

# DAS **MOTORRAD**

## GROSSER SPORT-AUFTAKT:

Eifelrennen

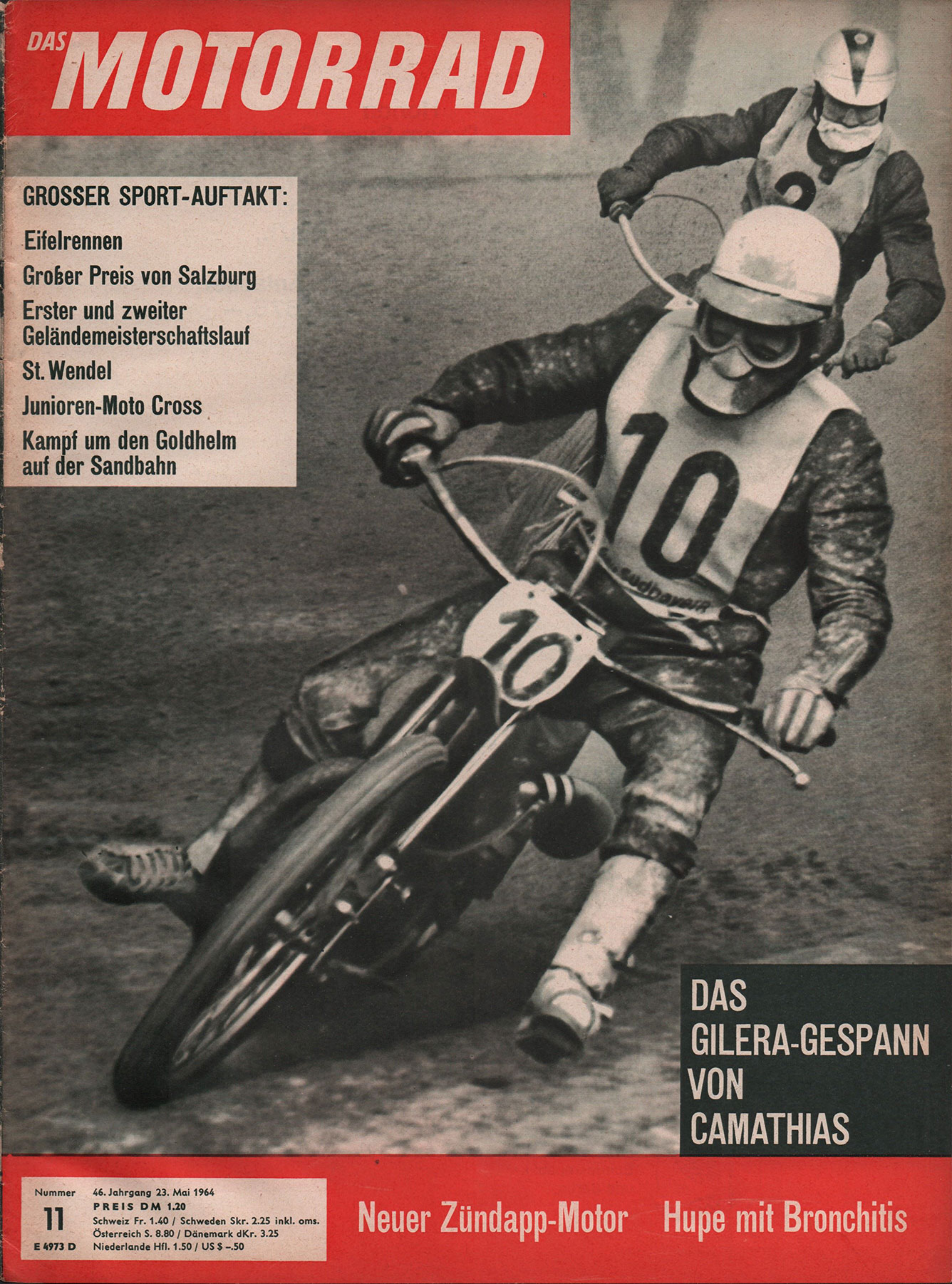
Großer Preis von Salzburg

Erster und zweiter  
Geländemeisterschaftslauf

St. Wendel

Junioren-Moto Cross

Kampf um den Goldhelm  
auf der Sandbahn



DAS  
GILERA-GESPANN  
VON  
CAMATHIAS

Nummer 46. Jahrgang 23. Mai 1964

PREIS DM 1.20

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

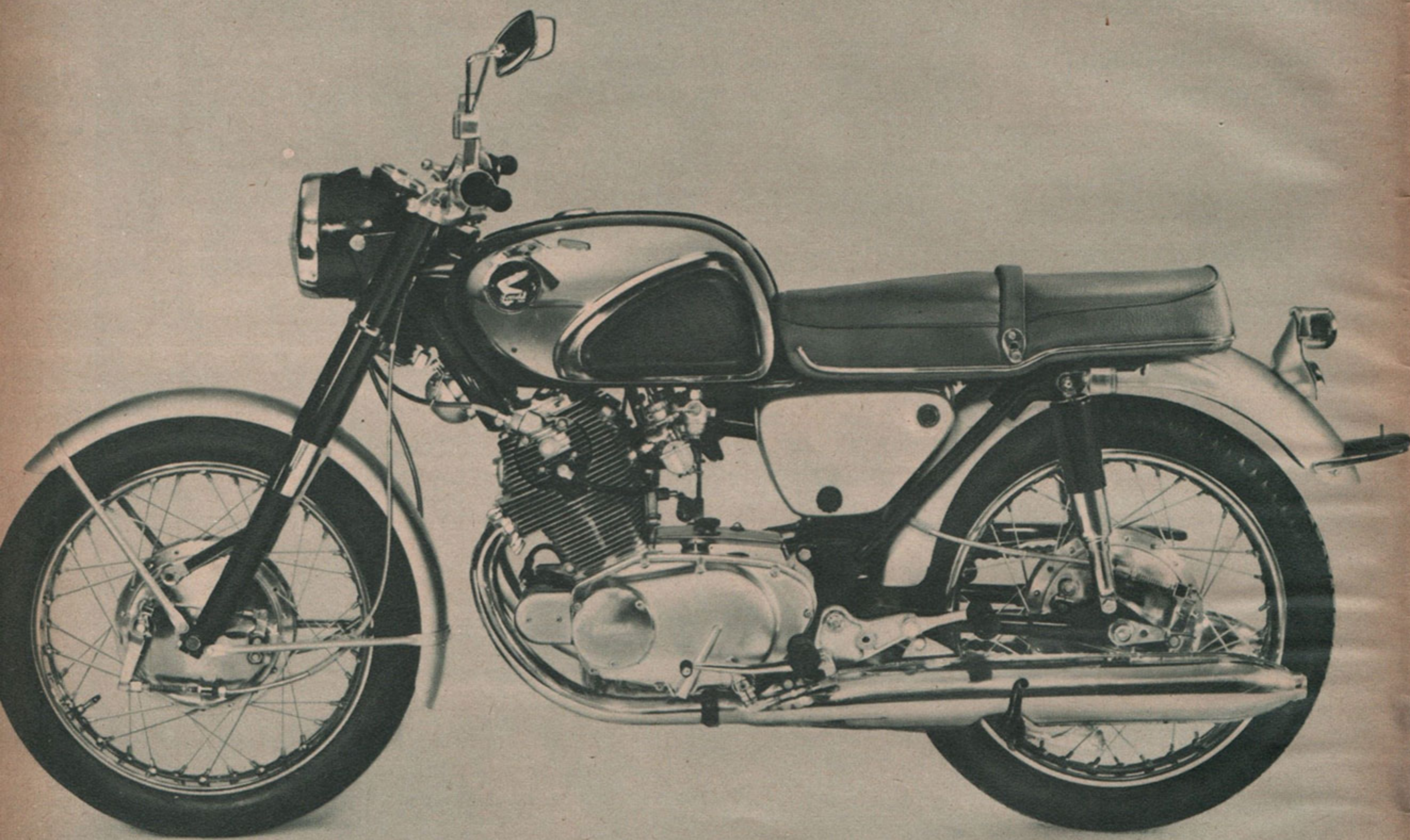
Österreich S. 8.80 / Dänemark dKr. 3.25

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

Neuer Zündapp-Motor Hupe mit Bronchitis

**Honda  
Dream Super Sport**

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



# HONDA

**HONDA — 7mal Weltmeister · Größter Motorradhersteller der Welt**



650 Fachhändler  
in der  
Bundesrepublik  
und Berlin



Das neueste  
**Esso Reise-Brevier**  
jetzt kostenlos an Esso-Stationen!

Ab sofort ist das neueste ESSO Reise-Brevier an den ESSO-Stationen zu haben. Mit seinem auf 64 Seiten erweiterten Umfang ist es für alle Autofahrer eine nützliche Hilfe für die Sommerreise. Eine Fülle wichtiger Informationen, Tabellen und Tips – ergänzt durch die bekannte und beliebte „Denk-an-alles-Liste“ – wird Ihre Reiseplanung und Reisevorbereitung wesent-

lich erleichtern. Es ist diesmal sogar Platz vorgesehen, damit Sie sich an jedem Reisetag in Stichworten die wichtigsten Ereignisse oder Eindrücke notieren können.

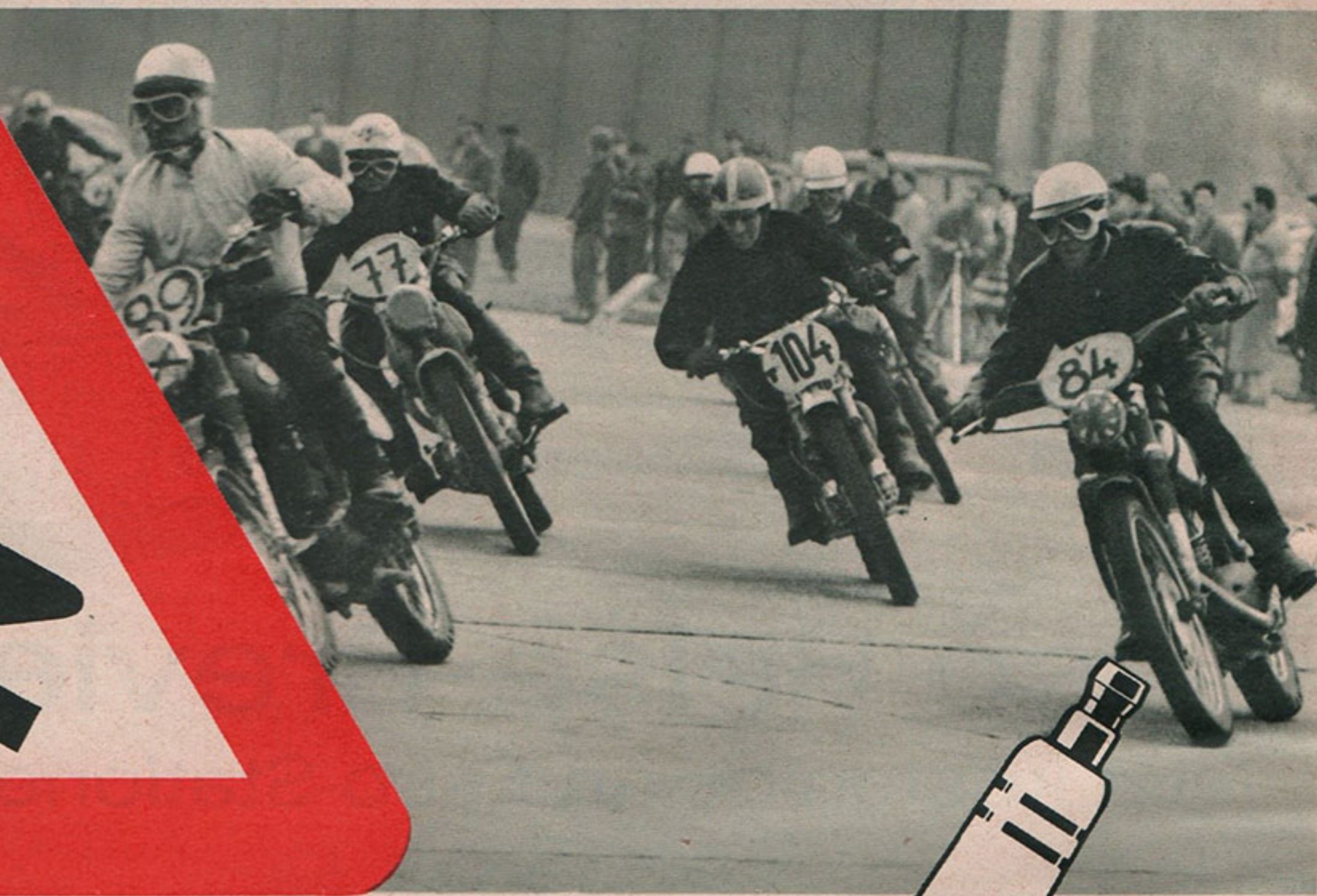
Fragen Sie bei der nächsten ESSO-Station nach dieser reichhaltigen, für Kraftfahrer kostenlosen Broschüre. Der freundliche ESSO-Tankwart wird sie Ihnen gern überreichen.

**Fahren Sie zur Esso-Station!**



# Im Stil der Meisterfahrer

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

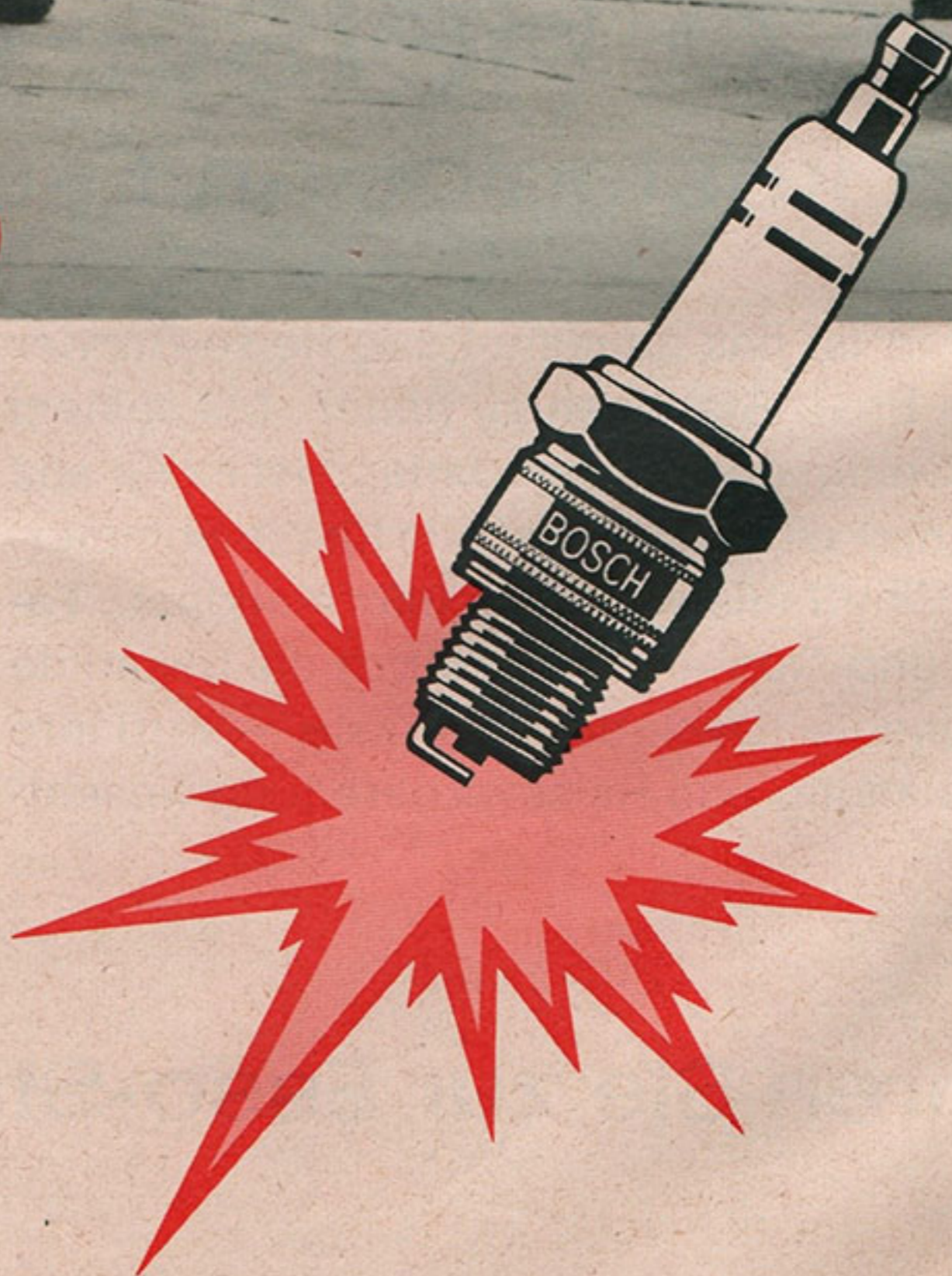


Abgestimmt auf den Verkehr von heute

# BOSCH ZÜNDKERZEN

*thermo-elastic*

M11 S für Mopeds  
P11 S für Roller und Motorräder



### INHALT

Mit und ohne Auto . . . . .	291
Eifelrennen 1964 . . . . .	292
Ein neuer Zündapp-Motor . . . . .	294
Großer Preis von Österreich in Salzburg . . . . .	295
Die Geländesaison begann: 1. und 2. Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft . . . . .	296
Moto Cross-Juniorenpokal 6. Hügheimer Moto Cross . . . . .	300
Ladegleichrichter mit Kühlgebläse . . . . .	300
Camathias fuhr mit seinem Gilera 4- Gespann (beinahe) Weltrekord . . . . .	301
12. Internationaler Preis des Saar- landes in St. Wendel . . . . .	302
Die Hupe hat Bronchitis . . . . .	304
Die Hülle muß fallen . . . . .	305
Kampf um den Goldhelm . . . . .	306
Gewußt wo . . . . .	308
Reden wir vom Sport . . . . .	309
Ganz unter uns . . . . .	316

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:

Manche mögen ihn ja nicht, den Sport mit Motor-  
rädern auf Sand-, Gras- und Aschenbahnen; aber  
wenn man bedenkt, daß beim Rennen um den Gold-  
helm an die 25 000 Zuschauer die Münchner Sand-  
bahn umsäumten, beinahe so viele wie in St. Wendel,  
dann zeigt das doch, wie groß das Interesse auch an  
dieser Sportart ist. Foto: Mühlberger

#### Rücktitel:

Nicht immer waren „schöne“ Motoren auch gute  
Motoren — aber der A 65 von BSA ist eine saubere  
Konstruktion, und ihn anzuschauen ist eine Freude.  
Foto: Klacks

# MIT UND OHNE AUTO

Seit weit über einem Jahr liegt auf meinem Schreibtisch ein Brief — mal rechts, mal links, mal obenauf und mal ganz unter allem drunter. Der Schreiber des Briefes hat wohl nicht auf eine Antwort gewartet, aber sein Brief geht mich an und verlangt eine grundsätzliche Stellungnahme.

Einige Wochen, bevor ich diesen Brief erhielt, bekam ich von der Redaktion des MOTORRAD den Auftrag, einen Bericht über den Moto Cross-Weltmeisterschaftslauf in Immenstadt zu schreiben.

Der Mann, der dann später den bösen Brief schrieb, hatte ebenfalls vor, nach Immenstadt zum Moto Cross zu kommen, und da er eine neue 250er Honda Super-Sport besaß, auf die er mit Recht stolz war, hatte er die nette Absicht, in Immenstadt dem dort vermutlich anwesenden Berichterstatter vom MOTORRAD seine Honda zu zeigen. Er wußte zwar nicht, wie dieser Berichterstatter aussehen würde, aber er glaubte ihn unschwer auf der vom Veranstalter für Berichterstatter vorgesehenen Pressetribüne finden zu können. Da er ihn nicht fand, setzte er sich zu Hause hin und schrieb einen Brief an die Redaktion nach Stuttgart: „Ein Mann von unserem ‚Blättle‘ wäre in dem Haufen von gelangweilten Affen auf der Pressetribüne als Fremdkörper erschienen — die waren bestimmt alle mit dem Auto gekommen.“

Zugegeben — es gab dort auch „Gelangweilte“ auf der Pressetribüne, Kollegen von Lokalredaktionen beispielsweise, die keine ESO von einer Maico unterscheiden konnten, und denen sicher unklar blieb, warum man mit knatternden und stinkenden Motorrädern auf einer Kuhweide herumfährt. Einer von ihnen sagte es auch ganz klar: er bedauere, nicht nach München zum Wetschwimmen der amerikanischen Mädchen gefahren zu sein.

Ob aber ein Vertreter der Motorrad-Fachpresse unbedingt als Fremdkörper erscheinen sollte, möchte ich doch sehr in Frage stellen. Wenn einer abends ins Kino kommt und seinen Sturzhelm erst bei Beginn der Wochenschau absetzt, weil die hinter ihm Sitzenden nichts sehen können, dann ist er natürlich ein „Fremdkörper“ unter den Normalbürgern — aber keine erfreuliche Erscheinung. Genausowenig paßt ein kleinkariertes Cadenabbia-Boccia-Hut auf den Kopf eines Florett-Fahrers, der sich auf der Reise nach Spanien befindet.

Oder waren dem Briefschreiber meine Gesichtszüge zu nichtssagend? Hielt er mich für einen verklemmten Lloyd-Fahrer? In diesem Fall muß ich ihn berichtigen: ich fahre seit 30 Jahren Motorrad und habe es bisher auf 51 Maschinen gebracht.

Natürlich wäre es auch möglich, daß ich gerade irgendwo an der Strecke war, als ich vom Honda-Mann auf der Pressetribüne gesucht wurde. Übrigens: wenn seine Honda neben einer weiteren auf einem Parkplatz nahe bei Start und Ziel stand, kann ich ihn beruhigen: die habe ich mir sehr gründlich angesehen.

Viel mehr als die „gelangweilten Affen“ und der Mangel, kein Fremdkörper zu sein, hat mich aber der Satz: „... bestimmt mit dem Auto gekommen ...“, beunruhigt. Ja, er hat recht, auch ich als Vertreter des MOTORRAD habe es fertiggebracht, mit dem Auto nach Immenstadt zu fahren. Nicht weil ich mir mit meinen über 45 Jahren die Fahrt mit dem Motorrad nicht mehr zugetraut hätte, und auch nicht, weil ich bereits so viel Honorare vom MOTORRAD erhalten hätte, daß ich es meinem Einkommen schuldig wäre, ein Auto zu verwenden! Der Grund war viel simpler: ich mußte einen Fotografen einschließlich Ausrüstung und eine Schreibmaschine mitnehmen. Das wäre ansonsten nur mit einem Gespann möglich gewesen. Ich habe aber kein Gespann, sondern nur eine Solomaschine und einen VW. Das Gespann wäre natürlich ein viel schöneres Fahrzeug als der VW, und ich hätte dort ebenfalls Platz für einen Koffer mit dem zweiten Anzug, den man z. B. in Immenstadt brauchte, weil abends ein festlicher Empfang beim Oberbürgermeister für Fahrer und Presse war, und man dort allgemein im dunklen Anzug kam (auch die Fahrer — alldieweil die, wie ihre Kollegen Straßenrenn- und Geländefahrer, nämlich auch notgedrungen ein Auto als Transportgerät benutzen!). Aber alle Liebe zum großen Gespann nützt nichts, wenn am Wochenende die Oma, die Mutti, zwei Kinder und der Hund mitwollen. Das ist einfach nur mit vier Rädern möglich, und für alle, die sich hier in ähnlicher Situation befinden wie ich, bleibt das Motorrad nur noch ein bedingt zu Transportzwecken geeignetes Sportgerät, dessen Besitz neben dem Wagen bereits einen gewissen Luxus darstellt. Das ist eine Tatsache, die man gar nicht verschämt zu verschweigen braucht. Wenn ich wirtschaftlich in etwas schlechteren Verhältnissen lebte, müßte — in meiner Situation, s. o. — zuerst das persönliche Hobby daran glauben, das ist doch wohl selbstverständlich, als daß das Motorrad verkauft oder zumindest abgemeldet werden. Von dem VW haben ja doch immerhin fünf Familienmitglieder etwas, vom Motorrad nur ich allein.

Mir macht es übrigens auch keinen übermäßigen Spaß, nur mit einer 100er herumzufahren und von den „Zünftigen“ als unterentwickelt belacht zu werden. Seit meiner R 5 im Jahre 1939 träume ich von einer großen BMW, kann mich aber nicht entschließen, die Kinder deswegen mit Margarine zu ernähren — Butter statt BMW!

Man hört oft von englischen Lords oder Wunderknaben an Rhein und Ruhr, die Ostern in St. Tropez verbringen und sich ein schnelles Motorrad mitnehmen. Ein dreifach Hoch auf diese Snobs, aber es wird doch wohl niemand glauben, daß die nicht noch mindestens einen Wagen in der Garage haben!

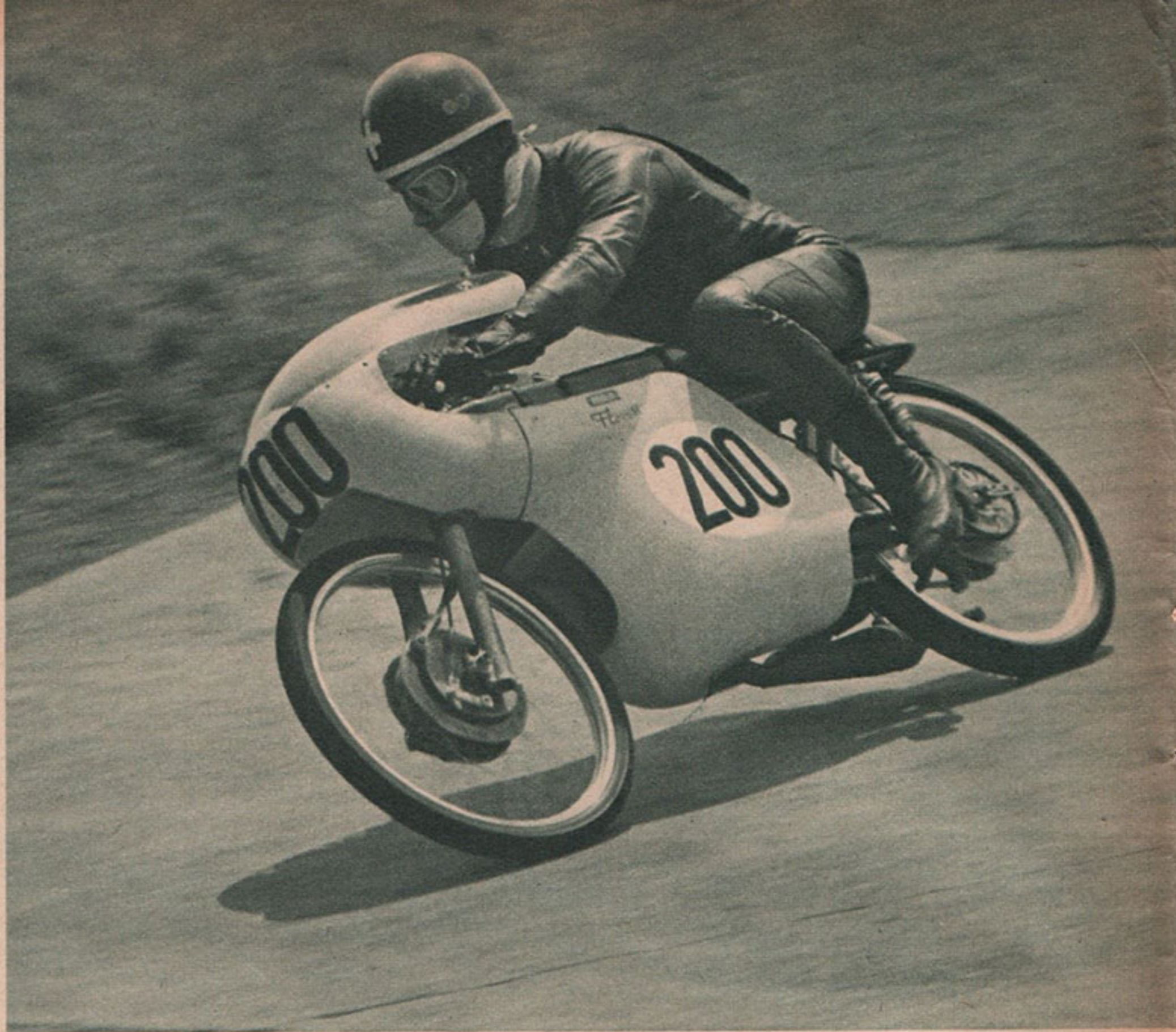
Es gibt Fanatiker, die jeden, der gelegentlich auf den Wagen umsteigt, als eine Art Verräter betrachten. Das ist ein Unfug, gegen den ich mich wehre. Man kann durchaus noch mit ganzem Herzen beim Motorrad sein und sich trotzdem der Möglichkeiten eines Autos bedienen, selbst wenn es darum geht, einen Bericht über eine Motorrad-Veranstaltung für das MOTORRAD zu schreiben. Scipio

Die deutsche Straßenrennsaison begann auf dem Nürburgring -

aber es gab nur einen deutschen Klassensieger, Heiner Butz auf seiner 350 ccm Norton -

und Luigi Taveri gewann drei Klassen beim

# EIFEL- RENNEN 1964



Die Freude, daß der Winter vorbei war und die Rennsaison anfang, wurde durch das schlechte Wetter etwas beeinträchtigt. Die Eifel zeigte sich von ihrer unangenehmsten Seite, Regen, Nebel und Kälte machten jedem zu schaffen. Freitag morgen war sogar durch Bodenfrost teilweise Eis auf der Strecke, das dann aber glücklicherweise schnell abtaute. So fand das Freitagstraining nur im Regen statt.

Eine lobenswerte Anordnung der Rennleitung war der Fortfall der Zeitnahme am Vormittag. So war allen Fahrern die Möglichkeit gegeben, sich in Ruhe und unbelastet die notwendige Streckenkenntnis anzueignen. Von dieser Möglichkeit wurde reger Gebrauch gemacht.

Insgesamt waren Fahrer aus 17 Nationen gemeldet worden. Aber besonders gespannt waren wir auf das Abschneiden der Lizenzneulinge, die in großer Zahl die Ausweisklasse verlassen mußten. Ist doch allgemein bekannt, daß Ausweis- und Lizenzklasse zwei verschiedene Paar Schuhe sind!

Beim Nachmittagstraining war dann Anscheidt in der 50 ccm-Klasse mit 103,5 km/h und in der 125 ccm-Klasse (auf Bultaco) mit 113,1 km/h Trainings Schnellster. In der 125 ccm-Klasse fanden wir schon an vierter Stelle Richard Thomas auf Honda, der uns in den vergangenen Jahren in der Ausweisklasse durch seinen guten Fahrstil immer wieder aufgefallen war. Taveri fuhr auf seiner Zweizylinder-Honda in der 250 ccm-Klasse mit 113,7 km/h schnellste Trainingszeit der Solisten. In der 350 ccm-Klasse zeichnete sich eine Auseinandersetzung zwischen Butz, Duff, Hoppe und Thalhammer ab.

Groß war unser Erstaunen, als in der Halbliterklasse H. W. Schmidt auf seiner Stoßstangen-BMW 113,00 km/h fuhr. Ihm folgten Scheimann, Burne/Südafrika und wieder zwei Neulinge — Seidl und Enders. Sicher war für Schmidt das schlechte Wetter günstiger, da die anderen ihre volle PS-Leistung gar nicht auf den Boden bringen konnten, aber Fahrenkönnen und fahrerischer Einsatz wurden dadurch nicht geringer. Bei den Gespannen waren Deubel/Hörner mit 115,00 km/h Trainings Schnellster, gefolgt vom Nachwuchs, dem Juniorenmeister des Vorjahres Schauzu/Schneider auf der von Muthig getunten Stoßstangen-BMW. Camathias startete zur allgemeinen Enttäuschung auf BMW. Die angekündigte Vierzylinder-Gilera war nicht rechtzeitig fertig geworden.

Bei langsam auf trocknender Strecke zogen am Samstag die Trainingszeiten an. Aber auch jetzt zeigte sich unser Nachwuchs von seiner besten Seite, viele von ihnen fuhren prächtige Zeiten.

Im Fahrerlager waren eine Menge interessanter Maschinen zu sehen. In der 50er Klasse macht nun die spanische Derby neben Tohatsu Tansini mit. Bei den 125ern waren Honda und Bultaco, MZ, MV, Ducati und Lube (auch eine Spanierin) zu finden, während bei den 250ern der vorbenannte Reigen noch durch Aermacchi, Greeves und Benelli

erweitert wurde, ohne daß die betagten NSU und Adler vergessen sein dürfen. In der 350er Klasse wären neben den AJS- und Norton-Maschinen noch eine einsame Parilla und Maltrys Twin zu erwähnen. Letztere fiel aber schon bald aus, denn beim Warmfahren war der Kupplungskorb abgeschert. Thalhammer, der sowohl in der 350er als auch in der 500 ccm-Klasse auf der Maltry starten wollte, zeigte sich nicht sehr zufrieden.

Bei den 500ern und den Seitenwagen konnte man sagen: wie gehabt. Nur Scheidegger, der unermüdlich etwas Neues zu finden trachtet, fiel etwas aus dem Rahmen des üblichen: er hatte seinem BMW-Liegestuhl auf der Vorderhand und dem Seitenwagen ein 10 Zoll-Rad vom Mini-Cooper verpaßt. Durch die größere Auflagefläche des Reifens verspricht er sich eine bessere Führung und kürzere Bremswege.

Was uns und vor allem den Fahrern am Fahrerlager mißfiel, war die Aufteilung der Boxen. Um nicht mißverstanden zu werden: nicht die Aufteilung Wagen- und Motorradfahrer, sondern die Pauschalaufteilung für die Motorradfahrer, indem man sagte Boxe X bis Y ist für Motorradfahrer! Man hätte die Boxen wieder nach Startnummern aufteilen sollen, dann wäre es nicht vorgekommen, daß manche Boxe überfüllt war und andere Boxen unterbelegt. Denn nicht alle Menschen sind nun mal diszipliniert und kameradschaftlich. Das war aber noch das geringere Übel. Sehr gefährlich erschien uns das Durcheinander der Transportfahrzeuge im Innenhof — wie Kraut und Rüben standen die Fahrzeuge rum. Wenn hier auch nur ein weggeworfenes Streichholz oder ein glimmender Zigarettenstummel in eine der zahlreichen Benzin- und Öllächen fiel, wären chaotische Zustände eingetreten. Da wäre auf die Schnelle wohl kein Fahrzeug mehr rausgekommen. Wir vergessen keineswegs, welch ungeheure Arbeit in der Abwicklung einer Rennveranstaltung steckt, aber vielleicht wäre die Abstellung dieser Mißstände noch in das Arbeitspensum mit einzubeziehen!

Samstag abend sah es nicht so aus, als ob die Wetterlage sich zum Guten entwickeln wolle. Es war wahrscheinlich nur den vielen krampfhaft gedrückten Daumen zu verdanken, daß am Sonntagmorgen der Sonnenschein jeden beglückte und einen herrlichen Renntag einleitete, wie wir ihn schon seit Jahren nicht mehr erlebt hatten.

## 50 ccm

Bei sonnigem Wetter und trockener Strecke ging das Feld der 50 ccm-Klasse auf die Reise. Taveri auf Kreidler übernahm sofort mit einer schnellen Runde von 107,1 km/h die Spitze der 13 Fahrer. Ihm folgten Kunz/Kreidler und Huberts/Derby. Anscheidt kam nach einem schlechten Start (seine Maschine wollte nicht anspringen) als Vierter vorbei und fiel schon in der zweiten Runde aus. In der dritten fehlte auch Kunz, wodurch Huberts

auf der spanischen Derby an die zweite Stelle rückte, ohne aber Taveri gefährlich werden zu können, der von Runde zu Runde einen immer tolleren Schnitt fuhr. Schon in der vierten Runde überbot er mit 114,6 km/h den Rundenrekord zum drittenmal und hatte nun schon 51 sec Vorsprung. Nach der fünften Runde hatte er den phantastischen Gesamtschnitt von 112,2 km/h erreicht und führte mit 2 Minuten Vorsprung. Es war zu verstehen, daß er von da ab verhaltener fuhr, aber mit einem Gesamtschnitt von 111,7 km/h brachte er auch den Rundenrekord der 50 ccm-Klasse zu Fall. So gut allerdings Taveri abschnitt und jetzt mit der Schalterei zurechtkommt — an manchen Stellen war doch zu hören, daß ihm die Hand-Fußschaltung (Vorgelege-Getriebe) der Kreidler zu schaffen macht. Ein echtes Vielganggetriebe wäre auf jeden Fall günstiger, da es dem Fahrer ermöglicht, sich noch besser auf das Fahren selbst zu konzentrieren. In einem Gespräch bestätigte Taveri unsere Ansicht erneut.

Ebenso begeistert wie die Fahrt Taveris war die tolle Jagd des ausgeschiedenen und wieder ins Rennen gegangenen Kunz auf Kreidler. Kunz hatte nach seinem Ausfall fast per Zufall die Kerze rausgeschraubt und den Fehler entdeckt, den man bei Kreidler schon seit Jahren nicht mehr kannte, nämlich einen Popel an den Elektroden! Den entfernen und wieder rauf auf die Maschine war natürlich eins. Er kaperte einen Fahrer nach dem anderen und verdrängte sogar noch Esser auf der Honda, der nach dem Ausfall von Huberts an zweiter Stelle lag, von seinem Platz. Vierter wurde van Dongen auf Royal Nord vor Beirle auf einer privaten Kreidler. Nach diesem Lauf stellte sich heraus, daß auch Anscheidt durch eine Kerzenbrücke ausgefallen war. Chefingenieur Hilber von Kreidler konnte dazu nur noch mit dem Kopf schütteln.

## 125 ccm

Den besten Start der 36 Fahrer in der 125 ccm-Klasse erwischte Molloy auf Bultaco, aber schon auf der Gegengeraden führte Taveri mit seiner Honda das Feld an. Direkt an seinem Hinterrad hing Walter Scheimann, ebenfalls auf Honda. In der Startrunde betrug der Schnitt schon 116,3 km/h, den Taveri aber enorm erhöhte, um Scheimann abzuschütteln, was ihm damit auch gelang. Aber nicht die routiniertere Fahrweise war entscheidend, sondern wohl das geringere Körpergewicht. Wie dem auch sei, Taveri fuhr schon in der dritten Runde einen Schnitt von 122,4 km/h und überbot damit den 62er Rundenrekord von 119,5 km/h. Das war ihm aber noch nicht genug, mit unwahrscheinlicher Präzision fahrend fuhr er in der vierten Runde den neuen Rundenrekord mit 127,8 km/h. Damit setzte er sich von seinem Verfolger Scheimann ab, der sich mit dem aufgekommenen Anscheidt/Bultaco raufte, und gewann in neuer Rekordzeit mit einem Schnitt von 124,8 km/h das Rennen.

Anscheidt hatte sich nach einem wiederum nicht gut gelungenen Start an starken Fahrern wie Molloy/Bultaco und Foell/Honda vorbeigekämpft und griff nun hartnäckig Scheimann an. Leider kam er aber auch hier nicht zum Erfolg, denn in der siebten Runde fiel er mit Maschinenschaden aus. Scheimann wurde mit 1,3 km/h Unterschied zu Taveri Zweiter, gefolgt von Foell und Ebert. Richard Thomas, ebenso wie Ebert ein junger Lizenzler, mußte die Kerze wechseln und fiel hoffnungslos zurück.

Auf allen Plätzen, nicht nur in der Spitzengruppe, gab es spannende Kämpfe und das Rennen war keinen Augenblick langweilig.

### 250 ccm

Auch bei seinem dritten Start, in der Klasse bis 250 ccm, war Luigi Taveri nicht zu halten. Wenn auch wiederum Molloy/Neuseeland auf Bultaco einen Blitzstart hinlegte, es nutzte nichts — schon auf der Gegengeraden kam Taveri als Erster an und fuhr gleich in der zweiten Runde einen neuen Rekord mit 132,3 km/h. Damit hatte er schon genügend Abstand gewonnen, den er aber laufend ausbaute. In der zehnten Runde führte er mit 1,3 Minuten Vorsprung und wurde zum drittenmal an diesem Tage in neuer Klassenrekordzeit vielumjubelter Sieger.

Beachtenswert war die gut laufende und gut gefahrene Guzzi von Barnes, die unserem Günter

schon 15 Fahrer ausgefallen, diese Zahl erhöhte sich bis zum Ende des Laufes auf 23! Ein Zeichen dafür, daß bessere Maschinenvorbereitung not getan hätte.

