommen und freigegeben wurden), ausdrücklich gebeten, unsere Leser darauf hin-

Oben: Als wir im Werk waren, stand gerade eine ganze Lieferung von Geländesportmaschinen K 103 GS versandbereit.

Mitte: Die 100er Geländesportmaschine ähnelt im Gesamtaufbau, wie die anderen beiden Modelle auch, weitgehend der Serienmaschine, ist aber natürlich in vielen Details auf ihre Spezialverwendung zurechtgemacht.

Unten: Der 100er Motor hat für 1964 den bereits in den Werksmaschinen erprobten Breitwand-Zylinder und dadurch eine Leistung von über 8 PS, an der natürlich der große 22er Vergaser nicht unbeteiligt ist. Bild rechts daneben: Diese Gesamtansicht der K 103 GS zeigt die große Bodenfreiheit deutlich und läßt auch die offenen Federbeine (mit separatem, innenliegendem Stoßdämpfer) und den großen Federwegen gut erkennen.

Fotos: Ben

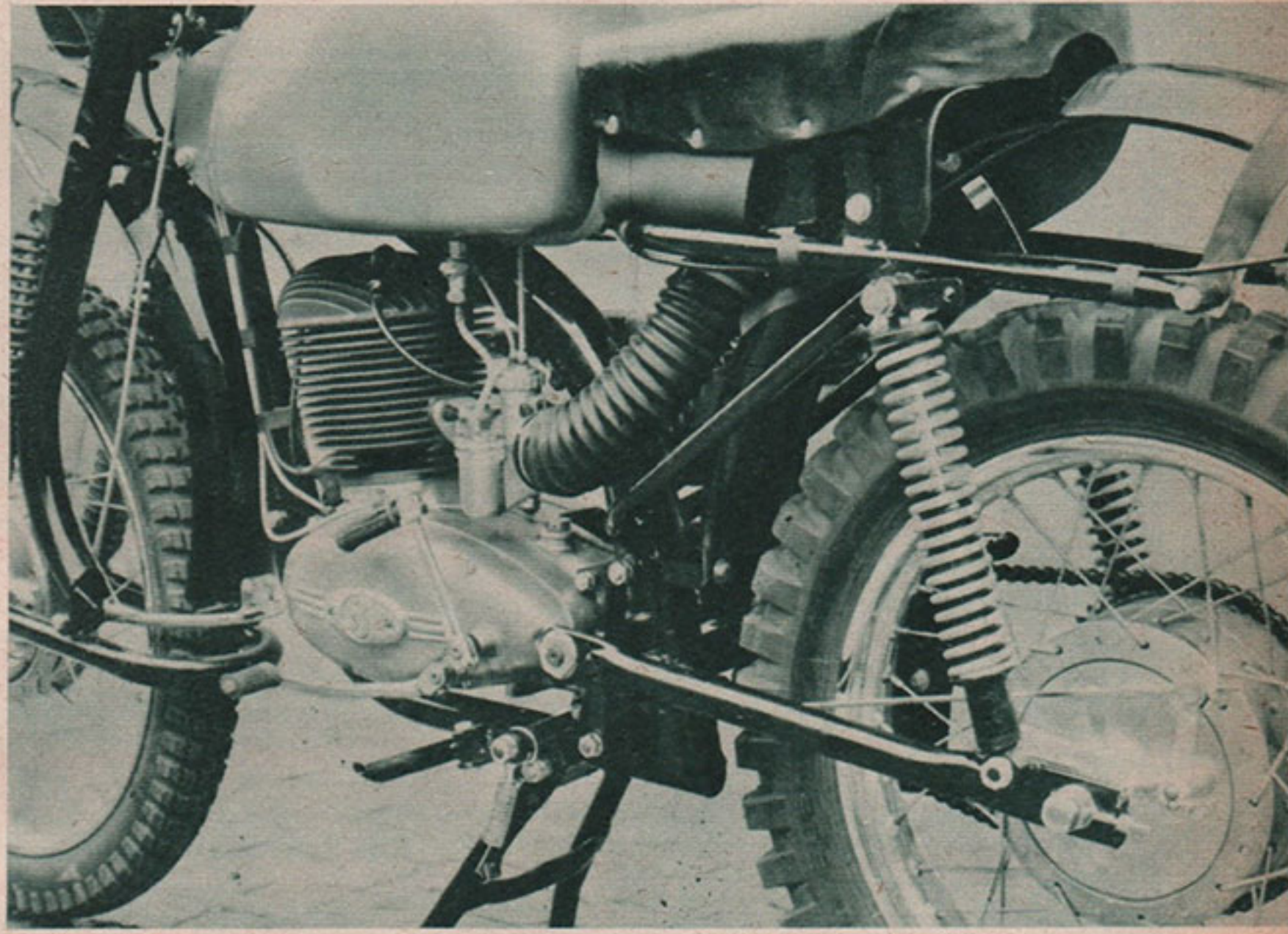
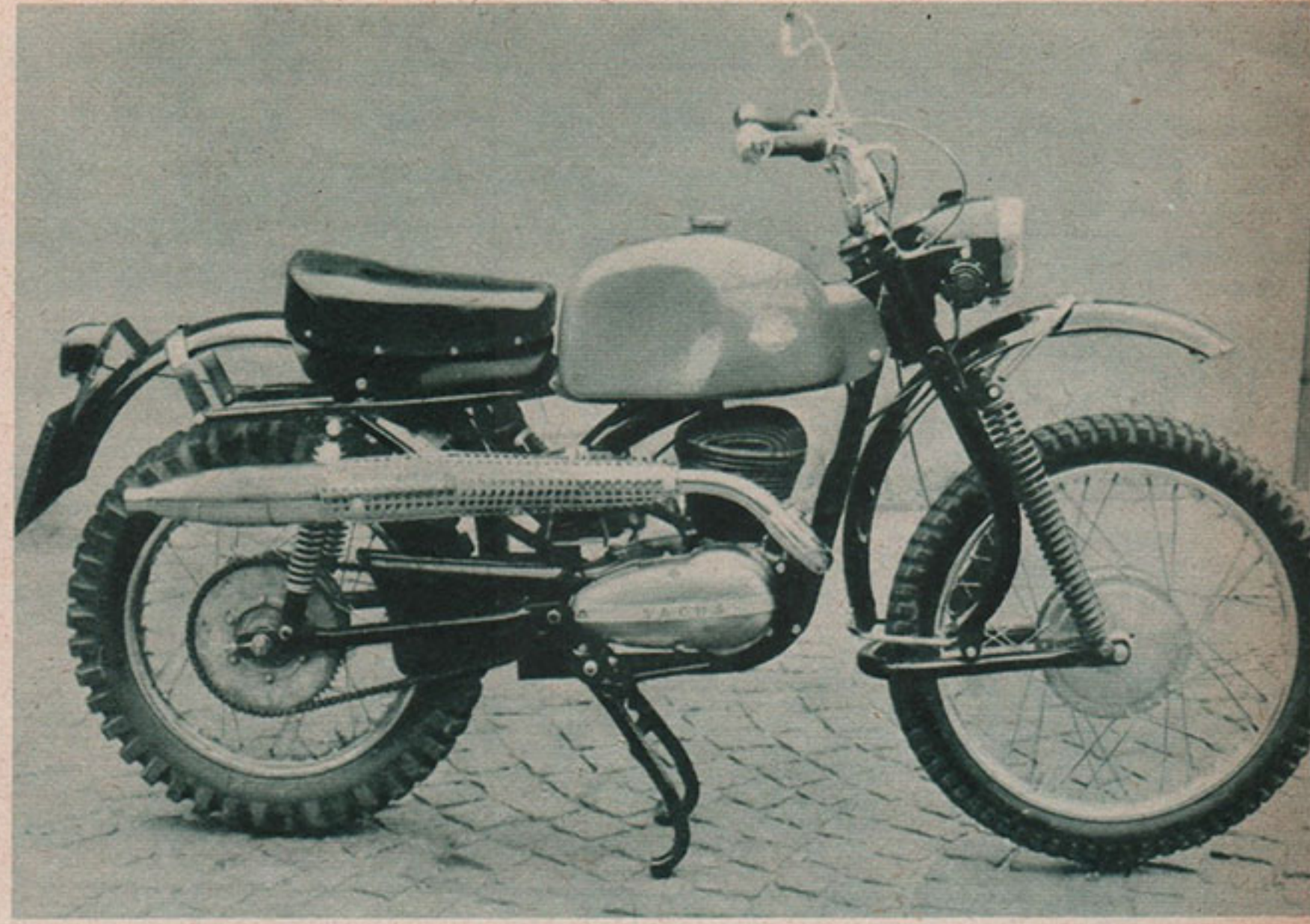


FÜR DEN GELÄNDESPORT

zuweisen: für diese Saison ist man bei Hercules in den GS-Modellen ausverkauft! Wer sich für eine derartige Maschine interessiert, wird erst 1965 auf ihr starten können, sofern er bereits innerhalb der nächsten Monate seine Bestellung aufgibt. Aber zu solch einem Kauf entschließt man sich ja ohnedies nicht von heute auf morgen, und da ist es ganz gut, wenn man sich bei einigen Veranstaltungen nochmal ein Bild von dem machen kann, was die einzelnen Maschinen in ihrer Klasse leisten.

Im nachstehenden bringen wir eine Kurzfassung der technischen Daten für alle drei Modelle.

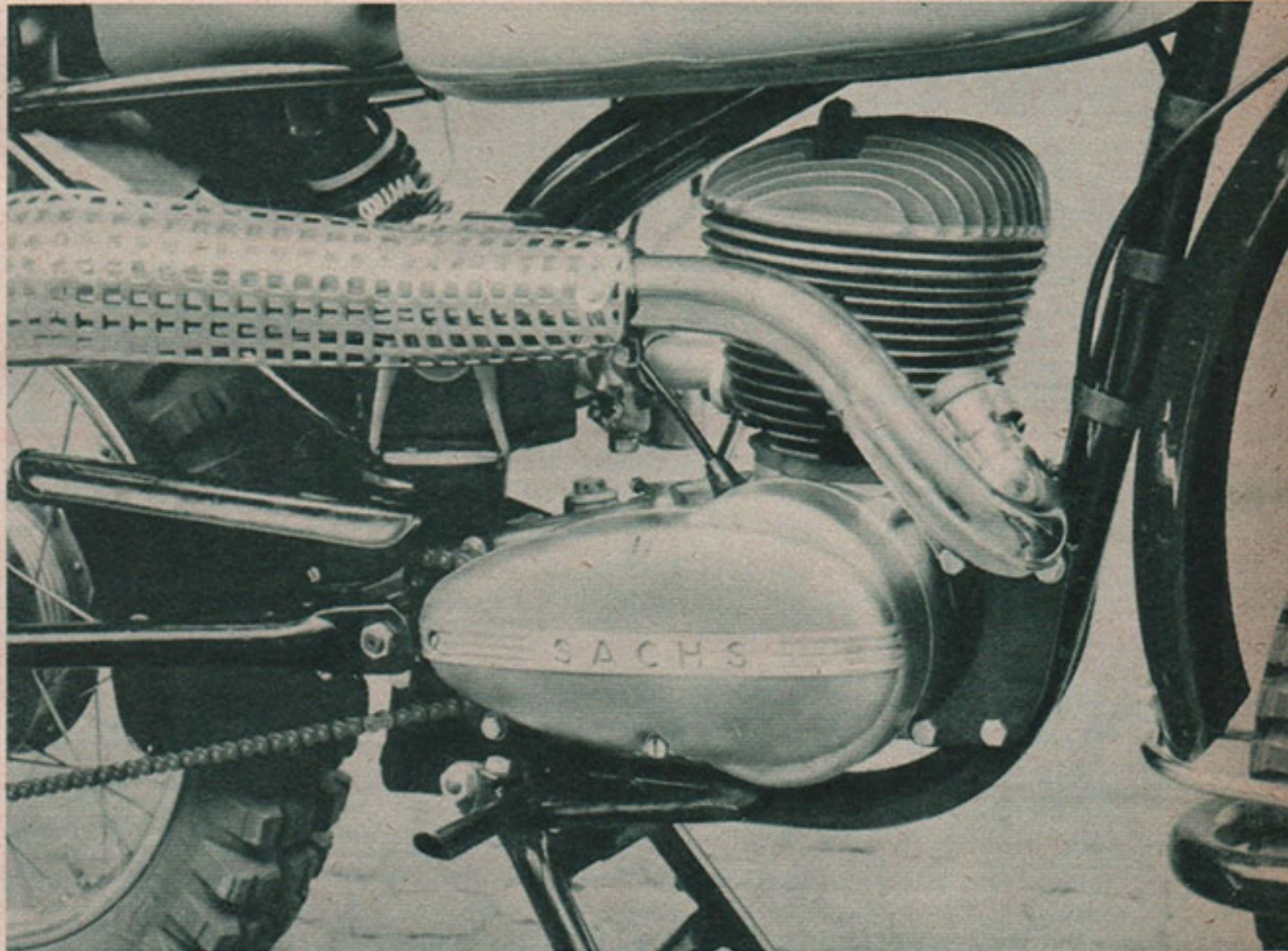
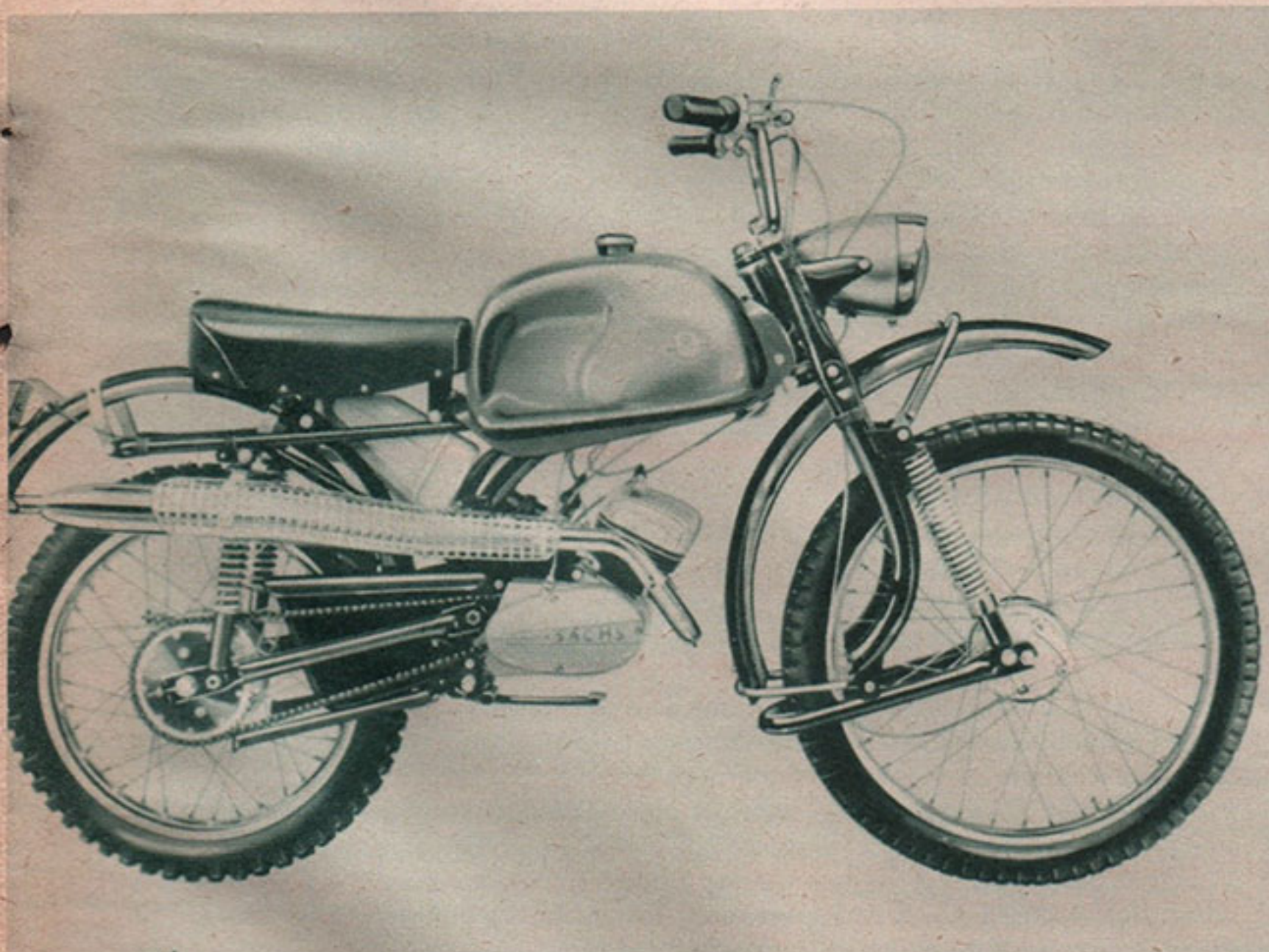
	K 50 GS	K 103 GS	K 175 GS
Motor	fahrgekühlter Einzylinder-Zweitakter		
Fabrikat	Fichtel & Sachs		
Typ	50 S	100/4 S	175 S
Hubraum ccm	49	97	174
Bohrung x Hub mm	38 x 44	48 x 54	62 x 58
Leistung in PS über	5	8	14
Vergaser ϕ mm	18	22	26
Luftfilter	hochgelegter Micronicfilter		
Auspuffanlage	hochgelegte Anlage mit Wärmeschutz		
Zündung	Magnetzündung		
Lichtmaschine W	30	35	35
Primärtrieb durch	Zahnräder	Kette	Kette
Kupplung: Lamellenzahl	3	4	4
Getriebe: Gangzahl	5	4	4
Stufung im Getriebe			
1. Gang	4,6	3,25	3,22
2. Gang	2,73	1,69	1,85
3. Gang	1,95	1,19	1,31
4. Gang	1,50	0,94	0,95
5. Gang	1,24	-	-
Hinterradantrieb	Kette	Kette	Kette
	$1/2 \times 3/4$	$1/2 \times 5/16$	$1/2 \times 5/16$
Übersetzung normal	13:44	13:60	14:60
Fahrgestell		Zentralrohr	(geschlossen)
Radaufhängung v. u. h.		Schwinge	
Abfederung v. u. h.	hydraul. gedämpfte Federbeine, offen		
Rad-Federwege v./h. mm	120/100	120/100	150/100
Bremsnaben ϕ v./h. mm	115/135	115/135	180/160
Bereifung vorn	2.50/2.75-21	2.50/2.75-21	3.00-21
hinten	3.00-18	3.25/3.50-18	4.00-18
Tankinhalt ltr. ca.	13	13	13
Leergewicht kg ca.	80	92	112
Preis ab Werk DM	1460.-	1710.-	1960.-
Aufpreis für abnehmbare Blinkanlage DM	-	50.-	50.-
Hersteller: Nürnberger Hercules-Werke GmbH., 85 Nürnberg, Fürther Straße 191/3.			



Oben: Die K 175 GS hat jetzt den durch das Vorderrohr geschlossenen Rahmen mit dem kräftigen Oberrohr, in dem der bullige Motor seine richtige Aufnahme findet; trotz des Rohrunterzuges ist auch hier die Bodenfreiheit noch ungewöhnlich groß.

Mitte: Wie bei allen GS-Modellen ist auch beim 175er Motor vor den 24er Bing-Vergaser ein unter der Sitzbank liegendes Micronic-Filter vorgeschaltet.

Unten: Die hochgezogene Auspuffanlage ist eng an den Motor bzw. den Rahmen herangenommen, ohne die Zugänglichkeit zu behindern; ein ausreichender Wärmeschutz schirmt die Anlage gegen das Bein des Fahrers ab. Bild links daneben: Die kleinste der Hercules-Geländemaschinen, die K 50 GS, ist mit dem schon in Serienausführung so leistungsfähigen, hier aber noch etwas höhergetrimmten Sachs-Fünfgangmotor ausgerüstet.





AUS DEM TAGEBUCH UNSERER REISETANTE

Montag, 16. März

Mit der Post kriege ich heute wieder zwei Leserbriefe an die MOTORRAD-Redaktion. Frage: Wie kommen wir zur TT? — Letzte Woche waren es drei und neulich schreckte mich sogar einer am heiligen Sonntag morgens um neun Uhr am Telefon auf: „Könn'n Sie mir mal eben schnell sagen, wie man det macht, wenn man da nach den Rennen auf die Issle off Männ will?“ Rief von Köln an. War wohl ein Sonntags-Tankwart mit Langeweile. Wo hat denn der meine Nummer her? — Naja. Am Freitag kriegte ich eine Karte von einem studierten Doktor. Inhalt: „Ich möchte in meinem Urlaub von Oldenburg über Bielefeld, Kassel, Fulda, Würzburg, Bad Mergentheim, Stuttgart, Freudenstadt in den Schwarzwald fahren. Bitte geben Sie mir die kürzeste Route an, die schönsten Landschaften, Gasthäuser, Hotels mit Motorradfreundschaft usw.“ — Ja, das gibt's. Wer das wohl studiert hat? Lassen Sie mich mal lachen, so traurig das auch ist. Am 4. 1. kam das MOTORRAD Nr. 1 raus, mit dem Artikel über die grüne Insel England, mit allen Angaben, wie man dahin kommt usw. Am 8. Januar setzt sich ein „langjähriger Leser“ hin und schreibt mir einen netten lieben Brief. Nach drei Seiten Lebens- und Motorradgeschichte kommt der Schlusssatz „... und darum will ich unbedingt in diesem Jahre in meinem Urlaub nach England fahren und Sie fragen, ob Sie mir nicht nähere Angaben über Papiere und Verbindungen mitteilen können...“ Frage ich mich: Was lesen die „langjährigen Leser“ eigentlich im MOTORRAD? Nur die Rennberichte? Teurer Spaß.

Vielleicht muß man doch mal mit dem großen Redaktionshammer...

Donnerstag, 19. März

Der Hammer ist fällig. Der Alte hat sich mit einer Grippe ins Bett verkrochen (kenn'n Sie das: kranker Haustyran bewegungsunfähig, von furchtbaren Schmerzen gequält im Bett? — Müßte man nachher als Eheweib eine Goldmedaille kriegen wie der Ibscher Karle nach 260 km schwerem Gelände!), der Sohnmann hat Ferien und draußen regnet's (!) — und eben bringt die Post wieder einen, der TT-beschwipst ist —! Wenn einem da nicht der Kragen platzt —! Dem schreib ich jetzt nur noch auf eine Postkarte „Lieber MOTORRAD-Leser, bitte seien Sie so freundlich und lesen Sie Heft 1, Seite 12, da steht alles drin. Ihre Reisetante!“ Man müßte dem anders schreiben, aber dabei muß man ja heulen. Bin gerade davor...

Sonntag, 22. März

Hurra, Telefon kaputt! Vatern schläft sich gesund, Sohnmann wollte nachsehen, was die Osterhasen tun — also, denn woll'n wir mal die Reisepost erledigen.

Was wohl die vielen Freunde denken, wenn sie Reisepläne machen? Manchmal kann man zu dem Schluß kommen, daß viele Motorradfahrer noch nie etwas von einer Straßenkarte gehört haben. Denn eine Karte ist doch wohl das erste Handwerkszeug, wenn man Überlegungen über große Fahr-

ten und Reisen macht. Die Karte ist in unserem Elefantenboy neben dem Werkzeug und den Papieren das wichtigste Utensil! Egal, was man nun will — aber auf der Karte sehe ich doch zuerst die Lage der Ortschaften, Entfernungen, Landschaften usw.

Wenn ich nun die großen Abenteuer in fernen Ländern suchen möchte, dann ist doch auch bei jedem normalen Sterblichen der erste Gedanke der nach dem Atlas oder einer Karte des betreffenden Landes, um sich überhaupt einmal zu informieren. Schon sieht man doch, ob man über irgendein Gebirge muß, ob es nötig ist, erst mehrere andere Länder zu durchqueren, ob das Meer eine Schiffsreise oder eine Fährverbindung voraussetzt. Auch kriegt man schon einen kleinen Begriff von den Entfernungen, und man kann ganz grob schon eine Zeitrechnung anstellen. Wenn man dann einen groben Überblick hat, dann besorgt man sich die nötigen Detailkarten.

Ich will gar keinen Hehl daraus machen, daß die beste Reisekarte für uns Motorradfahrer für die Bundesrepublik Deutschland die Deutsche Generalkarte 1:200 000 (Mairs Geographischer Verlag, Stuttgart) oder der Große Shell-Atlas (aus dem gleichen Verlag) ist. Da ist jeder kleine noch befahrbare Weg drin, es fehlen keine Angaben über besonders schöne Landstriche, Aussichten, Entfernungen, Besonderheiten in der Landschaft und vieles mehr. Dies Kartenwerk ist bis jetzt in seiner Vollkommenheit unerreicht. Im Ausland zeigen etwas Ähnliches höchstens die Michelin-Karten. Deswegen gehören z. B. diese Blätter und der Shell-Atlas ebenfalls zu unserer Grundausrüstung. Also: die Karte ist das A und O jeder Reiseplanung.

Als nächstes — wenn es ins Ausland gehen soll — kümmert man sich ja wohl um den Papierkram. Dazu gleich eines: *einen Reisepaß sollte jeder von uns grundsätzlich immer haben!* Den beantragt man über das zuständige Polizeirevier oder auf dem Lande über den Bürgermeister des Dorfes beim Landratsamt. Aber bitte nicht erst fünf Minuten vor dem Start! Am besten gleich morgen. Ja! Und weil wir dann sowieso unterwegs sind, können wir beim Kraftverkehrsamt eben mal vorbeigehen und eine internationale Zulassung für unsere Maschine holen. Kostet zwei DM. Kraftfahrzeugbrief und -schein mitnehmen! In allen Sprachen der Welt ist darin unsere Maschine beschrieben, und selbst in Ländern, die keine internationale Zulassung verlangen, kommt man mit diesem furchtbar amtlich aussehenden Büchlein immer besser weiter. Braucht man einen internationalen Führerschein, muß man zu einem Polizeirevier oder zum betreffenden Landratsamt. Bitte auch gleich morgen erledigen! Schließlich weiß man ja inzwischen bei kleinem, ob man nun nach Griechenland will oder nicht. Wir haben uns diese Ausweise und Papiere schon lange besorgt, sie gehören auch inzwischen zur Standardausrüstung und kosten uns heute keine Zeit mehr. Damit man nun aber weiß, welche Länder welche Papiere von uns verlangen, habe ich diese Tabelle zusammengestellt. Die Visa sollte man übrigens auch rechtzeitig beantragen, die Vorschriften sind da ganz unterschiedlich. Fragen Sie Ihre Reisetante, das nächste Reisebüro oder auch Ihren Club, wenn Sie irgendwo ein schnelles Mitglied sind.

Papiere und Formulare

Land	Kennkarte KK Reisepaß RP Visum V Carnet C	Grüne Vers.- Karte	Int. Zul.	Int. Führerschein
Ägypten	V/C/Impfschein	ja	ja	ja
Algerien	RP/C	keine G.	ja	ja
Belgien	KK/RP	ja	nein	nein
Bulgarien	V/RP/C	keine G.	ja	ja
Dänemark	KK/RP	ja	nein	nein
Finnland	KK/RP	ja	nein	nein
Frankreich	KK/RP	ja	nein	nein
Griechenland	KK/RP	ja	nein	ja
Großbritannien	RP/KK nur in Verb. m. visitors card (Reisebüro)	ja	ja	nein
Irland	RP/KK wie bei Großbritannien	ja	ja	ja
Italien	RP/KK	ja	nein	nein
Irak	V/C/Impfschein	nein	ja	ja
Iran	V/C/Impfschein	keine G.	ja	ja
Israel	V/Impfschein	keine G.	ja	ja
Jordanien	V/C/Impfschein	keine G.	ja	ja
Jugoslawien	V/RP	ja	nein	nein
Libanon	V/C/Impfschein	nein	ja	ja
Libyen	V/C/Impfschein	nein	ja	ja
Luxemburg	KK/RP	ja	nein	nein
Marokko	RP	keine G.	nein	nein
Niederlande	KK/RP	ja	nein	nein
Norwegen	KK/RP	ja	nein	nein
Osterreich	KK/RP	ja	nein	nein
Polen	V/RP/C	ja	ja	ja
Portugal	RP	ja	nein	nein
Rumänien	V/C	nein	ja	ja
Schweden	KK/RP	ja	nein	nein
Schweiz	KK/RP	ja	nein	nein
Sowjetunion	V/RP	nein	nein	ja
Spanien	RP	ja	nein	ja
Syrien	V/RP/Impfschein C	nein	ja	ja
Tschechoslowakei	V/RP/C	ja	nein	nein
Türkei	RP/KK/C	ja	ja	ja
Tunesien	RP/Impfschein	keine G.	ja	ja
Ungarn	V/RP	ja	nein	ja

Da in den meisten Ländern das Mitführen eines Reisepasses zu empfehlen ist und dieser außerdem bei der Beantragung von Visa meist erforderlich ist, sollte sich jeder Reiselustige immer einen Reisepaß ausstellen lassen.

Internationalen Führerschein und Internationale Zulassung erhält man beim zuständigen Kraftverkehrsamt bzw. den Führerschein beim zuständigen Polizeirevier.

Die Adressen der staatlichen Vertretungen, die Visa ausstellen für die betreffenden Länder, erhält man in jedem Reisebüro, beim ADAC, AvD oder DMV.

Für Reisen mit der Maschine nach Mittel- und Ostdeutschland (sowjetische Besatzungszone) ist erforderlich: RP/Aufenthaltsgenehmigung des betreffenden Kreisamtes am Zielort (muß schriftlich beantragt werden mit ausdrücklichem Antrag auf Benutzung des Kfz., dabei den Typ des Fahrzeuges, Kennzeichen, Motornummer usw. angeben / Führerschein / Zulassungsschein).

Das alles sieht viel schlimmer aus, als es in Wirklichkeit ist. Beim Elefantentreffen sagte mir ein alter Motorrad-Globetrotter mal: „Kerls, die zu doof sind, eine Karte lesen zu können, sich die richtigen Papiere zu besorgen, und die vor lauter Angst in die Hose machen, weil sie vielleicht meinen, jenseits unserer Grenzen wohnen nur Menschenfresser, Bürschlein, die zu dumm sind, sich Fahrpläne zu besorgen und zu lesen, die sollten ihre Motorräder verschrotten. Die sind für uns nur ein trauriges Aushängeschild und taugen höchstens zum Angeben vorm heimatischen Dorfkino. Heute meinen selbst ausgewachsene Mannsbilder, sie müßten am Händchen irgendeines Reise-Services reisen — ohne das ginge es nicht — das geistige Niveau unserer Heimat ist ganz schön im untersten Drehbereich!“ — Ich kenne den schon viele Jahre, der das sagte. Ist sowas wie ein „harter“ Mann. Ob er Recht hat? Wenn man so manche Anfragen liest —! Aber vor der Drachen-Rallye schrieb er eine Karte: „... wie ist das eigentlich? Kommt man in Nordwales wohl über den Horseshoe-Paß? Muß ich da ‚Gelände Brutal‘ mitnehmen?“ Ich begann meine Antwort mit den Worten „Kerls, die zu doof sind...“ In Gwrych Castle kam er zu uns, und wir lachten herzlich, es war kein Schnee gewesen und die Schneeketten hatten wir umsonst mitgeschleppt. Aber wenn es anders gekommen wäre —! Ja, wenn —!

Vor diesem „Wenn“ haben aber wohl die meisten Angst, und deswegen schreiben und fragen sie. Man zu. Die Reisetante antwortet über alles, was sie weiß. Nur vom Polarkreis kann sie nichts erzählen, da war sie selbst noch nicht, und den Wirt im Gasthaus „Braunes Roß“ in Greiselbach in Bayern, den kennt sie auch noch nicht persönlich und weiß nicht, was der über Motorräder denkt. Überall kann ich ja nun auch nicht gewesen sein. Soo alt bin ich noch nicht —!

Also das „Wenn“. Fahrpläne über Schiffs- und Fährverbindungen besorgt einem jedes Reisebüro! Adressen von Reedereien gibt es dort auch. (Hier ein feiner Tip: Die Argo-Reederei, 28 Bremen, Tiefer 12 macht feine Fahrten mit gemischten Fracht- und Passagierschiffen regelmäßig in alle Nordsee- und Ostseehäfen mit Verschiffungsmöglichkeit der Maschinen! Wir machen auf diese Art in diesem Jahr eine gemischte See- und Landreise nach Schottland!) Die Fährverbindungen nach England druckten wir schon mehrfach im MOTORRAD. Sie sind fast immer gleich. (Zur Zeit der TT allerdings kann man keinen Platz auf den Schiffen zwischen Liverpool und Douglas vorbuchen. Da ist fahrplanloser Pendelverkehr. Man stellt sich im Hafen hinten an die Motorradschlange an — fertig. Ist ein Dampfer voll, kommt der nächste an die Pier und so fort! Wartezeit etwa zwei Stunden!)

Was wir an Schiffsverbindungen aufreiben können, das gebe ich gern an unsere Freunde weiter, und denken Sie mal dran, daß die nordischen Län-

der Norwegen, Schweden, Finnland Motorrad-Reiseländer sind, wie es sie schöner kaum gibt!

Im Falle „Wenn“ ist zunächst die Grüne Versicherungskarte ein Strohalm. Hat es gekracht (Aber Mensch, bedenke: Ein Sturz ist eine Schande! Und der selbst verschuldete Unfall erst recht!), so bekommt man von der Firma die auf dem grünen Versicherungsschein für das betreffende Land als zuständig verzeichnet ist „Regulierungshilfe“. Aber nur für den Schaden, den man angerichtet hat — nicht für das eigene Fahrzeug und die eigenen Mitfahrer! In Ländern (siehe Tabelle), in denen unsere Grüne Versicherungskarte keine Gültigkeit hat, sollte man eine Vollkasko- und eine In-sassen-Versicherung für das Motorrad abschließen. Man kann das auch generell für alle Auslandsreisen machen, es beruhigt — und man ist im Falle eines Falles immer aus dem Schneider raus! Da hilft uns unser Versicherungs-onkel Hans Ehlert in Lorch schon weiter. Reisegepäckversicherung, Krankenversicherung usw. wäre auch zu überlegen, bleibt aber wohl eine Geldfrage. Was wir uns aber noch als „Luxus“ geleistet haben, das ist eine Rechtsschutzversicherung! Und sowas kann sich bestimmt mal bezahlt machen! —

Da sollte unser Versicherungs-onkel im MOTORRAD mal drüber reden, der versteht davon mehr — und nötig scheint es mir zu sein. Ich lese es so oft in meinen Briefen.

Hier möchte ich nun eine Sache erwähnen, die ein großes Plus unserer Clubs und Verbände (ADAC, AvD und DMV) ist: Man kann dort als Mitglied meist einen Rückholdienst, technische Hilfe, Abschleppdienst benutzen. Ob das einen Jahresbeitrag wert ist, das kann ja jeder mit seinem eigenen Geldbeutel abmachen. Doch auch ohne Club-Mitgliedschaft kann man über die Reisebüros und über Hans Ehlerts Motorrad-Versicherungsbüro zu solchen Rückendeckungen kommen.

Paßt auf, morgen schreibt gleich einer, warum wir Reklame für den Ehlert machen! So ein Kritiker kann sich dann ja mal selbst um das Zeugs kümmern, vielleicht ist er dann froh, daß es wenigstens einen gibt, der ihm weiterhilft. Es tut mir leid — was das Motorradfahren betrifft, so kennen wir in dieser Hinsicht halt nur einen —! (Und der hat dafür bestimmt geschuftet —!)

Übrigens: mit türkischen Polizisten und auch bei Unfällen in der Schweiz muß man sehr aufpassen, da gibt's harte Gesetze und -Vollstrecker! Dagegen ist eine Radarfalle der bayerischen Landespolizei ein nettes Erlebnis. Man kassiert nämlich u. U. schon an der Unfallstelle zur Sicherung des Schadens allerhand Moneten. Auch in Portugal Italien, Spanien und auf dem Balkan Vorsicht — besonders bei Dunkelheit wegen der meist unbeleuchteten landwirtschaftlichen Gefährte und Karren!

Neulich bekam ich übrigens auch wieder mal eine jener Fragen gestellt, die sich mit den Alpenpässen beschäftigen. Grundsätzlich: man kann mit jeder modernen Maschine, die sich in einwandfreiem mechanischem Zustand befindet, jeden Paß befahren und bewältigen. Gespanne sollten allerdings mindestens 15 PS Leistung im Motor haben. Diese Auskunft gilt bis zur zulässigen Belastung der Maschine mit Personen und Gepäck. In der Urlaubszeit und in den Sommermonaten sind die Pässe meist alle befahrbar. Paßfahrten sind heute eigentlich kein Problem mehr, nur sollte man in den Urlaubswochen nicht gerade die Hauptwege nach Italien wählen — es könnte sein, daß man den Kolonnen- und Schlangenklaps bekommt. Das ist mit ein Grund, weswegen mich Italien so schnell nicht wieder sehen wird. Wie gesagt — im Norden ist ein viel schöneres Motorrad-Reisen möglich. Und noch etwas: wir sind immer wieder froh, daß die Masse unserer Mitmenschen in der Urlaubszeit hauptsächlich gen Süden strebt, meist aber die Bundesrepublik verläßt. Man sollte noch viel, viel mehr Reklame für Portugal, Spanien, Jugoslawien, Italien usw. machen — desto leerer und schöner bleiben die Straßen für uns in der Heimat!

Kennen Sie Ihre Heimat? — Waren Sie schon mal an der Küste? In Schleswig-Holstein? In der Lüneburger Heide? Haben Sie schon mal das Oldenburger und das Ostfriesische Land erforscht? Wissen Sie etwas über das Hessische Bergland? Kennen Sie die Rhön, den Bayerischen Wald, den Pfälzer Wald, den Kraichgau, die Eifel, den Odenwald? Haben Sie schon mal auf kleinen Straßen den Neckar verfolgt, die Jagst, den Kocher? Wissen Sie, wo es bei uns noch Auerwild und einsame Forsthäuser gibt? — Oder erlebten Sie schon einmal einen Wattläufer, eine Hallig? Waren Sie schon mal beim Motorradwirt in der Eifel oder bei der Monika-Wirtin im „Hirsch“ im Einbachtal bei Hausach im Schwarzwald? Haben Sie schon mal unter den Motorradfahrern vor den Zelten in Dannenberg im Teufelsmoor bei Bremen zu Pfingsten oder am Traunsee bei Gmunden in Österreich gesessen? Waren Sie schon mal auf der Eifel-Ardennen-Straße? Kennen Sie die Burgen zwischen Neckar und Rhein? Wissen Sie etwas über unsere Motorradstraßen im Soonwald, im Hunsrück, im Weserbergland, im Bergischen Land? Haben Sie schon einmal eine Weinlese mitgemacht oder gesehen, wenn ein Fischdampfer seinen Fang anlandet? Haben Sie schon mal in die Rahen der „Cutty Sark“, der „Deutschland“ oder der „Passat“ gesehen und sich eine Segelschiffsrouten über Southampton, Greenwich, Amsterdam, Brake/Weser, Bremen, Hamburg, Travemünde überlegt? Wissen Sie, was die „Romantische Straße“ oder die „Nibelungen-Straße“ ist? —

Junge, Junge — mir fällt ein, daß es eigentlich eine Sünde ist, nach Schottland zu fahren, denn es ist viel, was wir in unserer eigenen Heimat nicht kennen —!

