

DAS **MOTORRAD**

**GROSSER PREIS
VON FRANKREICH**

**ZÜNDAPP GEWANN MIT
75 ccm DEN ALPENPOKAL**



**NUR SO SIND VETERANEN WERTVOLL
STIEFKIND DER KONSTRUKTEURE**

Nummer 46. Jahrgang 20. Juni 1964
13 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

HISTORIE UND ANATOMIE DES GILERA-VIERZYLINDERS



Das wird bestimmt der schönste Urlaub meines Lebens!

Haben Sie das je sagen können? So richtig überzeugt, voller Begeisterung und fröhlicher Erinnerung an irgendwelche Tage, erfüllt mit Erlebnissen Ihrer Sehnsucht.

Noch gibt es Winkel auf dieser Erde, dicht bei uns und unseren Nachbarn, die vielleicht gerade für Sie bestimmt sind, Ihnen zu gefallen.

Kommen Sie mit, fahren Sie hinaus mit „sommer-reisen 64“. Dieses vielseitige Reiseheft von „auto motor und sport“ schenkt Ihnen wieder eine besondere Fülle wertvoller Reisetips.

Und wenn Sie lieber schon heute als erst morgen Urlaub machen möchten, nehmen Sie „sommer-reisen 64“ zur Hand und wählen Sie sich das Ziel

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

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

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

Bestellschein

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

Der Betrag _____ wird am _____
auf Postscheckkonto Stuttgart 5346
eingezahlt

Der Betrag kann bei Lieferung
durch Nachnahme erhoben
werden

(Zutreffendes bitte ankreuzen)

Beachten Sie bitte, daß bei Nachnahme 50 Pfennig Postgebühren hinzukommen

Vor- und Zuname _____

Postleitzahl und Ort _____

Straße und Hausnummer _____

Mo 13/64





Haben Sie's schon?

Ausgabe 1964

Einiges aus dem Inhalt:

- Die bekannte „Denk an alles“-Liste
- Anregungen für Reiseziele
- Tips fürs Kofferpacken
- Grenzvorschriften für Auslandsfahrten
- Was unser Zoll erlaubt
- Devisen-Tabellen
- Wieviel Trinkgeld?
- Abweichende Verkehrs-Vorschriften und -Zeichen im Ausland
- Raum für Reise-Kurztagebuch und 23 weitere Themen



Kostenlos an den Esso-Stationen!

Mit seinem auf 64 Seiten erweiterten Umfang ist das ESSO Reise-Brevier für jeden Autofahrer eine nützliche Hilfe für die Sommerreise. Die Fülle wichtiger Hinweise wird die Reise-Planung und -Vorbereitung

Esso Freunde – gut betreut!

wesentlich erleichtern. Es ist diesmal sogar Raum vorgesehen für die Kurzeintragung wichtiger Ereignisse oder Eindrücke jedes Tages.

Als Kraftfahrer erhalten Sie die Broschüre z.Z. kostenlos an den ESSO-Stationen. Der freundliche ESSO-Tankwart wird sie Ihnen gern überreichen – soweit sein Vorrat reicht.

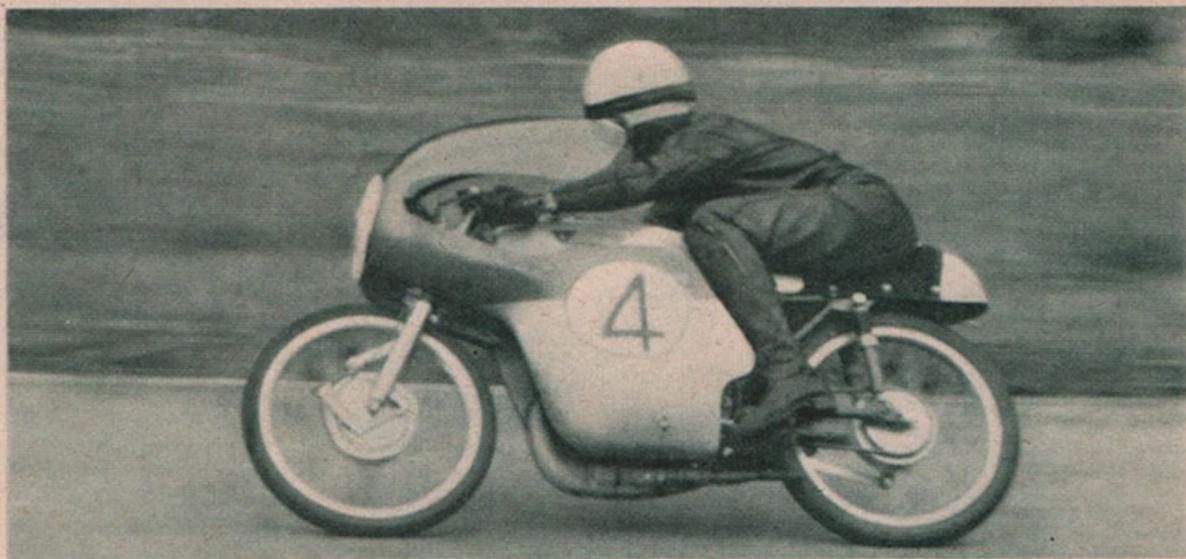


Adler Twin - 1955 • AJS R7 - 1938 • McIntyres AJS-Spezial - 1960 • AJS-Vierzylinder - 1939 • AJS „Porcupine“ - 1947 • AJS „Porcupine“ - 1954 • Benelli 250 ccm - 1939 • Benelli 250-Vierzylinder - 1960/62 • Bianchi 250 ccm - 1957/58 • Bianchi 250 ccm Twin - 1961 • BMW 500 - 1939 • Brough Superior 1000 ccm 1930/39 • Bultaco 125 SS - 1962 • DKW ORe - 1927 • Doppelkolben-DKW 250 ccm 1938 • DKW 250 Twin - 1951/54 • Die Dreizylinder-DKW von 1953 • „Desmodromic“ Ducati - 1959 • Ducati 250 Desmodromic Twin 1960 • E.M.C. 125 - 1960 • ESO-Motocross - 1960/62 • Garelli-Doppelkolben - 1922 • Gilera 500 - 1939 • Die Gileras, die die Jubiläums-TT gewannen • Guzzi 350 1954/55 • 500er Guzzi Twin - 1935 • Guzzi-Vierzylinder - 1953 • Guzzi-V-8 - 1956 • Guzzi 250 - 1949 • Honda 50 - 1962 • Honda 125 Twin - 1959 • Honda 250 ccm-Vierzylinder - 1960 • Horex - 350 ccm - 1955 • Husqvarna 500-V - 1933/35 • 350 ccm Jawa - Twin - 1961/62 • Kreidler 50 - 1962 •

Ein ganz großer Leckerbissen für den Freund schneller Motoren im allgemeinen und für den Motorradfreund im besonderen. Siegfried Rauch hatte den glänzenden Gedanken, dieses großartige Buch nicht nur fachgerecht zu übersetzen, sondern ihm weitere 25 Hochleistungsmotorräder hinzuzufügen. Alles ist zwar längst Geschichte geworden, hilft aber dem begeisterten Motorradfreund, entweder im Dunkel der Erinnerung verblichene Eindrücke wieder an die Oberfläche zu holen, und zeigt dem jüngeren, welche gewaltige Entwicklung das Motorrad und sein Hochleistungsmotor durchgemacht haben.

Motor im Bild

Maico-Breitwand - 1956 • Matchless G 45 - 1953 • Matchless G 50 - 1961 • Mondial 125 - 1951 • Montesa 125 - 1956 • 250 ccm Morini - 1961 • MV 125 - 1960 • MV 500 Vierzylinder - 1950 • MV 500 Vierzylinder - 1956 • MZ 125 - 1961 • MZ 250 - 1960 • New Imperial 250 - 1936 • Norton Twin - 1907 • Norton 500 - 1930 • Norton 500 - 1949 • „Federbett“-Norton - 1950 • Norton „Manx“ - 1961 • Norton „Kneeler“ - 1953 • Norton „Domiracer“ - 1961 • NSU 500 Königswelle - 1934 • NSU-Kompressor 350 u. 500 ccm 1939 • NSU 250 ccm Twin - 1954 • NSU „Sportmax“ - 1958 • Oepo 500 - 1961 • Parilla 250 - 1950 • Puch 250 - 1928 • Rudge Whitworth 350 - 1930 • Scott Twin - 1912/1926 • Suzuki 50 - 1962 • Triumph „Grand Prix“ - 1947 • Velocette KTT Mark I - 1929 • Velocette KTT Mark VIII - 1939 • Velocette mit Kompressor 500 ccm - 1939 • 24-Stunden-Rekord-Velocette - 1961 • Vincent „Grey Flash“ (Der graue Blitz) - 1950 • Vincent-H.R.D. „Rapide“ - 1938 • Vincent-H.R.D. „Gunga Din“ - 1951 • Vincent Special Nero - 1959.



75 Große Rennmaschinen in Wort u. Bild beschrieben

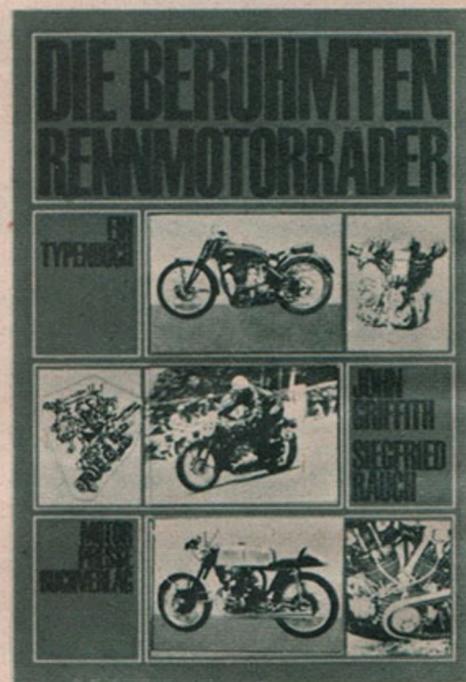
DIE BERÜHMTESTEN RENNMOTORRÄDER

**160 Seiten,
146 Abbildungen,
glanzkaschiert, DM 16.80**

John Griffith
Siegfried Rauch

Erweiterte deutsche Ausgabe des Buches
FAMOUS RACING MOTORCYCLES

Es gibt viele Bücher über Autos – über Motorräder aber nur wenige. Um so mehr werden die vielen Motorradsportfreunde das Erscheinen des Werkes „Die berühmten Rennmotorräder“ begrüßen. Obergering Siegfried Rauch, der das in England herausgekommene Buch „Famous Racing Motorcycles“ von John Griffith übersetzte und ergänzte, hat sein Leben lang mit Motorrädern verbracht. Als Fachjournalist hatte er vor und nach dem Kriege Gelegenheit, fast alle der in diesem Buch vorgestellten Rennmaschinen in Aktion zu erleben. Mit allen technischen Details, wichtigen Daten und Siegen sind hier 75 berühmte Rennmotorräder, die erfolgreichsten und interessantesten ihrer Zeit, in Katalogform zusammengefaßt. „Die berühmten Rennmotorräder“ ist ein informatives Typenbuch für alle Motorradsport-Begeisterten und ein wertvolles, umfassendes Nachschlagewerk für alle, die sich eine Übersicht über die Entwicklung des Motorrades verschaffen wollen.



Soeben erschien dieses einzigartige Nachschlagewerk des Motorrad-Sports

Das große Typenbuch der Rennmaschinen

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 Rennmaschinen
DM 16,80

Ich zahle nach Erhalt Bitte per Nachnahme liefern

Meine genaue Adresse:

INHALT

Schluß mit den Experimenten! . . .	347
3. Lauf zur Straßen-Weltmeisterschaft 1964: Großer Preis von Frankreich . . .	348
Herr Brandstetter sammelt weiter . . .	352
In Hockenheim dröhnen wieder die Motoren . . .	353
3. Lauf zur Deutschen Geländemeisterschaft 1964: ADAC Harz-Heide-Fahrt	354
Sengfelder gewann mit 75 ccm den Alpenpokal	355
Historie und Anatomie der Vierzylinder-Gilera	356
Notizen von der Schottischen	359
Zweizylinder-Probleme (4)	360
Stiefkind der Konstrukteure	362
Technik am Rande der schnellen Strecken . . .	364
Ganz unter uns	372

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Unser Titelbild: So wie diese Rudge-Ulster aus der Sammlung des Herrn Brandstetter in Österreich müssen Veteranen aussehen — bis zur letzten Schraube original und einwandfrei, wie eben zu ihrer Zeit aus dem Laden geholt! Foto: Dr. Krackowizer

Rücktitel: Gewiß — die Verkleidung der Rennmaschinen bringt mächtig viel an Geschwindigkeit; aber technisch schöner und interessanter sind die unverkleideten Maschinen der Junioren doch. Foto: Klacks

SCHLUSS MIT DEN EXPERIMENTEN!

Der Geländewettbewerb „Rund um die Hünengräber“ (am 26. April) bildete den ersten Lauf des Kampfes um die diesjährige Geländemeisterschaft. Es war nicht die erste Veranstaltung in den letzten Jahren, über die der Bericht im MOTORRAD außerordentlich negativ ausfiel. Und, wie stets in solchen Fällen, entlud sich auch hier der ganze Zorn der von uns Kritisierten in persönlichen Anwürfen gegen unseren Berichterstatter, der leichtfertig, von dritter Seite falsch informiert und übelwollend Behauptungen aufgestellt habe, die man leicht widerlegen könne und gegen die man sich mit allen Mitteln verwehren werde.

Wir kennen diesen Theaterdonner. Meist folgt den ersten fürchterlichen Androhungen gar nichts — nicht einmal ein Brief. Weil sich nämlich dann, wenn man schriftlich zu den kritisierten Einzelheiten Stellung nehmen und sie mit handfesten Argumenten widerlegen will, herausstellt, daß das gar nicht so einfach ist. Alldieweil ja nicht nur der Mann vom MOTORRAD Zeuge der registrierten Mißstände war, sondern außerdem noch eine ganze Menge anderer Leute, die gegebenenfalls auch als Zeugen aufmarschieren könnten. Also überlegt man sich's lieber noch mal und tröstet sich im internen Kreis mit dem bequemen, selbstgefälligen Spruch vom Dreck, den man lieber nicht anfassen sollte. Manchmal langt's auch zu einem Brief — aber statt darin konkret zu den Hauptpunkten der Kritik an der danebengegangenen Veranstaltung Stellung zu nehmen, beschränkt man sich auf ein paar absolute Nebensächlichkeiten. Wir werden vielleicht im nächsten Heft Gelegenheit haben, unseren Lesern, sozusagen als Abschluß einer teilweise unerfreulichen Epoche im deutschen Geländesport, einmal vorzuführen, wie das weitergehen kann; mit „Richtigstellungen“ (die abzurufen wir durch das Pressegesetz verpflichtet sind) — und Gegendarstellungen (die uns das gleiche Pressegesetz natürlich nicht verwehrt). Kurzum mit einem Stunk, für den unser Heft wahrlich zu schade ist.

Andererseits können wir es uns auch nicht so einfach und, um des lieben Friedens willen — wie man so schön sagt — gute Miene zum bösen Spiel machen, die Augen und Ohren vor allem, was wir sehen und hören, verschließen und windelweiche Schönfärberei drucken. Dann verzichten wir lieber ganz auf derartige Berichterstattungen.

Aber man wird es uns nicht verübeln, wenn wir es nun endgültig satt haben, nicht nur Zeugen organisatorischer Experimente im deutschen Geländesport zu sein, sondern uns dann hinterher auch noch in unerquickliche Auseinandersetzungen verwickeln lassen zu müssen (die wiederum nicht nur uns, sondern unsere Leser belasten, weil wir auch diese Zeit besser zur Erledigung unserer Leserkorrespondenz verwenden könnten).

Nun könnte man natürlich sagen, daß das ja alles recht überheblich und im übrigen ja unsere ureigenste Angelegenheit sei. Den Vorwurf der Überheblichkeit kennen wir, er kommt regelmäßig mit dem guten Rat, wir möchten doch selbst mal eine derartige Veranstaltung aufziehen, ehe wir uns das Maul zerrissen. Das geht aber glatt an uns herunter, denn es verdreht die Begriffe: wir sind keine Veranstalter, sondern wir machen eine Zeitschrift — und müssen uns bei unserer Arbeit ebenfalls Kritik gefallen lassen, ohne sie mit dem Hinweis, andere sollten es erst mal besser machen, abtun zu können.

Unsere ureigenste Angelegenheit aber ist dieses leidige Problem durchaus nicht, sondern es geht hier um die Frage, was aus dem deutschen Motorrad-Geländesport in Zukunft werden soll. Es bedarf kaum des nochmaligen Hinweises, welchen Wert gerade diese Sportart für den Motorradgedanken allgemein und als Betätigungsfeld für den Nachwuchs hat — die stetig steigenden Teilnehmerzahlen allein sprechen ihre eindringliche Sprache. Es wird auch von niemandem bestritten, daß noch kein Meister vom Himmel gefallen ist und daß Veranstalter und Funktionäre nicht minder mit ihrer Aufgabe wachsen müssen als die aktiven Fahrer und daß man ihnen allen zusammen in Nachwuchs- bzw. Gauveranstaltungen dazu Zeit lassen und Gelegenheiten bieten muß, ohne sie dort durch verfrühte Kritik unsicher und unlustig zu machen.

Hier aber geht es um die repräsentativen Veranstaltungen der Saison, hier geht es um die Veranstaltungen, die als Läufe zur Deutschen Geländemeisterschaft gewertet werden und die, die darüber hinaus als Vorbereitung für das Aufeinandertreffen auf internationaler Ebene anzusehen sind. Bei diesen Veranstaltungen muß nun endlich Schluß mit dem völlig unangebrachten und für das Ganze so schädlichen Risiko gemacht werden, daß aus wie immer gearteten Überlegungen und Gründen Veranstalter mit der Durchführung eines Geländewettbewerbs betraut werden, bei denen die OMK nicht die hundertprozentige Gewißheit hat, daß es zu wirklich schweren Pannen nicht kommen kann.

Ist es nötig, daß wir uns nochmals ausdrücklich gegen die Unterstellung verwehren, wir hätten persönliche Ressentiments gegen den oder jenen, den einen oder den anderen Club? In diesem Heft ist über den dritten diesjährigen Meisterschaftslauf berichtet — einmal nicht von dem Mitarbeiter, der so oft die unerfreuliche Aufgabe hat, von negativen Einzelheiten berichten und insgesamt ein negatives Resümee fällen zu müssen. Ein anderer unserer Mitarbeiter schrieb über den Lauf in Celle (und er schrieb nicht alles, was wir wissen) — lesen Sie sein Urteil auf Seite 366!

Es gibt genügend Veranstalter — beim ADAC, aber auch beim DMV —, die eine muster-gültige Geländeveranstaltung durchführen können — sie haben es nicht erst einmal unter Beweis gestellt. Und es ist sicher kein Zufall, daß dort, wo es keine Klagen über Organisation und Ablauf einer derartigen Veranstaltung gibt, auch (von wunderseltenen Ausnahmen abgesehen) keine Veranlassung besteht, sich über irgendwelche „am Rande der Legalität“ liegenden Mätzchen zu ärgern: wo alles reibungslos und jeder Kontrolle zugänglich abläuft, wo der Veranstalter und sein ganzer Stab fachlich und korrekt arbeiten — da ist gar kein Raum, ja da ist gar keine Notwendigkeit für Praktiken, mit denen man sich — als Fahrer oder Betreuer — seiner Haut wehren muß!

Der Ärger, den wir als Berichterstatter über mangelhafte Veranstaltungen haben, ist tatsächlich unsere ureigenste Angelegenheit — wir können ihm sehr leicht entgehen. Aber der Ärger, den alle Beteiligten mit derartigen organisatorischen Fehlleistungen haben — der schadet unserem Sport. Man kann diesem Schaden unschwer vorbeugen: indem man seitens der OMK in Zukunft rücksichtslos Bewerber um einen Meisterschaftslauf zurückweist, die noch nicht genügend nachgewiesen haben, daß sie einer solchen Aufgabe gewachsen sind.

S. R.

3. LAUF ZUR STRASSENWELTMEISTERSCHAFT 1964:



GROSSER PREIS VON FRANKREICH

Am 17. Mai, also bereits eine Woche nach dem Großen Preis in Spanien, fand in Clermont-Ferrand in Frankreich, auf dem äußerst kurvenreichen 5-Meilen-Montagne d'Auvergne-Kurs, der 3. Weltmeisterschaftslauf für die Klassen 50, 125, 250 und die Seitenwagen statt. Allgemein wurde die Terminlage beider Rennen sehr begrüßt. Zum einen, weil so einmal eine lange Anreise wegfiel (Clermont-Ferrand liegt ca. 600 km nördlich von Barcelona und liegt also für die meisten sozusagen am Heimweg), zum anderen blieben so einige Tage Zeit für die Aktiven, um sich an Barcelonas Küste, wo schon ausgesprochen hochsommerliche Temperaturen herrschten, beim Schwimmen und Sonnenbaden etwas zu entspannen.

Ganz klar, daß demzufolge auch die Besetzung in den einzelnen Klassen in Clermont-Ferrand praktisch die gleiche war wie in Spanien.

Überraschungen im Training

Im Training gab es dann gleich die erste Überraschung, als Hugh Anderson mit der kleinsten Suzuki mit 4.29,7 eine ganz fabelhafte Zeit fuhr, eine Zeit, die erkennen ließ, daß er hier unbedingt als Favorit ins Rennen gehen würde. Mitsuo Itoh war mit 4.32,5 Zweitschnellster im Training gewesen, vor Ralph Bryans mit der Honda, der 4.38,6 erreicht hatte. Wenn auch Hans-Georg Ansheidts Zeit von 4.47,4 auf der Kreidler keine seiner „schnellen Zeiten“ war, weil sein Motor nicht ganz einwandfrei lief — aber die 4.29 von Anderson waren auf jeden Fall ein Wert, der nicht viele Hoffnungen für einen Sieg Ansheidts ließ.

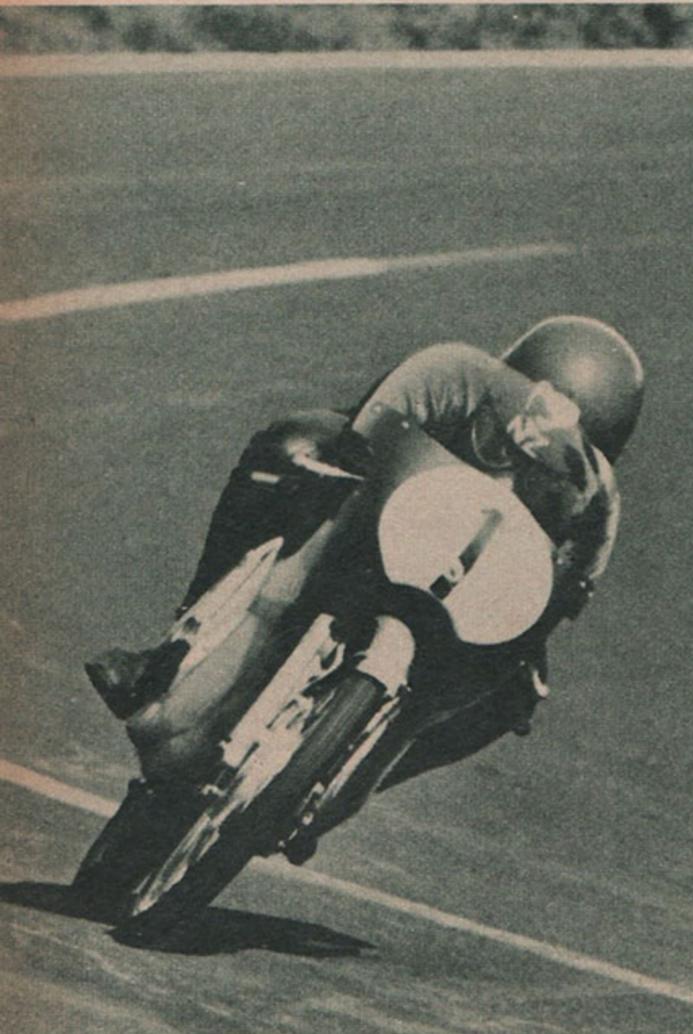
Die zweite Überraschung im Training bot Phil Read auf der Yamaha. Nie zuvor hatte er den Kurs von Clermont-Ferrand gesehen — und mit 3.55,8 fuhr er auf Anhieb die schnellste Trainingszeit! Jim Redman mit seiner Honda fuhr 3.57,8, und Bert Schneider erreichte mit der Suzuki 4.05,8.