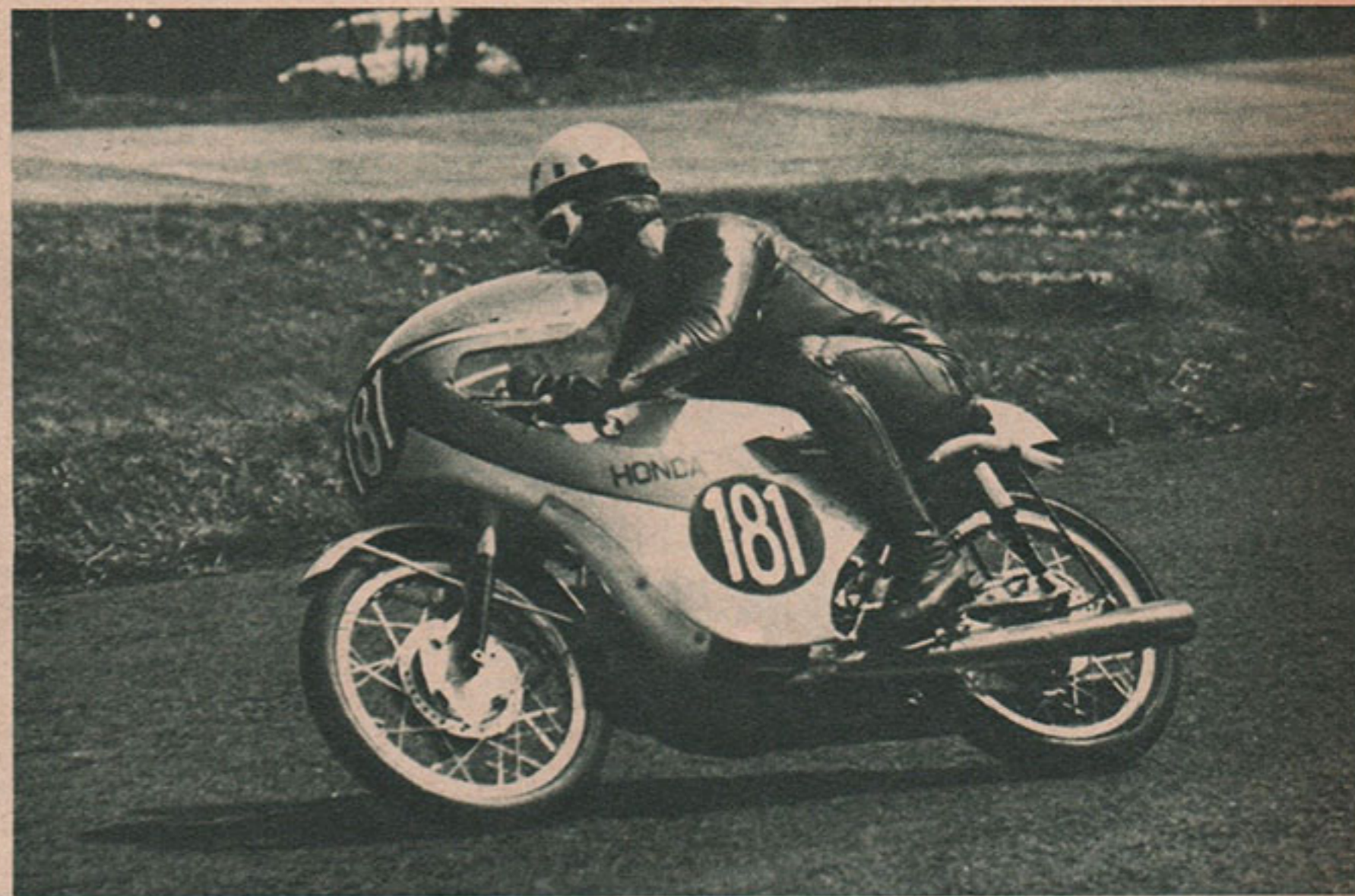
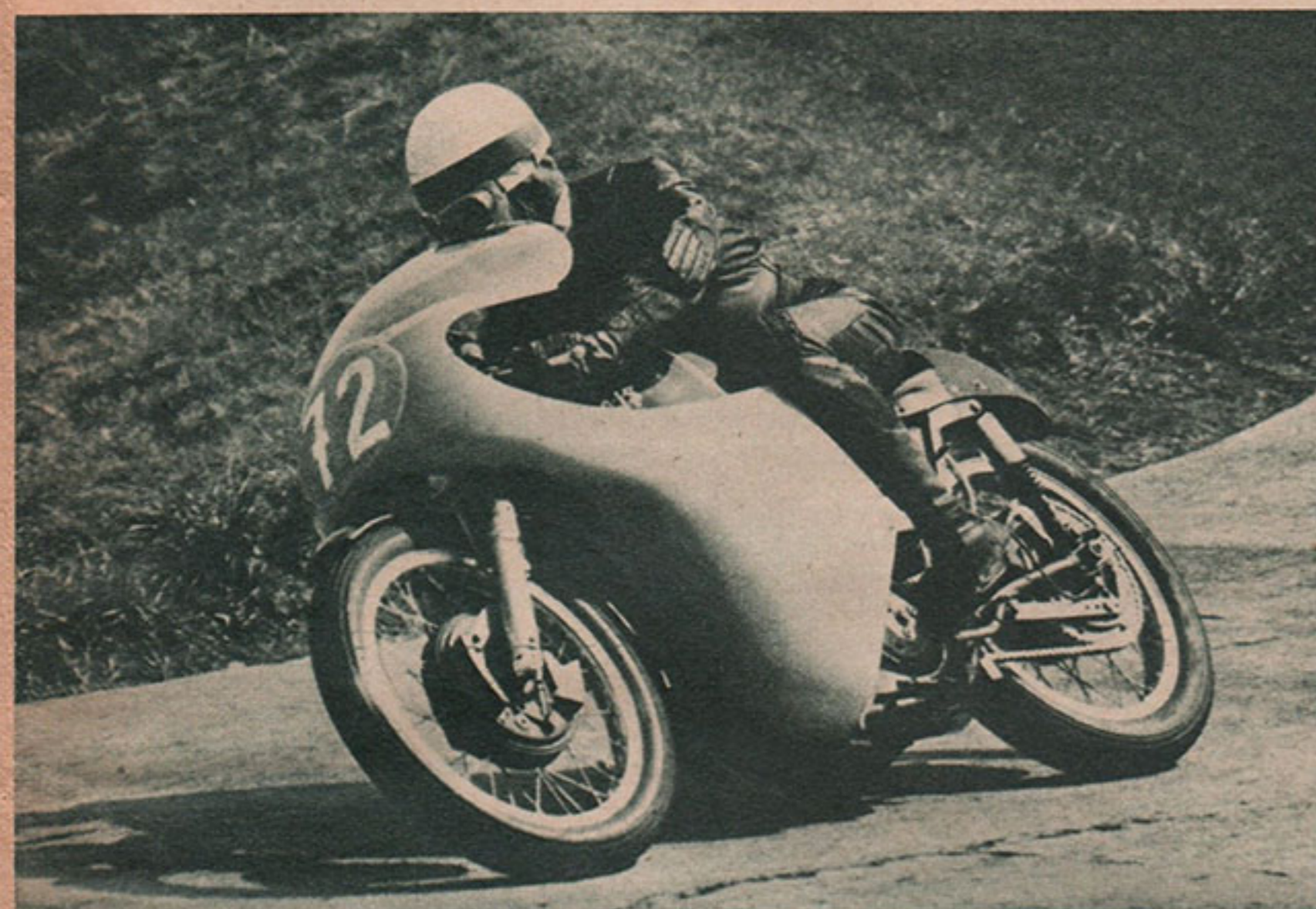
### 350 ccm

Zur Sensation des Tages sollte der Lauf der Maschinen bis 350 ccm werden. Von den 30 Fahrern kam Hoppe, mit seiner AJS in der zweiten Startreihe stehend, als Erster weg. Als die Spitzengruppe sich auf der Gegengeraden Start und Ziel näherte, riß es die Zuschauer von den Sitzen: Vier Fahrer lagen, im Windschatten fahrend, dicht beieinander, so daß man sie beinahe mit einem Handtuch hätte zudecken können. Hoppe führte vor Duff/AJS, Heiner Butz/Norton und Thalhammer (der nicht auf der Maltry, sondern auf seiner Norton an den Start gegangen war). Schon mit merklichem Abstand folgten dann Ebert/AJS, der Österreicher Lenz/Norton vor Marsovski/Norton, gefolgt von Burne/AJS. Mit einer unwahrscheinlichen Schräglage aus der Nordkurve herauskommend, versuchte jeder der vier der Spitzengruppe, aus dem Windschatten des Vordermannes hervortauchend, sich an die Spitze zu setzen. So ging es Runde um Runde, immer wieder lagen diese vier bei mehrmaligem Positionswechsel in einer Runde dicht beisammen. Nach der fünften Runde kam Thalhammer vor Müllenbach in der tückischen Rechtskurve zu Fall und schied aus.

In der darauffolgenden schnellen Linkskurve, die unter der Brücke durch zur Gegengeraden führt, wollte Mike Duff wohl unbedingt diesen Vorsprung wettmachen und ließ hier noch mehr stehen, als es der äußerst scharf fahrende Heiner Butz schon tat. Damit hatte er sich aber überzogen, seine Maschine wurde aus der Kurve herausgetragen, und auch er stürzte. Nun führte Heiner Butz unangefochten das Feld an und wurde mit einem Schnitt von 130,3 km/h unter dem Jubel der Zuschauer Sieger dieses Rennens.

Karl Hoppe, der übrigens nach seiner schweren Sturzverletzung aus dem vergangenen Jahr eine blendende Kondition aufwies, fuhr, nachdem der Anschluß zur Spitzengruppe abgerissen war, ein taktisch kluges Rennen. Er versuchte gar nicht, das unwahrscheinliche Tempo der vor ihm liegenden Fahrer noch zu überbieten, sondern fuhr mit gleichbleibendem Abstand sein Rennen nach Hause und wurde Zweiter im Gesamtklassement mit einem Schnitt von 128,6 km/h vor Marsovski/Schweiz auf Norton, Zeller/AJS und Lenz/Österreich auf Norton.

Aber die 350 ccm-Klasse war nicht nur in der Spitzengruppe turbulent. Selbst im Mittelfeld wurde gefahren, daß es nur so vor Spannung knisterte. Da raupte sich der Senior Fritz Kläger mit Rosenbusch und Vooth herum, Seidl und Meinhardt stießen sich einen aus — aber eine Leistung in diesem Rennen darf besonders nicht unerwähnt bleiben: der junge Lizenzfahrer Manfred Zeller, der mit seiner AJS nicht gut vom Start weggekomm-



Beer auf seiner production-Honda das Leben recht sauer machte. Das Stehvermögen, der doch auch schon sehr betagten Guzzi, war enorm. Beer war über die Gesamtdistanz 0,5 km/h schneller, und nach prächtigem, rundenlangem Zweikampf wurde er vor Barnes und hinter Taveri Zweiter und damit bester Deutscher, was ihm 6 Punkte für die deutsche Meisterschaft einbrachte.

Auf die nächsten Plätze kamen mit Lohmann und Luhr die ersten Adler-Maschinen. In dieser Klasse gab es ein Massen-Motoren-Sterben: von 47 Fahrern waren in der fünften Runde

Nun hatte sich Heiner Butz und Mike Duff, wahrscheinlich durch den Sturz Thalhammers bedingt, etwas von Hoppe abgesetzt und kämpften unter stetigem Platzwechsel um die Führung in diesem Rennen. Heiner Butz setzte sich dann aber hinter Duff und war nicht mehr abzuschütteln. Er schien ihn zu belauern, um eine Möglichkeit zu finden, sich endgültig an die Spitze zu setzen. In den Bergab-Kurven der Südschleife ging er dann in der 10. Runde an Duff vorbei und erkämpfte sich bis zum Scharfen Kopf hinauf einen Vorsprung von 50—60 Metern.

men war, zeigte einen erstaunlich guten Fahrstil, mit dem er sich vom elften Platz, einen Fahrer nach dem anderen kassierend, bis an die vierte Stelle vorarbeitete.

Mit diesem blendenden Erfolg unserer Fahrer gegen internationale Elite war allerdings die Möglichkeit weiterer deutscher Erfolge auch erschöpft.

### 500 ccm

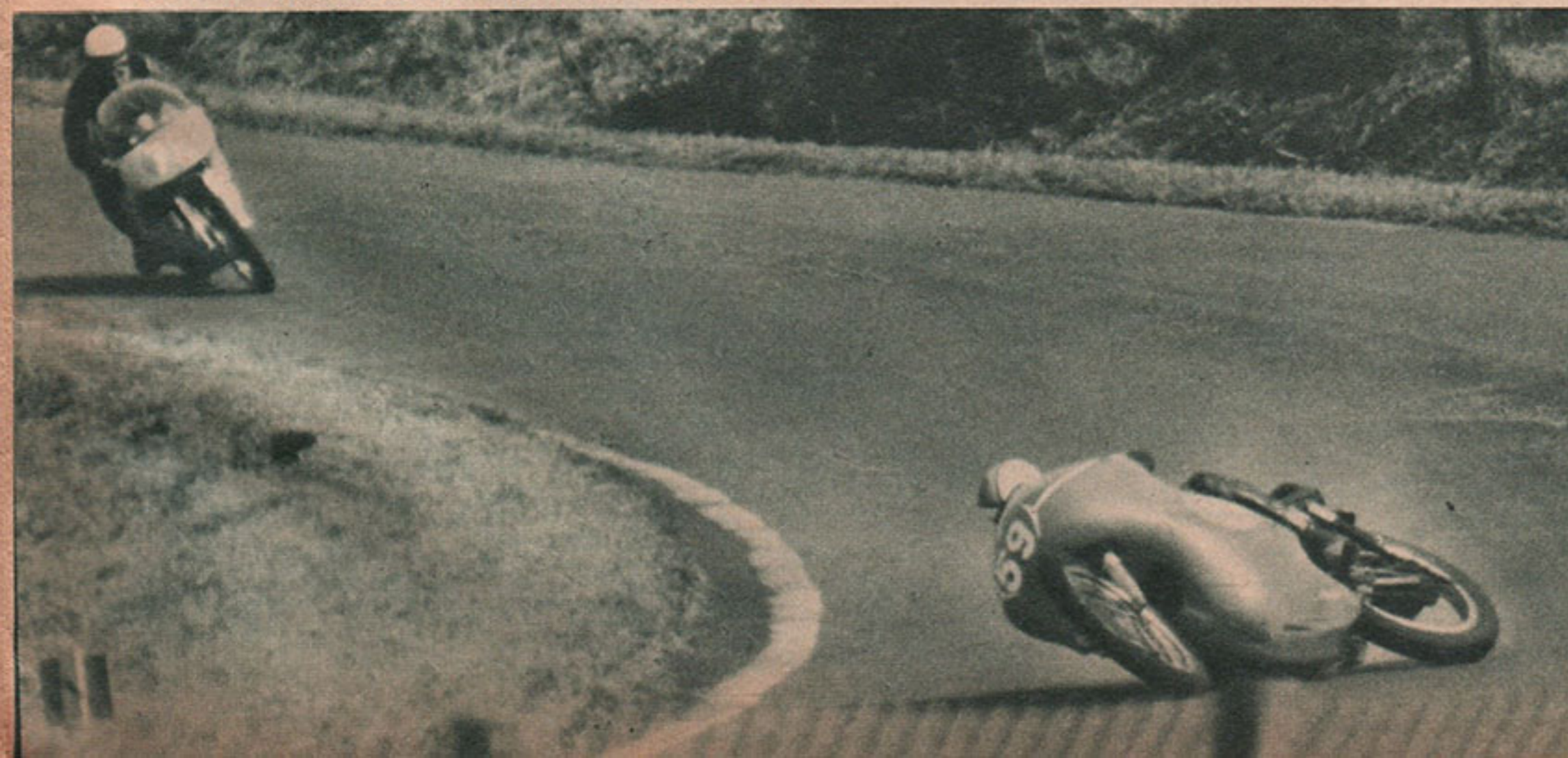
Im Rennen der 500 ccm-Solomaschinen übernahmen sofort die Schweizer Marsovski und Foell auf Matchless die Spitze, gefolgt von Scheimann/Norton, Ahearn/Norton und Nelson/Norton. Schon nach der dritten Runde konnte Marsovski einen Vorsprung von 8 sec herausfahren und setzte sich damit von Foell ab. In der fünften Runde war Ahearn an Scheimann herangekommen, der ihn dann auch ziehen lassen mußte und immer weiter zurückfiel. Das Bremsgestänge seines Hinterrades war gebrochen, und nur mit der Vorderradbremse bremsend (die dann auch noch ihren Geist aufgab) konnte er das vorgelegte Tempo nicht mithalten.

Die deutschen Fahrer waren in diesem Lauf wirklich vom Pech verfolgt, so hatte Lothar John den gleichen Bremsschaden wie Scheimann, Heiner Butz, der hier bestimmt auch mitgehalten hätte, wurde durch Reißen des Tankspannbandes zum Ausfall gezwungen, weil der auf und ab fliegende Tank auf den Gasbowdenzug schlug, was schließlich zum Blockieren des Vergaserschiebers führte. Um das Maß vollzumachen, fiel auch noch Karl Recktenwald mit Kupplungsschaden aus, und damit waren die fahrerisch stärksten deutschen Fahrer, abgesehen von Hiller, außer Gefecht gesetzt.

(Schluß auf Seite 310)

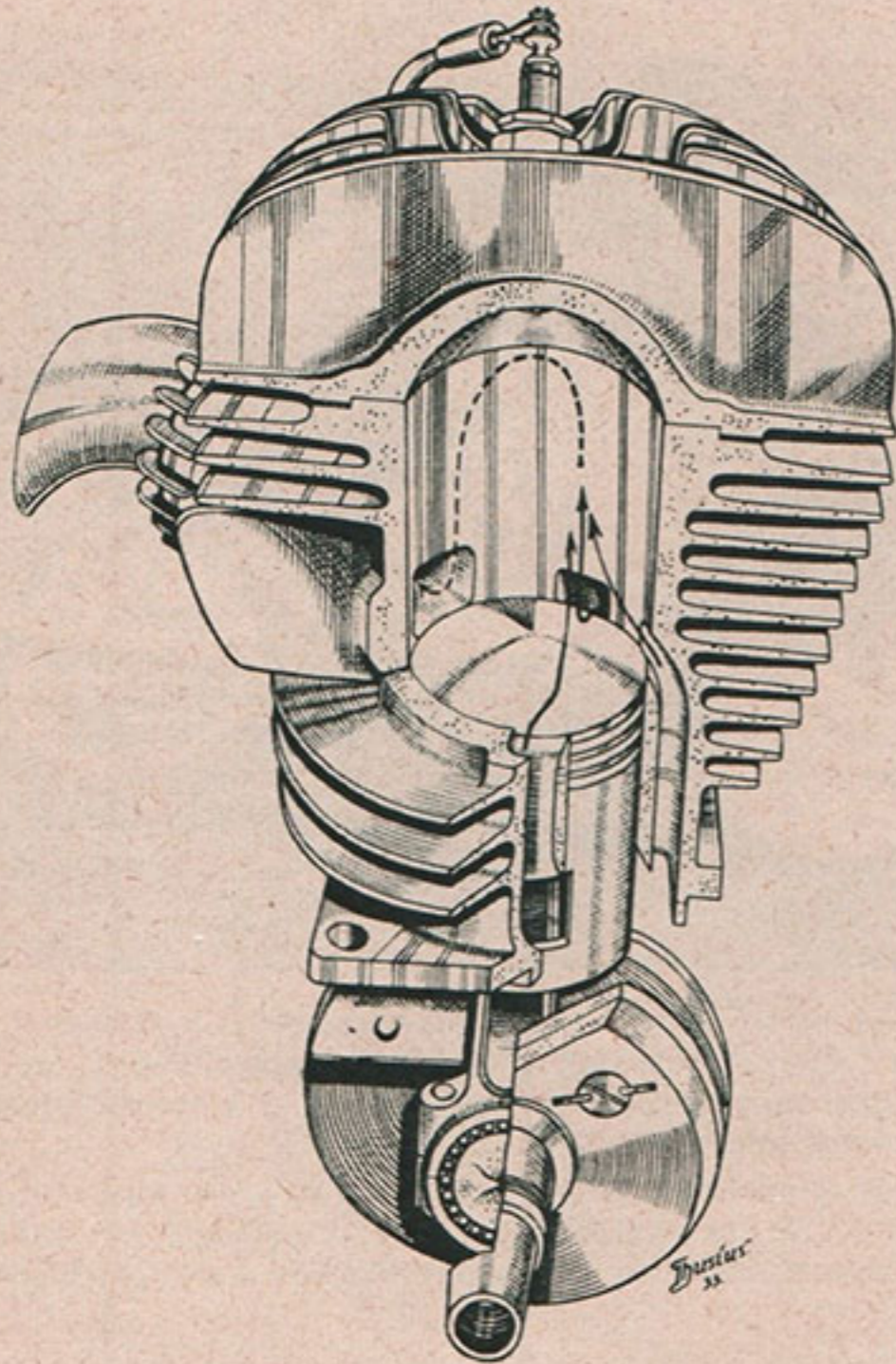
Linke Seite: Taveri gewann diesmal drei Klassen — und zeigte damit, nachdem er in letzter Zeit immer wieder von unverdientem Pech verfolgt war, daß er fahren kann wie eh und je! Rechte Seite: Oben links Karl Hoppe, über dessen bravouröse Fahrweise man nur immer wieder staunen konnte, wenn man an seinen im Vorjahr erlittenen Sturz dachte; oben rechts: Scheimann auf der 125er Honda. Unten erwischte der Fotoarab haar-

genau den Moment, als Thalhammers Norton wuschmierte; er hatte in diesem Moment einen Rückstand von etwa 200 m zur dreiköpfigen Spitzengruppe, den er wohl wieder aufholen wollte und dabei kam er mit zuviel Dampf und Schräglage in die Kurve; er flog mit der Maschine durch den doppelten Sicherheitszaun, der teilweise umgerissen wurde!



# EIN NEUER ZÜNDAPP-MOTOR

Als anfangs der dreißiger Jahre DKW die Schnürle-Umkehrspülung für kleine Vergaser-Zweitakter übernahm und dadurch mit einem Schlag alle thermischen Sorgen bei der (mit Rücksicht auf die Viertakt-Konkurrenz unvermeidlichen) Leistungssteigerung seiner Zweitakter los wurde, mußten die anderen Hersteller von Zweitaktmotoren danach trachten, auch ihrerseits vom thermisch ungünstigen Nasenkolben wegzukommen und zu einer Motorenkonstruktion mit Flachkolben zu gelangen. Das freilich war gar nicht so einfach, weil die Schnürle-Patente so weitgehend abgesichert waren, daß beinahe jede Kanalanordnung, die eine Aufrichtung zweier oder mehrerer Frischgasströme ohne die bisher scheinbar unvermeidliche Kolbennase bezweckte, mit den Schnürle- und damit den DKW-Schutzrechten kollidierte. Viel ist damals geknobelt und entworfen worden — das meiste, was auf Reißbrettern und in Versuchsabteilungen entstand, entpuppte sich schließlich doch wieder als eine Schnürle-Version — oder war im Wirkungsgrad bzw. hinsichtlich der Fertigungsansprüche so un-



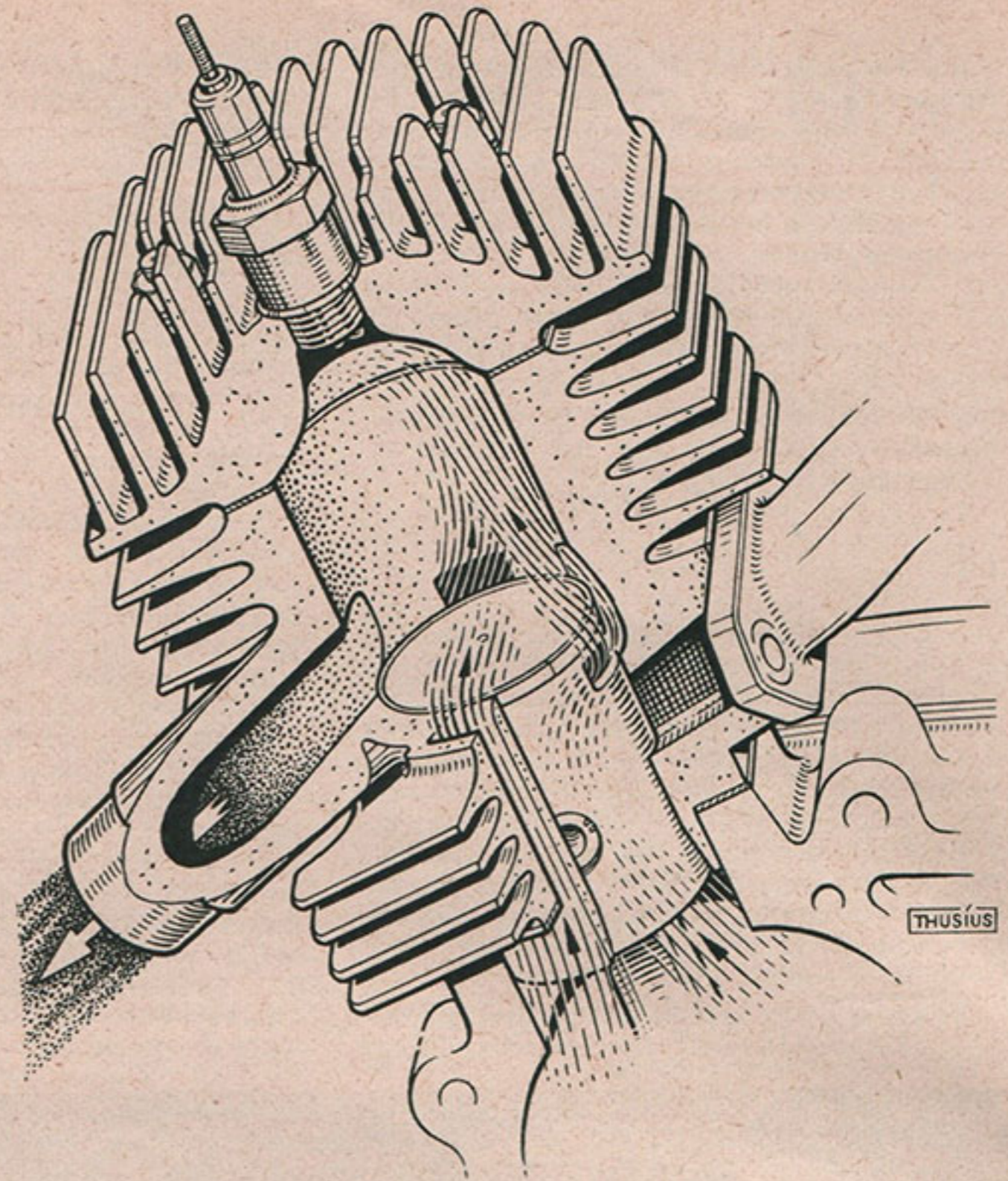
günstig, daß man auf eine praktische Ausführung von vornherein verzichtete.

Zu den Spülungs-Entwürfen, die in der Qualität der Spülung, in der Einfachheit der Fertigung sowie in Leistung und Wirtschaftlichkeit des Motors der Schnürle-Spülung nicht nur nahekamen, sondern diese in einzelnen Punkten evtl. sogar übertrafen, gehörte die sogenannte „Dreistromspülung“ von Zündapp, mit der ab 1933 für viele Jahre alle Zündapp-Zweitaktmotoren ausgerüstet waren (und die, nach langwieriger Prozessiererei, schließlich doch noch von den Juristen als Schnürle-Spülung definiert wurde!). Der Witz dieser Spülung war ein symmetrisch zu den beiden seitlichen Spülkanälen (ähnlich Schnürle) liegender dritter Spülkanal — innerhalb und außerhalb des Werkes nannte man ihn damals nur den „Patent-Umspülungskanal“. Wie gesagt — hinsichtlich Leistung und Wirtschaftlichkeit der Motoren war es schwierig, festzustellen, ob die Original-Schnürle- oder die Zündapp-Dreistromspülung das überlegene System sei.

Daß dieser dritte Kanal aber nicht nur „patent-technisch“, sondern effektiv technisch eine Berechtigung hatte, erwies sich viele Jahre später: als nämlich allenthalben Leute, die schnelle Zweitakter (vor allem für Rennzwecke) bauten, die Schnürle-

Rechts: Der neue Zündapp-Motor mit drittem Spülkanal für die Umkehrspülung und mit L-Ring im Kolben; wie die Skizze erkennen läßt, führen nach wie vor die Haupt-Spülströme direkt, der zusätzliche dritte Spülstrom durch das Kolbeninnere aus dem Vorverdichtungsraum nach oben.

Links: Die Kanalanordnung bzw. Spülstromführung beim Zündapp-Dreistrommotor aus den dreißiger Jahren — hier sollte der dritte Kanal in erster Linie „Patentumspülungskanal“ sein; tatsächlich nahm er eine zukünftige technische Entwicklung voraus. Unten: So sitzt der L-Ring im Kolben — und so wird er in seiner Abdichtfunktion durch den Gasdruck unterstützt.

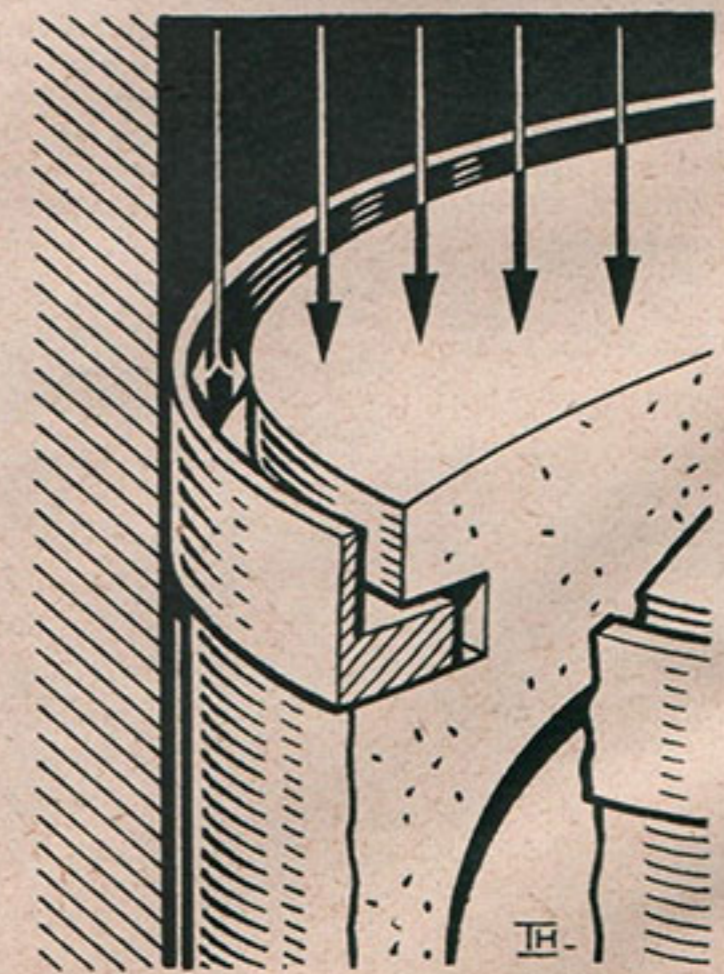
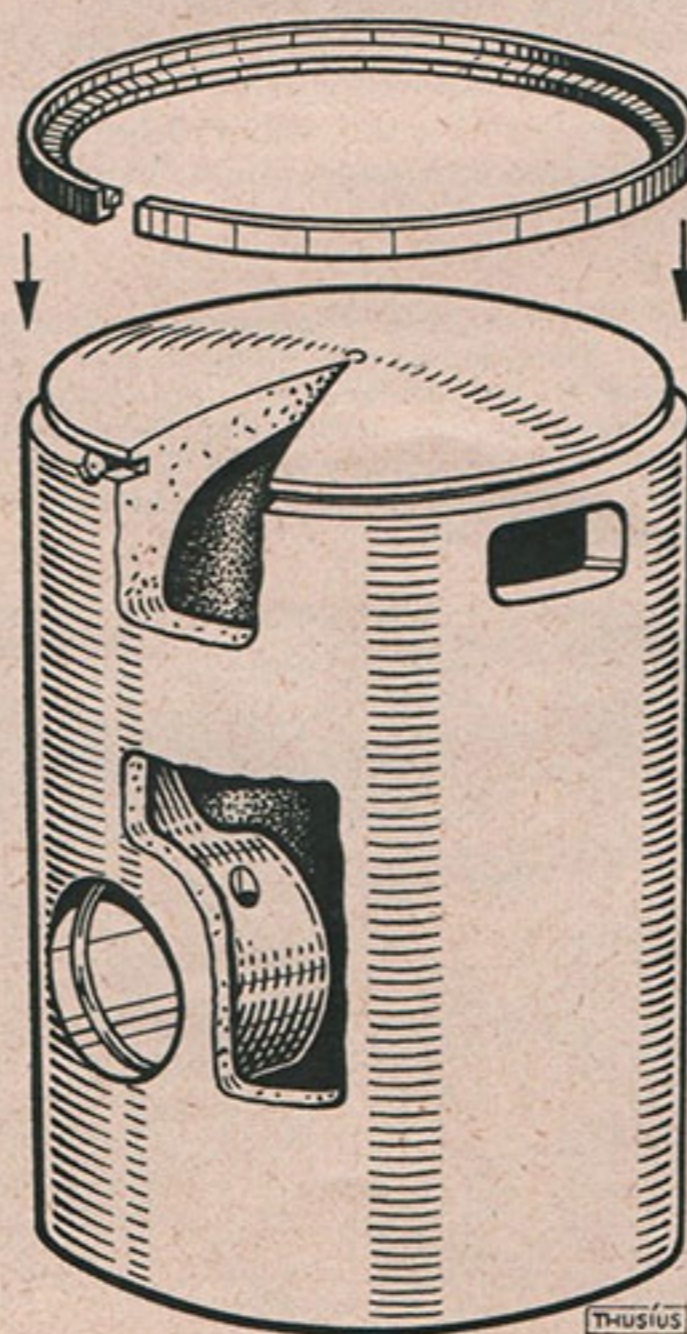


Umkehrspülung, die sich inzwischen nach Freiwerden vom Patentschutz allgemein durchgesetzt hatte, durch einen dritten Kanal an der Zylinderrückseite ergänzten: MZ ebenso wie Suzuki und Yamaha — es gibt heute wohl keinen Renn-Zweitakter, der nicht diesen dritten Kanal benutzt. Freilich unter etwas anderer Führung der Spülströme als seinerzeit in den Nürnberger Zündapp-Motoren: die Thusius-Originalskizze von 1933 links zeigt, daß die Hauptströme über Kolbenfenster durch das Kolbeninnere, der dritte Spülstrom jedoch direkt aus dem Gehäuse nach oben geführt waren. Bei der „Wiederentdeckung“ des dritten Kanals vor einigen Jahren (Herr Ehrlich in England, der ihn natürlich für seine EMC-Zweitakter auch benutzte, behauptete flugs, das sei seine Erfindung, und als seine geheimnisvollen Booster-Kanäle sich als Utopie entpuppten, bezeichnete er den dritten Spülkanal als „boost-port“) — bei der Wiederentdeckung also ließ man den durch den dritten Spülschlitz gesteuerten Frischgasstrom über ein Kolbenfenster aus dem Kolbeninnern kommen (um Frischgasstagnationen und -aufheizungen dort zu verhindern, zusätzlich den Kolbenboden von innen zu kühlen und die Kolbenbolzenlagerung zu schmieren). Außer diesen Aufgaben diente der dritte Frischgasstrom aber auch einer Verbesserung der Spül- und Füllungsverhältnisse im Zylinder.

Wie gesagt — viele Leute waren plötzlich glücklich über den guten alten Zündapp-„Patentumspülungskanal“. Nun endlich hat man sich seiner auch an seiner Wiege, nämlich bei Zündapp, wieder erinnert — die Skizze (wieder von Thusius, wie man sieht, aber diesmal aus dem Jahre 1963) zeigt, daß nun auch hier genau wie beschrieben die beiden Haupt-Spülströme direkt aus dem Gehäuse nach oben geführt werden, während der dritte Spülstrom das Kolbeninnere passiert.

Zunächst hat man die Spülung bei den ungedrosselten 50 ccm-Motoren von Zündapp auf das Dreikanal-System umgestellt — sicher werden die anderen Motoren des Münchner Programms bald folgen. Der Erfolg der Änderung ist beachtlich: hatte der 50 ccm-Motor bisher seine Höchstleistung von 4,2 PS bei einer Drehzahl von 7200 U/min, so erreicht er die Maximalleistung jetzt schon bei 6900 U/min — und sie beträgt nicht mehr 4,2, sondern 4,6 PS!

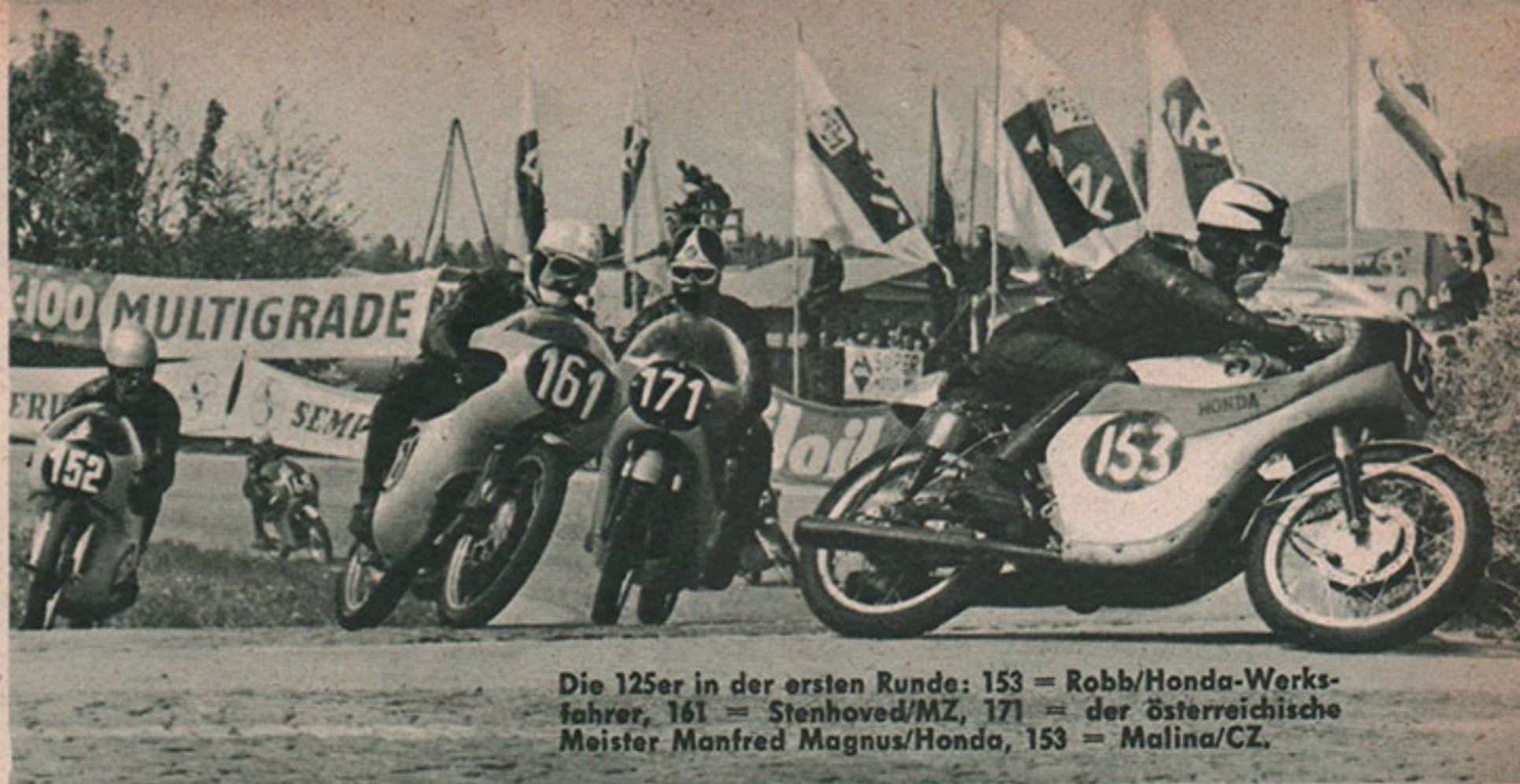
Wobei allerdings nicht allein die Spülungsänderung für diese Leistungs- bzw. Drehmomentsteigerung verantwortlich ist: gleichzeitig hat man noch ein weiteres Detail moderner Zweitakt-Rennmotoren in die Serie der Alltagszweitakter übernommen — den sogenannten L-Ring. Statt mehrerer herkömmlicher Kolbenringe besorgt nunmehr ein einziger, im Querschnitt L-förmiger, Spezialring die Abdichtung des Kolbens, wobei, wie die rechte Skizze zeigt, der Gasdruck den Anpreßdruck des Rings erhöht. Erfolg des (nicht billigen) L-Rings: geringerer Eigenkraftbedarf der Ringpartie, bessere Abdichtung, dadurch höherer Verdichtungs- und Arbeitsdruck und höhere Leistung! Alles in allem ganz zweifellos ein echter Fortschritt im Zweitakter-Bau. S. R.





## GROSSER PREIS VON ÖSTERREICH

# IN SALZBURG



Die 125er in der ersten Runde: 153 = Robb/Honda-Werksfahrer, 161 = Stenhoved/MZ, 171 = der österreichische Meister Manfred Magnus/Honda, 153 = Malina/CZ.

Trotz allen Schwierigkeiten, die auch diesmal wieder (und nach Fertigstellung der Autobahn über Mondsee nach Wien verstärkt!) der Freigabe des Autobahnstückes in Salzburg für dieses traditionelle Rennen am 1. Mai entgegenstanden, fand der österreichische Grand Prix wieder auf dem bekannten Lieferringer Kurs statt.

Die Veranstalter hatten sich sehr bemüht, im Rahmen des zur Verfügung stehenden Budgets die besten Fahrer zu engagieren. An der Spitze der deutschen Teilnehmer natürlich Weltmeister Max Deubel mit Emil Hörner im Boot, dazu die weiteren deutschen Beiwagen-Asse, und nicht zuletzt Heiner Butz, der in den großen Klassen wirklich ausgezeichneten Sport bot.

Schon die Achttelliterklasse war mit Spitzenfahrern besetzt, wie man sie in dieser Zusammenstellung selten sieht. Da war zunächst der österreichische Suzuki-Werksfahrer, Bert Schneider; dann Tommy Robb, der die Farben Hondas vertrat, Stanislav Malina (CZ), drei MZ vom Werk, drei privat genannte MZ — und zwölf weitere private Honda-Maschinen gaben diesem Rennen das Gepräge.

Vom Start weg ging der Mitteldeutsche Enderlein überlegen in Führung und machte Schneider erst mal schwer zu schaffen. Dahinter zogen Heinz Rosner (MZ) und Stanislav Malina mit der neuen achtventiligen Zweizylinder-CZ ihre Runden. Zunächst hatte der ausgezeichnete Italiener Giuseppe Visenzi mit einer Honda auf dem zweiten Platz gelegen, er schied jedoch infolge Pleuelschadens dann aus. Die Honda-Fahrer Magnus, Vincent, Svensson und Eser lagen bei Beginn des Rennens dicht beisammen, doch im weiteren Verlauf überraschte der österreichische Staatsmeister Manfred Magnus durch sehr beherztes Fahren und lag am Schluß als erster Honda-Fahrer noch vor der Werks-MZ, die Dieter Krump Holz fuhr. Tommy Robb, offizieller Werksfahrer bei Honda, lag bei seinem Ausfall an sechster Stelle.

Der Abstand Enderleins zum Zweiten schrumpfte gegen Ende des Rennens mehr und mehr zusammen und schließlich gewann der brillant fahrende Schneider mit ca. 150 m Vorsprung in dieser Klasse für Österreich einen großen Preis.

Im anschließenden 350er Lauf zog in überlegener Manier der Südrhodesier Bruce Beale auf einer 305 ccm-Honda (production-racer) dem nachfolgenden Feld davon. Aber mit überdrehtem Motor, der nicht mehr seine volle Leistung abgab, mußte er Gustav Havel und Frantisek Stastny, beide auf Jawa, ziehen lassen. Leider schied der letztere in der vierten Runde aus, so daß die auf Beale folgenden Privatfahrer Findlay und Mizen im Verlauf eines spannenden Duells einen Platz vorrücken konnten. Trotz eines erfreulichen fünften Platzes war Heiner Butz mit seiner Norton nicht recht zufrieden.

Der Sieger Gustav Havel erreichte im übrigen nicht die Runden- und Streckenzeiten von John

Hartle (Norton) aus dem Vorjahr. Die Bianchi-Fahrer Remo Venturi und Renzo Rossi hatten zwar genannt, kamen aber leider nicht nach Salzburg, da beim Rennen in Cesenatico überraschende technische Störungen aufgetreten waren. Hartle war leider durch seine Sturzverletzungen in Imola am Start verhindert.

Beim nächsten Rennen, dem der 250 ccm-Klasse, waren Werksfahrer von nicht weniger als fünf Fabrikrennställen vertreten: Suzuki — Honda — MZ — CZ und Jawa. Favorit war auch hier wieder Bert Schneider, der die allerneueste Suzuki-Vierzylinder an den Start brachte, die wichtige Änderungen am Motor erfahren hat: die beiden Kurbelwellenachsen wurden weiter zusammengerückt, neue Betätigung der Gasschieber und Änderungen des Kühlsystems waren erkennbar. Diese Änderungen sollten u. a. der Standfestigkeit des Motors zugute kommen.

In der ersten Runde führte jedoch entgegen allen Erwartungen wieder Bruce Beale mit seiner Honda vor Stanislav Malina (CZ) und Schneider. Dieser übernahm dann aber in der dritten Runde die Führung und behielt sie bis drei Runden vor Schluß. Dann streifte die neue Suzuki, und Schneider mußte an Malina die Führung und in der letzten Runde auch noch den zweiten Platz an Beale (Honda), den dritten Platz an Krump Holz (MZ), abgeben. Hinter Schneider folgten noch zwei Werksmaschinen, nämlich Rosner (MZ) und Robb (Honda), dessen Werks-Honda von ihm privat genannt wurde. Als Bewerber für Bruce Beale fungiert Jim Redman, der diesen jungen Rhodesier im nächsten Jahr zum Honda-Werksteam bringen will. Referenzen müßte man halt haben!

Die Halbliterklasse hatte im Kreis der Fachleute eine schlechte Prognose erhalten, doch es sollte anders kommen. Vom Start weg entspann sich ein Zweikampf zwischen Sid Mizen auf einer Dunstall-Dominator mit Vierganggetriebe und dem Ungarn Georg Kurucz auf einer Fünfgang-Norton Manx. Dieser Zweikampf riß die Besucher förmlich von ihren Sitzen auf. Aber auch Heiner Butz, der hier zu hoher Form auflief, überholte Paddy Driver auf einer T. W. Kirby-Matchless und befand sich in abwartender Stellung, als er in der siebenten Runde infolge Kupplungsschadens leider ausfiel. Als noch Mizen, auch wegen Kupplungsschaden, ausschied, war der Weg für Driver zu einem zweiten Platz frei. Foells dritter Platz war wenig umkämpft, im Gegensatz zum vierten Platz von Shorey, der sich hart gegen Sven Olav Gunnarsson zur Wehr setzen mußte. So stand dieses äußerst spannende Rennen im Zeichen der Zweikämpfe Mizen—Kurucz, Butz—Driver und Shorey—Gunnarsson. F. Stastny, der mit einer auf 385 ccm aufgebohrten Jawa antrat, spielte in keiner Phase des Rennens eine Rolle.

Auf den abschließenden Lauf der Beiwagenklasse war man im Hinblick auf die Nennungen von

Camathias auf der Gilera-Vierzylinder und der Engländer Colin Seeley und Chris Vincent, des TT-Siegers, sehr gespannt. Leider aber bastelte Camathias den ganzen Tag herum, so daß man schon Schwierigkeiten erwarten mußte. (Auch bei den kürzlich durchgeführten Weltrekordfahrten in Monza hatte der schnelle Schweizer bereits Schaltschwierigkeiten und „suchte“ oft die Gänge.)

Die ganze Spannung, die um dieses Rennen geherrscht hatte, war dann auch vorbei, als Camathias bereits in der ersten Runde auf der Gegengeraden bei Start und Ziel anhielt. Deubel lag nach der ersten Runde in Führung vor Butscher; der aber leider bald ausscheiden mußte, so daß für den TT-Sieger 1962, Chris Vincent, der Weg zum zweiten Platz frei war. Knapp dahinter kam der Schweizer Scheidegger ins Ziel. Erster Nicht-BMW-Fahrer war der englische Meister Colin Seeley auf Matchless mit einem Schafleitner-Sechsganggetriebe. Camathias fuhr im Verlauf des ganzen Rennens lediglich vier Runden, bis er endgültig aufgab und damit die in ihn gesetzten Erwartungen recht sehr enttäuschte.