Damit schließe ich mein Tagebuch für heute. Und der letzte Gedanke dazu: wenn man nur alles sehen und erleben könnte, was die schöne Welt für uns bereit hat. Abseits der großen Wege — auf Motorradstraßen.

Inge Rogge

TRIAL LAMBORELLE 1964

GUSTAV FRANKE TAGESBESTER VOR WILKINSON UND BRANDL!

Es ist gewiß typisch für den Trialsport, daß gewisse Veranstaltungen im Gegensatz zu anderen Sportarten in ihrer Anziehungskraft nur sehr wenig davon abhängen, ob es sich gerade um einen Meisterschaftslauf handelt oder nicht. Das ist gut so, denn ein ausschließlich um Punkte getriebener Sport ist nicht unbedingt sehr lustig. Vierzehn Tage vor „Lamborelle“ hatte bekanntlich die Zündapp-Mannschaft mit Frankes Sieg in Namur den ersten Henry-Groutars-Lauf gewonnen. Würde da das Trial Lamborelle noch interessant sein? Nun, es hatten immerhin fast 100 Fahrer gemeldet, außer vielen Junioren und Experten aus Belgien, Trialisten aus England, Frankreich, Holland, der Schweiz und — Deutschland. Zu unserer Freude — fast waren wir etwas erstaunt! — stand schon am Samstagabend ein blauer Bulli aus München vor dem Hotel AVIA, dem Quartier der ausländischen Lamborelle-Teilnehmer, es konnte keine Frage sein, daß da Motorräder drinne wären und Schorsch Weiß nicht weit sein konnte. Auf der Teilnehmerliste fanden wir zwar nicht S. Miller, aber immerhin Don Smith, B. Wilkinson und M. Taylor aus Großbritannien, die unseren Zündapp-Fahrern Brandl, Franke und Lehner in etwa ebenbürtige Gegner sein würden.

Der schon seit einigen Tagen blasende kalte Ostwind ließ am Sonntag kaum nach und erinnerte uns daran, daß Trial eine Art Wintersport sein soll . . . Sonntag früh ging's wieder hinaus nach Ohain, dem kleinen Dorf, ca. 20 Kilometer südwestlich von Brüssel, auf dessen Dorfplatz die Lamborelle-Fahrer ihre Maschinen abladen und zum Start fertigmachen.

Am Startplatz war ein halber Kaufmannsladen Schneider-Maßbänder deponiert, der zunächst einiges Rätselraten auslöste bzw. als Werbe-Gag einer listigen Firma abgetan wurde. Die Bänder wurden dann an die Fahrer verteilt und sollten eine Kontroll-Möglichkeit für die an den Sektionen befindlichen Listen darstellen: Die Punktrichter waren mit Scheren bewaffnet und schnitten den Fahrern so viel Zentimeter von ihrem Band ab, wie sie Strafpunkte sammelten. Die Teilnehmer waren so in der Lage, zu jeder Zeit ohne Additionsarbeit die gesammelten bzw. verlorenen Punkte schnellstens festzustellen. Auch wußte man somit am Ziel sofort einigermaßen das Ergebnis. Das Ganze natürlich eine nette Neuigkeit, aber wohlgekannt nur als Kontrolle, maßgebend waren bzw. blieben die Listen.

Die mit unserem Freund Karl Lautermann besuchten Sektionen lagen zwar zum großen Teil an den gleichen Stellen wie in all den Jahren vorher, doch war manche Stelle durch Witterung und Pflanzenwuchs stark verändert. Der in früheren Jahren so interessante Mühlbach bei Fallise führte dieses Jahr nur sehr wenig Wasser, und auch die davorliegende Sektion war etwas danebengeraten: Das zu bewältigende Mauerwerk mit der dahinterliegenden Baumkehre war nahezu unpassierbar (nur Wilkinson soll es geschafft haben). So war aber der Schlammteich von Tangissart in alter Güte anzutreffen, und das Hallo war jedesmal groß, wenn ein Franke, Lehner oder Smith „heil“ das andere Ufer erreichte. Gut gefiel uns die neue Sektion an der La-Roche-Brücke: Abfahrt an einem hohen Steilufer, Fahrt unter der Brücke her, dann Kehre dahinter noch im Wasser und

Don Smith freut sich auf den Schlammteich von Tangissart . . .



Erste Sektion am Mühlbach von Fallise: Man kommt von rechts, muß ohne Anlauf über den glitschigen Stein . . .
. . ., was jedoch auch einem Claude Peugeot nicht gelingt — Zehntelsekunden später lag auch er da, denn der „Stütz“-Stein war genauso glatt. Eigentlich soll man um den Busch links oben herum und nach links weg!

wieder zurück. Durch den langanhaltenden Frost war der Boden an vielen Stellen ziemlich hart und griffig. So auch an der Grande Ferme, also am Wiesenhang von Ohain: Die Sandabfahrt war nicht so rutschig wie früher, und wer die davorliegende Rinne schaffte, kam gut die Wiese hinauf. Schon an den ersten Sektionen, die wir besuchten, war zu merken, daß die Zündapp-Männer in bester Form waren, und Franke mit seiner 250er Zündapp beste Aussichten hatte. Seine ruhige Fahrweise, das auffallend gründliche Betrachten und Studieren der Sektionen, auch in der zweiten Runde, erinnern zweifellos an Sammy Millers Trialstil. Nebenbei bemerkt möchte man fast sagen: Miller und Franke in den schottischen Bergen, das

. . . Lehner durchpflügt ihn gerade, seine 100er Zündapp zeigt eine hervorragende Leistung — man muß allerdings auch den richtigen „Strich“ wissen!





wäre eine Reise nach Fort William wert! Wie uns auch Herr Weiß sagte, hat sich für deutsche Fahrer, die in diesem Winter nicht unterbrochene Übung, sehr vorteilhaft ausgewirkt — in früheren Jahren war ja das Trial Lamborelle eine der ersten Veranstaltungen nach der in Deutschland geübten Winterpause! Wie schon angedeutet, belegten Franke und Brandl den ersten und dritten Platz, während Wilkinson und Smith den 2. und 4. Platz belegten. Wenn Lehner sich mit dem 11. Platz begnügen mußte, so ist ihm wohl zugute zu halten, daß er nach dem Wechsel von Hercules auf Zündapp doch noch nicht so vertraut ist mit seiner neuen Maschine. Bei den Maschinen der nichtdeutschen Fahrer fiel auf, daß die 250er Greeves vermehrt gefahren wird, was wohl zweifellos nicht nur auf die besonders robuste Konstruktion dieser Trialmaschine, sondern auch auf das heute noch besonders rege Interesse der Firma Greeves am Motorsport zurückzuführen ist.

J. G.

Oben rechts:
Die Sandabfahrt von Bousval ist wesentlich steiler und schwieriger als sie hier aussieht. Andreas Brandl auf der 100er Zündapp!

Oben links:
Die Brücken-Furt von La Roche. Henk Vink hat die unterhalb der Brücke zu sehende Wendemarke schon hinter sich und wird gleich das Ufer hinaufstürmen — Einfahrt = Ausfahrt.

Ergebnisse: 1. Gustav Franke-Deutschland (Zündapp 250) 19,5; 2. Bill Wilkinson-England (Greeves 250) 22,5; 3. Andreas Brandl-Deutschland (Zündapp 100) 28,9; 4. Don Smith-England (Greeves 250) 32; 5. Claude Vanstenagen-Belgien (Greeves 250) 42,6; 6. Thomas Rosenholtz-Belgien (Junior 200) 43,9 (bester Juniorenfahrer); 7. Rudolf Wyss-Schweiz (Greeves 250) 45,8; 8. R. Lageot-Belgien (Greeves 250) 53,6; 9. Claude Peugeot-Frankreich (Greeves 250) 59,5; 10. Van der Sluit-Niederlande (Junior 50) 62,8 (bester Junior 50 ccm); 11. Alfréd Lehner-Deutschland (Zündapp 100) 66,6; 12. Leon Delcourt-Belgien (Greeves 250) 68,8; u. a. (insgesamt 57 Fahrer gewertet lt. Ergebnisliste).

Länderwertung: Deutschland vor Belgien und England.
Markenwertung: Greeves vor Zündapp und Triumph.

Werksmannschaften im Geländesport 1964

Bereits in den ersten Januartagen dieses Jahres schrieben wir die Firmen der deutschen Motorradindustrie an und baten, uns die für die bevorstehende Geländesport-Saison unter Vertrag genommenen Werksfahrer namhaft zu machen. Von allen Firmen erhielten wir innerhalb weniger Tage die Antwort (mit einer Ausnahme: BMW in München hielt es bis heute nicht der Mühe wert, uns ein paar Zeilen zu schreiben!!). Wenn wir mit der Bekanntgabe der Namen warteten, dann deshalb, weil noch ein paar Änderungen in der Luft lagen und weil die Firmen vor dem ersten Lauf nicht gern ihre Karten restlos aufdecken wollen. Das hängt mit einer Neuerung zusammen, die in diesem Jahr bei den Geländemeisterschaftsläufen eingeführt wird: die Fahrer werden nicht nur einzeln um die Meisterschaft in ihrer Klasse konkurrieren, es besteht auch die Möglichkeit, sie zu Mannschaften zusammenzufassen und zusätzlich um die Mannschaftsmeisterschaft kämpfen zu lassen. Im Hinblick auf die ja als Abschluß und Krönung der alljährlichen Geländesport-Saison zu betrachtende Sechstagesfahrt, bei der das Schwergewicht auf der Mannschaftswertung liegt, sehr begrüßenswert. (Wobei nochmals darauf hingewiesen werden muß, daß nach Lage der Dinge die Frage, ob westdeutsche Fahrer in diesem Jahr von der OMK bzw. den bundesdeutschen Behörden die Erlaubnis zum Start in Erfurt erhalten werden, bis zur Stunde noch ebenso offen ist wie alle Konsequenzen, die sich aus einem Fernbleiben ergeben können.) Nun also zu den einzelnen Werks-Teams:

BMW

Schon seit Monaten piffen es die Spatzen von den Dächern in Milbertshofen, daß man sich bei BMW zwar, nachdem man zum zehnten Male die Straßenweltmeisterschaft in der Gespannklasse hatte buchen können, von jeglichem Renn-

sport mit Motorrädern zurückziehen bzw. auch die bisher schon minimale Unterstützung einzelner Fahrer nicht mehr geben werde, daß man sich aber etwas mehr als bisher um den Geländesport kümmern wolle und für die Solofahrer ein neues, leichteres und mit Telegabel ausgerüstetes Fahrwerk in Vorbereitung habe, das eventuell sogar auch eines Tages in die Serie gehen könne. Wie wir schon früher berichteten, waren als Fahrer für die Solo-BMWs im Gelände Nachtmann, Sensburg und Hessler im Gespräch.

Man darf als sicher annehmen, daß auch in diesem Jahr wieder Ibscher mit dem Gespann und Nachtmann auf der Solomaschine als BMW-Werksfahrer starten werden. Dazu kommt, nachdem Hessler inzwischen wieder von Zündapp unter Vertrag genommen wurde, noch Manfred Sensburg auf der zweiten Solo-BMW (wobei noch nicht festzustehen scheint, ob die neuen Fahrwerke schon bei den ersten Meisterschaftsläufen zur Verfügung stehen werden).

Hercules

Die Nürnberger Hercules-Werke, die außer mit ihren Werksfahrern erfreulicherweise auch wieder mit einer großen Zahl von Privatfahrern im Geländesport vertreten sind, werden wieder in drei Klassen dabei sein. Und zwar werden in der Klasse bis 50 ccm Heinz Brinkmann und Karl Wessel, in der Klasse bis 100 ccm Karl Augustin und Albert Seitz und in der 175er Klasse Lorenz Müller und Fritz Witzel mit den GS-Maschinen das Werksteam bilden.

Wie freilich die von Hercules zu benennenden Mannschaften heißen werden, ist noch offen — um so mehr, als sich der Müller Lenz beim Skifahren einen Haxen gebrochen hat und man bis heute nicht weiß, ob er bis zum ersten Meisterschaftslauf („Rund um die Hünengräber“ am 26. 4.) wieder einsatzbereit sein kann. Da der zweite Lauf bereits eine Woche später stattfindet

(„Südwestfälische“ am 3. 5.) muß damit gerechnet werden, daß Lorenz Müller in diesem Jahr nicht um die Geländemeisterschaft konkurrieren kann — was nicht hindern würde, daß er bei den späteren Läufen und bei der Dreitagefahrt in Isny, in Bergamo und gegebenenfalls auch bei der Sechstagesfahrt wieder am Start wäre. — Auch in diesem Jahr wird Hercules in den Klassen bis 75 und bis 125 ccm werksseitig nicht konkurrieren.

Kreidler

Der Kreidler Fahrzeugbau, der außer Anscheidt in diesem Jahr Taveri und Provini im Kampf um die Straßenweltmeisterschaft einsetzt, konzentriert verständlicherweise alle Kraft auf diese Aufgabe und hat deshalb keine Werksfahrer für den Geländesport unter Vertrag genommen; was nicht besagt, daß nicht aussichtsreiche Privatfahrer auf Kreidler-Maschinen in der 50er Klasse kräftig mitmischen werden.

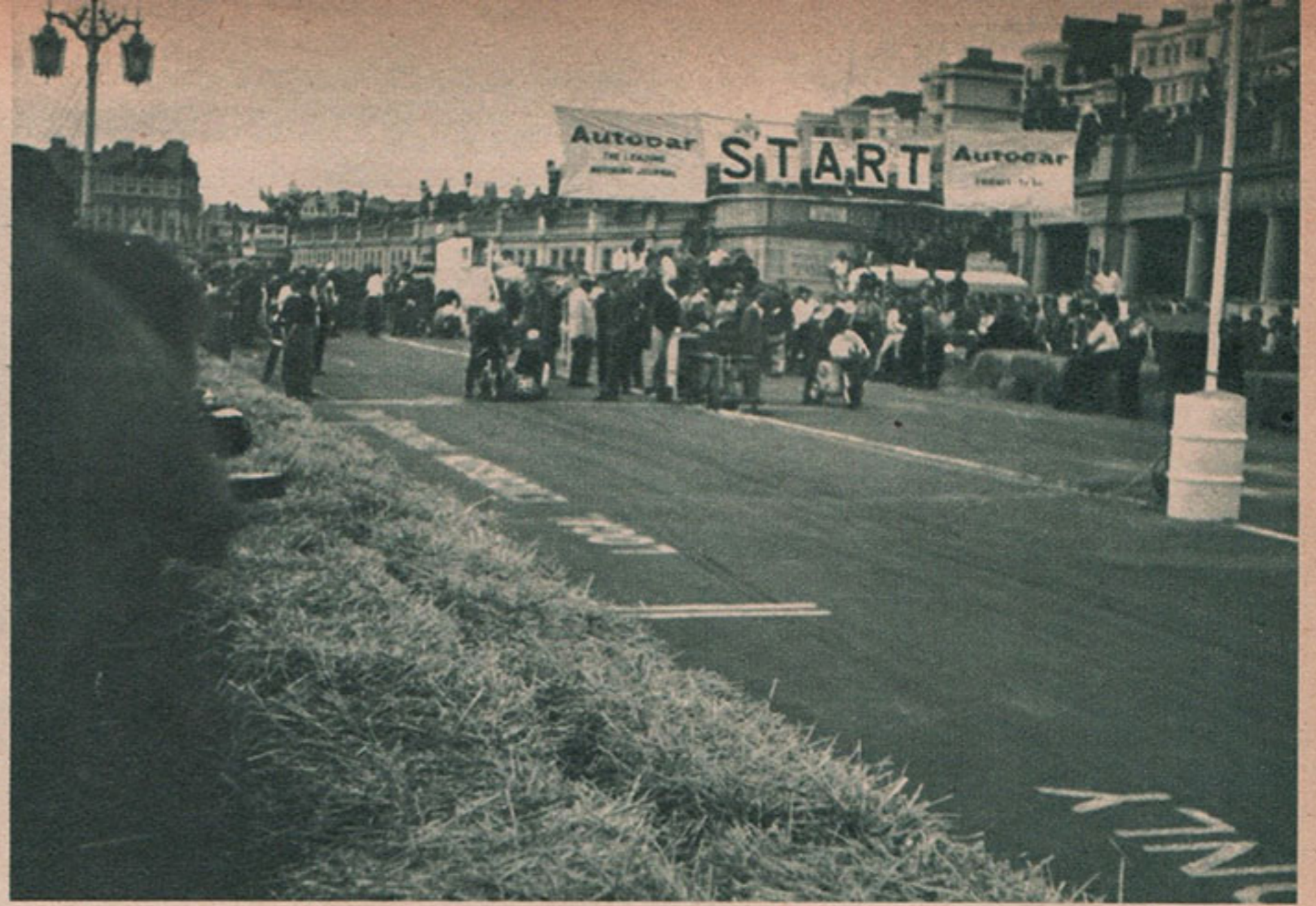
Maico

Zweifellos werden auch in dieser Saison wieder eine beachtliche Zahl von Fahrern mit bekanntem Namen auf Maico-Maschinen bei der Geländemeisterschaft und anderen wichtigen Geländewettbewerben starten. Aber es werden samt und sonders keine Werksfahrer sein — wie schon im Vorjahr beteiligt sich Maico offiziell nicht am Geländesport. Es steht nur zu hoffen, daß es wenigstens möglich sein wird, die Maico-Privatfahrer mit den benötigten Teilen prompt und zuverlässig zu bedienen, damit sie ihr Material einsatzbereit halten können!

NSU

Wie nach der Verlagerung der Motorradproduktion von NSU ins Ausland und der umfassenden Bedeutung, die der Automobilbau für die Neckarsulmer gewonnen hat, nicht anders zu erwarten, wird es auch 1964 keine offizielle NSU-Beteiligung am Geländesport geben. Die Vorjahresmeister auf NSU-Maschinen (Schmider in (Schluß auf Seite 215)

ENGLISCHE SPEZIALITÄTEN - HÖCHST SPEZIAL!



„Hast du George Brown schon fahren sehen?“ Diese Frage hatte man mir in den letzten Wochen so oft gestellt, daß ich es nicht mehr wagen konnte, sie mit nein zu beantworten, und deshalb meinen Kurs auf Brighton anlegte.

Die Nacht fiel, und wieder begann die Mühe mit den trügerischen, entgegenkommenden Lichtern. Die Straßenverkehrsordnung fordert nach Einbruch der Dunkelheit vorn weißes, hinten rotes Licht und eine Kennzeichenbeleuchtung. Damit hat es sich. Viele gefallen sich nun darin, mit Standlicht oder standlichtähnlichen Birnchen die stockdunklen Landstraßen entlangzudonnern, gewohnheitsmäßig für weit entfernte Lichter angesehen. Hat man sein Fahrzeug gerade auf die Überholfahrbahn bugsiert, dann schaltet plötzlich der Entgegenkommer die Scheinwerfer an, die einen zu allem Ärger auch noch blenden, und man sieht sich dicht vor einem mit nicht unerheblicher Geschwindigkeit daherkommenden Automobil, meist älteren Baujahrs, von beachtlichem Gewicht. Genau die Situation, die ich über alles liebe.

Andere wieder sind verliebt in ihren Bordstein-sucher, die praktische Nebellampe, deren stark gebündeltes Licht auch den dicksten Nebel durchdringt und den Straßenrand sichtbar werden läßt; sie fahren mit Standlicht und diesem Weitstrahler. Das ist für den Besitzer der Leuchten vielleicht angenehm, er sieht jedenfalls etwas — im Gegensatz zu dem Kollegen mit dem einfachen Standlicht —, aber in kurvigem, hügeligem Gebiet knallen einem die Lichtbündel häufig allzu heftig in die Augen und lassen einen am Verstand der Mitmenschen zweifeln.

Diese kleinen Fehler sind die einzigen, die ich meinen englischen Freunden in bezug auf Verkehrsbenahmen vorwerfen kann. Sonst könnte sich jeder von uns zwei Scheiben von ihnen abschneiden.

Durch Brighton geht es, an blau und grün illuminierten Parkanlagen vorbei — Produkte eines zumindest außergewöhnlichen Geschmacks — von Schildern sicher geführt, hinunter zur sea-front. Dort liegen die Attraktionen der „Perle der Südküste“: ein steiniger Strand, der sich nicht lohnt, ein Motormuseum, das sich lohnt, ein reichhaltig sortierter Vergnügungskai und — Madeira Drive.

Der Klang dieses Namens ruft bei Eingeweihten das gleiche Entzücken hervor wie der von Bray Hill, Kirk Michael oder Cronk-ny-Mona. Und warum?

Einmal im Jahr jagen Motorräder und Rennwagen über diese breite, glatte Straße am Meer, einmal im Jahr trifft man sich zu den „Brighton Speed Trials“, dem bekanntesten und meines Wissens ältesten Sprintwettbewerb Englands. Im nächsten Jahr wird man ihn zum 60. Male austragen! Sprint, das ist ein Beschleunigungsrennen über kurze Distanzen mit stehendem Kupplungsstart.

Am Freitagabend fahre ich die Strecke ab; sie ist einen Kilometer lang und damit die längste Sprintstrecke Englands. Andere, vielfach auf Flugplätzen gelegen, haben eine halbe oder nur eine Viertelmeile.

Obwohl die Strecke nahezu gerade ist, hätte ich keine Lust, schnell dort entlang zu fahren, denn die See ist nahe, und auf dem Meer weht meist Wind. Der wird bei hohen Geschwindigkeiten unangenehm, und Geschwindigkeiten erreicht man hier. Und wie!!

Sonnabend, schon um 10 Uhr bei den ersten Wagenläufen, füllen sich die Terrasse (auf der man Eintritt bezahlen muß) und die obere Straße (wo man umsonst stehen kann und dafür nichts sieht). Ein Polizist in Galauniform mit weißem Helm sagt mir, ich solle doch mein Gespann quer zur Fahrtrichtung parken, dann sei mehr Platz. Ich schlage vor, es in den halbprivaten Parkplatz vor einem der steifen Hotels zu stellen, und er mustert mich, als wolle er meine Geschicklichkeit abschätzen. Dann sagt er „Natürlich, wenn du schnell genug abhaust!“ Das nur zum Kapitel „Verhältnis zur uniformierten Obrigkeit“.

Man hat sich einen besonderen Trick ausgedacht, um die Neigung vieler, sich im Fahrerlager umzusehen, finanziell auszunutzen, und verkauft Eintrittskarten dazu für ein Pfund (11,60 DM). Das mag für den Veranstalter recht nützlich sein, aber mich störten die Menschenmengen, die da ja wirklich nichts zu suchen haben. Versöhnlich stimmt, daß die meisten von ihnen viel von der Materie verstehen. Wunderbare Gestalten tauchen auf, so ein älterer Herr, ja, ja, ein Herr,

Auch das kommt beim Sprint vor: Gespann gegen Solo. Es kommt ja nicht darauf an, den Gegner zu schlagen, sondern eine möglichst kurze Zeit zu fahren.

den eine teilnehmende Brough Superior an die Gespielin seiner Jugend erinnert. Er hockt sich vor ihr auf die Straße, tastet sie mit Blicken ab und flüstert ergriffen: „Ist sie nicht eine Schönheit?“ Diese ehrliche Begeisterung für schöne alte Motorräder findet man bei uns leider nur zu selten. („Mensch, laß doch den Ofen hier, den bring wa nach Dahlem int' Völkerkundemuseum, da, wo se die ollen Webstühle vonne Nejer ham.“)

Männer, die schon vor dreißig Jahren den Madeira Drive hinunterjagten, laden Maschinen ab, die schon seit Jahren bekannt sind und deren Marken unsere Generation nahezu vergessen hat. Rex Acme, Blackburne, Rudge, Cleveland-Duffell...

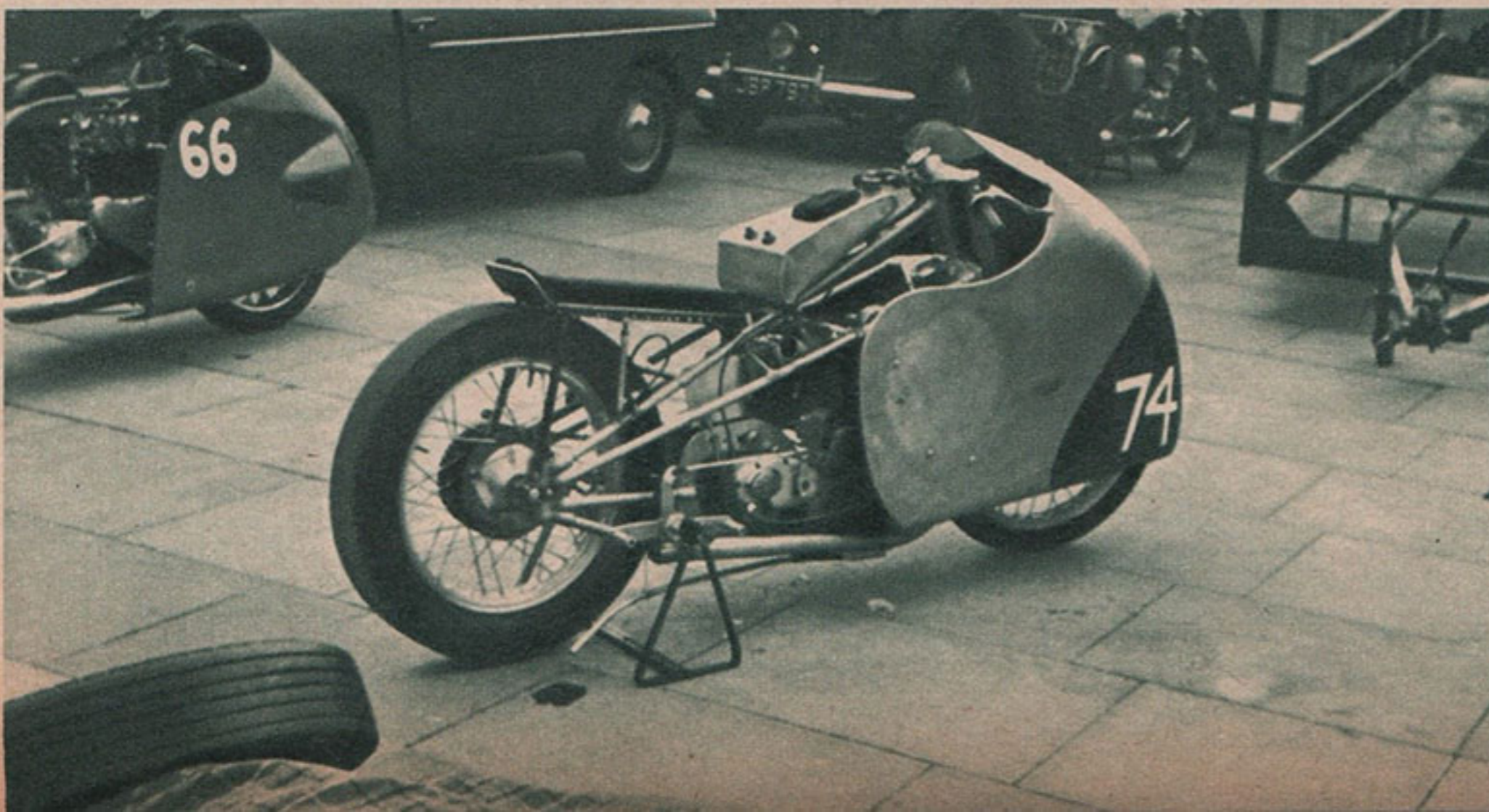
Aufs Höchste spezialisiert sind diese Renner, vielfach haben sie starre Rahmen, entweder, weil sie noch aus der Zeit der starren Rahmen stammen, oder weil ihr Erbauer Gewicht sparen will. Nur die Maschinen, die auch bei hill-climbs starten, haben eine Schwinge. Die Motoren saufen Alkohol, wenn nicht das unbezahlbare Nitromethan. Die Reifen haben runden Querschnitt, sind schmal und brethart aufgepumpt, oder aber doppelt handbreit, flach und völlig profillos (natürlich nur hinten; vorn einen solchen „slick-tyre“ zu fahren, wäre nicht nur wegen des Rollwiderstandes sinnlos, sondern grenzt an Selbstmord). Völlige Freiheit herrscht in bezug auf Verkleidungen und außerdem darf man seinen Motor überladen.

Wunderbar sehen die Fahrzeuge aus, alle gepflegt, viele verchromt oder poliert. Kaum junge Menschen (keiner soll sich gekränkt fühlen, noch immer ist bei mir jeder über dreißig „alt“) beteiligen sich. Es ist kein Sport für Draufgänger oder Kraftmenschen, die ihren Hobel um die Ecken schmeißen können, es ist kein Sport für die harten, erbarmungslosen Kämpfer um Zentimetervorteile in den Kurven, es ist der Sport für Bastler und Tuner, für die Männer mit den gefühlvollen Händen und den empfindlichen Ohren. Für die Gesetzten, die nicht die schwingenden Kurven locken, sondern die für den gesunden Klang und die letzten PS-Bruchteile ihres Motors leben.

Keiner bewirbt sich um die schnellste Runde im Fahrerlager, dazu sind die Maschinen zu empfindlich und der Treibstoff zu kostbar. Ruhig und gesammelt bewegt man sich, spart Nerven, denn weniger als eine halbe Minute dauert das Rennen, zwei Chancen hat man nur. Da heißt es, konzentriert zu sein. Egg-heads haben den Vorrang.

Es könnte ja nicht anders sein, mein unersetzlicher Fred ist aufgetaucht, mit seinen ewigen

Stief muß die Sache sein, wenn die Meterkiloponde an der Hinterachse wüten. Jack Terry's Cotton-Jap, eine der bekanntesten Sprintmaschinen, hat deshalb vier Rahmenrohre, die die Kräfte aufnehmen. Gut zu sehen ist hier der „slick-tyre“.



grauen Cordbreeches und den ebenso ewigen umgeklappten Lammfellstiefeln. Er nimmt mich am Genick und wie man eben einem Neuling die Gegend zeigen muß, führt er mich rum:

zu Maurice Brierley, der ein Gespann hat, das einmal Vincent hieß, jetzt Methamon, 1148 ccm und einen Kompressor hat, zu Frank Booth mit dem 499er Matchless-Gespann, der verzweifelt nach seinem verlorenen Beifahrer sucht, (ich sprinte in Gedanken schon zum Campingplatz nach meinem Lederzeug), zu Eric Oliver, ja, dem Exweltmeister, der hier wieder einmal Rennluft schnappen will. Er hat seine Norton Dominator (mit der er 1958 die TT-Schau abgezogen hat) frisiert und auch mit einem Kompressor versehen. Jetzt hat er aber nicht den Watsonian-Monaco dran, sondern einen richtigen Pantoffel. (Den neuen, serienmäßigen Watsonian-Rennseitenwagen mit starrem 12er Rad, Glasfaser-Nase und -Schutzblech, Vierpunktanschluß für BMW und Norton. Der Preis dieses 30 kg schweren, bisher nur als Linksläufer lieferbaren dritten Beines war noch nicht zu erfahren, als ich England verließ.)

Im Beiwagen sitzt natürlich wieder Pat Wise, mit der er auch die TT fuhr. Pat hat auch ihre besondere Geschichte. Ihr Mann hatte ihr verboten, bei Straßenrennen die Beifahrerin zu spielen. Was tut das Mädchen? Sie geht hin und kauft sich die 500er Manx von Joe Craigs Sohn und fährt jetzt damit. Immerhin was, nicht? Dabei ist sie gar kein pferdegesichtiges Kraftweib. Im Gegenteil.

Ansonsten scheint das Sprinten eine Art Altenteil für Straßenrenner zu sein. Auch Arthur Wheeler, der so fest wie die Castrolschilder und die Würstchenverkäufer zum Continental-Circus gehört hat und ohne den die ganze Sache nur noch halb so schön ist, will sich an seine alte 250 ccm-Guzzi einen Kompressor bauen und sprinten. Er hat ja auch die Maschinenhände dafür.

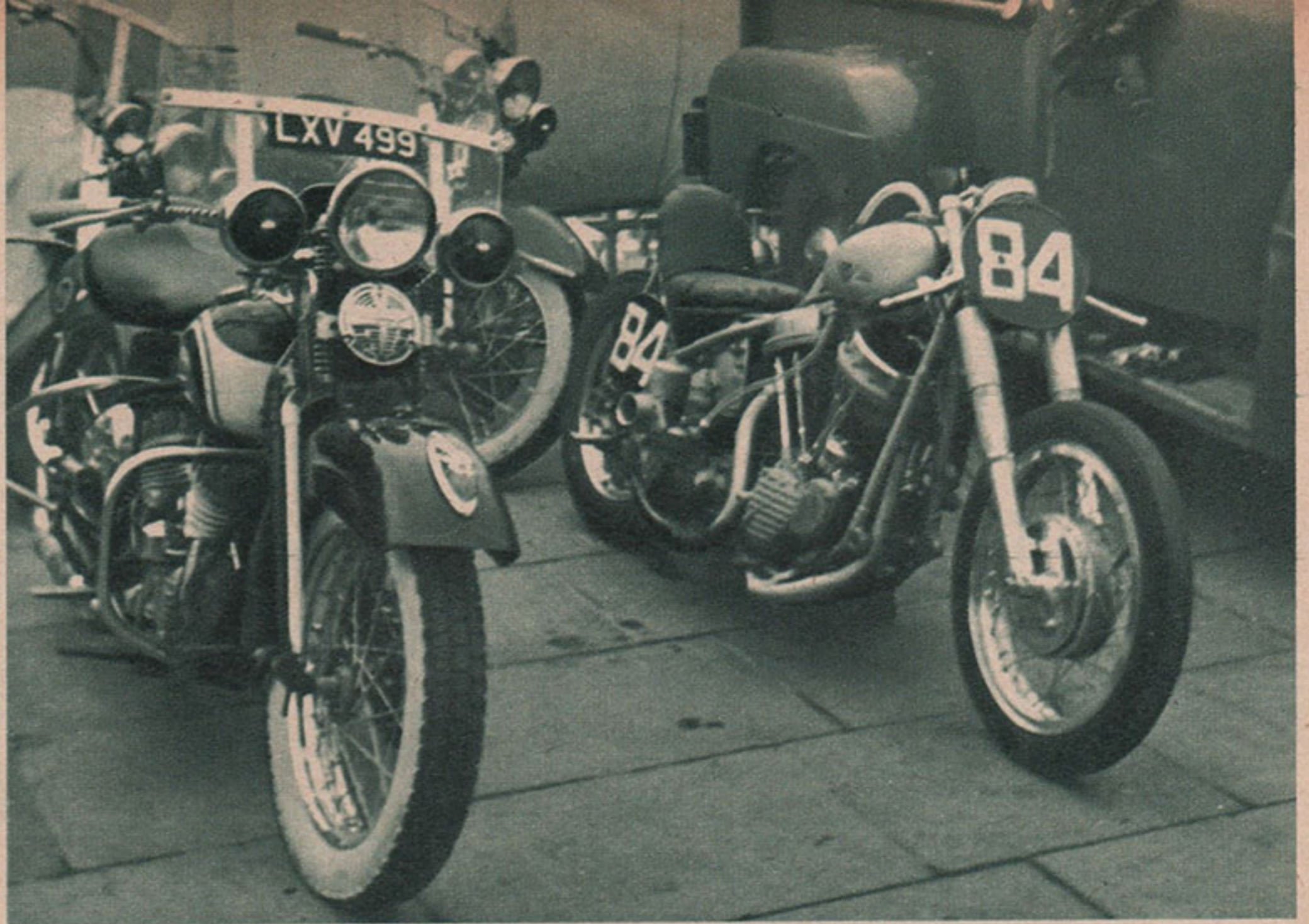
Dann packt George Brown seinen Super-Nero aus. Leider ist die eng anliegende Verkleidung so weit herangezogen, daß man vom Motor kaum etwas sehen, geschweige denn fotografieren kann. Super-Nero ist der jüngere, aber weit kräftigere Bruder von Nero, der hochentwickelten Vincent, mit der George im November 1960 den Seitenwagenweltrekord mit stehendem Start auf 162 km/h brachte und solo 175 km/h fuhr. Super-Nero hat nun, in einem Rahmen, der damals schon „voll“ aussah, zusätzlich einen 1,5 l Kompressor, mit dem der Motor schätzungsweise 120 PS abgibt. (Einen Prüfstand hat George noch nie besessen.)

Eine serienmäßige Vincent taucht auf, eine Harley-Davidson mit Kompressor, einige Norton und Boy-Racer in Spezialrahmen, Triumphs, Jap-Specials.

Die Maschinen werden kurz angewärmt, durch die den Eingang zum Startplatz belagernde Menge an den Start geschoben. Eine kommt auf die linke, eine auf die rechte Fahrbahn. Vor jedes Vorderrad hält man einen „Krückstock“ mit elektrischem Kontakt, der einen Frühstart anzeigen soll. Man fährt nämlich keine Rekordversuche, sondern ein Rennen, und da gilt das Startzeichen. Wer verspätet startet, ist für seinen Zeitverlust selbst verantwortlich. Ein Mann an einem Schaltpult bedient die Startampel mit den Zeichen 3 — 2 — 1 — Grün und die Uhren am anderen Ende des Kilometers. Wird die Startampel auf Grün geschaltet, dann ist auch der Stromkreis zu den roten Lampen unterbrochen, die den Fehlstart anzeigen. Fährt jemand zu früh los, dann schließt er den Kontakt im Krückstock, und die roten Lichter melden den Frühstart.

Grün leuchtet auf, und ich kann nur staunen. Viele dieser Experten, die jedes Wochenende sprinten, vollführen die schönsten Clownerien. Vorderräder gehen hoch, Hinterräder drehen durch, Maschinen stellen sich quer. Pfui Teufel, eine Solomaschine mit dem ungelungenen „slick-tyre“ wieder einzufangen.

Man ist in der Zwickmühle. Für die nötige hohe Leistung möchte man einen großen Vergaser haben, der dem guten Start wieder hinderlich ist.



Der dickste Hammer überhaupt: Eine Harley mit Kompressor. Der Großmutterstuhllehne nach zu urteilen, hat der Mann Angst, daß sie ihn an der Startlinie schnöde verläßt.