Aber es gab auch einige Aufregung in Clermont-Ferrand. Da kam zunächst Rennleiter Maekawa, der in diesem Jahr das Honda-Rennteam leitet, zu Tommy Robb, als dieser gerade dabei war, seine private „production-Honda“ abnehmen zu lassen, und teilte ihm mit, er habe von Tokio Anweisung, daß Tommy Robb hier nicht mehr für Honda starten dürfe. Tommy Robb, darüber, gelinde aus-

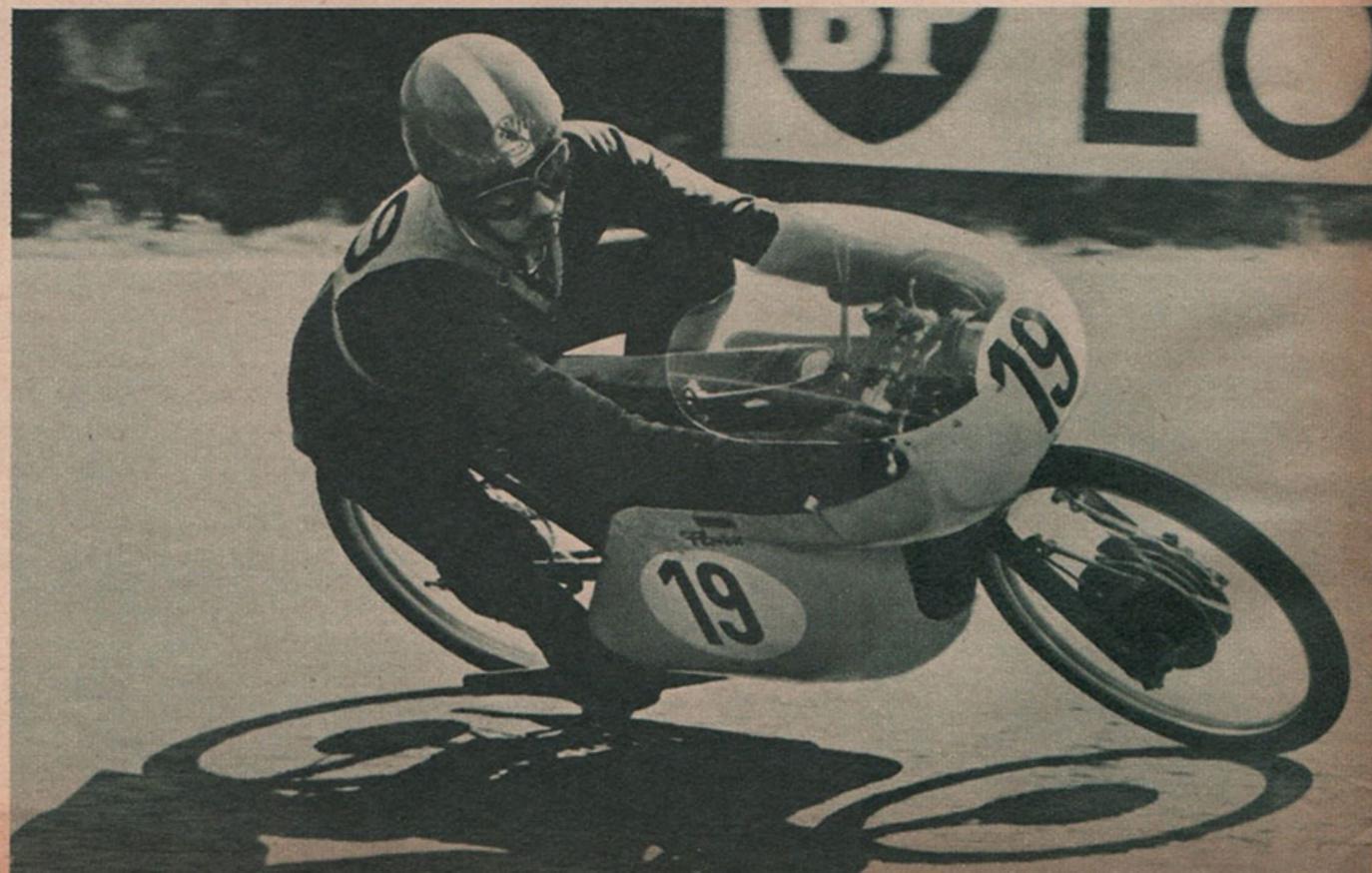
gedrückt, sehr überrascht, fragte nach dem Grund und erhielt zur Antwort, man habe nicht genügend Maschinenmaterial zur Verfügung, und sein Vertrag laufe ja sowieso nur bis zur diesjährigen TT (Robb hatte in diesem Jahr einen vorläufigen Vertrag bis zur TT, bei Qualifikation sollte er verlängert werden).

Die zweite Aufregung gab's, als Fritz Scheidegger, dem in Barcelona die Kraftstoffpumpe kaputtgegangen war, ohne Training nicht starten sollte (die Pumpe kam erst in der Nacht vor dem Rennen). Joe Ehrlich und Norman Sharp vom Motor Cycling erreichten aber nach langem Hin und Her dann doch, daß Scheidegger, auf dem letzten Platz stehend, noch mitstarten durfte — um zu gewinnen!

Damit sich anscheinend keiner wieder über eine zu lange Mittagspause aufregen konnte, war der Start des ersten Rennens, der der Klasse bis 125 ccm, auf 13.30 Uhr mittags festgelegt. Zwar ging es dann tatsächlich ohne Mittagspause vorstatten, aber so endete eben die Veranstaltung erst gegen 19 Uhr. Für viele war das sehr ungünstig, denn sie wollten am Pfingstmontag in Brands Hatch in England starten und mußten also früh an der Küste in Calais sein, um übersetzen zu können und nach Brands Hatch zu fahren. Ja — von den Leuten in Barcelona könnten sich die Veranstalter von Clermont-Ferrand organisatorisch schon einiges anschauen! Obwohl es in diesem Jahr im Vergleich zum vergangenen eigentlich ganz gut klappte, ist es schade, daß dieses allein schon durch den wunderschönen Streckencharakter so großartige Rennen immer ein wenig unter der mangelhaften Organisation leidet.



Kopfbild: Phil Read auf der Yamaha (vorn) und Jim Redman auf seiner Vierzylinder-Honda lieferten sich im Lauf der 250er einen erbitterten Kampf, dessen Ausgang noch ungewiß war, als Redman in der neunten Runde mit Zündungsschaden ausscheiden mußte. Links: Der Sieger der Kleinsten — Anderson auf Suzuki 50 ccm. Rechts: Beltoise, der auf der Werks-Kreidler Dritter hinter Anderson und Ansheidt wurde.



Taveri gewann die 125er Klasse vor Bert Schneider

Nachdem glücklicherweise das Wetter schon an beiden Trainingstagen schön gewesen war, strahlte auch am Renntag die Sonne vom wolkenlosen Himmel, als 24 Fahrer der Klasse bis 125 ccm zum ersten Rennen des Tages Aufstellung am Start genommen hatten. Nachdem sich Alan Shepherd am Tag vorher im Training bei einem Sturz das Schlüsselbein gebrochen hatte, fehlte er am Start genauso wie Ralph Bryans, der im Training „nur“ Siebter werden konnte und so vom Honda-Rennleiter als „zu langsam“ erklärt und nicht zum Start zugelassen wurde. Und natürlich fehlte Tommy Robb — siehe oben.

Hugh Anderson setzt sich mit seiner Zweizylinder-Suzuki sofort an die Spitze des Feldes. Genau eine Runde kann er vor Luigi Taveri auf der Vierzylinder-Honda, dicht gefolgt von Bert Schneider/Suzuki und Jim Redman/Honda, diese Führungsposition behalten, bis ihm in der zweiten der 13 zu fahrenden Runden ein Zylinder der Suzuki ausfällt, so daß er das Rennen aufgeben muß.

In der vierten Runde muß Jim Redman an die Boxe, um Kerzen zu wechseln, weil sein Motor nicht mehr einwandfrei läuft. Nach kurzem Aufenthalt und nachdem er sich beim Kerzenwechsel selbst die Hand leicht verbrannt hat, versucht er, das Rennen wieder aufzunehmen, aber der Motor läuft trotz des Kerzenwechsels nur noch auf drei Zylindern. Wie sich hinterher herausstellte, war eine Ventildfeder gebrochen.

In der Zwischenzeit hat sich Bert Schneider bedenklich nahe an Luigi Taveri herangearbeitet. Und als die fünfte Runde beginnt, liegt Schneider vor Taveri in Führung. Frank Perris hat auf seiner Suzuki den 3. Platz inne. Doch bereits eine Runde später führt Taveri wieder. Jetzt mit großem Abstand vor Bert Schneider und Frank Perris. Takahashi mit der Honda und Beltoise auf einer Bultaco folgen an fünfter bzw. sechster Position. Luigi Taveri aber auf der Vierzylinder-Honda kann seinen Vorsprung von Runde zu Runde immer mehr vergrößern, und nach 13 Runden geht er mit über 20 Sekunden vor Bert Schneider als Sieger durchs Ziel. Perris, Takahashi, Beltoise folgen auf den Plätzen.

Anderson-Anscheidt-Beltoise war die Reihenfolge im Ziel bei den 50ern

Anschließend wird die Klasse bis 50 ccm gestartet. Acht Runden mit einer Gesamtlänge von 64,440 Kilometern sind zu fahren. Wieder ist es Hugh Anderson, der auf der Suzuki sofort die Führung des 17 Mann starken Feldes übernimmt. Und nach den ersten acht Kilometern hat er bereits einen derartig großen Vorsprung, daß, als er in die zweite Runde geht, von dem ihm folgenden Ralph Bryans auf der einzigen im Rennen befindlichen Honda noch nichts zu sehen ist. An dritter Stelle folgt Hans-Georg Anscheidt auf seiner Kreidler. Nach ihm Jean Beltoise, Luigi Taveri und Tarquinio Provini, alle auf Kreidler.

Anderson kann bis zur dritten Runde seinen Vorsprung immer mehr vergrößern. Auf dem zweiten Platz noch immer, allerdings bereits nun schon dicht gefolgt von Anscheidt, Bryans auf der Honda. An dritter Position liegt José Busquets vor Isao Morishita, der am Tag vorher im Training mit

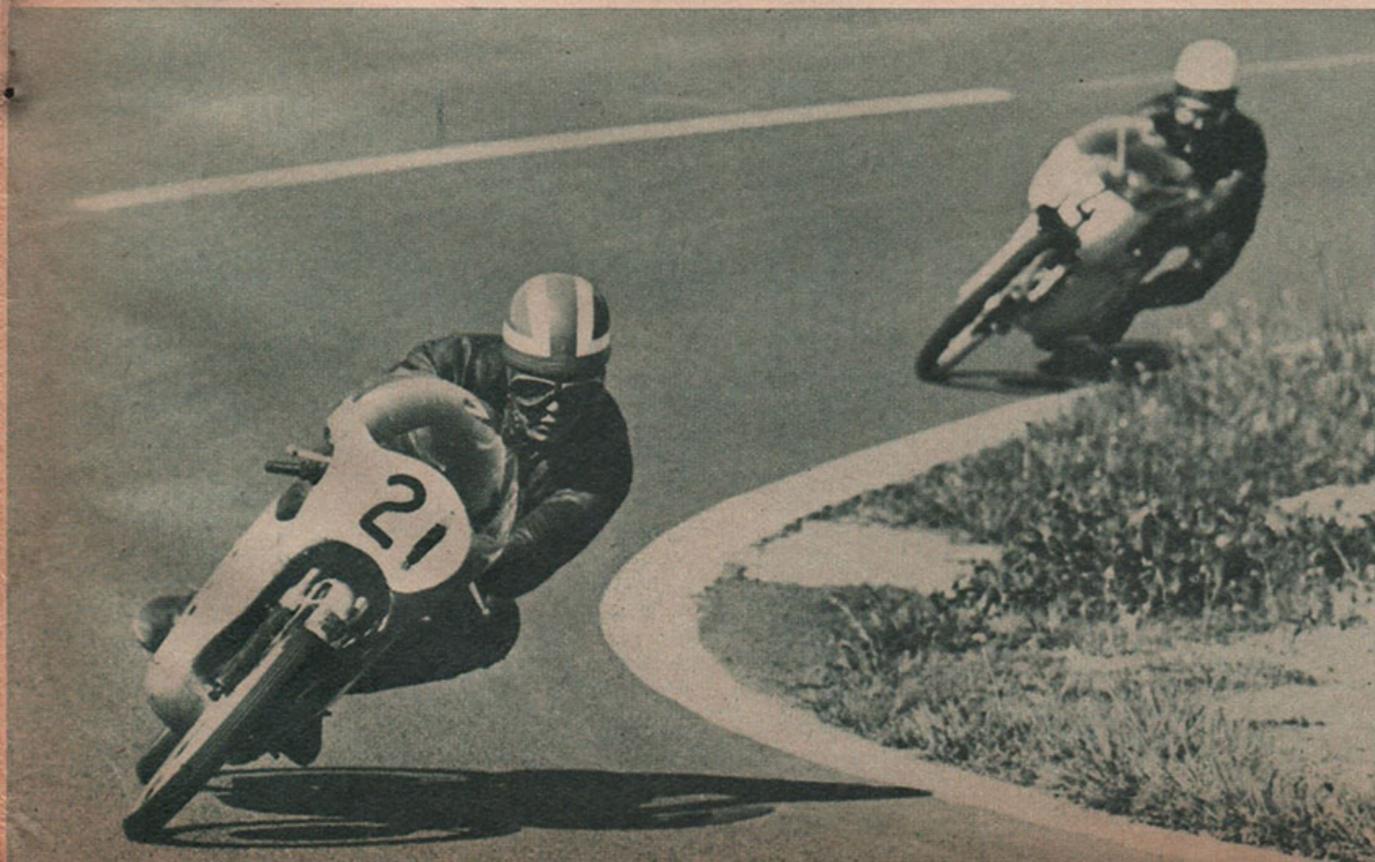
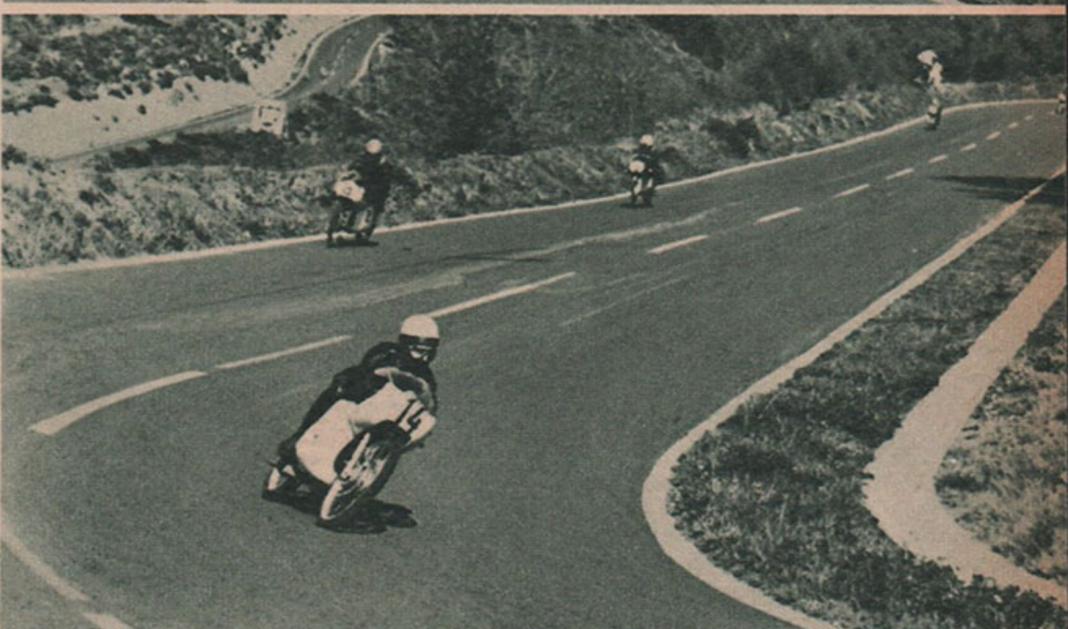
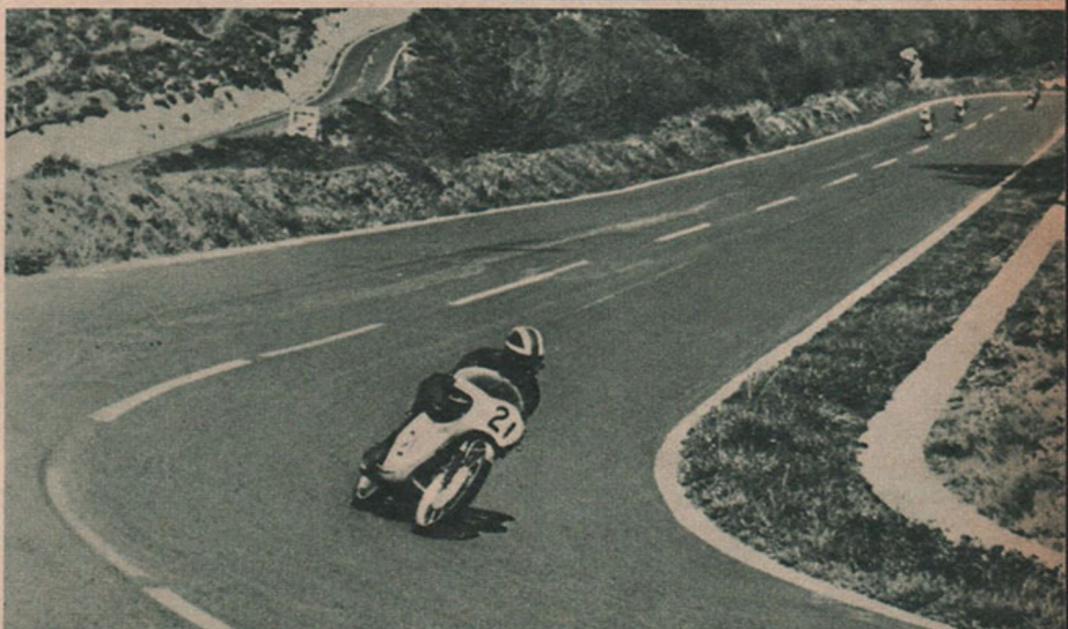
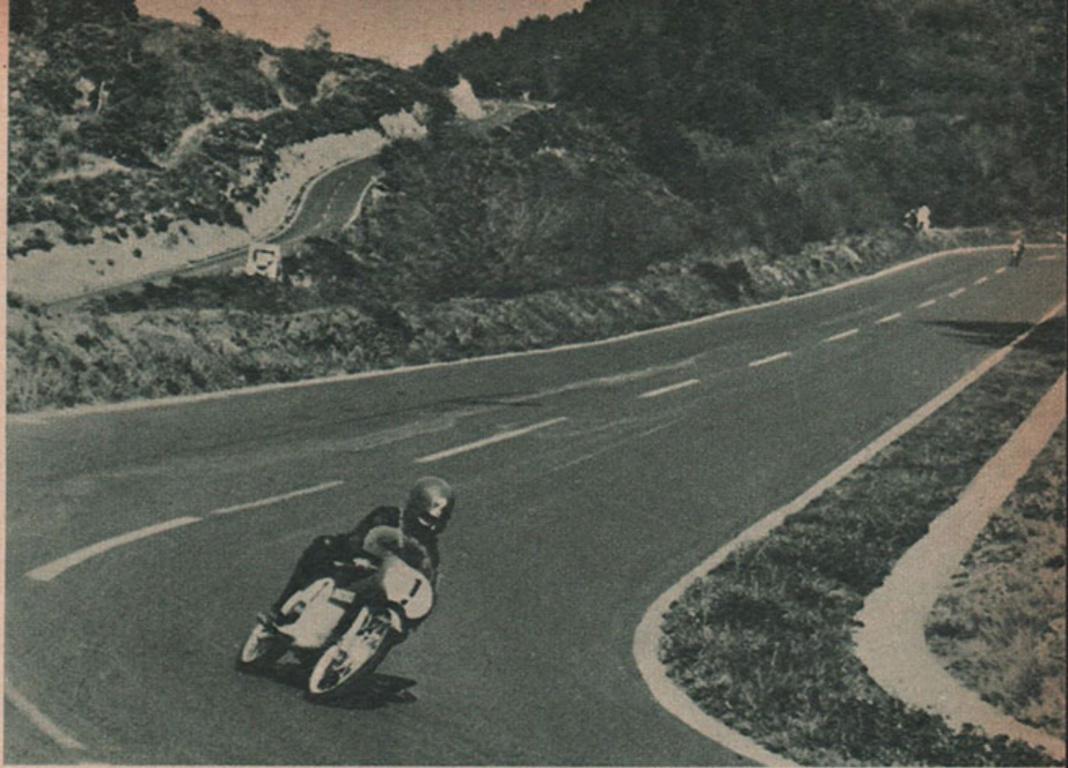
Diese Bilder geben einen guten Eindruck vom Charakter der Weltmeisterschaftsstrecke in Clermont-Ferrand, auf der alljährlich der Große Preis von Frankreich ausgetragen wird.

Hier sieht man Anderson auf der Suzuki im Rennen der 50 ccm-Maschinen weit in Führung liegen. Der Fahrer, der ganz hinten gerade aus der nächsten Kurve kommt, ist Bryans auf der Zweizylinder-Honda.

Hier ist Ralph Bryans mit der Honda in der vorderen Kurve angelangt, in die er sich gerade hineinschwingt — während hinten das Feld seiner Verfolger, angeführt von H.-G. Anscheidt, gerade erst die Kurve verlassen hat. So groß waren also die Abstände zwischen dem Ersten, Zweiten und Dritten, solange die Honda noch richtig lief.

Und jetzt ist Anscheidt (Nr. 14) mit der Kreidler heran, auch er hat sich schon deutlich von seinen Verfolgern distanzieren können und setzt nun zum Angriff auf Bryans an.

Das größere Tempo von Anscheidt und die nachlassende Leistung von Bryans auf Honda (vorn) haben hier den Abstand zwischen dem Zweiten und Dritten ganz gering werden lassen — wenig später mußte Bryans aufgeben.



einem Derbi-Mann eine Karambolage hatte, wodurch beide stürzten, und Anscheidt, mit ca. 160 km/h knapp dahinterliegend, gerade noch einen kleinen Feldweg erwischte, auf den er, über einen Absatz springend, ausweichen konnte! Ursprünglich hörte man, daß Morishita gar nicht starten könne, weil er sich das Schlüsselbein gebrochen habe. Aber das erwies sich zum Glück genauso, wie die Meldung, daß es dem Derbi-Fahrer ganz schlecht gehe, als Gerücht. Wie eben leider schon allzuoft, wenn immer gleich ein paar Übereilige die schlimmsten Nachrichten nach einem Sturz verbreiten.

Aber diese Runde soll Ralph Bryans' Honda nicht überstehen. Mit Motorschaden scheidet er ganz aus, nachdem er vorher kurzzeitig schon nur 25 ccm (nämlich einen Zylinder!) zur Verfügung hatte, weil der andere bereits aussetzte. Damit rückt Hans-Georg Anscheidt auf den zweiten Platz vor. Ihm folgen wiederum mit einigem Abstand Busquets, Morishita, Beltoise, Taveri und Provini. Bis zur sechsten Runde ändert sich an dieser Reihenfolge nichts, doch dann muß Taveri in der siebten Runde mit blockierendem Getriebe aus dem Rennen scheiden.



Oben: Bert Schneider, der österreichische Werksfahrer von Suzuki, im Rennen der 250er auf der japanischen Vierzylindermaschine, die seit dem Umbau des Motors nicht mehr richtig laufen will; obwohl Schneider wieder ganz ausgezeichnet fuhr, langte es nur zu einem dritten Platz hinter dem ebenfalls weit abgeschlagenen Taveri auf der Vierzylinder-Honda (die gefahrenen Durchschnitte in der Ergebnisübersicht zeigen, wie überlegen die Zweizylinder-Yamaha des Siegers Phil Read hier war).