Außer dem technisch interessanten Fahrgestell von Camathias (das vorn wahlweise mit einer Scheiben- oder Trommelbremse ausgerüstet werden kann) und der neuen Suzuki-Vier war noch ein neues Doppelschleifenrahmen-Fahrgestell an einer 125er MZ zu sehen. Parallel dazu soll sich die gleiche Rahmen-Version für die 250er in Entwicklung befinden.

baci

### Ergebnisse:

**Klasse bis 125 ccm:** 1. Schneider (Suzuki) mit 113,20 km/h; 2. Enderlein (MZ); 3. Rosner (MZ); 4. Malina (CZ); 5. Magnus (Honda); 6. Reisz (MZ); 7. Krump Holz (MZ); 8. Vincent (Honda); 9. Svensson (Honda); 10. Eser (Honda).  
Schnellste Runde: Schneider (Suzuki) mit 116,10 km/h.

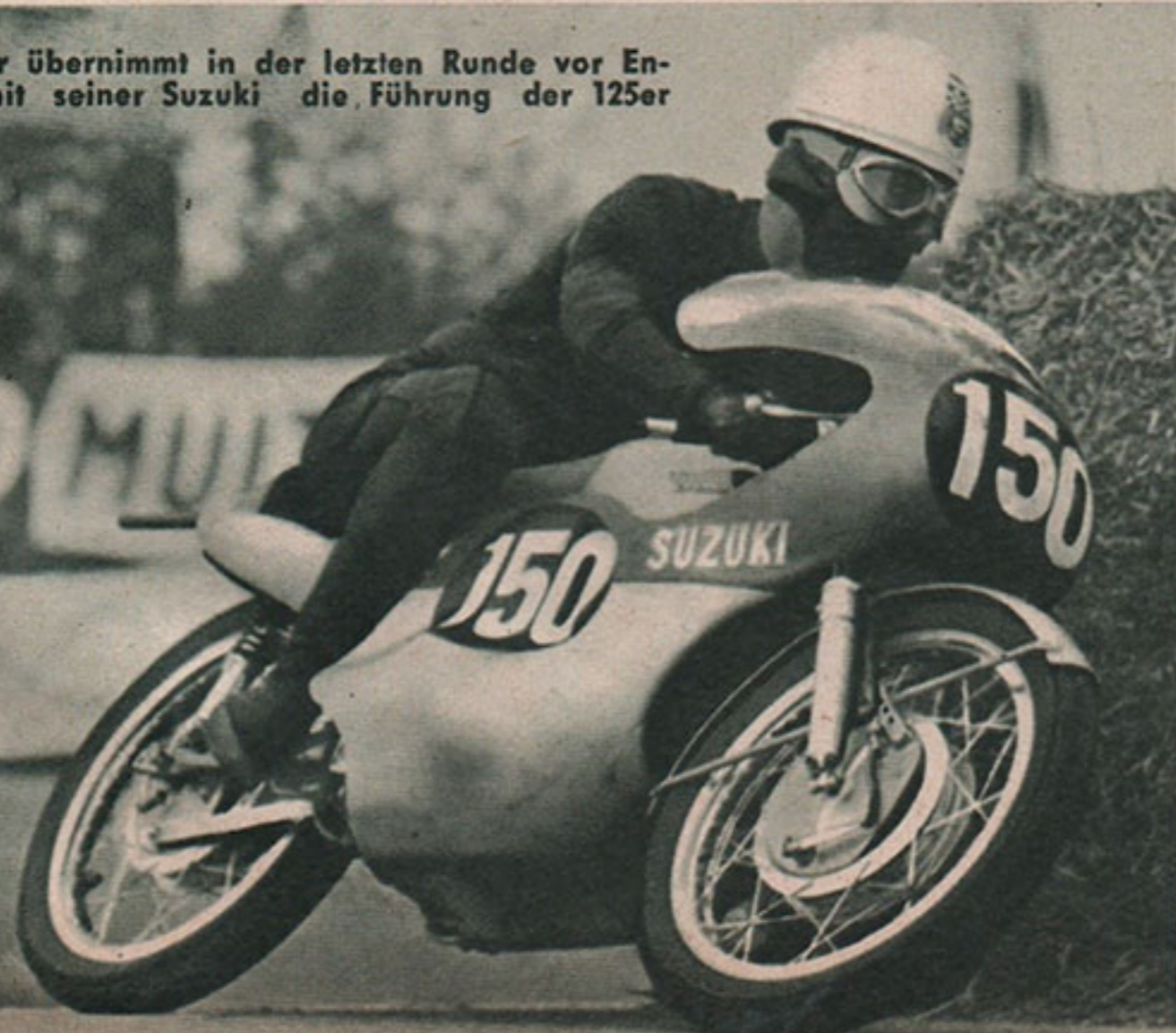
**Klasse bis 250 ccm:** 1. Malina (CZ) mit 116,94 km/h; 2. Bruce (Honda); 3. Krump Holz (MZ); 4. Schneider (Suzuki); 5. Rosner (MZ); 6. Robb (Honda); 7. Barnes (Moto Guzzi); 8. Shorey (JSD); 9. Patrignani (Aermacchi); 10. Froeschl (Aermacchi).  
Schnellste Runde: Schneider (Suzuki) mit 119,54 km/h.

**Klasse bis 350 ccm:** 1. Havel (Jawa) mit 117,15 km/h; 2. Bruce (Honda); 3. Findlay (AJS); 4. Mizen (AJS); 5. Butz (Norton); 6. Cada (Jawa); 7. Lenz (Norton); 8. Stevens (AJS); 9. Robinson (Norton); 10. Shorey (JSD).  
Schnellste Runde: Bruce (Honda) mit 121,43 km/h.

**Klasse bis 500 ccm:** 1. Kurucz (Norton) mit 121,91 km/h; 2. Driver (Matchless); 3. Foell (Matchless); 4. Shorey (Norton); 5. Gunnarsson (Norton); 6. Robinson (Norton); 7. Burne (Norton); 8. Granath (Matchless); 9. Lenz (Norton); 10. Bergslethner (Norton).  
Schnellste Runde: Kurucz (Norton) mit 124,60 km/h.

**Klasse Seitenwagen:** 1. Deubel/Hörner (BMW) mit 116,49 km/h; 2. Vincent/Keith (BMW); 3. Scheidegger (BMW); 4. Polland (BMW); 5. Snajder (BMW); 6. Seeley (Matchless); 7. Schmitz (BMW); 8. Vogel (BMW); 9. Wohlfahrt (BMW).  
Schnellste Runde: Deubel/Hörner (BMW) mit 117,69 km/h.

Bert Schneider übernimmt in der letzten Runde vor Enderlein/MZ mit seiner Suzuki die Führung der 125er Klasse.



Das Duell des Tages um die Spitze in der Halbliterklasse: der Engländer Mizen/Norton vor dem Ungarn Kurucz/Norton.





Die Geländesaison begann: 1. und 2. Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft

## 1. Lauf: RUND UM DIE HÜNENGRÄBER

Auftakt zur diesjährigen Geländemeisterschaft war die 12. Delmenhorster Zuverlässigkeitsfahrt des ADAC „Rund um die Hünengräber“ am 26. April, mit Start in Delmenhorst bei Bremen. Obwohl dieser Lauf also ganz im Norden unseres Landes ausgetragen wurde, hatten sich nicht weniger als 330 (!) Fahrer zum Start gemeldet. Allerdings konnte der Veranstalter nicht alle 330 zum Start zulassen, und so ließ er das Los entscheiden. Eine zweifellos nicht glückliche Lösung, denn auf diese Weise kann es passieren, daß man Fahrern eine Startmöglichkeit zum ersten Meisterschaftslauf gibt, die gar nicht beabsichtigen, sich an allen Läufen zu beteiligen, anderen aber, die um die deutsche Meisterschaft fahren wollen, nimmt man damit die Chance und vielleicht auch die Lust schon von Anfang an. Wenn verlost wird, müßte der Veranstalter nämlich, wenn er korrekt vorgehen wollte, auch die Werksfahrer in die Verlosung mit einbeziehen — aber davon hatte man hier wohlweislich Abstand genommen. Wir könnten uns vorstellen, daß man bei Ablehnung der Fahrer, die nach dem ersten Nennungsschluß ihre Nennung abgaben, zu einem vernünftigeren Ergebnis gekommen wäre. Wenn auch das selbstverständlich eine Notlösung dargestellt hätte (ein Veranstalter, der den ersten Lauf durchführt, sollte eigentlich alle Nennungen berücksichtigen), so

wäre es jedenfalls eine gerechtere als die Auslosung gewesen.

Es ist heute kaum mehr vorstellbar, daß es einmal eine Zeit gab, in der ein Veranstalter froh war, wenn er 100 Nennungen beisammen hatte, von denen dann ungefähr 70—80 am Start erschienen. Jedenfalls beweist dieses Nennungsergebnis von Delmenhorst erneut, daß das Interesse am deutschen Geländesport größer denn je ist. Um so bedauerlicher ist es aber, daß man noch immer bei den deutschen Motorsport-Dachverbänden die Veranstaltungen so verteilt, daß möglichst jeder Ortsclub bzw. jede Landesgruppe einmal „dran kommt“, einen Meisterschaftslauf auszutragen. Erfahrene Clubs dagegen, die schon ein- oder mehrmals mit der Austragung eines Meisterschaftslaufs betraut waren, werden, obwohl sie sich bewarben, von der Liste gestrichen. Einmal eben, weil im folgenden Jahr ein anderer Club (und wir wissen, daß man im einen Fall ein gutes Dutzend Veranstalter gehabt hat, die alle einen Lauf wollten!) auch mal einen Lauf haben will. Was aber noch weitaus schlimmer ist: daß man erfahrenen Clubs, die es verstehen, einen Meisterschaftslauf muntergültig durchzuführen, keinen mehr gibt bzw. diese so verärgert — nur weil auf der Vorjahresveranstaltung vielleicht 3000 DM Defizit blieben. Auf der anderen Seite kennen wir Veranstaltungen

(allerdings sind das auch Automobilveranstaltungen!), bei denen man, ohne mit der Wimper zu zucken, 30 000 DM und mehr verbandsseitig draufzahlt. Ganz klar, daß dann ein Club, der statt ein bißchen Dank für seine vorjährige Musterveranstaltung zu bekommen sich wegen dieser 3000 DM nur dumm anreden lassen muß, eben keine Lust mehr hat und die Finger davon läßt. Einer aber, der gar keine Erfahrung hat (und sich offensichtlich auch gar nicht bemühte, sie zu sammeln), der bekommt einen Lauf. Es macht ja auch nichts, wenn die Veranstaltung daneben geht, im nächsten Jahr hat man ja sowieso wieder genügend Bewerber, da wird dann eben ein neuer wieder seine Kunst versuchen.

Hier muß etwas geschehen, weil das so nicht weitergeht. Und wir werden da erst Ordnung haben, wenn hierüber einzig und allein die OMK zu entscheiden hat.

Wir mußten das einmal sagen, vor allem schon deshalb, weil wir es leid sind, in so vielen unserer Geländesportberichte uns immer wieder mit den gleichen organisatorischen Fehlern auseinanderzusetzen zu müssen, und weil eben auch Delmenhorst leider wieder so eine „Versuchsveranstaltung“ war.



Zunächst aber wollen wir zu Beginn der Saison noch die Zubehörindustrie nicht vergessen, die auch in diesem Jahr, wie schon in den Jahren vorher, wieder allen Fahrern unterstützend zur Seite steht. So waren in Delmenhorst außer dem Wiggerl Kraus mit seinem Metzeler-Rennendienst wieder die Conti-Leute, da fehlten weder Bosch noch Beru, da ließ es sich Magura-Wolf nicht nehmen, mit seinen Lenker-Armaturen helfend zur Stelle zu sein, und da fehlte natürlich unser unermüdlicher Walter Aukthun mit seinem Veedol-Öl nicht, genauso wie auch Castrol vertreten war.

Und wenn man sie dann alle wieder sieht, wohl vertraute Gesichter der Fahrer wie der Zubehörleute, der Industrie-Betreuer und (auch das gibt es!) der Fahrleiter anderer Meisterschaftsläufe, die nur „zum Schauen“ da sind, dann prickelt es jedesmal genauso, als begänne eine neue Sechstagesfahrt. Und zunächst wird dann mal beäugt, was die einzelnen über den Winter getan haben.

Alle Zündapps traten mit neuen Fahrgestellen an: das Hauptrahmenrohr ist jetzt das der 250 S, und alle haben sie nun den Sengfelderschen Rohrrahmen-Hinterbau. In einem solchen Fahrgestell hängt auch der 175er Motor von Specht (der allen Gerüchten zum Trotz in diesem Jahr wieder die 175er Zündapp fährt). Alle Motoren (angefangen beim 50er bis hinauf zum 125er von Kämper) besitzen einen neuen Zylinderkopf mit der Rippenanordnung des Bella-Roller Motors. Damit wird eine weitaus bessere Kühlung erreicht, nicht zuletzt ermöglichte gerade diese Rippenanordnung eine Leistungssteigerung, die heute den Zündapps (das zeigten die ersten beiden Läufe ganz deutlich) einen klaren Leistungsvorsprung gegenüber der Konkurrenz verleiht. Aber auch an Gewicht wird gespart. Alle Zündapps haben jetzt Alu-Felgen auch im Hinterrad!

Die Nürnberger Zweirad-Union hat in diesem Jahr alle Geländemaschinen mit einem Rohrrahmenfahrgestell versehen (wir zeigen es im nächsten Heft im Detail). Damit wurde nicht nur eine wesentliche Verringerung des Gewichtes erreicht, es konnten auch größere Vergaser an den Motoren verwendet werden, was früher beim Preßstahlrahmen nicht möglich war. Außerdem hat man nun nicht mehr mit Vergaservereisungen zu kämpfen (die bei der Vergaseranordnung in den Preßstahlrahmenmaschinen unter den extremen Verhältnissen, wie sie im Geländesport erreicht werden, gerade beim ersten Lauf des vergangenen Jahres in Kiel böse Schwierigkeiten bereiteten). Die Motoren von 75 bis hinauf zu 125 ccm zeigten eine sehr gute Leistung, der 50er dagegen hinkt gegenüber der Konkurrenz noch etwas nach.

Günter Dotterweich, der in diesem Jahr wieder eine 125er der Zweirad Union fährt, brachte einen ganz neuen Motor an den Start, dessen Zylinder (Leichtmetall mit eingezogener Büchse wie bei allen anderen U-Motoren auch) sehr viel stärker verrippt und dadurch äußerlich größer ist als der, den Ferdi Schmalz fährt.

Linke Seite, oben: Start zum 1. Geländemeisterschaftslauf in Delmenhorst; unten (von links nach rechts): Michel auf einer 100 ccm-DKW der Zweirad Union, Ott, ebenfalls Werksfahrer der Zweirad Union auf DKW, Sebastian Nachtmann auf der neuen 600er-BMW.



Rechte Seite, oben: Kelle/Vetter, auch in diesem Jahr wieder die Favoriten der kleinen Gespannklasse auf NSU, in der Sonderprüfung – einträchtig beisammen mit einem Solofahrer, Herrmann auf BMW; unten, von links nach rechts: Kämper auf der 125er-Zündapp, Harry Schütze, Nachtmanns großer Konkurrent auf der AJS, und Heßler, der auch in diesem Jahr wieder die 250er-Zündapp fährt.

Hercules benutzt im Grunde genommen die Fahrgestelle aus dem Vorjahr. Allerdings fährt Fritz Witzel in seiner 175er in diesem Jahr auch mit der Vorderschwinge, wie sie die Maschine von Lenz Müller im vergangenen Jahr schon hatte und wie sie auch in den käuflichen GS-Modellen drin ist. Durch einen Ski-Unfall, bei dem er sich ein Bein brach, kann Lenz Müller in diesem Jahr, wie schon berichtet, leider nicht um die deutsche Geländemeisterschaft fahren, so daß die ganze Hoffnung von Hercules in dieser Klasse allein bei Fritz Witzel liegt. Aber auch Heinz Brinkmann ist dadurch, daß er sich gegen Ende letzten Jahres einen Beinbruch zuzog, stark gehandicapt. Er hat aber durch Heinz Roth (der, wie berichtet, von Zündapp auf Hercules umgestiegen ist) eine gute Rückendeckung. Allerdings steht Roth nicht unter Werksvertrag. Die Hundertler von Hercules fahren Bertl Seitz und Karl Augustin. Auch in dieser Klasse sind freilich die Zündapps sehr schnell!

BMW setzte, wie wir berichteten, erstmals auf der Zweitagefahrt in Eschwege unter Wastl Nachtmann und Manfred Sensburg zwei Prototypen mit einer ausgezeichneten Leistung ein. Rudolf Schröder wiederum beeindruckte die BMW-Leute in Eschwege derart, daß auch er nun inzwischen eine Werksmaschine erhielt. Allerdings keinen der Prototypen – er fährt vorläufig die Nachtmannsche Sechstagesmaschine aus dem Vorjahr. Er sollte sie schon in Delmenhorst bekommen, aber dann war im Metzeler-Rennendienstwagen kein Platz mehr, und so konnte er sie erstmals beim zweiten Lauf (in Neunkirchen, von dem wir anschließend berichten), an den Start bringen.

Dabei fällt mir eine kleine Episode ein. Am Samstagmorgen bat mich der Wastl, für ihn doch zum Aushängen in seiner Tankstelle ein paar „schnelle“ Bilder zu schießen. Und zwar lag am Abnahmeplatz ein sandbahnähnlicher Rundkurs, auf dem Wastl im Sandbahnstil einige Runden drehen wollte. Am Morgen war aber das Wetter zu schlecht, und wir wollten es schon sein lassen – als es dann, gerade als der Wastl aufgeben wollte, doch noch besser wurde. Wir entschlossen uns also, die Fotos schnell noch zu schießen. Dabei stellte der Wastl fest, daß seine Gabel zwar ein, nicht aber richtig wieder aufgedrückt. Wahrscheinlich war beim Montieren der Gabel ein Fehler gemacht worden – jedenfalls war der Schaden schnell behoben und wir machten die Fotos (wenn auch manche annahmen, der Wastl wolle da nur eine „Schau abziehen“). Aber der war heilfroh, daß wir noch zum Fotografieren gekommen waren, sonst hätte er das mit der Gabel wahrscheinlich nicht mehr gemerkt, und ob es dann zum Klassensieg gereicht hätte, ist sehr fraglich.

Einige der Maicos mit dem neuen Moto Cross-(Doppelrohr-)Rahmen sah man auch – sie gingen recht gut, sind leicht und schnell. Fritz Nödinger hatte seine Maschine zwei Tage vorher in Moto Cross-Ausrüstung bekommen und hatte sie nun erst noch umbauen müssen. Es war wohl die einzige Maschine, die nach Delmenhorst ohne ein Stäubchen Dreck kam, eben weil der Fritz zum Fahren nicht mehr gekommen war. Erst hier oben gab der Motor seine ersten Töne von sich!

Zur Fahrt selbst: Die erste Gaudi gab es schon bei der Abnahme, als laut Abnahmefunktionär der





Fahrer nach erfolgter Abnahme seinen Motor vor dem Abstellen des Motorrads im Parc Ferme nicht noch einmal laufen lassen durfte. Erst nach langem Hin und Her und Hinweis auf die Sechstagesfahrt entschloß man sich seitens des Veranstalters der berechtigten Forderung der Fahrer doch stattzugeben. Zweite Überraschung war, daß der Veranstalter die Sonderprüfung geheimhielt (dabei gab es nur zwei Möglichkeiten, also war sie weiß Gott nicht schwer zu finden!) — damit, wie er sagte, nicht trainiert werden könne. Er versicherte — bitte nicht lachen —, daß die Sonderprüfung auch den Leuten im Club unbekannt sei und daß diejenigen Fahrer des Clubs, die die Strecke ausgesucht hätten, nicht mit an der Fahrt teilnehmen dürften. Wahrscheinlich waren diese dann auch noch vereidigt worden, damit sie die Strecke nicht anderen in ihrem Club bekanntgeben könnten! Wenn ein Veranstalter uns so einen Schmarren erzählen will, dann kann man nur daraus schließen, daß er keine Ahnung hat. Und daß er tatsächlich keine hatte, bewies er dann auch noch des öfteren.

Als Nächstes hatte er keine ordnungsgemäße Startaufstellung zur Sonderprüfung — er startete die Fahrer nach Nennungseingang. Da passierte es dann, daß Spitzenleute weitaus langsamere Fahrer in der Sonderprüfung vor sich hatten, und da in 30-Sekunden-Abständen gestartet wurde, gab es da natürlich mächtige Behinderungen. Man hat eben offenbar noch immer nicht bei allen Veranstaltern mitbekommen, daß es nur eine Idealspur in der Sonderprüfung gibt. Und auf dieser Spur fährt auch der langsamere Teilnehmer. Das bedeutet, daß der schnellere auf die „langsamere Spur“, d. h. die schlechter zu fahrende, ausweichen muß, um überholen zu können — und das wiederum kostet wertvolle, meist entscheidende Sekunden. Wenn man dann noch dazu, wie in Delmenhorst, keine Umleitung für die Ausweiserfahrer hat, dann gibt das eben unter Umständen ganz falsche Werte.

Noch unverständlicher aber erscheint es dann, wenn, um nur eines von vielen Beispielen zu nennen, Lorenz Specht und Karl Ibscher zusammen vor der Sonderprüfung stehen (es standen immer ca. 40—50 Mann davor und mußten warten!), und Karl Ibscher, der eigentlich 30 Sekunden vor Specht starten sollte, den Starter bittet, den Lenz doch vor ihm loszuschicken, da der doch sowieso schneller sei und ihn sofort überholen müsse — und wenn der Starter erwidert, das gehe nicht, der Lenz müsse zuerst fahren! Nur dadurch, daß sich dann Schorsch Weiß einschaltete, wurde Specht vor Ibscher gestartet. Was macht aber der, der zufällig keinen Schorsch Weiß dabei hat?

Ferdl Schmalz zum Beispiel hatte vier Mann gleichzeitig zu überholen und wurde dadurch in einem etwas schmalen Stück zum Halten gezwungen — wir standen genau an dieser Stelle.

Aber es war natürlich auch ein Manko, daß der Veranstalter die Fahrer wohl weder vom Sehen noch teilweise dem Namen nach kannte. Anders kann es jedenfalls nicht gewesen sein, sonst hätte nicht auf allen seinen Listen bei Günter Dotterweich Dotteweig stehen können, und sonst wäre es auch nicht passiert, daß er Nachtmann, der vor der Sonderprüfung in der neutralisierten Zone wartete, aufforderte den Platz zu verlassen, da er kein Fahrer sei — so die Worte des Funktionärs. Als sich dann der Klankermaxe einmischte, antwortete er „Ja — der ist so sauber, da dachte ich, der sei nur Zuschauer“!

Was es für einen Sinn haben sollte, daß man Bundeswehrosoldaten längs der Sonderprüfung damit beauftragte, Überholbehinderungen mit Startnummer und Zeitangabe zu vermerken, wissen wir auch nicht. Die Bundeswehrlere offensichtlich auch nicht, denn die lagen die meiste Zeit im Gras und schliefen.

Einen Sanitätswagen am Ende der Sonderprüfung aufzustellen, hatte man offenbar auch übersehen. Aber es ist eben auch glücklicherweise schon lange nichts mehr auf der Sonderprüfungsstrecke passiert! Vor den Trial-Sektionen gab es Stauungen bis zu 10 Minuten. Man hatte aber vergessen, dort einen Funktionär aufzustellen, der etwaige Wartezeiten gutschreiben konnte. So erhielt manch einer Strafpunkte, und die, die es gerade noch schafften, hatten keine Zeit mehr zum Bauen bzw. Kettenschmieren und ähnlichem. Dadurch fingen dann einige in der neutralisierten Zone an zu bauen — und wurden aus dem Wettbewerb genommen.

Hinsichtlich dieses Herausnehmens sind wir mit dem Veranstalter durchaus einer Meinung, denn diese Bauereien in der neutralisierten Zone sind bisher mit einer derartigen Laxheit behandelt worden, daß es da mal ganz richtig war, die betreffenden Fahrer herauszunehmen. Nicht einverstanden sind wir aber damit, daß das Bauen an dieser Stelle ja bei vielen nur die Folge von Zeitknappheit vom Trial her war, wofür sie nichts konnten. Und eine Sonderprüfung läßt sich eben nicht mit durchhängender Kette fahren. Stärkstens protestieren müssen wir aber, wenn wir hören, daß man zwar 35 notiert hatte, die bauten, aber dann nur 10 oder 11 Mann herausnahm. Warum ließ man mehr als die Hälfte drin? Was wurde da wieder hinter den Kulissen gespielt?

Noch eines zur Sonderprüfung: als wir am Abnahmesamstag den Pressebetreuer nach einer Streckenkarte fragten und er uns dann nach langem Hin und Her die einzige, die es gab, überreichte, machte er uns darauf aufmerksam, daß wir keinesfalls eine Bundesstraße, über die wir fahren wollten, benutzen dürften, und über die in gleicher Fahrtrichtung die Strecke führte. Nachdem wir ihn auf seinen offensichtlichen Irrtum, daß die Strecke gesperrt sei, aufmerksam machten, sah er es schließlich ein, ermahnte uns aber, dort ganz besonders vorsichtig zu fahren (was sicher notwendig war, nachdem wir bisher nur selten auf Meisterschaftsläufen waren!). Wenn aber derselbe Pressebetreuer dann vom Ende der Sonderprüfung aus, entgegen der Fahrtrichtung also (!), trotz Vorhaltungen der dort anwesenden Teilnehmer und Industriebetreuer, mit einem Jeep in die Sonderprüfstrecke hineinfährt (wobei ein Fahrer, ich glaube es war Classen, um ein Haar zu Sturz gekommen wäre), dann kann man sich nur fragen, wie ein Verein mit solchen verantwortlichen Leuten überhaupt einen Meisterschaftslauf erhalten kann. Im übrigen: woher soll es der Pressebetreuer wissen, wenn der eigene Fahrleiter sich mit dem Jeep (wenn auch wenigstens in Fahrtrichtung) auf der Sonderprüfungsstrecke bewegt!

Als wir den Teilnehmer am Ende der Sonderprüfung fragen, wann denn der erste gewertete Fahrer käme (die Sonderprüfung wurde in der dritten und vierten Runde gewertet — wahrscheinlich so spät, weil dann die Fahrer schon zu fertig sind, um noch schnelle Zeiten zu fahren — vielleicht auch, damit man nicht zu früh mit der Auswertung fertig wird), sagte er uns, das wisse er auch nicht genau. Er konnte es ja auch nicht wissen, denn einen Zeitplan gab's nicht, den hatte nicht mal der Veranstalter; auf die Frage nach einem solchen antwortete er uns, da habe er keinen, das verändere sich ja sowieso laufend!?! Der Teilnehmer wiederum meinte, das mache nichts, da nähme er eben schon 20 Fahrer vorher. Woher er allerdings wissen wollte, wann die 20 vorher kommen, konnte er auch nicht so klar angeben. Jedenfalls kam er durch unseren Einwand dann wenigstens darauf, sich per Telefon den ersten Gestarteten vom Anfang her durchgeben zu lassen.

Der Kurs war ca. 50 km lang und wurde viermal (in der 1. Runde nach B-, ab der 2. nach A-Zeit) befahren, und da man nur zwei Zeitkontrollen hatte und deshalb mit starkem Fahrerandrang rechnete, hatte man an der ZK Große Höhe zwei Uhren aufgestellt, eine rechts, eine links. Soweit so gut. Daß aber die eine zur anderen um  $\frac{1}{2}$  bis  $\frac{3}{4}$  Minute differierte, ja daß beide zusammen zur Uhr in der zweiten ZK dann gar um drei Minuten differierten — das war schon mehr als verwunderlich!

Die Ergebnisse gab's gegen 21 Uhr, warum wir allerdings bis heute noch keine vervielfältigte Liste erhalten konnten, das weiß wahrscheinlich nicht mal der Veranstalter!

Als Fahrer gefiel uns ganz besonders gut Heinz Roth, der ehemalige Beifahrer von Schach, der auf der neuen Hercules sehr schnell ist und hier oben, nachdem Heinz Brinkmann in der zweiten Runde mit Kolbenringschaden ausgeschieden war, Klassensieger der Fünziger wurde. Sehr schnell war aber auch Alfred Lehner, der allerdings, nachdem ihm der Gaszug und der Reservezug gerissen waren und er einen dritten „gefunden“ hatte, der auch aus dem Nippel riß, ausschied (!!). Einen sehr guten Eindruck machte auch Hartmut Tschek auf der Victoria, er war hinter Rotermundt der Zweit-schnellste aus dem Stall der Zweirad-Union und lag noch 7 Sekunden vor Radl.



Oben links: So sah es auf der Sonderprüfungsstrecke beim ersten Meisterschaftslauf in Delmenhorst immer wieder aus — Behinderungen noch und noch.

Oben rechts: Die Sonderprüfstrecke war aber auch der wohl einzige wirklich kritikwürdige Punkt des zweiten Meisterschaftslaufes in Neunkirchen; auch da war es nicht gelungen, die Strecke der Sonderprüfung frei von Überholungen (und dementsprechend Behinderungen) zu halten.

Unten: Hier quält sich gerade Rotermundt, Fahrer Nr. 1 der Zweirad Union auf 50 ccm Victoria, durch sumpfiges Gelände.



Die 75er holte sich Dieter Zörnig auf der Victoria mit 5.03 vor Leo Holy mit 5.09 und Gustav Franke auf der Zündapp mit 5.14.

Die Hunderter Klasse ging an Dieter Kramer auf Zündapp mit 4.47 (!) vor Siegfried Gienger/Zündapp und Karl Augustin auf der Hercules, die beide 4.59 bzw. 5.03 fuhren.

Klaus Kämper ließ sich auf seiner Zündapp die 125er Klasse nicht nehmen. Mit 4.45 war er um 23 Sekunden schneller als Günter Dotterweich, der mit 5.04 auf der DKW den zweiten Platz vor Willy Gehring auf Zündapp mit 5.18 belegte.

Lorenz Specht gewann auf der Zündapp mit 4.46 vor Helmut Classen auf Hercules mit 5.03 und Fritz Witzel und Richard Witthöft, beide mit 5.06. Witzel sprang im ersten Durchgang die Kette runter, und im zweiten, da klappte es dann auch nicht ganz, denn auch er hatte an der Stelle, an der wir uns postiert hatten, vier Mann vor sich.

Richard Heßler holte sich mit 4.36 auf Zündapp den 250er Klassensieg vor Herbert Schek auf der neuen Maico mit 4.41 und Wilfried Winkel auf Maico mit 4.45.

Und die 350er gewann, wie könnte es anders sein, Erwin Schmider auf seiner betagten NSU mit 4.34 vor Joachim Happel (die beiden Brüder Happel machen in diesem Jahr einen ganz großartigen Eindruck) auf Maico mit 4.51 und Edwin Linder auf der Puch mit 5.25.

Eine Überraschung gab es bei den Großen insofern, als Karl Neidig mit seinem BSA-Eigenbau mit 4.37 die gleiche Zeit wie Nachtmann auf der BMW fuhr. Allerdings war das hier seine Hausstrecke. Harry Schütze auf der AJS fuhr 4.43, und Manfred Sensburg auf BMW erreichte 5.04. Aber man muß auch bedenken, daß es eine beträchtliche Umstellung ist, im Gelände eine BMW zu fahren. Und so braucht wohl auch der Manfred noch einige Zeit, bis er mit der BMW vertraut ist. Fürs erste kommt er jedenfalls schon sehr gut mit ihr zu recht.

Den Klassensieg bei den großen Gespannen holte sich Karl Ibscher mit seinem Beifahrer Edgar Rettschlag mit 5.39 vor Krieb/Wenz, ebenfalls auf BMW, mit 6.15. Ergebnisse der kleinen Gespannklasse besitzen wir, dank des Veranstalters-Organisation, leider bis heute nicht.

Ansonsten aber klappte es in Siegen alles in allem wieder recht gut. Und vor allem muß eines ganz groß herausgestellt werden: nachdem Horst Pfeifer die Ergebnisse verlesen hatte, erhielt jeder Teilnehmer eine vervielfältigte Ergebnisliste, und das gibt's wirklich nicht überall. Das gab's nicht einmal in Roth!

Andreas Brandl fuhr diesmal bei den Fünzfzigern auf der Zündapp mit 7.04 die schnellste Zeit vor Alfred Lehner mit 7.11 und Günter Sengfelder mit 7.14, beide auch auf Zündapp.

Die 75er Klasse entschied Leo Holy/Zündapp mit 6.34 knapp vor Dieter Zörnig mit 6.35 auf Victoria und Gustav Franke/Zündapp mit 6.43 für sich.

Siegfried Gienger konnte auf der 100er Zündapp seinen Teamkameraden Dieter Kramer mit 6.14 gegen 6.21 schlagen. Dritter wurde Bertl Seitz auf der Hercules mit 6.31.

In der Klasse bis 125 ccm konnte sich diesmal Günter Dotterweich auf der DKW mit 6.20 vor Klaus Kämper/Zündapp mit 6.35 behaupten; deutlich war hier das Fünfganggetriebe der DKW dem Vierganggetriebe der Zündapp an der langen Steigung überlegen. Dritter wurde Willy Gehring auf seiner Zündapp mit 6.42 vor Ferdl Schmalz auf DKW mit 6.58.

Lorenz Specht scheint in diesem Jahr der Klassensieg-Abonnet in der 175er Klasse zu werden: mit 6.13 sicherte er sich auch diesmal den Sieg auf seiner superleichten Zündapp vor Fritz Witzel mit 6.15 und Leo Zeller mit 6.41, beide auf Hercules. Herbert Schek konnte in Siegen mit der Maico seinen Rivalen Richard Hessler auf der Zündapp mit 5.49 gegenüber 6.13 klar distanzieren. Fritz Nödinger, ebenfalls auf der Maico, kam mit 6.14 auf den dritten Platz. Auch diesmal gefiel in dieser Klasse wieder besonders gut Josef Pscheidt auf Maico. Allerdings fiel er später leider mit Zündschaden aus.

Erwin Schmider fuhr auch hier mit 5.47 einen Klassensieg in der Klasse bis 350 ccm und wurde damit zugleich Tagesschnellster. Edwin Linder belegte auf der Puch mit 6.44 vor Walter Aukthun auf Maico mit 7.33 den zweiten Platz.

Sebastian Nachtmann ließ es sich natürlich nicht nehmen, in seiner Klasse auf der BMW mit 6.02 eine ganz fabelhafte Zeit hinzulegen und wurde damit Klassensieger vor Harry Schütze auf der AJS mit 6.27 und Manfred Sensburg auf BMW. Die kleine Gespannklasse, also die bis 350 ccm, holten sich Kelle/Vetter auf der NSU, Karl Ibscher gewann mit seinem Beifahrer Rettschlag auf der BMW die große Gespannklasse. Ben.

## 2. Lauf: DIE SÜDWESTFÄLISCHE

Der zweite Meisterschaftslauf, die Südwestfälische, fand bereits acht Tage später, am Samstag, dem 2. Mai, in Neunkirchen Kreis Siegen, statt.

Immer, wenn wir nach Siegen fahren, tun wir das gern; weil wir wissen, daß wir zu einer Veranstaltung gehen, die bis auf einige Kleinigkeiten in Ordnung ist, die zu den besten überhaupt zählt. Auch wir schreiben nämlich, obwohl das an manchen Stellen gern bezweifelt wird, lieber Gutes über eine Veranstaltung als Schlechtes!

In diesem Jahr wurde die Strecke in Siegen, wie schon in früheren Jahren, entgegen der Fahrtrichtung des Vorjahres gefahren. Nicht zuletzt wohl auch deshalb, weil man auch die alte Sonderprüfungsstrecke wieder nehmen mußte, weil durch die im letzten Jahr benutzte eine neue Verbindungsstraße gebaut wurde. Was eigentlich sehr schade ist, denn die Sonderprüfung, gleich hinter Start und Ziel, wie sie in diesem Jahr wieder gefahren werden mußte, ist nicht sehr schön, stellt eigentlich kein Gelände dar und ist deshalb sehr schnell — für eine Sonderprüfung wohl zu schnell. Zwar hatte der Veranstalter einige Schikanen eingebaut, aber trotzdem — gefallen konnte sie uns nicht. Nur es ist eben auch nicht ganz einfach, immer eine Fünf-Kilometer-Strecke zu finden, die sich für die Sonderprüfung eignet und bei der es auch noch eine Umleitung für die Ausweiskfahrer gibt.

Und leider klappte es dann auf dieser Sonderprüfung diesmal auch nicht so ganz. Zwar waren die Ausweiskfahrer umgeleitet, zwar hatte man die Startfolge am Morgen von der Sonderprüfung aus zurückgerechnet festgelegt, aber — wahrscheinlich hatte man in der Eile nicht an die Überschneidungen in den nächsten drei Runden gedacht. Und wenn es dann auch in der ersten gewerteten Runde noch einigermaßen klappte, in der zweiten gab es auch hier etwas Durcheinander.

Natürlich regnete es in Siegen mal wieder, und so wurden also in der ersten Runde B-Zeiten gefahren. In der zweiten gab man dann den Gespannen

für beide Kontrollen 10 Minuten dazu, weil es für diese sonst nicht zu schaffen gewesen wäre, während die Solisten fünf Minuten für die Etappe nach Lützel erhielten. Durch diese fünf Minuten aber gab es verschiedentlich Unstimmigkeiten, und vor allem war es weniger schön, daß es dann in der vierten Runde diese fünf Minuten nicht gab, obwohl sich das Wetter nicht gebessert hatte. Das war aber für die Fahrer nicht ganz klar, aufgestellte Schilder gab es nicht, und so fand man beim Studium der Ergebnisliste viele Fahrer mit zwei Strafpunkten — das sind diese fünf Minuten, mit denen die Betreffenden auch in der letzten Runde gerechnet hatten und für die sie dann eben, nach Abzug der drei Karenzminuten, zwei Strafpunkte erhielten!

Selbstverständlich kann ein Veranstalter Zeitgaben machen, er kann diese auch vor Schluß der Veranstaltung wieder abziehen — aber schön ist das eben nicht, vor allem muß es den Fahrern eindeutig bekannt sein, und das war hier leider nicht der Fall.

**Oben links: Der da in der Dampf Wolke steckt, ist der unermüdete Walter Aukthun auf der Maico, mit der er in der 350er Klasse startete (Aukthun wurde dieser Tage erneut zum Fahrervertreter in der OMK gewählt.)**

**Oben rechts: Erwin Schmider — noch immer auf der NSU — wurde beim zweiten Geländemeisterschaftslauf Tagesbester.**

**Unten: Ibscher/Rettschlag fahren natürlich wieder ihr BMW-Gespann (es handelt sich um das bisherige Schwingenfahrwerk, aber mit leistungsgesteigertem Motor).**



# 6. HÜGELHEIMER MOTO CROSS

## 1. MEISTERSCHAFTSLAUF UM DEN

# MOTO CROSS- JUNIORENPOKAL

AM 9. MAI 1964

Endlich ist der Groschen gefallen, daß es an der Zeit wäre, dem Nachwuchs die Chance zu geben, die er schon lange haben sollte: damit er nämlich unter sich eine Meisterschaft austragen kann, ohne ewig im „Schatten der Großen“ fahren zu müssen. Daß diese Idee auf fruchtbaren Boden bei den Ausweisfahrern gefallen ist, zeigte ein Blick auf die überreiche Teilnehmerliste des ersten Laufes. Daß man gerade Hügellheim, die kleine Markgräfler Landgemeinde, mit dem ersten Lauf zur Juniorenmeisterschaft betraut hat, war für mich, der ich die Verhältnisse dort nicht kannte, zunächst verwunderlich; doch als ich sah, mit welcher Präzision die ganze Veranstaltung aufgezogen worden war, schlug meine Verwunderung in Bewunderung um. Das Gelände liegt auf einem Panzerübungsplatz der französischen Truppen und ist als ideal für diesen Zweck zu bezeichnen, wenn auch der Kurs an einigen Stellen zu schmal ist. Doch dürfte sich das noch ändern lassen, nachdem die Zusammenarbeit mit den Besitzern des Truppenübungsplatzes bestens klappt und ohne Papierkrieg abgewickelt wird. Ein Beispiel, das zur Nachahmung empfohlen werden kann!

So gingen denn die Läufe pannenlos über den Kurs, wenn es auch für manchen Fahrer betrüblich war, daß er nach der oft weiten Anreise wieder, ohne starten zu können, abfahren mußte, weil nur 25 Fahrer in die Entscheidungsläufe kamen. Es war aber auch in der Klasse bis 250 ccm mit 55 Nennungen ein überreiches Angebot vorhanden, das unmöglich in einem Entscheidungslauf unterzubringen waren.

Überrascht hat mich die Güte des Maschinenmaterials, das in einem krassen Gegensatz zu dem stand, was man sonst manchmal unter Nachwuchsfahrern zu sehen bekommt. Während es häufig abgelegte Lizenzmühlen sind, bot sich hier ein völlig anderes Bild. Besonderen Wert hatte man vielfach, neben einer Leistungssteigerung des Motors, auf die Verbesserung des Fahrwerks gelegt. Natürlich dominierten in der kleinen Klasse die Maico, doch sah man auch zwei WABEHA, die aber

Der hier so springt, ist Anton Flach, Welschensteinach, mit seiner Maico.

beide nicht in die Entscheidung eingreifen konnten; bei der einen der beiden Maschinen ging, wie ich feststellen konnte, der Motor hoffnungslos fest. Auch eine sehr schnelle DKW (unter Reinhold Strecker), die ausgezeichnet zurechtgemacht war, leider aber durch Sturz zurückfiel (im 1. Lauf 3. Platz), hinterließ einen guten Eindruck. Die Maschinen in der schweren Klasse entsprachen denen der kleinen Klasse durchaus, es waren hauptsächlich große Engländer, doch waren auch eine Zweizylinder DKW, zwei aufgebohrte Maico und zwei Horex am Start.

Nach den Vorläufen stellten sich 25 Fahrer der Klasse bis 250 ccm dem Starter für die beiden Entscheidungsläufe, aus denen sich der einheimische Kurt Wagner, Feldberg (Maico), mit einem Schnitt von fast 45 km/h und damit beinahe der Geschwindigkeit des Siegers der Lizenzklasse bis 250 ccm, der 45,8 km/h erreichte, als Bester qualifizierte. Für die Fahrer der Klasse von 350—500 ccm war es natürlich auf diesem engen Kurs sehr schwer. Sie konnten nicht an die Zeiten der kleinen Klasse herankommen, doch war das Feld als solches sehr ausgeglichen: die Fahrer auf den Plätzen 1—5 lagen nur 33 Sekunden auseinander. Leider kam hierbei der Memminger Fahrer Böttcher zum Sturz; der sah zunächst sehr gefährlich aus, stellte sich aber dann glücklicherweise doch als harmlos heraus. Gesamtsieger wurde nach hartem Kampf mit Werner Sprock/Mettmann der Uhinger Werner Breitling (Maico).

Der eingeschobene Lauf der Lizenzklasse bis 250 ccm wurde eine sichere Beute des Mindelheimers Toni Rogg, der dabei seinen Bahnrekord von 1963 verbessern konnte. Er lag im Ziel vor dem sehr stark aufgekommenen letzten Vertreter des einst so zahlreichen Pfälzer Moto Cross-Aufgebots, dem Dudenhofer Alfons Hook (Maico), vor Manfred

Möll, Schwäb. Gmünd (Maico) und Josef Hölzle, Eurishofen (Bultaco), der aber nicht seine sonstige Leistung zeigen konnte, weil er durch seinen am Sonntag vorher in Jugoslawien erlittenen Sturz doch noch recht gehandicapt war.

Von der ganzen Veranstaltung, die unter der sicheren Leitung des Aktiven Fritz Tröndlin stand, konnte man restlos befriedigt sein, und es wäre zu wünschen, daß auch die anderen Läufe zum Moto Cross-Juniorenpokal gleichgut aufgezogen wären. Vor allen Dingen war es erfreulich, daß die Organisatoren, alles junge Leute, gezeigt haben, daß man nicht unbedingt ein „eisgrauer, erfahrener Funktionär“ sein muß, um eine derartige Veranstaltung mit Erfolg aufziehen zu können. Dr. B.

### Ergebnisse:

**Ausweisfahrer 250 ccm:** 1. Kurt Wagner, Feldberg (Maico), 39:47,0, 2 Punkte; 2. Herbert Näger, Zell-Weierbach (Maico), 41:30,4, 6 Pkt.; 3. Erwin Braitmaier, Herrenberg (Maico), 41:33,8, 8 Pkt.; 4. Werner Längl, Memmingen (Maico), 41:41,0, 8 Pkt.; 5. Elmar Böbinger, Konstanz (Maico), 41:41,0, 11 Pkt.; 6. Berthold Strobel, Bargau (Maico), 41:58,6, 13 Pkt.; 7. Anton Flach, Welschensteinach (Maico), 42:54,5, 18 Pkt.; 8. Peter Mohr, Hasel (Maico), 43:05,1, 20 Punkte.