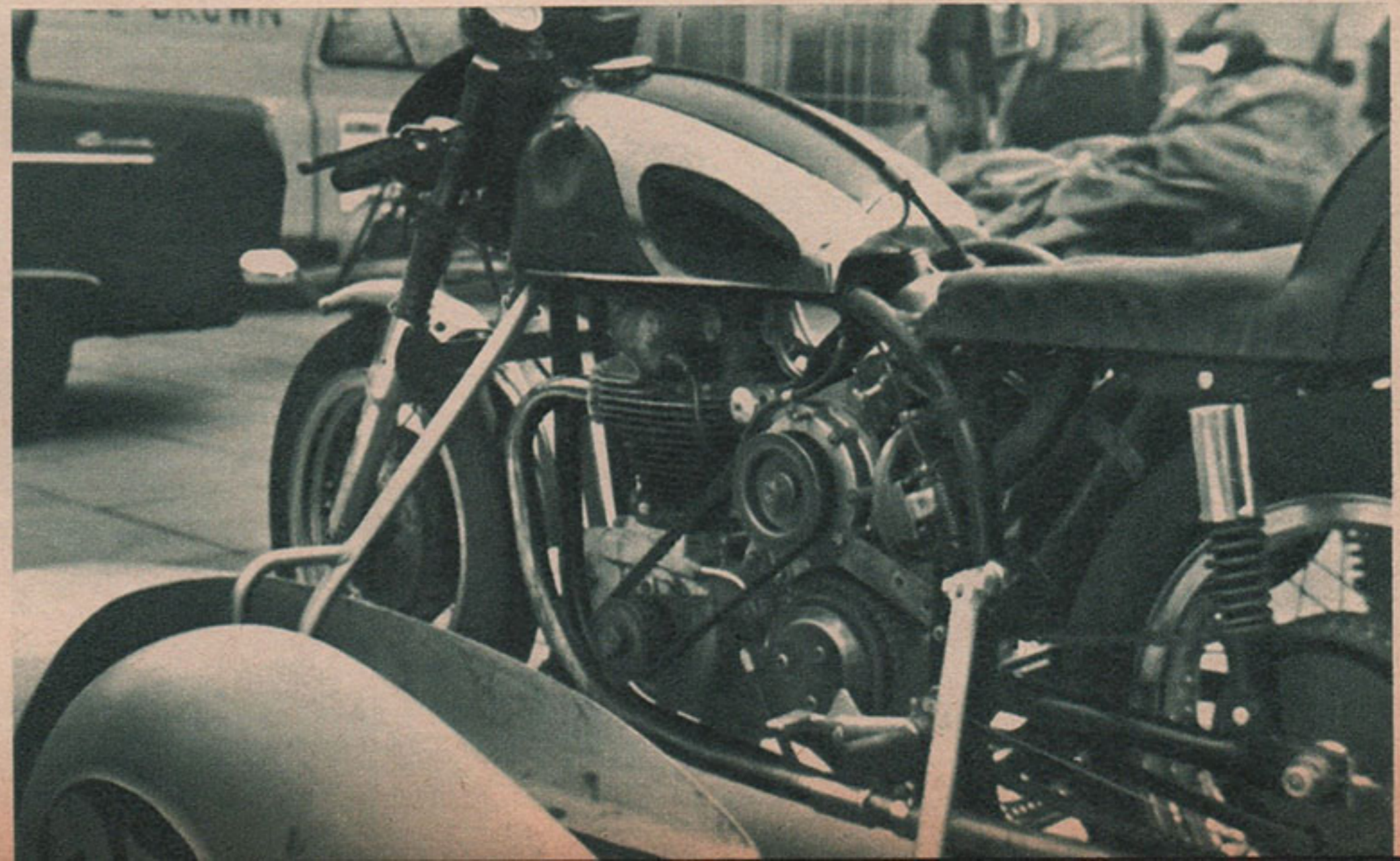
Entweder hält man den Motor auf Drehzahl und verbrennt die Kupplung, oder man dreht das Hinterrad durch, oder aber man läßt den Motor langsam drehen, dann verschluckt er sich beim Gasgeben. Das wird deutlich, als M. Gray seine Harley zehn Meter nach dem Start nahezu abwürgt.

Oder aber man hat die „Einstellung“ richtig erwischt und Gas und Kupplungshand „synchronisiert“. George Brown verschwindet glatt; schnell, mit zarten Rauchwölkchen am Hinterrad kommt er außer Sicht; ein vollendeter Start mit einem schwierig zu bedienenden Motorrad! Er begnügt sich mit einem Lauf, denn der aufkommende Wind zwang ihn, die Maschine voll nach rechts zu winkeln, um sie auf Kurs zu halten. Kein schönes Gefühl. Immerhin, er fuhr, trotz des schmierig gewordenen Startplatzes und der ungünstigen Startmethode, 20,99 sec, das sind 172 km/h.

Ich lade Sie zu einem Gedankenversuch ein: Sie kommen auf der großen BMW mit hundertsiebzig auf der Uhr die Straße heruntergeschossen. Auf einer Linie steht ein Mann mit einem Motorrad. In dem Augenblick, in dem Sie die Linie überfahren, startet der Mann. Nach tausend Metern hat jemand eine zweite Linie über die Straße gezogen. Ehe Sie sich über diese Linie gerettet haben, schießt George Brown, noch immer beschleunigend, an Ihnen vorbei. Das ist Sprint mit Super-Nero!

Mit der besten 500er kommt Jack Terry, auch ein alter Hase, auf immerhin 140 km/h, die beste

Eric Oliver treibt den Kompressor seiner 500 ccm-Domiracer mit einem Zahnriemen von der Kurbelwelle an. Das Fahrzeug ist aus einer serienmäßigen Straßenmaschine entstanden.



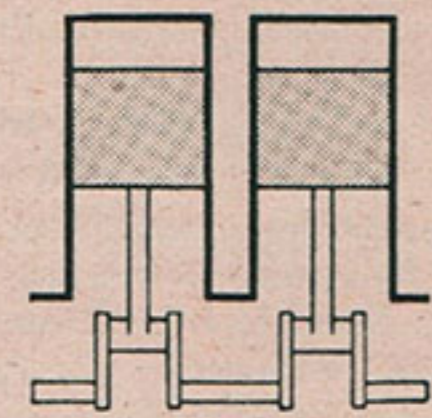
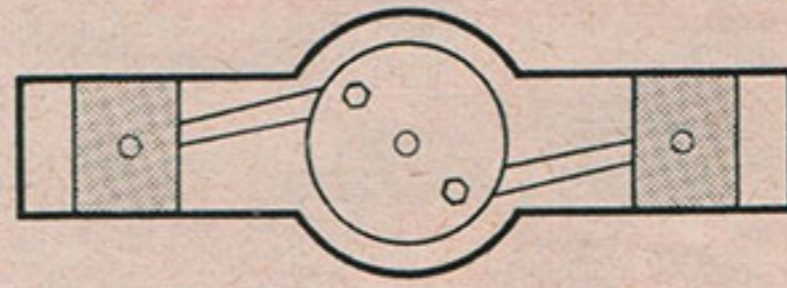
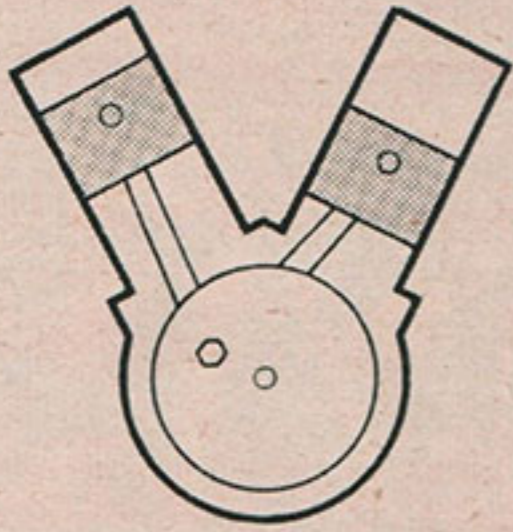
350er fährt noch immer 130 km/h. Mit dem überladenen 1148 ccm-Gespann kommt Maurice auf 135. Die Zahlen nur, um eine Vorstellung zu geben: es sind Durchschnittsgeschwindigkeiten!! In seiner überlegten äußerst beherrschten Art sagte George nach dem Lauf, daß Super-Nero noch nicht so gut vom Start komme wie sein älterer Bruder. (Ich hatte allerdings nicht den Eindruck von Langsamkeit.) Aber, so fügte er hinzu, Nero hat ja auch acht Jahre gebraucht bis er reif war. Das sind die Zeiträume, in denen die Spezialisten rechnen! Sollte sich jeder, der seinen Motor mit dem großen Wundertrick übers Wochenende schnell bekommen möchte, hundertmal aufschreiben.

Sprinten ist nicht nur den Motorenliebhabern auf den Leib geschrieben, sondern auch denen, die eine alte Rennmaschine haben, die ein Ausweirundstreckenrennen nicht mehr durchhält, die aber noch zu schade fürs Museum ist.

Ein Sprint ist billig zu organisieren und spricht eine neue Schicht von Fahrer-Bastlern an. Man muß ja nicht mit einem Kilometer anfangen, ein Viertel reicht schon. Nicht vergessen: man braucht genügenden Auslauf!

In Nürnberg findet sich z. B. eine fest aufgebaute Tribüne, auf der Avus auch, mit 2,2 Millionen Menschen drum herum. Da ist auch für die Rücklaufstrecke gesorgt. Zum Ring auf die Zielgerade zu ziehen, dürfte kaum lohnen. Auf Flugplätzen könnte man die zunächst zu erwartenden, kaum in die Millionen gehenden, Menschenmassen noch gut unterbringen; eventuell findet sich ein totes Stück Autobahn. Ich glaube, bei Dachau gibt es so einen unbenutzten Streifen. Vielleicht startet jemand so etwas, dann können auch bei uns die Diskussionen um Zwei- oder Vierganggetriebe, um leichten, starren Rahmen oder den gefederter mit der besseren Bodenhaftung, um Verkleidung oder nackte Maschine den Begeisterten die Nachtruhe rauben.

H. S.



ZWEIZYLINDER - PROBLEME

Motorradmotoren sind im Verlauf der Entwicklung mit den verschiedensten Zylinderzahlen gebaut worden: mit einem und mit zwei Zylindern, mit drei und vier Zylindern, Umlaufmotoren hat es mit fünf und sieben Zylindern, Rennmotoren mit sechs und acht Zylindern gegeben. Abgesehen von einigen Vierzylinder-Modellen, die sich auch als Serientypen über einen mehr oder weniger langen Zeitraum behaupten konnten, ist aber der Ein- und der Zweizylindermotor gewissermaßen der „klassische“ Motorradmotor durch alle Zeiten gewesen.

Auch beim Einzylindermotor, der als Zwei- oder als Viertakter die mechanisch einfachste Einheit eines Verbrennungsmotoren-Triebwerks darstellt, hat es allein durch die Anordnung des Zylinders mannigfaltige Ausführungsformen gegeben: stehend, liegend, hängend, schräg nach vorn oder schräg nach hinten geneigt — für jede Möglichkeit gab es Beispiele, für die sich Einbau-, Schwerpunkts-, Kühlungs- und Auswuchtprobleme als Argumente anführen ließen. Aber schon frühzeitig, man kann wohl mit einigem Recht sagen nahezu gleichzeitig und parallel mit dem Einzylinder, hat der Zweizylindermotor im Motorradbau eine ganz wesentliche Bedeutung gehabt und die Konstrukteure zu interessanten Lösungen inspiriert. Von den Zweizylinder-Motorradmotoren soll deshalb im Folgenden einmal ausschließlich gesprochen werden.

Warum Zweizylindermotoren?

Es gibt zahlreiche Gründe, die bei der Frage nach der für ein neues Modell günstigsten Zylinderzahl gerade auf den Zweizylinder die Entscheidung fallen ließen. Wobei freilich diese Gründe zum Teil mit der Weiterentwicklung im Motorenbau, mit neuen Erkenntnissen und insbesondere neuen Material-Möglichkeiten, an Bedeutung verloren, so daß man heute teilweise wieder auf Einzylinderbauarten zukommt — unter Bedingungen und Voraussetzungen, die in früheren Jahren allein den Zweizylinder als geeignete Ausführungsform hätten erscheinen lassen.

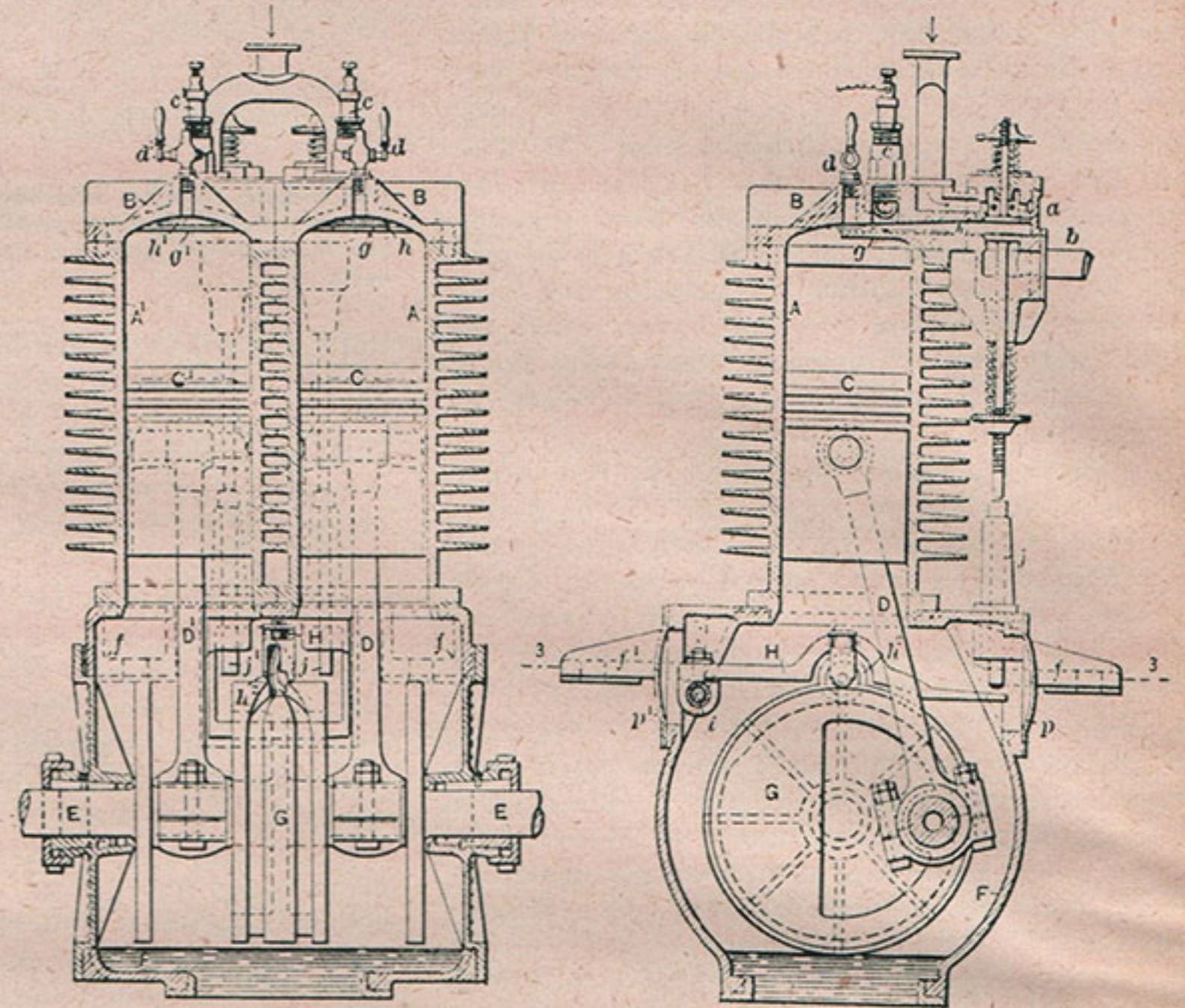
Aber bei einem Überblick über den gesamten hinter uns liegenden Entwicklungszeitraum kann man sagen, daß es insbesondere drei wichtige Probleme waren, bei deren praxisgerechter Lösung der Konstrukteur zum Zweizylinder kam: einmal die günstigeren Bauabmessungen, die (wenigstens bestimmte Formen von) Zweizylindermotoren gegenüber gleichvolumigen Einzylindern aufwiesen, zweitens die (auch wieder mit Einschränkungen) besseren Kühlverhältnisse beim zweizylindrigen Motor, drittens endlich der bessere Massenausgleich, der sich bei einigen Zweizylinder-Bauarten gegenüber dem Einzylinder erreichen läßt. Nicht immer freilich finden sich alle drei Vorzüge in einer Zweizylinder-Konstruktion, wie wir später noch sehen werden.

Welche Bauformen von Zweizylindermotoren?

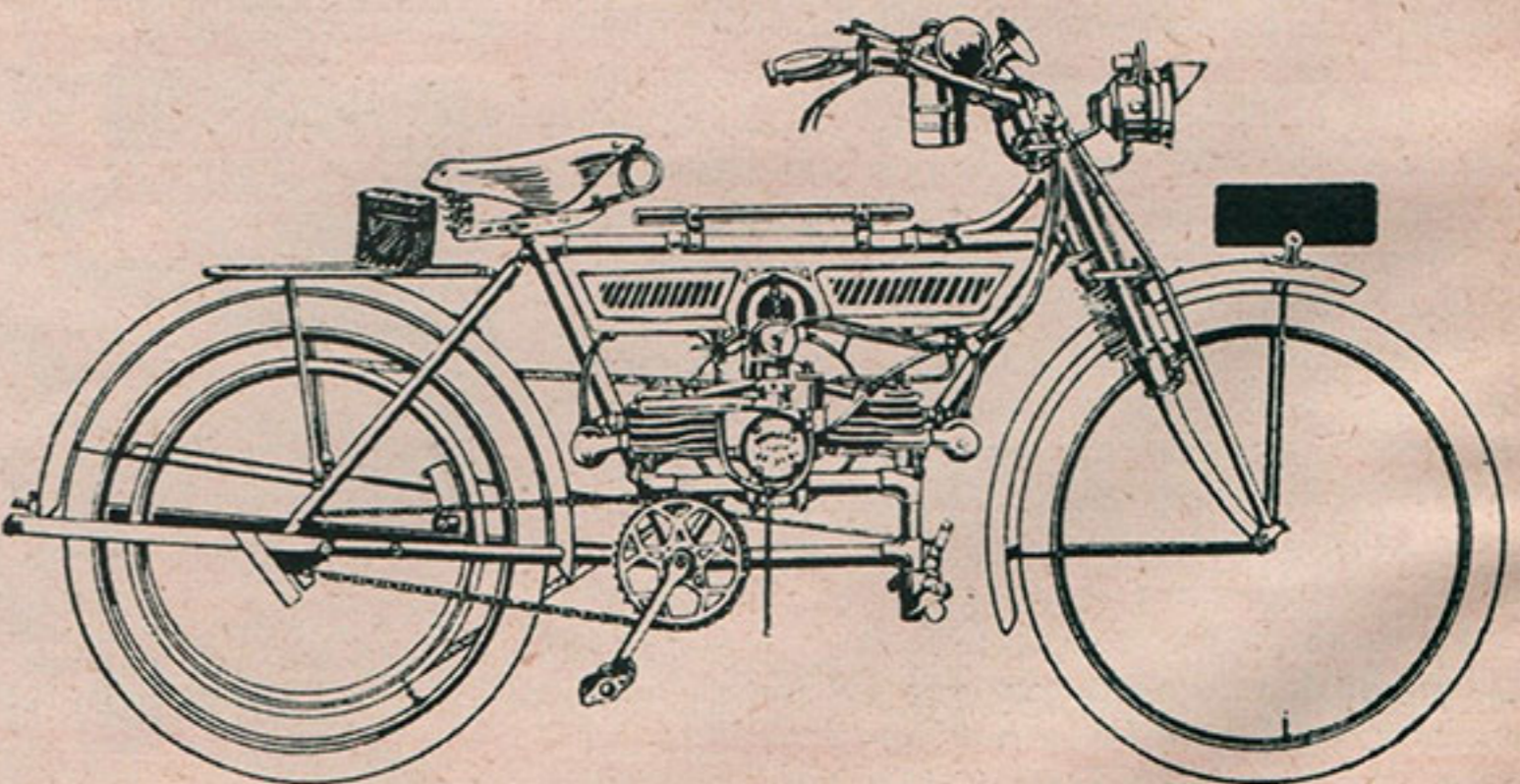
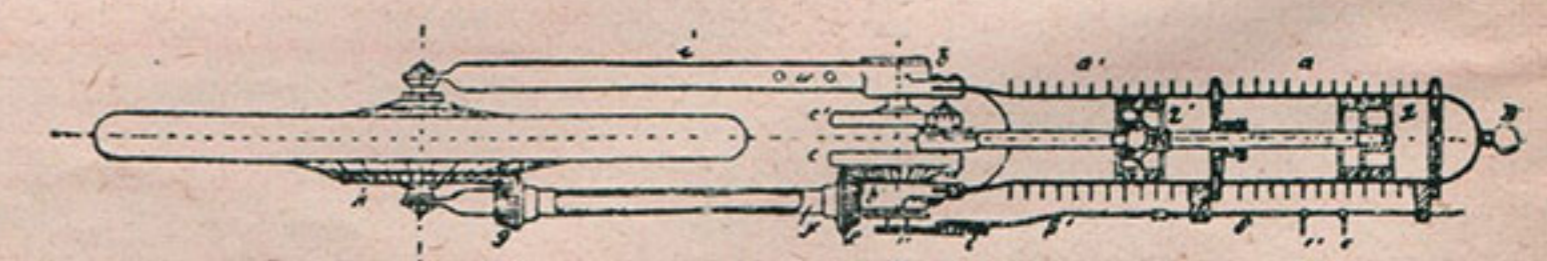
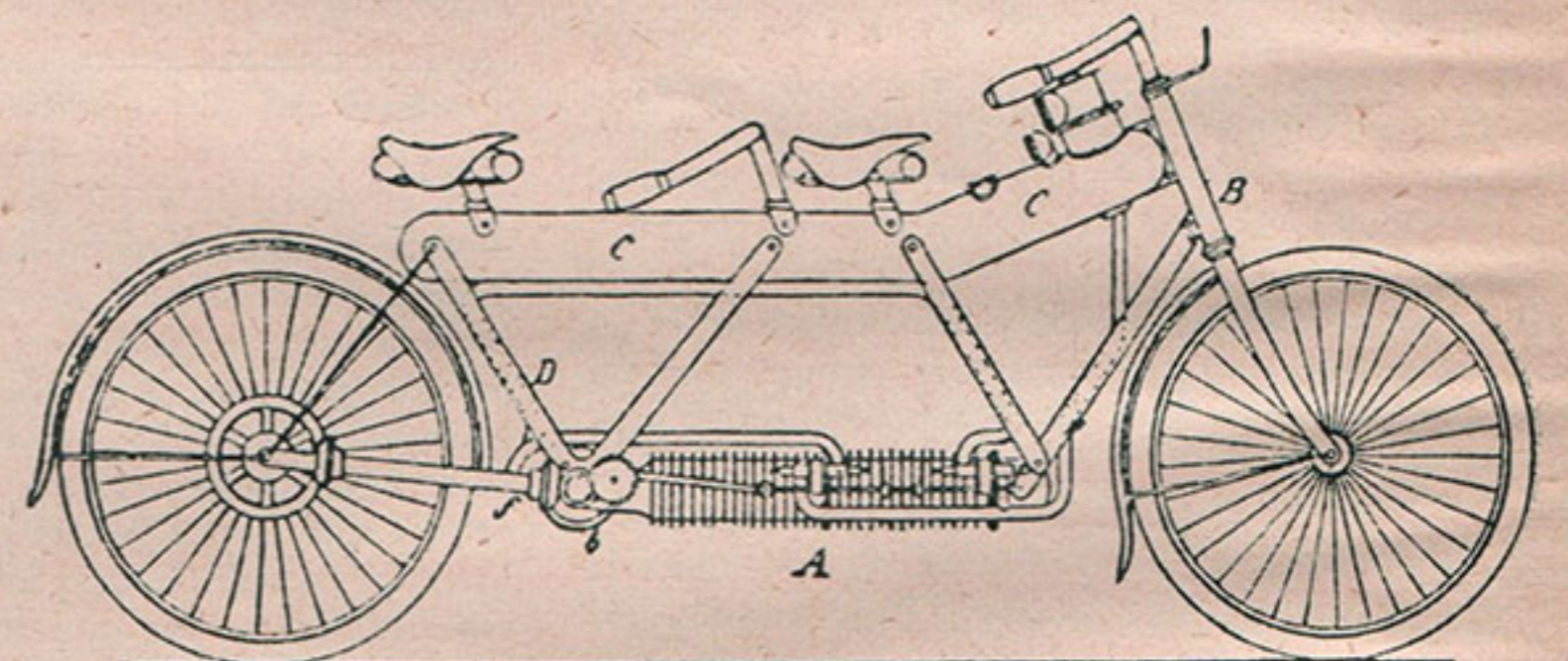
Im Motorradbau finden sich drei Hauptformen von Zweizylindern:

1. Der sogenannte V-Motor, jene Ausführung also, bei der die beiden Zylinder in einem Winkel

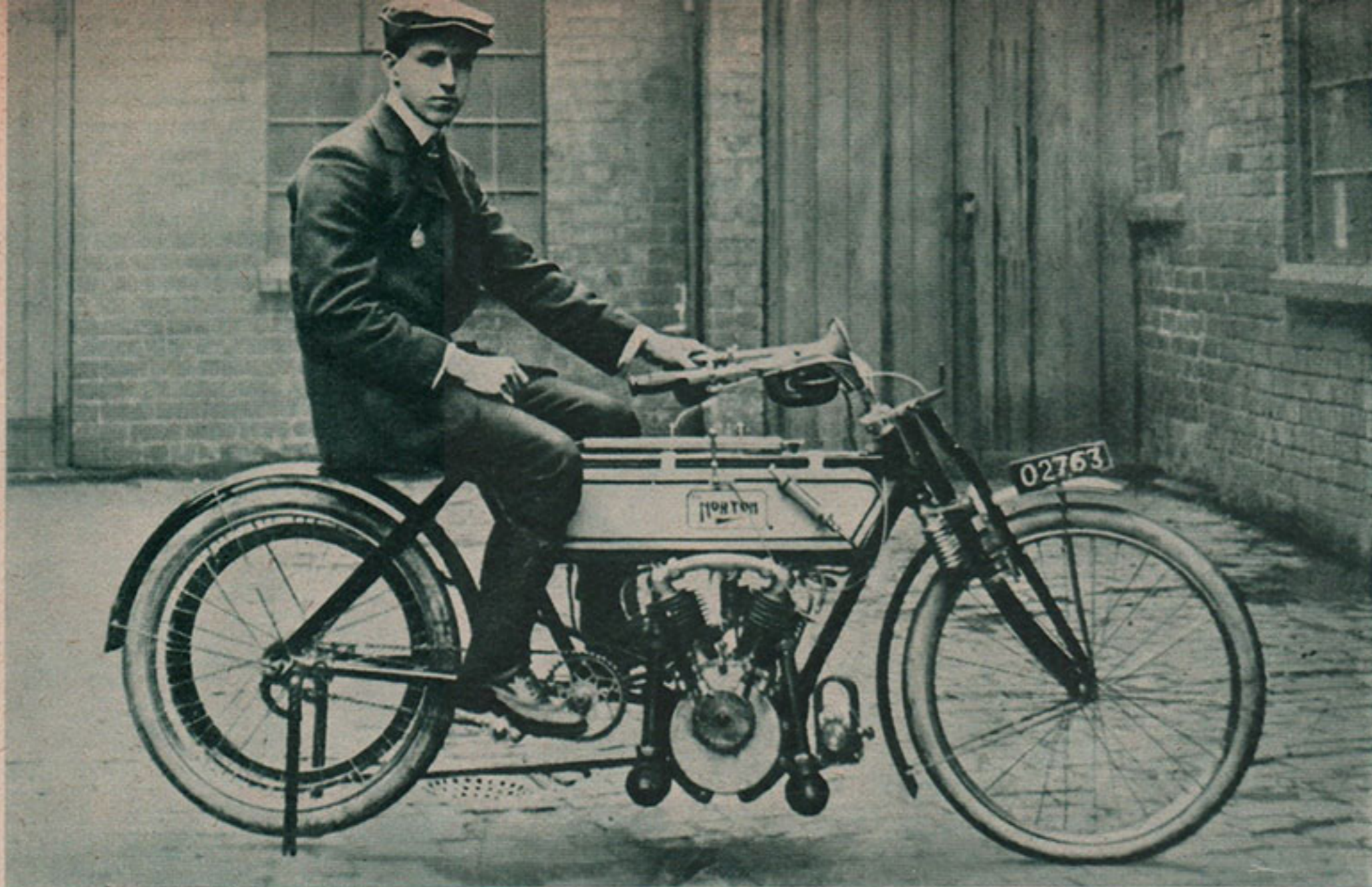
Schon aus dem Jahr 1899 ist diese Zeichnung eines Zweizylinder-Motors überliefert, der, hochmodern, als Parallel-Zweizylinder, also als Twin, aufgebaut war — es handelt sich um den amerikanischen Cyclone-Motor, der allerdings wohl zunächst für den Einbau in ein Motorrad bestimmt war, wie aus den Aufhängungen zu schließen ist. Das hängende Einlaßventil arbeitete automatisch, als sog. Schnüffelventil.



Ebenfalls schon aus dem Jahr 1899 stammt diese originelle Konstruktion eines liegenden Zweizylinders, der als Tandem-Maschine (nach Dampfmaschinenart) aufgebaut war. Auch mit einer solchen Ausführung lassen sich im Prinzip wichtige Vorteile des Zweizylinders erzielen (man kann ja in den beiden Zylindern wechselweise in den oberen Totpunkten zünden lassen) — nur ist die Abdichtung der Kolbenstange bei einem Verbrennungsmotor kaum zu lösen, und auch sonst verhinderten beträchtliche Nachteile, daß man später so etwas wieder aufgegriffen hätte. Aber: Wellenantrieb schon 1899!



Einer der ersten längseingebauten Boxer-Motoren — wenn nicht überhaupt der erste: der 344 ccm-Douglas-Motor von 1906, der den Anfang einer langen Entwicklungsreihe bildete, über die wir kürzlich ausführlich berichteten.



von 60 Grad oder mehr zueinander auf einem Gehäuse sitzen, in dem eine mit einem Hubzapfen (wie beim Einzylindermotor) ausgestattete Kurbelwelle rotiert, wobei sich zwischen den beiden Zylindern ungleichmäßige Zündabstände ergeben. Solche V-Motoren wurden überwiegend als Viertakter, nur in ganz vereinzelt Fällen (wobei dann eine Kurbelgehäusetrennwand und eine entsprechend ausgeführte Kurbelwelle vorgesehen sein müßten) auch als Zweitakter mit Kurbelgehäuseladepumpe gebaut.

2. Der Boxer-Zweizylinder, den man sich auch als einen V-Motor vorstellen könnte, bei dem — im Interesse nunmehr gleicher Zündabstände — der Winkel zwischen den beiden Zylindern auf 180 Grad gebracht wurde. Dazu (und vor allem im Interesse des dann zu erreichenden günstigen Massenausgleichs) ist es allerdings notwendig, daß die beiden Pleuelstangen nicht auf demselben Hubzapfen angreifen, wie beim normalen V-Motor, sondern an zwei um 180 Grad versetzten Zapfen (wie oben die Skizze in der Mitte zeigt). In dieser Form wurde und wird der Boxer-Zweizylinder wieder ganz überwiegend als Viertakter ausgeführt, es gab aber auch einige Zweitakter-Boxermotoren mit gegenläufigen Kolben, bei denen dann beide Zylinder durch das gemeinsame Kurbelgehäuse als Ladepumpe beliefert wurden.

3. Der Parallel-Zweizylinder (Twin), wie ihn die Skizze rechts oben zeigt. Als Viertakter wird er auch hinsichtlich der Kurbelzapfenanordnung so wie skizziert gebaut, d. h. die beiden Kolben ge-

hen gleichzeitig auf und ab, die Zündung jedoch erfolgt wechselweise in den beiden Zylindern, so daß sich gleichmäßige Zündabstände ergeben. Baut man einen Zweitakter als Twin, so ordnet man im allgemeinen die Kurbelkröpfungen um 180 Grad versetzt an, dank der doppelten Zündzahl der Zweitakt-Arbeitsweise ergeben sich damit auch wieder gleichmäßige Zündabstände zwischen beiden Zylindern. Allerdings hat man (aus Gründen des Massenausgleichs beim Viertakter, aus Gründen, die mit dem Drehmomentverlauf zusammenhängen, beim Zweitakter) die Kurbelkröpfungen auch schon anders angeordnet, d. h. um 180 Grad versetzt bei Viertakt-Twins und um 360 Grad versetzt (gleichstehend also) bei Zweitakt-Twins. Das sind aber Ausnahmefälle geblieben, weil den gewonnenen Vorteilen leicht zu erkennende Nachteile gegenüberstehen.

Das gilt im übrigen auch für Bauformen von Zweizylindermotoren, die außer den genannten drei Hauptformen noch möglich sind. So hat man, wie das Bild auf der ersten Seite zeigt, beispielsweise ganz am Anfang der Entwicklung versucht, die Tandem-Anordnung aus dem Dampfmaschinenbau auch in den Verbrennungsmotorenbau zu übernehmen. Man hat auch, wegen des dabei zu erreichenden ausgezeichneten Massenausgleichs, zwei parallel stehende Einzylindermotoren mit ihren gegensinnig rotierenden Kurbelwellen durch einen Zahnradsatz zu einer Einheit verbunden. Das und andere konstruktive Vorschläge sind aber Experimente geblieben, die für die Praxis

des Motorradmotoren-Baues keine Bedeutung erlangen konnten.

Die Entwicklungs-Reihenfolge der Zweizylindermotoren

Obwohl die ersten mehrzylindrigen Motorradmotoren Parallel-Zweizylinder waren (u. a. bekanntlich der Motor im Kraftrad von Hildebrandt und Wolfmüller und wie das Bild auf der ersten Seite zeigt, auch noch andere Konstruktionen aus der Frühzeit der Entwicklung) waren doch V-Motoren die Zweizylinderkonstruktionen, die sich zuerst sowohl für Alltagsgebrauch als auch für Sportzwecke allgemein durchsetzen konnten. Schon aus dem Jahr 1907 kennen wir das Bild Rem Fowlers und seiner Norton, mit der er die Zweizylinder-Klasse bei der TT jenes Jahres gewann — und noch bis zur Mitte der dreißiger Jahre konnten in Längsrichtung eingebaute V-Zweizylinder von Husqvarna das Renn-geschehen maßgeblich beeinflussen, während sich der eigenwillige Guzzi-Weitwinkel-Zweizylinder als wohl letzter Rennmotor dieser Bauart bis in die fünfziger Jahre, die großen Harley-Motoren als robuste Alltagsperle bis in unsere Tage behaupten konnten.

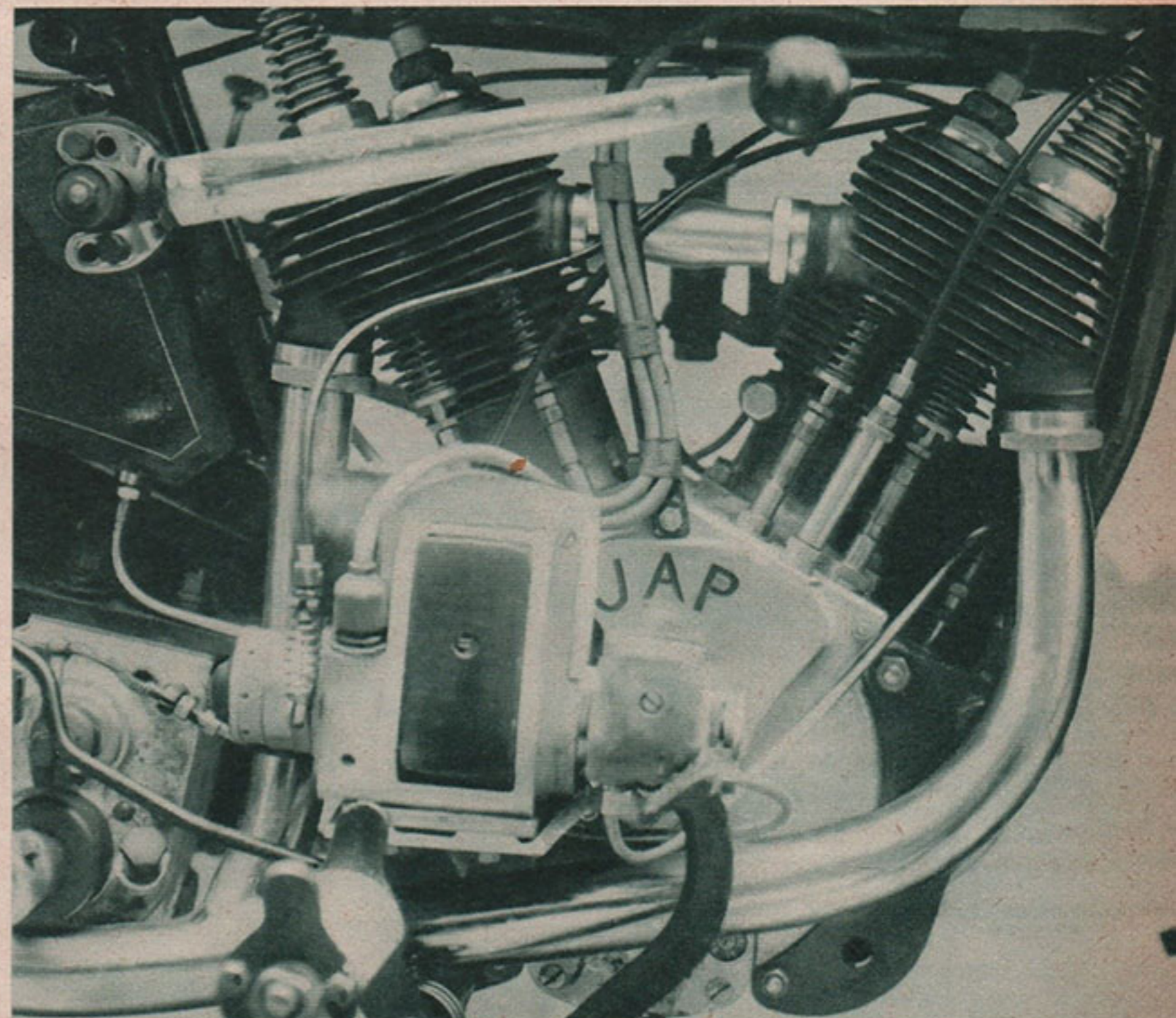
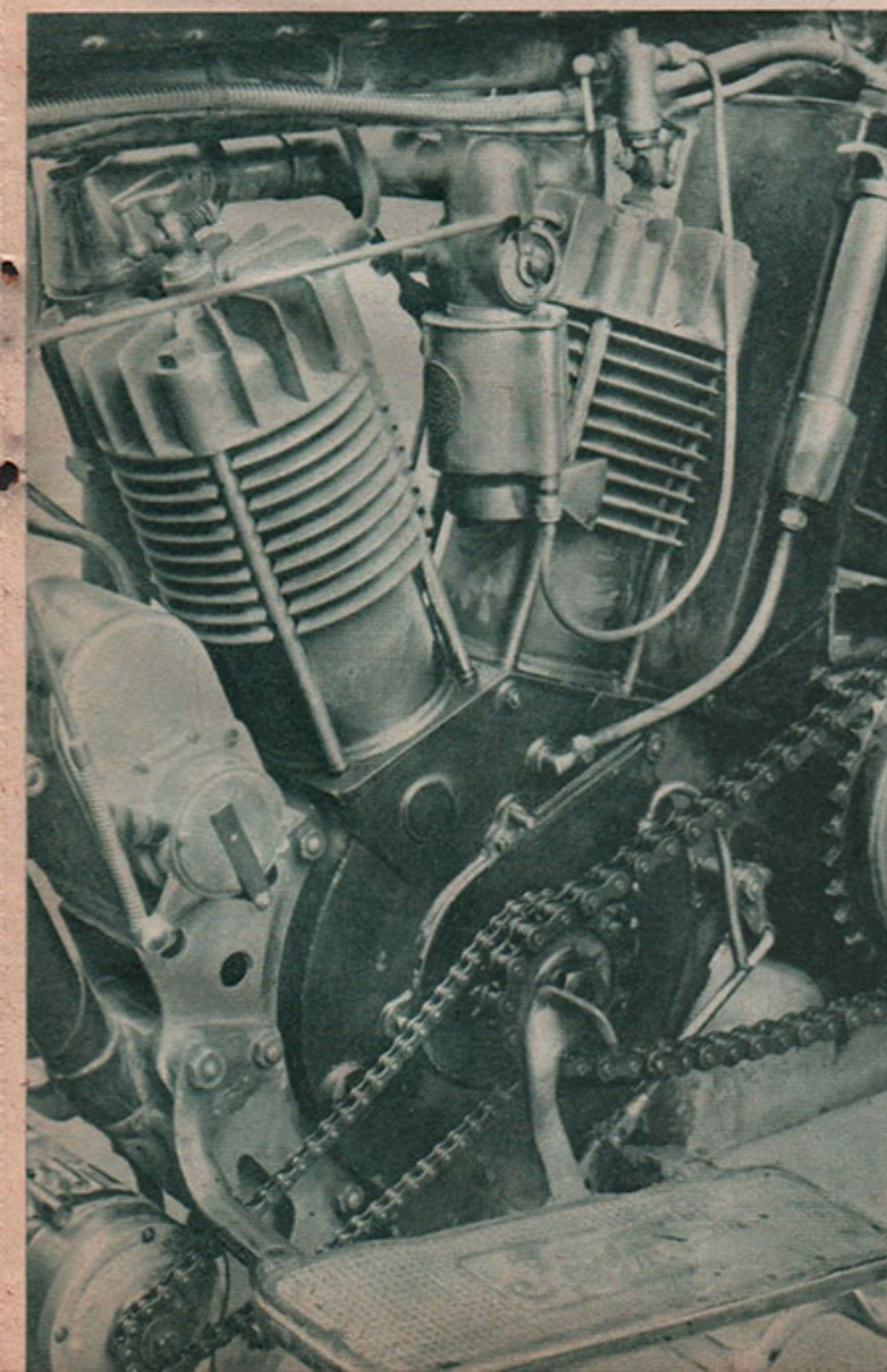
Bereits in der zweiten Hälfte des ersten Jahrzehnts aber tauchten im Motorradbau Zweizylinder auf, bei denen sich die beiden Zylinder genau gegenüberstanden — wie zwei Boxer, und das hat dieser Bauform dann ja auch für alle Zeiten den Namen gegeben. Boxermotoren, zunächst in Fahrzeuggängsrichtung, später von marktbeherrschenden Firmen quer zur Fahrtrichtung eingebaut, stellten über Jahre und Jahrzehnte den meistgebauten Zweizylindermotor dar. Auch noch zu Zeiten, als man in der britischen Motorradindustrie mehr und mehr dazu überging, anstelle des früher auch dort recht beliebten V-Motors (und teilweise sogar in Ablösung des klassischen englischen Einzylinders mit großem Hubvolumen) eine in früheren Jahrzehnten da und dort schon mit mehr oder weniger Erfolg probierte, meist dann aber wieder aufgegebene Bauart in den Vordergrund zu stellen: den (überwiegend quer zur Fahrtrichtung eingebauten) Parallel-Zweizylinder, den sogenannten Twin (Zwilling). Der sich im übrigen nicht nur als Viertaktmotor in England, sondern — von Deutschland ausgehend — auch als Zweitakter immer mehr Modelle und mehr Marktanteil eroberte.