Mitte: Luigi Taveri, der das Rennen der 125er gewann – auch hier fuhr er eine Vierzylinder-Honda, deren Überlegenheit über die Zweizylinder-Suzuki aber nicht allzu groß war.

Unten: Phil Read, der Sieger der 250er Klasse, in seiner typischen Kurvenposition auf der Yamaha; viel weiter runter ging's offensichtlich nicht mehr – man beachte den Abstand zwischen Verkleidung und Fahrbahn!

Leica-Fotos: Ben

Führung! An vierter Stelle folgte Bert Schneider auf der Suzuki, hinter ihm Hugh Anderson, ebenfalls auf der Vierzylinder-Suzuki.

Runde für Runde wechseln sich Read und Redman in der Führung ab. In der vierten Runde stellt Jim Redman einen neuen Rundenrekord auf, doch es ist wiederum Phil Read, der als erster in die fünfte Runde geht. Redman, Taveri, Schneider, Anderson, Perris – so lautet die Reihenfolge der Nächstfolgenden. Inzwischen muß Frank Perris zum Kerzenwechsel an die Boxe, und auch Hugh Anderson hat eine Runde später das gleiche Geschick.

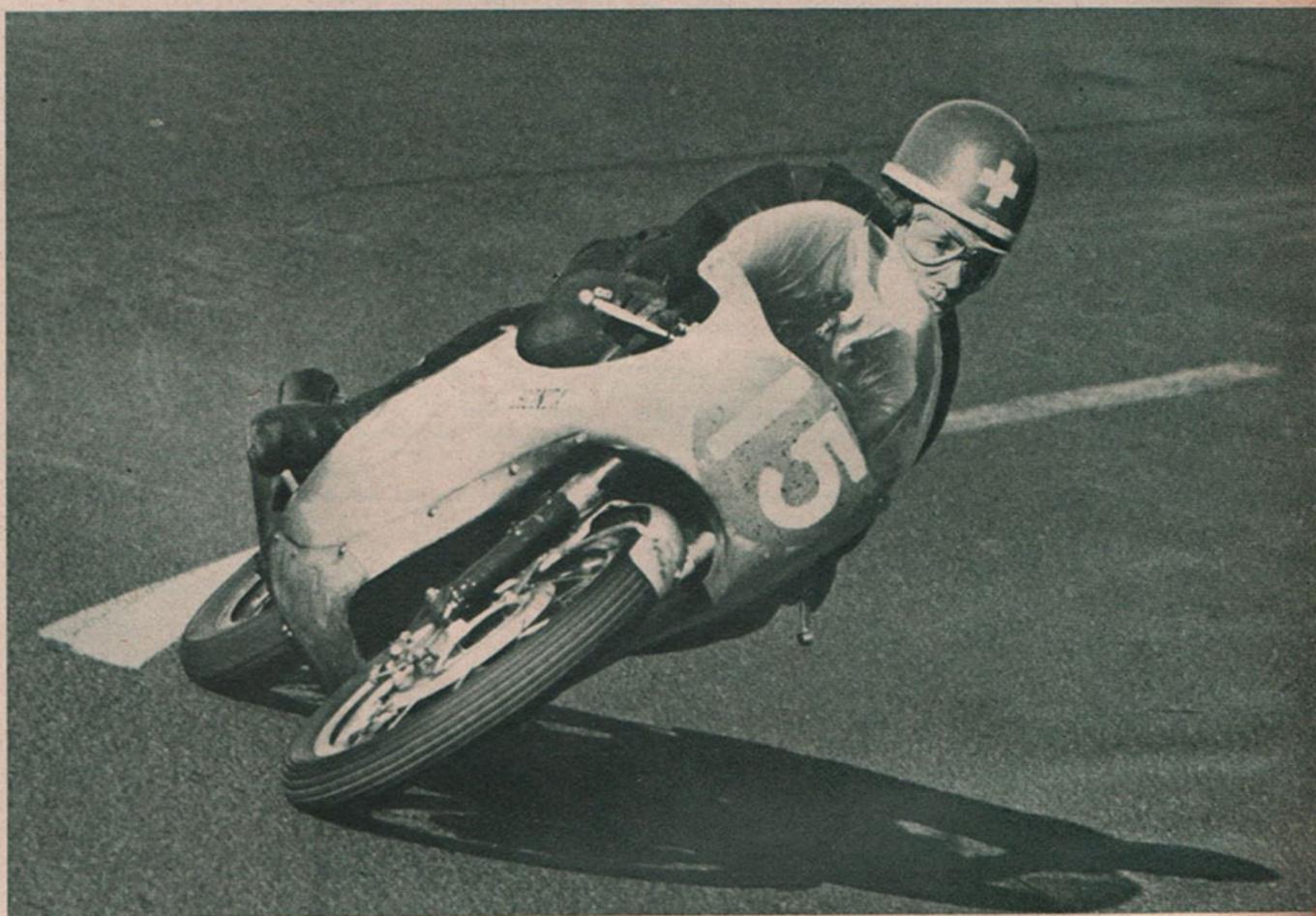
Als die beiden Spitzenreiter in die sechste Runde gehen, liegt Jim Redman ganz knapp hinter Phil Read. Frank Perris nimmt das Rennen wieder auf, um eine Runde später wieder die Boxe aufsuchen zu müssen. In der siebten Runde liegt Jim Redman dicht vor Phil Read, und obwohl die Positionen der beiden auf der Strecke ständig wechseln, geht Redman auch als erster in die achte Runde. Aber dann beginnt seine Transistorzündung Schwierigkeiten zu machen, und ein Zylinder setzt aus. Und während Read mit großem Vorsprung als erster in die neunte Runde geht, läuft Jim Redman, dessen Honda nun nur noch auf zwei Zylindern läuft, die Boxe an. Er muß das Rennen aufgeben. Taveri, der nun an zweiter Position liegt, ist bereits so weit abgeschlagen, daß er Phil Read den Sieg nicht mehr streitig machen kann. Und während Bert Schneider als einziger hinter Luigi Taveri nach 16 Runden die Vierzylinder-Suzuki auf den dritten Platz ins Ziel bringt, können sich Anderson und Perris mit ihren Vierzylindern nicht plazieren.

Unangefochten zieht Anderson auf seiner Suzuki unterdessen seine Runden, und mit fast einer halben Minute Vorsprung geht er mit einem Start- und Ziel-Sieg als Erster durchs Ziel. Jean Beltoise aber gelingt es noch in der letzten Runde, seine Kreidler, an Busquets und Morishita vorbeigehend, auf den dritten Platz zu bringen!

Wäre Phil Read Sieger in der 250er Klasse geworden, wenn Jim Redmans Honda gehalten hätte?

Das dritte Rennen in dieser „Nachmittagsveranstaltung“, wie Motor Cycle News treffend das Rennprogramm bezeichnete, war das der 250er Klasse. Tarquinio Provini war, nachdem seine Vierzylinder-Benelli bereits im Training den Geist aufgegeben hatte, nicht am Start (mit einem einzigen Motor kann man eben keine Weltmeisterschaft gewinnen – oder glaubt man das bei Benelli etwa?).

Jim Redman und Luigi Taveri schießen auf ihren Hondas nebeneinanderliegend als erste in die hinter Start und Ziel liegende linke Kurve, gefolgt von dem übrigen, wiederum 17 Fahrer starken Feld. Aber es ist nicht Jim Redman, sondern Phil Read, der auf seiner Yamaha, gefolgt von Redman und Taveri, als erster aus der ersten Runde herauskommt und in die zweite geht. Ja – Phil Read, dessen Yamaha im Training nicht gehalten hatte, und dessen Maschine man auch im Rennen wegen der tropischen Hitze keine Chancen vorausgesagt hat, führt! Nur ungefähr 3,5 km hatten die beiden Hondas vom Start die Spitze gehabt, dann hatte Phil Read, dessen Siebengang-Yamaha aus den Haarnadelkurven besser herausbeschleunigte als die Sechsgang-Hondas, seinen schlechteren Start wettmachen können, und so lag er nun also in



Phil Read aber gewinnt so nach einem von ihm ganz großartig gefahrenen Rennen in diesem Jahr seinen ersten Weltmeisterschaftslauf.

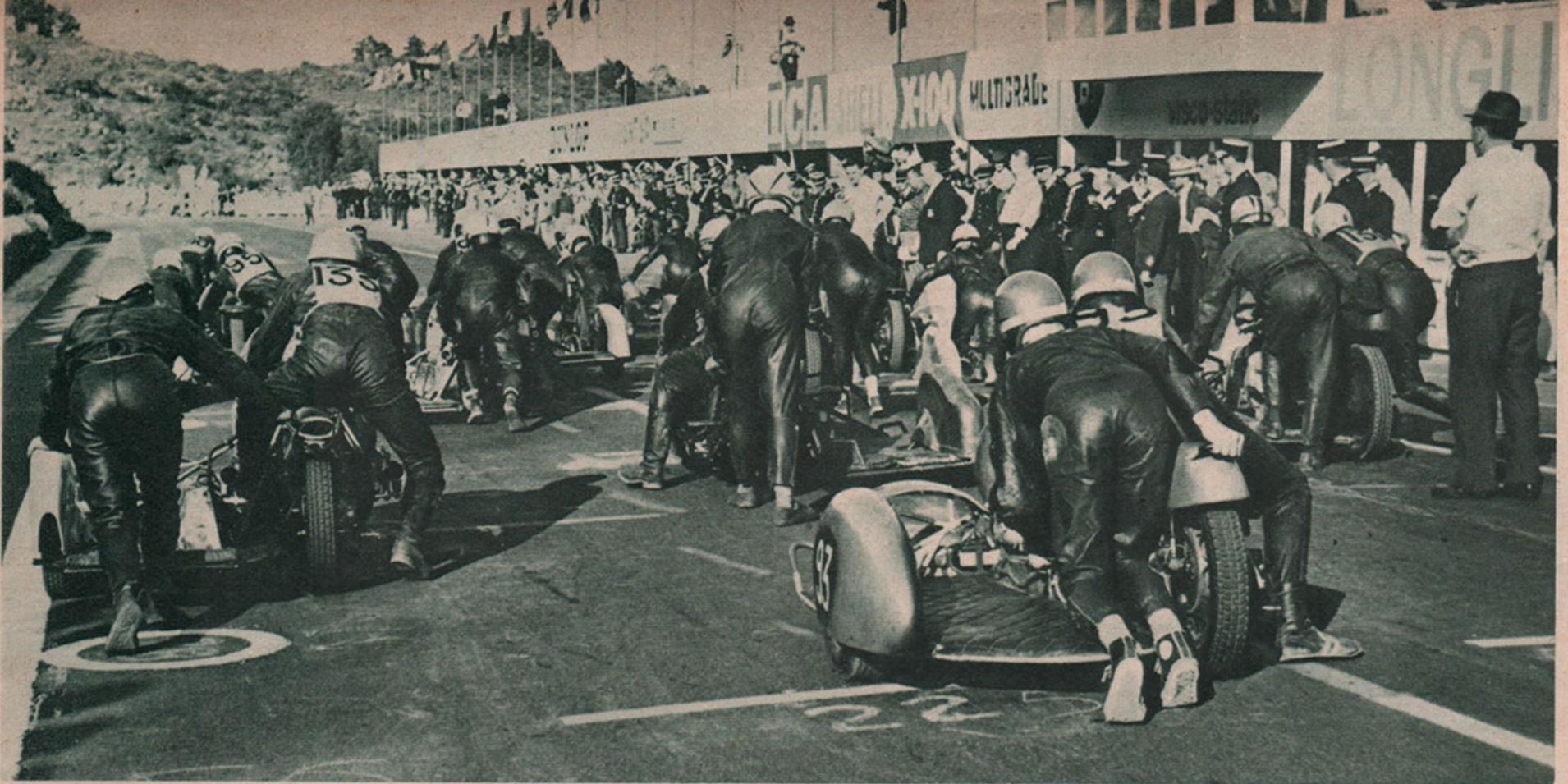
Gerade noch Glück im Unglück hatte Rex Avery, der die Gewalt über die von ihm gefahrene „production-Yamaha“ verlor und mit ihr einen Abhang hinunterstürzte. Die Maschine war ein Wrack – und Rex Avery büßte zwei Finger ein!

Scheidegger gewann die Gespannklasse vor Deubel und Auerbacher

14 Gespanne stehen am Start zum letzten Rennen des Tages. Fritz Scheidegger also, nachdem er nicht trainieren konnte, auf dem letzten Platz. Max Deubel und Chris Vincent, beide auf BMW, haben den besten Start. Sehr schlecht kommt Florian Camathias mit seiner Gilera weg.

In der zweiten Runde liegt Fritz Scheidegger bereits auf dem dritten und Florian Camathias auf dem fünften Platz. Und als die Spitzengruppe in die vierte Runde geht, ist es nicht Max Deubel, sondern Chris Vincent, der die Gruppe anführt. Hinter Deubel dann Scheidegger, Camathias und Auerbacher auf seinem BMW-Gespann.

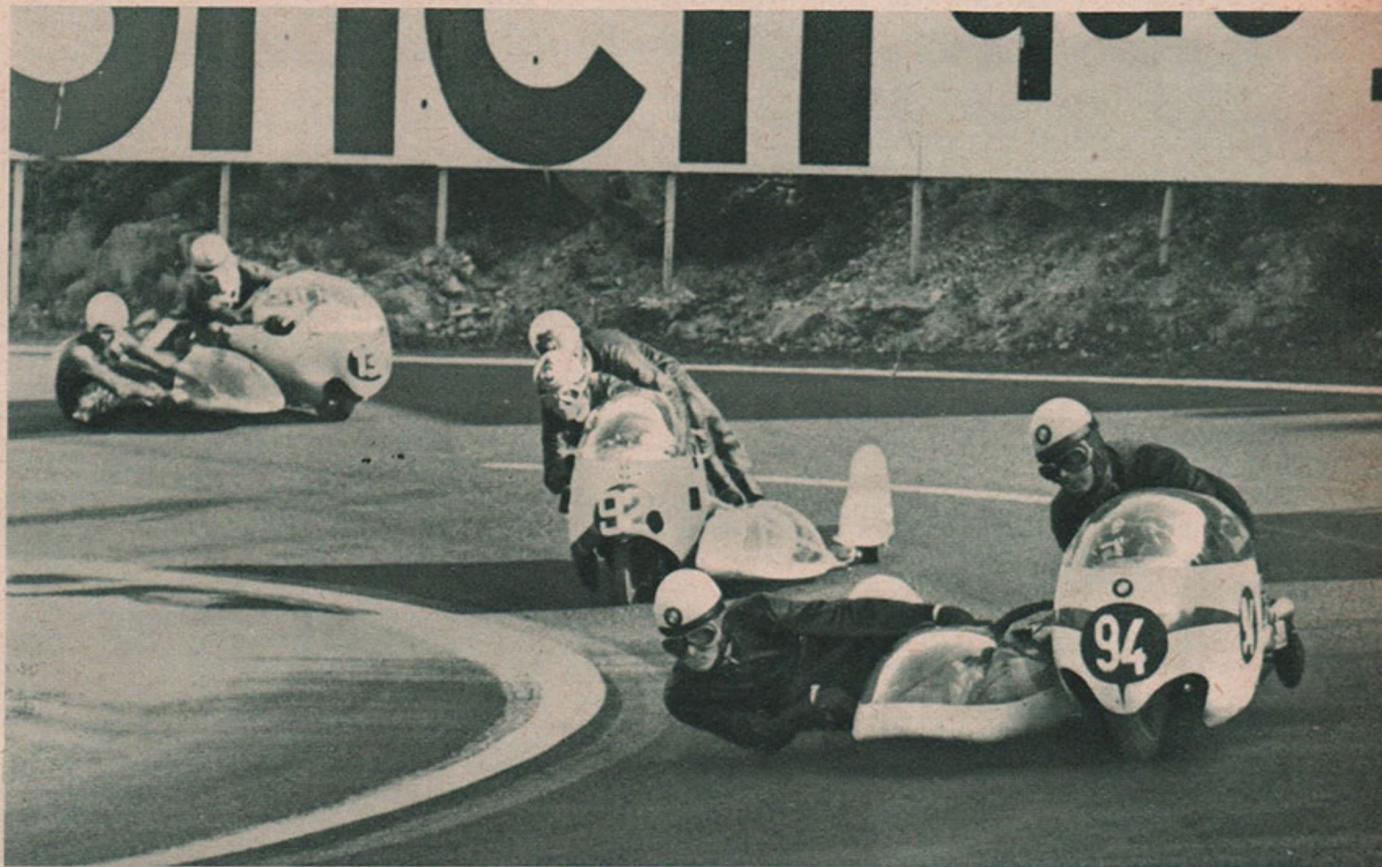




Eine Runde kann Vincent die Führung dieses so spannend wie selten verlaufenen Seitenwagen-Rennens, dem wohl spannendsten Lauf des ganzen Tages, behalten, dann bekommt er Getriebeschwierigkeiten und muß ausscheiden. Deubel liegt damit in der sechsten Runde wieder auf dem ersten Platz, doch dicht hinter ihm ist bereits Scheidegger an zweiter Position.

In der siebten Runde gelingt es dann Scheidegger, die Führung zu übernehmen, Deubel fällt auf die zweite Stelle ab. Eine Runde später aber, in der achten Runde, muß er diesen Platz an Camathias abtreten. Bis zur neunten Runde liegt somit Scheidegger vor Camathias und Deubel. Aber in dieser Runde gelingt es Camathias, die Spitze zu übernehmen, und Deubel rückt wieder auf Position zwei auf, während damit Scheidegger auf den dritten Platz zurückfällt. Camathias kann bis zur 12. Runde seinen Vorsprung so weit vergrößern, daß ihm auf seiner Gilera der Sieg scheinbar nicht mehr zu nehmen ist — doch der Schweizer soll kein Glück haben. Vielleicht war es doch ein bißchen zuviel für seinen Gilera-Motor — jedenfalls scheidet Camathias in der 12. Runde, mit beträchtlichem Abstand in Führung liegend, durch Motorschaden aus dem Rennen.

Fritz Scheidegger aber gelingt es noch einmal, an Max Deubel vorbeizugehen, und damit gewinnt er eines der spannendsten Seitenwagenrennen, die wir in den letzten Jahren sahen. Georg Auerbacher wird Dritter vor Colin Seeley (der das Vorjahres-BMW-Gespann von Camathias fährt). So lagen im Ziel doch wieder fünf BMW an der Spitze. Ben



Oben: Die Gespanne am Start. Als Letzter Scheidegger mit seinem BMW-Gespann, er mußte sich mit diesem Startplatz begnügen, weil er ja nicht ordnungsgemäß trainiert hatte. Was ihn nicht hinderte, das Rennen zu gewinnen! Mitte: Kurvenkampf — Auerbacher vor Camathias. Unten: Selten gab es so spannende Kämpfe und Positionswechsel wie in diesem Weltmeisterschaftslauf der Gespanne: hier hat sich Scheidegger vor Deubel gesetzt.

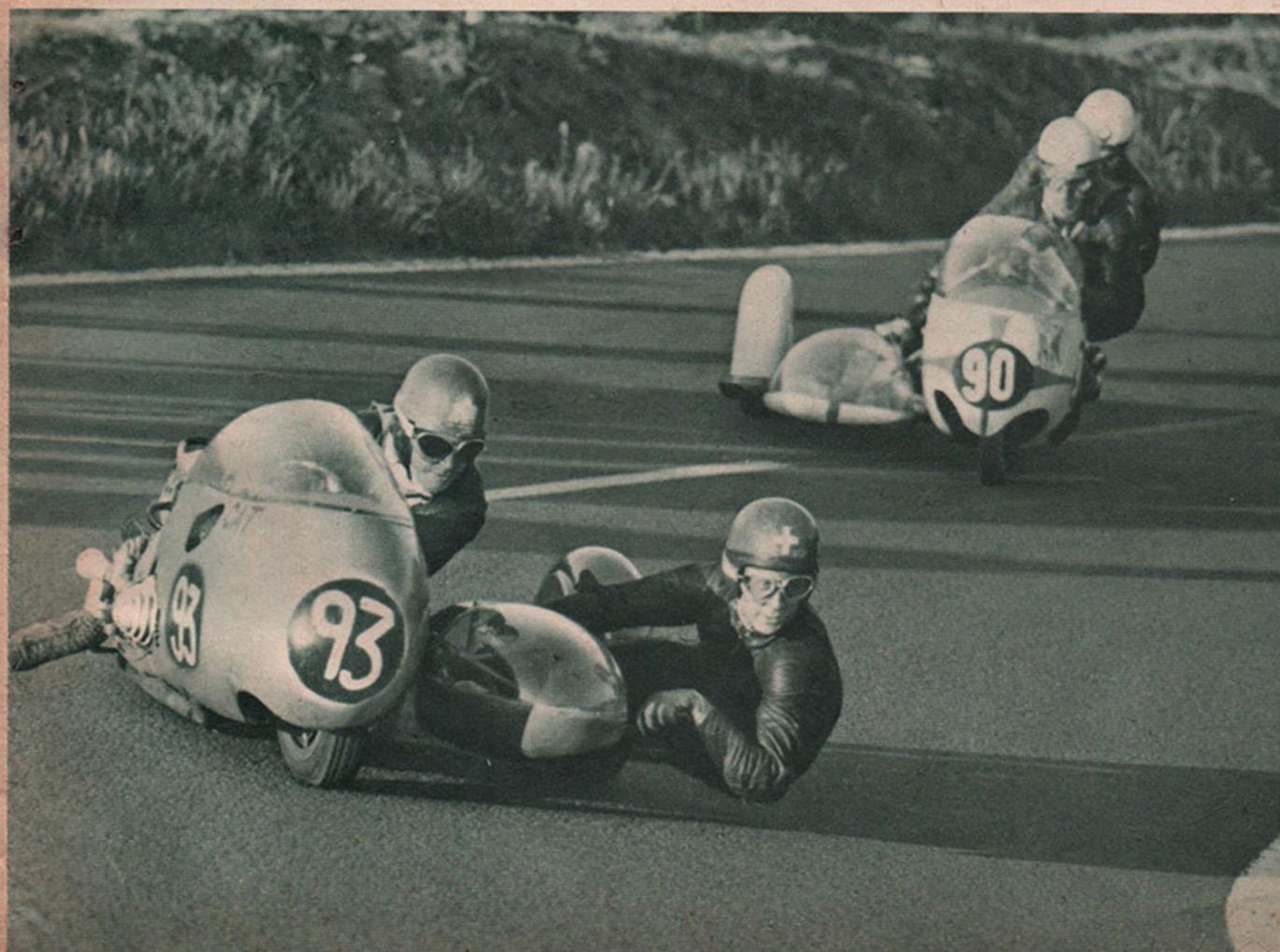
Ergebnisse:

Klasse 50 ccm (8 Runden = 64,440 km): 1. H. Anderson (Suzuki), 36.31,1 = 105,875 km/h; 2. H. G. Anscheidt (Kreidler), 36.58,8 = 104,553 km/h; 3. J. Beltoise (Kreidler), 37.49,6 = 102,213 km/h; 4. J. Busquets (Derbi); 5. I. Morishita (Suzuki); 6. T. Frovini (Kreidler). — Schnellste Runde: H. Anderson (Suzuki), 4.31,1 = 106,964 km/h.

Klasse 125 ccm (13 Runden = 104,715 km): 1. L. Taveri (Honda), 53.17,6 = 117,892 km/h; 2. B. Schneider (Suzuki), 53.38,7 = 117,119 km/h; 3. F. Perris (Suzuki), 54.06,9 = 116,102 km/h; 4. K. Takahashi (Honda); 5. J. Beltoise (Bultaco); 6. R. Foell (Honda). — Schnellste Runde: L. Taveri (Honda), 4.01,4 = 120,124 km/h.