**Ausweisfahrer 500 ccm:** 1. Werner Breitling, Uhingen (Maico), 42:24,5, 3 Punkte; 2. Werner Spronk, Mettmann (BSA), 42:36,1, 6 Pkt.; 3. Fritz Kühn, Rheinfelden (AJS), 42:45,0, 8 Pkt.; 4. Manfred Wolf, Oberhausen (BSA), 42:45,8, 9 Pkt.; 5. Dieter Rehbach, Berg.Gladbach (Triumph), 42:57,4, 10 Pkt.; 6. Albert Vogel, Weißenhorn (Horex), 43:00,2, 10 Pkt.; 7. Adolf Dieterle, Holzgerlingen (AJS), 43:21,4, 13 Pkt.; 8. Hans Balg, Dom Esch (BSA), 43:57,0, 18 Punkte.

**Lizenzfahrer 250 ccm:** 1. Toni Rogg, Mindelheim (Maico), 26:13,0, 45,8 km/h; 2. Alfons Hook, Dudenhofen (Maico), 27:23,0, 43,8 km/h; 3. Manfred Möll, Schw.Gmünd (Maico), 27:25,4, 43,7 km/h; 4. Josef Hölzle, Eurishofen (Bultaco), 27:27,2, 43,6 km/h; 5. Willi Klein, Altingen (Maico), 27:28,6, 43,5 km/h.

## LADEGLEICRICHTER MIT KÜHLGEBLÄSE

Daß Luftkühlung um so wirksamer funktioniert, je schneller die kühlende Luft bewegt wird, weiß nicht nur jeder, der mal mit kurzen Hosen auf einem Motorrad spazierenfuhr, sondern das ist ein Naturgesetz, welches sich beispielsweise auch jene Leute zunutzemachen, die Motoren mit besonderen Kühlgebläsen ausrüsten, weil sie sich nicht darauf verlassen können, daß der Fahrtwind ausreichend kühlt.

Das ist Punkt eins.

Punkt zwei ist die gleichfalls naturgesetzliche Eigenschaft von Halbleitern, einige Prozent der in ihnen verarbeiteten Leistung verlustweise in Form von Wärme anfallen zu lassen. Auch das ist nicht nur aus Lehrbüchern bekannt: Wer schon mal seine Batterie mit einem selbstgebauten Ladegerät aufgeladen hat, weiß aus Erfahrung, daß der Gleichrichter dabei mitunter beachtlich warm werden kann.

Diese Erwärmung ist aber ebenso unvermeidbar wie vom Übel, denn (u. a.) ihretwegen muß man den Ladestrom so klein halten, daß auf keinen Fall jene Temperatur erreicht oder gar überschritten wird, bei der der Gleichrichter friedlich seinen Geist aufgibt und in den Halbleiterhimmel hinüberstinkt. Und die liegt gar nicht mal so sehr hoch, sondern so bei 80° C.

Wenn man also — so sagt die Überlegung — bei einem Gleichrichter die Wärmeabfuhr beträchtlich vergrößern könnte, indem man ihn beispielsweise von einem Kühlgebläse kräftig anpusten läßt, so müßte sich aus dem gekühlten Gleichrichter auch ein beträchtlich größerer Ladestrom ohne Schaden für den Gleichrichter ziehen lassen.

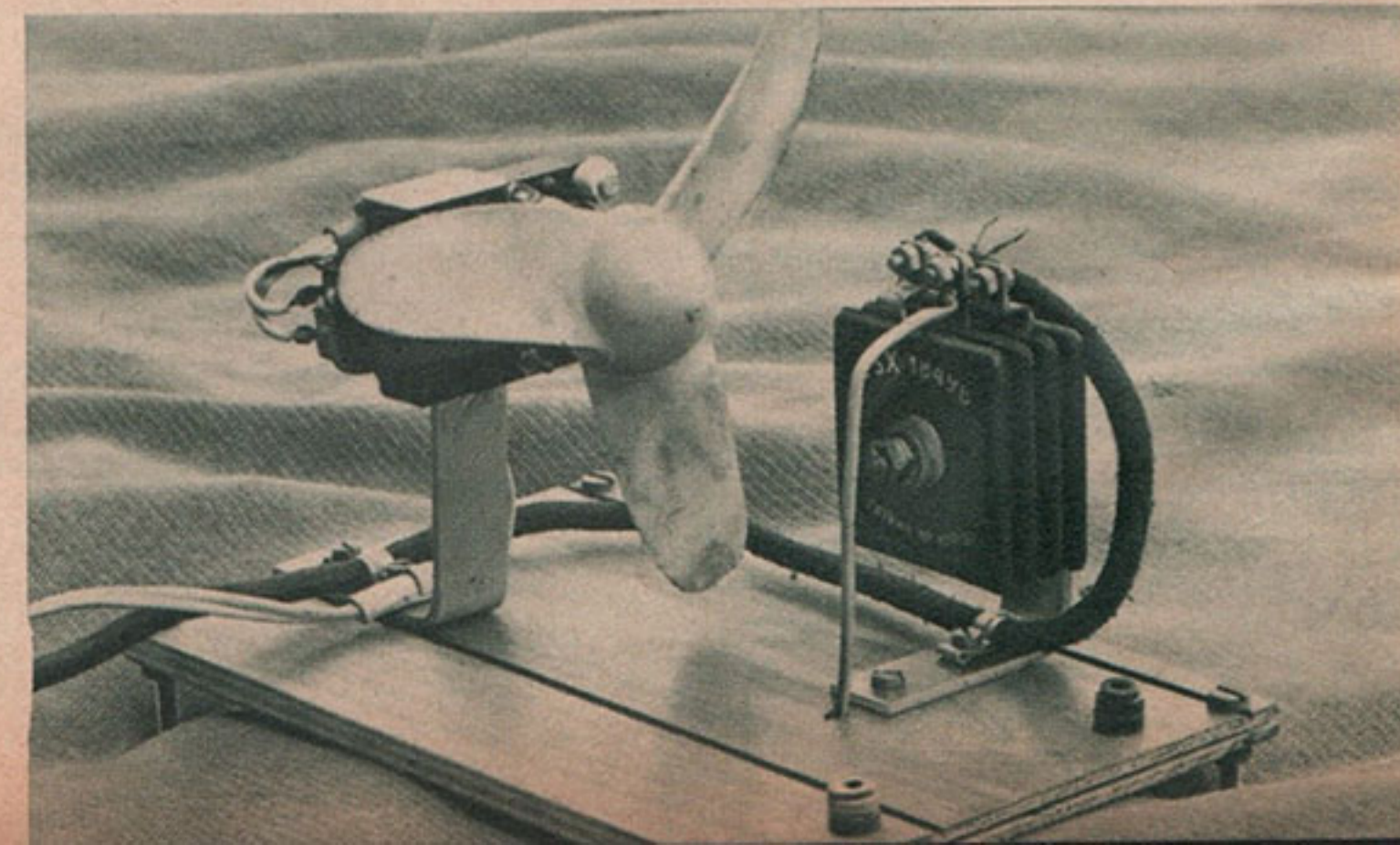
Die praktische Nutzenanwendung solcher Überlegungen zeigt das Foto. Was da so aussieht wie Klein-Bubis verunglückter Versuch, einen propellergetriebenen Schienenzapp zu basteln, ist in Wirklichkeit ein gebläsegekühlter Ladegleichrichter.

Der Effekt ist erwartungsgemäß: Ohne Kühlgebläse wird der Gleichrichter ab 2,5 Ampere Ladestrom so heiß, daß man sich die Fingerspitzen dran verbrennt. Mit Kühlung schafft er noch 8 Ampere ganz gemütlich. Damit lassen sich notfalls auch große Autobatterien schnell aufladen.

Fazit: Wenn auch bei Ihnen gelegentlich ein Ladegleichrichter kräftig belastet werden soll, dann halten Sie immer ein Auge offen, ob nicht eines Tages irgendwo ein Schreibtischventilator vom Tisch fällt und wegen des zerbrochenen Gehäuses weggeschmissen wird.

Dann haben Sie auch einen.

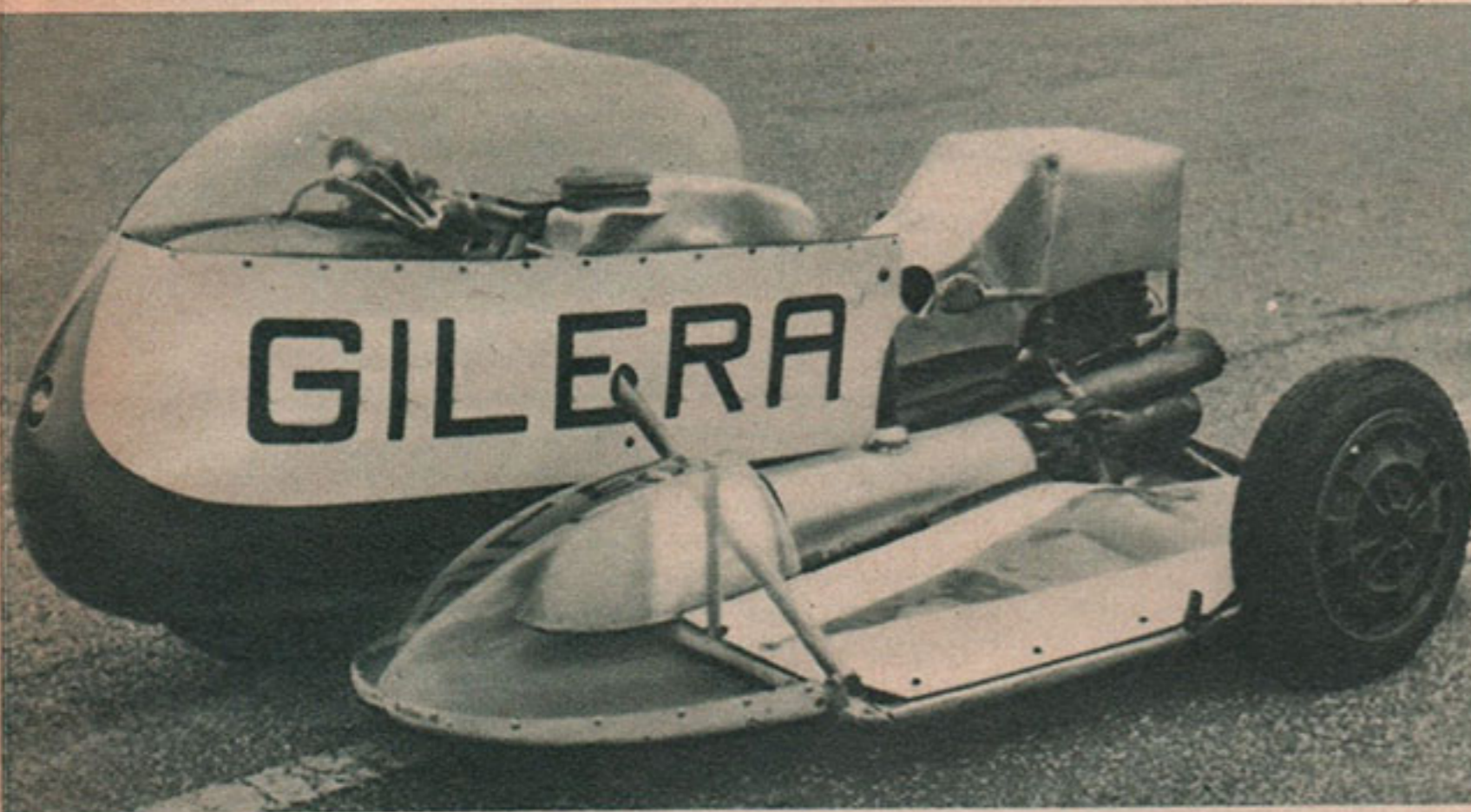
G. T.



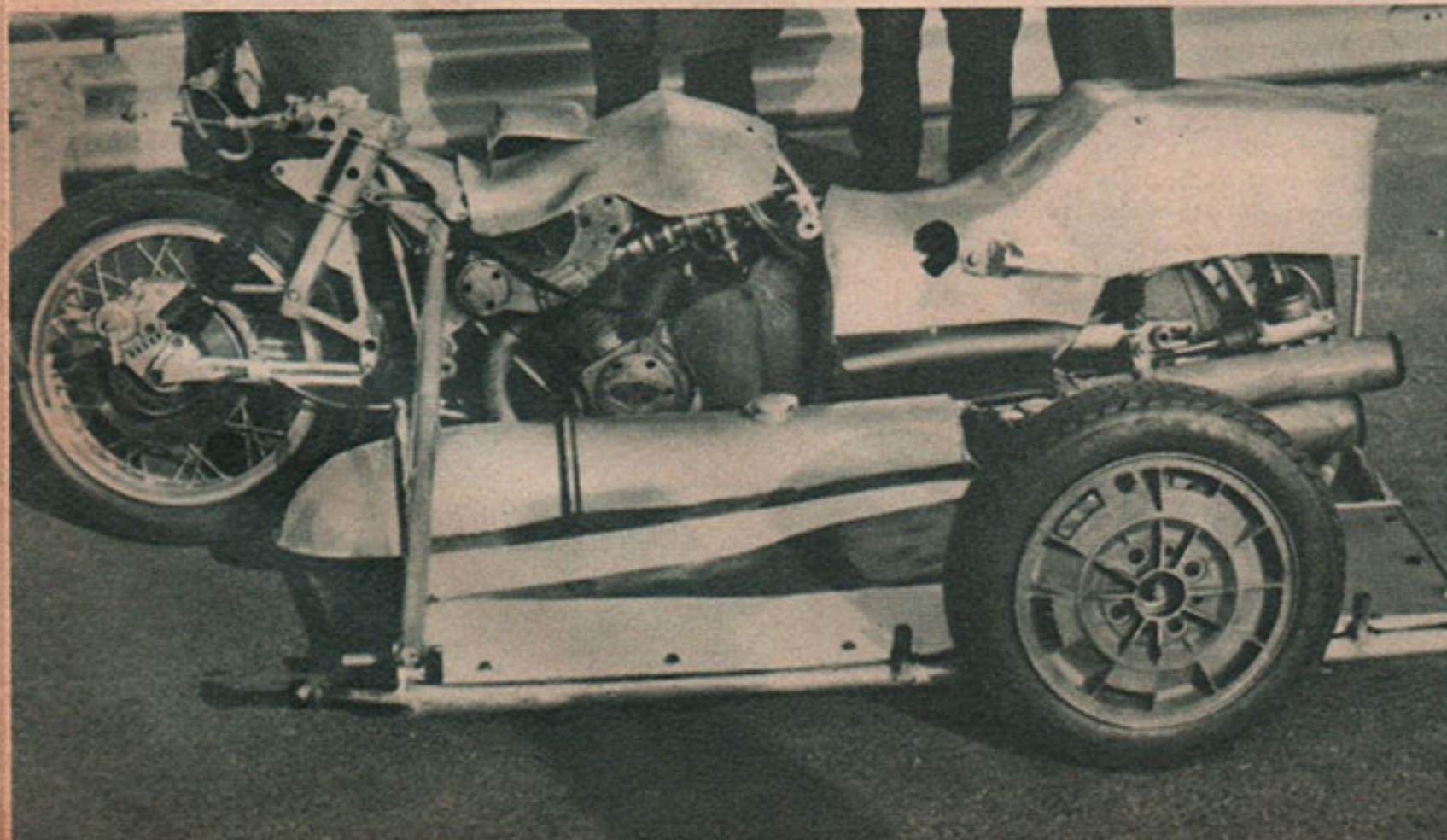
# CAMATHIAS FUHR MIT SEINEM GILERA 4-GESPANN

## (BEINAHE?) WELTREKORD

Nachdem hierüber endgültige Vereinbarungen mit dem Gilera-Werk in Arcore getroffen worden waren, von dem Camathias bekanntlich schon im vorigen Jahr einen Vierzylinder-Rennmotor zur Verfügung gestellt bekam, baute sich der Schweizer Gespann-Spezialist für das 70 PS-Triebwerk mit Fünfganggetriebe ein Spezial-Fahrwerk, mit dem er zunächst nur die Dreirad-Weltrekorde von 10 km bis zu 6 Stunden angreifen wollte, mit dem er nun aber auch bei den 1964er Weltmeisterschaftsläufen und anderen internationalen Konkurrenzen antreten will (die ersten Rennen, bei denen er mit mehr oder weniger Erfolg dabei war, sind ja schon gelaufen).



Leider mußte Camathias seine Hoffnungen auf neue Langstrecken-Rekorde zunächst begraben, weil sowohl die Bahn in Montlhéry als auch das Autodrom von Monza in so schlechter Beschaffenheit sind, daß es ihm unmöglich schien, das Gespann über Stunden voll auszufahren; daß die benötigte Leistung da ist, steht fest — und derzeit plant Camathias, seine Rekordversuche vielleicht auf dem Miramas-Autodrom (in der Nähe von Marseille) anzustellen. Anlässlich seines Aufenthaltes in Monza unternahm Camathias aber doch mehrere Rekordversuche, und zwar im Angriff auf den stehenden Kilometer — das beste von ihm erzielte Resultat war ein Schnitt von 142,180 km/h. Das würde als neuer Weltrekord anerkannt werden — obwohl der bisherige Rekord für den Kilometer mit stehendem Start (der gleichzeitig auch für die 750er Klasse gilt) bei 154 km/h liegt — kurioserweise einst von Camathias, und zwar auf einem BMW-Gespann, selbst aufgestellt. Natürlich liegt die Frage nahe, wieso denn dann 142,180 km/h als neuer Rekord gelten können? Das erklärt sich daraus, daß 1962 neue Bestimmungen für Gespann-Weltrekorde von der FIM festgelegt wurden, und alle früheren Rekorde, die in irgendeinem Detail diesen neuen Bestimmungen nicht entsprechen (das Rekordgespann muß nämlich jetzt einen regelrechten Seitenwagen à la Renngespann aufweisen, und in diesem muß der vorgeschriebene Ballast untergebracht sein), sind hinfällig. Soweit wäre also alles klar — aber inzwischen hat sich da offenbar ein neuer Wurm eingeschlichen: angeblich soll das Ballastgewicht bei der Rekordfahrt von Camathias mit dem Gilera-Gespann den Bestimmungen nicht entsprochen haben — und nun muß man erst abwarten, bis eine endgültige Klärung und gegebenenfalls eine offizielle Anerkennung des neuen Rekords seitens der FIM erfolgt ist. Abgesehen davon ist es aber, vor allem, nachdem Camathias ja in verschiedenen Straßenrennen bereits gezeigt hat, daß das Gilera-Gespann die BMW nicht zu fürchten braucht, ganz interessant, sich diesen neuen Eigenbau des Schweizlers ein bißchen näher anzusehen. Das Gespann ist außergewöhnlich niedrig (80 cm) und lang (220 cm), wie die Bilder zeigen, es hat einen verhältnismäßig großen Radstand (140 cm), und die beiden Maschinenräder (Speichenräder) sind 3.00 bzw. 3.50—16, das Leicht-



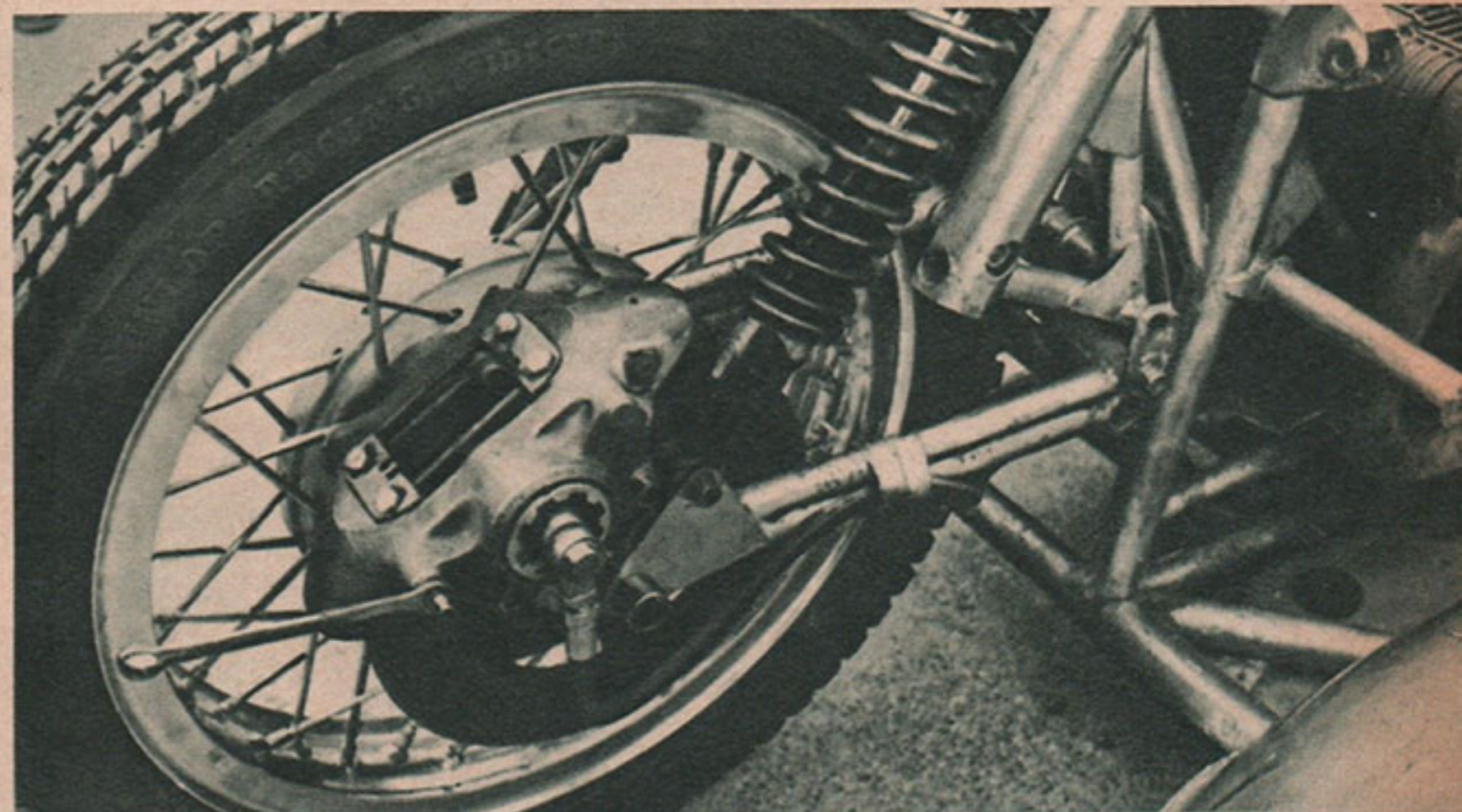
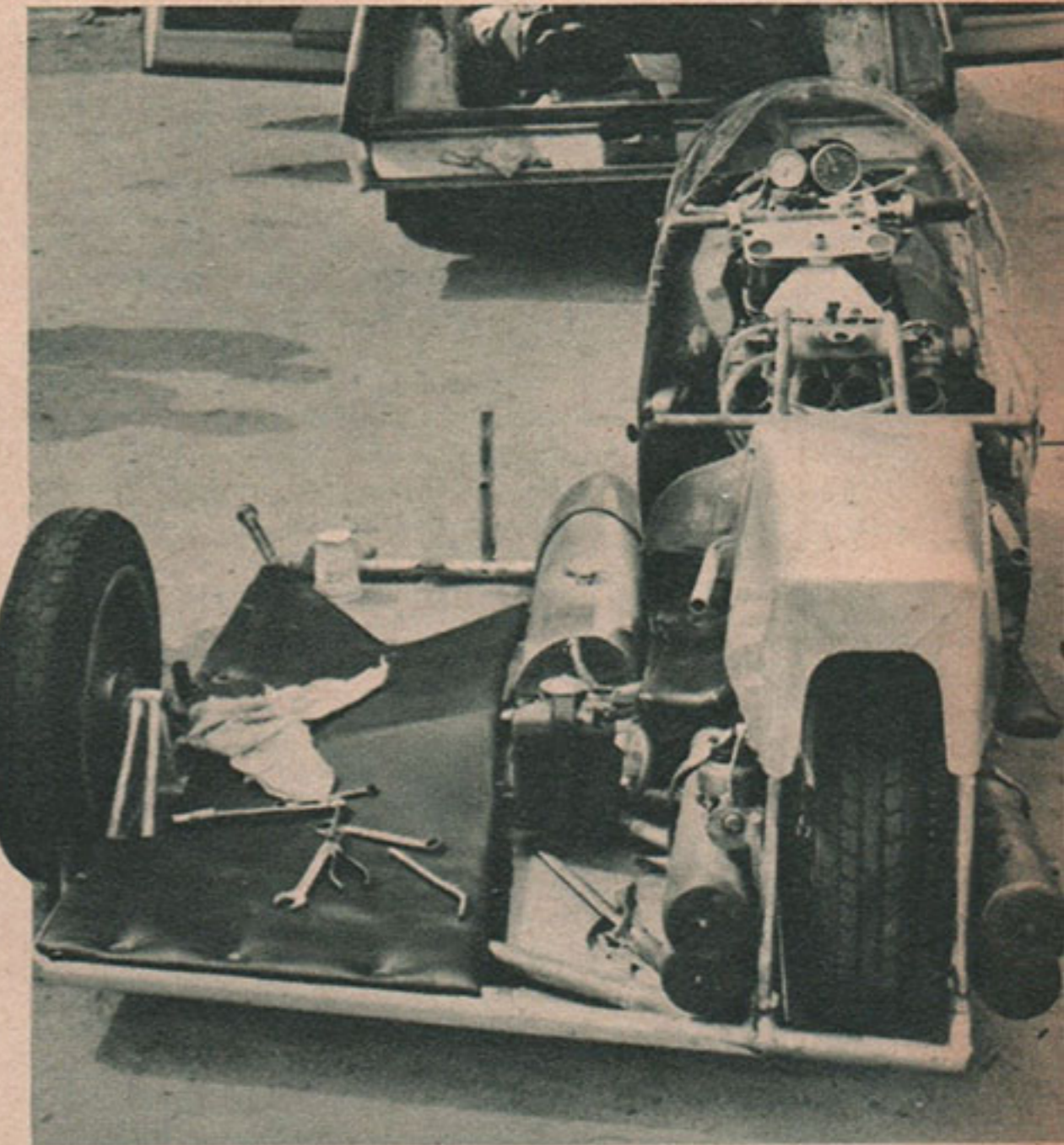
metall-Seitenwagenrad (von Abarth) 3.50—12 bereift. Die Vorderrad-Scheibenbremse wird hydraulisch von einem Fußpedal aus betätigt, während die Trommelbremse des Hinterrades (eine Gilera-Zweinocken-Bremse) mit Handhebel am überaus schmalen Lenker in Funktion gesetzt wird. Für die Rekordversuche besitzt das Seitenwagenrad keine Bremse, wohl aber für den Einsatz bei Straßenrennen, und zwar kommt dann ebenfalls eine Scheibenbremse zum Einbau, die zusammen mit der Vorderradbremse hydraulisch betätigt wird. Natürlich handelt es sich um einen sogenannten „Kneeler“, auf dem der Fahrer so tief wie möglich kniet bzw. liegt. Der Tank ist hier jedoch nicht auf die

**Oben:** Camathias hat hier gerade das „Auge“ des elektronischen Zeitnahme-geräts passiert.

**Links:** So muß zukünftig ein Gespann aussehen, das für Weltrekorde anerkannt werden soll — weitgehend also wie ein normales Renngespann für Straßenrennen.

**Rechts:** Blick von rückwärts auf das neue Gilera-Gespann von Camathias; auf der Seitenwagen-Plattform der Tank mit der elektrischen Kraftstoffpumpe und der Batterie. Darunter: die hydraulisch betätigte Campagnolo-Scheibenbremse im Vorderrad — rechts lugt der Gilera - Vierzylinder hervor, über den wir in einem der nächsten Hefte ausführlich berichten werden.

**Unten:** Bei abgenommener Verkleidung bekommt man einen guten Eindruck von der Gesamtanlage des Gespanns; hinten sieht man (wegen der besonderen Fahrerposition liegt der Fußbremshebel kurz davor) den Hauptbremszylinder für das Vorder- (u. gegebenenfalls Seitenwagen-)rad.



obere Rahmenpartie gesetzt, sondern auf der Seitenwagen-Plattform untergebracht, von wo aus eine elektrische Pumpe (für die extra eine 8 Ah-Batterie vorhanden ist) den Kraftstoff zu einem kleinen Hilfstank unmittelbar über den vier Vergasern befördert.

Der Rahmen ist aus hochwertigen Molybdän-Rohren mit 20 bzw. 30 mm Durchmesser aufgebaut, er wiegt nackt nur ca. 25 kg, während das Gesamtgewicht des kompletten Gespanns 165 kg beträgt. Während das Seitenwagenrad ungefedert ist, hängen Vorder- und Hinterrad in Langschwingen, die sich gegen Girling-Federbeine abstützen — Federweg vorn 100, hinten 65 mm.

Im übrigen war in Monza die Maschine für den Kurzstreckenrekord nicht in geeigneter Weise vorbereitet: die Getriebeabstufungen paßten nicht für diesen Zweck, und auch der Hinterradreifen hatte nicht das Profil, was man für die hier notwendigen extremen Beschleunigungen eigentlich haben muß.

Carlo Perelli



## 12. INT. PREIS DES SAARLANDES IN ST. WENDEL

Oben: Start der 125er Klasse.

In Erwartung spannender Kämpfe fuhren wir bei strömendem Regen nach St. Wendel — zum einzigen Stadtkurs der Bundesrepublik. Die Spannung war groß, um so mehr, als man nach dem glänzenden Abschneiden unserer Fahrer in der 350 ccm-Klasse (neben der 500 ccm-Klasse ja doch eine Domäne der Briten) sehen wollte, ob der Erfolg auf dem Nürburgring ein Zufallstreffer gewesen war. Ebenso interessant war, ob Taveri jetzt Mann Nr. 1 bei Kreidler — oder ob Anscheidt doch der Kapitän sei. Weiterhin versprach das Seitenwagenrennen spannende Kämpfe. Würde es Deubel/Hörner gelingen, so wie 1961 und 1962 in St. Wendel zu gewinnen, zumal nun endlich Camathias mit der Gilera an den Start gehen würde? Leider konnten Hartle, Duff und Thalhammer, bedingt durch ihre Sturzverletzungen, an einen Start nicht denken: Hartle war in Imola schwer gestürzt und hatte sich die Arme gebrochen, während Duff und Thalhammer auf dem Nürburgring zu Fall kamen, wobei Duff eine Gehirnerschütterung erlitt und Thalhammer einen Armbruch und Schürfwunden erlitten.

Das Training zeigte, daß unsere Erwartungen wohl noch übertroffen werden würden. Vincent, bekannt als BSA-Gespannfahrer, war in der 125 ccm-Klasse auf seiner Honda enorm schnell und würde ein gewichtiges Wort mitreden. Molloy's Werksbultaco, eine echte 250er, versprach auf Grund der guten Trainingszeiten schnelle Runden. In der 350 ccm-Klasse waren es wieder Heiner Butz und Karl Hoppe, die mit den Engländern gut Schritt hielten, und in der 500 ccm-Klasse wiederum Butz, Lothar John und dazu diesmal Karl Rektenwald, für dessen gutes Abschneiden alle St. Wendeler den Daumen drückten. Aber auch die Nachwuchsfahrer, wie Kern in der 350er-Klasse, Thomas und Ebert bei den 125ern und Schauzu/Schneider in der Gespannklasse — alle kann man gar nicht nennen — hinterließen einen ausgezeichneten Eindruck.

141 Fahrer aus 21 Nationen gingen in St. Wendel an den Start. Von 350 eingegangenen Nennungen hatte die Rennleitung 195 bestätigt. Allerdings dürfen aus Sicherheitsgründen in den Soloklassen nur jeweils 25 und in der Gespannklasse nur 16 Maschinen starten. Es bedeutet für einen Nachwuchs-

mann also schon eine Leistung, wenn er überhaupt bei der Startaufstellung dabei ist, geschweige denn, wenn er sogar in einer der vordersten Reihen steht. In dem wiederum durch die Franzosen ängstlich behüteten Fahrerlager im Kasernengelände sah man bei den 50ern die spanische Derby neben Tohatsu, Honda und Kreidler. Außerdem eine einsame Royal Nord unter C. van Dongen. In der 125 ccm-Klasse war Honda dominierend, gefolgt von Bultaco und einer einzelnen Ducati, der spanischen Lube und zwei blitzsauberen MZ, die von einem Dänen und einem Finnen weit unter ihrem „Kampfwert“ bewegt wurden. Suzuki fehlte leider, was wohl mit dem Fernbleiben Ernst Degners, der sich von seinen Sturzverletzungen immer noch nicht erholt hat, zusammenhing.

Die 350 ccm-Klasse wie gehabt, außer Redman auf der Vierzylinder-Honda und Beale auf einer production-Honda. Bei den 250ern waren als neue Maschine eine Greeves, eine Cotton, außerdem eine ex-Surtees Desmo-Ducati zu sehen. Die 500 ccm-Klasse ebenso wie gehabt, selbst die einsame BMW RS von Butenuth und die Stoßstangen-BMW von Schmidt vermochten nicht, die englische Maschinenhegemonie ernstlich zu beeinträchtigen. In der (man konnte bisher fast sagen BMW-eigenen) Gespannklasse wurde das Bild etwas bunter durch die Vierzylinder-Gilera von Camathias, die Münch-Horex unter Enders/Manischeff sowie zwei Norton und eine Matchless.

Der Wettergott war den St. Wendelern diesmal nicht zugetan. Am Sonntagmorgen war es kalt und trübe. Es sah so aus, als ob bald ein Dauerregen niedergehen würde, der auch prompt nach dem Lauf der 50er-Klasse einsetzte und dann den ganzen Tag nicht mehr aufhörte.

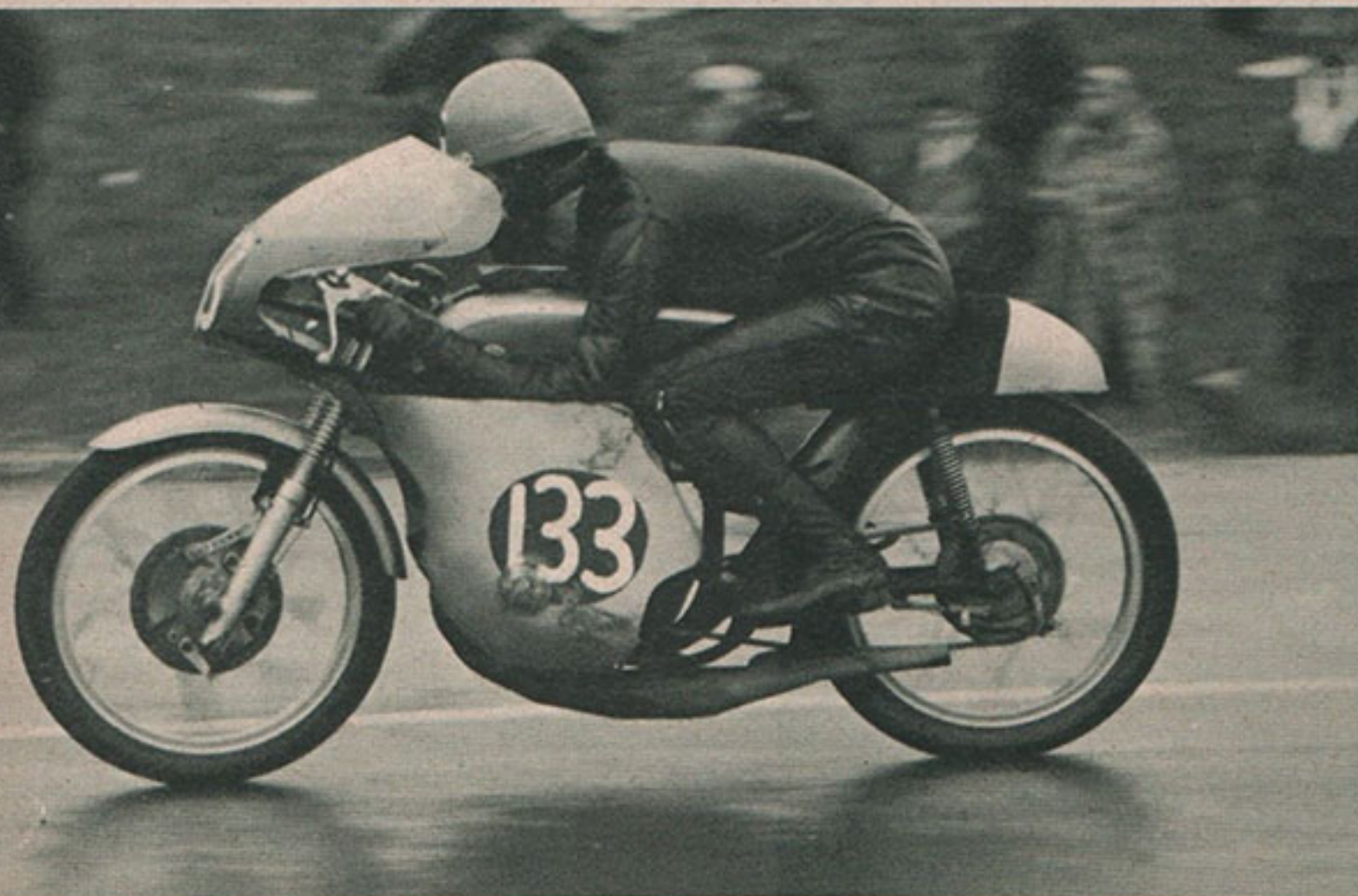
Beim Start zu den 15 Runden = 56,82 km der 50 ccm-Klasse schoß der Spanier Busquets auf Derby davon, aber schon in der Linkskurve hinter Start und Ziel am Trafohäuschen fing Anscheidt ihn ab. Der Durchlauf nach der ersten Runde lautete: Anscheidt/Kreidler vor Busquets/Derby, Kunz/Kreidler, Taveri/Kreidler, Dittrich/Privat-Kreidler und Eser/Honda. Anscheidt legte enorm los, überbot in der vierten Runde den von Ernst Degner aufgestellten Klassenrekord um  $\frac{1}{5}$  Sekunde und

fuhr in der sechsten Runde nochmals neuen Rekord. In der dritten Runde war Kunz schon ausgeschieden, wodurch Taveri auf seinen Platz vorrückte. An zweiter Stelle lag immer noch die spanische Derby unter dem sauber fahrenden Busquets. Aber in der sechsten Runde, auf der Geraden zu Start und Ziel, geht die Derby kaputt, schade für Busquets, schade für das Derby-Werk. Taveri liegt nun an zweiter Stelle, Anscheidt führt unangefochten. Hinter Taveri kämpfen Eser/Honda und Dittrich/Privat-Kreidler um den besseren Platz. Aber der Viertakter läuft immer besser, er wird jetzt erst richtig warm, und so setzt sich Eser vor Dittrich, der zum Schluß auch noch den Holländer van Dongen auf Royal Nord ziehen lassen muß. Taveri, der genau so einsam an zweiter Stelle fährt wie Anscheidt an der Spitze des Feldes, kommt in der letzten Runde zu Fall und muß ausscheiden. Die Sturzverletzungen, vorwiegend Prellungen, scheinen sehr schmerzhaft zu sein, denn Taveri schiebt weder, noch läßt er seine Kreidler durchs Ziel rollen. Zeit genug dazu wäre gewesen, er wäre immer noch Zweiter geworden, da alle anderen schon einmal überrundet waren. Der neue Rundenrekord, durch Anscheidt aufgestellt, liegt bei 105,63 km/h.

\*

Bei der Startaufstellung zum Lauf der 125 ccm-Klasse bleibt der Platz des Trainingsschnellsten, der Platz Luigi Taveris, leer. Aber Gott sei Dank werden alle Befürchtungen illusorisch, als Taveri in Zivil, stark humpelnd, zum Startplatz kommt. Wie er selbst sagt, hat er eine starke Prellung am linken Arm und an seinem sowieso noch nicht wieder intakten Bein.

Start der 125 ccm-Maschinen: Anscheidt setzt sich mit seiner Bultaco wie der Blitz an die Spitze, gefolgt von Vincent, Visenzi, Scheimann, van Dongen, Ebert und Thomas, alle Honda. Erst auf Platz 9 liegt Tommy Robb, der Ire, auf seiner Honda. In der zweiten Runde gibt es nur zwei Platzverschiebungen: Scheimann ist an dem Italiener Visenzi vorbei auf den dritten Platz vorgeückt, und Tommy Robb hat Sicheneder überholt. Die Strecke ist jetzt eben angeregt und tückisch glatt. In den Kurven sieht man so manchen Fuß



Linke Seite  
Unten links: W. G. Molloy auf einer der neuen 250er Werks-Bultacos, der zur Überraschung aller, die diese neue Maschine noch nicht erlebt hatten, die 250er Klasse gewann. Unten rechts: Chris Vincent, der Gespannspezialist, gewann mit seiner Honda die 125er Klasse vor Scheimann (Honda).

Rechte Seite  
Oben: Chefingenieur Hilber beobachtet seine Kreidler-Fahrer — und nicht minder aufmerksam die Konkurrenz.

Mitte: H. G. Anscheidt gewann die 50er Klasse auf der Kreidler.  
Unten: Taveri, der im Rennen der 50er Klasse gestürzt war, mußte (nicht gerade zu seiner Freude, wie man sieht) in der 125er Klasse auf den Start verzichten.







auf dem Boden, und es geht leider nicht ohne Stürze ab.

Es sieht so aus, als ob Anscheidt einen sicheren Sieg nach Hause fahren würde, so überzeugend führt er. Aber in der vierten Runde erscheint er plötzlich an dritter Stelle, seine Bultaco knarrt und meckert, aus der nächsten Runde kommt er nicht mehr zurück. Ausgefallen. Nun liegt Chris Vincent vor Scheimann an der Spitze. Scheimann drückt und drängt, er will an Vincent vorbei. Dieses gesteigerte Tempo kann Visenzi nicht mithalten und muß die Zweiergruppe ziehen lassen.

Schon in sechs von 20 zu fahrenden Runden beginnt die Spitze mit den Überrundungen. Wo nimmt Vincent, der Beiwagenspezialist, nur dieses fahrerische Format her — Scheimann kommt und kommt nicht an ihm vorbei? Sicher ist Vincent etwas leichter als Scheimann, aber bei einem Gegner wie Scheimann muß man auch schon erstklassig fahren können. Vincent gewinnt diesen Lauf vor Scheimann mit einem Gesamtschnitt von 103,2 km/h, eine wirklich gute Leistung. Visenzi wird Dritter, gefolgt von Robb, der alle Hände voll zu tun hatte, um sich nach vorn zu kämpfen. Fünfter wird Richard Thomas vor Peter Eser, der gut fahrende Ebert fiel aus. Ein großes Rennen und ein großer Erfolg für die Marke Honda, die ersten zehn Fahrer fuhren alle auf Honda.

\*

Während der Siegerehrung stellen sich schon am Vorstart die 350er Maschinen bereit und rollen nach Passieren des Streckenwagens vor zum Startplatz. Trainingsschnellster war, wie könnte es anders sein, Jim Redman auf der Vierzylinder-Honda gewesen. Das Rennen soll über 30 Runden gehen, die Strecke ist naß und der Regen kommt gleichmäßig vom Himmel.

Vom Start weg übernimmt Redman die Spitze und fährt auf diesem nassen, schmierigen Kurs niemals gefährdet seinen Sieg nach Hause. Nun, das schreibt sich leicht hin, aber Worte sind kaum in der Lage, diesem souveränen Fahrstil gerecht zu werden!