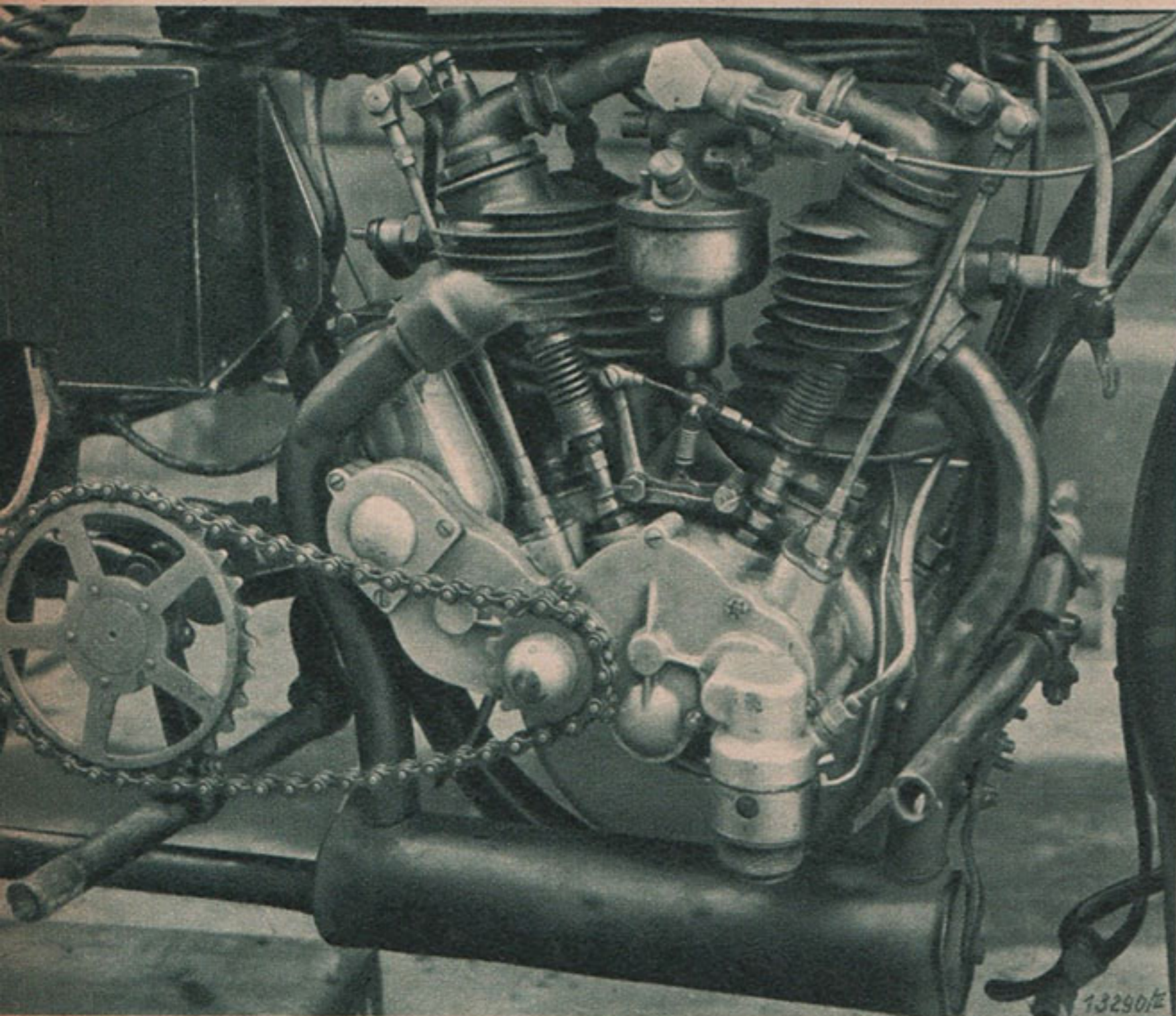
So war also die tatsächliche Entwicklungsreihenfolge der Zweizylinder: V-Motor, Boxer-Motor, Twin-Motor, und in dieser Reihenfolge betrachten wir deshalb hier die Zweizylinder-Motorradmotoren und einige ihrer Probleme.

Oben: Auch Zweizylinder in V-Form gab es schon zu Beginn dieses Jahrhunderts als Motorrad-Motoren: das ist die berühmte Zweizylinder-Norton mit Rem Fowler im Sattel, der mit ihr 1907 die TT gewann.

Links: Zwar hat die amerikanische Firma Indian auch Ein- und Vierzylinder-Motorräder gebaut, aber die Mehrzahl ihrer durch Jahrzehnte gebauten Modelle waren großvolumige V-Motoren wie dieser hier aus der Zeit kurz nach dem ersten Weltkrieg.

Rechts: Auch von der britischen Motorenfirma JAP (die später im Villiers-Konzern aufging, wobei die Fertigung von Viertakt-Einbaumotoren aufgegeben wurde) gab es Zweizylinder-Motoren in V-Form, mit Seiten- und mit stoßstangengesteuerten Hängeventilen, von 500 bis 1200 ccm.

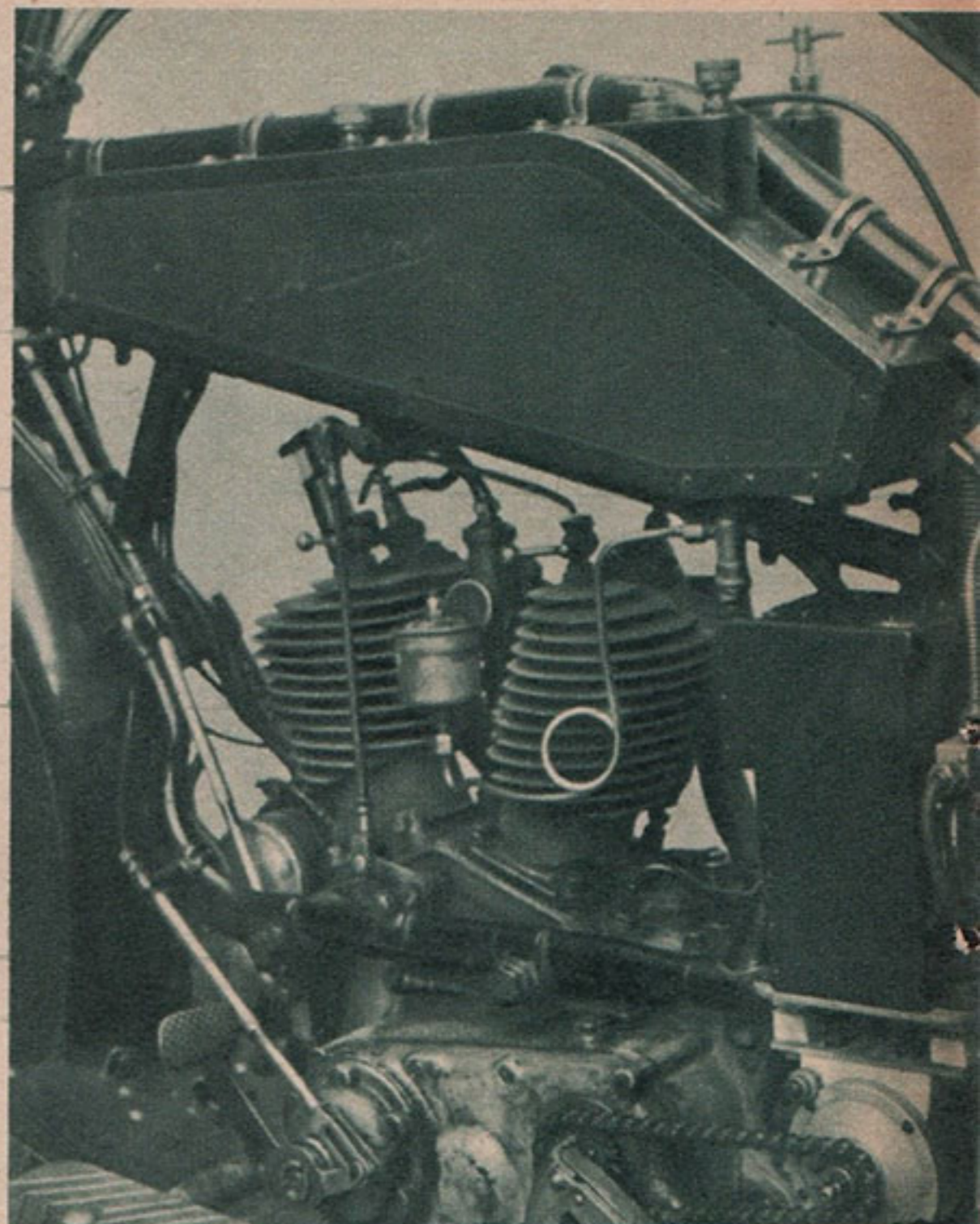




Links: Zwei der ältesten deutschen Motorradfabriken haben viele Jahre hindurch mit ihren großen Zweizylinder-V-Motoren den deutschen Markt beherrscht: die eine von ihnen war NSU, wo man vor und nach dem ersten Weltkrieg große Zweizylinder-Modelle im Programm hatte, vornehmlich wechselgesteuert, wie der im Bild gezeigte V-Motor.

Rechts: Die andere dieser beiden Firmen waren die Wanderer-Werke in Chemnitz-Schönau, die als eine der ersten zum Blockmotor übergingen; die V-Motoren dieses für seine ungewöhnliche Qualität bekannten Werkes waren zunächst seitengesteuert (wie der im Bild gezeigte aus den Jahren nach dem ersten Weltkrieg), später beendeten V-Motoren mit zwei und vier Hängeventilen pro Zylinder und Stoßstangensteuerung eine denkwürdige Entwicklungsreihe des deutschen Motorradbaues.

Bilder: Archiv Rauch



Was den V-Motor verlockend erscheinen ließ –

das war wohl in den Anfangsjahren der Entwicklung die Tatsache, daß man mit ihm den gewünschten Hubraum in einem Triebwerk unterbringen konnte, das sich im Motorradrahmen besser einbauen ließ als der — damals ja durchweg sehr langhubige und entsprechend hoch bauende — Einzylindermotor. Denn erstens waren ja nun die beiden resultierenden Zylinder wesentlich kleiner als der eine große, und dazu saßen sie auch noch schräg auf dem Gehäuse, so daß sich insgesamt ein viel niedrigeres und gleichzeitig recht kompaktes, auch in der Breite mindestens nicht mehr Raum als der Einzylinder beanspruchendes Triebwerk ergab. Dadurch konnte man eine günstigere Bodenfreiheit erreichen, und auch hinsichtlich Form und Anordnung des Tanks tat man sich leichter — ganz abgesehen von der günstigeren Schwerpunktage, die mit einem V-Motor zu erzielen war. Und obwohl man zunächst ausschließlich mit einem Vergaser operierte, machte die Gemischverteilung bei den noch bescheidenen Ansprüchen an Laufkultur und Wirtschaftlichkeit offenbar keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten — die kamen mit steigenden Leistungen und Ansprüchen erst später!

Vorteilhafter war, solange man sich mit verhältnismäßig geringer Leistungsausbeute begnügte, beim V-Zweizylindermotor auch die Wärmeabfuhr. Es sind zwar Beispiele bekannt, in denen man die Fahrtwindkühlung speziell für den hinteren Zylinder mittels eines riemengetriebenen Ventilatorflügels zu unterstützen suchte — aber im allgemeinen reichte für lange Zeit die Direktkühlung aus, zumal ja bei manchen Zweizylinderkonstruktionen die Zylinder um Pleuelbreite gegeneinander versetzt standen.

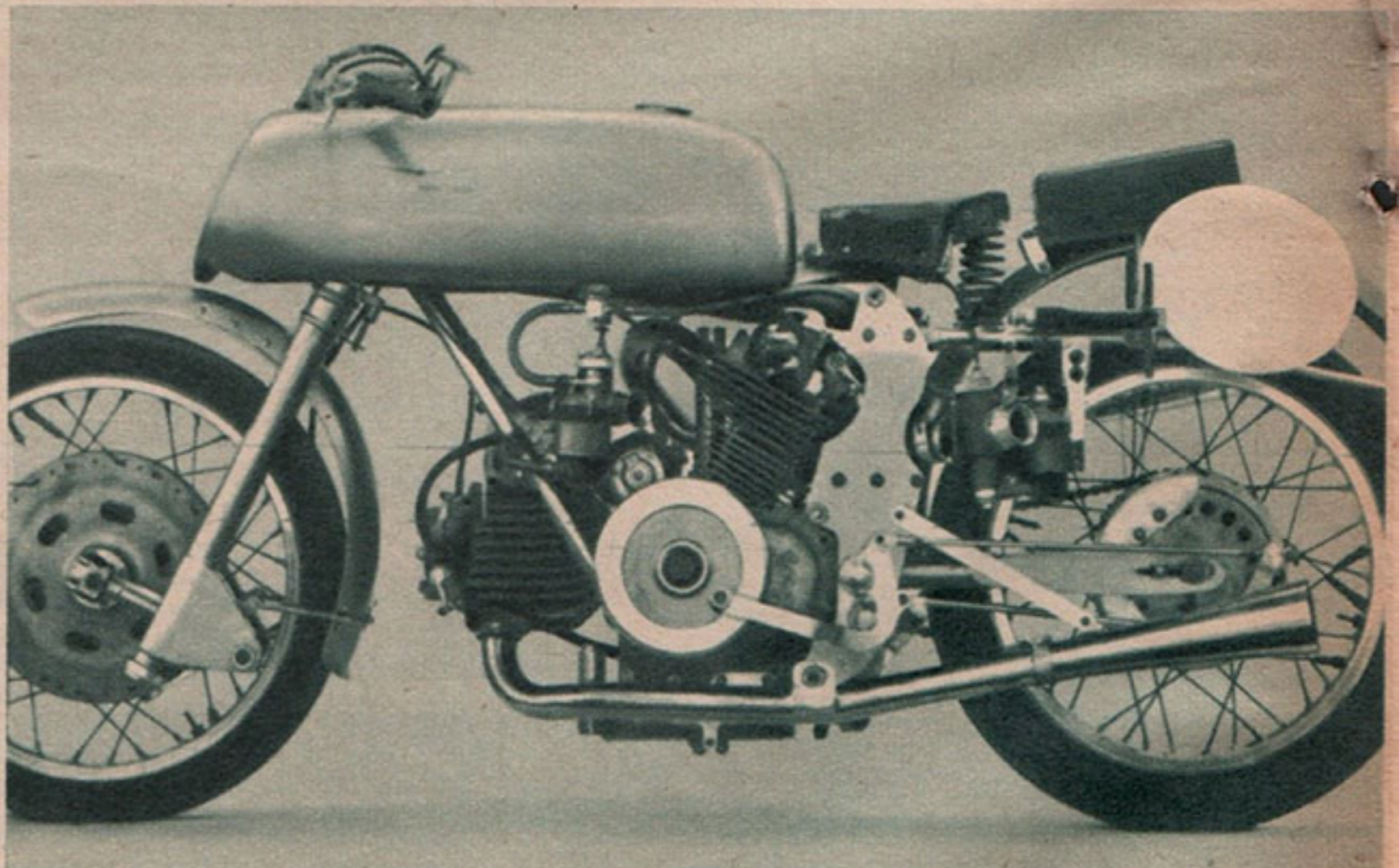
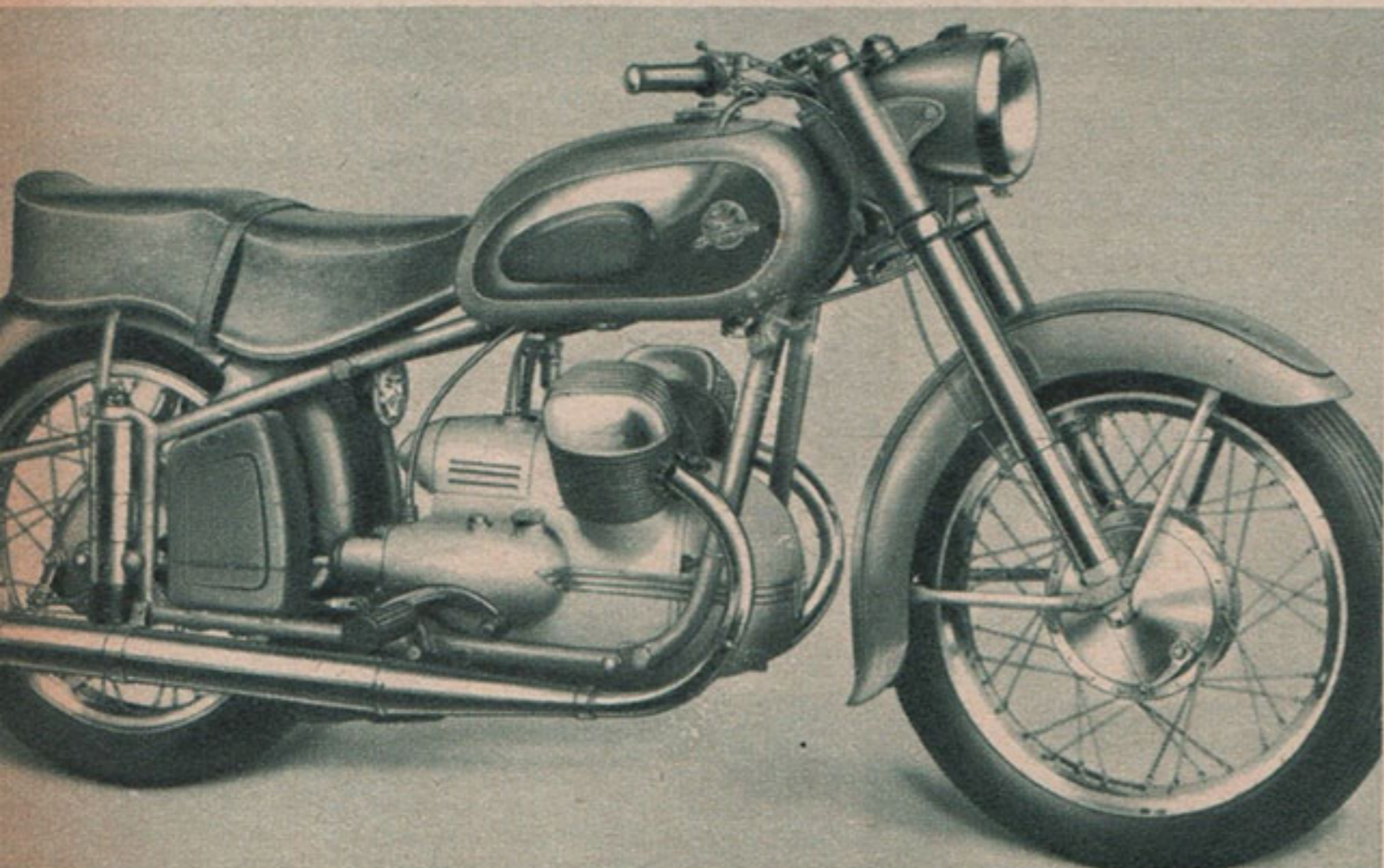
Die Frage der Auswuchtung, also des Massenausgleichs, spielte in den ersten Jahrzehnten bei weitem nicht die Rolle, die ihr dann später zukam — inwieweit sich in diesem Punkt die einzelnen Bauarten von Zweizylinder voneinander unterscheiden, wird später noch gezeigt werden. Dennoch war das, was später den V-Motor (bis auf wenige, ja eigentlich eine Ausnahme) hat aus dem Motorradbau verschwinden lassen, zwar zweifellos die mit ständig zunehmender Literleistung immer kritischer werdende Frage der Kühlung, d. h. der Wärmeabfuhr vom hinteren Zylinder. Die gleiche Frage ließ ja auch den längsliegenden Boxermotor, von dem im nächsten Heft einiges gesagt werden soll, zu Gunsten des querliegenden eingehen. Zwar versuchte man,

durch besondere Anordnung die Kühlverhältnisse zu verbessern. Überwiegend wohl unter diesem Gesichtspunkt entstand bei Moto Guzzi der auf 120 Grad gebrachte Weitwinkel-Rennmotor (und ganz ähnlich, nur mit 90 Grad Zylinderwinkel, soll der von Ducati für Amerikas Polizei entworfene Vierzylinder mit zwei Zylinderpaaren aussehen!). Und auch die wiederholt gebauten quergestellten V-Motoren sollten beiden Zylindern gleichgünstige Kühlverhältnisse schaffen, ohne so breit und für die Zylinder sturzgefährdet zu bauen wie ein quergestellter Boxermotor. Die Engländer haben sich mit mehreren Modellen an solchen quergestellten V-Motoren versucht, in Deutschland war es Richard Küchen, von dem als letzte Ausführung dieser Bauart die Victoria-Bergmeister stammte (bei Lilac in Japan hat man sie nochmal nachempfunden) — aber auch diese Bauform hat neben ihren unbestreitbaren Vorzügen doch beträchtliche Nachteile. Sie liegen einmal in der ungenügenden (und sich bei Quereinbau stärker als bei Längseinbau bemerkbar machenden Auswuchtung, sie liegen vor allem in der Behinderung des Fahrers durch die Zylinder und ihre Kopphauben, die mit steigendem Hubraum natürlich immer größer wird.

(Wird fortgesetzt)

Der quergestellte V-Motor, wie ihn die hier gezeigte 350er Victoria Bergmeister (von Küchen konstruiert) aufwies, war vorher schon verschiedentlich versucht worden (von Küchen selbst in einem 500er Ardie-Prototyp und außerdem von mehreren englischen Firmen); er entstand aus dem Bestreben, beide Zylinder gleichmäßig zu kühlen.

Auch dieser längseingebaute V-Motor mit dem ungewöhnlich großen Zylinderwinkel (120 Grad) verdankt seine Existenz der Notwendigkeit, bei einem Hochleistungsmotor die Wärmeabfuhr auch vom hinteren Zylinder sicherzustellen, was zweifellos dabei gelingt (so wie das im Bild gezeigte Modell baute man bei Moto Guzzi mehrere Typen von Rennmaschinen).





Menschen um Motorräder

SEBASTIAN NACHTMANN

Bei seinen Freunden ist er nur als „der Wastl“ bekannt, und in Fahrerkreisen gilt er als *der* BMW-Fahrer unserer Zeit. Es ist daher auch nicht verwunderlich, daß sein Name mit denen von Schorsch Meier und Walter Zeller in einem Zug genannt wird. Wer den Wastl auf der letzten Sechstagesfahrt in der Tschechoslowakei erlebt hat, der weiß auch, daß er diesen Ruf nicht zu Unrecht besitzt.

Im Januar 1934 in Landshut geboren, erlernte er nach abgeschlossenem Schulbesuch den Beruf des Kraftfahrzeugmechanikers. 1952 kam er zu Schorsch Meier, bei dem er bald als Spezialist für BMW und Heinkel galt. Sechs Jahre blieb er dort, dann zog es ihn als Testfahrer zu Metzeler — und seit dem vergangenen Jahr leitet der Wastl in der Katzmeierstraße in München eine Aral-Großtankstelle.

Seine sportliche Laufbahn begann er bereits mit 15 Jahren, als er 1949 auf einer vom Vater friierten NSU 250 OSL beim Grasbahn-Rennen in Vilsbiburg startete — und gewann. Vater Nachtmann, der selbst in der Zeit von 1947—1949 ein von seinen Konkurrenten gefürchteter Gras- und Sandbahn-Spezialist auf NSU war, und der auch schon vor dem Krieg sich als Geländefahrer auf BMW einen Namen machen konnte, hatte dieser OSL zu einer Spitzengeschwindigkeit von 145 km/h verholfen. Am Sonntag darauf wollte der Wastl dann bereits wieder starten — aber da legten seine Konkurrenten Protest ein, weil der erst Fünfzehnjährige noch keinen Ausweis besaß.

1950 bekam er dann dieses wichtige Dokument, und bei seinem ersten Sandbahnstart auf dem Oberwiesenfeld erlebte er auch gleich seine erste Enttäuschung: nachdem er das Rennen mit einer Radlänge Vorsprung gewonnen hatte, wurde er, weil wohl alles ein bißchen durcheinander ging, als Zweiter verkündet; der eigentliche Zweite, Fuchs, den der Wastl mit auf seine Ehrenrunde genommen hatte, wurde als Sieger erklärt! Offenbar hat ihn das damals so verärgert, daß er in diesem Jahr gar nicht mehr fuhr. Dafür wurde aber das Jahr darauf sehr erfolgreich für ihn: drei erste, zehn zweite und sieben dritte Plätze fuhr er da auf Sand- und Grasbahnen mit seiner NSU-OSL zusammen. Zum erstenmal startete er in diesem Jahr auf BMW auch auf der „Bruder Straubinger-Geländefahrt“ und errang eine Silberne. Dabei waren ihm durch den Dreck beide Gasschieber festgegangen, so daß er mit dem Zündschlüssel die Leistung regulieren mußte!

1952 startete er erstmals nicht auf seiner NSU, sondern auf einer geliehenen Jap, mit der er auf Anhieb beim Sandbahnrennen in Berlin-Karls-

horst die 350er und 500er Klasse gewann. In diesem Jahr startete er im übrigen auf sieben Gras- und Sandbahnrennen, bei denen er, jeweils in verschiedenen Klassen fahrend 16mal Erster, zweimal Zweiter werden konnte. Wenn man bedenkt, daß in dieser Zeit Wack Hofmeister, mit dem der Wastl des öfteren zusammentraf, als fast unschlagbar galt, läßt sich erst ermessen, was diese Erfolge für ihn bedeutet haben. Dabei mußte er sich alles Geld für diese Veranstaltungen buchstäblich vom Munde absparen, und oft wurden ein paar Überstunden gemacht — nur um wieder einen neuen Kolben kaufen zu können. 1953 erhielt er dann die Lizenz — aber in diesem Jahr fuhr er nur bei drei Veranstaltungen, wobei er einen zweiten und drei dritte Plätze belegen konnte.

1954 fuhr er lediglich noch zwei Sandbahnrennen — eines in München und eines in Pfaffenhofen, wobei er einmal Zweiter und einmal Dritter wurde. In diesem Jahr begannen ihn die Geländewettbewerbe mehr zu reizen, was um so verständlicher ist, wenn man weiß, daß er bei drei Veranstaltungen startete und dabei drei Goldene und zusätzlich einen Klassensieg herausfahren konnte. Dabei waren diese drei Wettbewerbe die „Bayernwaldfahrt“, „Rund um Mittelschwaben“ und die „Bruder Straubinger-Geländefahrt“, also keine ganz unbekannteren Veranstaltungen.

Im darauffolgenden Jahr, also 1955, erhält er durch Schorsch Meier erstmals eine BMW-Werksmaschine für Geländewettbewerbe, und zwar eine R 50. Erster Lauf war die „Schwere Schwäbische“. Hans Meier und Hans Roth fuhren als offizielle Werksfahrer, während man den Wastl Nachtmann sowie drei andere auf Werksmaschinen gesetzt hatte um zu sehen, ob sich von ihnen nicht der eine oder andere zum Fabrikfahrer eigne. Bei Wastl ging alles gut, d. h. solange bis er ein Zündapp-Gespann, dem der Saft ausgegangen war, vor sich im Weg stehen hatte, war er sogar strafpunktfrei. Dieses Gespann kostete ihn dann zwar die verdiente Goldene, aber mit nur einem Strafpunkt erhielt er eine Silberne. Die um so mehr bedeutete, als alle BMW-Fahrer, einschließlich Meier und Roth, ausgefallen waren. Und wer sich noch an diese 55er „Schwere Schwäbische“ erinnert, weiß was die Nachtmannsche Silberne damals für eine Sensation war! Aber sein Einsatz war auch nicht umsonst gewesen, denn von da ab wurde er in die Werksmannschaft von BMW aufgenommen. Auf der „Würzburger Zuverlässigkeitsfahrt“ errang er wiederum als einziger BMW-Mann eine Silberne (nicht mal bei Werner Haas hatte es zu einer Goldenen gelangt!), und damit rückte er an die Spitze der Meisterschaftswertung. (Die meisten werden sich daran erinnern, daß ja damals noch nach Medaillen, also Gold-, Silber-, Bronze-Wertung, die Meisterschaft ausgetragen wurde; Geschwindigkeitssonderprüfungen gab's zu jener Zeit noch nicht.)

Doch das Glück war dem Wastl nicht wohl gesinnt, denn als er die Meisterschaft schon beinahe in der Tasche hatte, scherte es ihm beim Endlauf, der Dreitagefahrt in Isny, 3 1/2 Runden vor Schluß den Kardan ab (eine damals häufig auftretende Krankheit bei BMW) — und aus war's. Für das Werk BMW aber war nun Nachtmann interessant geworden, und man nannte ihn (obwohl das ursprünglich nicht vorgesehen war)

noch für die im gleichen Jahr in Gottwaldov stattfindende Sechstagesfahrt nach. Das war jene Sechstagesfahrt auf der am Bumbalka alles niedergebrochen war — der Wastl aber fuhr dieses Stück als einziger durch — und anschließend wurde neutralisiert! Strafpunktfrei blieb er bis zum letzten Tag, und er war auch der einzige der mit Brian Martin auf der BSA Goldstar beim Schlußrennen noch mitmischen konnte. Bekanntlich hatte sich Meier hier einen Armbruch zugezogen und bei Roth war das Vorderrad lädiert. Doch dann kam die verhängnisvolle 13. der 17 zu fahrenden Runden: wieder scherte es ihm den Kardan ab. Eine Runde (2,5 km!) schob der Wastl seine BMW noch rum, dann brach er zusammen. Aber zur Silbernen hatte es doch noch gelangt.

Für Roth und Meier wurde der junge Bursche nun langsam zu gefährlich, und so setzte man ihn 1956 lieber auf eine 250er BMW. Ein Jahr später durfte er aber dann wieder auf die 500er umsteigen (das war das Jahr, in dem Hartner zu BMW stieß).

1958 erhielt Wellnhöfer eine Werks-BMW, so daß Nachtmann wieder privat auf einer Max fahren mußte. Trotzdem schaffte er in Siegen eine der wenigen Goldenen. In diesem Jahr versuchte er es auch beim Juniorenpokal. In Neunkirchen wurde er in der 500er Klasse auf seiner privat zurechtgetrimmten BMW Zweiter, und in Bremerhaven überrundete er sogar bis auf Scheimann das gesamte Feld drei- bis viermal. Er gewann diesen Lauf nicht nur, sondern er fuhr auch die schnellste Zeit des Tages. Damit war er schneller als Deubel mit dem RS-Gespann!

1959 fuhr Nachtmann gar nicht — für ihn gab's wieder mal kein Motorrad. Dafür gewann er ein Jahr später für BMW die Deutsche Geländemeisterschaft in der 500er Klasse. Für den Wastl der erste Meistertitel. Auf der Internationalen Sechstagesfahrt in Bad Aussee wurde er punkt-

(Schluß auf Seite 215)



ZÜNDAPP '64

noch attraktiver

Einladend bequemer Sitz: Breite, niedrige Schaumgummsitzbank.

Erhöhte Sicherheit durch verstärkte Hinterradspeichen.

Mehr Sicherheit beim Bremsen: Verstärkter Fußbremshebel.

Angenehmere Lenkung: Verbesserte Lenkerstellung; neue, handgerechte Lenkerform.

Verstärktes Zündschloß, abziehbarer Zündschlüssel.

Größerer Aktionsradius: Neuer form schöner Tank mit 12,5 Liter (!) Fassungsvermögen.

Erhöhte Betriebssicherheit: Kraftstoffhahn, jetzt mit Abscheider für Kondenswasser und Verunreinigungen.

Verbesserter Motor: Neues, noch stärkeres Gebläse; während der kalten Jahreszeit Warmluftzuführung zum Vergaser.

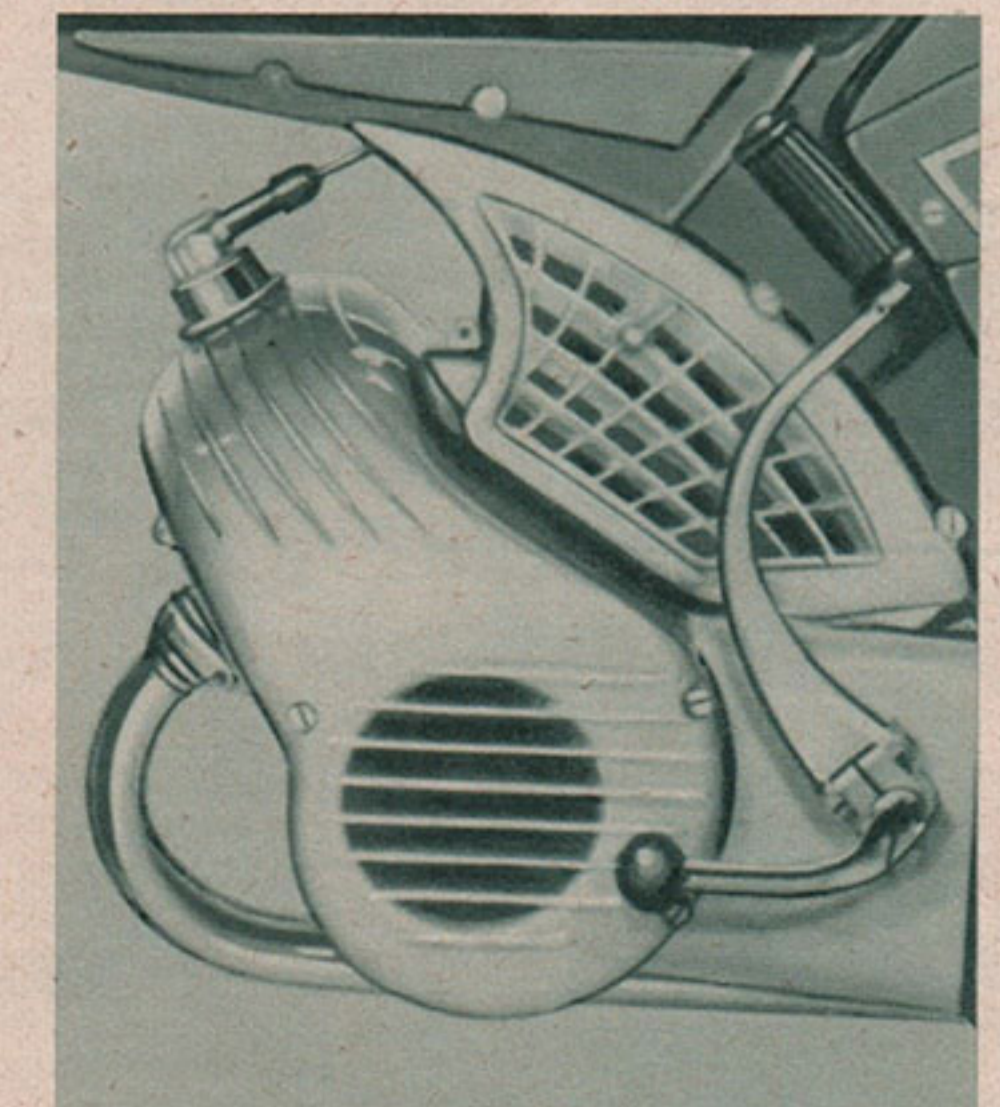
ZÜNDAPP - Motoren sind stark und zuverlässig

Jahrzehntelange Erfahrung im Motorenbau steckt in jeder ZÜNDAPP-Konstruktion. ZÜNDAPP baut Motoren, wie sie die tägliche Praxis braucht: robust und elastisch, spurtfreudig und unverwundlich. Ihr Temperament begeistert immer wieder. ZÜNDAPP-Motoren meistern klaglos schwerste Strapazen. Ob Combinette, Super-Combinette, Sport-Combinette (2,6 PS), KS 50 Super (4,2 PS), KS 100 (8,2 PS) - die angegebenen „Pferdestärken“ sind echte, sportliche PS, deren volle Leistung auf die Straße kommt. ZÜNDAPP-Fahrer wissen das; darum sind ZÜNDAPP-Motoren so beliebt und empfehlenswert.