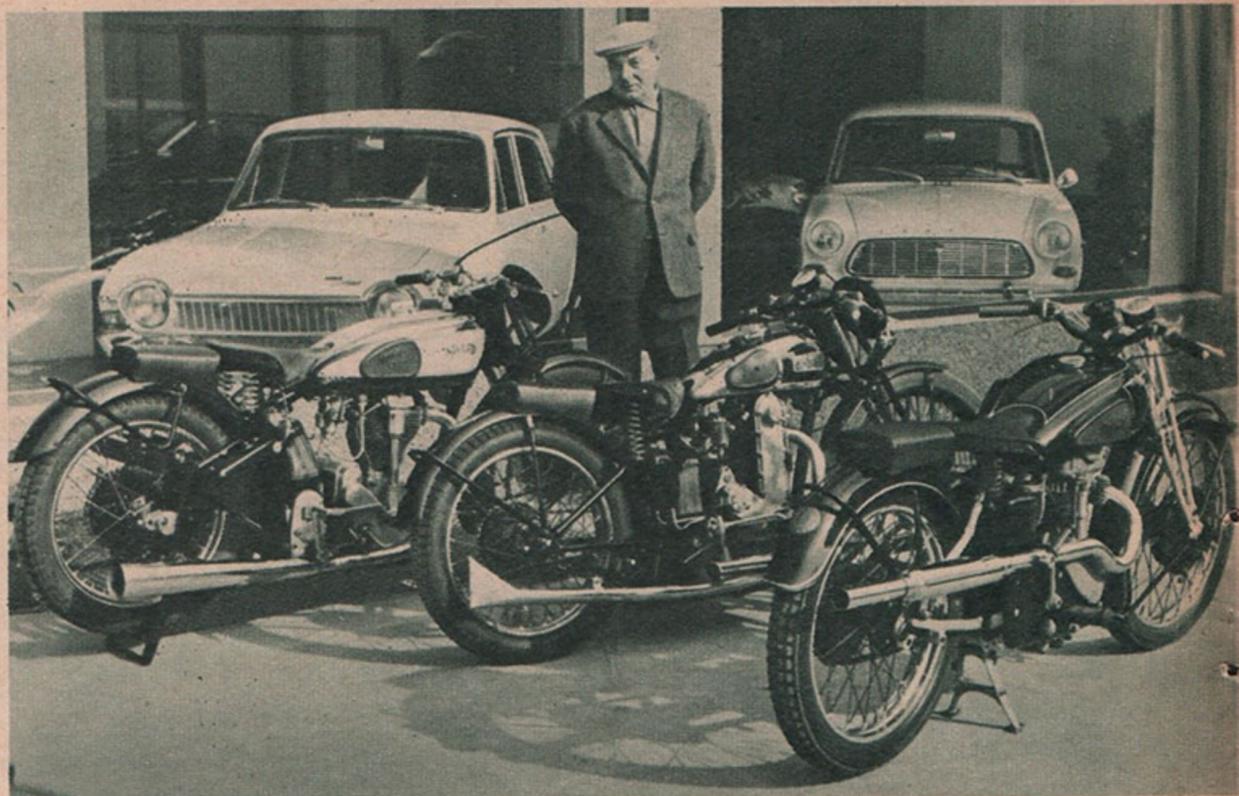
Klasse 250 ccm (16 Runden = 128,880 km): 1. Ph. Read (Yamaha), 1:03.46,2 = 121,260 km/h; 2. L. Taveri (Honda), 1:05.27,7 = 118,127 km/h; 3. B. Schneider (Suzuki), 1:06.43,3 = 115,896 km/h; 4. B. Beale (Honda), bereits 1 Runde zurück. — Schnellste Runde: Ph. Read (Yamaha) und J. Redman (Honda), 3.52,9 = 124,508 km/h.

Seitenwagen (16 Runden = 128,880 km): 1. F. Scheidegger (BMW), 57.42,4 = 108,876 km/h; 2. M. Deubel (BMW), 57.45,9 = 108,766 km/h; 3. G. Auerbacher (BMW), 58.31 = 107,325 km/h.



EIN VETERANEN-BERICHT AUS ÖSTERREICH:

HERR BRANDSTETTER SAMMELT WEITER!



Seitdem ich vergangenes Jahr eine Reise nach Wien in St. Pölten unterbrochen hatte, zieht es mich nun neuerdings jedesmal von der Autobahn herunter, wenn mich eine Fahrt von Salzburg nach Wien führt. Natürlich zu Herrn Brandstetter, dessen Beharrlichkeit und Liebe, alte Rennmotorräder aufzuspüren und instandzusetzen, weiterhin anhält. Gerade die erste Veröffentlichung im MOTORRAD über seine herrliche Sunbeam und Scott (Heft 16/63) hat ihm viele Freunde alter Motorräder ins Haus geführt und seinen manchmal erlahmen wollenen Eifer stark belebt.

Heute stelle ich in einem kurzen Zwischenbericht Herrn Brandstetters neue Erwerbungen vor. Sicher läßt sich die Sammler- und Renoviertätigkeit des St. Pöltner Ford-Händlers nicht mit der seit Jahren gepflegten und hochgehaltenen Tradition englischer Motorradliebhaber vergleichen, die viel ältere Stücke ihr eigen nennen. Trotzdem möchte ich aber für meinen Landsmann eine Lanze brechen, weil er der erste Motorrad-Liebhaber in Österreich ist, der weder Mühen noch Kosten scheut, um technisch und sporthistorisch wertvolle Stücke vor dem Schrotthändler und dem Vergessenwerden zu retten. Dazu fehlt in Österreich jedes Gegenstück. Deshalb ist er in meinen Augen ein echter Veteranen-Pionier, auch wenn sein ältestes Stück „erst“ Baujahr 1928 ist. Die Jahreszahl tut der Liebe zu Motorrädern keinen Abbruch, wie man gut aus den Bildern seiner neuesten Glanzstücke ersehen kann. Ich darf sie nun kurz der Reihe nach vorstellen.

Zunächst einmal die drei klassischen englischen Sportmaschinen, die im Bild geschlossen vor

ihrem Besitzer stehen: eine Norton-International, Baujahr 1939 (der Jahrgang ist an dem in den Getriebedeckel miteingearbeiteten Fußschaltungsautomaten zu erkennen; auch die glatte Ausführung der Geradweg-Hinterradfederung ist ein weiteres Indiz für das letzte Vorkriegsbaujahr). Den Tank und den Auspuff hat Herr Brandstetter dem Manx-Modell nachgebildet. Der Motor ist bereits in Leichtmetallausführung! Das nächste gute Stück ist eine 38er Rudge Ulster in Touring-Trim, aber mit Bronzekopf. Herrlich der leicht bedienbare Mittelständer. Man strengt sich gar nicht an, das Ding auf den Kippständer zu bekommen. Dann kommt schon etwas Seltenes, die 31er AJS-Nocke, wie sie in Deutschland genannt wurde. In Österreich hieß sie in Sportkreisen die „Kettel-AJS“. Leider ist die bekannteste Maschine dieser Sorte, die Friedrich Cerny auf der Straße und der Sandbahn zu vielen Erfolgen führte, nicht mehr aufzutreiben. Ein DP (displaced person) hat dieses sporthistorisch wertvolle Stück außer Landes gebracht, und so hat Herr Brandstetter die

Bild oben:

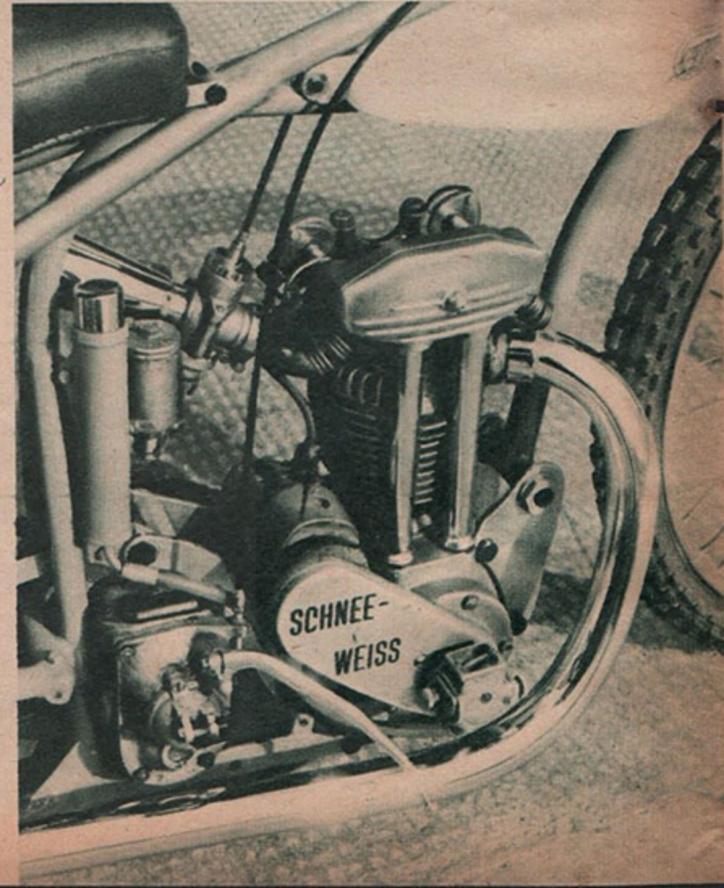
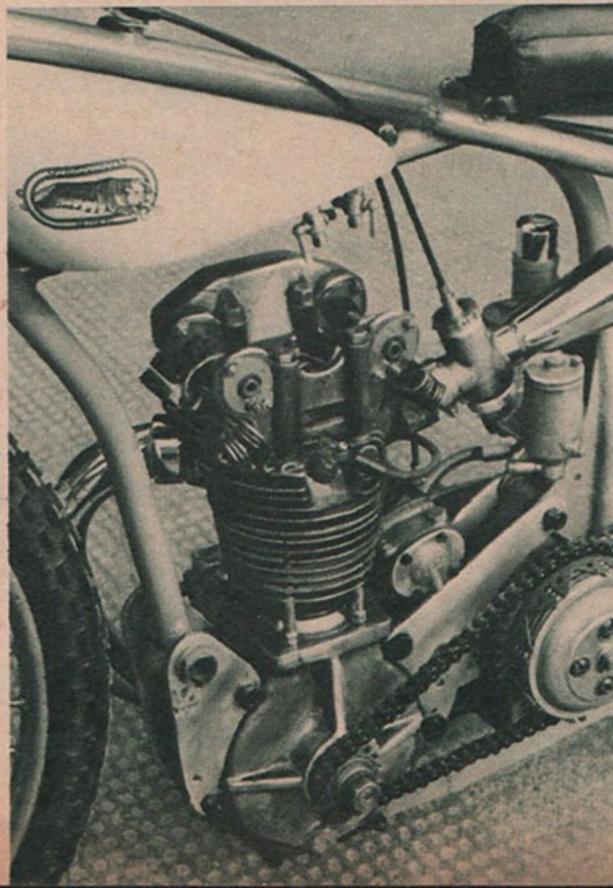
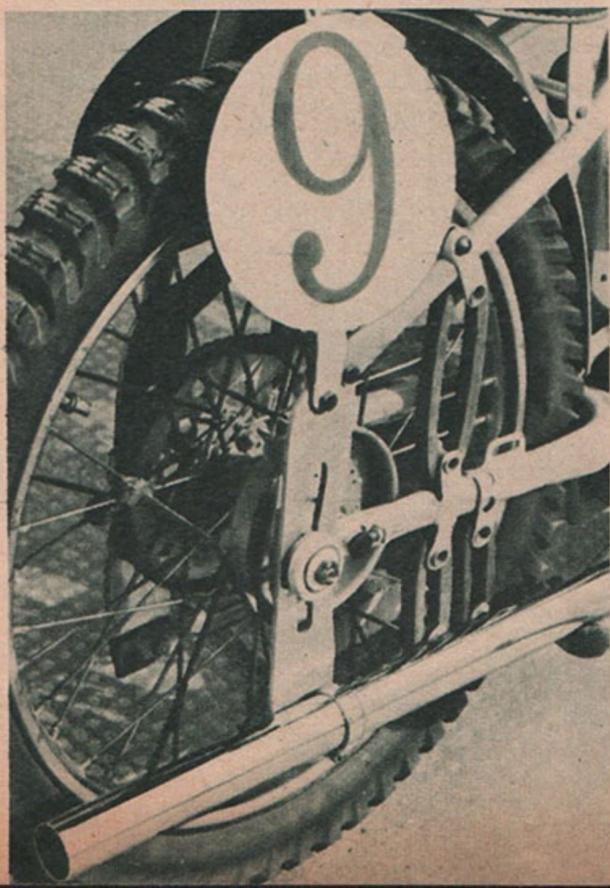
Welcher echte Veteranen-Liebhaber würde nicht mit gleicher Freude und gleichem Stolz auf diese wertvollen Stücke blicken wie hier der Herr Brandstetter, der damit unersetzliches technisches Gut vor der Vergessenheit bewahrt?

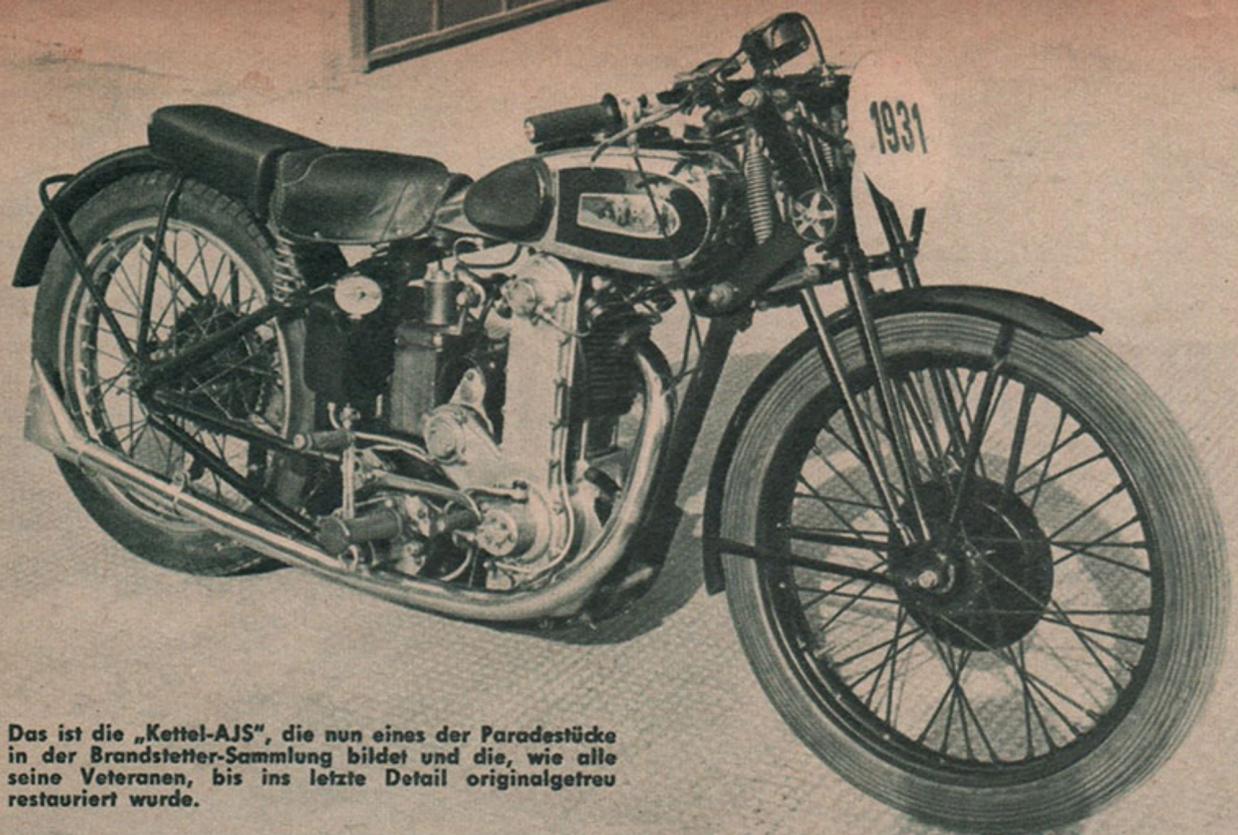
Unten links: Die interessante Hinterradfederung mit Gummi-Zugfedern, die sich der Österreicher Schneeweiß an seine Bahnmaschine baute: hinten zusätzlich geführte Schwinge! **Mitte:** Nicht nur das Fahrgestell der Schneeweiß-Maschine war der Konkurrenz haushoch überlegen – der von ihm zurechtgemachte Husqvarna-Motor, der hier von der Antriebsseite gezeigt ist, war es nicht weniger. **Rechts:** Der Husqvarna-Motor von der Steuerseite.

große Vergangenheit der schnellen AJS in Österreich mit einem Modell konserviert, das in dieser Form als für die Straße zugelassene Rennsportmaschine mit Instrumentenbrett am Tank und einem Kickstarter versehen war. Auch die Batterie und Zündlichtmaschine deuten auf die voll straßenverkehrstaugliche Ausrüstung hin, wurden aber mit Absicht so belassen.

Nun zu den zwei Stücken, auf die Herr Brandstetter besonders stolz ist. Einmal die Original 350 ccm Schneeweiß-Husqvarna, mit der der unvergessliche Wiener Europa-Sandbahnmeister unzählige Erfolge errungen hatte. Sie ist nicht nur des seltenen Motors wegen besonders wertvoll, sondern auch wegen des Rahmens. Meines Wissens war es nämlich Schneeweiß, der 1936/37 bei Bahnmaschinen den Schwingrahmen mit Gummibandfederung kreierte und nicht zuletzt dieser speziellen Motorsportart zu einem gewichtigen Schritt nach vorne verhalf. Jahrzehntlang galt das Schneeweiß-Fahrgestell unter den Bahnfahrern als non-plus-ultra, und erst in den letzten Jahren ist durch das noch leichtere Hofmeister-Fahrgestell ein echter Fortschritt im Rahmenbau bei diesen Spezies eingetreten.

Die von Herrn Brandstetter restaurierte Schneeweiß-Spezial war dessen Lieblings-Motorrad, weil er es kurz vor dem Einmarsch der Russen in Österreich während der letzten Kriegstage per Achse in ein Versteck auf dem Lande, nahe dem Semmering, gefahren hatte. Das müssen Sie sich einmal vorstellen, mit einem etwa 1:15 verdichteten Alkoholmotor mit nur einer Bandbremse am Hinterrad über Land zu fahren! Als Schneeweiß dann beim ersten Badner Bahn-





Das ist die „Kettel-AJS“, die nun eines der Paradestücke in der Brandstetter-Sammlung bildet und die, wie alle seine Veteranen, bis ins letzte Detail originalgetreu restauriert wurde.

rennen, im Frühjahr 1946, damit siegte, ließ ihn der sowjetische Stadtkommandant von Baden auf die Tribüne holen und bat ihn, am nächsten Tag zur Kommandantur zu kommen. Schneeweiß kam diesem sonderbaren Wunsch mit gemischten Gefühlen nach und erhielt dafür den wohl wertvollsten Siegespreis seiner Laufbahn, seine verschwundene 500 ccm-Husqvarna-Maschine zurück, mit der er 1937 in Prag die Europameisterschaft gewonnen hatte und mit der er dann auch 1949 in Graz so tragisch ums Leben kam, als er mit Gunzenhauser kollidierte. Beide Maschinen gingen dann in den Besitz von Fritz Dirl über, der die mindestens ebenso glanzvolle Nachfolge des großen Wiener Sandbahnfahrers antrat und auch für seinen Sport das Leben ließ. Nun hat die 350er Husqvarna-Schneeweiß ihre würdige Heimstätte bei Herrn Brandstetter gefunden. Vielleicht erwacht sie eines Tages wieder zum Leben — wer weiß es. Und nun zum letzten Stück des Zwischenberichtes, auch wenn es noch nicht ganz fahrfertig ist, zur 250 ccm Rudge Replica, einer vierventiligen Straßenrennmaschine, Baujahr 1933. Sie war im Besitze eines Wiener Rudge-Liebhhabers, der sie aber wegen finanzieller Schwierigkeiten abgeben mußte. Sie ersteht nun, wie die anderen Maschinen, wieder im vollen Glanze und wird im Sommer bei einem privaten Bergrennen, ebenso wie die anderen Maschinen des St. Pöltner Motorrad-Liebhhabers, zum Leben erweckt.

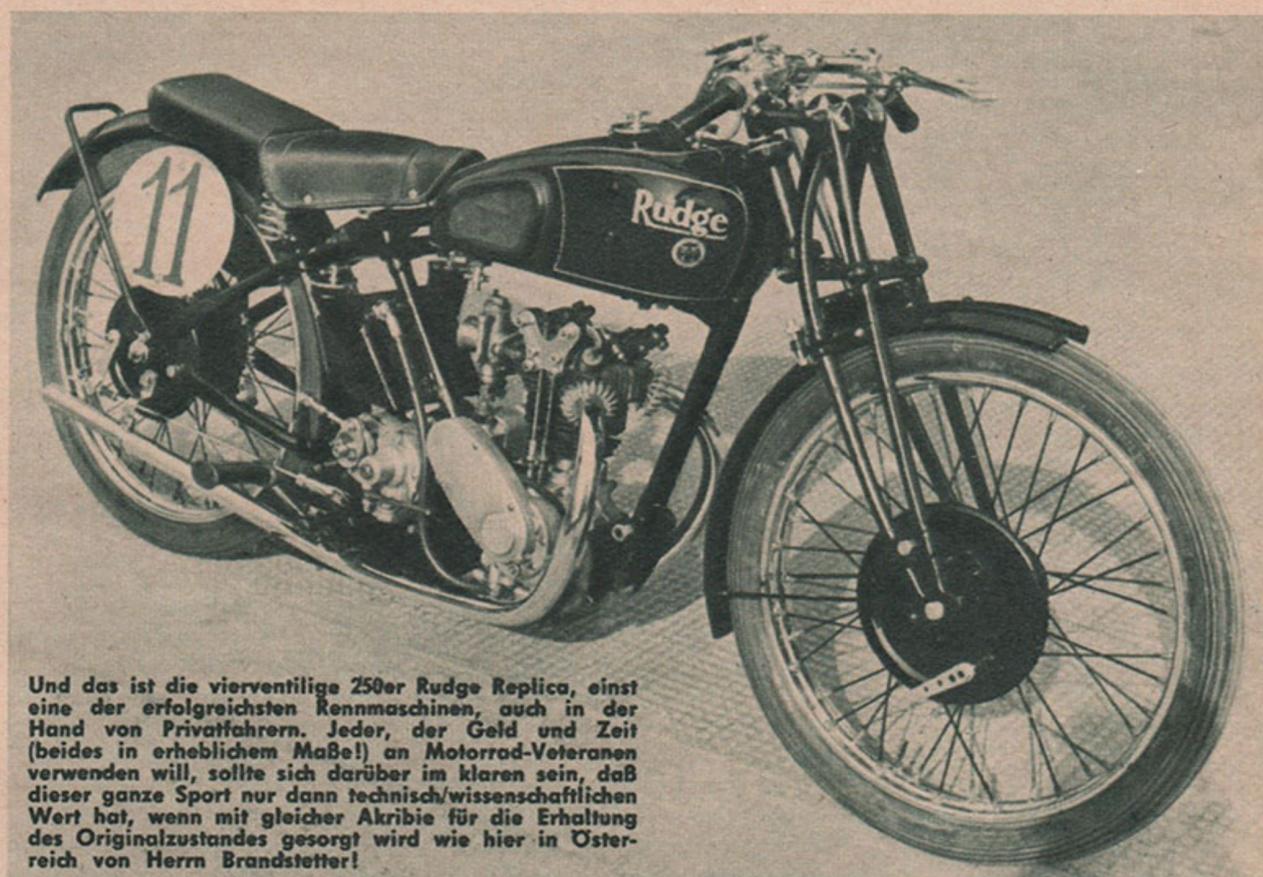
Herr Brandstetter hat nämlich einen wundervoll gelegenen Landsitz an der Donau, in der Wachau, zu dem eine etwa 1 km lange Bergstraße hinaufführt. Sie wird derzeit geteert, und im Sommer wird es dann dort ein Bergrennen

nur mit Veteranen-Rennmaschinen geben. Im Sattel werden alte Sportgrößen, wie Fritz Cerny, Michael Gayer, Hermann Deimel, Peppi Walla und andere mehr, sitzen. Wenn ich schön artig bin, läßt mich Herr Brandstetter vielleicht die kleine Rudge fahren, weil der renommiert

teste Rudge-Fahrer der 30er Jahre, Peppi Illichmann, seine eigene Maschine fahren soll. Die habe ich nämlich vor wenigen Tagen selbst erworben. Es ist eine ehemalige Trainingsmaschine von Graham Walker, die dieser dann in Österreich verkaufte, als ein über Gebühr in die Länge gezogener Urlaub im Salzkammergut auch finanziert werden mußte. Mein stiller Kummer ist nur, daß Illichmann — er lebt heute als wohlbestallter Gießereibesitzer in Altmünster am Traunsee — der Ex-Walker-Rudge einen eigenen Benzin- und Öltank verpaßt hatte und Austro-Alpha darauf schrieb. Vielleicht lasse ich mich aber belehren, daß gerade das besonders wertvoll ist und suche nicht weiter nach meiner in den ersten Nachkriegsjahren gefahrenen zweiventiligen Rudge (die nach Norddeutschland verkauft wurde), nur weil sie einen so schönen langen Original-Werks-TT-Tank hatte.