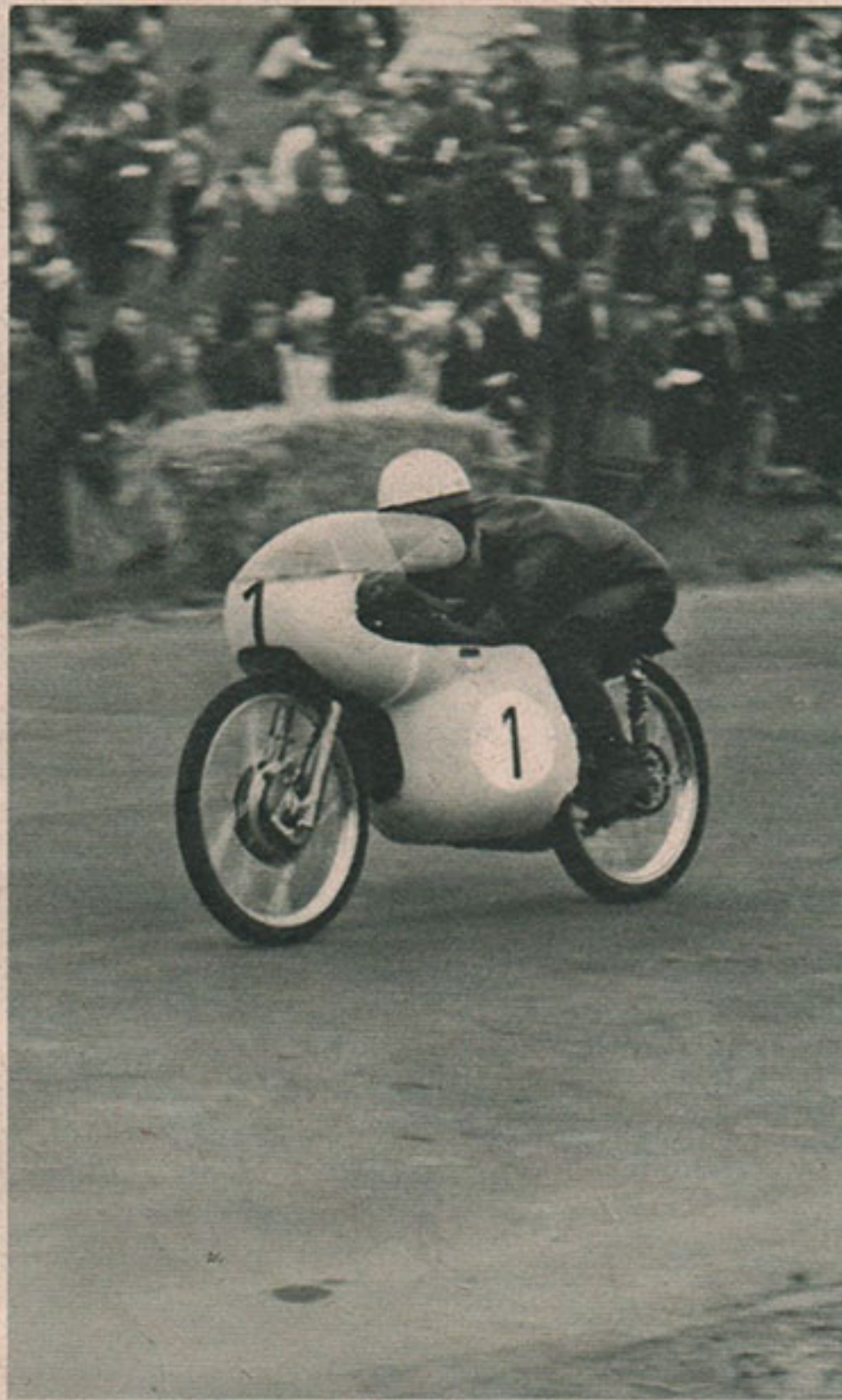
In der Startrunde liegt der Rhodesier Beale, ein Schüler Redmans, auf seiner production-Honda an zweiter Stelle, gefolgt von Heiner Butz/Norton, der an seinem Hinterrad zu kleben scheint. Dahinter folgen Sid Mizen/AJS, Paddy Driver/AJS, Gunnarsson/Norton und Hoppe/AJS. Aber schon in der dritten Runde stößt Heiner Butz an der Honda vorbei auf den zweiten Platz vor. Er legt ein enormes Tempo vor und geht in einer Schräglage um die Ecken, als ob die Strecke trocken wäre. Die vierte Position behauptet weiterhin Sid Mizen, aber hinter diesem raufen sich Föll/AJS, der sich ohne Scheibe schwer tut, und Gunnarsson um den fünften Platz, nachdem Paddy Driver in der sechsten Runde ausfiel. Dieser Zweikampf dauert bis zum Ende des Rennens.

Aber auch in der Spitze tut sich was, Mizen greift Beale an und kommt in der siebten Runde vor diesem am Ziel vorbei. Butz, der bisher unangefochten an zweiter Stelle lag, bekommt nun in Mizen einen Gegner, der ihm Runde um Runde einige Sekunden von seinem Vorsprung abzwackt. Erst waren es 12 Sekunden, dann 10, dann sogar

nur noch 7 Sekunden. Butz fährt nicht schneller — kann er nicht mehr zulegen oder erhält er keine Positionsanzeige? Plötzlich scheint er etwas gemerkt zu haben, denn er kommt viel schneller an Start und Ziel vorbei und nimmt Mizen in einer Runde gleich wieder 6 Sekunden ab, erhöht schließlich auf 13 Sekunden. Mizen kämpft und kämpft, zäh und verbissen, aber gegen Butz ist kein Kraut gewachsen. Jedesmal, wenn Mizen glaubt, angreifen zu können, läuft Butz ihm wieder auf und davon, dabei legt dieser eine so schnelle Runde hin, daß er sich die schnellste Runde dieses Laufes mit 107,54 km/h mit Jim Redman teilt. Zu diesem Fahr-talent etwas zu sagen, erübrigt sich, seine Leistung spricht für sich. Der Schweizer AJS-Fahrer Föll hat sich inzwischen von Gunnarsson lösen können und wird vor diesem Fünfter. Zugleich war er der letzte Fahrer, der von der Spitzengruppe nicht überrundet wurde. Alle Fahrer nach ihm mußten ein- oder zweimal daran glauben.

\*

Beim Rennen der 250 ccm-Klasse gibt es eine Überraschung, denn es ist keine Honda, die den besten Start erwischt und das Feld anführt, sondern Ginger Molloy/Neuseeland auf der 250 ccm-Werks-Bultaco, vor (wieder eine Überraschung!) Jack Ahearn auf Cotton, gefolgt von Burkert/Adler und Beale/Honda. In der zweiten Runde immer noch Molloy vorn vor Ahearn, gefolgt von Beale, Burkert und Beer/Honda. In der dritten Runde eine kleine Verschiebung, Beale setzt sich mit der Hon-



da vor Ahearn/Cotton, und an dieser Reihenfolge ändert sich bis zum Schluß nichts mehr. Molloy ist in keinem Augenblick in seiner Spitzenposition gefährdet, und es ist unwahrscheinlich, wie diese Bultaco, man ist versucht zu sagen dieser Bauern-zweitakter, geht. Man hat bei Molloy nicht den Eindruck wie bei Ahearn mit seiner Cotton, daß nur die nasse Strecke und das Fahrvermögen diesen Platz einbrachten, sondern man ist bereit, der Bultaco zuzugestehen, daß sie auch im Trocknen ein ernsthafter Gegner sein kann.

Burkert/Adler und Beer/production-Honda liefern sich einen rundenlangen Kampf um den vierten Platz. Als Burkerts Motor ausgangs der Traftokurve ausfällt, will Beer links vorbei, Burkert dagegen will nach links ausweichen, so kommt es zu einer leichten Kollision, wobei Beer zu Fall kommt. Aufspringen, anschieben und weiterfahren ist eins.

Inzwischen ist John auf der Bultaco herangekommen und kann an Beer vorbeigehen, aber in einer Kurve muß Lothar John zu Boden und kann das Rennen nicht wieder aufnehmen. Die Reihenfolge lautet im Ziel: Molloy/Bultaco, Beale/Honda, Ahearn/Cotton, Beer/Honda. An fünfter Stelle geht W. Atterer auf NSU durchs Ziel. Eine sehr gute Leistung des ehemaligen Juniorenmeister, die auch

nicht durch die Überrundung geschmälert wird. Auch in dieser Klasse gab es viele Ausfälle, insgesamt 10 Fahrer mußten das Rennen vorzeitig beenden.

\*

Wer nun glaubte, der Höhepunkt der Solorennen sei überschritten, sah sich getäuscht. Was das Rennen der 350 ccm-Klasse am vergangenen Sonntag auf dem Nürburgring war, sollte hier der Lauf der 500 ccm-Klasse werden. Wegen des noch schlechter gewordenen Wetters wird der Lauf der Halbliter-Klasse von 30 auf 25 Runden verkürzt.

Aus der Startrunde kommt zur allgemeinen Überraschung nicht Paddy Driver/AJS zurück, der den besten Start erwischte, sondern das Feld wird unter dem Jubel der Zuschauer von Karl Recktenwald angeführt, vor Ahearn/Norton und Scheimann/Norton, hinter ihnen Driver und Butz, der einen schlechten Start hatte. In der zweiten Runde ist Ahearn an Recktenwald vorbeigegangen, gleich hinter diesem kommt schon Butz. Nach Runde 3 heißt es: Recktenwald, Butz, Ahearn; nach Runde 4: Ahearn, Butz, Recktenwald, und so wechseln sie dauernd die Plätze.

Die Zuschauer sind ganz still geworden, sie halten im wahrsten Sinne des Wortes den Atem an. Wird es den beiden Deutschen gelingen, einen so starken Fahrer wie Ahearn niederzukämpfen? Da, in der sechsten Runde, ist Butz wieder an Ahearn vorbei, und nun legt er ein Tempo vor, daß der Abstand größer wird. Ahearn versucht mit allen Mitteln dranzubleiben, er fährt im Sandbahnstil um die Ecken, es nützt ihm aber nichts, der Weltklassemann Ahearn kann Butz nicht kriegen!

Aber selbst auf Platz 2 ist er nicht sicher, denn nun wird er von Karl Recktenwald gejagt, der auch keinerlei Ehrfurcht vor großen Namen zeigt. In Runde 9 die Sensation: auch Recktenwald ist an Ahearn vorbeigegangen, der verbissen um jede Handbreit Boden kämpft. In Runde 15 gelingt es Ahearn, wieder an Recktenwald vorbeizuziehen, aber schon in der 18. Runde ist wieder der Deutsche vorn. Hier wird bei nasser Strecke Motorradfahren demonstriert, wie man es nicht für möglich hält. Der Kampf geht weiter, die Maschinen ziehen meterhohe Fontänen, und Jochen Luck, der Streckensprecher, läßt sich von der Begeisterung mitreißen.

So sehr sich Ahearn anstrengt, so sehr er mit letztem Einsatz fährt, er muß sich mit dem dritten Platz begnügen. Durch diesen grandiosen Kampf verblissen die Leistungen der anderen Fahrer. Internationale Klassefahrer, wie Driver, Scheimann, Cottle und Foell werden überrundet, und nur dem Schweden Gunnarsson, der Vierter wird, gelingt es, sich der Überrundung zu entziehen.

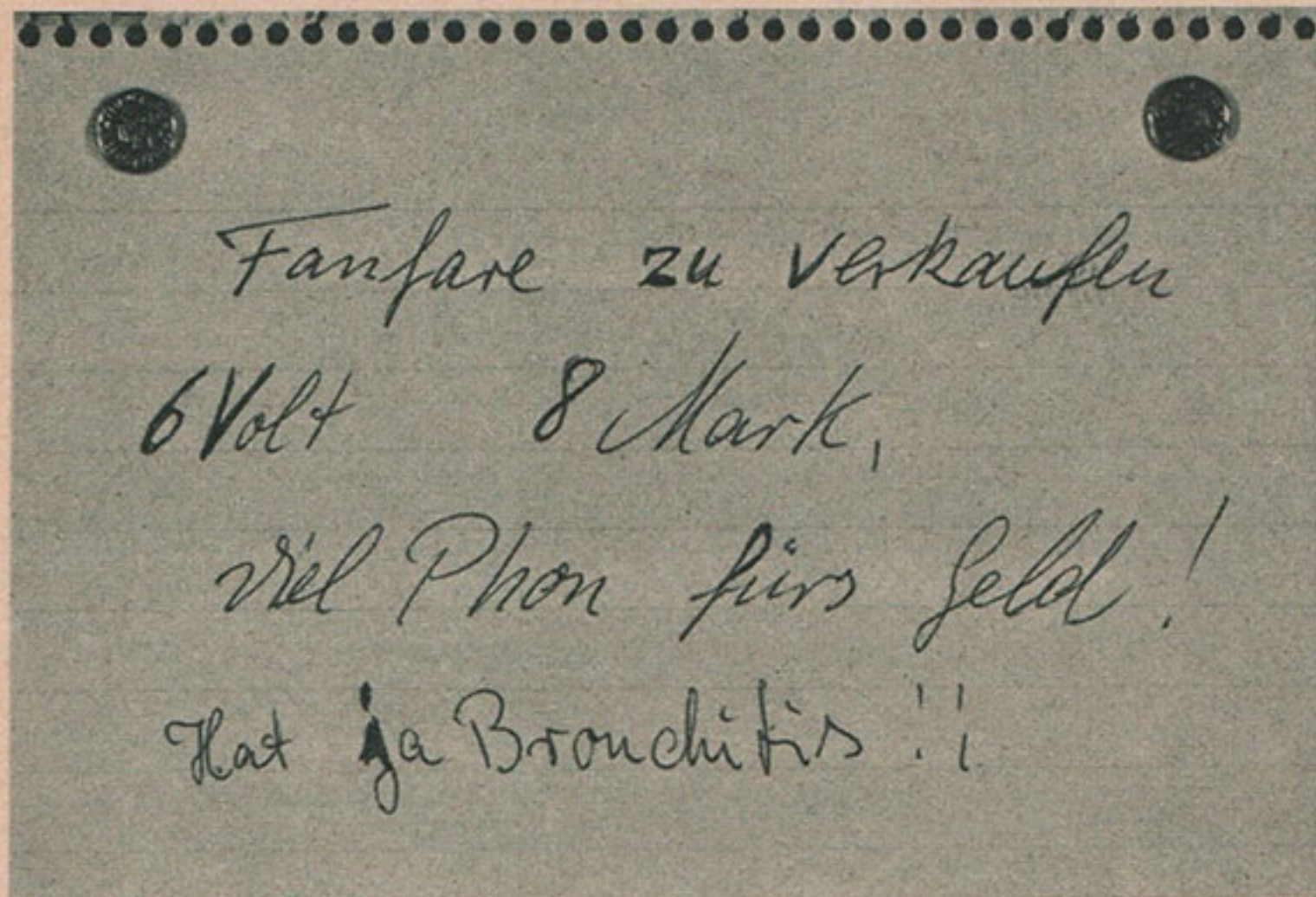
An fünfter Stelle läuft Scheimann vor Driver und Hiller ein. Dann kommt der erste Nachwuchsfahrer, Enders auf Norton. Selbst Schmidt mit seiner Stoßstangen-BMW gelingt es, Fahrer wie Cottle und King hinter sich zu lassen. Butz aber hat damit als 1. Deutscher seit Bestehen des St. Wendeler Kurses die 500 ccm-Klasse gewonnen.

\*

Noch einmal steigt die Spannung, die Gespanne stehen am Start. Wer wird siegen? Nachdem Deubel am 1. Mai in Salzburg Camathias auf der Gilera distanzierte, ist alles offen. Die Gilera soll nicht richtig gelaufen sein. Na, man wird sehen.

(Schluß auf Seite 310)





Dieser Zettel hing eine Zeitlang im Werkstatttraum einer Motorsportgruppe. Die Hupe wurde nicht verkauft, keiner traute sich an eine Reparatur, dabei ist doch gerade eine Hupe oder Fanfare nun wahrlich kein elektrisches Hexenwerk. Ein Unterbrecher, ein Kondensator und ein Magnet sind doch schon alle Teile in solch einem „Signalgeber“. Mithin kann eigentlich gar nichts anderes verschleifen oder sonst defekt werden. Alles ist nicht schwieriger als an jeder Lichtmaschine, nur daß man diese meist öfter reparieren muß, die Teile besser kennt und vor allem sich durch Auswechseln helfen kann. Innereien für eine Hupe bekommt man jedoch fast nirgends, hier muß repariert werden wie in Jugoslawien nach dem Krieg, mit Feile, LötKolben und nicht passenden Ersatzteilen. Für diese Arbeiten gibt es nun einige kleine Tips, die einem die Ausgaben für eine neue Hupe sparen können.

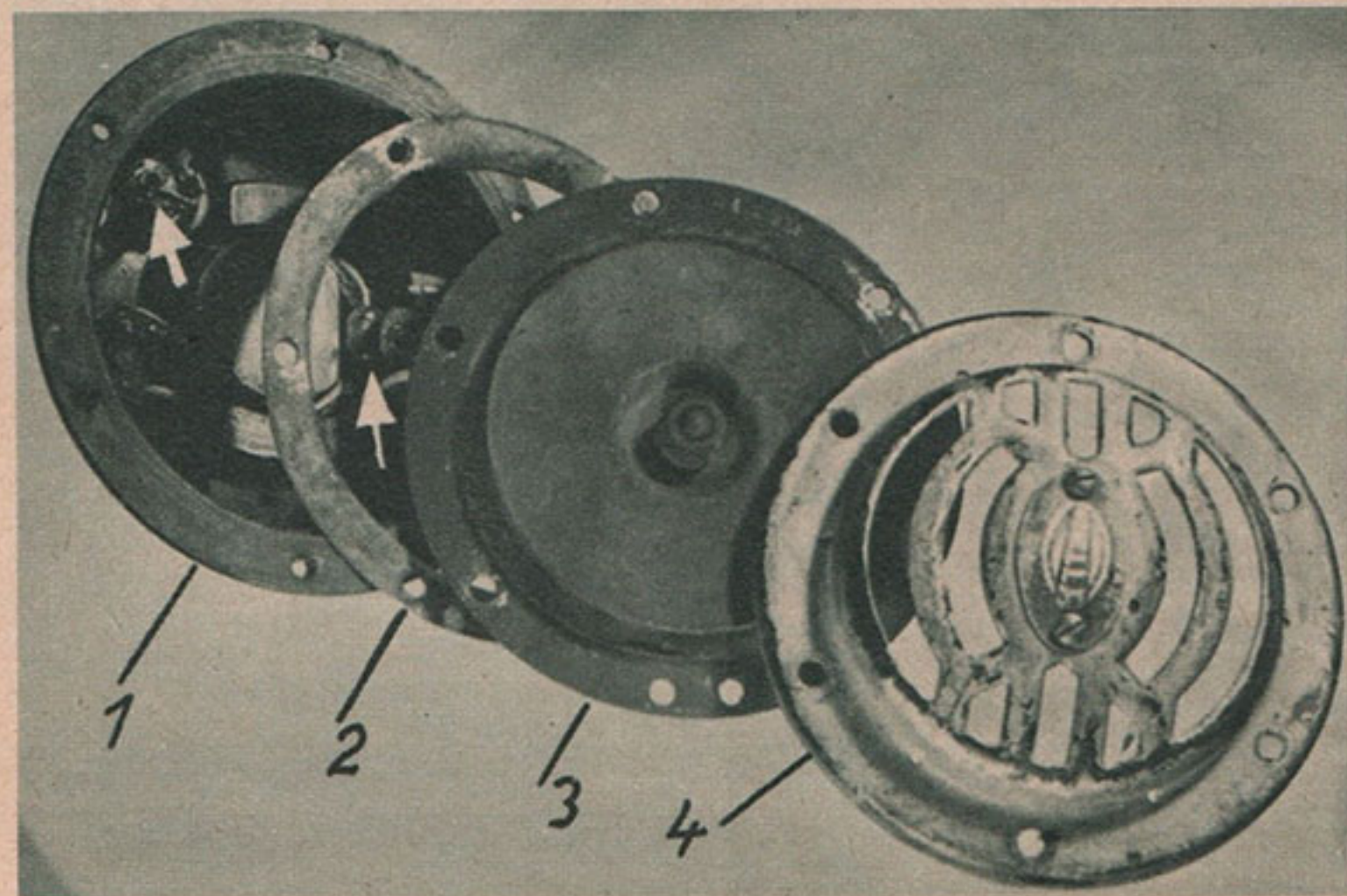
Wie funktioniert eigentlich eine Hupe (oder elektrische Fanfare)? Ein starker Elektromagnet zieht ein Stück Eisen (Anker) an, welches auf eine dünne Membran geschraubt ist. Sowie aber die Membran bewegt wird drückt der Anker schon auf den Unterbrecher und der Elektromagnet wird wieder stromlos. Dadurch fällt der Anker aber wieder ab, gibt den Unterbrecher frei und der Magnet erhält wieder Saft, das Spiel kann sich wiederholen. Wer sich schon einmal mit der Haustürklingel befaßt hat, wird dasselbe Prinzip dort gefunden haben, es ist nichts weiter als eine Abwandlung des sogenannten „Wagnerschen Hammers“, der den Schülern in den ersten Physikstunden erklärt wird. Auf die gleiche Art arbeitet auch der den Radiobastlern bekannte Wechselrichter, der einen Gleichstrom in Wechselstrom verwandelt. Überall ist es ein Elektromagnet, der sich durch das Anziehen eines Stückes Eisen den Strom selbst unterbricht.

Wie beim Zündunterbrecher würden hier auch Funken entstehen, die dem Kontaktmaterial des Unterbrechers nicht zuträglich sind, und wie beim Zündunterbrecher schaltet man hier einen Kondensator ein, der die Aufgabe hat, die kurzen Stromstöße beim Öffnen des Kontaktes zu dämpfen, so daß die Funken dadurch gelöscht werden.

Wenn ein Motor beim Gasgeben stottert und aus dem Vergaser knallt, dann ist meistens (wenn nicht gerade der Luftschieber geschlossen ist) nur der Kondensator defekt, mit ihm natürlich durch die vielen hier entstandenen Funken auch der Unterbrecher. Woraus ganz klar wird, daß man nie nur den Kondensator allein auswechseln sollte, sondern immer den Unterbrecher mit, und auch umgekehrt.

Gibt also eine Hupe nur ein heiseres Krächzen von sich, dann kann gar nicht viel Schlimmes defekt sein. Entweder, was meistens der Fall ist, stimmt

Hier sind die einzelnen Teile der Hupe gezeigt, wie sie einem beim Abschrauben der Abdeckhaube entgegenfallen: 1. das Hupengehäuse, 2. die wichtige Dichtung, 3. die Hupenmembran mit dem (hier verdeckten) Anker, 4. der Zierdeckel, der das ganze zusammenklemmt. Der linke weiße Pfeil im Gehäuse zeigt auf die Halterung für den



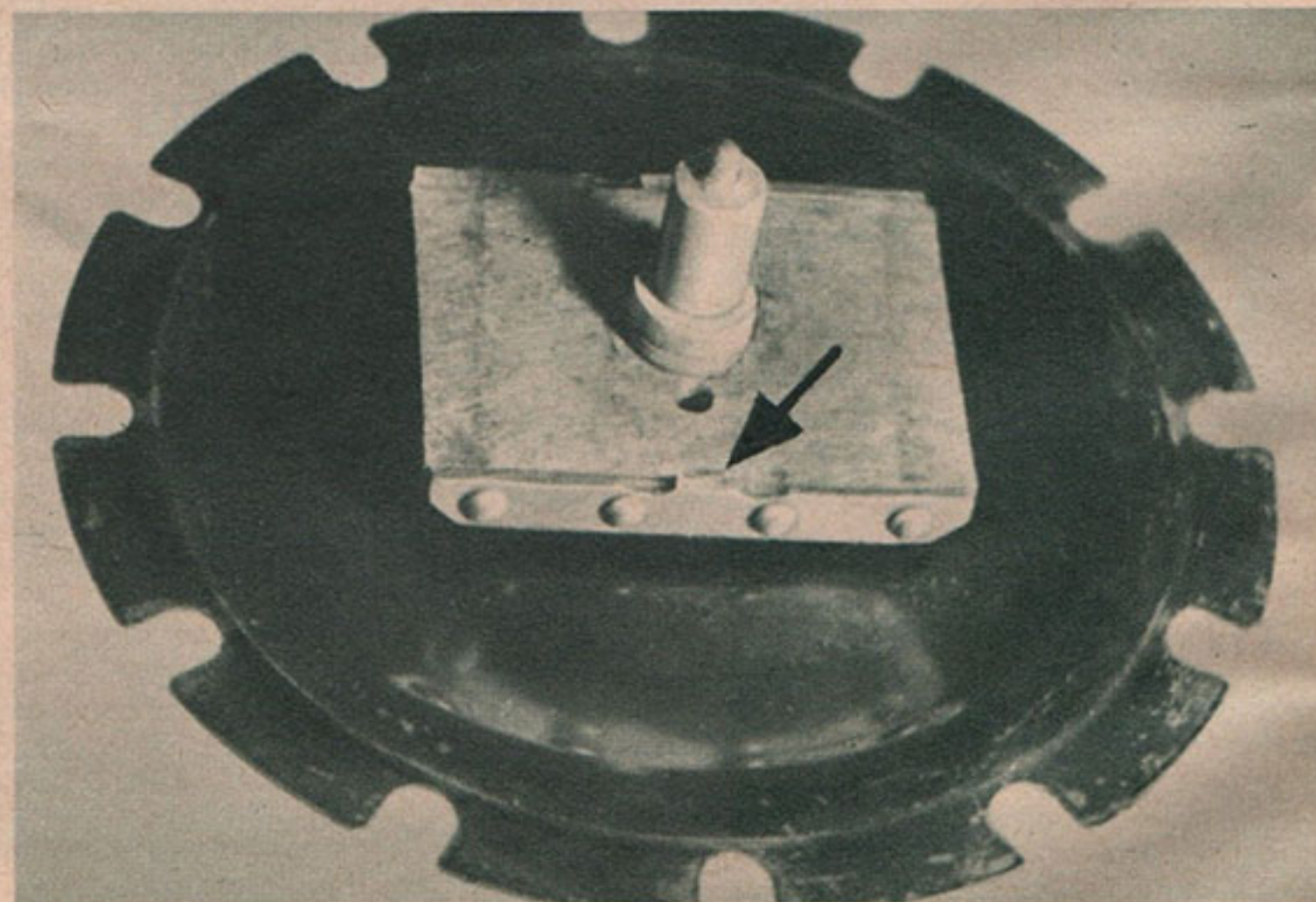
der äußere Stromkreis nicht mehr, d. h. der zur Hupe gelangende Strom ist irgendwo unterbrochen oder kommt wegen hoher Leitungswiderstände nur stark geschwächt beim Verbraucher an, was oft am Hupenknopf liegt, oder aber in der Hupe selbst machen sich Alterserscheinungen bemerkbar. Theoretisch kann hier fast nichts verschleifen, der Unterbrecher ist eigentlich das empfindlichste Teil, praktisch ist es aber doch meist der Kondensator, der Durchschläge hat und die Funken nicht mehr löscht, sondern vielmehr, dem Strom nun einen zweiten Weg freigibt. Höchst selten oder fast nie kommt es vor, daß hier ein Kabel abbricht. Diese sind nämlich ziemlich dick und dadurch auch entsprechend widerstandsfähig. Außerdem liegen sie ja in keiner stark vibrierenden Zone. Wenn man sich über die Wirkungsweise nun klargeworden ist, kann man sich eigentlich gar nicht mehr vorstellen, warum Hupen so oft in den Schrottkisten der Werkstätten herumliegen, warum da einfach die gesamte Hupe ausgewechselt wird, wo doch eine relativ leichte Reparatur den Schaden beheben würde. Der Grund ist immer, daß eine Reparatur das Mehrfache einer neuen Hupe nur an Arbeitszeit kosten würde.

Wie hilft man sich nun? Das Überprüfen und Säubern der Anschlüsse der Hupenkabel vom Abblendschalter ist zunächst das erste. Man achte darauf, daß der Hornkontakt am Schalter auch wirklich auf Masse geht (Hupen sind genau anders geschaltet als normale Verbraucher, hier wird nämlich der Masse-Stromkreis unterbrochen) und nicht nur eine Oxydschicht trifft. Die Klemmanschlüsse am Horn selbst sollten auch kontrolliert werden, denn hier kommt es oft vor, daß die oberflächliche Prüfung durch Ziehen am Kabel keine Beanstandung ergibt, aber in Wirklichkeit nur noch wenige Drähtchen der Litze geklemmt werden. Auch Rost an Klemmschrauben kann die Hupe verderben.

Hilft das alles nichts, dann kann der Fehler nur noch im Inneren liegen. Man gebe aber die äußere Suche nicht zu schnell auf, es muß unbedingt noch bei laufendem Motor versucht werden, der Hupe die versprochenen Phon zu entlocken, denn es ist möglich, daß die Batterie nicht mehr allein mit dem dicken Magneten fertig wird.

Erst dann öffnet man die vielen Schrauben, die die Abdeckung und die Membran halten und nimmt diese ab. Der innere Zustand wird die meisten überraschen, man weiß, daß die Hupe viel Dreck abbekommt, selten richtig gewaschen wird und trotzdem ist innen alles sauber. Die wasserdichte Kapselung ist nötig, und man sollte sich nicht scheuen, vor dem Zusammenbau erst eine neue Dichtung aus mittelstarkem Packpapier, welches man nachher mit Fett einreibt, zu schneiden. Auf dem Foto sind die einzelnen Teile noch mal mit Nummern bezeichnet, so daß man hier die Anlage leicht erkennen kann. Die erste Prüfung, die man nun vornimmt, stellt fest, ob überhaupt Strom zum Magneten kommt. Hierbei sollte aber nicht die Batterie einfach an die Hupe fest angeschlossen werden, die Drähte des Magneten würden schnell heiß und die Batterie schnell leer, sondern man tippt nur kurzzeitig an und hält zur Probe einen Schraubenzieher in die Nähe des Magnetpoles. Die Zugkraft des Magneten ist sehr groß, man merkt sofort ob es funktioniert. Zur Vorsicht kann man ja die Kontakte des Unterbrechers noch kurz reinigen (Papierstreifen durchziehen), vielleicht lag da schon der Fehler. Hierbei merkt man dann auch, ob die Kontakte schon stark ungleichförmige Oberflächen haben, was auf schlechten Kondensator hindeutet. Zur Probe kann man ja den Kondensator mal aus seiner Klemmung lösen und dann die zusammengebaute Hupe nochmals probieren. Wahrscheinlich dröhnt sie jetzt ganz schön, so daß man sicher weiß, woran der Fehler lag. Ohne den Kondensator kann die Hupe auch leben, nur tut sie das nicht lange, weshalb man entweder versucht, einen neuen Hupenkondensator zu bekommen (wird aussichtslos sein) oder ganz einfach einen normalen Zündkondensator anzubauen. Hier steht absichtlich „anbauen“ denn einbauen wird man ihn wegen seiner Größe kaum können. Dabei wird zu beachten sein, ob das Horngehäuse außen Masse führt (dann müßte man ihn isoliert anbringen) oder aber, wie meist, neutral ist (Kunststoff), dann kann man ihn einfach unter eine der Membran-Halte-

Kondensator (das sieht aber überall anders aus), während der rechte Pfeil auf den Unterbrecher deutet. Im rechten Bild dann einmal die Membran von der Innenseite, hier muß man bei der Montage beachten, daß die mit dem Pfeil markierte Stelle auch auf die Unterbrecherplatte drückt.

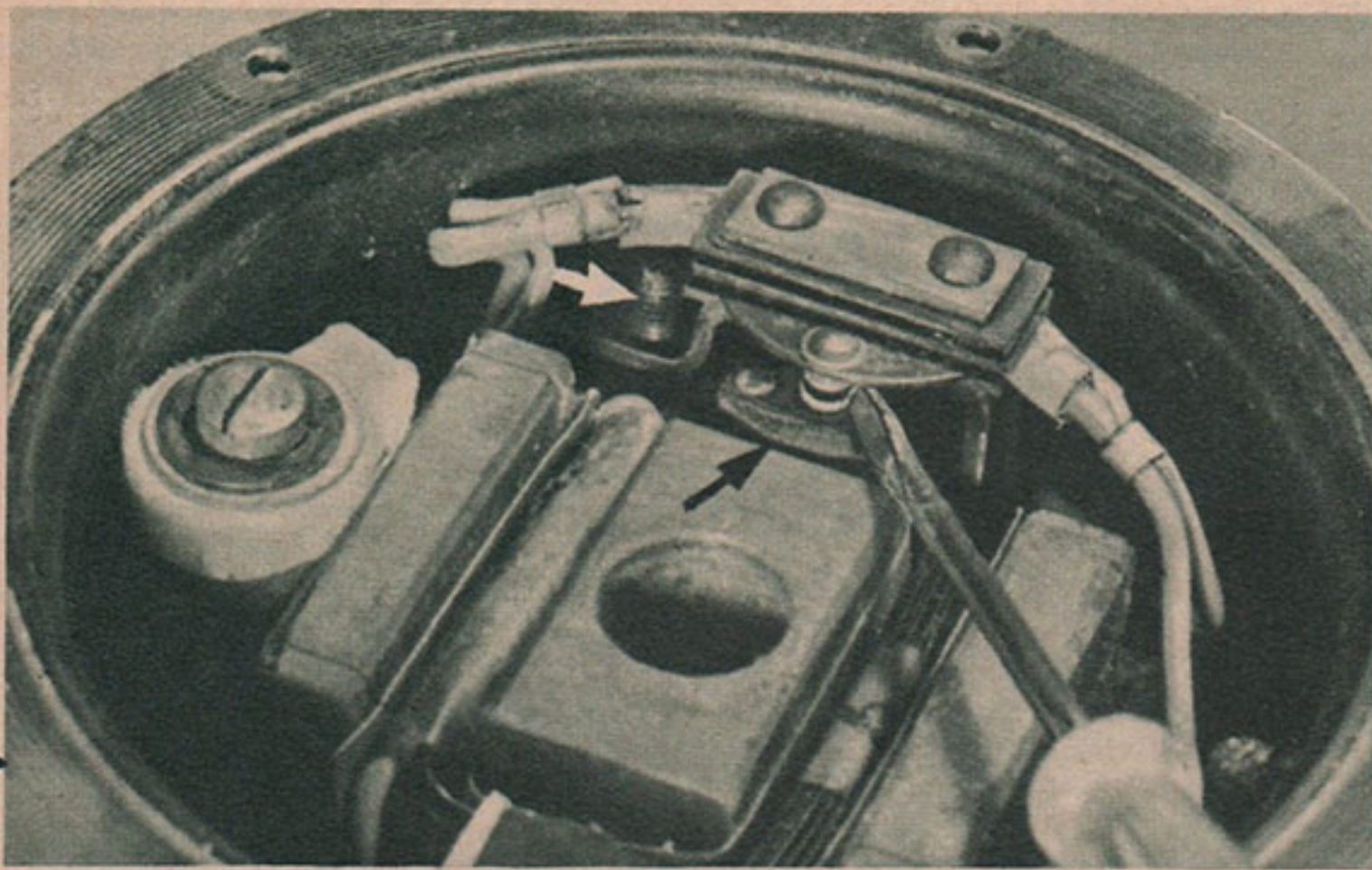
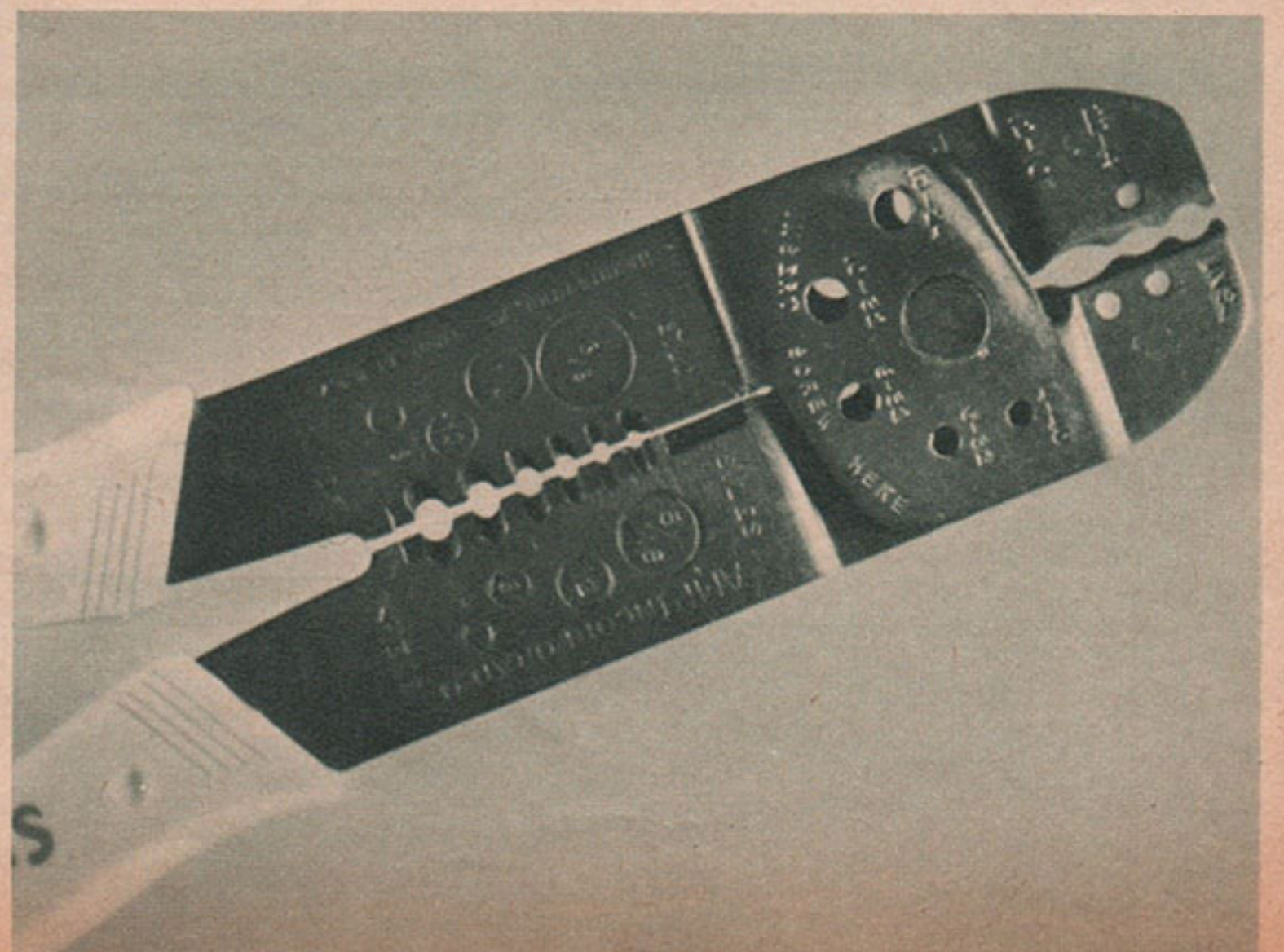
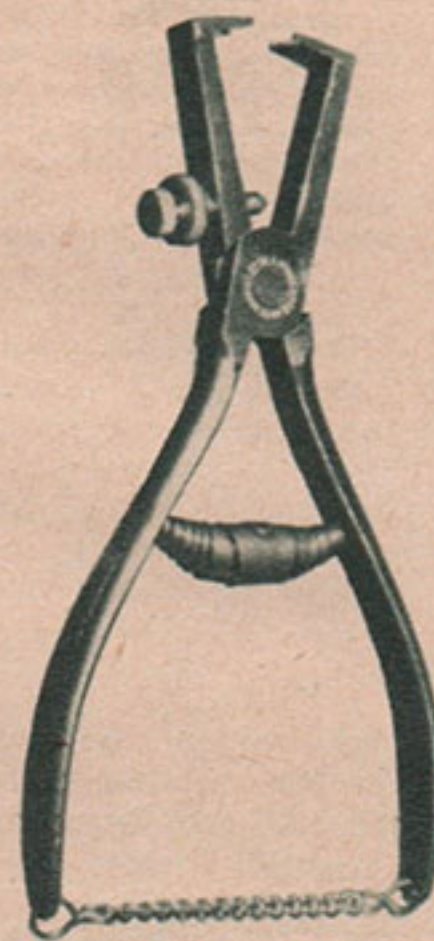


# DIE HÜLLE MUSS FALLEN

Da wir gerade so schön bei den Basteleien an der elektrischen Anlage sind, muß auch mal kurz etwas über die fummeligste Arbeit dabei gesagt werden. Gemeint ist das Abisolieren der Kabel. Man kann dies mit einem gewöhnlichen Taschenmesser machen, wird jedoch festgestellt, daß immer wieder kleine Drähtchen mit abgeschnitten werden. Es gibt nun eine Menge Möglichkeiten, diese Arbeit zu erleichtern, unter anderem auch die speziellen Zangen der verschiedensten Hersteller. Ganz raffinierte Leute nehmen sich aus Muttis Küchenschrank das Kartoffelschälmesser, welches ja dazu erfunden wurde, nur bis zu einer bestimmten Tiefe zu schneiden. Die Zangen sind mehr etwas für vornehme Bastler, denn damit geht's tatsächlich bestens. Das rechte obere Bild zeigt eine ganz einfache Ausführung: das war einmal eine normale Kneifzange, die kurz an einen scharfen Schleifstein gehalten wurde und davon die beiden Lücken bekam. Man mache bei solcherart Behelfsbastelei nicht den Fehler, den auch ich beging: die Löcher dürfen nicht zu groß werden, das Kabel ist nämlich dünner als man denkt! Messen ist besser. Im nächsten Bild (links oben) ist dann die üblich unter dem Namen Abisolierzange bekannte Ausführung zu sehen. Hiervon gibt es verschiedene Sorten, auch ganz feine Sachen einstellbarer Schneidtiefe für verschiedene Drahtdicken. Preis so um die 10.— DM in jedem besseren Werkzeugladen. Ganz unten im Bild ist die teuerste, allerdings auch mit den meisten Schikanen ausgerüstete Zange. Sie heißt Super-Champ (wobei sich die letzten drei Buchstaben groß schreiben, denn sie wird von der amerikanischen Firma AMP gebaut und von Hella hier in Deutschland vertrieben) und kostet knappe dreißig Mark. Dafür kann man damit aber nicht nur Kabel abisolieren, sondern auch noch etliche andere anfallende Arbeiten durchführen. Vornehmlich ist sie noch für die im letzten Heft („Schnelltrennstellen“) erwähnten Quetschverbindungen gedacht, die es übrigens auch von Hella gibt. Dazu sind die offenen gerundeten Aussparungen ganz vorn an der Zange da. Um das Gelenk herum sind Löcher angeordnet, die zum Abscheren von Bolzen bestimmt sind, sie haben im einen Teil der Zange Gewinde, welches den Bolzen aufnehmen soll und dadurch eine Beschädigung des Schraubengewindes verhindern soll. Leider sind das aber keine metrischen Gewinde, sondern nach Zollmaßen gemessene, so daß sie uns nicht viel nützen. Weiter unten ist dann noch ein Stück Kneifzange, bis am Schluß der Teil zum Abisolieren zu sehen ist. Der Griff ist isoliert, was allerdings für Basteleien an Motorrädern oder Autos unwichtig ist.

Man sieht, die Auswahl ist groß, ebenso auch die Preisunterschiede, brauchbar sind jedoch alle Modelle, so daß es praktisch nur noch auf den Geldbeutel ankommt.

H.-J. M.



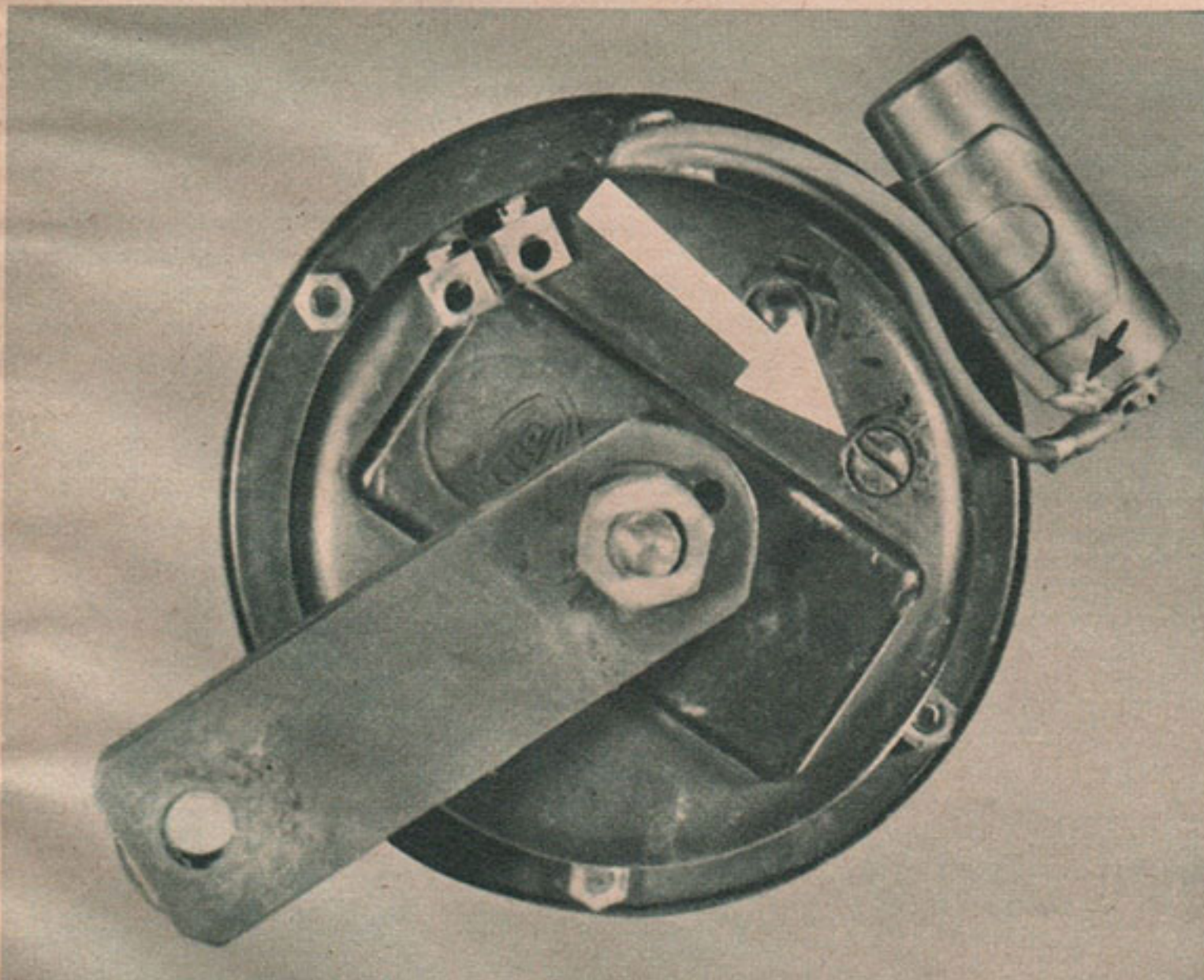
Innen sieht die Hupe etwa so aus. Mit dem Schraubenzieher wurden die Unterbrecherkontakte auseinandergedrückt, der untere Kontakt wird im Betrieb vom Anker über die Platte (schwarzer Pfeil) hinuntergedrückt. Ganz links unter der Schlitzschraube ist hier der Kondensator befestigt. Der weiße Pfeil zeigt auf den inneren Teil der Verstellerschraube, an der von außen die Stellung des Unterbrechers zum Anker eingestellt werden kann.

schrauben klemmen. Die Kabeldurchführung (es sind hier zwei Kabel nötig, eines hin zum Kondensator, eines zurück, und zwar von dessen äußerer Hülle abgenommen!) muß natürlich wasserdicht werden, da reicht kein Gummitüllchen aus. Bewährt hat sich hier das Beschriften mit einem der sogenannten Alleskleber, z. B. Pattex. Das braucht zwar seine Zeit zum Trocknen, hat aber den Vorteil, wirklich dicht abzuschließen.