Mit diesen zahlreichen Verbesserungen sind die neuen ZÜNDAPP-Modelle „Sport-Combinette“ und „KS 50 Super“ noch begehrter, noch attraktiver. Unverändert, da bewährt, bleiben bei der beliebten ZÜNDAPP-Sportklasse: Vorderad-Telegabel, Hinterradfederung mit großem Federweg; leistungsstarker Motor mit einsetzgehärteter Kurbelwelle und Stahlpleuel, hartverchromter Zylinder; sportliche Fußschaltung und Kickstarter; großer Scheinwerfer mit 115 mm Lichtaustritt, Stopplicht 5 Watt; überdimensionale Innenbackenbremsen; bewährte Rahmenkarosse; wertvolles Finish, moderne Farben. Alles in allem - Spitzenklasse!

Außerdem bietet ZÜNDAPP das beliebte Solo-Moped Combinette, das gefragte Sozium-Mokick Super-Combinette und die neue, schnelle KS 100. ZÜNDAPP ist heute mit diesem bewährten Typenprogramm größter Hersteller motorisierter Zweiräder in der Bundesrepublik. Wer ZÜNDAPP fährt ist gut bedient - ZÜNDAPP immer zuverlässig.

ZÜNDAPP-WERKE GMBH MÜNCHEN 8
Abteilung M 37 Anzinger Straße 1-3



OEPO V 1 der zweite große EINZYLINDER ZWEITAKTER

Auf deutschen Moto Cross-Strecken war es eigentlich immer so, daß der Sieger der 250er-Klasse auch die Tagesbestzeit fuhr. Das lag vor allem doch daran, daß diese Maschinen wendiger und wesentlich leichter waren als die bisher käuflichen 500 ccm-Moto Cross-Maschinen. Es wunderte sich also kaum jemand, als im Jahre 1962 die Fahrer Betzelbacher, Hauger und Walz mit Motoren antraten, die auf wenig über 350 ccm aufgebohrt waren und daß sie mit diesen Maschinen (nicht zuletzt natürlich auch mit ihrem enormen Fahrkönnen!) die deutsche Meisterschaft der 500er-Klasse gewannen. Nach der Moto Cross-Saison 1962 setzten Willi Österle und ich uns zusammen, um zu beraten, ob wir nicht etwas Gleichwertiges auf die Räder stellen könnten. Es sollte ein Einzylinder-Zweitaktmotor mit einem Hubraum zwischen 350 und 500 ccm werden, in einem schönen, leichten Fahrwerk, mit dem man dann rein gewichtsmäßig schon gut mit-halten konnte.

Nun möchte ich zunächst einmal einige grundsätzliche Überlegungen vor-ausstellen: Ein Zweitaktmotor mit einer so großen Zylindereinheit ist aus mehreren Gründen ungünstig: 1. Der Gaswechselfvorgang soll durch die Oberfläche eines zylindrischen Körpers vor sich gehen. Das Volumen dieses Körpers wächst mit der dritten Potenz, die Oberfläche aber nur mit dem Quadrat seiner charakteristischen Abmessungen. Für unseren Fall bedeutet das also, konstantes Hub-Bohrungsverhältnis vorausgesetzt, ein doppelt so großes Zylindervolumen bringt nur die 1,68-fache Oberfläche. Für die Wärmeabführung, die ja auch durch die Zylinderoberfläche erfolgt, gilt analog dasselbe. 2. Die langen Spülwege eines so großen Zylinders bringen einen sehr hohen Kraftstoffverbrauch mit sich, was aber beim Moto Cross keine Rolle spielt.

Alle anderen Probleme können gelöst werden, wenn man keine allzuhohe spezifische Leistung verlangt, für unsere Zwecke genügen ja etwa 75 PS/l. Ein idealer Zweitakt-Moto Cross-Motor muß nach meiner Ansicht langhubig sein. Das ist an sich ein altes Rezept, das oft auch auf Viertakter angewendet wurde und wird. Da der Gaswechsel beim Viertakter aber durch die Zylinderstirnfläche vor sich geht, sind hier beim Langhuber die Ein- und Auslaßquerschnitte recht klein. Beim Zweitakter, mit dem Gaswechsel durch die Zylindermantelfläche, werden die Querschnitte mit längerem Hub aber größer, also günstiger. Außerdem läßt sich an der langen Zylinderlaufbahn die Wärme eben besser abführen. Einen weiteren Vorteil sehe ich darin, daß die Wärmewege von Kolbenmitte zum Kolbenrand bei längerem Hub kürzer werden, was ebenfalls schnelle Ab-führung der Wärme vom Kolben bringt. Nachteilig sind beim langhubigen Zweitakter nur die langen Spülwege, weshalb die Versuche erst er-gaben mußten, ob die Umkehrspülung hier auch richtig funktioniert.

Der Motor, den wir uns damals bauen wollten, sollte mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln noch bis zur Saison 63, also innerhalb sehr kurzer Zeit, fertig werden, außerdem durfte er möglichst keine Kinder-krankheiten haben. Diese Forderungen ließen sich am besten erfüllen, indem wir uns an bereits anderweitig vorhandene Serienteile hielten. Als geeignetes Vorbild erschien mir der DKW 1000-Motor. Solche Mo-toren brachten Ende 1962 in Formel Junior-Rennwagen über 90 PS.

Wenn wir uns also an diese Grundkonzeption hielten, sollten aus einer Einheit von 360 ccm ohne viel Entwicklungsarbeit schon 30 PS heraus-zuholen sein. Von diesem Motor konnten wir Kurbelwellenteile mit Pleuel und den Kolben mit Fenstern für die Überströmkanäle übernehmen.

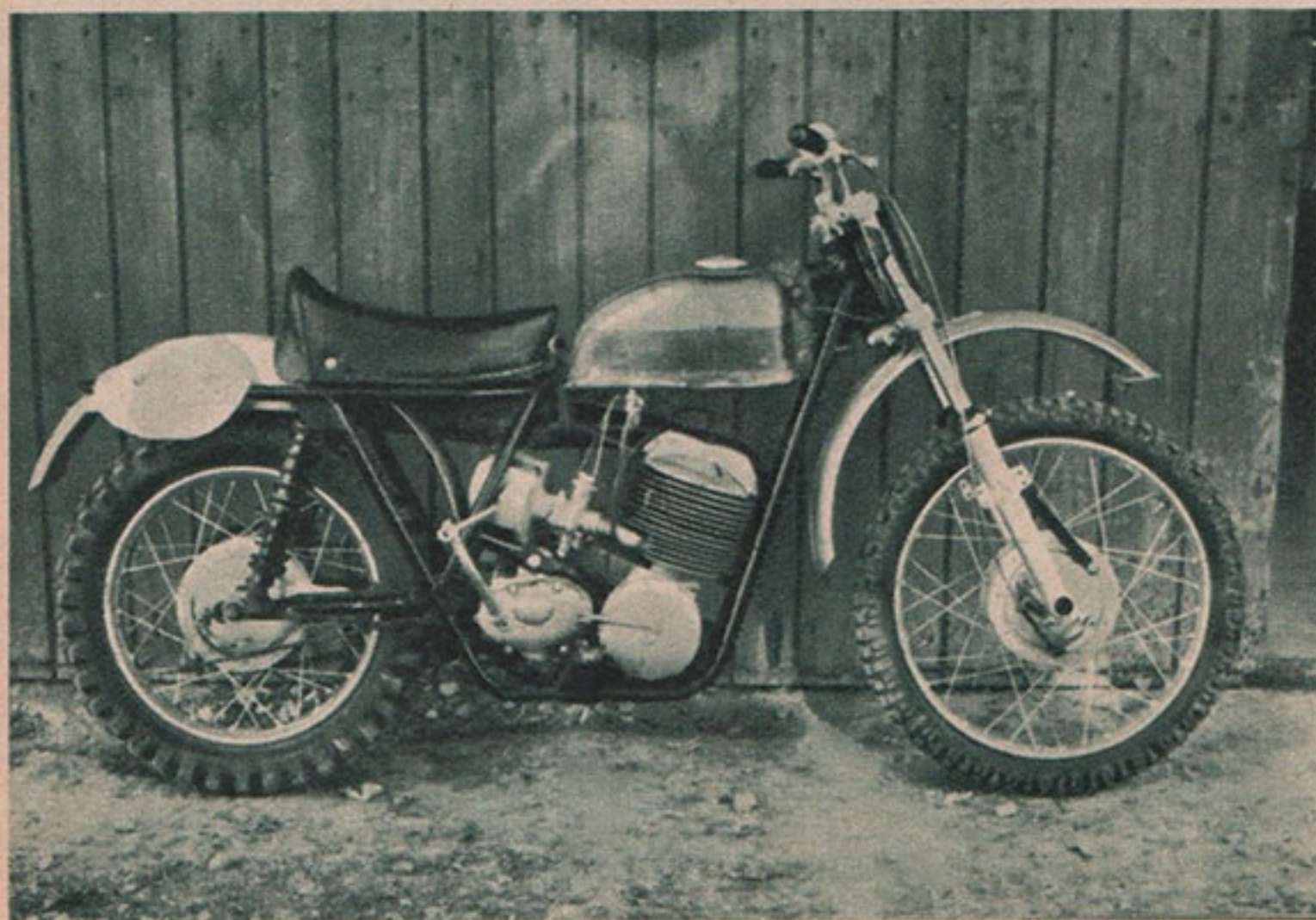
Wenn man einen Motor entwirft, muß man zuerst Bohrung und Hub festlegen. In unserem Falle aber sollten beide Maße ohne allzuviel Auf-



Von Willi Österle, dem handwerklichen Vater der Maschine, hat es in den Jahren seiner aktiven Moto Cross-Zeit viele Bilder in allen Zeitungen gegeben. Wer sich hier so konzentriert mit einer kurzen Probefahrt befaßt, das ist der geistige Vater der neuen Einzylinder Oepo, nämlich H. Hohenlohe. Noch ist keine Startnummer auf-gemalt, noch sieht die Maschine aus wie aus dem Laden. Im Bild links unten hat sie aber schon einige Fahrten hinter sich. Man erkennt auf diesem Foto den klaren Rah-menbau und die typischen Umriss des BSA-Getriebes.

wand nachträglich geändert werden können. Bei der Bohrung ist das ein-fach, nur der Hub liegt durch die DKW-Hubscheiben ziemlich fest. Vom Zylinder her wäre eine Vergrößerung des Hubes schon möglich, da haben wir eine Rippe zu viel im Gußmodell vorgesehen, die nach Bedarf abge-dreht oder drangelassen werden kann. Für längeren Hub brauchte also außer der Kurbelwellenänderung nur noch der passende längere Kolben verwendet zu werden, durch den verhindert wird, daß die Einlaßschlit-zoberkante höher kommt als die Auslaßschlitzzunterkante.

Der Auslaßkanal und damit die Überströmkanäle stehen nicht, wie das sonst bei Motorradmotoren üblich ist, senkrecht zur Kurbelwellenachse, sondern um 45 Grad verdreht. Dadurch können die Überströmkanäle durch Fenster im Kolben gesteuert werden, die nicht unter, sondern neben dem Kolbenbolzen liegen und bis zur Ringpartie hochgezogen sind. Ein Nachteil dieser Anordnung ist die erhöhte Gefahr der Rißbildung vom Kolbenfenster zum unteren Kolbenrand. Wie sich aber bei uns gezeigt hat, ist diese Gefahr nicht gravierend, da die von uns erreichten Drehzahlen von 5000 bis 6000 U/min nicht gerade sehr hoch sind. Eine Saison hält der Kolben mindestens. Der große Vorteil dieser Anordnung ist aber, daß der Kolbenboden des (übrigens geschmiedeten) Kolbens durch die Frischgase von unten her gekühlt wird.



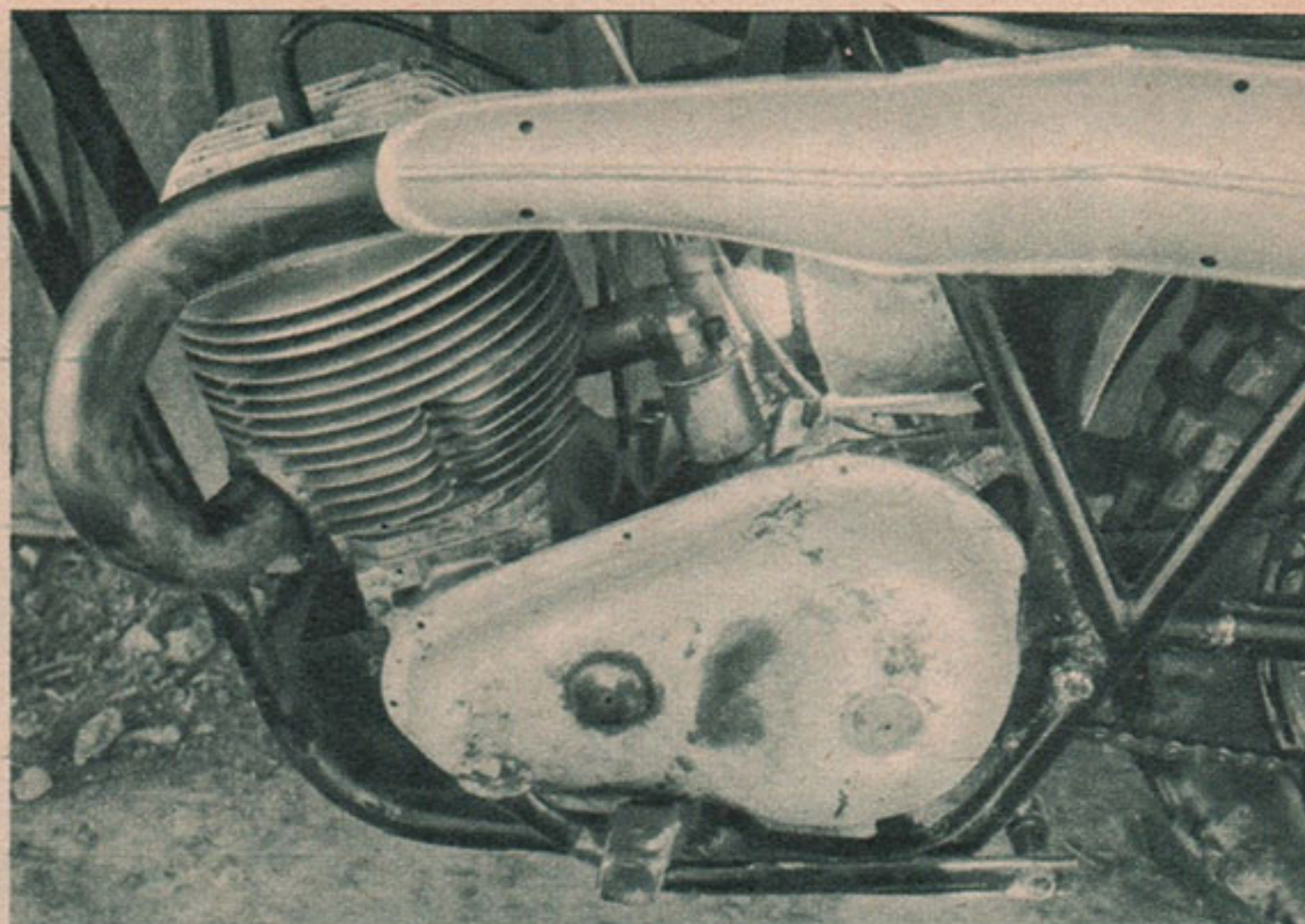
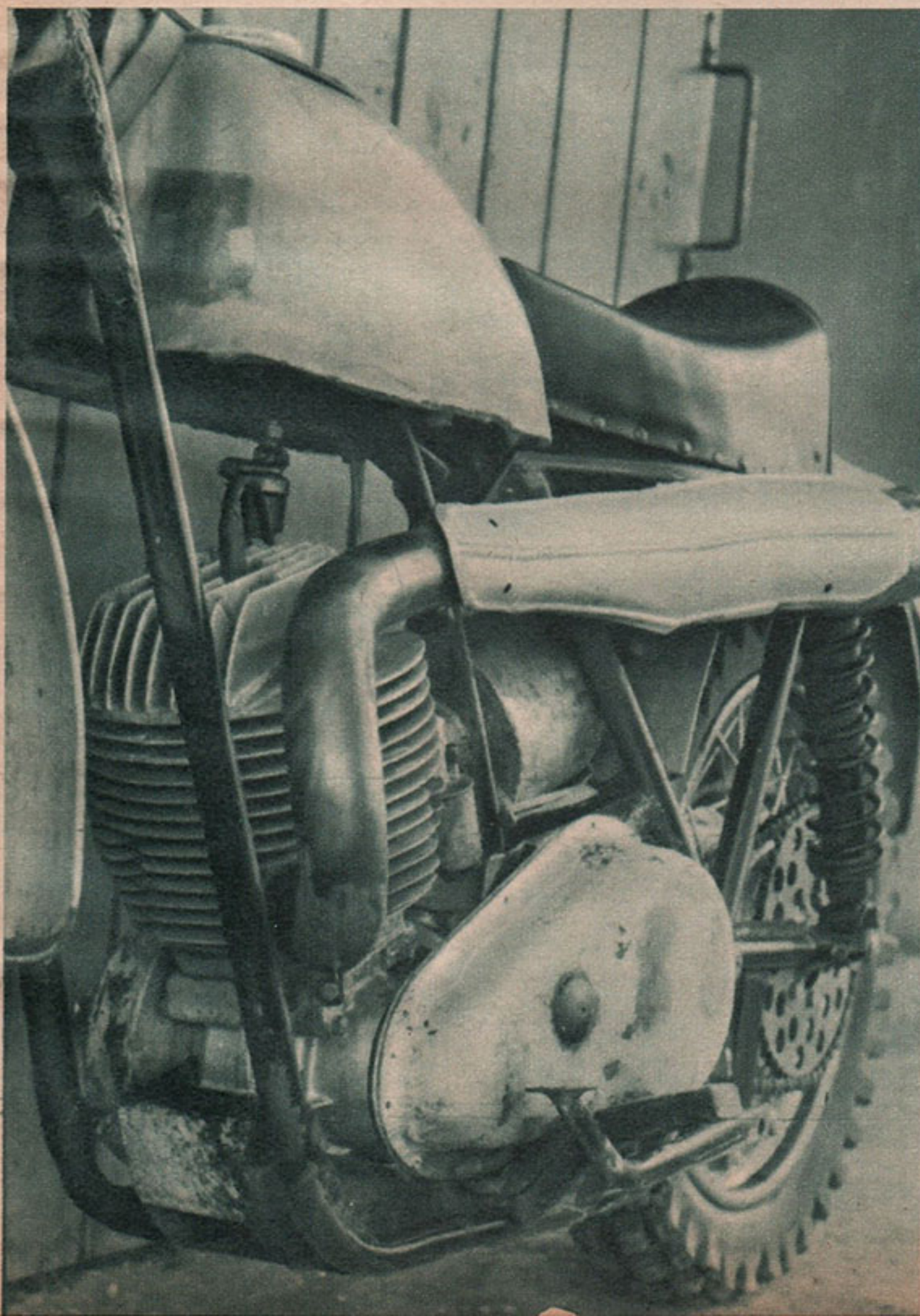
Die Verrippung des Zylinders wählt man eigentlich für Moto Cross-Zwecke gern etwas groß, damit sich kein Dreck zwischen den Rippen so sehr festsetzen kann, aber auch wegen des doch geringen Fahrtwindes. Wir entschieden uns davon abweichend aber bewußt für recht enge Rippenstellung, damit die Kühlfläche auch sicher ausreichen würde. Es hat sich dann auch gezeigt, daß dieser Motor thermisch gesund ist. Der Zylinder hat eine eingezogene Laufbüchse, andere Anordnungen schieden aus Fertigungs- und Preisgründen von vornherein aus. Außerdem ist die Gußbuchse doch ein recht gutes Korsett, falls sich der Zylinder unter Wärme- einwirkungen verziehen will.

Zylinderkopf und Zylinder werden nicht durch lange Zuganker gehalten, sondern jeweils einzeln miteinander und mit dem Kurbelgehäuse verschraubt. Zuganker der hier nötigen Länge könnten den Zylinder durch die unterschiedlichen Wärmedehnungen von Alu und Stahl im Betrieb unter Spannungen setzen.

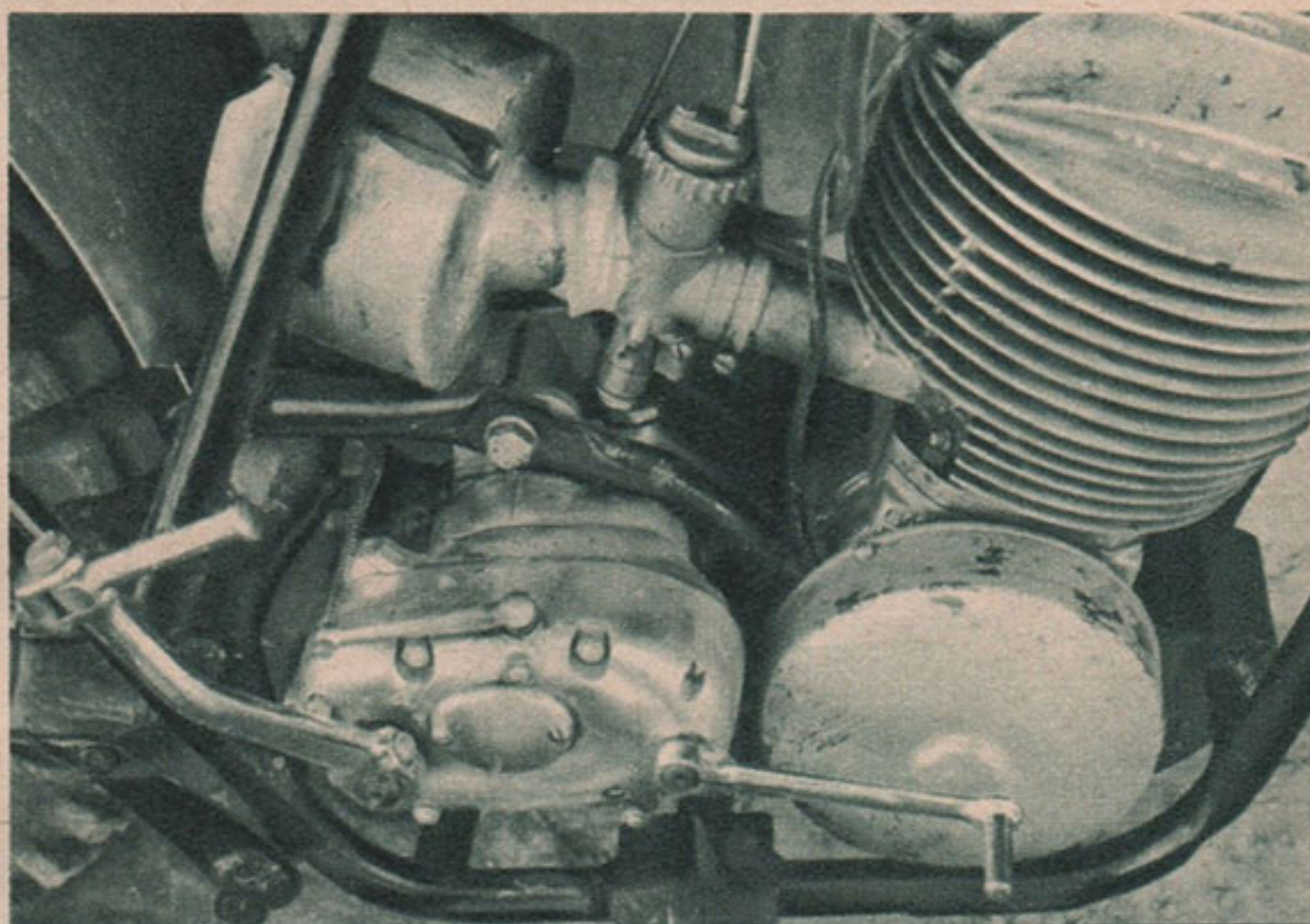
Das DKW-Pleuel wurde am Schaft seitlich etwas abgeschliffen. Das Kurbelgehäuse ist zur Erhöhung der Vorverdichtung oben geschlossen (man lese in Heft 6/64 nach; „Totraum-Manipulationen“, Red.), bis auf einen Schlitz natürlich, durch den das Pleuel läuft. Beide Gehäusehälften sind bereits so konstruiert, daß man mit einem Gußmodell auskommt, was wir vom ersten Oepo-Motor (siehe Hefte 2, 3 und 4/1961) gern übernommen haben. Auf der Antriebsseite ist die Kurbelwelle doppelt gelagert, damit möglichst keine Biegemomente auf das Pleuellager kommen. Als Lager wurden hier sogenannte „2RS“-Lager verwendet, die beidseitig Dichtlippen haben und bereits mit Fettsfüllung für das ganze Leben werkseitig versehen sind. Simmerringe wurden also für die Trennung des Vorverdichtungsraumes von der Außenluft nicht mehr nötig. Auf der Magnetseite wurde trotzdem noch die bereits bewährte kolbenringähnliche Dichtung zusätzlich eingebaut. Die Lager sitzen übrigens nicht direkt im Alu-Gehäuse, sondern in besonderen Buchsen, so daß es keinen Ärger mit ausgeschlagenen Lagersitzen geben kann. Der Magnet ist von Bosch, er wurde bewußt so groß gewählt, weil er erstens die etwas mager ausgefallenen Schwungmassen unterstützen soll und zweitens auch genügend elektrische Leistung für einen eventuellen späteren Einsatz der Maschine im Gelände haben sollte.

Im Frühjahr 1963 waren zwei dieser Motoren fertig, einer mit Hub/Bohrung 76/78 = 365 ccm, und einer mit 80/80 = 400 ccm. Letzterer wurde später noch etwas aufgebohrt, so daß er dann 80/84 = 445 ccm hatte. Beide Motoren wurden von Willi Osterle in seine leichten Moto Cross-Rahmen eingebaut und im Jahr 1963 von Eugen Siegle und mir in einigen Moto Cross-Veranstaltungen gefahren. Die Leistung beider Motoren entsprach gut dem allgemeinen Standard der deutschen Moto Cross-Motoren des letzten Jahres, die kleine Maschine war etwas drehfreudiger, während der große Motor mehr Kraft im unteren Drehzahlbereich entwickelte. Beide Motoren haben übrigens 32 mm-Bingvergaser. Zeitweilig versuchten wir auch, dem großen Motor einen 35er Dell'Orto anzupassen, aber obwohl die Leistung besser war, gaben wir es auf, weil dem Motor damit das Absaufen bei längeren Bergabstrecken nicht abzugewöhnen war.

H. Hohenlohe



Mal ganz aus der Nähe: Der Kettenkasten für die Primärkette ist aus glasfaserverstärktem Kunststoff hergestellt, zumindest an dieser Maschine. Willi Osterle macht diesen Kettenkasten und die anderen hier aus Kunststoff bestehenden Teile als Blechkonstruktion. Übrigens sind auch die Fußrasten aus Blech, welches kastenförmig zusammengeschweißt wurde. Dadurch ergibt sich sehr hohe Festigkeit.



Die rechte Seite des Motors. Das Schwingenlager ist recht nahe am Getriebe, dadurch bekommt man geringe Unterschiede der Kettenlänge beim Einfedern. Außerdem ist auch hier das Schwingenlager gegen das Getriebe abgestützt, ein weiteres kurzes Rohrstück geht bis zum Motor durch. Zwischen den Zylinderrippen sind Stege eingegossen, damit die großen Rippenflächen nicht allzusehr schwirren. Das ist ja das Übel vieler großzügig verrippter Leichtmetallzylinder.

Bild links zeigt den Motor mal von der Auspuffseite. Man erkennt deutlich das charakteristische Gehäuse, bei dem die rechte und die linke Hälfte aus dem gleichen Gußstück gearbeitet wurden. Oben der Tank, der auch wieder aus glasfaserverstärktem Kunststoff zusammengeklebt wurde. Zum Verkauf gelangt aber ein normaler Stahlblechtank. (Fotos: Klacks)

Unser Besuch

bei Willi Osterle in Rudersberg war natürlich eine beschlossene Sache, nachdem wir diesen Bericht gelesen hatten. Seit seinem Abschied vom aktiven Moto Cross-Sport haben wir Osterles Fortkommen und den Aufbau seiner neuen Existenz aufmerksam verfolgt. Aus kleinen Anfängen zur Zeit des sensationellen 500 ccm-Zweizylinder Oepo-I-Motors hat er sich hochgerappelt, heute nennt er eine kleine, aber modern eingerichtete mechanische Werkstatt sein eigen. Hier verdient er einen großen Teil des Geldes, das ihm die Freiheit gibt, sich wieder mit seinem Hobby, den Moto Cross-Maschinen, zu beschäftigen. Hier werden kleine Teile für optische Geräte angefertigt, bei denen es auf hohe Genauigkeit ankommt, von der natürlich auch seine Motorenkonstruktionen profitieren.

In den Jahren des Aufbaues sind ihm viele Ideen durch den Kopf gegangen, alle mit dem Ziel, ein auch für normale Sterbliche erschwingliches und außerdem durchaus konkurrenzfähiges Moto Cross-Fahrzeug auf die Beine zu stellen. Er hat etliches probiert und wieder verworfen, bis es dann mit H. Hohenlohe zusammen zu diesem hier beschriebenen „Versuch eins“, dem „Oepo V 1“, gekommen ist. Mit voller Absicht wird hierzu noch „Versuch“ gesagt, obwohl der Motor seine Feuerprobe schon hinter sich hat und das Fahrwerk in seinen Grundzügen schon seit längerer Zeit festliegt. Einen Fehler hat diese Maschine nämlich noch, sie ist etwas teuer für eine größere Kleinserie, sie lohnt sich vorerst nur für Leute, die ganz ernsthaft um Meisterehren kämpfen. All diejenigen aber, die erst anfangen und sich langsam hineinleben wollen in den Moto Cross-Sport, werden wohl kaum gleich auf Anhieb die finanziellen Opfer auf sich nehmen können, eine komplette Oepo V 1 zu kaufen. Diese Jungens werden sich

OEPO V 1 (Schluß von Seite 213)

zunächst mit billigeren und entsprechend kleineren Maschinen begnügen müssen, wenn sie nicht gar ihre normale Straßenmaschine notdürftig zurechtmachen.

Und hier sieht Willi Osterle nicht zu Unrecht die Chance für den kleinen Betrieb, etwas Billiges und trotzdem Konkurrenzfähiges anzubieten. Er hat sich dafür eine Möglichkeit ausgeknobelt, über die wir aber hier noch nichts verraten wollen, das sei dem nächsten Heft vorbehalten. Nur soviel sei gesagt: Osterles Angebot wird sehr günstig sein, denn man braucht dafür nur den Preis eines mittleren Kleinkraftrades hinzulegen.

Natürlich kann man nicht seine Existenz ganz und gar auf die Aussicht aufbauen, mit einem Umbausatz gleich so viele Leute anzusprechen, daß man dadurch quasi über Nacht ein reicher Mann werden könnte. Diese Illusion gaukelt sich Willi Osterle nicht vor. Er hat noch auf einigen anderen Gebieten, nicht nur im Bau von Motoren, seine Erfahrungen gesammelt.

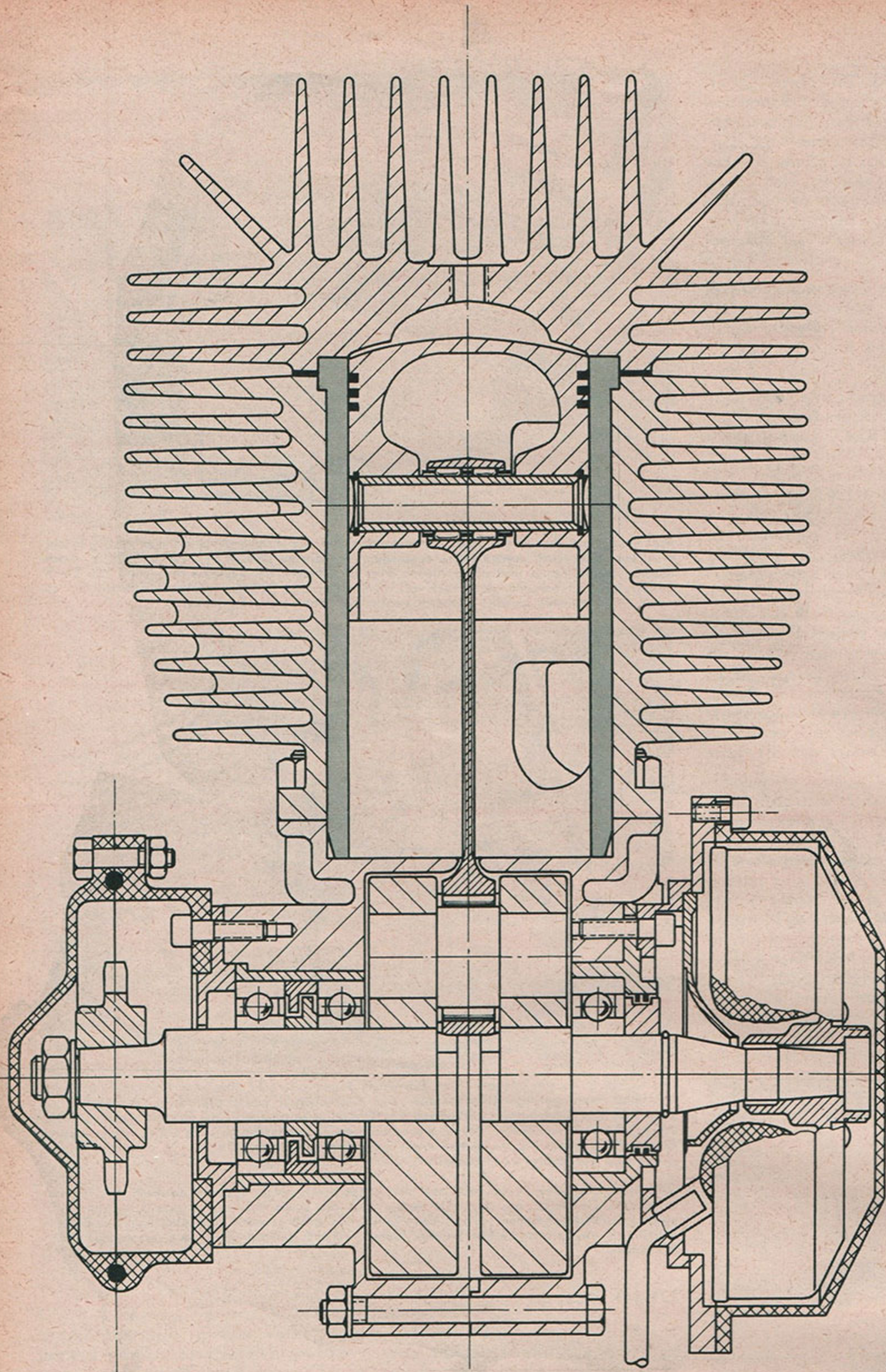
Unsere Leser werden sicher schon bemerkt haben, daß er unter anderem Regina-Gabeln umbaut, so daß sie einen etwas größeren Federweg hergeben, daß er daran außerdem die Dämpfung ein wenig umändert, noch wirksamer macht, was immerhin auch ein erkleckliches Maß an Erfahrungen und Kenntnissen erfordert.

Schließlich fanden wir bei der Besichtigung seiner Werkstatt auch noch ein kleines Ersatzteillager für Maico-Motoren, vor allem die diversen Getriebeteile und Lager der Sportausführungen. Alles in allem scheint es so, als entwickle sich hier einer der wenigen kleinen Läden, wo man so vieles sonst „Unmögliches“ bekommen kann.