Nun bin ich aber vom Thema, den Motorrädern des Herrn Brandstetter, stark abgekommen. Er hat nämlich noch weitere Stücke in Arbeit, ich verrate aber nicht welche, sonst wird er von Angeboten überschwemmt. Der nächste Veteranen-Bericht aus Österreich ist also nach dem Wachauer Privat-Bergrennen fällig. Dann kann ich sicher auch schon weitere Motorräder aus der Sammlung Brandstetter vorstellen.

Dr. Helmut Krackowizer



Und das ist die vierventilige 250er Rudge Replica, einst eine der erfolgreichsten Rennmaschinen, auch in der Hand von Privatfahrern. Jeder, der Geld und Zeit (beides in erheblichem Maße!) an Motorrad-Veteranen verwenden will, sollte sich darüber im klaren sein, daß dieser ganze Sport nur dann technisch/wissenschaftlichen Wert hat, wenn mit gleicher Akribie für die Erhaltung des Originalzustandes gesorgt wird wie hier in Österreich von Herrn Brandstetter!

IN HOCKENHEIM DRÖHNEN WIEDER DIE MOTOREN!

Diesmal ist es allerdings nicht der Lärm von Rennfahrzeugen, sondern der bis zu 380 PS starken Antriebsmaschinen riesiger Erdbewegungs-Roboter. Pausenlos heben diese von einem Mann bedienten „Scrapper“ unweit des ehemaligen Start- und Zielplatzes in einem einzigen Arbeitsgang bis zu 100 Kubikmeter Sand aus und schütten damit die hohen Tribünenwände für das neue „Motodrom“ auf. Der Bau dieser einmaligen Vielzweck-

Anlage für Motor-, Rad- und Pferde-Sportkonkurrenzen, industrielle Testversuche sowie als Zentrum zur Verkehrsschulung ist nunmehr voll angelaufen. Bild links zeigt die Arbeiten an der abbruchreifen Dunlop-Tribüne, rechts einen Blick auf die im Umbau begriffene Ostkurve, die einen neuen Radius erhalten muß (weil sie künftig im Uhrzeigersinn befahren wird). Aleb



ADAC HARZ-HEIDE-FAHRT



HERBERT SCHEK FUHR TAGESBESTZEIT AUF MAICO

Blauer Himmel und strahlender Sonnenschein versprachen bereits am Abnahmetag eine Fahrt in Hitze und Staub auf den sandigen Wegen des Truppenübungsplatzes Bergen, und allorts wurden die luftigen Wellenhofer-Anzüge zurechtgelegt. Erfreulicherweise lag das Fahrerlager in einem ausgedehnten Eichenhain, so daß jeder ein eigenes schattiges Plätzchen finden konnte. Überall wurde noch eifrig gebaut bis zur letzten Minute.

Immer mehr vermitteln die Fahrerlager der Geländespezialisten die gleiche Atmosphäre wie das Fahrerlager eines großen Straßenrennens, wo immer noch einmal Übersetzungen gewechselt und Vergaser neu eingestellt werden müssen. Nur wenige Maschinen sind es noch, die fix und fertig abnahmebereit zum Startort gebracht werden, und dabei könnte man doch zu Hause mit viel mehr Ruhe bauen.

Auch bei BMW bemerkte man bei der nachmittäglichen Probererei, daß irgend jemand daheim falsche, viel zu harte Federbeine eingebaut hatte. Was tun, wenn man die Richtigen nicht dabei hat? Nun, BMW-Leute konnten sich helfen. Sie hängten sich ans Telefon und forderten die gewünschten Federbeine per Flugzeug an. Da diese aber trotzdem erst zu nächstlicher Stunde eintreffen konnten, mußte man die Maschinen abgeben und sich die Erlaubnis einholen, die Federbeine morgens vor dem Start auszuwechseln zu dürfen. Der Fahrtleiter und die Sportkommissare gaben dazu ihren Segen, und so konnte man in Ruhe dem nächsten Morgen entgegensehen. Nichts dagegen zu sagen, es kann überall einmal etwas vorkommen. Wir hoffen nur, daß die Offiziellen genauso aufgeschlossen sind, wenn einem Privatfahrer einmal ähnliches passieren sollte!

Ganz besonders erfreut war man im Fahrerlager, Erwin Schmider wieder gesund und munter zu begegnen, nachdem er wegen seines Sturzes beim Moto Cross-Weltmeisterschaftslauf in Erlangen erst zwei Tage zuvor aus dem Krankenhaus entlassen worden war. Er ist eben doch ein harter Bursche. Die Teilnehmerliste wies wieder eine Rekordzahl aus: 282 Nennungen waren eingegangen; obwohl die 220 km lange Strecke in vier Runden aufgeteilt war, brachte man alle Fahrer unter.

Sonntag morgen 8.00 Uhr ging der erste Konkurrent auf die Strecke. Es wurde trotz des trockenen sommerlichen Wetters B-Zeit ausgegeben, die auch über alle vier Runden beibehalten wurde. Bereits um 13.39 Uhr war für den ersten Fahrer der Wettbewerb schon wieder beendet. Wird heute wirklich um soviel schneller gefahren? Vor Jahren fuhr man noch von morgens 6.00 Uhr bis 14.00 oder 15.00 Uhr. Sind die Streckenlängen von 220 bis 250 km doch zu kurz? Vielleicht sollte man die Distanzen der Geländestrecken doch wieder vergrößern und vielleicht würde man damit auch erreichen, daß der Goldmedaillensegen etwas eingedämmt wird. Selbstverständlich müßten dabei stets die Streckenverhältnisse Berücksichtigung finden.

Gleich in die erste Etappe waren die sechs Trialprüfungen eingebaut. Wie „im hohen Norden“ nicht anders zu erwarten, spielten sich diese in einer Sandkuhle ab. Das brachte besonders für die kleinen Maschinchen einige Schwierigkeiten mit sich, und so wurde viel auf „drei“ gefahren. Auf der gesamten Strecke mußte hauptsächlich mit Sand und Staub gekämpft werden. Wie groß die Staubentwicklung teilweise war, zeigte eine für den Betroffenen zwar bedauerliche, aber doch irgendwie nette Story:

Als am Morgen drei vierrädrige Zuschauerfahrzeuge zu einem bestimmten Streckenpunkt gelangen wollten, fuhren diese dicht hintereinander. Durch die von den vorausfahrenden Fahrzeugen aufgewirbelte Staubwolke verlor der letzte Wagen die Sicht und fuhr schnurstracks in einen Bach, wo er

Oben: Der lange Schek gehört zu den Unverwüstlichen – und die Maico gehört wohl nach wie vor zu den deutschen Motorrädern, mit denen man im Sport rechnen muß!

Unten links: Über Nacht waren die neuen (alten) Federbeine aus München auf dem Luftweg eingetroffen, und vermöge der erteilten Ausnahmegenehmigung baut hier

dann während der ganzen Veranstaltung liegen blieb und den vorbeibrausenden Fahrern Rätsel aufgab, wie er auf dieser schnurgeraden Strecke dort hineingelangen konnte.

Der Rundkurs war in vier Zeitkontrollen aufgeteilt, wobei die ersten beiden Etappen reichlich, die dritte und vierte Etappe etwa passend bemessen waren. Leider war die vierte Kontrolle zugleich Tankkontrolle und wurde dazu für manchen etwas knapp. Etliche Fahrer mußten deshalb nach der Uhr tanken.

Besondere Geländeschwierigkeiten konnten schon auf Grund des ausgesprochenen „Schönwetters“ nicht geboten werden. Lediglich die Sonderprüfung stellte einige Anforderung an die Kondition der Fahrer, denn beim Durchfahren derselben kam man sich wie beim Wellenreiten bei starkem Seegang vor. Hier nötigte Leo Zeller mit seiner Beinprothese allen, die ihn sahen, Bewunderung ab. Er wurde mit seiner Hercules auch Fünfter in der Klasse bis 175 ccm. Das ist schon eine unwahrscheinliche Leistung.

Bereits während des Starts der letzten Fahrer kamen die zuerst gestarteten Teilnehmer aus der ersten Runde in die Zielkontrolle zurück, und schon bei Zeitkontrolle 1 biß sich die Schlange dann in den Schwanz. So kam es auch, daß sich auf der Sonderprüfung gewertete und nicht gewertete Fahrer gleichzeitig bewegten, was aber auf Grund der Breite der Sonderprüfung zu keinen nennenswerten Behinderungen führte. Für die Ausweiskontrolle und die Gespanne war eine Umleitung vorgesehen, was, weil offenbar keine Selbstverständlichkeit, anerkennend bemerkt wurde.

Leider gab es vor der Sonderprüfung wieder die übliche leidige Warterei mit neutralisierter Zone, die den Bestimmungen des Park fermé unterliegt. Es gab bis jetzt eben wohl nur einen Veranstalter eines Geländemeisterschaftslaufes, der von der Sonderprüfungsstartfolge aus zurückrechnete und sich einen feuchten Staub um die eigenwillige morgendliche Startfolge scherte, die sich daraus ergab.

Prompt gab es in der neutralisierten Zone wieder einige Wertungsausschlüsse wegen irgendwelcher Bauereien. Darunter leider auch Lorenz Specht, dessen Maschine vor der Sonderprüfung nicht mehr anspringen wollte. Leute, ihr wißt doch nach dem Vorfall Witzel in Delmenhorst endgültig, daß darauf aufgepaßt wird! Wenn die Maschine nicht mehr anspringt, dann schiebt halt in die Sonderprüfung und baut dort nach dem Start. Es gibt doch zwei Sonderprüfungsläufe, von denen nur der schnellere gewertet wird!

An der Zeitkontrolle vor der Sonderprüfung fiel auch Nachtmann mit seiner BMW aus. Wie sich herausstellte, war der Gummi des Silentblocks an der rechten unteren Federbeinaufhängung herausgequollen und nicht mehr hineinzubringen, so daß hier, mit viel Luft dazwischen, Metall auf Metall schlug. Schade drum, aber so war der Weg frei für Manfred Sensburg zum Klassensieg. Er blieb ja trotzdem in der „Familie“!

Herbert Schek war wieder einmal glänzend in Form und konnte auf der Maico die Tagesbestzeit mit 5,23 herausfahren.

Eine Überraschung gab es in der 175er Klasse. Hier wurde Klassensieger Erwin Haselbauer auf seiner betagten DKW mit einer Zeit von 5,42. Hoffentlich ist da kein Lapsus passiert, denn inoffizielle Zeitnahmen hatten einmal 6,10 und das anderemal 6,12 verzeichnet, was immer noch eine sehr gute Zeit wäre. Der Zweifel an diesem Überraschungssieg ging bei einem Industriemann so weit, daß er sich hinsetzte und einen nicht ganz feinen Protest aufsetzte. Mit diesem ging er dann zu einem Privatfahrer seines Fabrikates, der diesen Protest, wohl mehr verschüchtert als willig, auch

Manfred Sensburg sie in seine Maschine ein. Daß Nachtmann mit seinen Federbeinen dann noch Ärger hatte, lag mal ausnahmsweise nicht am Federbein selbst. Unten rechts: Denn ansonsten kann man sich nur immer wieder fragen, wie unendlich schwierig es wohl sein muß, brauchbare Federbeine zu bauen; der Z.U.-Monteur ist auch gerade beim Auswechseln!



Mit der 75ccm-Zündapp gewann Günter Sengfelder den

ALPENPOKAL

In Österreich ist es Tradition, daß es zunächst noch so scheußlich aussehen kann — es endet gemütlich. Das traf auch auf die Internationale Zweitagesfahrt zu: mit Dauerregen empfingen die Gastgeber in Velden am zunächst gar nicht lieblichen Wörther See die Konkurrenten aus beiden Teilen Deutschlands, Polens und des eigenen Landes, 76 an der Zahl. Am zweiten Fahrtage wurde es trocken, und als die Fahrer ihre Maschinen im parc fermé abgestellt hatten, schien die Sonne so freundlich wie nie, so daß sich auf und im Wörther See der tollste Badebetrieb mit bikinisierten Badenixen, mit gischenden Motorbooten und Segelbooten entwickelte.

Auf die Zweitagesfahrt übersetzt hörte sich das für den ersten Tag aus dem Munde des Alpenpokalgewinners Sengfelder so an: „Heut' hast du nicht mal Zeit zum Essen gehabt!“ Andere drückten es etwas drastischer aus, wieder andere blieben sachlich: „Zeit zum Kette ölen? Ach, du liebe Zeit!“ Für den zweiten Tag gab Brinkmann die Charakteristik: „Was ist denn bloß los, heute haben wir ja direkt Zeit für alles!“ Dabei fiel ihm ein Brötchen in den Kies.

Fahrtleiter Basch experimentierte gewissermaßen mit der Zweitagesfahrt. So setzte er für sämtliche Konkurrenten aller Klassen für die 355 km des ersten und die 385 km des zweiten Tages den gleichen Durchschnitt von 50 km/h an. Das konnte für die „Kleinen“ nicht gut gehen. Also ließ er sich für die 50 und 75 ccm-Klasse zu einer Zeitzugabe von 15 Minuten für den ganzen Tag breitschlagen. Zum Experiment gehörte weiter die tägliche Startprüfung mit 60 Gutpunkten für den, der am schnellsten wegkam. Aber: die Fahrer konnten nicht mehr, wie bei den Six Days, morgens zehn Minuten vor dem Start an die Maschine. Nein: die Freiwillige Feuerwehr Velden schob sie von ihrem Standplatz an den Start. Bester Start am ersten Tag: der Österreicher Weiß auf 175 ccm Puch in 5,4 Sekunden, schlechtest: Braun-München auf 50 ccm KTM, 58,6 Sekunden. Am zweiten Tag standen bereits zehnmal 60 Sekunden zu Buch, darunter auch für Edelweißgewinner Schek! (Es wurde viel darüber theoretisiert, ob einem Teilnehmer durch dieses Punktsystem für den Start das Edelweiß verlorengehen kann.) Klar, daß am Abend des ersten Tages, den nur 20 strafpunktfrei und 15 gar nicht am Ziel erlebten, die 50 km/h die meisten kitzelten. „An den Zeiten muß der Basch was tun, da kommt er diesmal nicht drumrum.“ Aber denkste: es erfolgte kein Protest, also brauchte „der Basch“ auch nichts zu tun.

„Meckerpunkt“ war natürlich auch die Schilderei. Aber da hatte der Fahrtleiter sich schon in der Ausschreibung gesichert und keine Gewähr für die Richtigkeit übernommen, sondern den Fahrern „selbst beizubringende Spezialkarten“ empfohlen. Allergischer Punkt waren weiter die Weidegatter. Die ersten klagten, daß sie sie einzeln hätten aufmachen müssen, die letzten behaupteten, daß die Bauern sie vor ihnen schon wieder zugemacht hätten. Sengfelder hatte sogar Kühe in der Sonderprüfstrecke. „Wenn jetzt der Brandl den roten Anzug angehabt hätte, was meinst', was da los gewesen wäre!“ meinte er am Ziel. Die Gatter, war Werner Salevskys samt seiner Betreuer Ansicht, hätten dem Mitteldeutschen den von Sengfelder errungenen Alpenpokal gekostet. Aber alle Vorstellungen bei Fahrt-



leiter Basch blieben vergeblich — er wollte Salevsky lediglich eine Minute für die Sonderprüfungszeit zugeben. „Aber dann sind Sie immer noch nicht der Beste“, meinte er. Sengfelder bewies im Gespräch seine sportliche Haltung: „Den Alpenpokal hätte Salevsky verdient.“ Aber er hatte ihn gewonnen, wenn auch der Mitteldeutsche in fünf der sechs Sonderprüfungen die Tagesbestzeit herausgeholt hatte.

Als alles schon friedlich auszuklingen schien, kam noch ein Knalleffekt: bei der Nachprüfung der Maschinen der Edelweißgewinner und Klassensieger wurden an drei Maschinen fehlende Markierungen festgestellt. Die Aufregung schlug hohe Wellen. Motorräder ausgefallener Konkurrenten wurden noch spät abends zur Fahrtleitung als Beweismittel dafür geschleppt, daß an ihnen nichts zugunsten des Gewinners ausgetauscht worden war. Fahrer und Betreuer waren weiß, schwebten bis gegen 23 Uhr in Ungewißheit. Besonders die Fahrer, die hatten ja das Markierungsprotokoll unterschrieben. Aber Fahrtleiter Basch ging ein, daß, wenn einer schon was austauscht, er auch schon dafür sorgen würde, daß das Farbkleckschen auf das „neue“ Teil mitkommt, daß ohne dies die Naivität doch zu groß wäre. Und: „Bitt' schön, auch bei uns kann mal ein Fehler unterlaufen!“ Auch Basch kämpfte innerlich mit sich und den vielen Gesichtspunkten — aber schließlich ließ die Jury die beanstandeten Fahrer in der Wertung. Hurra! Das Blut kehrte in verschiedene Gesichter wieder zurück.

Bilanz: In sieben von neun Klassen deutsche Klassensiege, in dreien MZ-Erfolge, in zwei Hercules, je einmal Zündapp, Puch vorn. Für Zündapp — mit einer 75er! — nicht nur der Alpenpokal, sondern auch durch Sengfelder, Brandl und Volker Kramer allein drei Edelweiß, das auch an Augustin (Hercules) und Schek (Puch) fiel.

Als einzige Mannschaft der Bundesrepublik Zündapp III mit Holy, Brandl, Sengfelder eine Bronzemedaille. In den Klassen bis 50, 500 und über 500 ccm kein einziger strafpunktfrei, in der Klasse über 500 ccm keine Medaille vergeben. Insgesamt nur 15 goldene, davon 14 an deutsche, die Hälfte davon wiederum an MZ-Fahrer. Zündapp: vier Gold, eine Silber, zwei Bronze; Hercules: zwei Gold, eine Silber, eine Bronze. hgs

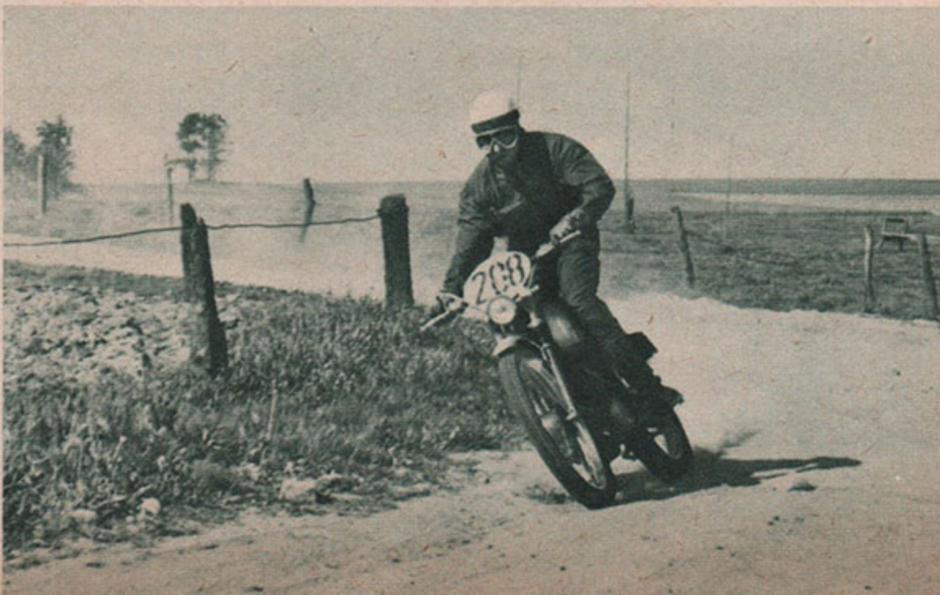
unterschrieb. Der Protest richtete sich wohlweislich nicht gegen die Zeitnahme, denn dagegen gibt es bekanntlich keinen, sondern gegen den Kubikinhalt der Siegermaschine (?). Da aber auch Haselbauer, wie fast alle anderen Fahrer, seine Maschine zum Verladen vorzeitig aus dem Parc fermé entfernt (Privatfahrer müssen noch am gleichen Tag oft hunderte von Kilometern nach Hause fahren, um am Montag wieder am Arbeitsplatz sein zu können!) und zugleich mit seiner Unterschrift jeden Einspruch von vornherein anerkannt hatte, hätte dieser Protest praktisch für ihn den Wertungsausschluß bedeutet; wohl zum Glück für beide Teile ging er aber erst fünf Minuten nach Ablauf der Protestfrist bei der Fahrtleitung ein und konnte deshalb nicht mehr angenommen werden; hätte Haselbauer mit der gleichen Waffe zurückgeschossen, so wäre es wahrscheinlich für den Protestierenden ins Auge gegangen!

Links: Es ist ein Jammer, daß so wenig (praktisch gar kein!) Nachwuchs vor allem für die kleine Gespannklasse da ist. Nun hat man 250 und 350 schon zusammengelegt — und trotzdem wird's nichts; hier Lippke/Autor auf Honda — ausgefallen. Rechts: Dieser Mann verdient es, einmal besonders erwähnt zu werden — Leo Holy, der die

Zu erwähnen wäre auch, daß Rotermundt mit seiner Victoria diesmal der Durchbruch gelungen ist und er sich mit Lehner auf der Zündapp zeitgleich den ersten Platz in der Klasse bis 50 ccm teilte.

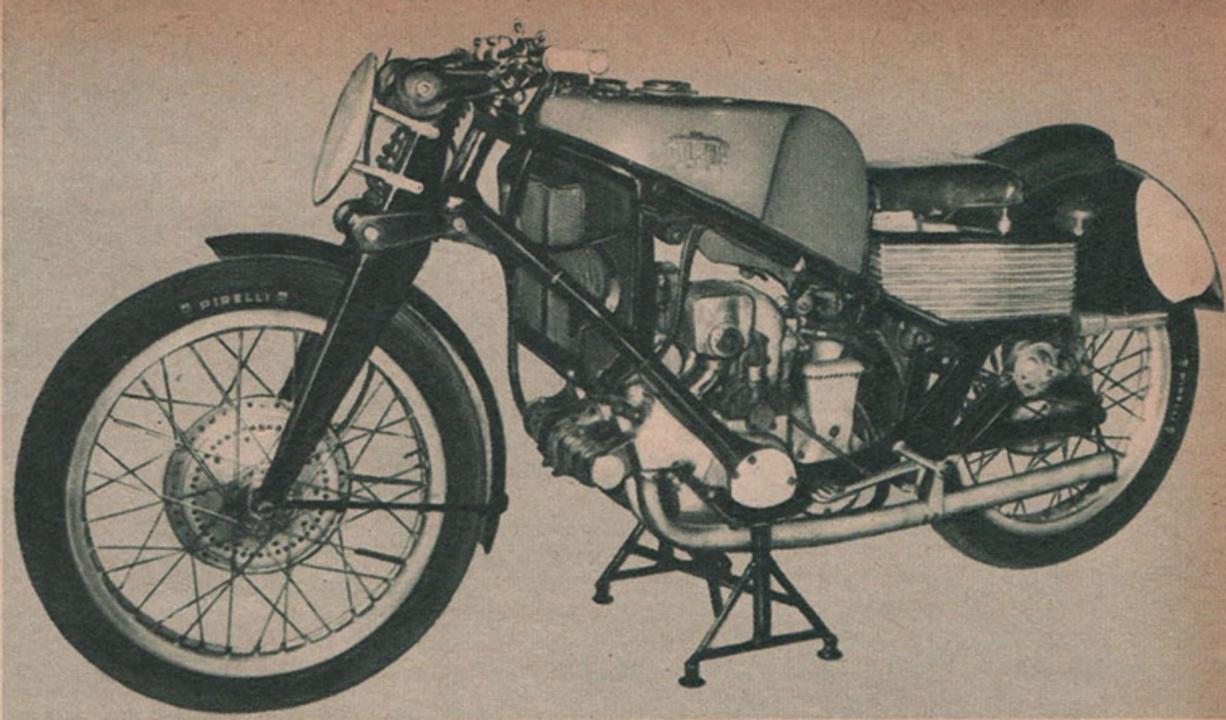
Auch hier gab es wieder ein „Ding“: zuerst wurde Rotermundt allein in der Ergebnisliste als Klassensieger aufgeführt — mit der Begründung, daß man doch nur einen Besten brauchen könne, da man auch nur ein Pokälchen in dieser Klasse zur Verfügung hätte. Das brachte wiederum einen Industriemann in berechtigter Aufregung, und er korrigierte den Fehler eigenhändig in der Auswertungsliste. Was begreiflicherweise einige Unruhe unter den Umstehenden hervorrief. Sachlich war die Korrektur berechtigt, und wie bekannt wurde, hatte auch der Fahrtleiter seine Genehmigung zur nachträglichen Änderung gegeben, aber wo kämen wir hin, wenn jeder in der (Schluß auf Seite 366)

75er-Zündapp fährt und mit ihr in der Meisterschaft derzeit die zweite Position hält. Holy ist ein typisches Beispiel dafür, was einer, dem man zu Beginn seiner Geländefahrpraxis nicht mehr als guten Durchschnitt — allerdings auch eine mächtige Begeisterung für den Sport — attestierte, durch Zähigkeit erreichen kann.