Bis hierher ist noch kein Ton gesagt worden, über die Verstellmöglichkeiten der Hupe. Zwei Schrauben sind es, die hierzu in Frage kämen, doch braucht man nur an einer zu probieren. Mittig zur Membran wird der Eisenklotz (Anker) durch Madenschraube mit Kontermutter gehalten, was den Eindruck erweckt, hier könne man irgend etwas nachstellen. In der Praxis steht jedoch diese Schraube meist richtig, denn sie hat nur die Aufgabe, die Entfernung des Ankers vom Elektromagneten so zu halten, daß der Anker auch noch etwas Bewegungsfreiheit hat, also nicht schon nach einem Hundertstel Millimeter Weg hart an den Polschuh anschlägt. Der Weg wird nämlich gebraucht, um mit dem Anker dann auf die Unterbrecherplatte zu schlagen und hier die Kontakte zu öffnen. Wichtiger ist schon die zweite Schraube, die den Abstand des Unterbrechers vom Anker (in montiertem Zustand) festlegt. Hier kann man dem Anker und damit der Membran die Freiheit zum Schwingen geben, die zur Tonerzeugung gebraucht wird. Man merkt bald, daß zu großer Abstand kein Geräusch zustandebringt, weil nämlich die Membran nicht so weit ausschlagen kann, um den Kontakt zu öffnen. Ebenso ist zu enger Abstand schlecht, weil dann nämlich die Magnetkraft gar nicht erst zur Wirkung kommt, schon ist der Kontakt wieder offen, es ergibt sich also meist nur ein hohes leises Piepsen. Die richtige Toneinstellung macht man, nachdem wenigstens das gleichmäßige Piepsen zu hören ist, was ja anzeigt, daß alles sonst in Ordnung ist, am besten weitab einer menschlichen Ansiedlung am Rande der Landstraße. Schließlich gibt das ja einen schönen Lärm.

H.-J. M.

An dieser Hupe wurde der Kondensator nach außen gelegt, der alte war defekt. Die mehrfach erwähnte Einstellschraube (weißer Pfeil) muß im Uhrzeigersinn gedreht werden, wenn die Hupe gar nichts sagt. Gibt sie nur einen kurzen Klickton von sich, dann ist wahrscheinlich der Unterbrecher zu weit vom Anker entfernt, also dreht man die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn. Der kleine schwarze Pfeil zeigt auf die Lötstelle des zweiten Kondensatorkabels. Das Federpaket für die Hupenbefestigung darf keinesfalls durch Flacheisen ersetzt werden, die Hupe muß frei schwingen können.





## ERÖFFNUNG DER SÜDBAYERISCHEN SANDBAHN-SAISON

# KAMPF UM DEN GOLDHELM

## AUF DEM MÜNCHNER OBERWIESENFELD

mehr an die Spitze kommt, kann man auch den anderen Ausweissfahrer bestätigen, daß wir bei so ausgezeichneten Leistungen um unseren Rennfahrernachwuchs nicht mehr besorgt sind.

Natürlich gehörten bei den Lizenzfahrern in München die Hauptsympathien dem Lokalmatador Josef Seidl, und man muß es dem äußerst objektiven Publikum hoch anrechnen, daß es dem Sieg eines anderen Fahrers genauso begeistert Beifall zollte wie dem des Hausmatadors.

In der 350 ccm-Klasse gab es zwar einen deutschen Sieg, aber nicht durch Josef Seidl (der am Start hängen blieb), sondern durch Manfred Poschenrieder, der vor dem Europameisterschafts-Zweiten

Obwohl der Sieger des Goldhelms dadurch bereits feststand, gab es doch noch ein Rennen ganz nach dem Geschmack des Publikums, als sich nämlich hinter dem führenden Seidl ein erbitterter Zweikampf zwischen Manfred Poschenrieder und Max Hörmann abspielte, in dessen Verlauf der junge Kemptener Hörmann noch verdächtig nahe an Josef Seidl herankommen konnte. Manfred Poschenrieder wurde vor Agnar Stenlund, Schweden, Dritter.

Unter dem Beifall des Publikums nahm der strahlende Sieger Josef Seidl seinen vierten, wohlverdienten Goldhelm in Empfang, zu dem ihm alle Sandbahnfreunde herzlich gratulieren. *mmm*

Zur Eröffnung der diesjährigen Bahnsaison im südbayerischen Raum veranstaltete der BBM am 26. April auf dem Münchner Oberwiesenfeld sein internationales Sandbahnrennen um den Goldhelm 1964. Der Wettergott, anscheinend ganz auf April eingestellt, ließ es am Samstag noch tüchtig regnen, so daß das Training weder für das Häuflein Zuschauer noch für die Fahrer ein reines Vergnügen wurde. Am wenigsten für Heinrich Sprenger, der sich mit dem linken Fuß auf der aufgeweichten, und verschlammten Bahn unglücklich verding und sich dabei prompt den aus dem vorigen Jahr anscheinend noch nicht ganz verheilten Fuß zum zweiten Male brach.

Kein Wunder, daß unter diesen Umständen die Stimmung bei den Fahrern und beim Veranstalter auf den Nullpunkt sank. Verständlicherweise nehmen auch die Herren mit dem Eisenschuh ihre Vollbäder lieber im buntgekachelten Badezimmer als im Dreck einer verschlammten Rennbahn. Die Münchner Veranstalter dagegen dürften noch immer mit Unbehagen an ein Rennen zurückdenken, das vor nicht allzulanger Zeit unter ähnlichen Wetterbedingungen finanziell restlos danebenging. Jedenfalls darf man annehmen, daß so mancher erleichterte Stoßseufzer auf beiden Seiten gegen den Himmel stieg, als es am Renntag aufklarte und bei strahlendem Sonnenschein etwa 20 000—25 000 Zuschauer die Bahn säumten, um einen herrlichen und spannenden Renntag auf der inzwischen abgetrockneten Rennstrecke zu erleben.

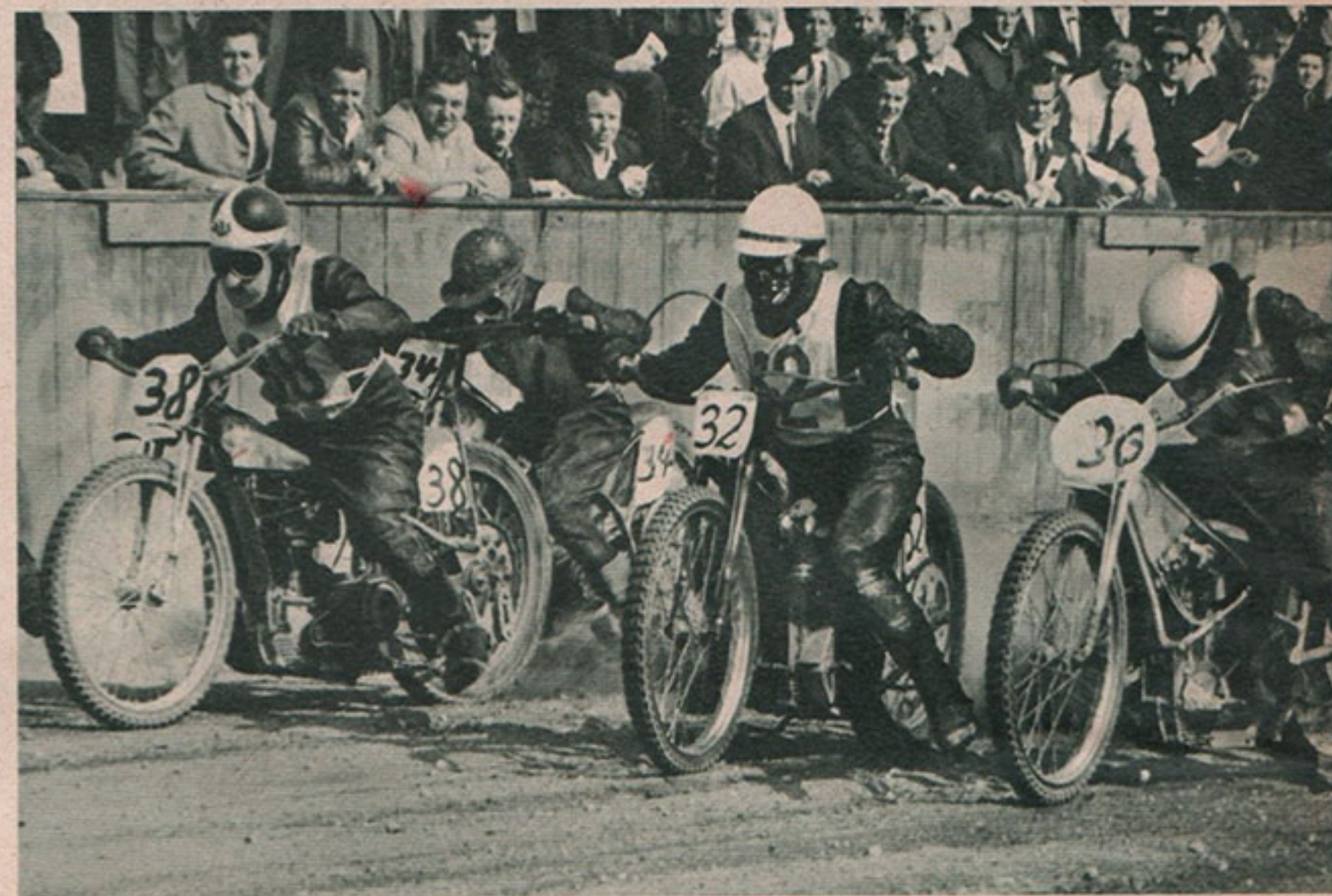
Obwohl bei dieser Veranstaltung Spitzenfahrer aus acht Nationen am Start standen — die bekanntesten unter ihnen Kurt Petersen, Dänemark und Josef Seidl — brachte der völlig unbekanntes Ausweissfahrer Johann Ammer aus München die Überraschung des Tages, als er in der 500 ccm-Klasse nicht nur beide Vorläufe einschließlich des Endlaufes überlegen gewinnen konnte, sondern auch im Endlauf der 350 ccm-Maschinen seine Konkurrenten in den Auspuff schauen ließ.

Dabei geschah dies nicht mit einem „Superwetz-hobel“ neuesten Datums, sondern mit einem ziemlich antiquierten Stahlroß, das sicher schon bessere Zeiten erlebt haben dürfte. Aber mit einer tüchtigen Portion Kaltschnäuzigkeit und Köpfcchen donnerte der gute Mann zur Verblüffung seiner Gegner derart um die Bahn, daß diesen Hören und Sehen verging. Einen ähnlichen Erfolg errangen bei den Beiwagenrennen der nicht mehr unbekanntes Johann Rott und sein Beifahrer Steiner auf einer ESO, die in dieser Klasse zweimal einen Siegerkranz in Empfang nehmen konnten. Neben Rott, der schon im vergangenen Jahr auf seiner Bultaco im Juniorenpokal so hervorragend abschnitt und nun auch im Sandbahnsport immer

Links: Josef Seidl — glücklicher Gewinner des Goldhelms, der damit zum viertenmal von ihm errungen wurde.

Rechts: Start der Ausweissfahrer in der 500 ccm-Klasse: Nr. 36 ist Johann Ammer, München, der spätere Sieger.

Unten: Rott/Steiner auf ihrem ESO-Gespann, mit dem sie zweimal Sieger wurden; es handelt sich um ein Pendelgespann, dessen Parallelogrammneigung vom Beifahrer mitgesteuert wird — im Gegensatz zu den sogenannten „automatischen“ Pendelgespannen, wie sie vor etwa dreißig Jahren bei Straßenrennen gefahren wurden. Fotos: Mühlberger



Petersen wenig Respekt zeigte und diesen auf den zweiten Platz verwies. Fred Aberl, der als Zweiter vom Start ging, mußte sich mit dem fünften Platz begnügen, da er weder Petersen, den überraschend starken Max Hörmann, noch Josef Sinzinger halten konnte. Den größten Kampfgeist zeigte hier Josef Seidl, der trotz einer halben Bahnlänge Rückstand sich auf den sechsten Platz vorarbeiten konnte.

Die beiden Engländer Donald Godden und Fred Parkins enttäuschten hier genauso wie alle ausländischen Teilnehmer dieser Veranstaltung, mit Ausnahme von Kurt Petersen, der sich für seine Niederlage in der 350 ccm-Klasse noch gehörig revanchierte. Gewann er doch in überlegener Weise nicht nur den ersten Vorlauf der 500 ccm-Maschinen, sondern auch den Endlauf, obwohl er in beiden Läufen gegen seinen stärksten Rivalen Josef Seidl antreten mußte. Für den Lokalmatador, der auf seiner Hausbahn naturgemäß immer die stärksten Leistungen zeigte, war dies natürlich eine bittere Sache, aber vor dem Gast aus dem Norden, der mit enormem Mut, Kampfgeist und Können um die Bahn fegte, mußte sogar Josef Seidl die Waffen strecken.

Im letzten Lauf des Tages, dem Rennen um den Goldhelm, hatte Petersen dann allerdings Pech, da er wegen Maschinenschadens nicht starten konnte. Für die Zuschauer, die den Vize-Europameister gerne bei diesem Lauf gesehen hätten, war das eine herbe Enttäuschung, aber Petersens Motor war schon im Endlauf der 500 ccm-Maschinen unsauber gelaufen und hatte anschließend seinen Geist endgültig aufgegeben, so daß er beim Rennen um den Goldhelm leider nicht mehr starten konnte.

### Ergebnisse:

Lizenzfahrer 350 ccm: 1. Poschenrieder (Kempten) 100,1 km/h; 2. Petersen (Dänemark), 3. Hörmann.

500 ccm 1. Vorlauf: 1. Petersen, 2. Seidl, 3. Stenlund (Schweden), 4. Parkins (England).

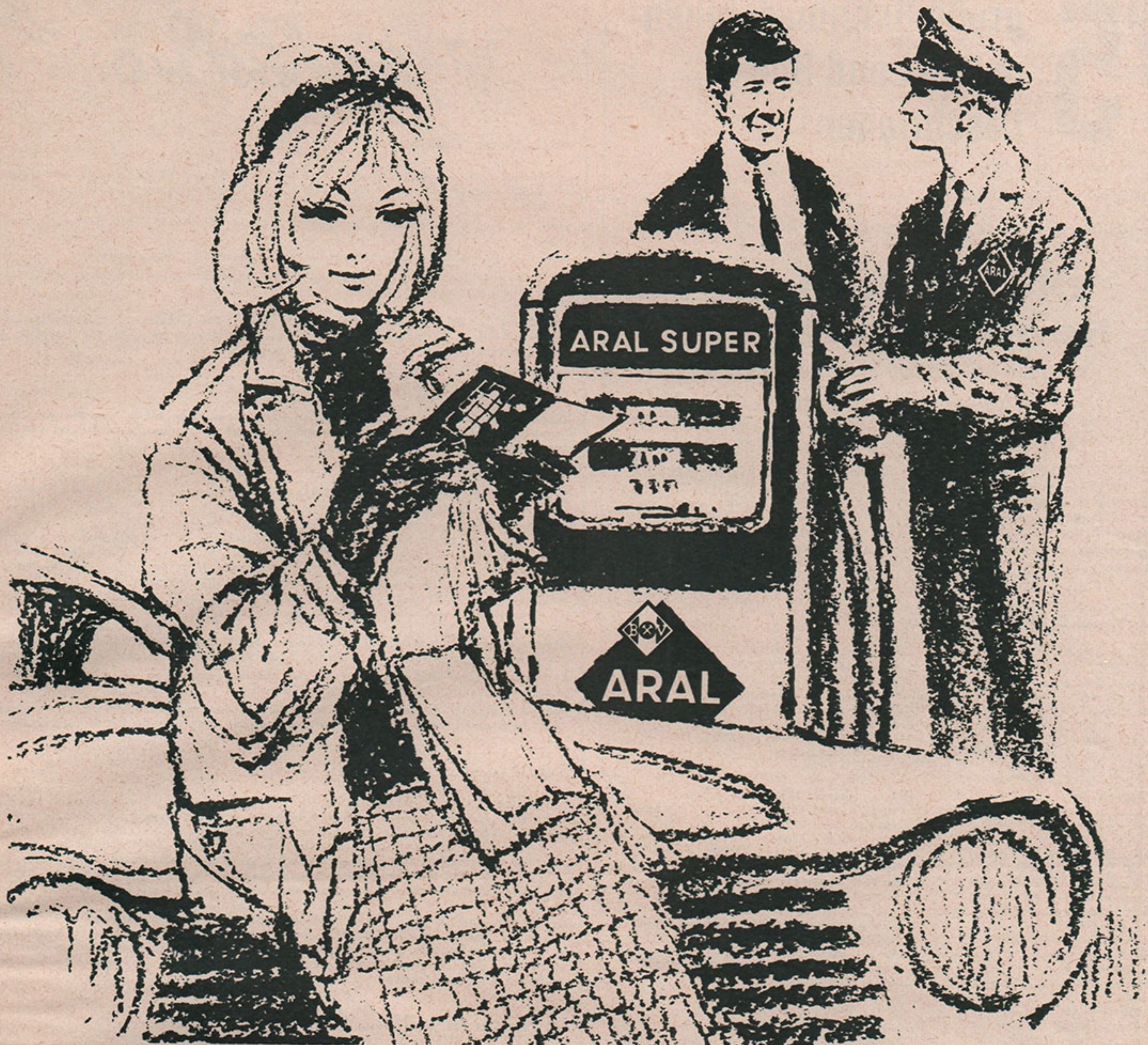
2. Vorlauf: 1. Unterholzner, 2. Ödegard (Norwegen), 3. Dauderer (Mch.), 4. Godden (England).

Hoffnungslauf: 1. Hörmann, 2. Wiesent, 3. van Gorkum (Holland).

Endlauf: 1. Petersen 104,1 km/h, 2. Seidl 102,8 km/h, 3. Unterholzner 100,2 km/h, 4. Stenlund, 5. Ödegard, 6. Parkins.

Um den Goldhelm: 1. Seidl 103,8 km/h, 2. Hörmann 103,4 km/h, 3. Poschenrieder 100,2 km/h, 4. Stenlund 99,4 km/h.





## Immer mehr Kraftfahrer

entscheiden sich für die blau-weißen Tankstellen.

ARAL-Erzeugnisse sind nach Maß gemacht. Aus lebendiger

Tradition forscht und schafft ARAL auch für die Zukunft.

ARAL und Fortschritt gehören zusammen - heute, morgen, immer!

Und zuverlässige ARAL-Tankwarte sorgen hilfsbereit

für guten Service, gute Laune, gute Fahrt!

Den Fortschritt nutzen  
mit ARAL



Immer eine gute Wahl

# 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                            |
| McIntyre 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<br>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          |
| Horex - 350 ccm - 1955                        | 24-Stunden-Rekord-Velocette - 1961               |
| Husqvarna 500-V - 1933/35                     | Vincent „Grey Flash“<br>(Der graue Blitz) - 1950 |
| 350 ccm Jawa - Twin - 1961/62                 | Vincent-H.R.D. „Rapide“ - 1938                   |
| Kreidler 50 - 1962                            | Vincent-H.R.D. „Gunga Din“ - 1951                |
| Maico-Breitwand - 1956                        | 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 11



### Aus zwei mach eins?

Zu meinen beiden Maschinen (RT 175 S für 60.— DM und RT 200 S Unfallmaschine) habe ich einige Fragen, da ich diese beiden durch Kombination der Teile wieder fahrfertig machen will.

Kann ich Motorteile beliebig austauschen, passen Teile des 200er Motors in den 175er Motor?

Wie sind die richtigen Übersetzungsverhältnisse beider Maschinen?

Bei schneller Kurvenfahrt solo hoppelt das Hinterrad zur Seite. Was ist da los und was kann ich dagegen unternehmen?

W. G. in S.

Der Motor der RT 175 S unterscheidet sich vom RT 200 S-Motor nur durch anderen Zylinder mit Kolben, Zylinderkopf und Vergasereinstellung. Im Getriebe ist alles gleich. Ein Austausch ist deshalb ohne weiteres möglich.

Übersetzung vom Motor zum Hinterrad

RT 175 S	16:45 Zähne
RT 200 S	17:45 Zähne

Wenn das Hinterrad bei Kurvenfahrt springt, ist dies meist ein Zeichen, daß der Dämpfer im rechten Federbein nicht mehr arbeitet. (Im linken Federbein ist der Dämpfer nur Attrappe.) Da hilft nur erneuern.

### Bergmeister soll Gespann werden

An meiner Victoria Bergmeister habe ich die Telegabel zerlegt und weiß nun nicht mehr, wie die Federn eingebaut werden. Müssen die eng gewickelten Teile nach oben oder nach unten zeigen? Außerdem möchte ich bald die Maschine mit Seitenwagen fahren. Gibt es dafür besondere Vorschriften bezüglich der Felgen- und Reifengrößen? Passen alle Steib-Seitenwagen an die Bergmeister? Welche Übersetzung brauche ich für Gespannbetrieb? Auf dem Hinterachsgetriebe ist „SO“ eingeschlagen. Muß ich dann nur die Kegelräder austauschen oder gleich das ganze Gehäuse?

H. W. in B.

Die eng gewickelten Windungen der Feder der Telegabel Ihrer V 35 gehören nach unten. Für Seitenwagenbetrieb müssen Reifen 3.50-19 verwendet werden, Felge 2.15 B x 19.

Es passen nicht alle, aber die meisten Steib-Seitenwagen an die Bergmeister. Die jeweilige Verstellmöglichkeit sollte vor dem Kauf geprüft werden.

Die Übersetzung im Hinterradantrieb muß für Seitenwagen 6.17:1 = 37:6 Zähne sein. „SO“ heißt mit großer Sicherheit solo. Es genügt Auswechseln des Kegelradsatzes.

### Schlitze stimmen nicht

Nach einer Generalüberholung durch eine Werkstatt zeigte meine Adler MB 250 nicht mehr die Leistung, die sie eigentlich haben sollte. Bei Demontage der Zylinder stellte ich fest, daß die Einlaßschlitze in den Zylindern wesentlich kleiner sind als die Kanäle im Motorblock. Die Zylinderlaufbuchse steht von oben ca. 3 mm in den Einlaßkanal vor. Ich vermute, daß die schwache Leistung dadurch verursacht wird, daß sich hier Stauungen bilden, die die Gasströmung hindern. Kann ich nun die Einlaßschlitze so weit ans Gehäuse angleichen, daß ein sauberer Übergang entsteht?

F. K. in H.

Die Kanäle und die Schlitze in den Zylindern sollten genau übereinstimmen. Da es aber bei Adler eine Menge von Schlitzformen gab, kann es schon einmal vorkommen, daß es nicht paßt, was es jedoch bei einem fachmännisch reparierten Motor nicht geben sollte. Sie können also ohne Bedenken die Schlitze so weit nacharbeiten, daß ein sauberer Übergang entsteht.

### Vergasereinstellung für Puch MC 250

Mit der Vergasereinstellung meiner Puch komme ich nicht zurecht. Die Maschine hat 250 ccm, Alu-Zylinder, zwei Amal-Vergaser mit 30 mm Durchlaß und Burgess-Schall-dämpfer. Mechanisch ist sie vollkommen in Ordnung, nur möchte ich wegen der hohen Literleistung dieses Moto Cross-Motors mit der Einstellung keine gefährlichen Experimente machen.

H. P. in J.

Die Vergasereinstellung für eine Puch M C 250 mit 2 Amal-Vergasern, 30 Durchmesser, ist folgende:

Linker Vergaser: HD 180-200, Nadeldüse 29, Nadel 29, Nadelstellung 3 (von oben gezählt), Gasschieber 29/3, Leerlaufdüse normal, Leerlaufluft ca. 1 1/2 Umdrehung offen. Rechter (Zusatz-) Vergaser: HD 200-220, ND 29, N 29, Nst 3, Sch 29/3. Beide Austrittslöcher für Leerlaufgas verschlossen. L-Luft zugeschraubt.

Vorzündung ca. 7 mm, am rückw. Zylinder gemessen. Zündkerze 240 bis 260, je nach Beanspruchung des Motors.

### Der Rahmen verträgt keinen Seitenwagen

Seit einiger Zeit fahre ich eine DKW RT 175 S. Aus verschiedenen Gründen möchte ich mir erstens einen Seitenwagen anbauen und zweitens, wenn möglich, den stärkeren Motor der RT 250 einbauen. Geht das?

L. H. in W.-B.

Der Motor der RT 250 ist nicht ohne Umbauten und Schweißarbeiten in den Rahmen der RT 175 einzubauen. Außerdem werden Sie Schwierigkeiten bei der Zulassung bekommen, weil die RT 175 — auch mit stärkerem Motor — vom Hersteller aus nicht für Seitenwagenbetrieb empfohlen ist. Der TÜV wird deshalb die Maschine kaum abnehmen.

\*

### Druckfehlerberichtigung

In Heft 9/64 hatten wir in „Gewußt wo“ eine schöne Aufstellung der bei Adler-MB 250 ccm-Motoren verwendeten Kugellager und Simmerringe. Unter diesen vielen Zahlen hatte sich der Druckfehler eingenistet und glatt noch eine „2“ dahin gemogelt, wo sie wirklich fehl am Platze war. Das Lagerschild rechts bekommt also nicht den Simmerring 22 x 35 x 8 B 1, sondern vielmehr den engeren 20 x 35 x 8 B 1. Hoffentlich hat nicht schon jemand falsch eingekauft. Ein Leser machte uns darauf aufmerksam, herzlichen Dank!



## REDEN WIR VOM SPORT

### Zum Sachsenring und zur Sechstagesfahrt?

Wie in jedem Jahr bekommen wir schon jetzt fast täglich Anfragen aus unserem Leserkreis, ob und unter welchen Voraussetzungen man als Nichtaktiver, d. h. als Zuschauer, aus Westdeutschland zum Weltmeisterschaftslauf auf dem Sachsenring (26. Juli) bzw. zur Sechstagesfahrt (7.-12. September, Standort Erfurt) fahren könne.

Wir haben uns deshalb direkt an den mit der Durchführung dieser internationalen Veranstaltungen von der FIM beauftragten ADMV in Berlin W 8, Charlottenstraße 60, gewandt und gebeten, uns klipp und klar zu sagen, ob für Westdeutsche die Möglichkeit zum Besuch beider Veranstaltungen bestehe, welche Formalitäten erforderlich seien, ob es Campingmöglichkeiten gäbe und ob insbesondere die Anreise mit eigenem Fahrzeug erfolgen könne.

Daraufhin erhielten wir folgende Antwort:

„Zu den beiden in Frage kommenden Veranstaltungen besteht für alle westdeutschen Sportfreunde, die als Zuschauer an einem Besuch interessiert sind, eine Einreisemöglichkeit nach den bestehenden gesetzlichen Bestimmungen. Alle westdeutschen Besucher müssen sich an das Deutsche Reisebüro, Berlin N 4, Friedrichstraße 110-112, unter dem Kennwort „Sachsenringrennen“ bzw. „Sechstagesfahrt“ wenden und eine Aufenthaltsgenehmigung beantragen. Es besteht die Möglichkeit der Unterbringung in Hotels sowie auf Campingplätzen. Die Einreise mit eigenem Fahrzeug ist möglich.“

Interessierte sollten sich so bald wie möglich an das angegebene Reisebüro wenden.  
Red.

### Auch den 2. Lauf zur 500 ccm-Moto Cross-Weltmeisterschaft

der am 26. April als „Großer MC-Preis von Österreich“ in Sittendorf bei Wien ausgetragen wurde, gewann der schwedische Weltmeister Rolf Tibblin auf Hedlund vor dem Engländer J. Smith auf BSA, während der Deutsche Georg Hauger auf Wabeba sich als Elfter platzierte.

### Beim 2. Lauf zur 250 ccm-Moto Cross-Weltmeisterschaft

der am 25. April als „Großer MC-Preis von Belgien“ ausgetragen wurde, kam nach beiden Durchgängen überraschend der Belgier Robert Joel auf Jawa zum Gesamtklassensieg vor dem schwedischen Titelverteidiger Torsten Hallman auf Husqvarna, während Johansson-Norwegen, Grigoriev-UdSSR und Valek-CSSR Platz 3-5 belegten. Somit führt Hallman in der WM-Wertung jetzt mit 14 Punkten vor Joel mit 8, den Engländern Rickman mit 6 und Griffith, der ebenso wie Johansson 4 Punkte zählt.

### Den 3. Lauf zur 250 ccm-Moto Cross-Weltmeisterschaft

der als Schweizer MC-Grand Prix am 3. Mai in Wohlen abrollte, gewann - wie schon in der Vorwoche den 2. Durchgang - erneut der Belgier Robert Joel auf CZ vor seinem russischen Markengefährten Igor Grigoriev und dem Tschechen Karel Pilar (CZ). Damit führt nun Joel mit 16 Punkten das Championat vor dem schwedischen Titelverteidiger T. Hallman (14 Punkte) und dem Russen I. Grigoriev (9 Punkte) an!

### Beim 19. Internationalen „Halle-Saale-Schleife“-Rennen

am 19. April, wurde die 125 ccm-Konkurrenz der Lizenzfahrer über 15 Runden = 78,8476 km von dem MZ-Fahrer Rosner-Aue mit 39.52,0 = 118,8 km/h vor seinen Markenkollegen Enderlein-Scheibenberg, Bischoff-Meißner, Leitert-Aue, Kohlar-Mossen und Krumpholz-Zschopau gewonnen, wobei Rosner mit 2.37,8 min = 120,1 auch Runden-schnellster war. In der 250 ccm Lizenzklasse, die 20 Runden = 105,13 km zurückzulegen hatte, siegte der tschechische CZ-Fahrer Parus mit 54.14,2 = 116,2 km/h überlegen vor seinem Landsmann Holikar (Jawa), dem Engländer L. Morris (Excelsior), dem Schweden Svensson (Yamaha) und dem Holländer Leenherr (Aermacchi), während der Zschopauer Krumpholz auf der MZ mit 2.36,7 = 121,0 die schnellste Runde drehte, 5 Runden vor Schluß aber ausfiel. - Die Formel 3-Rennwagen-Konkurrenz über 12 Runden = 62,4 km gewann unter 21 Startern, von denen 12 ausschieden, der Franzose Jacques Bernusset auf Cooper mit der tagesschnellsten Runde von 2.29,7 = 126,7 km/h und einer Zeit von 30.45,7 = 123,1 km/h ganz klar vor seinem Landsmann Le Guellec auf Lotus (31.45,9), dem Dresdner Melkus auf Wartburg-Eigenbau (32.19,9) und dem französischen Lola-Fahrer Clemente, der als letzter noch nicht überrundeter Fahrer einen Schnitt von 115,3 km/h erzielte.

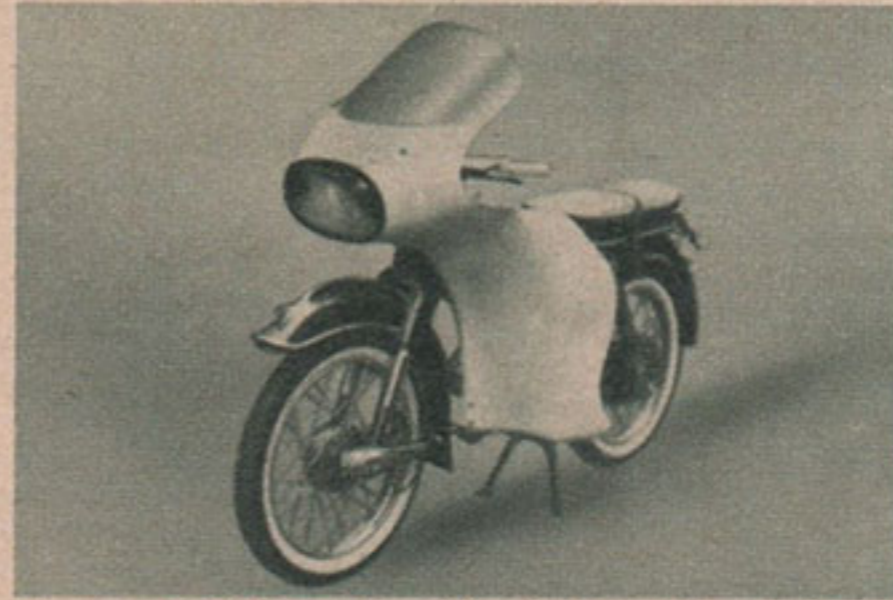
### Das internationale 6-Stunden-Rennen für Motorräder von Le Mans

das am 10. Mai auf dem La Sarthe-Kurs stattfinden sollte, mußte trotz Verlängerung des Meldetermins mangels genügender Beteiligung abgesagt werden!

### Achtung, BSA-Clubs!

In der Zeit vom 20. 7. bis 27. 7. veranstaltet der Deutsche BSA-Motorrad Club ein internationales Clubtreffen bei Burgen an der Mosel. Folgende Clubs haben ihre Teilnahme schon zugesagt: National BSA-Owners Club (England), BSA-Club Wien (Österreich), BSA-Club Mailand (Italien) und die Federation of Sidecar-Clubs (England). Die Veranstaltung sieht eine Einzelwertung und eine Clubwertung vor, deren Modus etwas anders ist als allgemein üblich. Nur Mitglieder von BSA-Clubs sind zugelassen. Die einzige Ausnahme machen Mitglieder der Federation of Sidecar-Clubs, die auch auf einer markenfremden Maschine Preise gewinnen könnten. Wer sich für diese rein touristische Fahrt interessiert, der schreibe bald an den Deutschen BSA-Motorrad Club in Berlin-Spandau, Waldstraße 1, z. Hd. Herrn Karl-Heinz Jahnke, und bitte um eine Ausschreibung und Nennungskarten.

## Kiska SPORTVERKLEIDUNGEN



Passend für alle Kreidler-Modelle

Erhältlich in jedem guten Kreidler-Fachgeschäft



Passend für alle 50er Zündapp mit Telegabel

Erhältlich in jedem guten Zündapp-Fachgeschäft

**Einfache Montage in wenigen Minuten**



## Das wird bestimmt der schönste Urlaub meines Lebens!

Machen Sie es so wie ich!  
Besorgen Sie sich einfach das große bunte „auto motor und sport“-Reiseheft „sommer-reisen 64“. Welch eine Fülle romantischer und erlebnisreicher Ferenziele gibt es da neu zu entdecken.  
Nicht nur für Autofahrer.

Herrlich! - Sie werden überrascht sein.  
Kommen Sie - fahren Sie mit! „sommer-reisen 64“ führt Sie in einen wunderbaren Urlaub.  
Erleben Sie schon heute, was Sie in Ihrem Urlaub von morgen erwarten dürfen mit „sommer-reisen 64“

Überall im Zeitschriftenhandel oder direkt vom Verlag erhältlich

### BESTELLSCHEIN

An Vereinigte Motor-Verlage GmbH, 7 Stuttgart, Postf. 1042  
Senden Sie mir bitte sofort

Exempl. „sommer-reisen 64“ zum Einzelbezugspreis von DM 2.50 + 50 Pf Porto

- Der Betrag \_\_\_\_\_ wird am \_\_\_\_\_ Beachten Sie bitte, auf Postscheckkonto Stuttgart 5346 eingezahlt daß bei Nachnahme
- Der Betrag kann bei Lieferung durch Nachnahme 70 Pf Postgebühren erhoben werden (Zutreffendes bitte ankreuzen) hinzukommen.

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

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

Straße und Hausnummer \_\_\_\_\_

Mo 11/64

# EIFELRENNEN 1964 (Schluß von S. 293)

Ernst Hiller hatte einen schlechten Start erwisch und konnte trotz überzeugender Fahrweise bis ins Ziel nur vom zehnten bis auf den sechsten Platz aufrücken, wobei der Abstand zu den vor ihm liegenden Fahrern schon auf Sichtweite zusammengeschrumpft war. Auch der Schweizer Föll konnte seinen zweiten Platz nicht halten und mußte sich dem stürmisch angreifenden Australier Ahearn, dem Cottle folgte (beide auf Norton), beugen und wurde Vierter vor Burne/Südafrika auf Norton. Der Gesamtschnitt des Siegers betrug 133,9 km/h und seine schnellste Runde 136,1 km/h.

Somit stieg zum viertenmal an diesem Tag die Schweizer Flagge am Siegesmast auf!

## Seitenwagen

24 Gespanne standen am Start des Seitenwagrennens über zehn Runden.

Der Vizeweltmeister Camathias mit dem Solofahrer Roland Foell als Schmiermaxen im Boot übernahm vor den deutschen Weltmeistern Deubel/Hörner die Führung. Er fuhr in der Startrunde 121,5 km/h, in der zweiten Runde 125,4 km/h, damit betrug der Durchschnitt nach der dritten Runde schon 124,00 km/h. Aber trotz allem rückten Deubel/Hörner immer dichter zu Camathias auf, nach der dritten Runde betrug der Abstand noch 5 Sekunden. Und mit einer schnellen Runde von 125,8 km/h setzten sie sich hinter Camathias, gefolgt von Scheidegger/Robinson, Auerbacher/Heim, Kölle/Marquardt, alle auf BMW. In der fünften und sechsten Runde waren die Deutschen schneller als Camathias und schlossen noch dichter auf. Dann aber hatten Deubel/Hörner Pech, beim Überholen einer Dreiergruppe, bestehend aus Schmitz/Peters — BMW, Selbmann/Müller — Stoßstangen-BMW und Tickle/Tickle — Norton, die sich untereinander verbissen rauften, gelang es Camathias, über den Rasen wischend, noch eben an diesen dreien vorbeizukommen, während Deubel es nicht mehr schaffte. Damit riß die Verbindung ab, und es war keine Möglichkeit mehr drin, den auf dem Nürburgring immer äußerst schnellen Camathias einzuholen.

Genau wie schon im Vorjahr heizte Heiner Butz Mike Duff auch diesmal auf dem Nürburgring tüchtig ein!

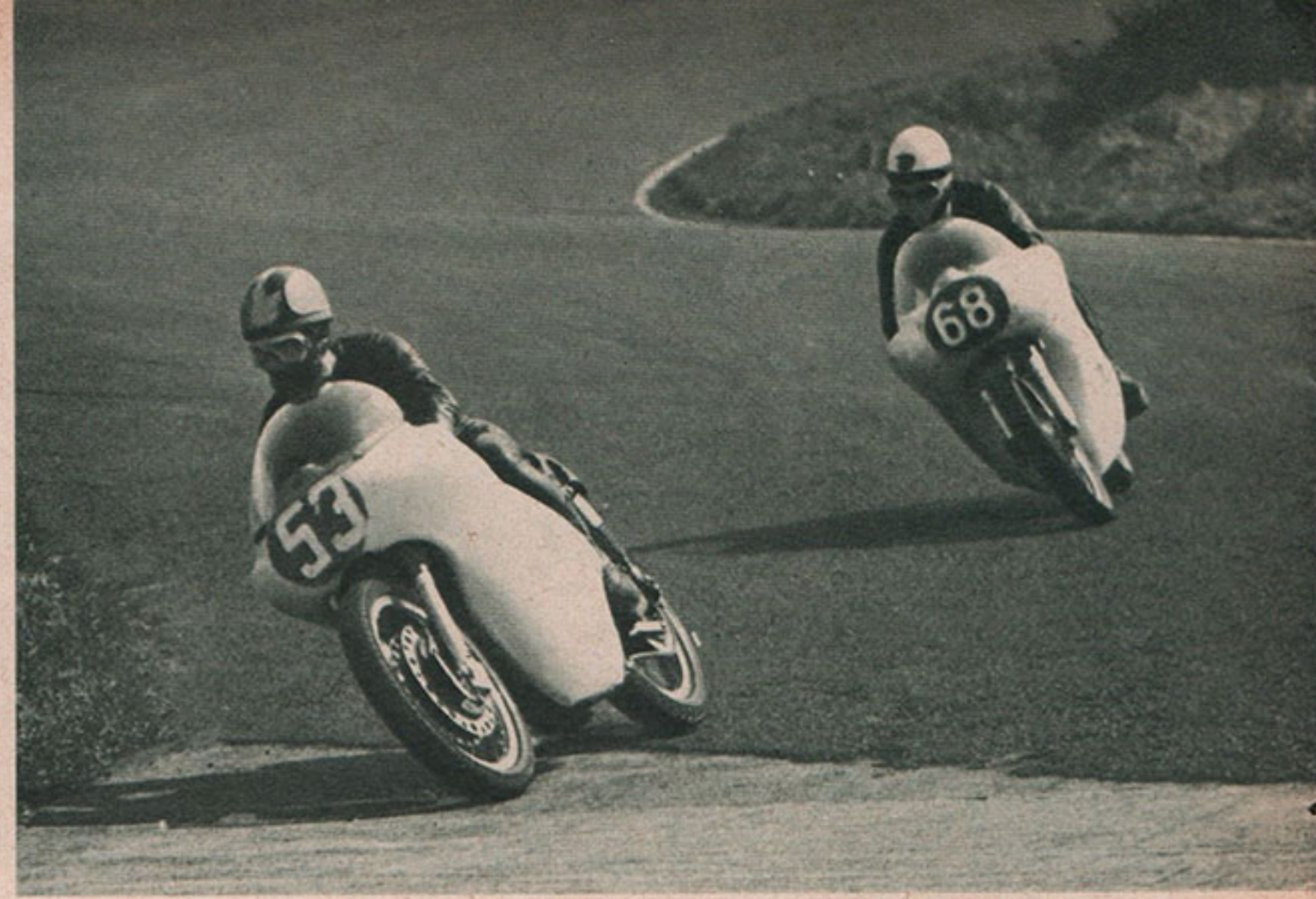
Camathias bewies in der letzten Runde, daß er verdient die Spitze inne hatte, indem er diese Runde mit einem Schnitt von 127,6 km/h als schnellste des Laufes beendete. Dritte wurden Scheidegger/Robinson vor Kölle/Marquardt, die nach einem Zweikampf Auerbacher/Heim auf den fünften Platz verweisen konnten.

Damit waren die Schweizer Fahrer bis auf den 350er Lauf Abonnementsieger dieses Tages.

Unser Bericht wäre aber nicht vollständig, wollte man nicht die Zuschauerzahl erwähnen: trotz des vorausgegangenen miesen Wetters rollten am Sonntagmorgen aus allen Himmelsrichtungen ununterbrochen Fahrzeuge an. Nur auf Schleichwegen war es uns möglich, überhaupt noch früh genug von Drees zu Start und Ziel zu kommen.

Selbst die größten Optimisten und die kühnste Rennleitung konnten nicht mit solchen Besucherzahlen rechnen. Die Rennleitung gab bescheidenweise die Zahl der Besucher mit 100 000 an, während die Tagespresse und das Fernsehen von 125 000 bis 130 000 Zuschauern sprachen. Bei solch einem Andrang von Zuschauern über die Zugkraft des Motorradsports diskutieren zu wollen, hieße Eulen nach Athen tragen.

Old Briel



## Ergebnisse:

**Klasse bis 50 ccm:** 1. Taveri (Kreidler), mit 111,7 km/h; 2. Kunz (Kreidler); 3. Eser (Honda); 4. v. Dongen (Royal Nord); 5. Beirle (Kreidler); 1 Runde zurück: 6. Roth (Tohatsu); 7. Denzler (Kreidler), 8. Kostwinder (NSU).