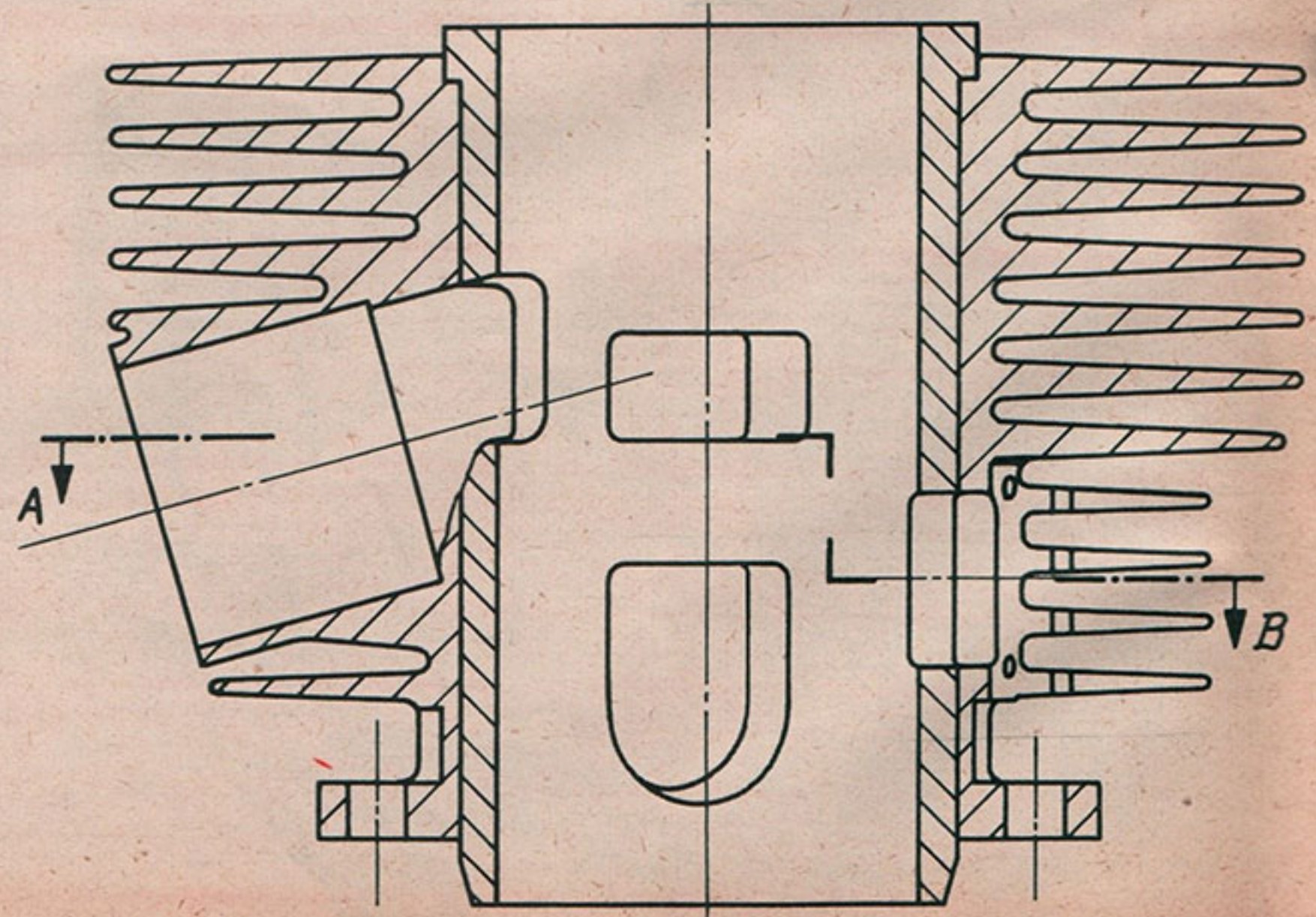
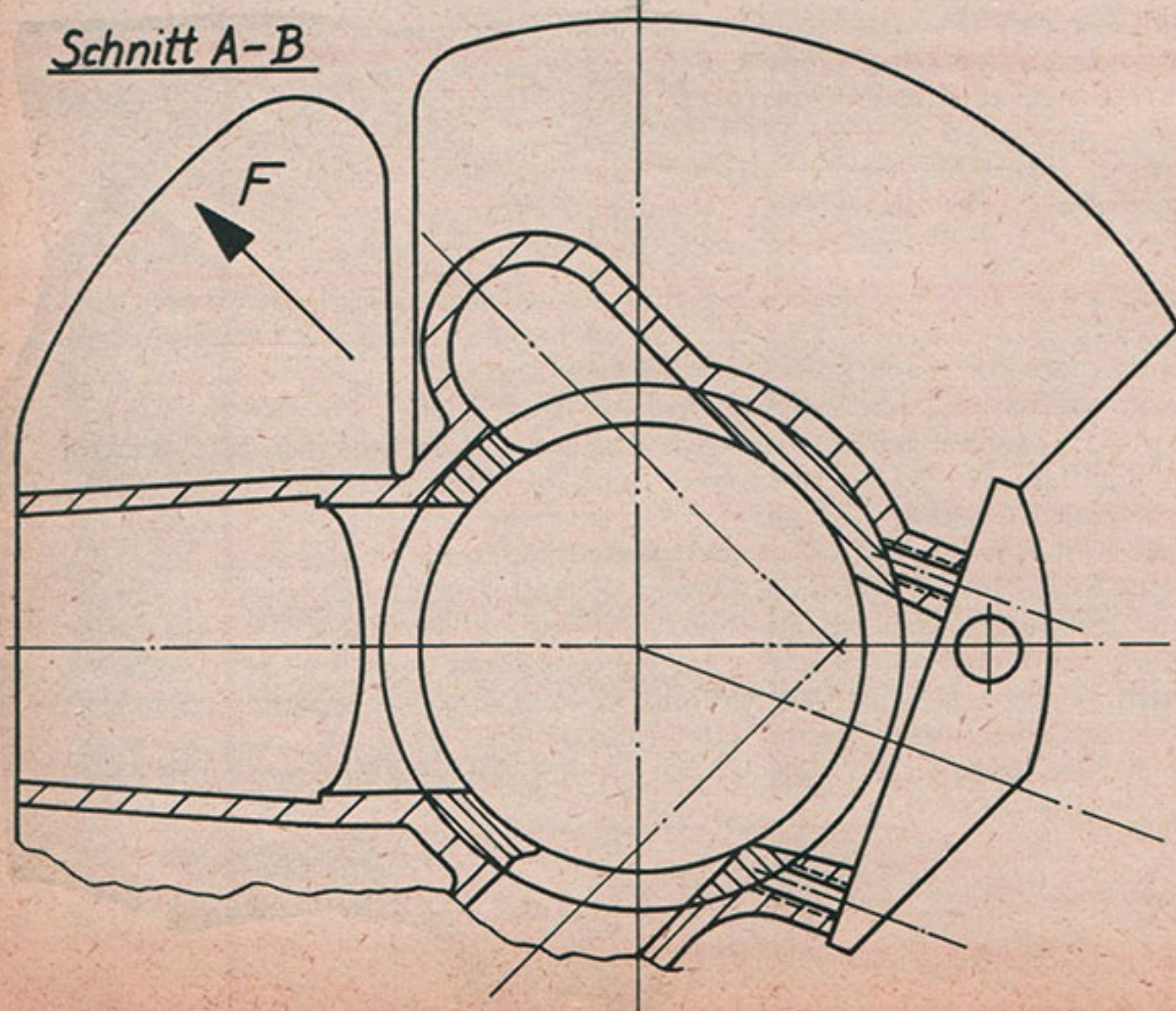
Ob sich bei Osterle der endgültige Erfolg einstellen wird, das hängt schließlich auch bei ihm davon ab, daß man nie in Versuchung kommen darf, mehr Aufträge anzunehmen, als man *sorgfältig* erledigen kann, daß man sich davor hütet, auch nur *einmal* leichtsinnig zu schlossern, denn das hat schon manch anderem an sich hoffnungsvollen Tuner und Edelbastler den guten Ruf schnell zerstört.

Zu den nebenstehenden Zeichnungen ist nicht mehr allzuviel zu sagen, das konnte der Konstrukteur weiter oben viel besser. Vielleicht macht sich der eine oder andere aber doch mal die Mühe und fährt mit den Augen die einzelnen Striche nach: er entdeckt dann noch einige „Gewußt-wie’s“ und sei es auch nur die Anwendung einer zusätzlichen Labyrinth-Dichtung zwischen den beiden Kugellagern der Primärseite: Druck- oder Distanzringe werden hier sowieso gebraucht, also bildet man sie gleich zweckmäßig aus. Auf der anderen Seite, neben dem einzelnen Kugellager, sind die im Text erwähnten zwei kolbenringähnlichen Dichtringe zu sehen, kleine schwarze Vierecke. Das „F“ in der Querschnitt-Zeichnung des Zylinders gibt übrigens die Fahrtrichtung an; wo der Zylinder geschnitten ist, geht ja aus dem rechts davon stehenden Zylinder-Längsschnitt hervor.

H.-J. M.



Schnitt A-B



WERKSMANNSCHAFTEN (Schluß von Seite 203)

der 350er Soloklasse und Kelle/Schumm sowie Habiger/Habiger auf NSU-Gespannen) werden aber auch 1964 wieder auf NSU am Start sein, wobei die beiden Gespann-Meisterpaare diesmal in der gleichen Klasse konkurrieren müssen, nachdem es bis 350 ccm nur noch eine Gespannklasse in der Geländemeisterschaft gibt.

Zündapp

Ihrer über vierzigjährigen Tradition entsprechend werden die Zündappwerke mit einer gewaltigen Streitmacht und in allen Soloklassen bis 250 ccm in den Kampf gehen. In der 50er Klasse stehen Brandl, Lehner und Sengfelder als Werksfahrer fest, zu ihnen wird evtl. noch Holy kommen, von dem noch nicht genau bekannt ist, ob er in dieser oder der 75er Klasse eingesetzt wird. Die Klasse bis 75 ccm andererseits wird nun in diesem Jahr auch mit Zündapp-Werksfahrern besetzt sein. Man wollte sie in früheren Jahren ausschließlich den Privatfahrern vorbehalten, nachdem die Klasse aber für die Konkurrenz attraktiv schien, hat man sich nun auch bei Zündapp entsprechend eingestellt und Franke und Gehring als Werksfahrer für diese Klasse vorgesehen, dazu evtl. Holy und vielleicht auch noch Gienger. In der 100er Klasse sind nämlich zunächst mal Gienger, Dieter Kramer und Kemper als Zündapp-Werksfahrer vorgesehen — es besteht aber die Möglichkeit, daß Gienger in die 75er und Kemper in die 125er Klasse umgesetzt werden. Volker Kramer startet wegen seines Studiums in diesem Jahr nicht. Die Situation in der 125er Klasse ist noch nicht eindeutig geklärt — vielleicht also Kemper und — ebenso vielleicht — Hessler (der beim ersten Gau-meisterschaftslauf des ADAC Gau Nordbayern eine 125er Zündapp fuhr, von dem aber noch nicht klar ist, ob er bei dieser Hubraumgröße bleibt oder doch wieder in die 250er Klasse zurückkehren wird, in der er Deutscher Meister ist. Das steht wohl auch im Zusammenhang mit dem Einsatz von Lorenz Specht, der entweder in der Klasse bis 175 oder in der bis 250 ccm starten soll.

Zweirad Union

Auch die Nürnberger Zweirad Union wird in der Saison 1964 mit verstärktem Einsatz bei den Geländemeisterschaftswettbewerben antreten, und zwar in den Klassen 50, 75 und 100 ccm — ohne daß freilich bisher in Erfahrung zu bringen war, wie die werksverpflichteten Fahrer auf diese Klassen verteilt sein werden.

Jedenfalls werden als Werksfahrer für die Zweirad Union starten: Günter Dotterweich, Herbert Ott, Hans Radl, Horst Rotermundt, Werner Schell, Ferdinand Schmalz, Hartmut Tschsch und Dieter Zörnig.

Allen zusammen — und den Privatfahrern nicht minder — Hals- und Beinbruch!

SEBASTIAN NACHTMANN (Schluß von Seite 209)

bester Teilnehmer, und am 2. Oktober gewann er auf der RS, neuen Rekord fahrend, das 500er Rennen auf dem Nürburgring.

1961 fährt er im Freitags-Training auf dem Nürburgring nur ganz knapp hinter Dicky Dale auf BMW RS die zweitschnellste Zeit. Vom Ring fährt er schnell zur „Schweren Schwäbischen“, die am Samstag stattfindet. Allerdings fällt er in der zweiten Runde mit festgehendem Lenkungsdämpfer aus. Ein Metzeler-Versuchsfahrer bringt ihn auf schnellstem Weg wieder zum Ring — doch unter dem Eindruck von Dales tragischem Todessturz wird der Wastl hier nur Fünfter. (Ein bißchen war an diesem fünften Platz allerdings auch ein verlorener Ansaugtrichter mit schuld!) Dafür gewinnt er aber zum zweiten Mal die Geländemeisterschaft. Zum erstenmal fährt dann der Wastl dank seines Vorjahres-Erfolges in Österreich bei der Sechstagesfahrt in England als Mitglied der Trophy-Mannschaft und hilft so mit, die begehrte Trophy wieder einmal für Deutschland zu gewinnen.

1962 wird er in der Geländemeisterschaft hinter Sensburg knapp Zweiter, erhält aber auf sieben Geländeläufen die Goldene! Bei der Sechstagesfahrt in Garmisch stürzt er am ersten Tag so unglücklich, daß er sich den Arm bricht und, nachdem er am zweiten Tag nochmals gestartet war, infolge eines Schwächeanfalls aufgeben muß.

Dafür wird er aber 1963 zum drittenmal Deutscher Geländemeister auf BMW, und die Sechstagesfahrt in Spindelmühle beendet er abermals als punktbesten Teilnehmer.

Wastl Nachtmann ist seit fünf Jahren glücklich verheiratet und besitzt ein reizendes kleines Töchterchen, Gabriele, die sich mächtig für Papis Geländefahrerei interessiert. So nebenbei trimmt er in seiner ihm noch verbleibenden Zeit schnelle DKW-Motoren. In seiner Garage aber stehen neben dem 1800er BMW zwei ganz schnelle BMW-Motorräder als sein rein privates Eigentum; mit ihnen fährt er nicht im Wettbewerb, sondern zu reinem Spaßvergnügen und Training, sooft er Zeit und Lust hat — ein „Hobby“, das nicht bei allen Aktiven unseres Sports heute mehr zu den Selbstverständlichkeiten rechnet! Nach seinem schlimmsten Erlebnis gefragt, antwortet er ohne zu überlegen: das war die Ballonfahrt, die der Film-Thiess im Anschluß an die Sechstagesfahrt 1959 in Bad Aussee ihm zu Ehren veranstaltete. Ballon wird er also nicht mehr fahren. Desto mehr aber werden wir ihn auch in diesem Jahr im Gelände wieder auf der BMW sehen, denn zusammen mit Manfred Sensburg und Karl Ibscher fährt er für BMW in einer Mannschaft und sowohl für sich als auch mit der Mannschaft um die deutsche Geländemeisterschaft. Wir wünschen ihm für die kommende Saison Hals- und Beinbruch!

Ben

BERU



ZÜNDKERZEN

in der Erstausrüstung bei

AUTO-UNION · BMW

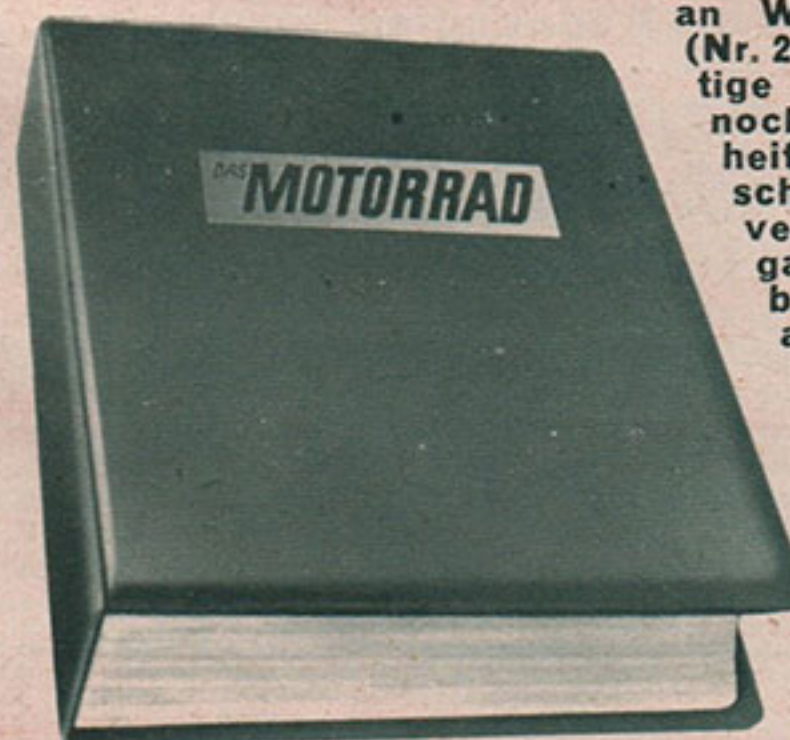
MERCEDES · NSU

PORSCHE · VW

UND ANDEREN MOTORENHERSTELLERN

Einbanddecken Sammelmappen

Jahrgang 1963



Jeder gebundene Jahrgang **DAS MOTORRAD** gewinnt ständig an Wert. Im Inhaltsverzeichnis (Nr. 26/1963) finden Sie alles Wichtige sofort wieder und können noch nach Jahren jede Einzelheit der Entwicklung und Geschichte der Motorräder genau verfolgen. Die einzelnen Ausgaben werden zunächst am besten in Sammelmappen aufbewahrt.

Einbanddecken — auch von zurückliegenden Jahrgängen — aus flexibler roter Plastik mit Goldpräg. DM 3,80 und DM -,50 Pto. Sammelmappen aus der gleichen Plast.f. 13 Hefte (1/2 Jahrg.) DM 5.- u. DM -,80 Porto. Wollen Sie d. Heft nicht zerschneiden, bitte mit Postkarte bestellen.

An MOTOR-PRESSE-VERLAG · 7 Stuttgart 1 · Postfach 1042

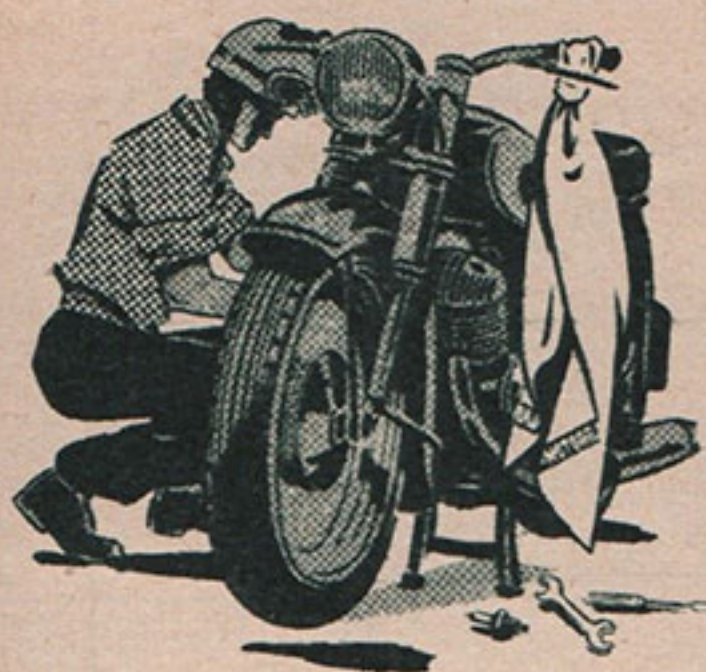
Liefere Sie mir bitte _____ Einbanddecke 1963 DAS MOTORRAD (DM 3.80 + 50 Pf Porto) — _____ Sammelmappe DAS MOTORRAD (DM 5.- + 80 Pf Porto). Gesamtbetrag liegt bei — habe ich am _____ auf Postscheckkonto Stuttgart 4892 überwiesen — Lieferung kann durch Nachnahme (70 Pf teurer) erfolgen. (Nichtgewünschtes ist gestrichen.)

Name und Vorname _____

Postleitzahl und Ort _____

Straße und Hausnummer _____

Mo 8



Das Geheimnis des gelben Schals

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

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

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

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

Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

Einer Ihrer Freunde ist sicher genauso motorradbegeistert wie Sie. Tun Sie diesem Freund einen Gefallen: Empfehlen Sie ihm „das MOTORRAD“. Wenn er für die sportlichen und technischen Belange unseres Motorradfahrens genauso aufgeschlossen ist wie Sie, wird er sich schnell entschließen, Abonnent unserer interessanten Zeitschrift zu werden.

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

GUTSCHEIN

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

Nachfolgend die Anschrift eines meiner Freunde, mit dem ich darüber gesprochen habe und der gerne Abonnent Ihrer Zeitschrift „DAS MOTORRAD“ ab 1964 zunächst nur für ein Jahr werden möchte.

Die Bezugsgebühr braucht mein Freund aber erst nach Erhalt Ihrer Vierteljahresrechnung (DM 6,50) auf Postscheckkonto Stuttgart 18499 zu überweisen. Wenn mein Freund will, kann er auch den besonders günstigen Vorzugspreis der Jahresvorauszahlung von nur DM 22,- (für ein ganzes Jahr!) in Anspruch nehmen. Nachfolgend die Anschrift des von mir geworbenen neuen Abonnenten.

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

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

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

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

Mo 8



Deutsche Trialmeisterschaft 1963/64

Mit dem „Trial Schatthausen“ am Ostermontag ging die diesjährige, erstmals erfolgreich über die Wintermonate durchgeführte Trialmeisterschaft zu Ende. Deutsche Trialmeister wurden: In der Klasse bis 100 ccm Brandl (Zündapp) vor Specht und Holy, beide ebenfalls auf Zündapp; in der Klasse bis 200 ccm Sengfelder (Zündapp) vor Gienger auf NSU-Eigenbau und Gerhard Hillmann auf Maico; in der Klasse über 200 ccm Franke (Zündapp) vor Cramer (Maico) und Zahn (Maico). Bester Geländeausweiser wurde in der Wertungsgruppe bis 100 ccm Schulzeck-Köln vor Terne-Grainau und Westermann-Lüneburg, in der Gruppe bis 200 ccm Graf-Germersdorf vor Küpper-Aachen und Günther Hillmann, während in der Gruppe über 200 ccm kein Teilnehmer die Ausschreibungsbedingungen erfüllte.

Das erste Rennen in Italien

wurde am 19. März in Modena ausgefahren. Obwohl, wie vorher schon bekannt war, die Werksmannschaften von Suzuki, Honda und Yamaha fehlten – sie eröffnen, wenigstens zum Teil, die Saison erst am 19. April beim Rennen in Imola bei Bologna, über das wir wieder ausführlich berichten werden –, gab es sehr spannende Kämpfe in den drei auf dem Programm stehenden Klassen, wobei z. T. weiterentwickelte Modelle eingesetzt wurden, so z. B. die neue dreiventilige 250er Morini, mit der sowohl Grassetti wie auch Agostini den von Provini im Vorjahr aufgestellten Rundenrekord brachen. Die 125er Klasse gewann Spaggiari auf MV Agusta vor Torras (Bultaco), Vicenzi (Honda), Mandolini (Mondial) und Malina (CZ). In der 250er Klasse wurde Agostini mit der Morini Sieger vor Grassetti auf der gleichen Maschine, Dritter wurde Spaggiari (MV), Vierter Mendogni auf der gleichen Marke, 5. Malina (CZ). In der Halbliterklasse gab es Aufregung und ein Pfeifkonzert, als der führende Hailwood auf der MV bei einem Überholmanöver zum Sturz kam. Er verlor eine Runde, setzte aber dem Feld wieder nach und landete schließlich im Ziel noch als Fünfter. Sieger wurde Venturi auf einer neuen, nunmehr auch auf volle 500 ccm gebrachten Bianchi-Twin, Zweiter Mendogni (MV), Dritter Milani (Gilera) und Vierter Rossi, ebenfalls auf einer der neuen Bianchis.

Bei der Int. Zweitage-Fahrt „Onkel Toms Hütte“

die am 28. und 29. März stattfand und bei am ersten Tag leidlichem, am zweiten Tag sehr schlechtem Wetter und einer durchgehenden Schneedecke von 6 cm über 525 km führte, waren 160 Fahrer aus Deutschland, Schweden und der Schweiz am Start. Das Ziel erreichten nur 52. Klassensieger wurden: 50 ccm Lehner-Zündapp, 100 ccm Gottbrecht-Hercules, 175 ccm Witzel-Hercules, 250 ccm Ekeberg-Husqvarna (Schweden), 500 ccm Hellberg-Husqvarna (Schweden). Von 22 gestarteten Gespannen erreichten nur 3 das Ziel. Die Mannschaftswertung gewann Deutschland mit Brinkmann-Hercules (Gold), Dieter Kramer-Zündapp (ausgefallen), Witzel-Hercules (Gold), Stüdemann-Maico (Gold) und Schröder-BMW (Gold). Zweite wurde die Mannschaft von Schweden vor den Schweizern.

Bei der 4. Pfungstädter Zuverlässigkeitsfahrt

die am 22. 3. durchgeführt wurde, stellte Hercules nicht weniger als fünf Klassensieger, und zwar: 50 ccm Roth, 75 ccm Schwebel, 100 ccm Weber, 125 ccm Bräutigam, 175 ccm Paritschke.

Moto Cross-Juniorenpokal der OMK

Erstmals wird in diesem Jahr außer der Deutschen Moto Cross-Meisterschaft auch ein Moto Cross-Juniorenpokal der OMK für Ausweiserfahrer ausgetragen. Dafür wurden nachstehende Termine und Veranstaltungen bestimmt:

- | | |
|------------------------------|------------------------------------|
| 3. 5. MSC Hügelsheim (ADAC) | 6. 9. MSC Dom Esch (DMV) |
| 28. 6. MSC Ingolstadt (ADAC) | 4. 10. MFC Crailsheim (ADAC) |
| 9. 8. MSC Trier (ADAC) | 11. 10. AMC Neunkirchen/Saar (DMV) |

Die Austragungsbedingungen werden in Kürze von der OMK veröffentlicht.

Die Deutsche Moto Cross-Meisterschaft 1964 wird mit sieben, nur national zur Austragung gelangenden Wettbewerben ausgefahren (s. Terminplan im Heft 4/1964), wobei nur die Klassen 175–250 ccm und 350–500 ccm gewertet werden und nur Lizenzfahrer startberechtigt sind.

Veteranen-Rallye in Holland

Der Holländische Veteran Motoren Club e. V. – Rallye-Sekretariat Jack Branse, Zuideinde 127, Westzaan/Holland – veranstaltet am 9. und 10. Mai ds. Js. eine Internationale Veteranen-Rallye (Zuverlässigkeitsfahrt) mit Einzel- und Mannschaftswertung. Nenngeld einschl. Versicherung hft 20,-. Nennungsschluß 15. April. Ausschreibungen durch das obengenannte Sekretariat.

Phil Read Nachfolger von Hailwood?

In Italien munkelt man davon, daß Phil Read Fahrer Nr. 1 bei MV Agusta werden würde, also die 500er fahren sollte, wenn – was ja wiederholt schon angekündigt und ebensooft widerrufen wurde – Hailwood endgültig auf den Wagensport umsteigt.

Stastny ist wieder dabei

Der im letzten Jahr schwer gestürzte und dadurch außer Gefecht gesetzte tschechoslowakische Spitzenfahrer Stastny ist nunmehr soweit wiederhergestellt (er startete erstmals in Modena), daß er hofft, mit Erfolg um die diesjährige Weltmeisterschaft konkurrieren zu können. Die tschechischen Jawa-Maschinen scheinen im übrigen gegenüber dem Vorjahr unverändert zu sein, während man bei CZ eine neue 125er als Twin entwickelt hat, die auch ein völlig neues Fahrwerk erhielt. Bei 45 mm Bohrung und 39,5 mm Hub soll sie ihre Spitzenleistung bei 15 600 U/min abgeben (!).

Nilsson auf ESO

Der Schwede Nilsson, der 1957 und 1960 Moto Cross-Weltmeister war, wird 1964 auf einer tschechoslowakischen ESO-Maschine starten.

Caldarella fährt weiter für Gilera

Es ist nicht ausgeschlossen, daß das Werk in Arcore dem Argentinier Caldarella, der in Daytona Mike Hailwood mit der Gilera so schwer zu schaffen machte, auch für weitere kontinentale Rennen einschließlich der Weltmeisterschaftsläufe eine Vierzylindermaschine überlassen und ihn betreuen wird. In England allerdings glaubt man, daß Caldarella auf Rennkursen, auf denen er nicht so zu Haus ist wie auf dem von Daytona, keinesfalls mit den derzeitigen Spitzenfahrern ernsthaft konkurrieren könne. Was abzuwarten bliebe.

Scheidegger wieder mit dabei

Fritz Scheidegger, mehrfacher Weltmeisterschaftsdritter in der Gespannklasse, wird bestimmt in dieser Saison wieder fahren, wie aus der Schweiz gemeldet wird. Und zwar stehen ihm seine wassergekühlte Vierzylinder-Zweitaktmaschine (der Kestermann-Motor!) zur Verfügung, für die er sich ein ganz neues, ganz tiefes Fahrwerk bauen ließ – ähnlich dem, das er schon vor Jahren einmal mit dem BMW-Motor fuhr. Das BMW-Gespann dagegen, das Scheidegger außerdem hat, soll im Fahrwerk orthodoxer sein, es steht in Reserve, falls der Vierzylinder den Erwartungen nicht entspricht.

Neue 250er Bultacos

wurden erstmalig beim Rennen in Modena eingesetzt: nachdem bisher für die Viertelliterklasse stets nur 196er-Motoren zur Verfügung standen, hat man in Barcelona nunmehr neue Motoren gebaut, die bei 60 mm Hub 72,5 mm Bohrung haben und bei 9500 U/min 36 PS bringen sollen. Leider fiel die schnellere der beiden eingesetzten Maschinen durch Sturz von Torras aus (nachdem sie sich zuvor der 250er MV-Twin überlegen gezeigt hatte), die andere landete erst auf dem sechsten Platz.

Neue Rennmaschine von Royal Enfield

Bei Royal Enfield hat man eine neue 250er Rennmaschine fertiggestellt, die u. a. John Hartle fahren soll. Es handelt sich nicht etwa um eine Weiterentwicklung der Fünfgang-Seriensportmaschine, sondern um eine Maschine mit einem 250 ccm Einzylinder-Zweitakter, der aus dem Villiers „Starmaker“ entstanden ist.

Husqvarna-Moto Cross-Zweitakter

Wie aus Schweden mitgeteilt wird, soll der auf 358 ccm gebrachte Husqvarna-Einzylinder-Zweitakter (wir zeigten ihn auf unserem Rücktitelbild zu Heft 3/64) jetzt 29,5 PS als Höchstleistung abgeben – 8 PS mehr als das 250er Modell, mit dem im Vorjahr die 250er Moto Cross-Weltmeisterschaft gewonnen wurde. Für die 1964er Halbliter-Weltmeisterschaft wurde der Motor aber auf 400 ccm gebracht, und man erwartet von ihm 33 PS. Das wären zwar auch nicht mehr als der Vorjahres-Viertakter, mit dem Tibblin Weltmeister wurde – aber bei Husqvarna wäre man damit zufrieden, weil die neue Zweitaktmaschine etwa 40 kg (!) leichter ist als das Viertaktmodell.

Englische Moto Cross-Maschine mit CZ-Motor

Der 19jährige Werksfahrer der englischen Firma DOT, John Banks, wird höchstwahrscheinlich in der 250er Moto Cross-Weltmeisterschaft mit einer DOT starten, die einen tschechischen CZ-Zweitakter samt Getriebe enthält. Die Motoren wurden bereits nach England geflogen, nachdem sich Banks bei einem Besuch in der CSSR davon überzeugt hatte, daß die Motoren noch erheblich schneller geworden sind als die, mit denen die tschechischen Werksfahrer im Vorjahr in der Weltmeisterschaft den 2., 3. und 4. Platz auf CZ-Maschinen belegten. Man spricht auch davon, daß eine aufgebohrte Einzylinder-Version für die Halbliterklasse bei CZ erfolversprechende Probeläufe hinter sich habe.

Ein Aprilscherz?

Wie eine britische Motorradzeitschrift mitzuteilen weiß, habe ein finanzkräftiger Gönner den Herstellern der englischen 250er Zweitakt-Rennmaschinen, die den Namen „Scorpion“ tragen und an Privatfahrer verkauft werden sollen (vorläufig sind sie aber noch gar nicht da), „mehrere tausend Pfund mit dem Auftrag, 1965 die Meisterschaft in der 125er und 250er Klasse für Großbritannien zu erringen“, zugeleitet. Die geplante Rennsportmaschine soll einen Motor haben, dessen Kurbelgehäuse und Kurbeltrieb von Alpha und dessen Zylinder mit Kopf und Kolben von Parkinson stammt, Bauteile, über die wir berichteten und mit denen sich sicherlich etwas anfangen läßt. Aber selbst, wenn die ausgesetzte Summe verzehnfacht würde – ein bißchen naiv erscheint das Ganze denn doch. Oder tatsächlich ein Aprilscherz?

1260 ccm Ducati-Vierzylinder für Amerika

Kein Aprilscherz: der amerikanische Importeur Berliner hat bei Ducati einen Vierzylinder in Auftrag gegeben, dessen beide Twin-Paare einen Winkel von 90 Grad bilden (das vordere Paar liegt leicht schräg nach oben, das hintere entsprechend leicht nach hinten geneigt). Die Maschine, die 1260 ccm haben und mit vier Vergasern (!) und bei einer Verdichtung von 1:8 80 PS bei 6000 U/min leisten soll, ist für die amerikanische Polizei bestimmt. Angeblich ist außerdem eine Spezialausführung vorgesehen, die bei 1:10 Verdichtung 100 PS bei 7000 U/min bringen soll. Schwer zu glauben, daß das kein Aprilscherz ist!

Teilnahme an Wettbewerben ohne polizeiliches Kennzeichen

Immer wieder an die OMK gerichtete Anfragen, ob Motorräder, ohne polizeilich zugelassen zu sein, bei Gelände-Veranstaltungen an den Start gehen dürfen, gaben der OMK Veranlassung, erneut darauf hinzuweisen, daß für Zuverlässigkeitsfahrten, Geländefahrten jeder Art und gleich welcher Bezeichnung sowie Trials schon aus Haftpflichtgründen die polizeiliche Zulassung aller teilnehmenden Motorräder obligatorisch ist!

Rennreifen für 50 ccm jetzt von Dunlop

Nachdem Avon die Lieferung von Rennreifen eingestellt hat, wird nun bekannt, daß Dunlop Reifen der Dimension 2.00-18 für 50 ccm-Rennmaschinen herstellt.

Lenkerbreite für 50 ccm-Rennmaschinen

Die Mindestlenkerbreite für Straßenrennmaschinen der Klasse bis 50 ccm wurde seitens der FIM auf 45 cm reduziert. Diese Ausnahmebestimmung gilt aber nur für die 50er Klasse! (Klimmzüge, wie an den Kreidler-Rennmaschinen auf Seite 149 Heft 6/64 im Bild gezeigt, sind also nicht mehr nötig.)

75 große Rennmaschinen in Wort und Bild beschrieben!

Soeben erschien das
einzigartige Nachschlagewerk des Motorrad-Sports

Die berühmten Rennmotorräder

von John Griffith und Siegfried Rauch

160 Seiten, 146 Abbildungen, glanzkaschiert, DM 16.80

Der bekannte britische Fachjournalist John Griffith hat fünfzig der bedeutendsten, erfolgreichsten und deshalb technisch interessantesten Rennmaschinen in Bild und Text zusammengetragen. Siegfried Rauch, der Chefredakteur der Zeitschrift DAS MOTORRAD, hat diese Zusammenstellung noch durch fünfundzwanzig weitere Rennmaschinen-Typen ergänzt.



In Wort und Bild beschrieben:

- | | |
|--|---|
| Adler Twin – 1955 | Matchless G 45 – 1953 |
| AJS R 7 – 1938 | Matchless G 50 – 1961 |
| McIntyres AJS-Spezial – 1960 | Mondial 125 – 1951 |
| AJS-Vierzylinder – 1939 | Montesa 125 – 1956 |
| AJS „Porcupine“ – 1947 | 250 ccm Morini – 1961 |
| AJS „Porcupine“ – 1954 | MV 125 – 1960 |
| Benelli 250 ccm – 1939 | MV 500 Vierzylinder – 1950 |
| Benelli 250-Vierzylinder – 1960/62 | MV 500 Vierzylinder – 1956 |
| Bianchi 250 ccm – 1957/58 | MZ 125 – 1961 |
| Bianchi 250 ccm Twin – 1961 | MZ 250 – 1960 |
| BMW 500 – 1939 | New Imperial 250 – 1936 |
| Brough Superior 1000 ccm 1930/39 | Norton Twin – 1907 |
| Bultaco 125 SS – 1962 | Norton 500 – 1930 |
| DKW ORe – 1927 | Norton 500 – 1949 |
| Doppelkolben-DKW 250 ccm 1938 | „Federbett“-Norton – 1950 |
| DKW 250 Twin – 1951/54 | Norton „Manx“ – 1961 |
| Die Dreizylinder-DKW von 1953 | Norton „Kneeler“ – 1953 |
| „Desmodromic“ Ducati – 1959 | Norton „Domiracer“ – 1961 |
| Ducati 250 Desmodromic Twin 1960 | NSU 500 Königswelle – 1934 |
| E.M.C. 125 – 1960 | NSU-Kompressor 350 u. 500 ccm 1939 |
| ESO-Motocross – 1960/62 | NSU 250 ccm Twin – 1954 |
| Garelli-Doppelkolben – 1922 | NSU „Sportmax“ – 1958 |
| Gilera 500 – 1939 | Oepo 500 – 1961 |
| Die Gileras, die die Jubiläums-TT gewannen | Parilla 250 – 1950 |
| Guzzi 350 1954/55 | Puch 250 – 1928 |
| 500er Guzzi Twin – 1935 | Rudge Whitworth 350 – 1930 |
| Guzzi-Vierzylinder – 1953 | Scott Twin – 1912/1926 |
| Guzzi-V-8 – 1956 | Suzuki 50 – 1962 |
| Guzzi 250 – 1949 | Triumph „Grand Prix“ – 1947 |
| Honda 50 – 1962 | Velocette KTT Mark I – 1929 |
| Honda 125 Twin – 1959 | Velocette KTT Mark VIII – 1939 |
| Honda 250 ccm-Vierzylinder – 1960 | Velocette mit Kompressor 500 ccm – 1939 |
| Horrex – 350 ccm – 1955 | 24-Stunden-Rekord-Velocette – 1961 |
| Husqvarna 500-V – 1933/35 | Vincent „Grey Flash“ |
| 350 ccm Jawa – Twin – 1961/62 | (Der graue Blitz) – 1950 |
| Kreidler 50 – 1962 | Vincent-H.R.D. „Rapide“ – 1938 |
| Maico-Breitwand – 1956 | Vincent-H.R.D. „Gunga Din“ – 1951 |
| | Vincent Special Nero – 1959 |

In jeder guten Buchhandlung erhältlich oder direkt durch:

MOTOR-PRESSE-BUCH • STUTTGART

Bestellschein

AN MOTOR-PRESSE-BUCH • 7 Stuttgart 1 • Postfach 1370

Bitte liefern Sie mir sofort – ab DM 28.– portofrei

.... Expl. Griffith/Rauch, Die berühmten Rennmotorräder
DM 16.80

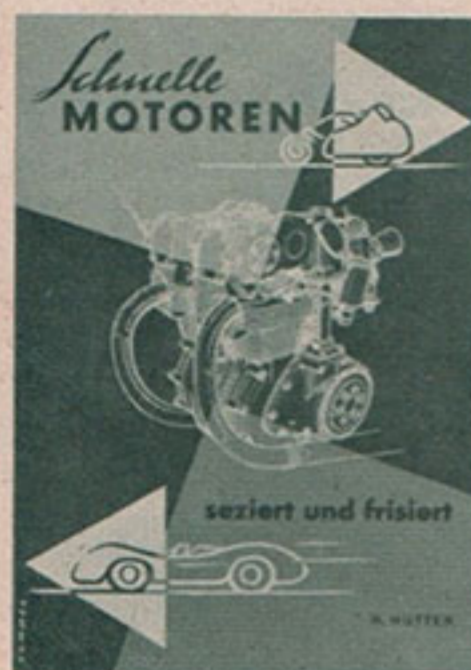
Ich zahle nach Erhalt Bitte per Nachnahme liefern

Meine genaue Adresse:

Mo 8

Tausend Tips für sportbegeisterte Fahrer

Der bekannte Renningenieur Helmut Hütten hat die konstruktiven Grundlagen und Versuchsergebnisse schneller Motoren eingehend seziert. An Entwicklungsbeispielen charakterisiert er die Motoren der bedeutendsten deutschen und internationalen Firmen. Seine Sezierkunst umfaßt Motoren von schnellen Wagen, Motorrädern und Motorbooten.



Helmut Hütten

Schnelle Motoren - seziert und frisiert

4. völlig neu bearbeitete und erweiterte Auflage.

578 Seiten, 5 Ausschlagtafeln, 392 Abbildungen, Ganzleinen, DM 22.-

Genau das, was Sie brauchen!

Bitte senden Sie untenstehenden Bestellschein an uns ein. Lieferung erfolgt sofort. Falls Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, genügt Postkarte.

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1

Bestellschein

An MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 Stuttgart 1 · Postf. 1370
Bitte liefern Sie mir sofort (ab DM 28.- portofrei):

... Expl. Hütten, Schnelle Motoren ... DM 22.-

Ich zahle nach Erhalt Bitte per Nachnahme liefern
Meine genaue Adresse:

Mo 8

„Vom Motorradfahrer - für Motorradfahrer:“



BMW-Rollkragenpullover, reine Wolle, ideale Paßform **DM 47,50**
Lederjeans bester Qualität, schwarz, Maßanfertigung nach Ihren eigenen Blue Jeans, auch nach Sonderwünschen **DM 140,00**

Original USA Cowboystiefel ACME **DM 89,00**
LEVIS Blue Jeans, b. Gr. 29 **DM 23,50**
ab Gr. 30 **DM 24,50**

Nur Versand - Vorkasse oder Nachnahme

GEORG WERLIN - 1 Berlin 44
Bürknerstraße 18 - Postschk. Berlin 181 371



Sind die Zahnräder markiert?

Können Sie mir bitte mitteilen, wann beim Motor der NSU Fox Viertakt, Typ 101 OSB, das Einlaßventil öffnen muß? Das Auslaßventil stimmt dann sicher automatisch. Ich finde am Steuerrad nämlich keine Markierung. W. W. in L.