HISTORIE UND ANATOMIE DER

VIERZYLINDER- GILERA



Die Geburtsstunde der Vierzylinder-Gilera schlug 1923, als zwei junge Techniker aus Rom, Carlo Gianini und Piero Remor, einen querliegenden 500er Vierzylindermotor entwarfen und als Muster bauten. Der Motor hatte nur eine obenliegende Nockenwelle, die durch einen Zahnradsatz zwischen den Zylindern angetrieben wurde.

Im darauffolgenden Jahr baute ein anderer Motorrad-Enthusiast in Rom, Graf Giovanni Bonmartini, der mit Gianini und Remor befreundet war, zu diesem Motor ein komplettes Fahrgestell, und die fertige Maschine erhielt die Bezeichnung GRB (Gianini — Remor — Bonmartini). Die Weiterentwicklung dieses Prototyps wurde zunächst bis 1926 fortgesetzt, und in diesem Jahr leistete der Motor 28 PS bei 6000 U/min.

1927 wurde das Triebwerk grundlegend geändert und vor allem auf „gemischte Kühlung“ umgestellt: die Auspuff- und Zündkerzen-Partie erhielten Wasserkühlung, während alle anderen Teile von Kopf und Zylindern luftgekühlt blieben wie bisher. Es gelang mit dieser geänderten Ausführung, die Leistung auf 32 PS bei 6500 U/min zu steigern.

Zwei Jahre später indessen gerieten die Konstrukteure dieses originellen Vierzylinders in finanzielle Schwierigkeiten, nachdem sie sich verschiedentlich erfolglos bemüht hatten, ihre Konstruktion bzw. die Maschine an eine der bekannten großen Motorradfabriken in Italien oder dem Ausland zu verkaufen. Infolgedessen wurde damals das ganze vorhandene Material von der C.N.A. (Compagnia Nazionale Aeronautica in Rom) übernommen, die dem Grafen Bonmartini gehörte. Ing. Gianini wurde samt dem Material mit übernommen, aber er mußte sich nun zunächst einige Jahre lang mit Flugmotoren und Flugzeugen beschäftigen.

Erst 1934 gewann Graf Bonmartini wieder Interesse an Motorrädern, und er veranlaßte, daß eine gänzlich überarbeitete Version der 500er gebaut wurde. Diesmal war der Motor voll wassergekühlt, die Zylinder waren leicht nach vorn geneigt, zwei obenliegende, wiederum durch Zahnräder angetriebene Nockenwellen betätigten die Ventile, ein fußgeschaltetes Vierganggetriebe befand sich im Block, und vor allem erhielt der Motor einen Kompressor. Damit gab er dann auf Anhieb 86 PS bei 9000 U/min ab!

Unten: Der Triebwerksblock der Vierzylinder-Gilera von der rechten Seite; auffällig der verhältnismäßig große Ölsumpf; man sieht, wie hier (im Gegensatz zum später von Remor geschaffenen MV Agusta-Vierzylinder), der Magnetzähler quergestellt ist, weil er von der Kupp-

lungstrommel aus angetrieben wird. — Oben: Die Gilera-Rondine 500 ccm mit Kompressor, wie sie vor dem Krieg in ihrer Klasse nahezu unschlagbar war; dieses Modell steht heute noch im Werkmuseum von Gilera in Arcore.

Unter dem Namen „Rondine“ (Schwalbe) gab die Maschine ein brillantes Debut auf dem Autodrom von Tripolis unter ihren Fahrern Ing. Pietro Taruffi (der mit Remor und Gianini in der Entwicklungsabteilung gearbeitet hatte) und Amilcare Rossetti. Beide eingesetzte Rondine-Maschinen beendeten das Rennen auf dem ersten und zweiten Platz und schlugen damit die sieggewohnten Teams von Moto Guzzi und Norton.

Im darauffolgenden Jahr stellte Ing. Taruffi neue Weltrekorde mit der Rondine auf (über den fliegenden Kilometer, die fliegende Meile mit über 244 km/h), wobei eine teilverkleidete Ausführung der Rennmaschine Verwendung fand. Dann aber verkaufte Graf Bonmartini sein Unternehmen an den Caproni-Konzern, und da man dort keinerlei Interesse an der Motorradentwicklung hatte, ging das ganze vorhandene Material 1936 an die Gilera-Werke in Arcore über.

Bis zum Ausbruch des zweiten Weltkriegs war die Vierzylinder Gilera (-Rondine) überaus erfolgreich: 1939 gewann Dorino Serafini die Europameisterschaft (eine Weltmeisterschaft gab es damals noch nicht), und die Maschine hielt auch weiterhin einige Weltrekorde unter Piero Taruffi: über eine Stunde mit 205 km/h, und 1937 kurzzeitig auch den absoluten Rekord über den Kilometer mit fliegendem Start mit 274 km/h.

1940 dann entwickelte die Rennabteilung von Gilera auf der Basis des erfolgreichen 500er Vierzylinders einen luftgekühlten 250er, bei dem der Aufladekompressor vorn, vor dem Kurbelgehäuse, montiert war — im Gegensatz zum 500er, wo er hinter dem Zylinderblock saß. Diese Maschine kam niemals mehr zum Renneinsatz (weil ja Italien dann in den Krieg eintrat), aber sie diente als Vorbild für die Fünfhunderter, die dann nach dem Krieg bei Gilera entwickelt wurde. Denn schon unmittelbar nach Kriegsende trat Gilera erneut an, und zwar mit einem wassergekühlten Vierzylinder, der nun aber kompressorlos war, nachdem ja die Verwendung von Kompressoren seitens der FIM untersagt worden war. Aber wenn man auch mit dieser neuen Maschine wieder Erfolge erzielen konnte, sowohl in der Solo- wie in der Gespannklasse, so hatte der Motor doch nicht mehr die überragende Leistung und die daraus resultierende

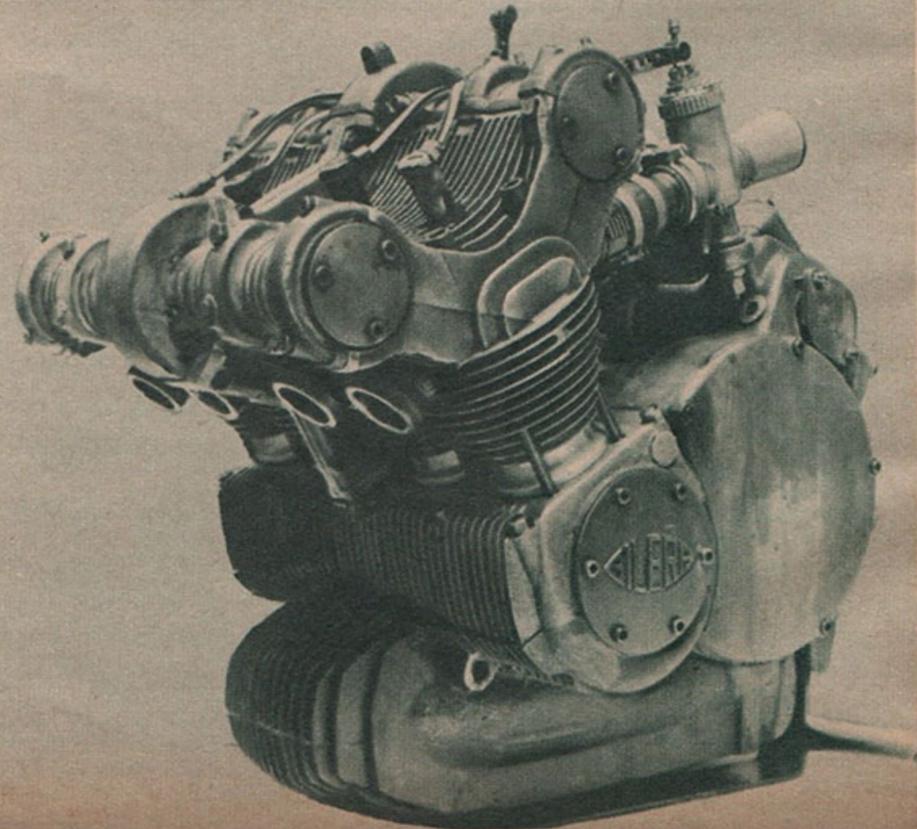
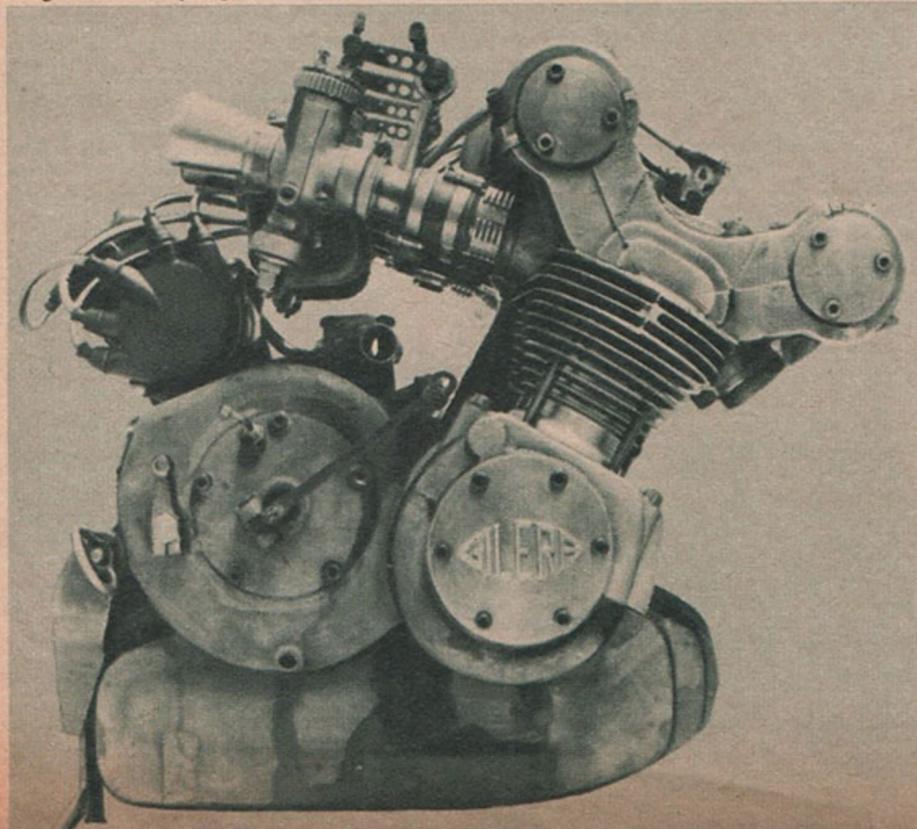
hohe Spitzengeschwindigkeit, die früher einen Ausgleich für die Unhandlichkeit und das hohe Gewicht der Maschine dargestellt hatten (durch den Wegfall des Kompressors war die Leistung von 90 auf 45 PS zurückgegangen!). So entschloß man sich in Arcore, eine neue 500er Vierzylinder zu bauen, und zwar nach den Konstruktionsprinzipien der 250er von 1940.

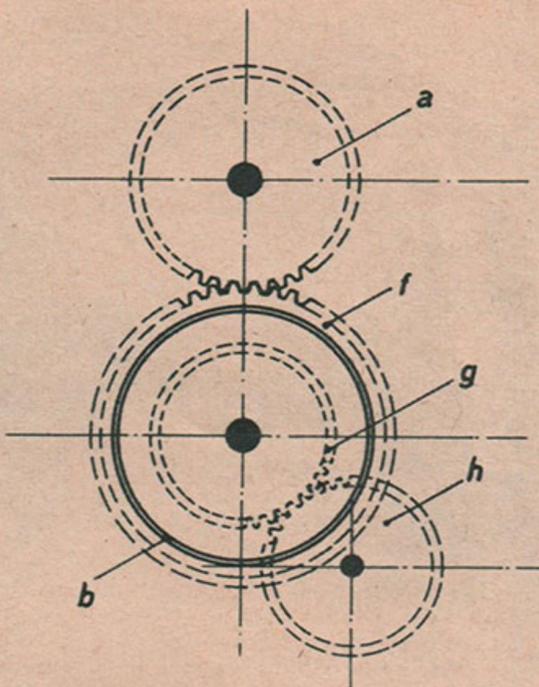
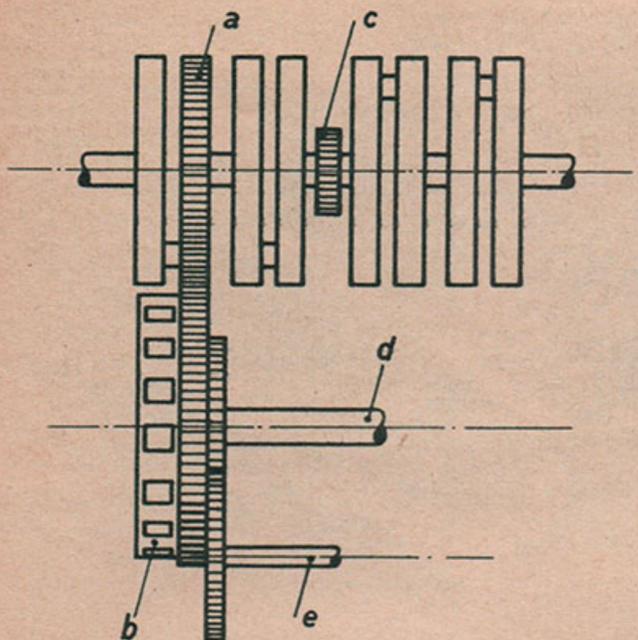
Ing. Remor war wiederum für die Konstruktion verantwortlich, und er schuf die neue luftgekühlte 500er Version so rasch, daß sie Ende 1947 bereits zu den Probefahrten starten konnte. Die Leistung betrug nun 47 PS bei 9000 U/min, das Gewicht aber nur noch 130 kg. 20 Zoll-Bereifung war vorgesehen, eine Vorderradgabel nach dem Parallelogramm-Typ mit gepreßten Stahlblechscheiden, das Hinterrad war in einer Langschwinge gehalten, die durch eine Torsionsfeder abgedefert war; wiederum enthielt der Triebwerksblock ein fußgeschaltetes Vierganggetriebe.

Eine ganze Reihe von Kinderkrankheiten verzögerten den Weg des neuen Vierzylinders zur Spitzenposition zunächst. Den ersten Erfolg erzielte man 1948 beim Großen Preis von Italien, aber dann konnte die Vierzylinder-Gilera bis zum Jahr 1957 (als man sich zusammen mit Mondial und Moto Guzzi entschloß, zunächst bis auf weiteres dem Rennsport fernzubleiben) 11 Weltmeisterschaften gewinnen sowie eine ganze Reihe von überragenden Weltrekordleistungen solo und mit Seitenwagen. So etwa den Rekord über eine Stunde mit 227 km/h in der 350er Klasse, den der unvergessene Bobs McIntyre herausfuhr (die 350er Version des Vierzylinders war Ende 1956 aus dem Fünfhunderter durch eine geringere Zylinderbohrung entwickelt worden).

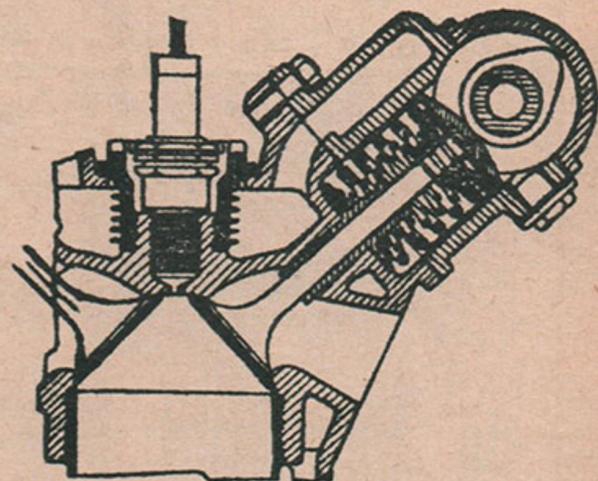
Im vergangenen Jahr kehrten dann die Gilera-Vierzylindermaschinen auf die Rennstrecken zurück, allerdings halboffiziell, als Maschinen der „Scuderia Duke“. In diesem Jahr erfolgt ihr Einsatz wieder direkt vom Werk aus, wenn auch mit einiger Zurückhaltung — aber man muß froh sein, daß offensichtlich bei Gilera doch noch einiges Interesse am Rennsport vorhanden ist. Als Fahrer werden bekanntlich der junge Argentinier Calderella und der italienische „Altmeister“ Alfredo Milani eingesetzt.

— Unten rechts: Ein Blick auf den massigen Triebwerksblock von der linken Seite — unter dem großen Deckel sitzt die Kupplung, nach deren Demontage der ganze Getriebeatz aus dem Gehäuse herausgezogen werden kann.





(heute beinahe unmoderne) Langhubigkeit die thermischen Verhältnisse. Die vier Zylinder stehen einzeln (nur versuchsweise verwendete man bei Gilera einmal Zweizylinder-Blöcke), während die Zylinderköpfe je zu zweit zusammengegossen sind, wie aus unserem Bild hervorgeht. Die Köpfe bestehen natürlich



Der Gilera-Vierzylindermotor, den nun auch Florian Camathias in seinem Renngepann hat, ist ein wunderschönes Stück Motorenmechanik, das ja auch in späteren Jahren wiederholt kopiert wurde — von Italienischen und außeritalienischen Firmen!

Das Hauptteil des Kurbelgehäuses ist ein Elektron-Gußstück, es bildet die untere Hälfte der Kurbelwellenlagerung und enthält den Primärtrieb, die Ölpumpe, das Kupplungs- und Getriebegehäuse und den Ölsumpf. Komplettiert wird das Kurbelgehäuse dann durch die obere Hälfte, in der die langen Stehbolzen für die Befestigung der Zylinder und der Zylinderköpfe sitzen. Die horizontale Teilung des Gehäuses ist wegen der Bauart und der dadurch bedingten Montage der Kurbelwelle erforderlich. Außerdem gehören noch vier Deckel zum kompletten Gehäuse: einer an jeder Seite des Kurbelgehäuses, davon der linksseitige über der Kupplung (nach seiner Demontage kann das komplette Getriebe samt Kupplung ausgebaut werden), und nach Abnahme des rechtsseitigen Deckels kann das Antriebsritzel des Sekundärtriebs ausgetauscht werden.

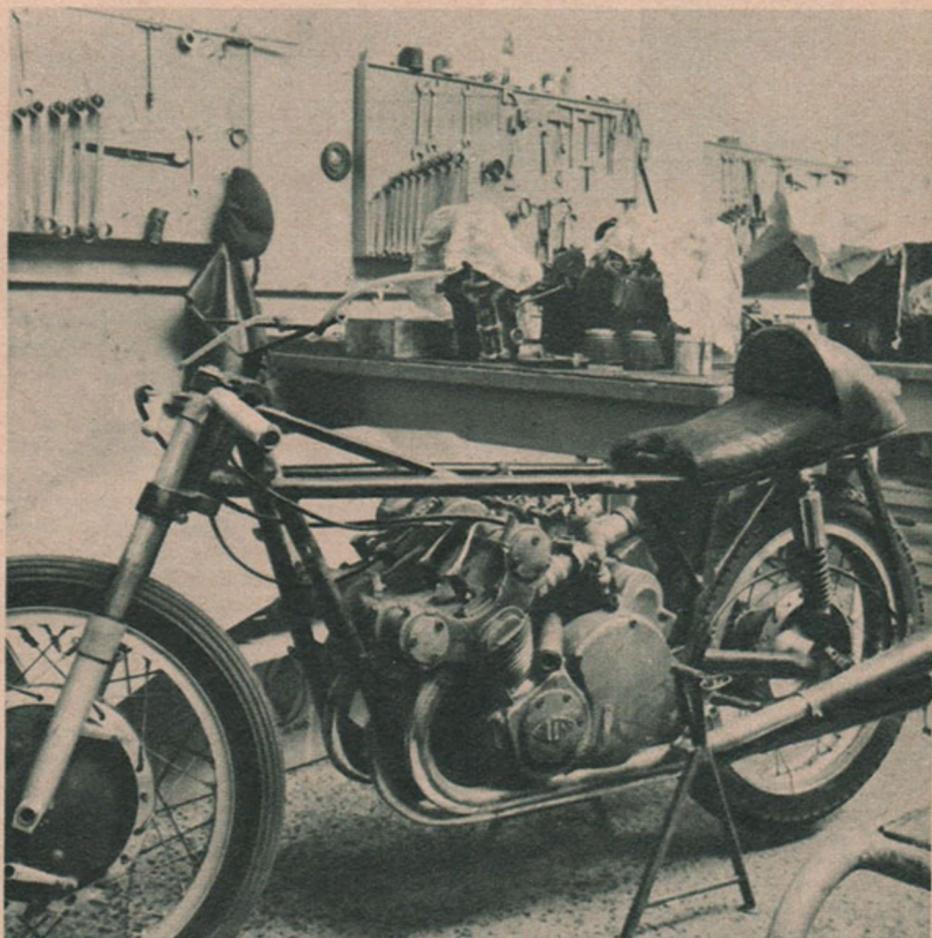
Die luftgekühlten Zylinder sind um 30° nach vorn geneigt (um eine bessere Kühlung der Zylinderköpfe zu erhalten und um außerdem die Bauhöhe zu reduzieren). Es gab verschiedene Ausführungen der Zylinder: Leichtmetall mit Hartchrom-Laufbahn, Leichtmetall mit eingesetzter Guß-Laufbuchse und schließlich auch Leichtmetall mit einer verchromten Laufbuchse. Die besten Resultate erzielte man mit den Schleuderguß-Laufbuchsen.

Die Verrippung der Zylinder ist nicht übermäßig großflächig, und außerdem ist sie an den Innenseiten auch noch „kupierrt“, um die Gesamtbreite des Motors (die tatsächlich nicht mehr als 50 cm beträgt) zu reduzieren. Trotzdem gab es niemals Kühlungsschwierigkeiten mit diesem Motor — wohl nicht nur wegen der erzielten hohen Effektivgeschwindigkeiten, sondern auch deshalb, weil es sich hier noch um einen Langhuber handelt (Bohrung und Hub betragen 52 und 58 mm, was $124,876 = 499,504$ ccm gesamt ergibt). Die 350er allerdings weist die Abmessungen 46 mal 52,6 mm auf, das ergibt 87,416 und insgesamt für die vier Zylinder 349,664 ccm. Zweifellos verbessert diese

Oben links: Schema der Primärkraftübertragung, des Magnetantriebs und des Nockenwellenantriebs: a = Verzahnung der Hubscheibe, b = Kupplungstrommel, c = Antriebszahnrad für Steuerräder, d = Getriebehauptwelle, e = Magnetzündwelle, f = Verzahnung der Kupplungstrommel, g und h = Magnetantriebszahnräder.