**Klasse bis 125 ccm:** 1. Taveri (Honda) mit 124,8 km/h; 2. Scheimann (Honda); 3. Foell (Honda); 1 Runde zurück: Sondergeld (Bultaco); 7. Neddenien (Honda); 8. Eser (Honda); 9. Lohmann (Bultaco). — Schnellste Runde: Taveri (Honda) mit 127,8 km/h.

**Klasse bis 250 ccm:** 1. Taveri (Honda) mit 129,8 km/h; 2. Beer (Honda); 3. Barnes (Guzzi); 4. Lohmann (Adler); 1 Runde zurück: 5. Luhr (Adler); 6. Burkert (Adler). — Schnellste Runde: Taveri (Honda) mit 132,3 km/h.

**Klasse bis 350 ccm:** 1. Butz (Norton); 2. Hoppe (AJS); 3. Marsovsky (Norton); 4. Zeller (AJS); 5. Lenz (Norton); 1 Runde zurück: 6. Ebert (AJS); 7. Burne (AJS). — Schnellste Runde: Duff (AJS) mit 133,6 km/h.

**Klasse bis 500 ccm:** 1. Marsovsky (Matchless) mit 133,9 km/h; 2. Ahearn (Norton); 3. Cottle (Norton); 4. Foell (Matchless); 1 Runde zurück: 5. Burne (Norton); 6. Hiller (Norton); 7. Nelson (Norton); 8. Scheimann (Norton). — Schnellste Runde: Marsovsky (Matchless) mit 136,1 km/h.

**Klasse Seitenwagen:** 1. Camathias/Foell (BMW) mit 125,7 km/h; 2. Deubel/Hörner (BMW); 3. Scheidegger/Robinson (BMW); 4. Kölle/Marquardt (BMW); 5. Auerbacher/Heim (BMW); 6. Butscher/Kalauch (BMW); 7. Schauzu/Schneider (BMW). — Schnellste Runde: Camathias/Foell (BMW) mit 127,6 km/h.

# 12. Int. Preis des Saarlandes in ST. WENDEL

(Schluß von Seite 303)

Start — — und schon sind Deubel/Hörner vorn. Mit Vorsprung entschwinden sie den Blicken am Traföhäuschen. Alles schaut gebannt zur Kaserne hinauf — wer wird zuerst den Berg herunterkommen? — Da — unverkennbar der Ton, eine BMW ist vorn, richtig: Deubel vor Camathias, und dicht dahinter Auerbacher, gefolgt von Schauzu vor Kölle. Zweite Runde, die Weltmeister Deubel/Hörner haben sich merklich abgesetzt, und von Runde zu Runde wird der Vorsprung größer. Nach der zehnten Runde beträgt er bereits 17 Sekunden. Deubel/Hörner demonstrieren „Hohe Schule der Fahrkunst“, dagegen nutzt auch der bekannt werogene Fahrstil von Camathias nichts. Mit über 20 Sekunden Vorsprung gewinnen Deubel/Hörner diesen Lauf.

Aber Camathias muß selbst seinen zweiten Platz hart erkämpfen, in der aufsprühenden Gischt seines Gespanns hängen Auerbacher/Heim auf BMW, die ununterbrochen Angriffe auf ihn starten, sogar in den Kurven neben ihm liegen. Zwar kommen sie nie vorbei, aber Camathias gelingt es auch nicht, diesen Schatten loszuwerden. Auf Platz 4 liegen Schauzu/Schneider mit der Stoßstangen-BMW. Un-

faßbar, wie dieser Apparat geht, erst gegen Ende des Rennens wird das Paar von Butscher/Kulanek-BMW und Enders/Manischeff-Münch-Horex verdrängt und endet damit auf dem sechsten Platz; immer noch ein guter Erfolg.

Das prächtige Rennen hätte unbedingt mehr Zuschauer als 30 000 verdient. Aber nicht nur das schlechte Wetter, sondern auch das lange freie Wochenende haben eine Menge Zuschauer vom Rennen ferngehalten. Die St. Wendeler wären mit ihrem alten Termin, der schon traditionell war (zum Muttertag am 10. Mai) besser bedient gewesen.

Trotz der spannenden Rennen ließen wir am Schluß des Tages den Kopf hängen. Es soll nämlich das letztmal gewesen sein, daß wir ein Rennen in St. Wendel sahen. Es wäre ein Jammer, wenn dieser wunderschöne Kurs der Vergangenheit angehören sollte. Die Gründe für den Fortfall dieses Rennens, wie wir sie vom Hörensagen wissen, sind mehr als blamabel, und sobald wir Konkretes wissen, werde ich in einem gesonnteren Bericht dazu Stellung nehmen.

H. Briel

## Ergebnisse:

**Klasse bis 50 ccm:** 1. Anscheidt (Kreidler); 1 Runde zurück: 2. Eser (Honda); 3. v. Dongen (Royal); 4. Dittich (Kreidler); 5. Beirle (Kreidler); 2 Runden zurück; 6. Roth (Tohatsu). — Schnellste Runde: Anscheidt (Kreidler) mit 105,63 km/h.

**Klasse bis 125 ccm:** 1. Vincent (Honda) mit 103,2 km/h; 2. Scheimann (Honda); 3. Visenzi (Honda); 4. Robb (Honda); 1 Runde zurück: Thomas (Honda); 6. Eser (Honda); 7. Hausmann (Honda); 8. Prescott (Honda); 9. Neddenien (Honda); 10. v. Dongen (Honda). — Schnellste Runde: Vincent (Honda) mit 105,0 km/h.

**Klasse bis 250 ccm:** 1. Molloy (Bultaco) mit 105,2 km/h; 2. Beale (Honda); 3. Ahearn (Cotton); 4. Beer (Honda); 1 Runde zurück: 5. Atterer (NSU); 6. Barnes (Guzzi); 7. Luhr (Adler); 8. Guthier (Honda); 9. Karrenberg (Adler); 10. Shorey (Ducati). — Schnellste Runde: Molloy (Bultaco) mit 107,376 km/h.

**Klasse bis 350 ccm:** 1. Redman (Honda), mit 105,1 km/h; 2. Butz (Norton); 3. Mizen (AJS); 4. Beale (Honda); 5. Foell (AJS); 1 Runde zurück: 6. Gunnarsson (Norton); 7. Hoppe (AJS); 2 Runden zurück: 8. Kern (Norton); 9. Shorey (AJS); 3 Runden zurück: Seidl (Norton). — Schnellste Runde: Butz und Redman mit je 107,546 km/h.

**Klasse bis 500 ccm:** 1. Butz (Norton) mit 109,7 km/h; 2. Recktenwald (Norton); 3. Ahearn (Norton); 4. Gunnarsson (Norton); 1 Runde zurück: Scheimann (Norton); 6. Driver (Matchless); 7. Hiller (Norton); 8. Enders (Norton). — Schnellste Runde: Butz (Norton) mit 113,545 km/h.

**Klasse Seitenwagen:** 1. Deubel/Hörner (BMW) mit 104,8 km/h; 2. Camathias/Foell (Gilera); 3. Auerbacher/Heim (BMW); 4. Butcher/Kulanek (BMW); 5. Enders/Manischeff (Horex); 6. Schauzu/Schneider (BMW); 7. Seeley/Lawnings (Matchless). — Schnellste Runde: Deubel/Hörner BMW mit 106,545 km/h.

Links: Camathias/Foell mit dem Gilera-Gespann vor Auerbacher/Heim auf regennasser Strecke.

Rechts: Heiner Butz wurde Sieger der Halbliterklasse — seit 13 Jahren der erste Deutsche, der in St. Wendel diese Klasse gewinnen konnte!





# MOTORRAD-MARKT

**Günstige Gelegenheiten!**

## BEZUGSQUELLEN

Sofortige Einschaltung, kleine Preise  
günstige Rabatte

### AERMACCHI

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

### ADLER

Adler M 250, mit einigen Extras, günstig zu verkaufen. G. Schapka, 61 Darmstadt, Rhönring 131. 39 576

**EILT!**  
Verkaufe ADLER MB 250, Zündung leicht defekt, Preis DM 250.—. Tausche auch gegen 250 ccm oder 350 ccm Horex Resident (zahle drauf). Rudi Deininger, 7161 Rotenhar üB, Gaildorf, Krs. Backnang. 39 439

### Frankfurter Topf — Hochleistungsschalldämpfer

für alle Adler-Zweizylinder. Rostfrei und 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. 39 446

Verkaufe Adler M 250, 53, mit Brief, 45 000 km. Motor „Bartsch“, 2-Verg., Kurbelwelle u. neue Puch-Teile (DM 320.—), 1500 km alt, Sitzbank, Büffeltank, hochgez. Auspuffr., Crosslenker mit langen Sporthebeln, neu verchr. Hirafe, geg. Gebot. Herbert Bischoff, 2 Hamburg 39, Winterhuder Marktplatz 18 b. 39 484

**MB 250 mit Gläser-Verkleidung**, TÜV 1966, 130, best. Zustand, DM 700.—, ferner Spez.-Werkz., viele Teile, 2 Motoren, 2- u. 1-Verg., überholt, DM 250.— u. DM 160.—, wegen Umstellung auf CB 72, evtl. Tausch. Fischer, 8803 Rothenburg, Gerbersberg 13. 39 477

Suche seit Jahren vergeblich wassergekühlte Zylinder. Wer kann mir helfen? K. Leonhardt, 8 München 55, Aichacher Straße 46. 39 475

### 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.

**AJS** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
39 410

AJS 650 ccm, Bauj. 1963, preisgünstig. Michaelis, 28 Bremen, Ansbacher Str. 66. 39 548

Verkaufe krankheitshalber AJS 31 CSR, Bauj. 61, Zweivergasenanlage, mit neuer, nicht brechender Kurbelwelle, Fahrzeug wie neu, ca. DM 1900.—. Zuschriften unter M 4237 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 623

Verkaufe AJS 31 CSR, Bauj. 60, Kurbelw. defekt, Preis DM 850.—. Peter Schröder, 1 Berlin 26, Oranienburger Str. 88. 39 635

### 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, 38PS · 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  
39 412

Verkaufe BSA Super Rocket, Bauj. 60, 22 000 km gel., mit Verkl., gegen Höchstgebot. Maschine in gutem Zustand. TÜV bis 9. 1965. Stefan Krahnstöver, 31 Celle, Südwall 26. 39 637

Suche B 34 gegen bar. Schroeder, 6078 Neu Isenburg, Taunusstr. 35. 39 529

Verkaufe Rocket 650 ccm, Bestzustand, nehme Motorrad oder Pkw-Anhänger in Zahlung. VW u. Dauphine mit leichten Schäden verkauft Gawlitzeck, 763 Lahr, Biermannstr. 6. 39 490

BSA Golden Flash 650 ccm, 54, sehr gut erhalten, 21 000 km gel., DM 1500.— nur bar. Dieter Looft, 2 Hamburg 4, Lincolnstraße 6/I. 39 650

### BULTACO

**Sind Sie Liebhaber schöner und schneller Motorräder? — dann kaufen Sie eine BULTACO!**

Rennmaschine 125 und 200 ccm 6-Gang kurzfristig lieferbar. Superschnelle Sportmaschinen. Schnelle und leichte Grasbahn-, Cross- u. Geländemaschinen. Motoren für alle Zwecke, Ersatzteile, liefert: Generalimporteur:

**Alfons Mohr, Hausen bei Mayen (Nettelal) am Nürburgring, Telef. on Mayen 26 44**

### DKW

Zu verkaufen: DKW RT 175 VS, 32 000 km gelaufen, aus 1. Hand, in sehr gutem Zustand, zu DM 250.—. Franz Hoffmann, 8771 Urspringen Nr. 30, über Lohr a. M. 39 474

DKW 175 VS, Bauj. 57, ca. 60 000 km, TÜV 1965, Bereifung 90%, viel Chrom u. Ersatzt., Krad in bester Verfassung. Mit Ersatzmotor, DM 400.— oder nach Vereinbarung. Georg Margenberg, 5678 Wermelskirchen, Hagener-Berg 25, Tel. 14 45. 39 546

**! Gläser-verkleidet!**

**fährt und siegt**

**auch unser Heiner Butz  
gegen stärkste internat. Konkurrenz**



**Gelegenheit!**  
DKW 350 RT, 37 000 km gelaufen, leicht reparaturbedürftig, umständehalber für DM 250.— zu verkaufen. Fred Schmenger, 6229 Oberwalluf/Rhg., Marktstr. 7. 39 407

Verkaufe Grasbahn-DKW, 125 ccm, in gutem Zustand, mit Ersatzteilen, zu DM 400.—. Horst Theiss, 63 Gießen, Frankfurter Str. 127. 39 406

Verkaufe DKW RT 350 (DM 150.— oder Gebot). Henßen, 407 Rheydt, Bolksbuscher Straße 89. 39 501

Suche 175 ccm, möglichst Gelände- oder MC-Maschine. R. Blumtritt, 49 Herford, Mindener Str. 2. 39 492

Verkaufe DKW 175 VS, Bauj. 1957, Motor neu überholt, TÜV Dez. 1965, 1 VS-Gabel, kompl. mit Rad u. Lampe. Alles in gutem Zustand, DM 280.—. Lenhardt, 4006 Unterbach, Vennstr. 136. 39 472

### DUCATI

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

Verkaufe Ducati 200 elite, Bauj. 1961, für DM 670.—, überholt u. seither nicht mehr gefahren, gegen Höchstgebot. Siegfried Grözinger, 7141 Eberdingen am Bleichberg, Krs. Vaihingen/Enz. 39 585

Verkaufe Ducati 175 S, preisgünstig. Suche Sportzylinderkopf für DKW 125 ccm. Paul Schwarz, Mechaniker, 7952 Bad Buchau, Seestr. 28, Tel. 0 75 82/359. 39 592

175 S, Motor generalüberholt, 0 km, sehr guter Zustand, DM 900.—. Bank, 2 Hamburg 33, Schwalbenstr. 74, Tel. 61 26 08. 39 593

### DÜRKOPP

Verkaufe gegen Gebot: Dürkopp-Roller, Diana-Sport, 200 ccm, Bauj. 62, 10 000 km, mit Reserverad u. Gepäckträger, in gutem Zustand. Peter Meyerding, 4021 Metzhausen/Hassel, Zu den 4 Flöten 5. 39 577

### GELÄNDEMASCHINEN

175 ccm Maico Geländesport, Mod. 61, mit Breitwandzyl., zu verkaufen. Preis nach Vereinbarung. Hombach, 5202 Hennef/Sieg, Frankfurter Str. 160. 39 469

Suche 50 ccm-Geländemasch., Zündapp, Hercules oder Kreidler, auf Teilzahlung, neu oder gebraucht. Eilt! Klaus Riemke, 20660 Bad Oldesloe, Mommsenstr. 14. 39 650

Verkaufe wegen Klassenwechsel meine Puch GS, mit 2 Motoren (250, 282) u. sehr viel Ersatzteilen, alles zus. für DM 650.—. G. Voltz, 6070 Langen, b. Ffm., Flachsbadstraße 47. 39 588

Zündapp GS 75, bester Zust., nur 2600 km gelaufen (Gelände), mit Girling-Federbeinen, hydr. Lenkungsdämpfer, Lenkeruhr, neue Renold-Kette u. Werkzeugtasche, wettbewerbsfertig, wegen Aufgabe des Sports, gegen Gebot zu verkaufen. Helmut Wacker, 8 München 19, Lachmannstraße 25/II. 39 504

Verkaufe Rabeneick Geländesp. 50 ccm, 4-Gang-Werkssportmasch. Sachs, 1800 km gelaufen, für DM 500.— oder tausche gegen Kreidler „S“, zahle Ausgleich. Peter Szajek, 48 Bielefeld, Steinbruchweg 29. 39 500

### GILERA

Motorräder 50 bis 300 ccm sofort lieferbar. W. Blatter, Lindenhof, Bauma Zch. (Schweiz). 39 405

### HARLEY-DAVIDSON

Harleys vorrätig 750—1200er ab DM 1000.—. Rud. Lauterbach, 5038 Rodenkirchen/Köln, Weisserstr. 42. 39 458

### HEINKEL

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

Verkaufe Heinkel Tourist Motorroller, Bauj. 1963, Ia Zustand, 11 500 km, viel Zubehör, gegen bar DM 1300.—. Heinz Stichnoth, 3204 Nordstemmen, Marienbergstraße 1. Telef. Nordst. 539. 39 553

Verkaufe Heinkel Tourist 175 ccm, Bauj. 1958, sehr guter Zustand, für DM 420.—. Werner Fries, 8035 Gauting/München, Frühlingstr. 36. 39 632

Heinkel Tourist 175, 4-Gang, best. erhalten, 23 300 km, vers. u. verst., TÜV 1966, für DM 800.— abzugeben. H. Wahl, 7 Stuttgart-Berg, Poststr. 36. 39 621

### HERCULES

HERCULES K 50, 5-Gang, verlangen Sie Prospekte von Rolf Rohardt, MOTORRÄDER, 243 Neustadt/H., Reiferstr. 2 a. 39 422

**EILT!**  
Hercules, Bj. 54, Typ 322, mit Ilo zu kaufen gesucht. Nur unfallfreie gepfl. Masch. mit Brief u. H'buch. Folgende Hefte „das MOTORRAD“ 23. 53/8. 55. Zuschriften unter M 4222 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 404

Verkaufe Hercules K 101/4, Bauj. 63, 7 PS, 4-Gang, 9000 km, Neupreis DM 1500.—, Preisidee DM 900.—. Suche guterhaltene 250 ccm-Maschine. Ewald Schulze, 8 München, Schuckertstraße 13/V. 39 535

Verkaufe Hercules K 101, 27 500 km, gut. Zustand, aus gesch. Gründen, DM 300.—. Werner Häring, 2148 Zeven, Kirchhofsallee 2. 39 618

Verkaufe K 100/3, fahrbereit, neu bereift, für DM 150.—. G. Brose, 4223 Möllen, Leitkamp 66. 39 617

Verkaufe K 101, Bauj. 62, 16 000 km, Beinschild, TÜV 1966, für DM 430.— wegen Aermacchi-Kauf. B. David, 4 Düsseldorf, Talstr. 61. 39 610

### HONDA

**HONDA** Alle Modelle sofort lieferbar. Ersatzteillager. Reparaturen.

Fankhauser, Basel/CH, Telefon 43 23 77, Metzger Str. 8. 39 403

Suche Honda 50 ccm Sport Cub 110. Angebote mit Preis an Heger, 645 Hanau, Banqertstr. 2. 39 491



# 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-Ersatzteilen. Honda Bezirksvertretung:

**Bruno Lippeke, 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.

### Honda Motorräder in Berlin

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

**HONDA** Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7

Verkaufe Honda CB 92, Bauj. 61, 7200 km gel., neuwertiger Zustand, DM 900.— bar. Rolf Mildenerberger, 7742 St. Georgen (Schwarzw.), Schönblick 18. 39 641

Suche Honda Sport Cub 50, Ausstellungs-  
maschine, Bauj. 1963—64, zu erniedrigtem  
Preis. Zuschr. unter M 4228 A an „das  
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.  
39 495

Honda 125 ccm Super-Sport, fast neuwertig, umständehalber für DM 990.— zu verkaufen. Claus Scholz, Salzgitter-Lebenstedt, Berliner Straße 76. 39 506

HONDA-Motorrad 305 Super-Sport, rot,  
1000 km gel., zu verkaufen. Verhandlungsbasis DM 2500.—. Rudolf Brandherm,  
506 Bensberg, Wipperfürther Str. 59.  
39 515

Verkaufe Honda CB 92 SS für DM 850.—. Näheres bei Olaf Engelbrecht, 8 München 2, Blütenburgstr. 53. 39 479

Gepflegte Honda C 92, mit vielen Ersatzteilen, TÜV 1966, für ca. DM 650.—, und fast neue CB 92 (4600 km) für ca. DM 1200.— zu verkaufen. Suche Ölthermometer für CB 72 (12 Volt). L. Häger, 435 Recklinghausen, Fliederbusch 10. 39 463

HONDA C 92, äußerst gepflegt u. schonend behandelt, durchaus neuwertig, nur DM 800.—. Wölk, Fahrzeuge, 56 Wt.-Elberfeld, Friedrich-Ebert-Str. 476/80, Telefon 3 39 63. 39 453

### HOREX

Motorradidealist verkauft aus familiären Gründen seine HOREX REGINA Super-Sport 350 ccm (ein Auspuff). Die Maschine wurde als Zweitfahrz. neben dem Wagen gefahren und wird nur an einen Motorradfreund verkauft. Preisidee DM 400.—. Zuschriften erbeten an Richard Hörth, 7591 Obersasbach, Schulstraße. 39 509

### Frankfurter Topf — Hochleistungsschalldämpfer

für Horex Regina 250, 350, 400 DM 54.— per Stück. Zahlungserleicht. durch unser zinsfreies Ratensystem. Fordern Sie unverbindl. unsere Bildprospekte an. Schalldämpfer-Direktversandhaus, 8228 Freilassing (Obb.), Postfach 376. 39 445

Verkaufe Horex 350 ccm mit Brief, Bauj. 1953, Motor überholt vor 8000 km. Wegen Rahmenbruch und Platzmangel. Klaus Wuttig, 85 Nürnberg, Plauener Str. 21. 39 538

Suche dringend Horex Imperator und Resident (Schrott). Bruno Blazey, 3 Hannover, Zeiss-Str. 16. 39 591



# 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 R25/3, R26, R27, auch beschädigte Unfallfahrzeuge und reparaturbedürftige. Abholung im gesamten Bundesgebiet! Baujahr, Typ und Preisangebote an R. Cirkrit, 6231 Schwalbach/Taunus, Feldbergstr. 9

## Kaufe sämtl. Typen BMW Tageshöchstpreise, Barzahlung, 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 Wehrmachtsmaschinen 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.

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

BMW Motorräder liefert: **Alfons Mohr** Hausen bei Mayen (Nettetal) am Nürburgring, Telefon Mayen 2644

## 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

## BMW SCHWEIZ STEIB

An- und Verkauf aller BMW-Fahrzeuge.  
Versand aller BMW- u. Steib-Teile. Großes  
Lager an Motorrad. u. Isettas. Alle Repara-  
turen und Revisionen rasch, gut u. günstig.  
**J. Hofmann, Hedingen/ZH**



Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
39 411

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.

Verkaufe R 60, Solo, Bauj. 63, 10 000 km  
gel., 25 Ltr.-Tank, Hoske-Tüten, Ia Zust.,  
für DM 2750.—. Wegerer, 623 Ffm.-Nied.,  
An der Steinmühle 10. Tel. Ffm. 31 56 86.  
39 554

Verkaufe von BMW R 50 S 2 Zyl. u.  
Kolben, neu, DM 110.—, 1 Vorderrad-  
schwinge, kompl. M. Zeller, 89 Augsburg,  
Schleiermacherstr. 46. 39 551

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 u. Preisangebote unter  
M 4223 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-  
gart, Postfach 1042. 39 430

Verkaufe günstig krankheitshalber R 51/3-  
Gespann, Bauj. 1954, Vollnaben, general-  
überh. Wenzeslaus Bonczek, 1 Berlin 65,  
Lortzingstr. 39. 39 409

Achtung Liebhaber!  
Verkaufe BMW 51/3, Bauj. 53, Baur. 54,  
mit gr. Tank, Rennsitzbank, Alubleche,  
Hoske-Tüten, lange Hebel, Vollnaben,  
Fanfaren, Lichtlupe u. gr. Sitzbank, sehr  
gut erhalten, Motor vor 1000 km über-  
holt, Barpreis DM 1200.—. Helmut Schnei-  
der, 4135 Vernikel, Kreis Moers, Kalden-  
hausener Str. 146. 39 408

Suche R 60, R 69 S gegen bar. Schroeder,  
6078 Neu Isenburg, Taunusstr. 35. 39 530

Orig.-Ersatzf. für BMW-Motorräder, auch  
f. ält. Modelle. E. Kathrein, 6239 Lorsbach  
(Taunus). 39 428

BMW R 51/2 Solo, Bauj. 1950, km-Stand  
75 000, T. 24 Ltr., prima Zust. (garant.  
120 km/h), sparsam, neue Schalld., Reifen,  
Batt. u. Kabel. Helm, Mantel werden  
gratis dazugegeben, insges. DM 750.—  
bar. Ecabert, 3 Hannover, Rühmkorff-  
straße 1. 39 519

Verkaufe von R 51/2 Motor u. Getriebe  
DM 100.—, Tele DM 25.—, kompl. Lampe,  
Tacho usw. DM 30.—, auch Einzelteile.  
H. Oehlmann, 5351 Flamersheim. 39 485



Verkaufe BMW R 69,  
Bauj. 56, nachweislich  
überholt, mit Gläser-  
verkleidg. u. S 500 L,  
Finanzierung möglich.  
Von R 51/3 Telegabel,  
2 Laufräder, Meier-Tank, Kardan, Getr.  
Fritz Freier, 8741 Burgwallbach 8, Krs.  
Bad Neustadt/Saale. 39 545

Suche für R 51/3 2 Zyl., ausschleifb. f.  
1. Überm. Biete DM 70.— oder 2 R 50 S-  
Kolben mit 18 φ Bolzen. Kölker, 45 Osnab-  
rück, Hermannstr. 6. 39 570

Verkaufe Orig. R 60-Gespann, 30 000 km,  
Bauj. 60, sehr gut erhalten. Höchstgebot.  
Kurt-Hermann Egner, 6622 Wadgassen  
(Saar), Lindenstr. 16 a. 39 568

Suche BMW R 51/3 für Sandbahn u. Gras-  
bahn auf Teilzahlung. Angebote unter  
M 4234 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-  
gart, Postfach 1042. 39 567

R 51/3, guter Zustand, neu: Hoske-Tank,  
Alubleche, US-Bank, Sturzbügel, Berei-  
fung usw., DM 850.— oder gegen Gebot.  
Dieter Grün, 662 Völklingen, Trierer  
Straße 8. 39 541

BMW-Motorenteile für R 51/3, R 68,  
R 50, R 60, R 69 S, sowie Fahrgestell u.  
Antriebssteile für alle Typen, neu u. ge-  
braucht, umständehalber zu verkaufen.  
Manfred Müller, 5 Köln-Kalk, Volpertus-  
straße 14. 39 432

Suche gutenhaltene Hoske-Tank. Tausche  
kompl. H.-Rad 4.00-18, neuwertig, geg.  
3.50-18. Horst Prasse, 7031 Magstadt,  
Neue Stuttgarter Str. 60. 39 542

R 50, Bauj. 59, mit Tele u. Sportgetriebe  
DM 1450.—. Tel. 05 41 - 2 25 07. 39 587

Verkaufe meine BMW,  
Bauj. 1963, mit Sportzu-  
behör und Verkleidung,  
siehe Bild, sehr gut erhal-  
ten, gut gepflegt, bei  
10 000 km, für DM 3000.—  
bis DM 3500.—, nur lange  
Strecken gefahren, vers. bis 9. 10. 1964,  
verst. bis 9. 10. 1964, Bereifung fast neu.  
Erhard Kaiser, 586 Iserlohn (Westf.),  
Grüner Talstr. 38. 39 579

Suche für BMW R 50 Übersetzung 11:35  
mit Gehäuse. Hans Gerd Reichler, 5181  
Wiedenest, Bockemühle 1. 39 431

BMW 500 R 51/3, Bauj. 54, generalüberh.,  
ca. DM 700.— zu verk. Helmut Becker,  
5531 Rockeskyll, Dorfstr. 13, Telefon  
0 65 91/785. 39 537

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 59, 1800 km,  
unfallfrei, verst. u. vers., TÜV Aug. 1965,  
neu bereift, Sitzb. Sch. Meier, Z.-Schutz-  
bügel, Blinklicht, kleine Verkleidung.  
Verhandlungsbasis DM 1900.—. N. Dein-  
inger, 8036 Herrsching, Seestr. 20 II.  
39 572

Suche R 50 oder R 60, auch mit Motor-  
schaden. Richard Stadler, 7063 Welzheim,  
Untermühlstr. 42. 39 525

Verkaufe R 69 S, Bauj. 62, 25 000 km, mit  
Heinrich-Verkleidung u. Hoske-Tank. Zu-  
schriften unter M 4230 an „das MOTOR-  
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 520

Verkaufe gutenhaltene BMW R 26, DM  
600.— in bar an Selbstabholer. Herms  
Wahlers, 2131 Otterstedt 87, bei Bremen.  
39 575

R 69 S/62 3700.—DM · R 69 S fabrikneu  
sofort lieferbar  
Motorrad-Verworner, Berlin 65, Müllerstr. 40

Verkaufe BMW R 51/3, 500 ccm, general-  
überholt, Blinkanlage, in bestem Zustand,  
mit oder ohne Steib-Beiwagen. Verhand-  
lungsbasis DM 850.—. W. Jodat, 8631  
Scherneck 69, üb. Coburg. 39 581

BMW 51/3 mit Steib, 1 Motor, Getriebe,  
Rahmen, Kardan, div. Ersatzteile. sämtl.  
Kleidung, für DM 900.— zu verkaufen.  
Hesse, 2 Harksheide/Hbg., Parallelstr. 21.  
39 517

R 60-Original-Gespann, Bauj. 1962, 18 000  
km, für DM 2900.— zu verkaufen, auch  
einzelne: DM 2300.— u. DM 600.—. Meier-  
Bank, Seitenwagenradstoßdämpfer usw.  
Hartzsch, 4 Düsseldorf, Franklinstr. 50.  
39 584

Von R 26 abzugeben: 1 Motor, kompl. mit  
Getriebe u. Vergaser, DM 150.—, 1 Zyl.  
mit Kolben DM 20.—, 1 Zylinderkopf,  
kompl. mit Deckel, DM 35.—, 1 Vergaser  
mit Stutzen DM 15.—, 1 Drehgasgriff  
kompl. DM 12.—, 1 Drehgasgriff (ohne  
Drehrohr) mit Kettenrad DM 8.—. Heinz-  
Jürgen Fiehn, 234 Kappeln/Schlei, Königs-  
berger Str. 78. 39 578

Suche schnelle BMW 500 oder 600 ccm,  
mit Hoske-Tank, Hoske-Tüten u. Dellorto-  
Rennvergaser für DM 1000.— bis DM  
1500.—, auf Teilzahlung. Jürgen Ey, 7101  
Massenbachhausen, Heilbronner Str. 19.  
39 513

Gespann 67/2 BMW, diverse Ersatzteile,  
verst., vers. u. Gutachten bis 1965, fahr-  
bereit, DM 800.— bar Jürgen Schröter,  
1 Berlin 49, Landsberger Str. 8. 39 508

Liebhaberstück! BMW R 50 S, sehr gut  
erhalten, Bauj. 61, 27 000 km gelaufen,  
Gläser-Verkleid., Bosch-Hörner, Lichtlupe,  
Sturzbügel, verchr. Gepäckträger, um-  
ständeb. für DM 2100.— zu verkaufen.  
Geh. Hanuskiewisz, 33 Braunschweig,  
Kreuzstr. 14. 39 502

Verkaufe BMW R 50 wegen Familienpro-  
test! Erstkl. Zustand, nur 550 km gefah-  
ren, mit Sturzbügel, Meier-Bank, Hoske-  
Tank, Preis DM 2600.—. Werner Müller,  
3181 Tappenbeck üb. Wolfsburg, Schützen-  
weg 20, Tel. 0 53 66/260. 39 493

Verkaufe BMW R 67/2, mit Steib, Bauj. 54,  
volle Naben, 83 000 km, Meier-Tank,  
gegen Gebot. Theodor Wellmann, 4443  
Schüttorf, Emsbürener Str. 7. 39 078

R 69 S, Bauj. 63, 7000 km, für DM 2800.—  
zu verkaufen. Paul Friedel, 62 W.-Schier-  
stein, Höllbergstr. 2. 39 471

Verkaufe R 27 wegen Anschaffung einer  
größeren Maschine. Anfragen bitte an  
Dieter Schroeder, 67 Ludwigshafen a. Rh.-  
Niederfeldsiedlung, Luderitzstr. 89. 39 470

Wehrm. R 75 Differential oder Tellerrad-  
satz gegen Höchstpreis gesucht. Preis-  
angebote unter M 4228 an „das MOTOR-  
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 466

Verkaufe BMW-Gespann R 51/3, Bauj. 52,  
mit Steib 500, TÜV wird noch abgen.,  
neue Schalldämpfer, neu überzogene Renn-  
bank. Verhandlungsbasis DM 800.—. An-  
gebote unter M 4227 an „das MOTOR-  
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 460

Verkaufe von R 50 S: V-Gabel, vollstän-  
dig mit Lenkungsdämpfer, DM 180.—,  
Tank DM 40.—, Hinterradantr. 25:7 DM  
45.—, Schalldämpfer DM 60.—, Horex-  
Gabel DM 25.—. Suche Antr. 25:8. Heinz  
Weckentrop, 46 Dortmund-Huckarde, Huck-  
arder-Bruch 8. 39 459

R 69 S zu verkaufen, 2000 km, Bauj. Nov.  
1963, dazu Drehzahlmesser, 24 Ltr.-Tank,  
Gepäckträger, mit viel Extra, gegen bar.  
Zuschriften unter M 4226 an „das MOTOR-  
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 457

## Anzeigenschluß

für Heft Nr. 13

ist am 4. Juni 1964

Verkaufe: BMW R 60, 30 PS, März 1963  
zugel., 20 000 km gel., nur Langstr. und  
Solo gefahren, unfallfrei, castrolgepflegt,  
mit 27 Ltr.-Hoske-RS II-Tank, Holland-  
Verkleid., mit 17 m-Scheinwerfer, viel  
Extras, Preis DM 2950.—. Außerdem 1  
Harr-Kombi, 170 cm, schlank, mit Sturz-  
helm u. Stiefel, engl. Regenjacke u. Hose,  
zus. DM 290.—. Carsten Mehr, 2101  
Helmstorf 4, üb. Hamb.-Harburg. 39 636

Liebhaberstück, BMW R 50 S, Bauj. 1962,  
mit Sitzbank, Kofferträger, Drehzahlm.,  
vergr. Ölwanne u. Ölthermometer, 10 000  
km, Langstr. gel., zu verkaufen. Nehme  
evtl. Maschine bis 125 ccm oder Pkw in  
Zahlung. Bei Pkw Wertausgl. in bar.  
Georg Kotzem, 477 Soest (Westf.), Gese-  
ker Straße 10. 39 605

Verkaufe BMW R 50, Bauj. 58, frisiert:  
RS-Nocke, S-Kolben, 28 φ Vergaser,  
leichte Schwungscheibe, leichte Kipphebel,  
Maschine äußerlich auch in sehr gutem  
Zustand, mit 26 Ltr.-Hoske-Tank, DM  
1650.—. Peter Birnbaum, 1 Berlin 30, Kur-  
fürstenstraße 170. 39 629

Verkaufe 500 ccm-BMW, Typ R 51/2, Bau-  
jahr 53, RS-Motor mit Schleicher-Nocken-  
wellen u. Spezialgetriebe, für DM 500.—.  
W. Voß, 28 Bremen, Nordstr. 359. 39 630

BMW R 50, ab Bauj. 54, bis DM 700.—  
geg. bar zu kaufen gesucht. Rolf Wagner,  
7073 Lorch, Götzentälstr. 36. 39 627

Suche R 60, SW-übersetzt, Bestzustand,  
aus 1. Hand. Paul d'Abe, 5 Köln-Bicken-  
dorf, Gumprechtstr. 19. 39 658

Suche dringend für BMW R 51/3 Zylinder  
u. Köpfe oder gutenhaltene Motor. An-  
gebote an Karl Fischer, 5591 Mesenich/  
Mosel Nr. 101. 39 625

Verkaufe BMW R 25/2, 25 000 km, mit  
Sitzbank, in gut. Zustand, für DM 200.—.  
Horst Trost, 465 Gelsenkirchen-Horst,  
Wallstr. 13. 39 639

Suche dringend Übersetzung für BMW  
R 50, 7:27 Zähne, kpl. mit Gehäuse zu  
kaufen. Alfred Stutfeld, 464 Wattens-  
scheid, Weststr. 35. 39 647

Verkaufe BMW R 69, Bauj. 1955, Renn-  
tank, TÜV geprüft, sehr gut erhalten,  
gegen Höchstgebot. Hans-Peter Raben-  
stein, 858 Bayreuth, Kreuz 45. 39 599

BMW-Teile zu verkaufen (R 50), Gabel  
kompl., Tank, Schalldämpfer u. Kleinteile.  
Alfred Stutfeld, 464 Wattenscheid, West-  
straße 35. 39 648

Verkaufe R 26, neu bereift, Bauj. 56,  
guter Zustand, DM 600.—. R 51/2 mit  
R 51/3-Motor, etwas rep.-bed., DM 350.—.  
Bender, 7313 Reichenbach/Fils, Schiller-  
straße 34. 39 606

R 50, erstklassig, für Kenner, DM 1400.—.  
Jaeger, 314 Lüneburg, Barkhausenstr. 28.  
39 612

Schlachte kompl. BMW R 26 aus  
1 Motor, 6000 km, DM 200.—, 1 Getriebe  
DM 170.—, 1 Hinterachsübers., Solo, K.  
u. T.-Rad neu, DM 170.—, 1 Schwing-  
gabel DM 80.—, 2 Räder, Alu, Volln., je  
DM 40.—, 1 gr. Schlußlicht DM 10.—,  
1 Seitenwagentraverse DM 35.—, 1 SW  
350 Steib DM 100.—, diverse Kleinteile.  
Erdmann v. Sierakowski, 34 Geismar/  
Göttingen, Mittelbergring 29, Tel. 5 63 82.  
39 613

R 50, Bauj. 58, 51 000 km, sehr gut erhal-  
ten, Motor für DM 1000.— überholt u.  
5000 km gelaufen, gegen Höchstgebot. W.  
Schulz, 559 Cochem-Brauheck, Kasino.  
39 614

R 50, wie neu, um DM 1700.— verkauft  
Kremulat, 565 Solingen, Wuppertaler  
Straße 191. 39 615

Verkaufe R 51/3, Bauj. 52, fast neue Berei-  
fung, großes Rücklicht, neue Sitzbank,  
Motor in tadellosem Zustand, DM 500.—  
bei Barzahlg. August Prange, 56 Wuppertal-  
Wichlinghausen, Mollenkotten 12.  
39 616

Verkaufe R 50 in bestem Zustand, nur  
gegen bar. Angebote an F. Amler, 8831  
Bergen (Bay.), Tel. 0 91 48 - 88. 39 633

Verkaufe kompl. Hinterachsantrieb, neu,  
mit Entlüftung, Übersetzg. 26/6 für R 50,  
60, 69, 69 S, für DM 250.—. Harald Bauer-  
sachs, 43 Essen-Frintrop, Velthover-  
Winkel 7. 39 624

Verkaufe R 51/3, Motor neu gelagert,  
Kurbelwelle, Tonnenl., Hoske-RS-Nocken-  
welle, ohne Kolben u. Zylinder, mit Kupp-  
lung. 1 R 50-Getriebe, Gehäuse leicht be-  
schädigt. Günter Kempf, 6341 Eiershausen,  
Dillkr., Neuer Weg. 39 597

Verkaufe kompl. Vorderrad mit Schwinge  
u. Hinterrad für BMW 250 gegen DM 70.—  
oder Eintausch eines Getriebes oder Rah-  
men für BMW 500 R 51/3. Willi Willems,  
5161 Wollersheim, Heideweg. 39 598

Suche Tank für R 26 ohne Beschädigung.  
Preis nach Zustand, u. S.-Meier-Bank.  
Bruno Witte, 586 Iserlohn, Ackenbrock-  
straße 2. 39 600

## HOREX

**Verkaufe Horex-Regina-Gespann**, Bauj. 53, TUV 3. 1965 abgen., Motor-Pleuelschaden, Preis nach Vereinb., Steib LS 200, guter Zustand, DM 80.—, 1 Geländereifen 3,50 X 19, 90%, DM 35.—, viele Motorenersatzteile, Batterien, Vergaser, Reifen usw., 1 NSU Fox 2-Takt-Motor, 125 ccm, mit Auspuffanl. u. Vergaser, 27 000 km, DM 40.—. Franz Schiel, 699 Bad Mergentheim, Uhlandstr. 45. 39 603



**Verkaufe meine Spezial-HOREX Aluvollverkleidung** für Imperator, Resident, Regina passend, ohne Halterungen, mit eingeb. VW-Scheinwerfer, für DM 200.—. Angeb. an Heinrich Struwe, 68 Mannheim S 3, 6 a. 39 634

**Verkaufe Regina 250**, guter Motor, verst. Alufelgen, ohne Kettenräder, jedoch neue Kette, DM 130.—, und Borgward-Isabella-Motor, gute Verdichtung, mit Kupplung, Getriebe Lima, Anlasser, Kühler, alles garantiert einwandfreier Zustand, DM 250.—. Hermann Harlos, 8431 Staufersbuch ü. Neumarkt (Opf.), Tel. 0 84 60/75. 39 563

**Suche dringend f. Regina Abzieher Matra WH 12**. Günter Leingärtner, 8 München 15, Lindwurmstr. 68. 39 402

**Verkaufe 400 Imperator**, wie neu, Girling-Federbeine, Rennbank, DM 1100.—. EILT! Rainer Weber, 425 Bottrop-Boy, Leibnitzstraße 34. 39 583



Sie fahren mit LÄTSCH-Verkleidungen

**preiswert,  
geschützt  
und sicher**

Passend für:

**HONDA C 110 / 50 ccm / CB 92 / CB 72  
MOTOBI / GILERA / MORINI**

Suche noch einige Wiederverkäufer.