Die Zahnräder für die Nockenwellensteuerung müssen auch bei Ihrer NSU-Fox gezeichnet sein: Das große Nockenrad hat zwei eingeschlagene Markierungen auf dem 19. und 20. Zahn links- oder rechtsherum gezählt vom Sitz der Keilnut aus. Diese Markierung sitzt also genau gegenüber der Keilnut. Das kleine Rädchen auf der Pleuellager trägt eine Markierung, nach links von der Keilnut aus gezählt, am 3. Zahn. Es kann sein, daß diese Markierung, die in einem elektrischen Verfahren aufgebracht ist, nur sehr schwach erscheint.

Zur Sicherheit erhalten Sie hier noch die Steuerzeiten:

EA 35° oder 5,5 mm vor OT
EE 40° oder 4,7 mm nach UT
AA 71° oder 14,4 mm vor UT
AE 24° oder 2,6 mm nach OT
bei 0,6 mm Ventilspiel angenommen.

ES 2 bitte nicht frisieren

Ich besitze eine ES 2 (Norton, 500 ccm Einzylinder ohv) und möchte sie schneller machen. Vermindert das stark die Lebensdauer? Was müßte man unternehmen, um ein spürbares Mehr an Leistung zu erhalten? Die Maschine ist in bestem Zustand und erst vor kurzem generalüberholt. E. W. in St. G.

Die Norton ES 2 ist eine außerordentlich robuste Maschine, wenn sie auch nicht gerade sehr schnell ist. Eine Leistungssteigerung läßt sich hier nur im oberen Bereich durch verbesserte Füllung und erhöhte Drehzahlen erreichen. Da der Motor aber als Bauernmotor konstruiert wurde, sehr langhubig ist und noch einige andere typische Merkmale dieser Art hat, dürfte die Lebensdauer durch eine Leistungssteigerung stark beeinträchtigt werden. Das Pleuellager ist z. B. nicht käfiggeführt, also wegen der Gefahr des Verschränkens der Rollkörper nicht für besonders hohe Drehzahlen geeignet. Es ist also wirklich abzuraten, hier Leistungssteigerungen vornehmen zu wollen. Es wäre im Endeffekt billiger, wenn Sie sich als Ausgangsbasis einen günstigeren Motor, etwa Gold Star oder AJS Modell 18 vornehmen würden.

Fürs Archiv

Können Sie mir die Unterschiede zwischen den beiden BMW-Typen R 16 (25 PS) und R 17 (33 PS) erklären und mir sagen, ob die Teile untereinander austauschbar sind. Kann man weiterhin durch andere Nockenwellen noch höhere Leistungen erzielen? S. S. in O.

Die BMW R 16 wurde von 1929 bis 1934 gebaut und aufgrund unterschiedlicher Abweichungen gliederte man sie in fünf Serien auf.

Baumuster:	Motor-Nr.:	Baujahr:	Leistung:
R 16 S 1	75 001-76 000	1929/30	25 PS/4000 U/min
R 16 S 2	76 001-76 700	1930/32	25 PS/4000 U/min
R 16 S 3	unbekannt	1932	33 PS/4500 U/min
R 16 S 4	76 701-76 851	1933	33 PS/4500 U/min
R 16 S 5	76 852-76 953	1934	33 PS/4500 U/min
R 17	77 001	1935/37	33 PS/4500 U/min

Der von Ihnen genannte Motor stammt demnach aus der ersten oder zweiten Serie des Baumusters R 16. Zwar sind die Zylinderköpfe vom Baumuster R 16 und R 17 gleich, die übrigen Bauteile, wie z. B. Pleuellager, Pleuellagergehäuse, Pleuellagerwelle usw., weichen aber erheblich voneinander ab; so daß ein Austauschen der einzelnen Teile nur begrenzt möglich ist. Eine Leistungssteigerung des Motors durch den Einbau von Ersatzteilen vom Baumuster R 17 oder einfachen Wechsel der Nockenwelle ist nicht möglich.

Seltene Panne: KS klemmt

Mein KS 601-Gespann macht mir Sorgen. Vor einiger Zeit ging der Kolben im linken Zylinder fest, einen richtigen Klemmer konnte ich noch durch den „vorsichtigen Finger“ vermeiden. Da der Motor aber sowieso überholungsreif war, habe ich ihn zu Hause gleich demontiert. Es zeigten sich tatsächlich leichte Freßspuren an Zylinder und Pleuellager. Alles andere schien aber normal, Pleuellager sauber und Pleuellagergehäuse auch in Ordnung. Wie kann es da eigentlich zu Ölverschmutzung und Freßspuren kommen? A. K. in S.

Wenn das Klemmen nur beim linken Zylinder auftritt, ist wahrscheinlich die Ölführung zu diesem nicht in Ordnung. Von der Ölpumpe geht ein Kanal in der vorderen Gehäusewand senkrecht hoch, der in Richtung zur vorderen Pleuellagerwange eine feine Abzweigbohrung hat, welche als Spritzdüse dient und das Öl über die vordere Pleuellagerwange in den ersten Pleuellagerhub spritzt. Von dort aus schmiert es als Pleuellageröl die Pleuellagerbahn. Diese feine Bohrung kann verstopft sein. Es kann auch beim Einbau des Pleuellagers zum Einlegen der Pleuellagerlager Nadeln Fett verwendet worden sein, welches sich durch Öl nicht auflöst und die Bohrung im Pleuellager verschlossen hält. Demontage des Motors ist dringend nötig.

Bei der Montage des Motors ist übrigens unbedingt der Filterschlauch zum Ölfilter in der Ölwanne zu erneuern!

Mit einer einfachen Postkarte

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

Beiträge für europäische Länder

Versicherungssumme	1. Woche	Jede weitere Woche
1500,— DM	3,25 DM	1,50 DM
3000,— DM	5,50 DM	3,— DM
4500,— DM	7,75 DM	4,50 DM
6000,— DM	10,— DM	6,— DM

Versicherungshöchstalter 65 Jahre

Volkswohl

KRANKENVERSICHERUNG V.a.G.

DORTMUND

Ruhrallee 92, Telefon 2 20 71

MOTORRAD-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

Sofortige Einschaltung, kleine Preise
günstige Rabatte

- **Zubehör:**
- Dellorto-Renn- und Sportvergaser
- Rennlenker - Rennöl
- Rennsitze
- Rennbrillen Fospac Super L/45
- Rennkombi hauteng
- Rennstiefel - Sporttanks
- Rennstiefel - Sporttanks
- **Motorräder:**
- Benelli - Ducati - Aermacchi
- Laverda - Motobi
- Prospekte anfordern
- **Technischer Zentralversand**
- **E. Bühler, 7000 Stuttgart**
- Gänsheidestr. 19 - Tel. 24 57 07

ADLER

Gelegenheit: Verkauft von Adler M 200, Bauj. 1952: Rahmen mit Zündappgabel, Schutzbleche, Lampe und Tank. Motor: Kurbelwelle neu gelagert, Gehäuse ausgeschnitten für Zweivergaser-Anlage, Zylinder neu ausgeschliffen, noch nicht eingelaufen. Preis DM 50,-. Reinhold Weigert, 6056 Heusenstamm, Ostendstr. 28. 38 723

MB, 250er Adler, Bauj. 57, hochgezogene Auspuffanlage, Gläser Sportverkleidung u. Seitenwagen für DM 700,-, Gläser Sportverkleidung für Kreidler für DM 200,- zu verk. Reitz, 605 Offenbach a. M., Geschw.-Scholl-Straße 20. 38 747

Verk. von Adler MB 250: 1 Kette mit 2 Schlössern, 680 km gel., DM 9,-, 1 Vergaser DM 20,-, aufklappbares Kotflügelteil hinten mit Rückleuchte DM 8,-, 1 Ständer DM 4,-, 1 kompl. Bremsgest. mit Hebel DM 4,-, 1 Paar Schalldämpfer, gut erh., DM 19,-. Gerhard Kurz, 824 Berchtesgaden, Königseer Straße 2. 38 720

Von Adler M 200 zu verkaufen: Büffeltank, Motor, Rahmen mit Brief, 2 kompl. Laufräder, ein Reifen 3,25-16 Metzeler Block C, neu. Gisbert Dobras, 56 Wuppertal-Vohwinkel, Memeler Str. 35. 38 690

Verkaufe Adler M 150, Räder neu bereift, Blinklichtanlage, Gepäckträger. Verkauft alles auch einzeln. Angebote an Bruno Kaiser, 45 Osnabrück, Schledehauser Weg 51. 38 649

Adler MB 250 mit Original-Gläser-Verkl., TÜV 66, Bestzustand, DM 700,- oder Gebot zu verkaufen. Fischer, 8803 Rothenburg o. d. T., FIAT-Dienst. 38 764

Frankfurter Topf -

Hochleistungsschalldämpfer

für alle Adler-Zweizylinder. Rostfrei u. mit hervorragender Leistung, DM 58.50 per Stück. Zahlungserleichterung durch unser zinsfreies Ratensystem. Fordern Sie unverbindlich unsere Bildprospekte an. Schalldämpfer-Direktversandhaus, 8228 Freilassing (Obb.), Postfach 376. 38 780

Verkaufe Adler M 250, Ia Zustand, DM 250,-. W. Franz 5231 Weißenbrüchen, üb. Altenk. 38 819

Verkaufe sämtl. Teile von Adler M 150, MB 201, M 250 billigst. Ernst Cornehl, 2 Hamburg 6, Beckstr. 15. 38 772

Adler-Rahmen M 200, TÜV 1965, mit Brief, zu verkaufen oder gegen 250 ccm-Adler-Motor zu tauschen. Horst Kinzel, 6 Frankfurt/Main, Taubenstr. 7, Shell-Tankstelle. 38 814

AERMACCHI

Eilt!
Aermacchi, Ala Verde, 250 ccm, 21 PS, Bauj. 1962, für DM 850,-, nur in bar zu verkaufen. Klaus-Dieter Langen, 5302 Beuel, Beueler Platz 23. 38 714

AJS

Für Freunde des modernen 1-Zyl. Kurzhubmotors 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.

A.J.S. Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
38 635



Verk. AJS 30 CSR
40 PS, 175 km/h gestoppt, 23 000 km.
Lange, 285 Bremerhaven,
Lessingstr. 19. 38 653

Verk. erstkl. überholte AJS 31 CSR, Baujahr 61, 16 500 km, mit Werkzeug u. Zubehör, evtl. Tausch gegen beste Honda CB 72, Wertausgleich! Zuschriften unter M 4155 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 38 658

Suche guten Einzylinder-Motor od. Twin.
Verkaufe bildschönen Alu-Sport-Tank, Alu-Renn-Tank, neuwert. Fahrwerk, Getriebe, Räder mit Vollnaben. H. Kutzeer, 298 Norden, Markt 11, Tel. 20 91. 38 685

BSA

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.

BSA Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
38 636

BSA A 7, 52, mit zerlegtem 2. Motor, zu verk. wegen A 65-Kauf. Otto Schulz, 674 Landau (Pfalz), Friesenstr. 18. 38 743

**Bitte fassen Sie den Text für
Ihre Anzeige in Blockbuch-
staben oder deutlich lesbarer
Schrift ab. Sie ersparen
sich und auch uns unnötigen
Ärger und Fehlerquellen;
denn für Fehler, die auf un-
leserliche Manuskripte zu-
rückzuführen sind, können
wir leider nicht haften.**

CAPRIOLO

Fabrikneue Capriolo 75 ccm OHC, DM 750,-. Posselt, 89 Augsburg, Maschinenbauerstraße 7. 38 784

DKW

Ersatzteillager für DKW-Mopeds

Rudolf Baitinger, Stuttgart,
Hauptstätter Straße 45
Fernruf 24 57 12. Stützpunkt
der Zweirad Union AG. 38 610

Verkaufe DKW RT 125/II, TÜV Mai 65, überholt, einwandfr. Zust. Dazu zweite Masch. zum Ausschl. gut gut. Motor, zus. DM 200,-. Ewald Baum, 627 Idstein, Schloßgasse 11. 38 798

Verkaufe guterhaltene DKW RT 200/2, 1955, Motor überh., Bereifg. neuw. M. Lange, 33 Braunschweig, Friedr.-Voigtl.-Straße 41. 38 767

Verkaufe Gespann: DKW RT 250/2, Bauj. 54/55, Steib 250 mit Allwetterverdeck. In gutem Zustand. Motor einwandfrei, mit vielen Ersatzteilen. TÜV 65, zum Preise von DM 550,-. Zuschriften unter M 4162 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 38 749

DUCATI

Verkaufe Ducati S 175 ccm, 9500 km, sehr gut erhalten, vers. u. verst. bis Juli 1964. Manfred Hofsäss, 7531 Dietlingen, Schillerstraße 3. 38 793

GELÄNDEMASCHINEN

Von DKW 175 GS abzugeben: 1 Rahmen mit Brief, 1 Motor 15 PS, 1 Gel.-Lenker, 1 Horex-Gabel mit 21"-Rad ber., 1 hochgez. Auspuff, 1 Kettenrad 52 Z., 1 Bank, 1 Tank, 1 Gel.-Tasche, 1 H.-Rad 18-4.00, neu ber., 1 Bing-Verg. 28 φ, neu, mehrere Zylinder. Heinz Groß, 7542 Schömberg/Calw, Sanat. Schömberg. 38 736

Verkaufe Maico GS 250, in einwandfr., startkl. Zustand, für DM 600,- bar. Werner Würfl, 8 München 8, Rimstinger Straße 13/or. 38 768

GIULIETTA

Suche Giulietta SS Kleinkraftrad. U. Meyer, 46 Dortmund, Stufenstr. 8. 38 684

HARLEY-DAVIDSON

Importeur Georg Suck, 2 Hamburg-St., Hagenbeckstr. 1-5, liefert die neuesten Modelle und Ersatzteile. 38 754

Verkaufe Harley-Davidson, Originalzustand, ohne Batterie DM 350,-. Dieter Spitznagel, 4103 Walsum, Aug.-Thyssen-Straße 85. 38 813

Orig. 1200 Pol. Harleys eingetroffen. Rudolf Lauterbach, 5038 Rodenkirchen, Weisserstr. 42. 38 803

HEINKEL

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

Heinkel-Roller (mit Seitenwagen), Bauj. 1962, 16 000 km, für DM 1100,- zu verkaufen. Suche R 27. W. Rühl, 5630 RS.-Lennep, Borner Str. 50. 38 810

HERCULES

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

A. Scheuenstuhl, 85 Nürnberg, Kirchenstraße 21

Verkaufe Hercules K 101, Fußschaltung, Bauj. 61, Erstzulassung März 62, wenig gelaufen, 100% in Ordnung, f. DM 400,-. Manfred Dobrowsky, 5455 Rengsdorf/Neuwied, Andreestr. 14. 38 681

Hercules 175, 10 200 km, 1963 neu zugelassen, für DM 480,- bar zu verkaufen. A. Nützel, 85 Nürnberg, Albrecht-Dürer-Straße 22. 38 708

Hercules 175 GS, Sechstagesmaschine, TÜV 1965, Motor werksüberholt, 0 km, div. Zubehör u. Ersatzteile, sofort einsatzber., zu verkaufen für DM 900,-. Oskar Traxel, 6783 Dahn, Aral-Großtankstelle. 38 790

HOFFMANN

S 300, mit vielen Ersatzteilen, gegen Gebot zu verkaufen. Peter Stöbel, 2 HH-Altona, Prahlsstr. 9, Telef. 39 34 49. 38 762

HONDA

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 6433



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, Radilostr. 16

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. Täglich
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 C 72, 8500 km, DM
700,-. J. Kohl, 79 Ulm, Hasslerstr. 20.
38 821

Verkaufe Honda C 72, 250 ccm, fabrik-
neu, unter Neupreis! Suche Verkleidg.
für dens. Typ. Ewald Lehrer, 7136 Otis-
heim, Bergweg 9. 38 791

CB 72 SS, blau, neuw., Bauj. 8. 63,
6000 km, LHU-Vers., TÜV 11. 65, DM
2150,- bar. Becker, 6 Frankfurt/M., Köln-
er Straße 68. 38 782

Verkaufe sehr gepflegte Honda C 72
(250 ccm, rot), Bauj. 1962, 7600 km, für
DM 1300,-. D. Gaing, 652 Worms, Seiden-
benderstraße 74. 38 739

Verkaufe Honda SS CB 72, Bauj. 1963,
7000 km gel., neuwertiger Zustand. Basis
DM 2000,- oder Tausch mit Wertausgleich
gegen R 69 S. M. Niethammer, 673 Neu-
stadt/Weinstr., Siedlerstr. 3. 38 704

Verkaufe Honda CB 92,
in bestem Zustand, für
DM 1000,-, Drehzahlm.
VDO, Bereifung 90%, 6000
km gelaufen. Bernhard
Auer, 678 Pirmasens,
Landauer Straße 19 b, Tel. 25 61. 38 655

Verk. HONDA Sport 50 ccm, Bj. Aug. 63,
rot, für ca. DM 680,- bar. Hubert Over-
kott, 4832 Wiedenbrück, Kunigunden-
straße 16. 38 624

HOREX

Verkaufe Regina 400,
Bauj. 55, mit Ersatztei-
len, für DM 300,-. G.
Niermeyer, 792 Heiden-
heim, Waltherstr. 10.
38 822

1 Horex-Resident 250 ccm, Bauj. 1956,
36 000 km gelaufen, in bestem Zustand.
Verhandlungsbasis: DM 520,-. Gebr.
Aufderhaar oHG., 454 Lengerich (Westf.),
Lienener Str. 146, Ruf 563. 38 776

Frankfurter Topf - Hochleistungsschalldämpfer für Horex Regina 250/350/400, DM 54,- per Stück. Zahlungserleichterung durch unser zinsfreies Ratensystem. Fordern Sie unverbindlich unsere Bildprospekte an. Schalldämpfer-Direktversandhaus, 8228 Freilassing (Obb.), Postfach 376. 38 779

Verkaufe Horex Re-
gina 3, 20 000 km, für
DM 300,-, Bereifung
90%, ganz neue Schall-
dämpfer, Ersatzteile. H.
Pfeiffer, 3569 Weiden-
hausen ü. Gladenbach (Hessen). 38 789



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. Cirkil, 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

BMW-Motorräder ab Bauj. 55 bei sofortiger Abnahme und Barzahlung zu kaufen gesucht. C. van Hal, Groesbeek (Holland), 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

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. 38 618

 Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
38 637

Verkaufe R 50. Erstzulassung Juni 1963,
6700 km gelaufen, für DM 2200.—. Cle-
mens Leclere, 519 Stolberg/Rhld., Niko-
lausstraße 10. 38 705

Orig.-Ersatzl. f. BMW-Motorräder, auch f.
ält. Mod. E. Kathrein, 6239 Lorsbach/Taun.
38 615

BMW 500/600 ccm, ab Bauj. 1951 (auch
def.), bis DM 300.— bar gesucht. Selbst-
abholung! Angebote mit Typ u. Bauj. unt.
M 4150 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart,
Postfach 1042. 38 620

 Verk. R 51/3, 54, Voll-
naben, 64 000 km gel., 90%
bereift, guter Zust., TÜV
1966, vers. bis 19. 7. 64,
nur gegen bar. Festpreis
DM 850.—. J. Weidtmann,
402 Mettmann bei Düsseldorf, Römer-
straße 11. 38 661

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 62, 24 000
km, garagegepflegt, neu bereift, mit Zu-
behör, für DM 2900.—. Hans-Werner
Krüger, 42 Ob.-Sterkrade, von-Trotha-
Straße 129. 38 683

BMW R 69 S-Gespann, Bj. 61, 27 000 km,
viele Extras, teilüberholt, für ca. DM
3000.— zu verkaufen. Emlich, 4047 Dor-
magen, Im Daubenthal 14. 38 630

Hochfeste Alu-Zylinder 750 ccm

für R 69, R 69 S, 35-50 PS, nur leichte
Änderg. an Gehäuse u. Kopf, Preis: 2 Zyl.
mit Kolben usw. DM 450.—; mit Montage
DM 500.—. Wolfgang Kayser, Motoren-
Spezialwerkstatt, 7012 Fellbach-Stuttgart,
Ludwigsburger Straße 43. 38 751

Verwoner liefert BMW, DKW, Ex-
press, Hercules, Maico, Rabeneick,
Victoria, Zündapp; Riesenersatzteil-
lager, Versand nach allen Orten.
1 Berlin 65, Müllerstraße 40, Telefon
4 55 17 06, u. Ladengeschäft, 1 Berlin-
Moabit (21), Ufnaustraße 14. 38 606

Verkaufe BMW R 25/III, überholt, TÜV
1965, DM 350.—; SteibLS 200 DM 50.—;
Motor R 25/III sowie 2 Laufräder. Totila
Frahner, 7261 Gechingen, Brunnenstraße
300 a. 38 738

Verkaufe R 69 S, Bauj. 63, vorn mit Tele-
gabel, 6000 km gel., für DM 2900.—. D.
Schönborn, 468 Wanne-Eickel, Haupt-
straße 63. 38 737

Verkaufe BMW R 25/III, gut erhalten.
H.-W. Pohlmann, 2359 Götzberg, über
Kaltenkirchen. 38 734

BMW 250 ccm, R 26, überholt, Ia Zustand,
für DM 1100.—, u. BMW 500 ccm, R 51/3,
guter Motor, für DM 1000.— zu ver-
kaufen. Beide fahrbereit u. zugelassen. Otto
Hildebrand, 764 Kehl am Rhein, Kinzig-
straße 54. 38 732

Verk. BMW R 26, Bauj. 58, DM 600.—.
Suche TR 500 mit 18"-Rad. Weber, 463
Bochum, Dorstener Straße 77. 38 731

 Verk. Liebhaberst. BMW
R 50, umgebaut auf S.
Hoske 31-Ltr.-Tank, Dreh-
zahlm., spz. Winkeltr., H.
Stümmell, Rennh., 27
Dellorto Renvg., Olifhm.,
Alu-Schutzbl. v., Bereifg.
90%, spez.-Sitzb. mit Höcker, S.-Getriebe,
Hoske-Auspuff, Hoske-Öl., Zweiklang-
Hörner, neue Batterie, Schaltung, Bremse
n. h. verlegt. Mot.: Sp.-Kolben, Sp.-Nocke,
verst. A-Ventil., verst. Kuppl., Reparatur-
Anleitg., Ersatzteil-Liste, div. Düsen,
Erstl. Motor u. Maschine in best. Ver-
fassung. Dazu eine Sitzb. Sch. Meier, 1 Tele-
gabel R 51/3 l. def., 2 Tanks, 1 Getriebe,
1 Hinterachsübersetzg. Solo, 1 v. Kotfl.,
1 R 51/3-Motor kompl., 1 Nabe, 1 Rad,
1 Bremsankerpl., 1 Geländereifen 50%,
1 Straßenrf. 80%, beide 350-18. Ver-
kaufe alles zusammen für DM 3250.— gegen bar.
Horst Weber, 6251 Elbgrund/Ww., Main-
zer Landstraße 47 a, nur sonntags zu spre-
chen Tel. 423 Ldb. 38 729

R 51/3, 1954, Vollnaben, 31-Ltr.-Hoske-
Tank, S.M.-Bank, DM 800.—. R 51/3,
1953, DM 500.—. Alle Teile von 51/3,
Kopf R 25, DM 20.—. Gödecke, 583
Schwelm, Eugenstraße 26. 38 752

Eilt! Suche für R 50 gebr. Hoske-Tank
ab 28 Liter und Reparaturanl. Leo Bach-
huber, 8382 Arnstorf, Schleeburg 6. 38 725

Verk. R 26, Bauj. 1960, Bestzustand, mit
Blinklicht. Motor vor 3000 km überholt.
Verhandlungsbasis DM 700.—. G. Johann
Hoos, 5112 Setterich, Hans-Böckler-Str. 3.
38 719

Suche BMW R 50 S, Bauj. 55-60. Eben-
so Harr-Rennkombi Gr. 1,78. Ver-
kaufe Foto Voigtländer Bessamatic mit Tele s.
Filter u. Porträt-Linsen. Preis sfr 1000.—,
für sfr 800.—. Günther Lonien, OSSINGEN
(ZH), b. Fr. E. Kübler-Keller (Schweiz).
38 712

Verkaufe BMW R 50 S für DM 2000.—
wegen Bundeswehr, Bauj. 61, 35 000 km
gel., versichert und versteuert, TÜV Okt.
1965. Winfried Reinke, 7251 Gebersheim,
Krs. Leonberg (Württ.), Greutstr. 10/I.
38 706

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 Straße 26. 38 654

BMW R 50 S, 61, neuwertig, 22 000 km.
Gg. Schmidt, 8562 Hersbruck, Poststr. 7,
b. Glück. 38 703

Verkaufe BMW R 51/3, in gutem Zustand,
für DM 800.—. Josef Scholzen, 5379 Baa-
sem, Post Blankenheim (Eifel). 38 665

Sonderangebot BMW R 60, Georg-Meier-
Tank, Seitenstützen, Zylinderschutzbügel,
Luftfilter, 2070 km, unfallfrei, zu DM
3070.—. Gebr. Keller, 72 Tuttlingen,
Stuttgarter Straße 122, Tel. 27 95. 38 700

R 68/69 Zylinderköpfe gesucht. Zuschrif-
ten unter M 4161 an „das MOTORRAD“,
Stuttgart, Postfach 1042. 38 742

Suche für BMW R 51/3, Bauj. 53, ge-
brauchte Auspuffanlage (komplett) mit
Preisangabe. Herbert Bolt, 413 Meerbeck,
Wetterstraße 21 g. 38 698

Verkaufe BMW R 51/3-Motor, Getriebe,
DM 150.—. Rahmen, Räder, Kardan 9/35,
DM 50.— bar. Helmut Klohr, 6731 Gim-
meldingen/Pf., Bahnhofstr. 26. 38 682

BMW-Motorenteile für R 51/III, R 68,
R 50, R 60, R 69 S sowie Fahrgestell und
Antriebsteile für alle Typen, neu und
gebraucht, umständehalber zu verk. Man-
fred Müller, 5 Köln-Kalk, Volpertus-
straße 14. 38 680

R 68 gegen bar zu kaufen gesucht. Rauch,
8961 Durach, Füssener Straße 36. 38 679

BMW-Motorrad, R 67/2, 600 ccm, in sehr
gutem Zustand, mit viel Zubehör, für DM
800.— zu verkaufen. Willi Löker, 4272
Kirchhellen-Holth., Fernwaldstr. 75/12.
38 677

BMW-Gespann R 50 S mit Verkleidung
u. vielem Zubehör zu verkaufen. Zuschr.
unter M 4157 an „das MOTORRAD“,
Stuttgart, Postfach 1042. 38 669

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, Ab-
holung. Bauj., Typ und Preisangebot unt.
M 4154 an „das MOTORRAD“, Stuttgart,
Postfach 1042. 38 646

Zerlegte R 51/3 mit Brief, Bj. 53, defekt.
Motor, billig abzugeben, auch Einzel-
teile. Kurt Hennemann, 61 Dst.-Eberstadt,
Eschelkopfweg 21. 38 648

Verkaufe generalüberholte, zugelassene,
TUV-gepr. BMW 250 ccm R 25, Bauj. 1952,
zum Preis von DM 400.—. Maschine ist
in sehr gutem Zustand. Sowie Horex-
Ersatzteile vom Typ Regina, Bauj. 1954,
2 Stück 18-Ltr.-Tanks, Hinter- u. Vorder-
rad, Motor mit defekter Kurbelwelle und
Rahmen mit Lampe. Michael Morr, 6941
Ober-Flockenbach, Steinklingener Str. 1.
38 659

Verkaufe von R 69: Laufrad kompl. DM
120.—, 2 Alu-Felgen je DM 30.—, Nocken-
welle DM 20.—, Vergaser rechts DM
20.—, Schwungscheibe DM 45.—, 1 Satz
Speichen DM 20.—, Kurbelwelle, 1 Pleuel
beschädigt, DM 50.—. Paul Rüger, 545
Neuwied, Bismarckstr. 1. 38 627

Suche dringend SW-Kardan oder Zahn-
räder 7:32 für R 51/III, Bauj. 1952, sowie
zwei Auspuffkrümmer. Zuschr. an Franz
Happach, 6701 Maxdorf, üb. Ludwigshafen
am Rhein, Lamsheimer Str. 31. 38 623

Verkaufe von BMW R 69 S: Hoske 32-Ltr.-
Tank, silbergrau, mit Tankd. und ver-
schließb. Tankdeckel, neu, DM 245.—,
Sturzbügel, neu, DM 45.—, VDO-Dreh-
zahlmesser, neu, DM 90.—, Seitenständer,
neu, DM 20.—, Bülow-Tankrucks., neu,
DM 30.—, Sportbügel, neu, DM 10.—,
Sturzhelm, Rennb., neu, DM 35.—, Harro-
Tourenkombi mit Regenzeug, neu, für
Größe 170 cm, schlank, DM 220.—. Harald
Zieb, 439 Gladbeck/Brauck, Emscher-
straße 14. 38 626

Verkaufe 2 BMW R 25/3, Bestzustand.
Suche Lederkombi ca. 1,78 schlank. Wer-
ner Wengenroth, 5439 Bretthausen über
Westerburg. 38 758

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 59, leicht
defekt, für DM 950.—. Herbert Spitz-
nagel, 4103 Walsum, August-Thyssen-
Straße 85. 38 812

Suche BMW R 50, R 69 oder R 60 mit
Sportgetriebe, Bauj. etwa 59. M. Dickhuth,
3301 Stöckheim (Braunschweig), Lessing-
straße 9. 38 800

Verkaufe BMW R 51/2, 70 000 km, zum
Ausschlachten, Zylinder noch nicht ge-
schliffen, Lichtmasch. neuwertig, großes
Rücklicht, für DM 170.—. Hans Pfeiffer,
3569 Weidenhausen, über Gladenbach
(Hessen). 38 788

Verkaufe BMW R 25/2, Bj. 52, mit Steib-
Seitenwagen, Glaskabine, DM 500.—.
Johann Pflieger, 7316 Köngen/N., Unter-
dorfstraße 20. 38 785

R 68, ca. DM 1000.— Neuteile, für DM
1300.— bzw. Gebot zu verkaufen. R. Stein,
51 Aachen, Am Blockhaus 21. 38 808

R 68, Bauj. 53, mit R 51/3-Motor, TÜV
5. 65, Vollnabe, mit 25 Ltr.-Tank, Hoske-
Tüten, Sportarmaturen, bester Zustand,
DM 850.— bar. Becker, 6 Frankfurt/M.,
Kölner Str. 68. 38 781

Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

Keine Klischeekosten,
keine zusätzlichen Insertionskosten!
Ihre Anzeige wird wirkungsvoller.
Gutes Amateurfoto genügt.

Verkaufe R 50, Bauj. 55, sehr gepflegt,
z. Z. abgemeldet, DM 1400.—. Horst
Prasse, 7031 Magstadt, Neue Stuttgarter
Straße 60. 38 771

Verkaufe von R 50: 1 Avon Racing 3.25
x 18, neu, VDO-Drehzahlm. kompl., 1
R 50-Rahmen, kompl. mit Kardan, neue
Federb. u. Brief, 2 Dellorto SSI 29 A, viel
Zubehör, 2 Köpfe 29 mm. Günter Kempf,
6341 Eiershausen/Dillkr., Hauptstr. 103.
38 756

Achtung! Suche R 60/R 69, Bauj. 61/62,
gegen bar. Angebote unter M 4168 an
„das MOTORRAD“, Stuttgart, Postf. 1042
oder Telefon Frankfurt/M. 33 12 55.
38 817

Eilt: Suche Tank für R 60 ab 28 Ltr., auch
defekt, Original-Ständer, Sturzbügel und
Stoßdämpfer für Vorderradschwinge. Ver-
kaufe oder tausche 1 Polyester-Verkleidg.
u. 1 BMW R 25/2. Zuschriften an: Josef
Fischer, 6321 Strebendorf/Alsfeld, Rom-
roederstr. 5. 38 816

Verkaufe BMW R 50 S, Bauj. 62, mit
Schwingungsdämpfer, Drehzhl., Gaszug-
verteil., neu bereift, TÜV 1966, vers. u.
verst., für DM 2000.—. Lothar Veilmann,
42 Oberhausen, Stöckmannstr. 130. 38 824

Suche für R 50 einen neuwertigen 32 Ltr.-
Hoske-Tank. Angeb. mit Preis an Walter
Borchardt, 5161 Gladbach/Düren, Haupt-
straße 46. 38 815

Suche Übersetzung mit Tacho für Hinter-
radantrieb, Zähnez. 7/25, für neue Schwin-
gen-BMW. Helmut Berger, 4414 Dack-
mar 36, Post Sassenberg. 38 827

ANZEIGEN- SCHLUSS

für Heft Nr. 10
am 23. April 1964

MOTOBİ

Maltry-Twin, 250-350-500 ccm

Die Maschine mit den besten Fahreigenschaften! Maltry-Motobi: Einzylinder-Spezialmaschinen. Pesaro-Motobi: 125 ccm SS-Catria Sport 175 ccm-Sprite 200 ccm-Nockenwellen - Spezialverkleidungen - Getriebe. Werner Maltry, Mechanische Werkstätten, Zürich 10/37, Höggerstraße 3
Fritz Alexander, Service in Deutschland, 3051 Poggenhagen Nr. 58
üb. Wunstorf/Hann.

MOTO-MORINI

Gelegenheit: Verk. Motor-Morini 175 T, Bauj. 1954, rot lackiert, gut erhalten, ohne Tacho, neue Batterie, 20 000 km Tachostand, DM 250.—. Reinhold Weigert, 6056 Heusenstamm, Ostendstraße 28. 38 721

MOTO CROSS

Verkaufe Malco Moto Cross 250 ccm, in gutem Zust., DM 750.—, oder im Tausch für eine 500 ccm-Maschine, auch mit Preisausgleich. Alois Müller jr., 8941 Dickenreishausen Nr. 33, üb. Mgn.Allg. 38 796

MZ



Sieger der internationalen 6-Tage-Fahrt 1963

MZ-Motorräder

ab Lager Stuttgart, auch auf Teilzahl.

Typ	PS/U-min.	Geschw.	Preis
ES 125	8,5/5500	90	950,—
ES 150	10/5500	95	1000,—
ES 250/1	16/5200	115	1680,—
ES 300	18,5/5200	120	1830,—

Preise einschl. Blinklicht, Doppelsitzbank oder 2 Einzelsitzen, Soziusfußrasten, Rückspiegel

Geländesportmaschinen und Moto Cross-Motore nur auf Bestellung, durch uns, ab Werk. Prospekte anford.

PAUL LANGE & CO
7 STUTTGART 1, POSTFACH 661

NORTON

Norton Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
38 639

Suche für Norton Domi 7 Motor- u. Fahrwerkteile. C. O. Barth, 61 Darmstadt, Kaupstr. 20. 38 774

Tank für Doppelrohrrahmen gesucht. Angebote mit Preisang. an P. Stöbel, 2 HH-Altona, Prahlstr. 9, Tel. 39 34 49. 38 761

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 Straße 46, Tel. Renn. (0 71 59) 39 50. 38 647

Norton Dom. 99, 600 ccm, 33 PS, Baujahr 1957, 35 000 km, guter Zustand, verkauft v. Harpe, 68 Mannheim, Gerwigstr. 14. 38 678

NSU

Verkaufe NSU Max, 55, leichter Defekt an Hintergabel, Preis DM 300.—. Weiss, 7257 Ditzingen, Eichendorffstr. 24. 38 760

Spezial-Max, Liebhaberstück, wegen unerwarteter Gelegenheit eines Bonneville-Kaufs zu verkaufen. Vor ca. 5000 km generalüberh., erstkl. Zust., neu: Zyl. u. Kolben, Auspufftopf, Schwingenlagerung v. u. h., Dämpfer v., Ventildfedern, Kette usw., Girling-Federbeine, DM 550.—. Zeck, 6 Frankfurt/M., Im Staffel 131. 38 799

Verkaufe: NSU-Fox 2 T, 4 G, Ia Zustand, Res.-Motor, DM 180.— (Standort Kaiserslautern); 2 Laufräder 2 x 19 DM 20.—; Sachs 2 G Mopedmotor DM 15.—; 2 Reifen 5.60-15 (VW etc.), MS schlauchlos DM 50.—. Justen, 4041 Bedburdyck. 38 713

Verk. Super-Max, 61, blau, 11 000 km, neuwert. Heinz Bauch, 2 Hamburg-Berne, Berner Heerweg 510. 38 717

Verk. NSU-Lux DM 120.— oder Teile, 43 000 km. Günter Mayr, 89 Augsburg, Täfertingerweg 32. 38 710

Verk. gegen bar: Neu erst. Max Spez. golfbl., Federb., Danter-Dämpfer, gute Bereifg., Ledersitzbank, überholter Motor, umgestellte Elektrik, DM 550.—, zus. mit äußerst umfangr. Lager gebr. Max-Teile um DM 620.—. Ferner Super-Max 57, TUV 65, Danter-Dämpfer, neue aufklappbare Sitzbank, sonst äußerst mäßiger Zustand, DM 220.—. Bergner, 2381 Gammelund bei Schleswig. 38 696

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 üb. Kaufbeuren (Allg.), Weite 71 1/2. 38 502

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



Maico-Sportmaschinen überall siegreich!

Kurzfristig lieferbar:

Maico Geländesport 175 und 250 ccm
Maico Moto Cross 175 und 250 ccm (mit neuem Leicht-Fahrwerk und Alu-Breitwand-Zylinder)
Motoball-Spezialmaschinen 250 ccm mit Alu-Breitwand-Zylinder



Maico - Fahrzeugfabrik 7403 Pfäffingen-Tübingen

Anzeigenschluß

für Heft Nr. 10

ist am 23. April 1964

Verkaufe einen NSU Supermax-Motor mit Sportmaxventilen, 2 Federbeine für Max-Anbausatz und viele Ersatzteile. Alles gegen Gebot. Erhard Konwiarz, 46 Dortmund, Schlosserstraße 33. 38 718

Suche eine NSU-Maxi-Kurbelwelle, gebr. oder neu. H. Odörfer, 85 Nürnberg, Bingstraße 6. 38 628

Verkaufe NSU-Max, Bj. 54, blau, Hosketüte, Alublech u. Sporthebel, DM 300.—. Günter Fey, 535 Euskirchen, Spiegelstraße 10. 38 687

Suche für NSU-Supermax 1 Original-Gabel mit guterhaltenen Federbeinen für Vorder- und Hinterradschwinge. Manfred Martin, 6312 Laubach, Obere Langgasse 6. 38 652

PUCH

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 Renngetriebebesätze.
Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung L. Liedl, Regensburg-Graßlfing, Telef. 0 94 05 / 274. 38 613

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

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

Norton Manx 500 ccm, Bauj. 1962, Lizenzmaschine in Weltmeisterschaft gel., mit Lenker u. Vollverkleidung, 10 Übersetzungen u. vielen Ersatzteilen, für DM 4200.— zu verkaufen. Finanz. evtl. möglich. Angebote an Hans Georg Fischer, 3 Hannover, Kollenrodtstr. 64. 38 629

Bei Anfragen beziehen Sie sich

bitte auf **MOTORRAD**

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.