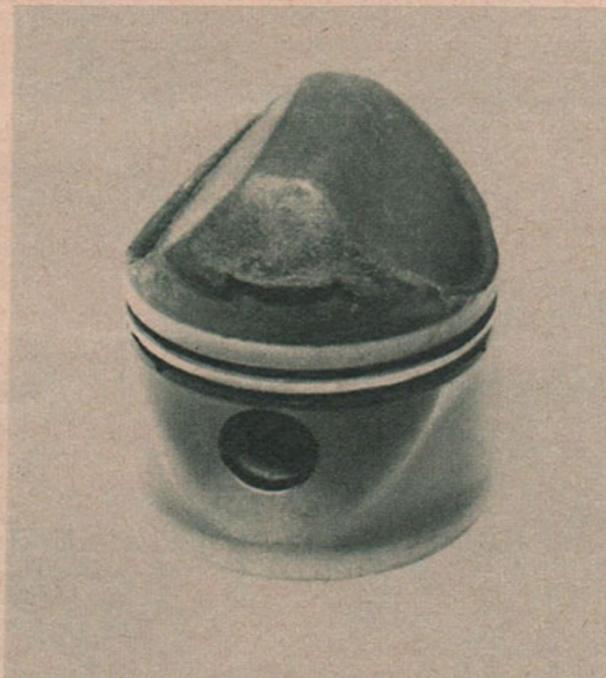
Oben rechts: Ventilbetätigung und Zündkerzensitz mit Schubkanal in den Brennraum.

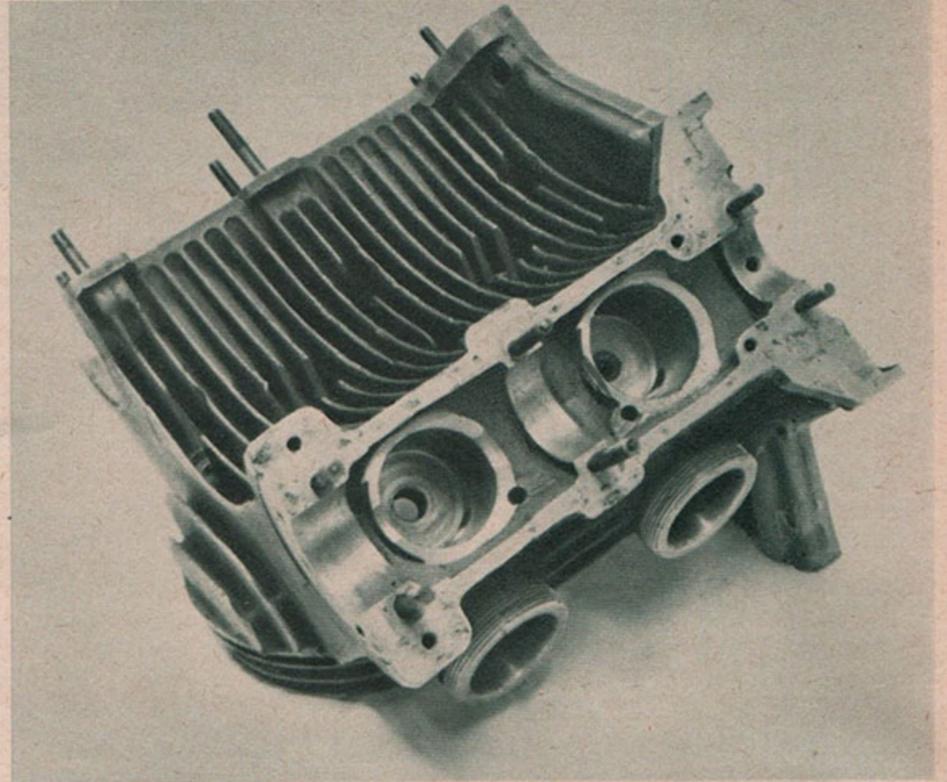
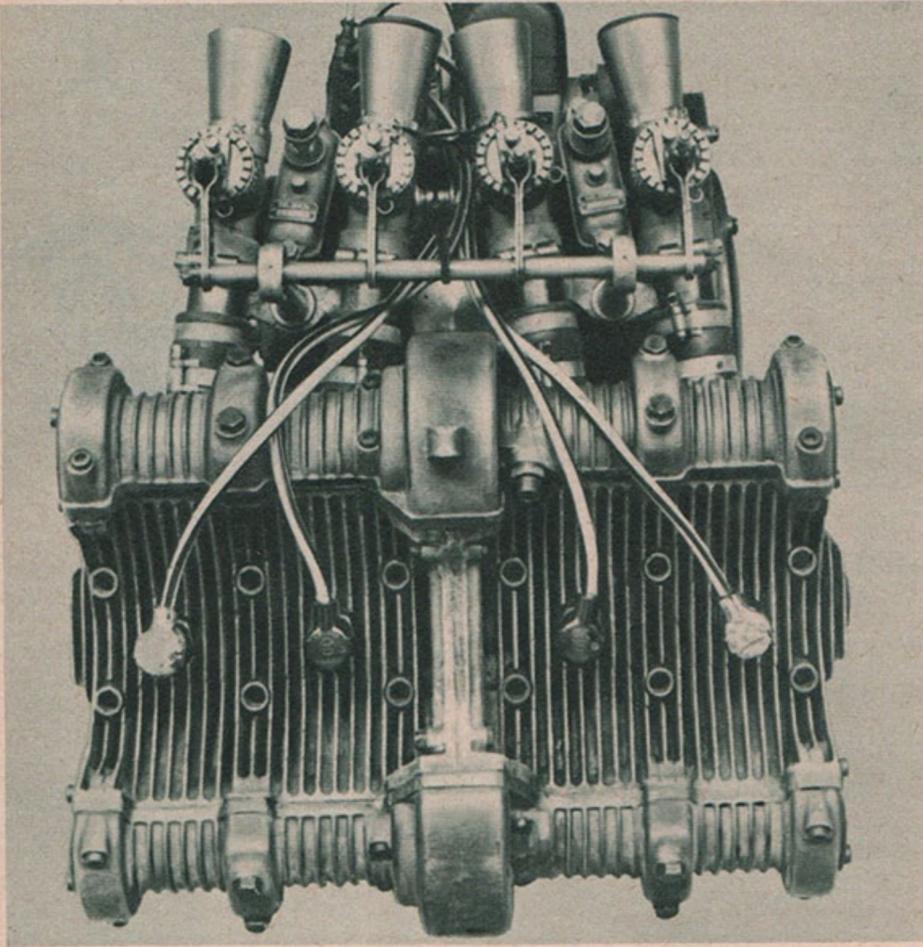
Rechts: Eine Ecke der Gilera-Rennabteilung mit einer der Vierzylindermaschinen, die gerade rennfertig gemacht wird; die Rahmenkonstruktion ist gut zu erkennen und auch manche anderen interessanten Details der Maschine.



Links: Die Ventile — in herkömmlicher Form — sind aus hochwertigstem Material hergestellt, das (kleinere) Auslaßventil ist natriumgefüllt. — Mitte: Ein Kolben des Vierzylindermotors mit dem ungewöhnlich hohen Dom (den der große Ventilwinkel ermöglicht) und den Aus-

sparungen für die Ventilteller. — Rechts: Die Verrippung der einzeln stehenden Zylinder ist nicht übermäßig großflächig und zudem innen noch kupiert, um die Baubreite zu begrenzen.





Links oben: Blick von oben auf die Zylinderköpfe; man sieht die Gummistutzen, an denen die Vergaser montiert sind. — Rechts oben: Die beiden rechtsseitigen Zylinderköpfe mit den großen Bohrungen für die Stößel-Töpfe, den Aufnahmen für die Nockenwellenlager und das Gehäuseteil des Steuertriebs. — Unten links: Das Kurbelgehäuse-Oberteil mit den geteilten Lageraufnahmen für die Hauptlager. — Rechts unten: Das Oberteil in seiner normalen Lage mit einem der Zylinder.

auch aus Leichtmetall mit eingesetzten Stahlsitzen für die Ventile. Die Ventile stehen unter einem Winkel von 100° (Ventilwinkel von 80 und 90° befanden sich auch im Versuch), und die Auslassventile sind natriumgefüllt bei einem Durchmesser, der 15% geringer ist als der der Ansaugventile. Alle Ventile sind mit drei Schraubenfedern ausgerüstet, die in einem Topf sitzen, auf den der jeweilige Betätigungsnocken direkt arbeitet.

Die Verbrennungsräume sind genau halbkugelförmig. Um die größtmöglichen Ventildurchmesser unterbringen zu können, sind die verwendeten 10 mm-KLG-Kerzen (mit Wärmewert 320) nicht genau in Zylinderkopfmittle, sondern genau zwischen den beiden Ventilen so eingesetzt, daß nur ein dünner „Schußkanal“ von der etwas höher liegenden Elektrodenzone der Kerze in den Brennraum führt. Diese Ausführung findet sich übrigens nicht nur auch an anderen italienischen Vierzylindermotoren, sondern auch bei Wagen-Rennmotoren.

Wie die Zylinder, so wurde im Laufe der Weiterentwicklung auch die Pleuellager in verschiedenen Ausführungen gebaut: in einem Stück geschmiedet (und dementsprechend mit geteilten Pleueifüßen und geteilten Käfigen für die Pleuel-Rollenlager), außerdem in verschiedenen Variationen aus mehreren Stücken zusammengepreßt und auch mit Hirth-Verzahnung zusammengesetzt. Diese Hirthwellen (die aus Stuttgart bezogen wurden) kosteten Gilera 1957 nicht weniger als 3 Millionen Lire (das sind immerhin ca. $20\,000$ DM), aber sie brachten insgesamt auch keine günstigeren Resultate als die im Werk aus Einzelteilen zusammengepreßten Wellen, so daß diese Ausführung schließlich beibehalten wurde. Immerhin halten diese „Eigenbau“-Wellen 50 bis 100 Stunden unter rennmäßigen Beanspruchungen aus — und nach festgelegter Betriebsstundenzahl werden sie ausgewechselt, auch wenn sie keinerlei Zeichen von Verschleiß oder Ermüdung zeigen. Auch die anderen hoch-

beanspruchten Teile werden übrigens nach jeweils 50 bis 100 Stunden durch neue ersetzt.

Wie aus den Bildern ersichtlich ist, ist die Welle in drei inneren Rollenlagern gelagert (bei denen die Käfige geteilt sind, um die Montage zu ermöglichen) und außerdem in einem Kugellager an beiden Seiten.

Um die Baubreite so gering wie möglich zu halten, ist die innere Hubscheibe des linken äußeren Kurbelwellenteils mit einer Verzahnung versehen, die in die Verzahnung der Kupplungstrommel eingreift und so den Primärtrieb bildet. In der Mitte der Pleuellager befindet sich das Antriebszahnrad für den Steuertrieb, der über vier weitere Zahnräder die beiden Nockenwellen antreibt. Der ganze Steuertrieb ist in einem Gehäuse in Motormitte gekapselt und läuft dort natürlich im Ölbad — der ganze Motor weist im übrigen keine außenliegenden Ölleitungen auf.

Von der Pleuellager wird auch die Ölpumpe angetrieben, die sich das Öl aus dem 5 Liter fassenden Ölsumpf holt (es wird Castrol SAE 40 verwendet), während der Lucas-Magnetzylinder von der Kupplungstrommel aus angetrieben wird. Man hat auch Versuche mit Batteriezündung gemacht, aber die Magnetzündung erwies sich, zumal die Maximaldrehzahl des Motors nicht übermäßig hoch liegt ($10\,500$ beim 500 er und $11\,000$ U/min beim 350 er Motor), als zuverlässiger. Die Vorzündung beträgt 60° (!) und ist fest eingestellt.

Das ursprünglich viergängige Getriebe wurde später auf fünf Gänge erweitert. Mit Rücksicht auf die gegebenen Dimensionen des Getriebegehäuses läßt sich kein Sechsganggetriebe unterbringen, aber die Techniker bei Gilera halten ein solches im Hinblick auf den günstigen Drehmomentverlauf ihres Motors auch nicht für erforderlich. Geschaltet wird mit einem einarmigen Fußschalthebel an der rechten Maschinenseite. Nicht weniger als acht verschiedene Getriebestufen stehen zur Verfügung, und in Verbindung mit den Variations-

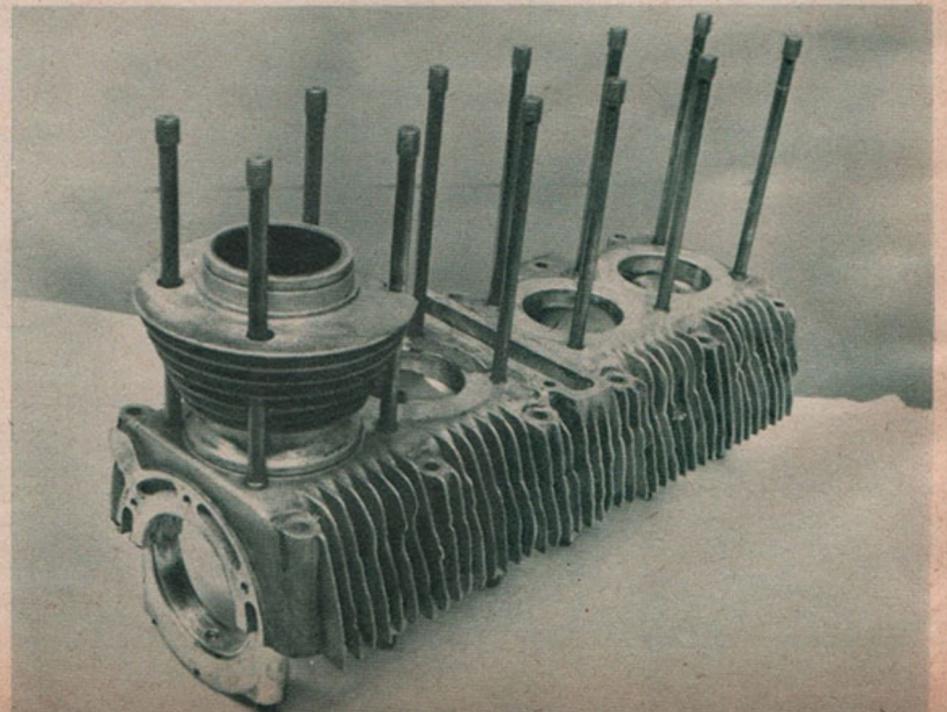
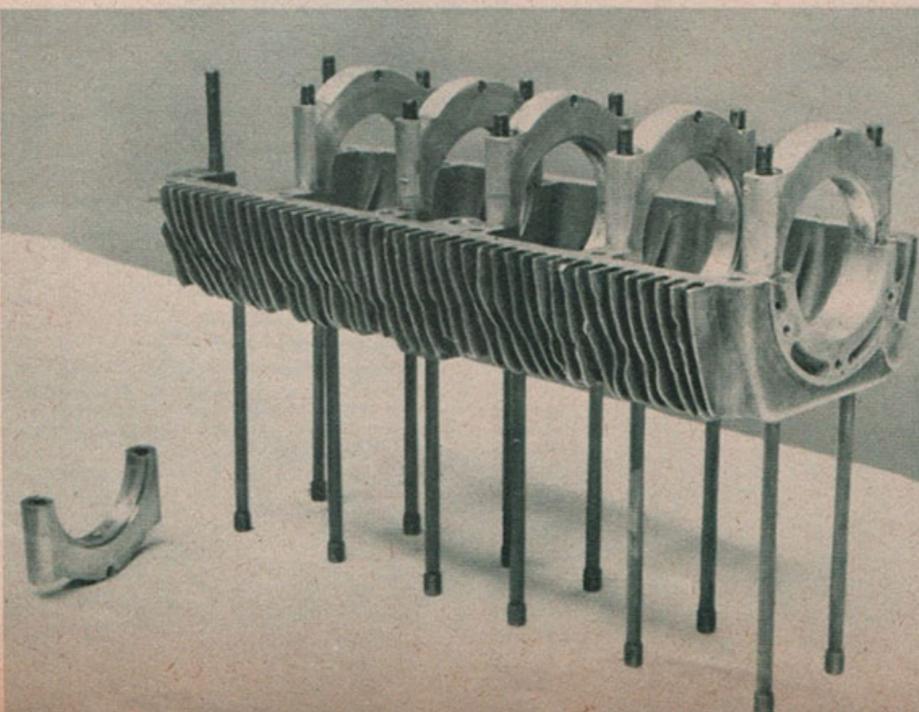
möglichkeiten der Sekundärübersetzung kann man auf diese Weise den Motor in der Übersetzung auf jeden Rennkurs exakt abstimmen.

Mit der schnellsten Übersetzung, wie sie z. B. für Francorchamps verwendet wird, erreicht die 500 er Gilera eine Spitzengeschwindigkeit von 265 km/h bei $10\,500$ U/min im Fünften. Wie schon erwähnt, kann das Getriebe nach Demontage der Kupplung ausgebaut werden, ohne den Motor aus dem Rahmen nehmen zu müssen — und das erleichtert natürlich die Übersetzungsanpassung auf Grund der Trainingserfahrungen sehr.

Die vier Dellorto-Vergaser sind unter Zwischenschaltung von Gummistutzen montiert, um die Motorvibrationen möglichst weitgehend von ihnen fernzuhalten und auch die Motorwärme. Die Vergaser weisen entsprechend dem Charakter der verschiedenen Rennstrecken verschiedene Einlaßquerschnitte ihrer Mischkammern auf, bei der 500 er zwischen 25 und 28 , bei der 350 er zwischen 22 und 25 mm. Es ist ja bekannt, daß kleine Querschnitte bessere Beschleunigungswerte, größere dagegen höhere Spitzengeschwindigkeiten (bei etwas schlechterer Beschleunigung) bringen.

Einige andere interessante technische Daten (in Klammern jeweils die für die 350 er Ausführung): Verdichtungsverhältnis $10:1$ ($10,4:1$); Höchstleistung 70 PS bei $10\,500$ U/min (49 PS bei $11\,000$ U/min); Kolbengeschwindigkeit $20,10$ m/sec ($19,28$ m/sec) bei Höchstdrehzahl; Sekundärtrieb durch Kette $\frac{5}{8} \times \frac{1}{4}$; Doppelnockenbremse 220×40 mm vorn, 200×40 mm hinten; Gesamtgewicht heute 150 (140) kg; Bereifung vorn $3.00-19$, hinten $3.50-19$, Avon; Tankinhalt variabel zwischen 15 und 40 Litern, je nach Rennstrecke. Verbrauch unter rennmäßigen Beanspruchungen zwischen 8 und 12 Liter pro 100 km beim 500 er und 10 bis 15 Liter beim 350 er Motor. Womit diese Hochleistungsmotoren, gemessen an ihrer Leistung, nicht einmal als besonders durstig bezeichnet werden können!

Carlo Perelli



CRIUS:

NOTIZEN VON DER SCHOTTISCHEN

Am Rande der Stadt Edinburgh — Start und Ziel der Schottischen Sechstagesfahrt — liegt der Margie Cattle Market. Die weiten Hallen dieses (blitzsauberen) Viehmarktes dienen zum Abstellen der 206 Maschinen vor dem Start. Die Straßen rund herum sind am Sonntag mit Maschinen besät, an denen letzte Vorbereitungen getroffen werden. Was wir dabei sahen oder hören konnten, wollen wir unseren Lesern nicht vorenthalten.

*

Im Enfield-Team wurde ein dritter Mann gebraucht und gefunden: Geoff Duke (endete mit First Class award) „Mitmachen hält in Form“ 241 Punkte. Der jüngste Mann ist 17 — der älteste 54. Beide Villiers bestückt, kamen nicht über den vierten Tag.

64 Mann fuhren das erstmal mit — für die Amazonen Mary Driver und Olga Kevelos war's gar nichts Neues.

*

Vom üblichen Anhänger für eine bis drei Maschinen sah man X Versionen von Federung und auch solche ohne. Don Smith' Zodiac ist so breit, daß er seine Greeves hinten quer in Halterungen anbringen konnte. Anhänger kosten Kraft, selbst Methode „fünftes Rad“, d. h. Vorderrad in den Koffer, Gabel am hinteren Stoßdämpfer festgeschellt, während das Hinterrad via Steuerkopf dem Auto brav folgt. Kostet km pro Stunde.

*

Keine Maschine besaß einen Scheinwerfer . . . und wozu . . . bei Tage. Oder etwa, um etwas zu beweisen? In wie vielen ISDT wurden Latichten spazieren gefahren! Und das Resultat sind immer noch überladene, unterladene und leckere Batterien und Regler, die nicht regeln. — Dagegen waren Tachos und eine Ballhupe obligatorisch. Wer in Ortschaften nicht die 30 Meilen respektierte, wurde ausgeschlossen.

*

Praktisch nur eine Reifenmarke (Ausnahme Pirelli, Spanien): Dunlop in den Dimensionen 18×4.00 hinten und 19 oder 21×2.75 vorn. Suzuki 16×3.5 und 21×2.50 .

*

Befestigung der Füllflaschen: wo Platz war, aber vorwiegend am vorderen Rahmenrohr. Sie — wie die Pumpen in Gummiklammern gehalten . . . denn es muß schnell gehen. Einer benutzte einen Arm der H-Schwinge als Füllflasche.

Sonst dient serienmäßig der linke Schwingenarm der Greeves als Ölbehälter für die Kettenschmierung.

*

Das Sportgerät, mit dem man die unglaublichsten Kunststücke machen kann, ist der Tiger Cub. Auf Befehl kommt das vordere Rad hoch, um z. B. auf ein 60 cm höheres Plateau „gesetzt“ zu werden — der Rest „folgt“ auf jeden Fall. Ansprechzeit „Gas — Motorkraft“ ist kurz; die Federung vorn ausgezeichnet — die anfällige Schmierung verbessert; der Verbrauch bescheiden. Das ist wichtig, da alle Trialmaschinen winzige Tanks für drei Stundentrials besitzen. Nur 33 wählten sie . . . zu delikat.

*

Der Alles-Dran- (nichts zu basteln) Bock heißt Greeves. Timkenlager im Steuerkopf (wer hat das? 40 Jahre zurück: — Scott!). Außer der Solidität dieser Lagerung ist der Ausbau der Gabel ein Kinderspiel: zwei Konusse in den Gabelholmen zu lösen — ein Zentralbolzen herausziehen — kein Gefummel mit Kugeln durch Fett angedrückt, Atem anhalten, die verlorenen im Grase suchen etc. Die Gabel läßt sich richten, wenn's mal einen heftigen Bums gegeben hat: 1. schnell und so ungefähr, um weiterfahren zu können und 2. genügend präzise . . . später. Wegschmeißen ist nicht nötig. Der dazugehörige Villiers 250 ccm Viergang-Block ist ein robuster Motor, der von 2 bis 7000 U/min um 1,7 bis 1,75 mkg vollbringt, was bei 27:1 im ersten Gang für alle vorkommenden Fälle genügt.