**Motorradverkleidungen  
P. Lättsch, Münchwilen / TG (Schweiz)**

**Imperator 2-Vergaser**, vor 10 000 km neuer Motor, viel Chrom u. Neuteile, DM 800.—. D. Frevel, 524 Betzdorf/Sieg, Hellerstr. 2. 39 503

**Verkaufe Resident 350**, gut erhalten, DM 600.—. H. Nissen, 2103 Hamburg-Finkenwerder, Uhlenhoffweg 63. 39 487

**Suche kompl. Imperator-Motor 400 ccm**, auch überholungsbedürftig. Karl Hänel, 3 Hannover-Ricklingen, Göttinger Chaussee 146. 39 478

**Suche dringend 400 ccm-Motor für Horex Regina** in gutem Zustand (kompl.). Hans-Karl Rixrath, 89 Augsburg, Neidhartstr. 6. 39 435

## JAWA

**JAWA 22 PS  
MOTO CROSS**



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

## KREIDLER

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

**Rennsportsatz für Kreidler:**

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

**Kaufe alle Florett 4,2 PS**, auch beschädigte. Bauj., Typ u. Preisangebote unter M 4236 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 608

**Suche 3,6 PS-Kreidler-Motor, 50 ccm**, kompl., gegen bar. Egon Leis, 8 München 12, Ludwig-Richter-Str. 43/3. 39 611

**Zu verkaufen:**  
Kreidler-Spezialzylinder, Größe 16 X 16, Aluminium.



Claus Klüglich, 7501 Khe.-Wöschbach, Hauptstraße 97. 39 441

**Verkaufe komplettes Kreidler 4-Gang-Getriebe**, Kupplung, Lichtmasch., 2 Kurbelwellen mit Lager, zus. DM 160.—, oder tausche gegen gute Lederkombi, Gr. 175, schlank. Bernd Heuer, 5192 Mausbach (Rhld.), Am Wolfeter 11. 39 507

**Florett „S“**, weiß lackiert, mit Beinschild, Spezialkolben mit Zylinder, Bauj. 1962, preisgünstig zu verkaufen. Peter Geiger, 795 Biberach, Martin-Luther-Str. 9. 39 512

**Frankfurter Topf — Hochleistungsschalldämpfer für Kreidler Florett 4,2 PS**, DM 34.— per Stück. Zahlungserleichterung durch unser zinsfreies Ratensystem. Fordern Sie unverbindlich unsere Bildprospekte an. Schalldämpfer-Direktversandhaus, 8228 Freilassing (Obb.), Postfach 376. 39 443

**Verkaufe Kreidler 3,6 PS-Motor** mit Ersatzgetriebe DM 80.—. Jürgen Pilchowski, 469 Herne, Lange Str. 5. 39 622

## LAVERDA

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

## MAICO

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

**Gebr. Stüdemann, Hamburg 39**, Winterhuder Marktplatz 8a. Telefon 47 96 91

**Verkaufe erstkl. GS 250**, Bauj. 62, 4000 km, für DM 1300.—. Heinrich Bauknecht, 7742 St. Georgen, Bundesstr. 25. 39 562

**Verkaufe Maico 175 SS**, defekt, gegen Gebot oder tausche gegen Motorrad 50 bis 100 ccm. Franz Wipper, 7119 Ingelfingen (Württ.), Shell-Tankstelle, Telefon 503. 39 521

## Verworner liefert BMW

DKW, Express, Hercules, Maico, Riesenersatzteillager. Versand nach allen Orten. Berlin 65, Müllerstr. 40, und Bln.-Moabit, Ufnaustraße 14, Sa-Rabeneick, Victoria und Zündapp; Ruf 46 28 47. 39 423

**Verkaufe Maico Taifun, 400 ccm, 2-Zyl.**, 23 PS, 24 000 km, neue hintere Stoßd., hinten Geländereifen, um DM 550.—, Maschine befindet sich in einem technisch sowie äußerlich guten Zustand, ist jedoch abgemeldet. Udo Martens, 2061 Schmacht-hagen ü. Bad Oldesloe (Holst.). 39 590

## MATCHLESS

**MATCHLESS** Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
39 413

**Einmalige Gelegenheit!**  
Matchless G 3, Luxusmodell, km-Stand 31 000, Bauj. 1959, fast neu, krankheits-halber für DM 1500.— zu verkaufen. Richard Herfort, Mechanikermeister, 429 Bocholt, Münster Str. 36. 39 510



**DAS MOTORRAD**

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

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

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

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

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

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

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

---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---



---

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

Name: \_\_\_\_\_

Postleitzahl und Ort: \_\_\_\_\_ Datum: \_\_\_\_\_

Straße: \_\_\_\_\_ Nr. \_\_\_\_\_

MO 11/64

## MOTOBI

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

ZV Stuttgart, Gänshöhe 19

## MOTO CROSS

### Verkaufe Maico Moto Cross

250 ccm, in bestem Zust., Zylinder von Walz gerichtet, sehr schnell, DM 1200.—. Heiner Trost, 708 Aalen (Württ.), Kappelstraße 27. 39 449

500 ccm BSA Cross-Maschine, mit werksüberh. Motor, zu verkaufen. Stubenrauch, 4 Düsseldorf, Erkrather Str. 434. 39 468

Maico 250 MC, drei Rennen gelaufen, Breitwand, leichter Rahmen, und Maico 250 MC Gußzylinder, Horex-Gabel. Preiswert zu verkaufen. Heinz Werobleski, 5 Köln-Lindenthal, Bittburger Str. 4. 39 586

Verkaufe renn. Oepo 2-Zyl., 250er Maico MC., Maico MC-Rahmen, div. Ersatz. u. Reifen. H. Oehlmann, 5351 Flamersheim. 39 484



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

## 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 175/1	12/5500	100	1290,-
ES 250/1	16/5200	115	1680,-

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

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

**PAUL LANGE & CO**  
7 STUTTGART 1, POSTFACH 661

Suche italienische MZ junior RS, auch mit defektem oder auch ohne Motor. Angeb. mit Preis an F. Haupt, 6111 Harreshausen, Schulstr. 50. 39 462

Ital. MZ 125 Junior RS 125 DM 600.—, SW Steib 350 S mit Max-Anschlußbügel, DM 100.—. Walter Schmid, 715 Backnang, Wacholderhöhe 33 oder Tel. Backn. 74 41, Apparat 40. 39 655

## NORTON



Motorräder Ersatzteile Zubehör  
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
39 414

Verkaufe: Norton Manx Kurzhub-Motor, 500 ccm, für DM 900.—. Kramer, 46 Dortmund, Lessingstr. 10, Tel. 8 56 40. 39 595

Tank für Doppelrohrrahmen gesucht. Angebote mit Preisang. an P. Stöbel, 2 HH-Altona, Prahlstr. 9, Tel. 39 34 49. 39 649

## NSU

NSU Max-Gespann, Bauj. 1958, mit Kabine, in einwandfreier Verfassung, DM 385.—. Wölk, Fahrzeuge, 56 Wt.-Elberfeld, Friedrich-Ebert-Str. 476/80, Telefon 3 39 36. 39 452

Verkaufe von NSU Max, Bauj. 56, Rahmen mit Br. DM 65.—, Motor DM 80.—, Motor, defekt, DM 40.—, Tank DM 30.—, Sitzbank DM 50.—, Räder St. DM 10.—, Auspuff DM 20.—, Hoske-Tüte DM 20.—, Verkleidung DM 100.— u. viele Teile billig. Gesucht: Ardie-Motor 175 ccm. Franz de Reus jr., 463 Bochum, Ruhrmühle 6. 39 516

Max-Spezial, Renntank, Federbeine, Ersatzmotor, neu bereift, Windschutzscheibe, verst., vers., DM 350.—. ESSO-Station Zapfendorf. 39 448

Suche für NSU Maxi 175 ccm Betriebsanleitung oder Handbuch. Rainer Noderer, 8541 Eysölden, über Schwabach 84. 39 594

Verkaufe Supermax, 59, blau, generalüberholt, mit Ausschlichtmaschine, DM 450.—. Franz Schwarz, Hommersum Nr. 88, 4181 Krs. Kleve/Ndrh., Ruf Hassum 298. 39 620

### Achtung Bastler!

Verkaufe von NSU-T: 1 50 ccm-Motor für DM 30.—, 2 Räder mit neuer Hinter-nabe für DM 20.— u. 1 Rahmen für DM 10.—. Werner Zureh, 7305 Altbach/Ebl., Weinbergstr. 13. 39 656



NSU SUPERFOX, Bauj. 56, 125 ccm, 95 km/h. Neu: Kurbelwelle, 1 Reifen, Kette, TUV 1965, vers. u. verst. bis 4. 6. 64, ca. DM 250.—. Zuschriften unter M 4233 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 558

Achtung MAX-Fahrer! Schleife u. hartverchromte angeschlagene u. fortschmeiß-reife Max-Kipphebel, pro Stück DM 12.—. Bernd Echtle, 69 Heidelberg, Qincenstr. 32, Telefon 2 21 30 von 21—22 Uhr. 39 434

Verkaufe sportl. Superlux, 24 000 km, hellgrün, wie neu, für DM 385.—. Wilhelm Kesenheimer, 7981 Blitzenreute, Krs. Ravensburg. 39 559

Suche einwandfreien Motorblock von NSU Supermax. W. W. Brouwer, Groningen (Holland), Westerhavenstr. 22 A. 39 505

Verkaufe NSU Sport-Max, Bauj. 1954, mit SOZIUS, Sitzbank u. überholter Maschine mit Ersatzmotor, um DM 500.—. Hans Zerbe, 8399 Essenbach, P. Bad Höhenstadt 66 1/2. 39 496

## 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 Renntriebwerke.

Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager  
Puch-Generalvertretung L. L i e d l,  
Regensburg-Graßling, Telef. 0 94 05 / 274.  
39 427

Verkaufe Puch SGS, bester Zustand, Bauj. 1957, oder tausche — bei Wertausgleich — gegen einwandfreie Hercules K 103, K 50 oder Florett Super. Heinrich Hohn, 6401 Gläserzell, Krs. Fulda, Siedlung Nr. 24. 39 547

Verkaufe Puch SGS, TUV 1966, mit vielen Ersatzteilen, Preis DM 400.—. Herbert Grönfeld, 468 Wanne-Eickel, Ackerstr. 35. 39 540

### Achtung Puch

SGS zum Fahren, Basteln oder Ausschlichten billig abzugeben. Anfragen an Günter Hecker, 7012 Fellbach, Falkenstr. 13. 39 464

Puch 250 TF, mit guter Lichtmaschine, zum Ausschlichten gesucht. Angaben über Zustand, Motor-Nr., km-Stand u. Preis erbeten. Wilhelm Schmidt, 8532 Bad Windsheim, Schubertweg 4. 39 660

## Anzeigenschluß

für Heft Nr. 13  
ist der 4. Juni 1964

## RENNMASCHINEN

Verkaufe meine 500 ccm Norton Manx wegen Aufgabe des Rennsports. Bernhard Bockelmann, 28 Bremen, Gr. Johannisstraße 115. 39 481

500 ccm, Schnell-Horex, Doppelnockenmotor, Maschine generalüberholt, preiswert zu verkaufen. Theodor Jansen, 5 Köln-Ehrenfeld, Leostr. 26. 39 569

Suche 50 ccm-Rennmaschine für Ausw. Manfred Witzgall, 865 Kulmbach, Unterpurbach 43. 39 561

2-T.-Rennmaschine 50 ccm, Bauj. 63, 5-Gang, sehr schnell, mit Ersatzteilen, zu verkaufen. Preis DM 1050.—. Zuschriften unter M 4225 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 455

Verkaufe: Rohrrahmen für 50 ccm-Rennmaschine (Kreidler), kompl. Vorderrad, mit ungebrauchter 2.00—18-Rehndecke, zusammen DM 70.—. G. Riedmann, 8228 Freilassing, Ludwig-Zeller-Str. 15. 39 454

Verkaufe 125 ccm Honda Produktions Racer mit Zubehör u. Ersatzteilen. Ronald Vooth, 2 Harksheide, Bez. Hamburg, Stonsdorfer Weg 17 c. 39 631

## REX

### REX-Motorenwerk GmbH

Zentral-Ersatzteillager in Originalteilen.  
E. Müller, 6 Frankfurt/Main, Howaldstr. 4,  
Tel. 49 22 22, tägl. Post- u. Expres-Versand

## SEITENWAGEN

Suche Seitenwagen, Steib oder BMW S 500 für R 51/3, gebremst, mit Anschlußteilen. Möglichst Raum Stuttgart, Heidelberg, Frankfurt. Heinz Belgardt, 6951 Lohrbach, Hauptstr. 130 a. 39 543

Verkaufe Steib 200 für DM 40.—. Link, 332 Lebenstedt, Reppnersche Str. 42. 39 534

Verkaufe guten Belw. Steib LS 200 für DM 60.—. Dörge, 338 Goslar, Grenzschutz. 39 574

Steib S 500, grün, DM 180.—. P. Pfändler, Frasnacht b. Arbon (Schweiz). 39 522

Steib 500 LS, Horex-Rad, Federbeine, neue Scheibe, Spritzdecke, DM 150.—. W. Rost, 4401 Rinkerode, Eickenbeck 18, Telefon 159. 39 482

Suche Rahmen für BMW-Spezial-Seitenwagen. E. Dahms, 2000 Garstedt, Bez. Hamburg, Am Sood 19. 39 514

Suche dringend linksgesteuerten Rennseitenwagen für Straßenrennen. Fritjof Eccarius, 3011 Gehrden, Bismarkstr. 17, Telefon 0 51 08 — 25 47. 39 645

## TORNAX

Für Tornax S 250, Bauj. 1954, dringend Gabelbrücke mit Steuerrohr gesucht. Angebote an G. Hoffmann, 3389 Braunlage, Lauterberger Str. 29. 39 628

## TRIUMPH

### Triumph-Ersatzteillager

BDG 125, BDG 250  
Boss, Cornet, Contessa

Rudolf Baitinger, 7 Stuttgart 1,  
Hauptstätter Str. 45, Anruf 24 57 12  
39 426

Verkaufe Triumph-Boss-Gespann. Suche rechten Bing-Vergaser 1/22/42 für R 51/3. Friedr. Apsel, 3001 Bennigsen, Hauptstraße 28. 39 442



TRIUMPH T 20 S/S, Bauj. 62, wegen Anschaffung v. Elefanten zu verkaufen. Verhandlungsbasis DM 1200.—. evtl. Tausch gegen Gespann mit Zahlungsausgleich. Angebote an Gerhard Rehders, 3102 Hermannsburg, Krs. Celle, Am Hasenberg 17. 39 638

## ENGL. TRIUMPH

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.



Motorräder Mop. Ersatz. Spez. 601-T  
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
39 415

Bonneville 7800 km, mit Schäden, günstig abzugeben

Motorrad-Verworner, Berlin 65, Müllerstr. 40

Triumph 6 T, Bauj. 63, 649 ccm, 3500 km gel., neuwertig, zu verkaufen. Gerh. Koch, 3 Hannover, Podbielskistr. 102/104, Telefon 69 11 50. 39 528

Verkaufe aus gesundheitlichen Gründen: 1 Motorrad Triumph Bonneville, Bauj. 64, ca. 2000 km gelaufen, mit Rennverkleidg. u. vielen Extras, garantierte Spitze 190 km/h. Preis auf Anfrage. Werner Hoffmann, 432 Hattingen-Ruhr, Lessingstr. 14, Telef. Hattingen 2 24 74. 39 550

Verkaufe engl. Triumph T 110, Motor generalüberholt, sehr schnell, Spitze 190. Preis DM 1200.—. Zu besichtigen bei Reimund Nissen, 52 Siegburg, Frankfurter Straße 20. 39 607

Verkaufe von Tiger 100, Motor generalüberholt, 0 km, Kopf noch nicht montiert, Rahmen komplett mit Brief u. alle Einzelteile für DM 500.—. Zuschriften unter M 4240 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 654

## VELOCETTE



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

## VICTORIA

### Ersatzteillager für Victoria-Motorräder Victoria-Mopeds

Rudolf Baitinger, Stuttgart,  
Hauptstätter Straße 45  
Fernruf 24 57 12. Stützpunkt  
der Zweirad Union AG. 39 425

Suche für V 35 Bergm. Köpfe für 2-Ver-gaserbetrieb mit oder ohne Vergaser (auch defekt). Zahle Höchstpreise. Günther Dietrich, 891 Landsberg/Lech, Seerburgstraße 39. 39 440



Verkaufe Bergmeister V-35 mit Seitenwag. S 350 von Steib. Alutank und Sitzbank von Motor-Rauscher u. viele Ersatzteile, gegen Höchstangebot. Hermann Bindner, 882 Gunzenhausen, Schießwasen-Gäßchen 8. 39 473

## VINCENT



55 Black Shadow, Kolben, Zylinder neu, fahrbereit, DM 2200.— bar, 55 PS, ca. 210 km/h. Jürgen Schröter, 1 Berlin 49, Landsberger Str. 8. 39 450

## ZÜNDAPP

### ZÜNDAPP

#### Ersatzteile-Lager:

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



Motorräder Mop. Ersatz. Spez. 601-T  
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7  
39 416

Frankfurter Topf-Hochleistungsschalldämpfer f. 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. 39 444

Suche KS 601-Sportmotor, erstklassig und schnell. Angebote unter M 4239 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 642

Suche für KS 601, Bauj. 52, 1 guterhaltene Kurbelwelle, 1 Sportnockenwelle, sowie 2 mindestens 75%ige Decken 3.50 x 19 u. 4.00 x 19. Bernd Ueberländer, 1 Berlin 48, Kaiserallee 56. 39 653

Verkaufe 2/KS 601, überh., TUV 1966, mit fast kompl. Ersatzmotor, ca. DM 550.—. Günter Arnold, 7131 Oelbronn b. Bahnhof. 39 644

Suche einen Motor KS 601 Sp. Paul Chriske, 5 Köln-Nippes, Neuer Str. 316. 39 602

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 39 424

Verkaufe meine Solo 600 ccm Zündapp K 601, erst 5500 km gelaufen, in neuwertigem Zustand, für DM 600.—. Hans Sedlmayer, Garmisch-Partenkirchen (Obb.), Hauptstr. 94 a. 39 531

EILT! Verkaufe KS 601 DM 400.—. E. Mai, 5 Köln-Vogelsang, Steinkauzweg 23. 39 467

Verkaufe 2 KS 601-Motoren mit Getriebe. K. H. Ackmann, 4962 Obernkirchen, Rintelter Str. 18. 39 536

KS 601-Getriebe DM 50.—, einbaufertig, Tank, 16 Ltr., DM 20.—, Novotex-Rad, neu, DM 25.—. B. Bau, 7815 Kirchzarten, Stegener Str. 15 a. 39 565

Suche Zündapp 250 S oder 200 S. Reyer, 46 Dortmund-Bövinghausen, Neptunstr. 62. 39 461

## VERSCHIEDENE

Verkaufe ehem. 50 ccm-Werks-Rabeneick-Geländesport, mit neuem 4-Gang-Motor, und 125 ccm DKW-Moto Cross u. viele Ersatzteile. Hans Völler, 7 Stuttgart-Feuerbach, Schneckenbergstr. 3. 39 486

## VERSCHIEDENE

### Motorräder, Roller, Mopeds

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

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

Gegen annehmbares Gebot verkaufe ich:  
 1 Horex Regina 400 ccm  
 1 Horex Regina 350 ccm  
 1 Maico MB 200  
 1 Adler-Roller MR 100.

Alle Maschinen sind vollkommen fabrikneu und bisher noch nicht gefahren. Zuschriften an Max Fiack, 78 Freiburg i. Br., Okenstr. 4. 39 573

Verkaufe NSU Max (Super) mit Horex-Tele, Tank, Boge-Dämpfer, Motor gut, Bereifung 90%, für DM 300.—

1 Heinkel Tourist, Bauj. 63, 8000 km, hellgrau, mit Sturzbügel, in neuwertigem Zustand, DM 1100.—

1 Adler 250 M, Bauj. 1953, für DM 140.—  
 Otfried Tremer, 305 Wunstorf, Poggenhagener Str. 85. 39 557

Suche Horex Imperator 400. Verkaufe 1 KS 601-Gespann, gut. Zust., DM 460.—, mit Zubehör. 1 H. Regina 350, gut. Zust., DM 260.—. 1 Triumph Cornet, Motor generalüberh., ohne Räder, DM 60.—. Georg Derger, 8938 Buchloe, Supprunnenweg 1. 39 465

Verkaufe weg. Bundeswehr sehr schnelle sportliche Eigenbau-Kreidler gegen Barzahlung ca. DM 250.—, ferner Honda 50 ccm-Kleinkraft C 100, wenig gelaufen, mit Motorsatzteilen, für ca. DM 250.— bar. Bernhard Krupp, 627 Idstein (Taun.), Altkönigweg 16. 39 619

BMW 51/3 DM 150.—, Getriebe DM 60.—, Kurbelwelle DM 50.—, Horex-Steib mit Anschlüssen DM 80.—. Gödecke, 583 Schwelm, Eugenstr. 26. 39 609

1 NSU-Max-Gespann, Motor überholt, AT-Welle, Horex-Tele u. Tank, nach Gebot od. Tausch mit guterh. 350er Resident, 1 BMW R 25/2-Gespann, Linksseitenwagen u. 2. einwandfreiem Motor, beide Masch. zugelassen. Angebote an R. List, 75 Karlsruhe, Auf der Lohn 6 a. 39 651

Verkaufe: Bergmeister 350 ccm, DM 400.—. Opel Rekord, Bauj. 1955, DM 500.—. Suche, auch tausche, elektr. Spritzpistole und generalüberh. Heinkel-Motor, Bauj. 1958, sowie ein Schweißgerät. A. Winkler, 2831 Holtorf Nr. 23, Post Colnrade. 39 524

Suche engl. Twin 500 oder 650 ccm, ab 58, Norton, BSA, Triumph. Zahle bis DM 1000.— bar. Angebote an Hans-Dieter Okunick, an der Bahn 25, 22 Elmshorn, Schlesw.-Holstein. 39 523

## VERKLEIDUNGEN

### Eifelrennen 1964,

schnellste Zeit aller Solomaschinen:  
 Marsovszky, Schweiz auf Matchless,  
 .... natürlich TICKLE - verkleidet.

### TICKLE-VERKLEIDUNGEN

Fred Rulff, 5302 Beuel/Rh., Combahnstr. 90. 39 447

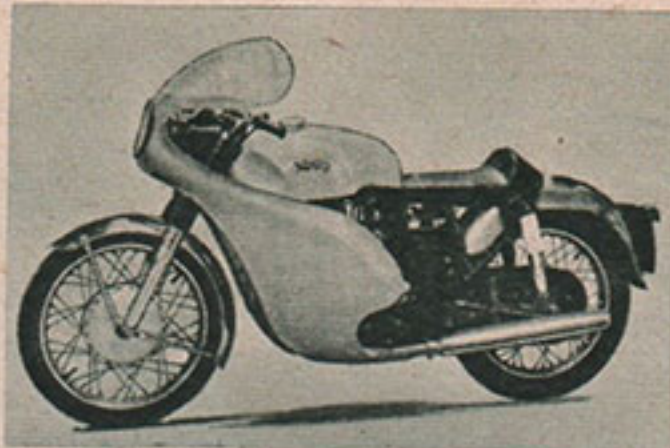
Verkaufe Kreidler-Spezial-Rennverkleidung mit Zubehör. P. Tester, Hegianwandweg 98, Zürich (Schweiz). 39 451

Verkaufe neue Joos-Verkleidung für DM 200.— (Neupreis DM 380.—). Suche Gläser-Sportverkleidung, gebraucht. Heinz Wappler, 3392 Clausthal-Zellerfeld, Zellbach 67. 39 564

Verkaufe neue Rennverkleidung mit eingebautem 17-M-Scheinwerfer und Orig.-Honda-Rennscheibe, passend für alle 2-Zylinder-BMWs, für DM 300.—. Raimund Lehnert, 5502 Ehrang/Trier, Feldstr. 28. 39 566

Suche dringend Original-Gläser-Verkleid. Typ Monza für Honda CB 72. Fischer, 8803 Rothenburg o. T., FIAT-Dienst. 39 476

Verkaufe meine neue Rennverkleidung für Kreidler. Preis DM 200.—. Suche Rennkombi 172—175 cm, bis DM 100.—. Gunther Seitz, 8 München-Neuaußing, Hellensteinstraße 56. 39 589



Überall fährt man jetzt diese Super-Sport-Verkleidung (DM 159.—). Haben Sie schon eine? Racing (50 bis 650 ccm) von DM 134.— ab. Gratiskatalog von: C. M. I., Old Farm, Lamberhurst, Kent, England.

### Fahren Sie nach England zur TT?

Dann besuchen Sie uns (100 km westlich von Dover), Sie sparen Verpackungs- und Frachtkosten. Anfragen an C. M. I., Old Farm, Lamberhurst, Kent, England.

Gläser-Sportverkleidung, Typ Monza, für NSU Max, mit Halterungen, 4 Wochen alt, und Seitenwagen Steib LS 200 für Max mit Anschlüssen zu verkaufen. Fredi Hardt, 62 Wiesbaden, Karl-von-Lindestraße 17. 39 652

Tausche oder verkaufe guterhalt. Miele-Kleinkraft, 3700 km, gegen Honda- oder Florett-Kleinkraft. Miele-Verkaufspreis etwa DM 450.—, noch zu erhandeln. Toni Lörch, 673 Neustadt/W., Spitalbachstr. 41. 39 657

## ZUBEHÖR

Katalog anfordern  
 Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7  
 39 417

## VERSCHIEDENES

Wegen Aufgabe des Rennsports billig zu verkaufen: Schnelles u. erfolgreiches Adler-Grasbahngespann in rennfertigem Zustand. Ferner sportl. zugel. Adler MB 200 im 125er-Ducati-Rahmen (Rauscher umgebaut), 1 Dellorto 25 φ SSI, neu, DM 70.—, 1 Paar ital. Federbeine DM 20.—, 1 Adler-Rahmen mit SW-Anschl. DM 20.—, 1 Rennbank, fast neu, DM 20.—, 1 Rennlenker, neu, DM 15.—, 1 Paar Lenkerstummel, neu, DM 20.—, 2 Ritzel (Ducati), vorn 15, hinten 42, zus. DM 10.—. Manfred Schlageter, 7634 Kippenheim (Baden), Hauptstr. 11. 39 544

Barbour-Anzug, im intern. Motorsport erprobt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstraße 7. 39 420

1 AWD, 2-Zylinder Ilo, vor 20 000 km generalüberh., nach Gebot zu verkaufen. Hans-Joachim Lange, 4 Düsseldorf, Fürstenwall 23. 39 552

Verkaufe BSA B 31-Motor u. Getriebe, ARIEL 500 ccm 1 Zylinder, Steib 500 S, gebremstes und besser gefedertes Rad. Suche NSU Supermax-Motor. G. Gerberding, 2103 Hamburg 95, Dradenau 61. 39 571

Eilt! Suche Belfahrer mit Kenntnissen für schwenkbaren Seitenw. Zuschriften unter M 4229 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 498

## Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

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

Welcher Motorradfahrer nimmt jungen Motorsportfreund (18 Jahre) auf seiner Maschine (Sozius od. SW) mit zu Rennveranstaltungen u. Freizeittouren. Raum Waiblingen-Backnang. Zuschriften bitte an R. Weida, 7151 Höfen b. Winnenden, Winnender Str. 6. 39 539

Hallo Windgesichter!  
 Jeden Freitag ab 20.00 Uhr zwangloses Benzinreden im „Jägerstübli“, Stuttgart-West, Weimarstraße. Kein Club mit fester Mitgliedschaft. Jeder, der mit einem ordentlichen Motorrad kommt, ist herzlich willkommen! 39438

Verkaufe: Lederhose, schw., mit Nierenschutz, DM 100.—, Lederjacke, schw., mit Nierenschutz, DM 100.—, Gisenia-Hose, gum., DM 60.—, Marquardt-M-Mantel DM 100.—, für Größe 183, BW 85, Rennweste, schw., Gr. 48, DM 100.—, Stiefel, mit RV hinten, schw., Gr. 44, Tankrucksack, DM 20.—, bei Aug. Soffner, Breitstraße 13, Dietikon ZH/CH. 39 488

Eilt! Suche 33 Ltr.-Hoske-Tank, silbergrau, mit Werkzeugkasten. Georg Weibhauser, 8222 Ruhpolding, Frossee 15. 39 555

2 Phoenix-Reifen, 3.50 x 19, à DM 25.—. „das MOTORRAD“ 1951/24; 1953/16; 1954/2, 3, 5—7, 19—21, 26; 1955/1, 2, 6, 7, 10, 11, 14, 18, 26; 1956/4, 5, 7—26; 1957/1—12, 15, 16, 20, 24, 26; 1958/1—26; 1959/1—26; 1960/1—8, 10—19, 21, 23, 25, 26; 1961/8, 13—18, 22—26; 1962/1—8, 10, 12, 13, 15, 16, 18, 20—25; 1963/1—3, 5, gegen Gebot zu verkaufen. Dietmar Hillje, 29 Oldenburg, Mövenweg 5. 39 580

Motorradfreunde auf Fahrt übernachten u. frühstücken gut im Hotel garni Möbus, 63 Gießen (Hessen), Marburger Str. 146 (B 3), Tel. 06 41 51 33. English spoken — on parle français — si parla l'italiano. 39 518

Motorradfahrer sucht Wohnung in Kiel oder Umgebung für ca. 2 Jahre. Miete bis DM 200.—. MVZ bis DM 2000.—. R. Gieschen, Kdo. d. Marineflieger, 23 Kiel-Holtensau, Tel. 3 67 61/3 07 61, App. 43 61. 39 497

Suche Handbuch oder Reparaturanleitung für R 75 zu kaufen oder leihw. gegen Gebühr. K. Freudenberg, 3001 Kaltenweide 99. 39 489

Verkaufe alle Teile von DKW 350 S (mit Brief). Sowie 1 Original-Moto-Parilla-Motor aus Italien, der dort bei Formel 3-Rennen gelaufen ist. Suche gebrauchten Super-Max-Motor, auch defekt. Angebote an Wolfgang Hartrampf, 7 Stuttgart O, Schwabenbergstr. 71, b. Kircher. 39 480

Sporttank Bergmeister, neu, sowie sämtl. Ersatzteile von V 35, außerdem alle Teile für Adler M 125 zu verkaufen. Willy Lauterbach, 657 Oberursel (Taun.), Usastraße 50. 39 601

Suche naturverbundenes, jüngeres Ehepaar zwecks Reisen (Zelt), sonstigem Zusammensein. Bastelgelegenheit auf eigenem, schön gelegenen Grundstück mögl. Motorrad ca. 250 ccm. Melden bitte nur Leute, die auch nach 5 Stunden Regenfahrt noch lachen können. Zuschriften unter M 4241 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 659

Verkaufe alle Teile von BMW R 67/2 und von Zündapp KS 601. Willi Feldt, Jägerslust, 2301 Post Achterwehr, Krs. Rendsburg. 39 596

## Die Ideal-Linie!

- im Stil der neuen Zeit -



## Gläser-Sportverkleidungen

3387 Vienenburg/Harz

Perfektion in Wirkung und Ansicht

- überragende Fahreigenschaften - zeitlos schöne Form -

superleicht und elegant

- weltbekannt -

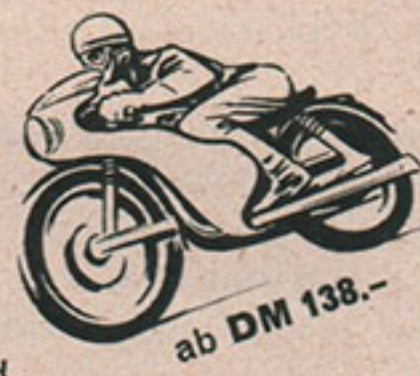
durch Großserienfertigung = günstige Preise bei bekanntester Ausführung und bester Qualität

mit Scheinwerferdirekteinsatz und Anschluß-Chromblende

IHR FAHRT DAMIT:



schöner  
 schneller  
 sicherer  
 billiger



Für jeden Maschinentyp passend.

## TAUSCH

Tausche Maico Blizzard M 250 S/1 gegen R 51/3 oder verkaufe um DM 400.—. Alfred Haschke, 7417 Urach, Ostendstr. 92. 39 456

Tausche 250er Resident, 200er Bella und R 25 mit 2 Getrieben gegen 500/600er BMW. Karl-Heinz Boes, 3151 Abbensen, Krs. Peine, Mühle 51. 39 604

Tausche 450er Imperator mit Hoske-Tüten, 2 Vergaser, Telegabel, Aluschutzbleche, vers. u. verst., TÜV 1966, Guzzi-Lenker, gegen einwandfreie 250er-Zweitakt-Moto Cross-Maschine. Helmut Schoppa, 415 Krefeld, Süchtelner Str. 184. 39 640

Tausche oder verkaufe Adler MB 250, neue Kurbelwelle u. Lack, gegen 50 ccm-Kleinkraft. Standort Saargebiet. Zuschriften unter M 4232 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 533

Verkaufe Gläser-Verkleidung, ohne Scheibe, DM 150.—, Steib S 501 DM 50.—, S.-Wagen Binder DM 50.—, R 51/2-Motor DM 50.—. D. Hesse, 4021 Metzkausen, W'buschweg 7. 39 511

„das MOTORRAD“, Jahrg. 53 bis April 64, mit einzelnen Fehlnummern günstig abzugeben. Gotthilf Baum, 7141 Gronau/Prevorst, Hauptstr. 72. 39 437

Motorradliebhaber (21) sucht Urlaubspartner. Zuschr. unt. M 4235 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 582

Willy Oesterle, Sportmotorräder, Mech. Fertigung, 7062 Rudersberg-Oberndorf, bietet:

„Oepo“-Sportmotoren, 2-Zyl., 500 ccm, V 1 433 ccm, V 2 433 ccm (auf Puch), Fahrgestelle, Rahmen für den Moto Cross-Sport. Horex-Gabel-Umbau sowie Federbeine, Telegabel-Manschetten, Frisieren von Maico-Zyl., Sportlenker, Armaturen und Reifenspanner. 39 556

Junger Motorradfreund, 21 Jahre alt, wünscht ein Mädchen kennenzulernen u. in Briefwechsel zu treten zwecks späterer Heirat. Zuschriften unter M 4224 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 436

Verkaufe 2 Sachs-Motoren (1,6 PS, 4000 km u. 3,2 PS, 3000 km), 2 Laufräder, 1 Tank u. 1 def. Sitzbank von Görike Sport, 1 rote NSU-Max-Sitzbank, 1 Lampenbügel, 1 einwandfr. Kreidler-Rahmen, 1 großes BMW-Rücklicht u. sämtl. Teile von Opel Rekord, Bauj. 60. A. Zodel, 7971 Oberrot, Post Gebrazhofen (Allg.). 39 527

## Anzeigen-Schluß

für Heft 13

ist am

4. Juni 1964



... ganz winter uns

### Ing. Helmut Görg †

Mitte April starb in Ingolstadt, nachdem er sich jahrelang gegen ein schweres, unerbittliches Leiden gestemmt hatte, im Alter von 53 Jahren Helmut Görg; einer jener Männer, die einst in Zschopau das Werk DKW der Auto Union mit aufbauen halfen und die dann der Marke DKW auch die Treue hielten, als es galt, sie nach dem Zusammenbruch im Westen Deutschlands wieder zu neuem Glanz zu bringen.

Zeit seines Lebens hat sich Görg mit Zweitaktern befaßt — in Zschopau zunächst viele Jahre mit der Entwicklung und dem Einsatz der stationären DKW-Zweitakter. In Ingolstadt übertrug man ihm dann 1954 die technische Leitung der Rennabteilung, und in den nachfolgenden Jahren gelang es dort, das, was schon vorher Ing. Wolf begonnen hatte, zur Perfektion zu bringen: den kurbelkammergeladenen, schlitzzesteuerten Einkolben-Rennzweitakter als Ein-, Zwei- und Dreizylinder.

Als die Rennabteilung in Ingolstadt ihre Tore schloß, holte sich Rolf Goetze ihn für seine privaten Rennboot-Entwicklungen, und in unvorstellbar kurzer Zeit schuf Görg dort einen Vierzylinder-Zweitakterrennmotor, der internationale Klasse darstellte. Des Chefs tragischer Tod beendete auch diese Aufgabenstellung — aber bis zu seinem Tod hat Helmut Görg von Zweitaktern nicht lassen können. Ihnen galten auch noch seine letzten Arbeiten.

Wir werden ihm ein gutes Andenken bewahren.

Und noch ein anderer schied in den letzten April-Tagen aus dem Kreis seiner Freunde:

### Ing. Hans-Arnold König †

der sich nach dem Maschinenbau-Studium der Kraftfahrzeug-Publizistik zuwandte und als Tester aller Motorrad-, Pkw- und Lkw-Typen unserer Industrie ab 1926 ebenso bekannt wurde wie als Hauptschriftleiter im Vogel-Verlag, als technischer Berichterstatter großer Motorsport-Ereignisse zwischen 1929 und 1939, Mitherausgeber des ersten „Taschenbuchs für den Auto-Ingenieur“ sowie später — seit 1951 — als Redakteur für den Werkstatt-Teil der „Motor-Rundschau“.

Kurz nach Vollendung seines 74. Lebensjahres erlag er einem Herzschlag. Wir alle, die ihn kannten und die ihn wegen seines Wissens ebenso schätzten wie als durch und durch anständigen Charakter, behalten ihn so in Erinnerung, wie wir ihn noch zuletzt sahen: in beinahe jugendlichem Schwung, der seine Jahre Lügen strafte.

### Sternfahrt Obertürkheim auch in diesem Jahr!

Bisher war diese Sternfahrt eine der ganz wenigen, die immer einen leicht abenteuerlichen Charakter hatten, und gerade deshalb lagen regelmäßig sehr viele Meldungen dazu vor, obwohl es eigentlich doch eine recht strapaziöse Sache werden konnte. Die Berichte von Icke Jonas, dem Mann mit dem „Chromnickelstahl-Hintern“, und die Abenteuer der „Unterwassersternfahrt“ liegen doch noch allen frisch im Gedächtnis, so daß wir viele kennen, denen es schon wieder in den Handgelenken kribbelt, wenn sie von dieser Sternfahrt hören.

In diesem Jahre hat der Graf Kotzensteyn, der Ritter wider die Spießbürger, die Schirmherrschaft über die Obertürkheimer Sternfahrt, sein Konterfei schmückt die luxuriöse Plakette für die Sieger (und deren kann es viele geben in vielen Klassen!).

Die Fahrtregeln sind einfach, man braucht nur Orte anzufahren, deren Anfangsbuchstaben in der Reihenfolge der Fahrtstrecke den Namen „Kotzenstein“ ergeben. Dabei wurde sogar das Zugeständnis gemacht,



daß man den Namen nicht richtig zu schreiben braucht (nämlich mit Y ganz hinten), sonst käme vielleicht einer auf die Idee, seine Sternfahrtstrecke über Yokohama zu legen (wofür er allerdings dann den Preis für die weiteste Entfernung bekommen dürfte). Gewertet wird, wer am meisten Luftlinien-Kilometer zwischen den einzelnen frei zu wählenden Städten gefahren hat, also eine feine Sache für alle die, die sich unterwegs einmal richtig austoben wollen.

Nennungen sollten schnellstens abgegeben werden, denn schon am 5. Juni ist Nennungsschluß für die vom 12. Juni bis 14. Juni angesetzte Fahrt. Neben der Einzelwertung gibt es noch Clubwertungen für den Club mit den meisten teilnehmenden Fahrzeugen und den meisten gefahrenen Kilometern. Ein Club muß mindestens drei Fahrer für eine Mannschaft stellen. Soweit die Auszüge aus der Ausschreibung, nun nicht mehr lange zögern; wenn nichts Wichtigeres im Wege steht, dann auf zur Kotzensteynfahrt, auf nach Obertürkheim!

Ausschreibungen gibt es beim MSC Obertürkheim, Stgt.-Obertürkheim, Augsburgs Straße 596. Mi

### Der Betriebsausflug

Eine Menge Firmen machen jetzt Betriebsausflüge. Man besucht Klöster mit ihren Weinkellern, Spielkasinos und Tanzlokale. Das Betriebsklima muß ja hochgehalten werden. Dazu wird dann nach den verschiedensten Gesichtspunkten das entsprechende Ziel ausgesucht. Entweder man will möglichst weit weg vom Geschäft (auch in Gedanken) oder aber, man wählt sich eine Entspannung, die auf der gleichen Ebene liegt wie der Beruf.

Als uns nun vor ein paar Tagen der Anruf eines Werkstattmannes erreichte, wann denn das Rennen in Salzburg am Freitag beginne, dachten wir erst, der Mann solle sich doch lieber etwas mehr Zeit nehmen und schon zum Training in Österreich sein. Ein Urlaubstag ist ja schließlich auch kein großes Opfer für ein Rennen. Wir hatten den genauen Zeitplan noch nicht im Hause, beim zweiten Anruf, diesmal unsererseits, war ein Geselle der Werkstatt am Apparat. Wir flachsten: der Chef könnte sich doch ruhig schon früher auf den Weg machen, dann braucht er nicht so sehr auf die genaue Uhrzeit zu achten...

Tja, kam es da aus dem Apparat, der Chef täte das auch, aber wir machen unseren diesjährigen Betriebsausflug nach Österreich zum großen Preis... Ist es nun Zufall, daß wir diese Werkstatt schon länger kennen und für gut halten, daß wir sie schon länger empfehlen? Irgendwie muß sich das Betriebsklima ja dann doch auf die Arbeit ausgewirkt haben. Mi

### Zweizylinder-Probleme

Die aus Raummangel bereits im letzten Heft unterbrochene Artikelreihe konnte aus dem gleichen Grund auch in diesem Heft nicht erscheinen. Sie wird nunmehr im nächsten Heft fortgesetzt. Red.

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. Belsler, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albrück, Albrück (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14tägig an jedem 2. Sonntagabend. 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 (komplett): 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“



## VERSCHIEDENES



**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

Motorrad - Zubehör — Helme  
Brillen — Schutzscheiben

**Emil Weigert**

85 NÜRNBERG  
Ludwigstr. 50

## Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

Keine Klischeekosten, keine  
zusätzliche  
Insertionskosten!

Ihre Anzeige wird wirkungs-  
voller. Gutes Amateurfoto  
genügt.

## Vereinigung bibliophiler Sammler

Auskunft frei  
775 KONSTANZ · POSTFACH 688

## Kunststoffboote

Motor- und Segelboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode  
auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von  
Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Bro-  
schüre polyester + glaseide mit genauer Anlei-  
tung u. Preisliste geg. DM 3,90 + Nachnahme von  
**CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. 49F**  
2082 UETERSEN BEI HAMBURG



**Eine Fundgrube**  
für alle Motorradfahrer ist meine seit  
1930 bestehende fachmännisch ge-  
führte Motorradverwertung.  
**Laubscher, Stuttgart-W, Rosenbergstr. 84**

Verkaute MMM, Gr. 102, neu, DM 80.—  
B. Lumma, 433 Mülheim/Ruhr, Löhberg 78.  
39 483

**Eilt!**  
Suche guterhaltenes Standardgetriebe von  
BSA A 10, evtl. mit Kupplung. Verkauf:  
neuwertiges Clubman Gold Star-Getriebe  
(10 000 km), evtl. mit Kupplung. Hans  
Bolte, 3071 Holtorf, Verdener Landstr. 107.  
39 646

Kaufe Wehrm.-Handbuch für BMW R 75-  
Gespann, Jahrg. 44, und Ersatz. Offerten  
an Josef Riedo, Birch b. Ueberstorf, Kr.  
Freiburg (Schweiz). 39 643

Sozius-Mitfahrer sucht sportliche Fahrer  
für Wochenend u. Freizeit. Raum Rhein-  
land-Westfalen. Unkostenbeteilig. selbst-  
verständlich. Zuschriften mit Bild unter  
M 4238 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-  
gart, Postfach 1042. 39 626

### RENNCOMBI

hauteng — italienisch — 1250 g  
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

### RENNDOPPELBREMSEN

Stück DM 48.50 (vorn) für 50 ccm  
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

### RENNLENKER

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

... immer mehr entscheiden:

**Gläser-sportverkleiden!**



### RENNÖL

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

### RENNSITZBÄNKE

ZV Stuttgart, Gänsheide 19  
Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7.  
39 419

### RENNSTIEFEL

Motor-Rauscher, 8832 Weißenbg.

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

### RENNVERGASER

Dellorto-Renn- und Sportvergaser  
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

### SPORTTANKS

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

### STURZHELME

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



## -Nachrichten Nr. 2

Sehr geehrter Dico-Kunde!

Endlich ist es soweit, daß wir uns mit reinem Gewissen melden können.  
Nach unseren Unterlagen müßten alle Rückstände aufgearbeitet sein.  
Nach erheblichen Schwierigkeiten können wir jetzt wieder kurzfristig  
liefern:

**Neue Kerzenstecker** Beru WOA  
4/14 P, s. Motorrad 26/63 **DM 5.—**  
**Winterbrillen Universal 4561**  
(früher 1600/1 EGS)  
siehe Motorrad 1/63 **DM 11.—**

**Drehzahlmesser** komplett mit  
Winkeltrieb und Welle passend für  
BMW 2 Zyl.-Modelle  
Ø 60 mm **DM 77.—**  
Ø 80 mm **DM 82.—**

Alles Weitere in Kürze.

Freundliche Grüße Ihre Firma



W. DILLENBERG, Sportbedarf  
7 Stgt. Vaihingen, Hauptstr. 100



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

AGV normal und Jet  
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

Renn- und Straßensturzhelme, alle Aus-  
führungen, Detlev Louis, 2 Hamburg 13,  
Rentzelstraße 7. 39 421

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

### 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 Lebens-  
dauer, kann nicht überladen werden. Preis DM 39.50,  
Carl Meinel & Co., Stuttgart N, Rosensteinstraße 35-37

### MONTEURANZÜGE

ital. blau, Motor-Rauscher

### REIFEN

Pirelli-Ceat, Motor-Rauscher

### RENNBRILLEN

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

alle Fospaic-Typen  
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

Fospaic — Detlev Louis, 2 Hamburg 13.  
39 418

### STELLENGESUCHE

Industrie-Kfm., 21 J., sucht Tätigkeit in  
Motorradindustrie oder -Geschäft (auch  
Ausland). Interessengebiete: Verkauf,  
Kundendienst, Werbung, Export, Versuch.  
Angebote unter M 4231 an „das MOTOR-  
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 526

**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. 1/3 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-Versicherungsbüros

Stützpunkte:

6055 Hausen b. Offenbach  
H. G. Sattler  
Platanenstraße 9

7401 Tübingen-Lustnau  
Rolf Waiblinger  
Zundelstraße 5

6000 Frankfurt/Main  
Richard Valeri  
Heerstraße 197

6230 Frankfurt/Main-Zeilsheim  
Karl Röder  
Bielefelder Straße 11

6381 Obererlenbach  
Georg Bruckner  
Bornstraße 2

7410 Reutlingen  
Eugen Schlauch  
Königsberger Straße 87

7012 Fellbach  
Stefan Glaßmann  
Adlerstraße 20

7200 Tuttlingen  
Siegfried Lauks  
Stockacher Straße  
Agip-Station

Alle Sach- und Lebensversicherungen durch Ihren  
Spezialisten: **Hans Ehlert**, Generalagentur  
der LHU, 7073 Lorch/Württ., Adalbert-  
Stifter-Str. 6, Tel. (07172) 6032 und 579, Arbeits-  
gebiet Baden-Württemberg, Rhein-Pfalz, Rhein-Hes-  
sen, Saarland und Hessen bis zur Mainlinie.

## MOTORENINSTANDSETZUNG

Zylinderschleiferei, Kurbelwellenre-  
paratur, Motorenteile für deutsche und  
englische Maschinen, Dichtungen,  
Renold-Ketten, Heli-Coil-Gewinde-  
reparatur.

**Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahn-  
hofstraße 3**

## Anzeigenschluß

für Heft Nr. 13

ist am

4. Juni 1964

## UNTERRICHT und AUSBILDUNG

### Fahrlehrer-Fachschule Gerhard Klein

Kraftfahrzeugverkehrs-Sachverständiger  
**Güterloh 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



**DAS MOTORRAD**