Verkaufe „Triumph Boss“ mit Steib LS 200, ungebremst, auch einzeln, u. zweite Boss, auseinandergebaut, alle Teile vorhanden, nur Getriebeschaden. Dazu 1 Binder-SW, Typ 6 KLS, Ausf. A. Alles billig abzugeben. Helmut Berger, 4414 Dackmar 36, Post Sassenberg. 38 804

ENGL. TRIUMPH

TRIUMPH Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
38 640

Bonneville 120 von 1962 für DM 2200.— zu verkaufen. Schmitz, 53 Bonn, Trierer Straße 102. 38 702



Verkaufe Engl. Triumph T 110, Bonneville-Kopf, hervorragender Zustand, günstig. Gelegenheit. Fritz Moeller, 808 Fürstentfeldbruck, Rothschaiger Str. 12. 38 726

VESPA

Vespa-Roller 150 ccm, Bauj. 60, 7500 km, neuwertig, günstig zu verkaufen. Hans Braun, 6749 Lug b. Annweiler (Pfalz), Hauptstr. 35. 38 660

VETERANEN

Verkaufe Horex-Buch „Die Windsbraut“, Stück DM 10.— (Motorräder v. 1884—1954). Schnitzler, 6361 Ockstadt. 38 676

VICTORIA

Ersatzteillager für Victoria-Motorräder Victoria-Mopeds
Rudolf Baitinger, Stuttgart, Hauptstätter Straße 45
Fernruf 245712. Stützpunkt der Zweirad Union AG. 38 612

ZÜNDAPP

Zündapp Motorräder Mop. Ersatzl. Spez. 601-T
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
38 641

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Telefon 61 26 79. 38 619

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

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

Verkaufe KS 601 mit TR 500 in Einzelteile. Die Maschine hat Schrägverzahnung. Suche von KS 601 Sportnockenwelle. Otto Hamann, 67 Ludwigshafen/Rh., Gräfenaustraße 88. 38 783

Verkaufe Zündapp KS 50, 4-Gang, Bauj. 1961, mit 5000 km, preisgünstig. Anzusehen bei Heinrich Roth, 7131 Hohenklingen, Post Freudenstein, Knittlinger Straße 62. 38 807

Suche von Zündapp entweder 75 ccm- oder 100 ccm-Motor, evtl. leicht defekt. Angebote an Werner Schmidt, 2104 Hamburg-Fischbek, Cuxhavener Str. 425. 38 769

Frankfurter Topf — Hochleistungsschalldämpfer für Zündapp KS 50 Super, 4,2 PS, DM 34.— per Stück. Zahlungsvereinfachung durch unser zinsfreies Ratensystem. Fordern Sie unverbindlich unsere Bildprospekte an. Schalldämpfer-Direktversandhaus 8228 Freilassing (Obb.), Postfach 376. 38 778

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



Verkaufe aus fam. Gründ. neuwert. Adler RS, 28,4 Brems-PS, an schnell entschloss. Käufer. Barpreis DM 2000.—. Peter Delves, 4 Düsseldorf, Cranachstraße 25. 38 694

Verkaufe meine NSU Max-Rennmaschine mit Verkleidung u. Ersatzmotor, Preis DM 1990.—. Zu erfragen bei Albert Handermann, 672 Speyer, Mehlgasse 19. 38 792

Verkaufe meine NSU Max-Rennmaschine mit 2 Motoren, 4- u. 5-Gang, auch einzeln, gegen Gebot. W. Witzgall, 8651 Baumgarten, bei Kulmbach. 38 716

SEITENWAGEN

Verkaufe Steib 500 DM 85.—, 2 Paar Sturzbügel für R 69 o. S. à DM 25.—, 2 Paar Schalldämpfer (Eigenbau), nicht verchr., pass. für R 69 o. S., à DM 15.—. Fr. Langenbach, 6524 Guntersblum, Nordhöfer Str. 15, Telef. 268. 38 746

TR 500 mit KS-Laufrad gegen Gebot. Petersen, 4041 Delhoven, Dormaemaweg. 38 755

Richter-Kabine, passend für Steib S 350, einwandfreier Zustand, 1 Winter gefahren, für DM 80.— zu verkaufen. E. Raffel, 42 Oberhausen, Schladstr. 72. 38 674

Richter-Kabine für TR 500, fabrikneu, Ersatzscheibe, für DM 200.— zu verkaufen. Willy Rey, 5021 Klein-Königsdorf/Köln, Waldstr. 41. 38 651

TRIUMPH

Triumph-Ersatzteillager

BDG 125, BDG 250
Boss, Cornet, Contessa
Rudolf Baitinger, 7 Stuttgart 1,
Hauptstätter Str. 45, Anruf 24 57 12
38 611

Verkaufe: Zündapp 200 S, Bauj. 1956, rot lackiert, zerlegt! Räder neu eingespeicht u. belegt, Reifen 90%, DM 100.—, Reinhold Weigert, 6056 Heusenstamm, Ostendstr. 28. 38 722

Kaufe bar alle KS 601, nur mit TR-Beiw. (Behördenboot). Bauj. u. Preisangabe an R. Cikrit, 6231 Schwalbach/Ts. 38 621

Zündapp KS 100, 9 Monate alt. Festpreis DM 900.—. Ewald Müller, 51 Aachen, Mariabrunnstr. 19, Tel. 2 29 77. 38 727

Von KS 601: 2 Soloantr., 8/39 (neu) u. 8/43, Rahmen mit Brief, Gabel, Räder, Motorgehäuse, Hamburg. Zuschriften unt. M 4159 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 715

Achtung!

Suche guten Motor für KS 601, 1 Hoske-Tank u. Hoske-Tüten. Angebote an Siegf. Haggenmüller, 8122 Ponzberg, Alpenstraße 12/II. 38 693

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 53 16 90

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

1 Maico GS mit sämtlichen Umbauteilen für Straße (Übersetzungen, Räder, Reifen, Zweitmotoren usw.) und **1 NORTON Dominator 88,** Liebhaberfahrzeug, zu verkaufen. Falk W. Brunst, 563 Remscheid-Hasten, Taubenstr. 2. 38 741

Verkaufe Horex Imperator 400 ccm, Vollschwinge, für DM 850.—, und **1 Imperator 400 ccm,** Vollschwinge, mit Sportnockenwelle, neuw. Zustand. **1 Fahrgestell Imperator** mit Motor, jedoch zerlegt, für DM 350.—. **1 DKW 350 ccm,** Zweizylinder, erstklass. Zustand, für DM 650.—. Werner Schmidt, 6101 Nieder-Kainsbach i. Odenw. 38 686

Suche Honda C 110 oder Kreidler Super. Störtzel, 6202 Wiesb.-Biebrich, Adolfs-gäßchen 7. 38 672

Verk. Orig.-Zündapp-Gel.-Gesp. u. 1 Str.-Gesp. KS 601, zus., beide Motoren def., A. Biegler, 6501 Ober-Olm, Pfarrgasse 1. 38 744

Suche BMW R 50 oder Horex Imperator. P. Klein, 85 Nürnberg, Unt. Söldner-gasse 3, Tel. 09 11/22 57 33. 38 697

Alle Teile DKW RT 175 S/VS, Motor RT 175/200, à DM 50.—. DKW 200, 1932, Puch 150 TL, à DM 50.—. Steib S 500 DM 100.—. 2 Fahrgest. à DM 15.—. 2 Räder Maicoletta, 12", mit Bereifung, à DM 20.—, hochgez. Auspuffanl. Horex DM 20.—, Sitzbank (Lederbez.), DM 20.—. Gödecke, 583 Schwelm, Eugenstr. 26. 38 753

Suche gegen Barzahlung guterhaltene Maschine über 600 ccm (bevorzugt: Ariel, BSA oder ähnl.). Angebote unter M 4153 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 645

Suche guterhaltene Indian- oder Harley-Davidson-Maschine gegen bar. Wenn möglich Zusendung von Foto mit Preisangabe. Rudolf Winkler, 753 Pforzheim, Bahnhofstraße 6. 38 806

Eilt! BMW R 51/2, in gutem Zustand, zu verkaufen DM 450.—. **Verkaufe Triumph Cornet 200 ccm,** gut erhalten, mit GS-Reifen 90%, DM 250.—. **Verkaufe von DKW RT 350:** Teile mit bareitem Vorder-rad DM 80.—. Beide Werkzeugkästen à DM 5.—, Tank DM 20.—. **1 Regina-Motor, defekt,** DM 30.—. Robert Bayer, 8121 Rottenbuch, Vogelherd 78. 38 794

TAUSCH

Tausche Zündapp GS 75, Bauj. 63, ca. 3500 km, gegen **500 oder 600 BMW,** gut erhalten. Zuschriften unter M 4160 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 733

Tausche MC-Maschine geg. Sportmaschine! Heinz Kohl, 826 Mühldorf/Inn, Möblinger Straße 13. 38 675

Tausche NSU Supermax mit SW, Bauj. 1959, TÜV 1966, gegen DKW RT 350 S mit SW. Horst Nehls, 404, Neuß, Im Oberfeld 1. 38 730

Suche guterhaltenen Honda 50 ccm 4-Gang-Motor, gebe dafür neuwertige Kreidler-Spezial-Rennverkleidung mit Zubehör. Peter Tester, Hegianwandweg 98, Zürich 3/45 (Schweiz). 38 711

Renault, Bauj. 58, unfallbesch., gegen Seitenwagen für R 51/3 zu tauschen gesucht oder zu verkaufen, und **Hoske-Tank, 28 Liter,** zu verkaufen. Fries, 5406 Winnen-ningen/Mosel, Bachstr. 66. 38 692

Verkaufe oder tausche generalüberh. DKW RT 175 VS gegen Adler MB. Josef Seibold, 8906 Gersthofen, Eschenweg 20. 38 797

Möchte guterhaltenen Roller „Zündapp Bella“ gegen Motorrad mit Seitenwagen tauschen. (BMW bevorzugt.) Bei Mehrwert des angebotenen Fahrzeuges erfolgt sofortige Aufzahlung. Zuschriften unter M 4165 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 773

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, Rentzelstraße 7. 38 633

RENNSITZBÄNKE

DM 70.—, Scheven & Damm, 5039 Weiß, Bez. Köln, Hauptstr. 51. 38 608

Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 38 634

TANKS

Kunststofftanks für Rennmaschinen, passend für Honda, Adler u. a., DM 135.—. Scheven & Damm, 5039 Weiß, Bez. Köln, Hauptstr. 51. 38 607

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.

ALU-Schutzbleche

in vielen Größen
Sitzbänke, Lenker, Zubehör
Fritz Benzinger
307 Nienburg · Bahnhofstraße 3

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

ERSATZTEILE



Eine Fundgrube

für alle Motorradfahrer ist meine seit 1930 bestehende fachmännisch geführte Motorradverwertung.
Laubscher, Stuttgart-W, Rosenbergstr. 84

MOTORENINSTANDSETZUNG

Zylinderschleiferei, Kurbelwellenreparatur, Motorenteile für deutsche und englische Maschinen, Dichtungen, Renold-Ketten, Heli-Coil-Gewinde-reparatur.
Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstraße 3

Girling Federbeine

per Paar DM 78.— liefert: **Joachim Happel, 35 Kassel, Jägerstraße 12**

Zylinderschleifen, Kurbelwellenreparatur aller Typen, mit spez. Pleuellagerungen für NSU-Max, Ducati, Aermacchi, Kreidler, BMW. Spezialist für Zylinderkopfüberholungen aller Art. Motorenteile, Generalüberholungen, Motor-Tuning für alle Zwecke.
Alfons Mohr, Hausen b. Mayen (Netfetal) Tel 26 44

STELLENGESUCHE

Wirtschafts-Ingenieur (HTL), 32 Jahre, verh., gelernter Maschinenbauer, 8 Jahre Industriepraxis, davon 1 Jahr in Afrika (techn. Verkauf, Planung u. Baudurchführung von Industrieanlagen, Rationalisierung, Nachwuchstraining), gute englische Sprachkenntnisse, sucht verantwortungsvollen Wirkungskreis auf dem Motorradsektor, ggf. auch im Ausland, wobei unmittelbarer Kontakt zum Motorrad gegeben sein soll. Zuschriften unter M 4171 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 826

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 4152 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 38 644

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**

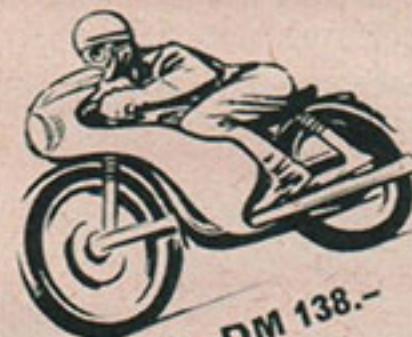
mit Scheinwerferdirekteinsatz und Anschluß-Chromblende

IHR FAHRT DAMIT:



in allen Größen

*schöner
schneller
sicherer
billiger*



ab DM 138.—

Für jeden Maschinentyp passend.

Verkaufe 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 Störy
üb. Hildesheim. 38 548

VERKLEIDUNGEN

Suche dringend Original-Gläser-Verkleid. Typ Monza für Honda CB 72. Fischer, 8803 Rothenburg o. d. T., FIAT-Dienst. 38 765

Fordern Sie unseren kostenlosen Katalog mit der großen Auswahl an C.M.I. Old Farm, Lamberhurst, Kent (England). 38 657

Biete: 1 neue Verkleidung, 1 gefütterte Motorradüberhose. **Suche dafür: 1 Gläser-BMW-Sportverkleidung** (gut erhalten), Typ Nürburg-Spezial (für normalen Lenker!). A. Fischer, 8803 Rothenburg o. d. T., Volkerstr. 18. 38 828

ZUBEHÖR

ZUBEHÖR Katalog anfordern
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
38 642

RENNSTIEFEL

Motor-Rauscher, 8832 Weißenbg.

STURZHELME

Engl. Sturzhelme

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



RÖMER STURZHELME
die meistgetragenen —
die 100 000fach bewährten.
Neuen Katalog K 82 anfordern
Hans Römer, 791 Neu Ulm
Postfach 189

Renn- u. Straßensturzhelme, alle Aus-führungen. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7. 38 632

REIFEN

Pirelli-Ceat, Motor-Rauscher

MONTEURANZÜGE

ital. blau, Motor-Rauscher



... ganz winter uns

Werbung mit „Gewußt wo“

Es gibt viele Sportjournalisten. Nur leider schreiben wenige von ihnen über den Motorradsport — weil nur zu wenige von ihm überhaupt etwas wissen. Mancher würde sicher ganz gern mal was anderes herausstellen als Fußball oder so — nur eben hat er keinen Kontakt mit unserem Sport. War es da nicht eine feine Idee eines cleveren Werbemanns, in der Zeitschrift des Verbandes, dem die meisten Sportjournalisten angehören, diese Anzeige aufzugeben?

HERCULES Geländefahrer

sind Sonntag für Sonntag unterwegs.
Über spannende Kämpfe im Gelände berichten die großen Agenturen.

Bitte schreiben auch Sie über den Geländesport. Sehr viele Ihrer Leser sind wirklich am Motorsport interessiert.

Benötigen Sie Informationen,
schreiben Sie uns bitte.

Nürnberger **HERCULES-WERKE G.m.b.H.**
8500 Nürnberg 22, Postfach 63941 — F. S. 06/22711

Der Aprilscherz

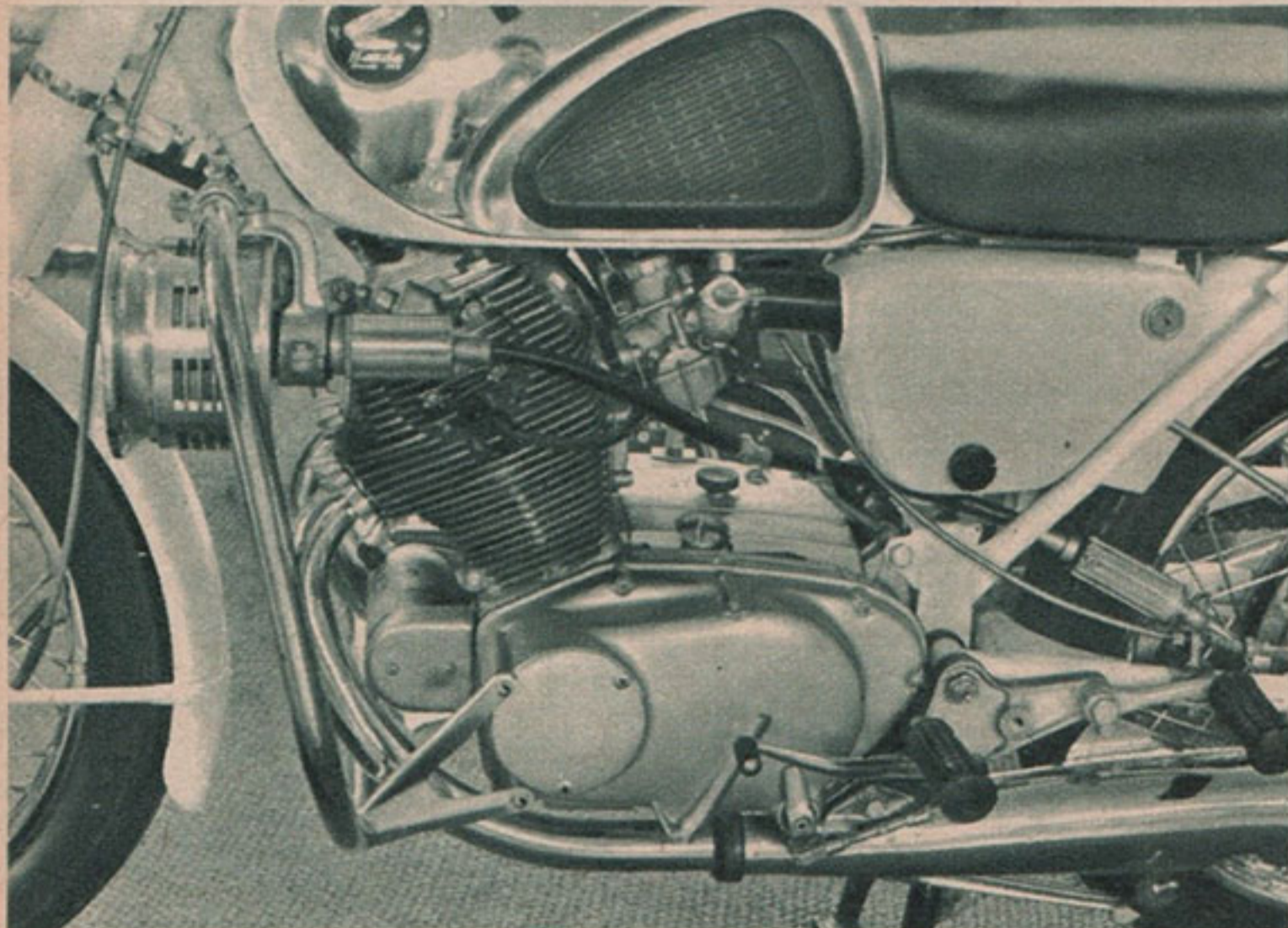
Da bemüht man sich nun jedes Jahr wieder aufs neue darum, eine möglichst interessante und eventuell auch glaubwürdige „April-Erfindung“ zu machen!

Nun gilt es als ausgesprochen unfein, wenn ein Erfinder dem anderen die Erfindung wegnimmt und sie als sein Geisteskind hinstellt. Wäre das nicht der Fall, dann hätte ich jetzt schon eine „April-Erfindung“ fürs nächste Jahr.

Bekanntlich war vom 14. bis 16. März in Nürnberg der „Tag des Zweirads“. Zwar fehlte ein größerer deutscher Motorradhersteller, doch dafür war Honda von Hamburg heruntergekommen. Und auf dem gar nicht kleinen Honda-Stand war auch eine CP 77 in der Aufmachung für die amerikanische Polizei ausgestellt.

Schön in Weiß, Lenker á la Hausherr. Zwei rote Kennscheinwerfer und eine Mords-Sirene. Vor der kleinen Rakete stehen andächtig drei Nachwuchsler zwischen 15 und 17 Jahren und zerbrechen sich den Kopf darüber, was der Topf am linken Sturzbügel bedeuten soll.

Endlich fällt bei einem der Groschen:



„Ich glaube, das ist eine Luftverstärkerbremse, wie bei schnellen Wagen.“ Bei mir dauerte es etwas länger, ehe ich den Gedankengang begriff: Die Sirene wird über eine biegsame Welle angetrieben, wobei die Antriebswalze der Welle durch einen Bowdenzug zur Betätigung der Sirene an den Reifen des Hinterrades gelegt wird und der Reifen so die Sirene antreibt.

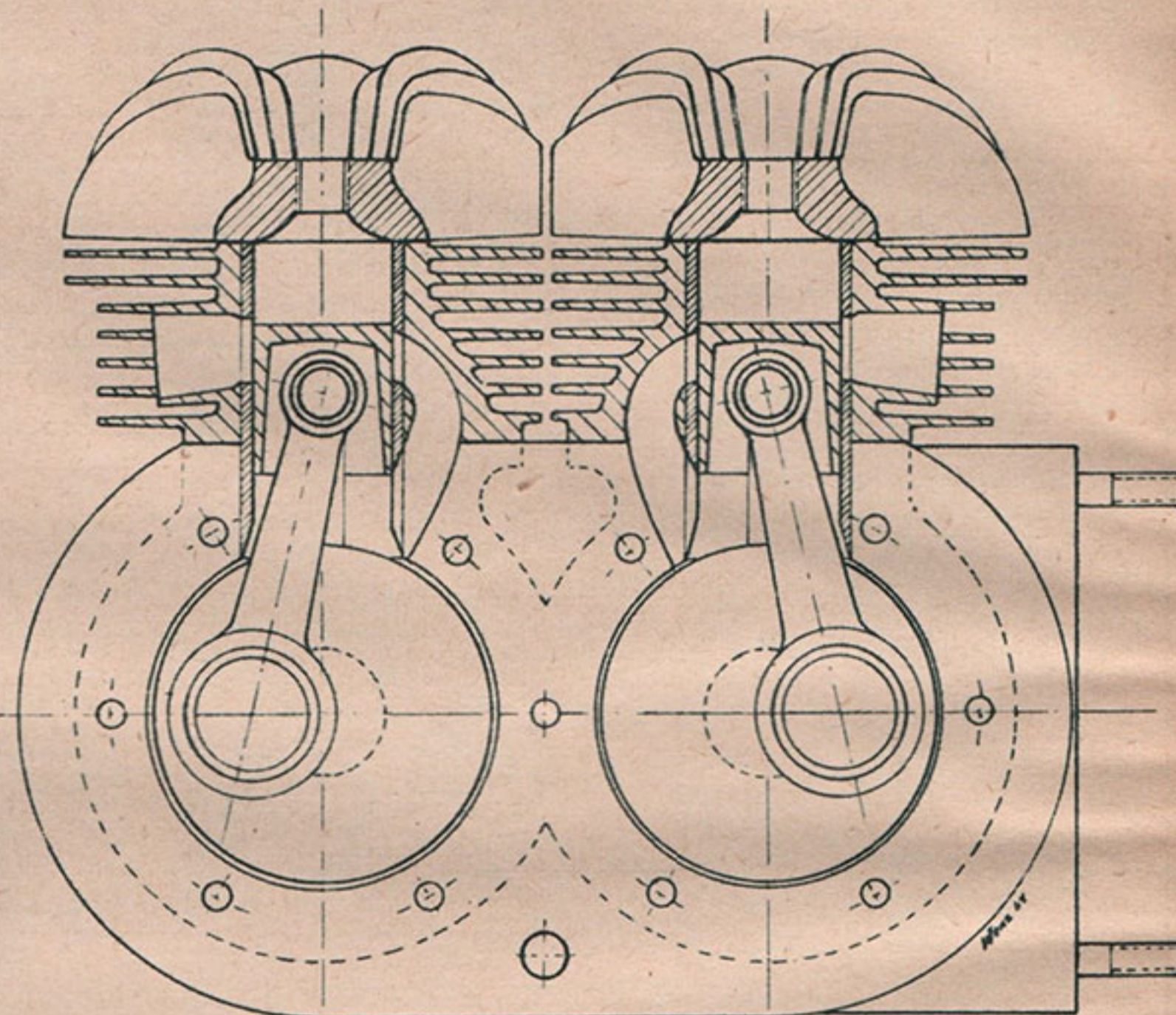
(Ähnlich wurden in den 30er Jahren auch die Antriebsrollen der Luftdruckpumpen für die Motorradfanfaren betätigt. Allerdings wurde hier die ganze Luftpumpe — die einem Dynamo ähnelte — mittels Bowdenzug an den Reifen geschwenkt.)

Unser „Erfinder“ hatte einfach in der umgekehrten Richtung gedacht: „Wenn ich den Lenkerhebel ziehe, dann wird die Walze durch den Bowdenzug an den Hinterradreifen gelegt. Folglich sitzt vorn eine vom Fahrtwind getriebene Einrichtung, die über die Welle auf die Rolle wirkt und den Hinterradreifen abbremst.“

Wenn unser Pfiffikus das Pferd auch beim Schwanz aufzäumte, so hat er sich doch schon Gedanken gemacht, und solch einem „Erfinder“ kann man ja schlecht die Schau stehlen!
MRH

Vierzylinder-Zweitakter mit 50 ccm?

In unserer Sportvorschau im Heft 1/64 wurde (auf Seite 7) über die Pläne der Suzuki-Leute berichtet, die erfolversprechende 250er Vierzylindermaschine evtl. auch in anderen Klassen einzusetzen. Gedacht war (und ist) an einen aufgebohrten Viertellitermotor für die 350er Klasse. Was aber ließ der vermaledeite Druckfehlerteufel dann im Heft erscheinen: „Wer die auf 50 ccm gebrachte Vierzylindermaschine (das hat man ernstlich vor!) fahren wird, ist noch nicht bekanntgegeben worden.“ Das sollte also 350 ccm heißen, einen 50 ccm-Vierzylinder wird man uns hoffentlich ersparen.



Aber einer unserer Leser, der sich zeitlebens mit dem Bau kleinster Motoren beschäftigt hat, fühlte sich durch diese Notiz doch inspiriert und schickte uns (samt der Skizze) das nachstehende Gedichtchen:

Teufelswerk

Der Druckfehlerteufel in Heft eins, auf Seite sieben,
hat mich wieder mal ans Brett getrieben:
Vier Töpfchen, zwar ein wenig klein,
sollen zusammen fünfzig Kubikzentimeter sein.
Mit 25,2 ist die Bohrung bestimmt,
und für die Kühlung — sorgt der Wind.
Im Schnittbild ist schon manches zu sehn —
und wer einen möchte — es könnte geschehn.
Oder — soll man nur darüber lachen?
Der Teufel treibt doch tolle Sachen!

Fu.

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: Obering. Siegfried Rauch (für den Inhalt verantwortlich), Ernst Leverkus, Redaktionsassistent Hans-Joachim Mai. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belser, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonntag. 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“



Neue
**Römer-
Helme**
in Jet-Form



Von der
OMK und ONS
anerkannt

HANS RÖMER · 791 NEU-ULM / DO
Helme und Ausrüstungen Telefon: 0731 78452-54
Postfach 189



Hestrü-Beinschilde

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

Federbein-Anbausätze

**NSU
Max
Lux
Fox**
(auch Super) zum Selbsteinbau-
tausendfach bewährt



Schraubbefestigung, kein Schweißen.
Verstellbare Federbeine weiter ver-
bessert für Vorder- und Hinterrad-
schwinge.

Fordern Sie Prospekte für Ihren Typ.

G. GEHRING
MÜNCHEN - Obermenzing
Adelsbergstraße 1 Telefon: 5736 33

MARQUARDT-Fahrmäntel



für Motorrad-, Roller-
und Moped-Fahrer.
Der ideale Fahrmantel
für jedes Wetter

In 14 verschiedenen Größen ständig am
Lager.
Bitte verlangen Sie kostenlos Preisliste 23

W. Dillenberg, 7 STUTTGART-VAIHIN-
GEN, Hauptstraße 100
Telefon 7881 03

Motorrad-Zubehör — Helme
Brillen — Schutzscheiben



**Emil
Weigert** 85 NÜRNBERG
Ludwigstraße 50

STELLENANGEBOTE

Suche dringend einen gelernten Kfz-
Handwerker für unsere Werkstatt.
Zimmer ist vorhanden, kann sich
evtl. mit mir aktiv bei Moto Cross
beteiligen. Gerhard Stauch, 7021
Sielmingen/Filder. 38 745

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. 38 609

VERSCHIEDENES

Suche 4,2 PS 50 ccm-Zündapp- od. Kreidler-
Motor mit Auspuffanlage. Angebote an
H. Haag, 67 Ludwigshafen, Georg-Büchner-
Straße 12. 38 695

Verkaufe Heinrich-Knieverkleidung mit
Blinker DM 80.—. 1 Trafokern 6 kW
DM 45.—. K. H. Feemers, 4425 Billerbeck,
Krs. Coe., Gartenstr. 4. 38 709

Welcher Ausweis- oder Lizenzfahrer sucht
Beifahrer für 1964. Angebote unter M 4158
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 38 699

Barbour Gr. 52/54 für Gelände gesucht.
G. Duthorn, 75 Karlsruhe, Sofienstr. 189 a.
38 667

Verkaufe „das MOTORRAD“, Jahrgang
1954 bis 1963. H.-W. Pohlmann, 2359 Götz-
berg über Kaltenkirchen. 38 735

Harro-Rennkombi, 168—170 cm, neuw.,
DM 160.— zu verkaufen. Egon Vinatzer,
Dornbirn, Eisengasse 38 (Österr.). 38 666

Meisterschüler sucht ab 4. 5. in Oldenburg
Sportskameraden u. Unterstellmöglichkeit
für R 50 Solo. Angebote unter M 4149 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 38 616

Gefederter Anhänger mit Kupplung, gut
für 75 kg, neuwertig, Festpr. DM 80.—.
Ewald Müller, 51 Aachen, Mariabrunn-
straße 19, Telefon 2 29 77. 38 728

Barbour-Anzug, im int. Motorsp. erprobt.
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7.
38 631

Immer mehr entscheiden:
Gläser-Sport verkleiden!



Welches sportliche Mädel kommt mit
Schweiz. Techn. (30), im Mai, auf Roller-
fahrt (Frankreich—Spanien). Zuschr. mit
Bild unter M 4156 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 38 668

Suche Handbuch für BSA A 10 Golden
Flash, Bauj. 1958. Zuschriften an Werner
Doerfler, 8906 Gersthofen, L.E.W. Kol. 7.
38 688

Verkaufe günstig neuwertige Lederaus-
rüstung für schlanke Figur, Gr. 180:
1 Jeans mit fest angesetztem Nieren-
schutz, 1 Jeans Normalform, 1 Leder-
jacke mit abnehmbarem, 1 Lederjacke mit
festem Nierenschutz, 1 Paar Pelzstiefel,
Gr. 45, halblang. Anfragen unter M 4163
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 38 750

ACHTUNG! SUCHE „das MOTORRAD“,
Heft 15 bis 23/1959. Zuschr. mit Preisang.
an Franz W. Berger, 4155 Greifath, Bruck-
hauser Straße 54. 38 670

Totalausverkauf:
1 Zündapp 200 S, gut erh., DM 275.—.
1 NSU Max, neuw. Zustand, DM 190.—.
1 Alu-RS-Tank f. BMW, 28 Ltr., DM 150.—.
1 kompl. Rad, V.-Nabe, Alufelge 19", be-
reift mit 19 x 3,50 S, einschl. Bremsanker-
platte, kompl., DM 110.—. 1 Magnetzün-
der, kompl., R 50, DM 50.—. 1 Licht-
maschine R 50 DM 70.—. 2 Zylinderköpfe
R 50 à DM 40.—. 2 Lichtmasch.-Deckel,
poliert, R 50, à DM 8.—. 1 RS-Nocken-
welle R 50, neu, DM 35.—. 1 Räderkasten-
deckel DM 25.—. 2 Ansaugkrümmer R 67/2
à DM 5.—. W. Späth, 85 Nürnberg,
Cranachstr. 38. 38 802

Suche dringend „MOTORRAD“ Nr. 25/62.
D. Peters, 297 Emden, Faldernstr. 9.
38 757

Motorradfahrer (R 69 S), 24 Jahre, möchte
auf diesem Wege nettes Mädel aus dem
Raum Hamburg kennenlernen. Zuschriften
unter M 4167 an „das MOTORRAD“,
Stuttgart, Postfach 1042. 38 801

Suche Schorsch-Meier-Soziuskissen, auch
gebraucht. G. Stich, 8106 Oberau. 38 787

Dellorto 2 St. neuwertige 26 mm Ø SSI A
mit 3 A.-Trichter u. 2 Schwimmer. (flach
u. rund) u. 20 St. Düsen gegen 2 St.
28—29 SSI zu tauschen gesucht. S. Fischer,
8021 Hohenschäftlarn, Mauberger Str. 1.
38 809

Suche für gemeinsame Fahrten mit großem
NSU Sportmax-Gespann nettes Mädel von
20—25 Jahren, welches für Motorradsport
interessiert ist. Möglichst Raum Nieder-
sachsen. Zuschriften unter M 4170 an „das
MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042.
38 825

Lederjeans, schw., neuw., Gr. 1,80, Bw.
90, DM 90.—, sowie schwarze Lederweste
Gr. 50, neuw., DM 90.— zu verkaufen.
Adolf Bahlinger, 7 Stuttg.-Weilimdorf,
Schlangenweg 27, I. St. 38 770

Sitzbank für Imperator, gut erh., DM
40.—. Denfeld-Bank, Bezug defekt, DM
10.—. F. Kupperle, 6908 Wiesloch, Postamt.
38 766

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-Ver-
gaser 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, Mein-
straße 14. 38 496

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

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

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

R 60-Familie sucht 3- bis 4-Zimmer-Woh-
nung im Raum Stuttgart-Nord (15 km
Umkreis). Zuschriften unter M 4164 an
„das MOTORRAD“, 7 Stgt., Postf. 1042.
38 759

Verkaufe: 50 ccm MASERATI (Renn-
maschine), evtl. Teile einzeln. 1 Motor
ADLER MB 200, Bauj. 1954. Von ADLER
MB 250, Bauj. 1953: Rahmen (grün),
Gabel, Stoßdämpfer, verdr. Scheinwerfer,
Schutzblech, 2 Felgen, Tank. Zuschriften
mit Preisangebot an G. Gabriel, 8532 Küls-
heim Nr. 9 (Mr.). 38 440

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

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

Suche für gemeinsame Fahrten mit großem
BMW-Gespann nettes Mädel von
20—30 Jahren, welches sich für Motorrad-
sport interessiert. Möglichst Raum Ham-
burg-Schleswig-Holstein. Zuschriften unt.
M 4144 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 38 533

**Ihr
Vorteil**

ist es, wenn Sie sich im
225-seitigen Fotokatalog
informieren, bevor Sie
sich zum Kauf einer
Foto- oder Filmkamera,
eines Projektors oder
Feldstechers entschie-
sen. 277 günstige Ange-
bote. 1/5 Anzahlung, 10 Raten, 20 Schaja-
Vorteile, Ansicht, Garantie. Alte Kamera
nehmen wir in Zahlung. Schreiben Sie an
PHOTO-SHAJA
ABT. 22 MÜNCHEN 22

**Spezial-
Zweirad-Versicherungsbüro**

Jahresbeiträge für Krafträder:
bis bis bis bis bis über
50 ccm 100 ccm 175 ccm 250 ccm 475 ccm 475 ccm
64,- 24,- 54,- 70,- 161,- 214,-

Deckungssummen:
500000 DM für Personenschäden
100000 DM für Sachschäden

50 % Rabatt gewähren wir für Pkw, Kombi
und Kleinbusse schon nach 3 Jahren
schadenfreien Verlaufs, 30 % nach 2
Jahren und 10 % nach 1 Jahr, auch in
Orten über 5000 Einwohnern.

Alle Sach- und Lebensversicherungen durch Ihren
Spezialisten: **Hans Ehlert**, Generalagentur
der LHU, 7073 Lorch/Württ., Adalbert-
Stifter-Str. 6, Arbeitsgebiet Baden-Württemberg,
Rhein-Pfalz, Rhein-Hessen, Saarland und Hessen bis
zur Mainlinie.



Diese **Leuchte** komplett mit Sockel
liefert für nur DM 5.—
Joachim Happel, Kassel, Jägerstr. 12

**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 Erfah-
rung in der Fahrlehrer-Fachausbildung.
Erstklass. Referenzen u. beste Erfolgsnach-
weise bei modernstem Lehrmaterial

**Gediegene
Berufsausbildung
durch Christiani-Fernstudium**

Stellung sichern, Einkommen und Ansehen steigern durch
bessere Ausbildung und gehobene Allgemeinbildung.

Techniker-Lehrgänge:
Maschinenbau Elektrotechnik Radiotechnik Bautechnik

Berufsaufbau-Lehrgänge:
Automation (Steuerungs- und Regelungstechnik)
Konstruieren für Maschinenbautechniker

Lehrgang Datenverarbeitung:
Lochkartenverfahren und elektronische Datenverarbei-
tung für Damen und Herren, die Tabellierer und Pro-
grammierer werden wollen. Keine Vorbildung nötig.

Lehrgänge für gehobene Allgemeinbildung:
Allgemeines Wissen (Deutsch, Geschichte, Gemeinschafts-
kunde, Wirtschaftsgeographie, Englisch) Fachschulreife
Mathematik — Kurzlehrgang Stabrechnen

Studienführer u. Probelehrbrief unverbindlich. Schreiben
Sie eine Postkarte: Schickt Studienführer und Probe-
lehrbrief für Lehrgang. (Fachrichtung angeben). Karte
heute noch absenden an das anerkannte Lehrinstitut
Dr.-Ing. Christiani 775 Konstanz Postf. 1354



Das wird bestimmt der schönste Urlaub meines Lebens!

Haben Sie das je sagen können? So richtig überzeugt, voller Begeisterung und fröhlicher Erinnerung an irgendwelche Tage, erfüllt mit Erlebnissen Ihrer Sehnsucht. Noch gibt es Winkel auf dieser Erde, dicht bei uns und unseren Nachbarn, die vielleicht gerade für Sie bestimmt sind, Ihnen zu gefallen.

Kommen Sie mit, fahren Sie hinaus mit „sommer-reisen 64“. Dieses vielseitige Reiseheft von „auto motor und sport“ schenkt Ihnen wieder eine besondere Fülle wertvoller Reisetips. Und wenn Sie lieber schon heute als erst morgen Urlaub machen möchten, nehmen Sie „sommer-reisen 64“ zur Hand und wählen Sie sich das Ziel

Ihrer Träume. Erleben Sie schon heute voraus - was Sie morgen, in den Ferien, erwarten dürfen.

Wenn Sie wieder zurückkommen, gut erholt, voller Begeisterung, Fröhlichkeit und Zufriedenheit, werden Sie es glücklich ausrufen: es war der schönste Urlaub meines Lebens!

Erhältlich im Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt von VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE, 7 Stuttgart 1, Postfach 1042

Bestellschein

Liefere mir bitte sofort ____ Expl. **sommer-reisen 64** zum Einzelpreis von DM 2.50 + Porto (50 Pf)

Der Betrag ____ wird am ____ auf Postscheckkonto Stuttgart 5346 eingezahlt

Der Betrag kann bei Lieferung durch Nachnahme erhoben werden

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

Beachten Sie bitte, daß bei Nachnahme 50 Pfennig Postgebühren hinzukommen

Vor- und Zuname

Postleitzahl und Ort

Straße und Hausnummer

Mo 8/64