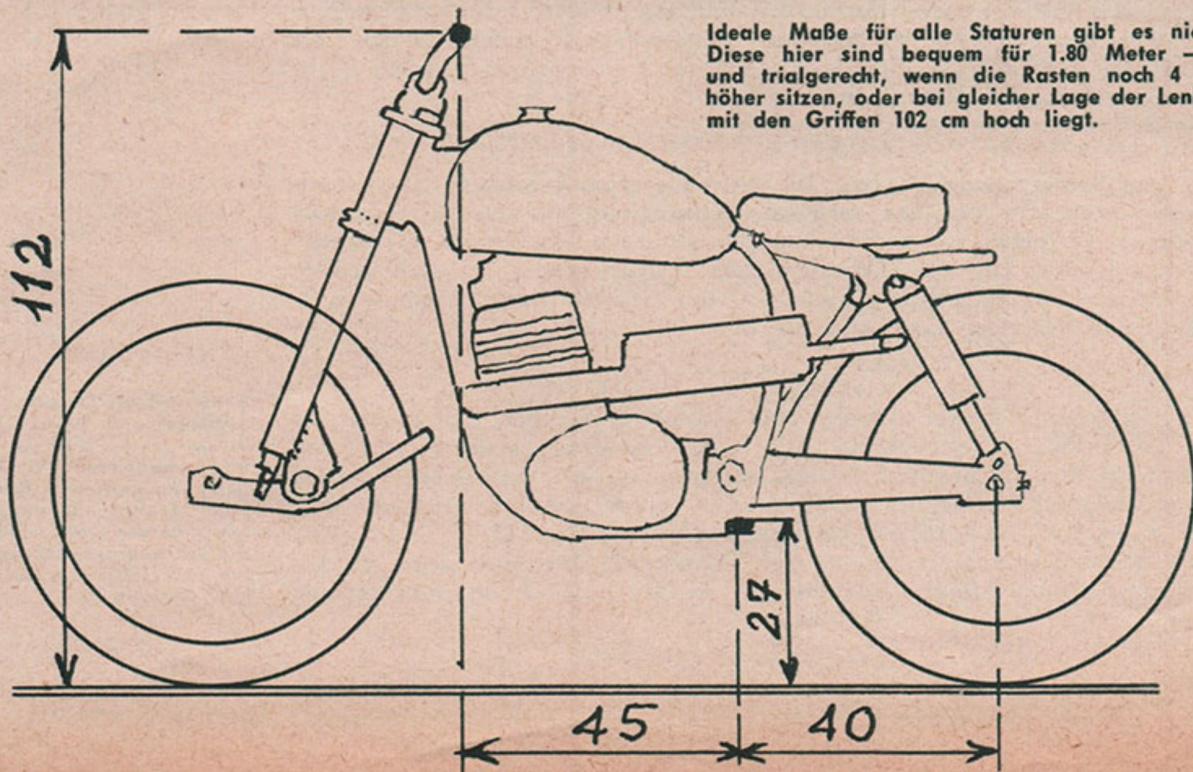
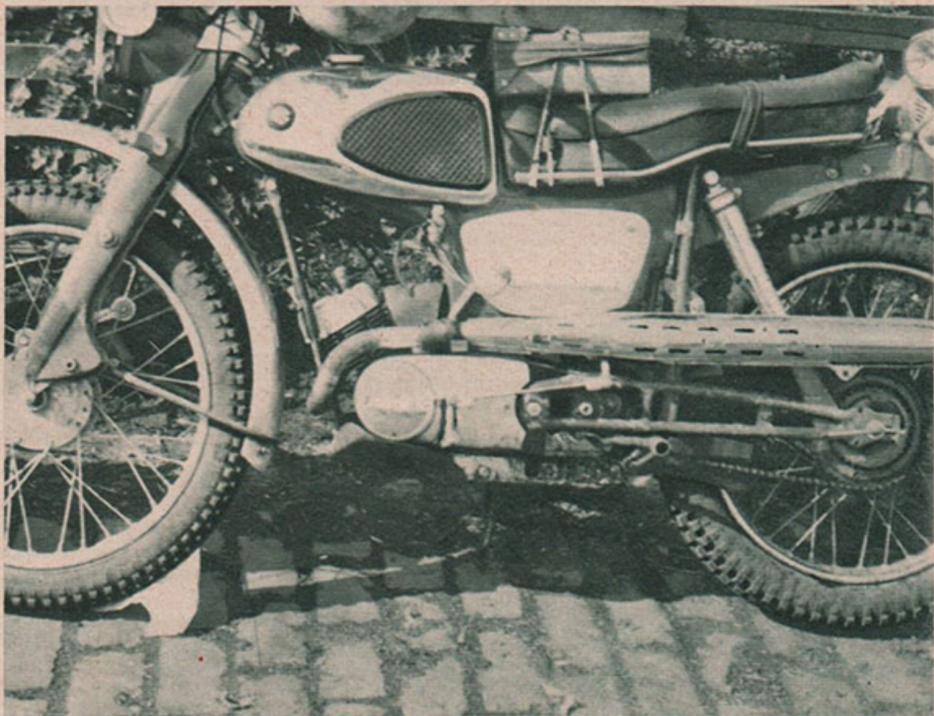
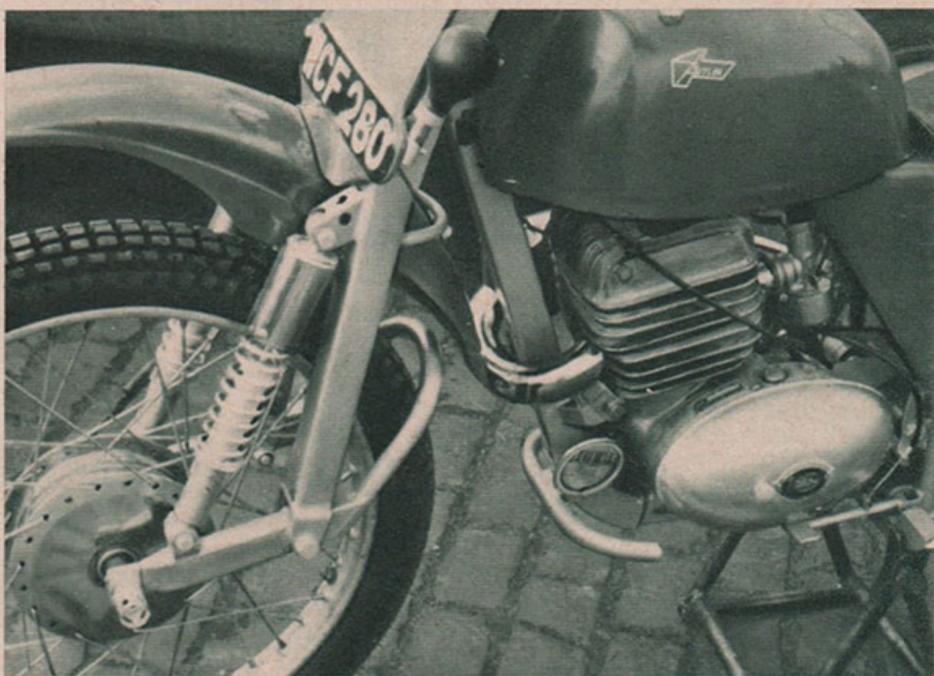
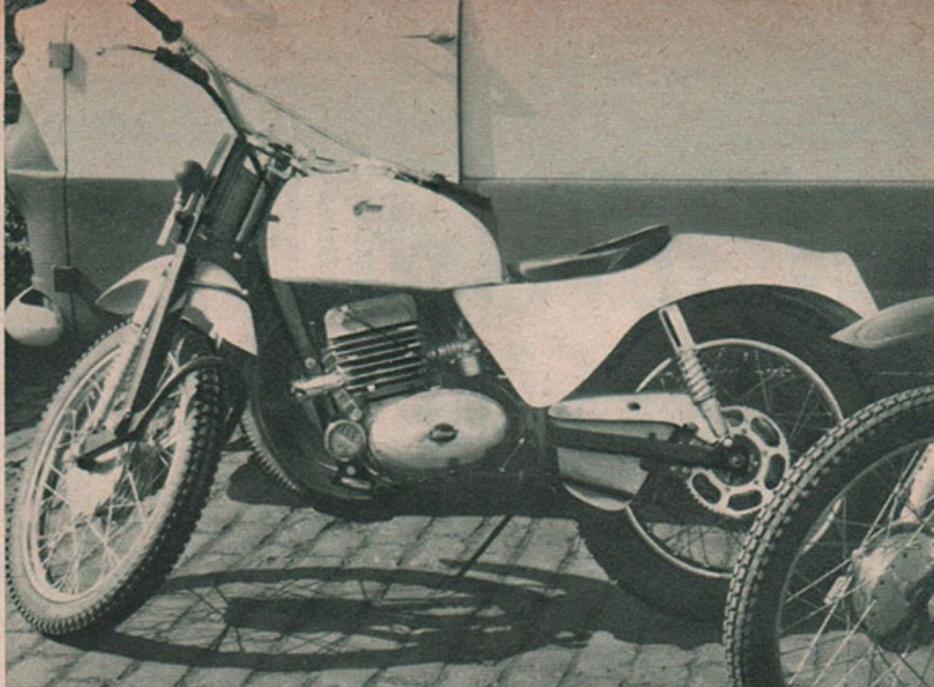
(Schluß auf Seite 360)

Bilder rechts:

Oben: Das ist eine Butler. Der Einrohrrahmen besteht aus Vierkantprofil (rund ist nur das Steuerkopfrohr). Die Lenkerbreite ist 78 cm.

Mitte: Version 1964 des Villiers-Motors 250 ccm, Typ Trial. Er hat natürlich nicht die großen Schlitz wie der „Starmaker“. Sieben Rippen kann man zählen. Noch zwei sitzen am Fuß des Zylinders.

Unten: Colliers umgebaute Suzuki 50 ccm. Die neue und längere Schwinge ist vom Unterzug des Motors her gelagert. Auf ihr hat ein zusätzliches Dreiganggetriebe Platz gefunden. Von der Kurbelwelle bis Ausgang Getriebe Nr. 2 wird das Drehmoment schon 45fach erhöht!



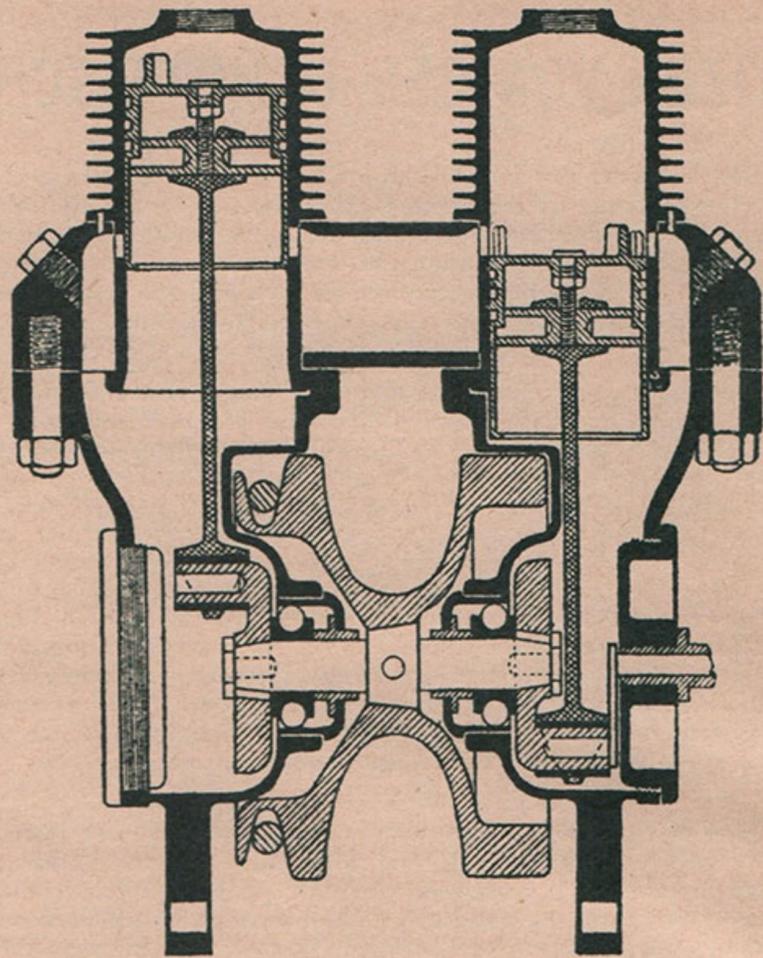
Ideale Maße für alle Staturen gibt es nicht. Diese hier sind bequem für 1.80 Meter — und trialgerecht, wenn die Rasten noch 4 cm höher sitzen, oder bei gleicher Lage der Lenker mit den Griffen 102 cm hoch liegt.

ZWEIZYLINDER-PROBLEME

④

Für die Zweizylindermotoren, von denen nun am Schluß unserer Betrachtungen die Rede sein soll, hat sich im deutschen Motorradfahrer-Sprachgebrauch eine Bezeichnung eingebürgert, die streng genommen nicht ganz korrekt ist: wir haben uns weitgehend angewöhnt, Zweizylindermotoren mit parallelstehenden Zylindern (Viertakter und Zweitakter) als „Twins“ anzusprechen. Twin ist das englische Wort für Zwilling, und insoweit trifft es schon auf diese Motorenbauart bzw. Zylinderanordnung zu. Nur bezeichnet der Engländer alle Zweizylindermotoren mit Twin — mit V-Twin (vee-twin) z. B. den herkömmlichen Motor, flat-twin oder opposite-twin den Boxermotor —, und deshalb ist also unser Twin-Begriff nicht ganz richtig. Immerhin weiß aber jeder aus unserer Zunft, was mit dieser Benennung gemeint ist.

Es ist heute kaum mehr feststellbar, ob man zuerst bei einem Zweitakter oder bei einem Viertakter auf die Idee kam, quasi zwei Motoren nebeneinanderzusetzen — so, daß ihre Pleuellwellen in einer Flucht lagen — und die beiden Wellen durch eine gemeinsame zu ersetzen. Wahrscheinlich lag eine solche Ausführung für den Zweitaktmotor näher, jedenfalls sind die ersten Unterlagen über praktisch ausgeführte Parallel-Zweizylinder die des englischen Scott-Motors aus den ersten Jahren unseres Jahrhunderts. Das, was dann auch in späteren Jahren und bis in unsere Tage gerade die Koppelung zweier stehender Zweitakt-Einzylinder zu einem Parallel-Twin so verlockend erscheinen ließ, kam natürlich auch schon bei diesen ersten Motoren zur Geltung: die Beaufschlagung der



Das war wahrscheinlich einer der ersten Zweizylinder-Zweitakter in Parallel-Anordnung der Zylinder — und nur durch einen Zufall fanden wir diese seltene Skizze: es ist der allererste (130 ccm) Scott-Motor, das erste Modell jener langen, über Jahrzehnte grundsätzlich in gleicher Konzeption weitergeführten Entwicklung. Wie man sieht, war dieser Motor im Gegensatz zu den späteren noch luftgekühlt, aber er hatte schon das typische Mittelschwungrad, von dem aus (mittels Rundriemen, wie man erkennen kann) das Hinterrad angetrieben wurde. Zwischen den Zylindern eine Auspuff-Sammelkammer, Kolben mit Ablenkflächen, Pleuellwellen, um 180° gegeneinander versetzt. Baujahr? 1904!

NOTIZEN VON DER SCHOTTISCHEN

(Schluß von Seite 359)

Aber manche Leute bewundern wohl die Greeves, jedoch nicht den Motor. Wir sahen daher folgende Spielarten: „Trigre“ (Greeves mit Triumph Twin oder Singlemotor) „Greton“ (Nortonmotor) etc.

*

James, eine Marke, welche die ersten „kleinen“ Trialmaschinen baute, benutzte Norton-Telegabeln.

*

Cotton hat seine eigene Gabel mit Kurzschwingen. Der Dämpfer ist im Gabelrohr verborgen. Doch nun werden die Schwinghebel LM-Gußstücke durch einen Alu-Bügel à la Greeves verbunden. Das entlastet die Vorderachse.

*

Zwei neue Villiers-Verwerter: Butler und Scorpion. Auf Butler bewegten sich Olga Kevelos und der Sohn des Konstrukteurs. Butler-Rahmen und Gabel aus Vierkantröhre. Schwinggabel vorn. Der Scorpion-Rahmen ist in Kastenbauweise aus Blech „erstellt“!

*

Bei den Villiersmotoren gab's 10 Versionen von Zylindern. Wie deren Rippen von Jahr zu Jahr sprießen, konnte man an den verschiedenen Modellen verfolgen. Letzte Version: die quadratischen Rippen (11 Stück) gehen bis zum Fuß des Zylinders. Der Zwischenraum ist noch größer geworden — der eigentliche Zylinder — um die Laufbüchse herum — noch dicker. Ansaugstutzen lang, identisch mit „PS-unten“.

*

Die erfolgreichen großen Brocken 350 und 500 AJS, BSA, Enfield wurden von Fabrikfahrern bewegt, die also damit schlafen gehen. Hinter den Nummern der Privatfahrer, welche solche Ungetüme bewegten, befindet sich vorwiegend ein großes R! (Retired = aufgegeben.) Es ist eben doch ein Unterschied, ob man 145 kg hochhieven muß oder 102 — und hieven muß man, selbst Sammy ab und zu! Solange die Maschine fährt, ist das Gewicht nicht unbedingt ein Nachteil — sie läßt sich nicht so leicht aus der

Spur bringen, federt wirkungsvoller — aber seit das Luftablassen aus dem treibenden Hinterrad die beste Stoßdämpfung darstellt, ist auch dieser Vorteil der großen Maschinen verschwunden. Die Sektionen der Schottischen sind zudem alle keine gemütlichen Zirkelpartien, wo man sich mit plunkplunk listig in die beste Position bringen kann — nur wütende Attacke führt zum Ziel. Die kann mit 200 ccm genau so gut, wenn nicht besser erzielt werden, was Vorjahressieger Lampkin auf BSA, dieses Jahr mit der Cotton bewies.

*

Wenn auch die Leistungen der Miller, Andrews, McLanglan und Peplow nur um so höher sind — die Puffing-Billys haben keine Zukunft. Man denkt ja schließlich auch an den Normalverbraucher, der gar nicht in Wettbewerben, sondern nur zum Vergnügen im Walde und in den Bergen herumtrilt. Ihn müssen die Leistungen der unter 200 ccm, also z. B. Suzuki (nur kleineres Motorritzel!) stark beeindrucken. Wer Langlans Kampf am Loch Eild zugehört hat, kauft keine AJS, vielleicht aber eine Suzuki 80, mit der Jan Hillier denselben Paß mit weit weniger Kalorienvergeudung hinaufsummte.



Kunststoff als Material für Kotflügel und Tanks. Derartige „sets“ gibt es für alle käuflichen Trialmodelle in England. Kunststoff erträgt Schwingungen besser als Blech, dröhnt weniger, ist leichter und läßt sich zudem gut reinigen.

gemeinsamen Kurbelwelle (mit 180° Kröpfungsunterschied) mit zwei Leistungsimpulsen pro Umdrehung. Damit wird die Gleichförmigkeit des Vierzylinder-Viertaktmotors erreicht — bei ungleich geringerem Bauaufwand und insbesondere bei konkurrenzlos geringer Baubreite.

Gegenüber dem V-Motor erhält man (als Zwei- wie als Viertakter) günstigere Kühlverhältnisse (es sei denn, man stellt auch das V quer in den Rahmen), und gegen V- wie Boxermotor weist der Parallel-Zweitakter den Vorteil auf, daß mit geringstem Aufwand gleichmäßige Zündabstände und zudem ein weitgehender Massenausgleich erreicht werden. Man hat allerdings auch in Einzelfällen Parallel-Zweizylinder mit gleichlaufenden Kolben, demnach gleichzeitig zündenden Zylindern, gebaut — auf diese Sonderausführung, die zu ihnen führenden Überlegungen und die sich ergebenden Nachteile soll aber erst ganz zum Schluß eingegangen werden (wenn generell die Frage der Auswuchtung von Zweizylindermotoren aller Bauarten besprochen werden wird).

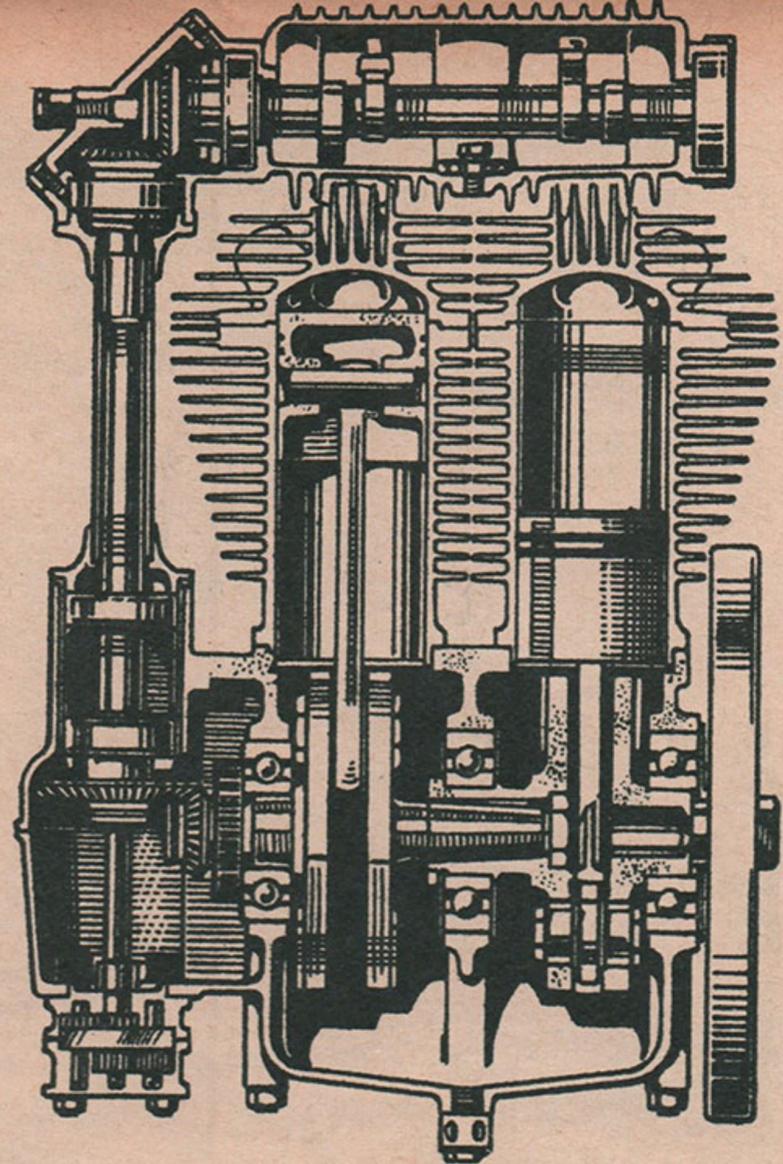
Im Gegensatz zu den Zweizylinder-Zweitaktern mit parallelstehenden Zylindern ist bei Viertaktern dieser Zylinderanordnung die Verwendung einer Kurbelwelle mit um 180° gegeneinander versetzten Kurbelkröpfungen die seltener Bauform. Zwar ergeben sich auch beim Viertakter mit derart versetzten Kurbelkröpfungen günstigere Verhältnisse hinsichtlich des Massenausgleichs. Aber andererseits sind dann die Zündabstände ungleich: beim Viertakt-Parallel-Twin mit gleichlaufenden Kolben beträgt der Zündabstand zwischen den beiden Zylindern immer 360° — im oberen Totpunkt erfolgt immer wechselweise eine Zündung in den beiden Zylindern. Bei Motoren mit versetzten Kurbelkröpfungen dagegen wechselt der Zündabstand laufend zwischen 180 und 540° , und es muß beim Entwurf des Motors ermittelt werden, ob diese Ungleichförmigkeit durch den besseren Massenausgleich aufgewogen wird.

Als man — in den Jahren vor dem zweiten Weltkrieg — in der englischen Motorradindustrie nahezu bei allen großen, seit Jahrzehnten mit dem Bau von ein- und mehrzylindrigen Viertaktmotoren beschäftigten Firmen sozusagen über Nacht zum Parallel-Twin überging, hatte man durchaus schon Vorbilder im Ausland, u. a. auch in Deutschland, wo schon Jahre vorher Zweizylindermotoren dieser Bauart serienmäßig gefertigt und mit Erfolg auch bei Wettbewerben eingesetzt worden waren. Das, was Mr. Turner aber bewog, zunächst für Triumph einen Parallel-Twin zu konstruieren (dem dann noch zahlreiche andere bekannte Twins mit britischen Markenzeichen folgten, die von seinem oder Hopwoods Reißbrett stammten), waren die spezifischen Vorteile, die diese Bauart gerade für den englischen Motorradbau aufwies:

Es war für die englische Industrie klar, daß man nicht für ewige Zeiten beim Einzylindermotor würde bleiben können und daß man die zu erwartenden Leistungssteigerungen bei Aufteilung des bisherigen Einzylinder-Hubvolumens auf zwei Zylinder würde leichter beherrschen können. Der V- und der längsliegende Boxermotor schieden aus thermischen Gründen aus — sie querzulegen versuchte man zwar in England mit dem V-Motor ebenso wie später in Deutschland Richard Küchen bei Ardie und Victoria — aber wie dieser kam man da bald ins Gedränge mit den Beinen des Fahrers, sofern der Hubraum pro Zylinder größer als etwa 150 ccm wurde. Außerdem erforderte der quergestellte Motor (als V wie als Boxer) entweder einen Kegelradsatz in der Kraftübertragung oder Wellenantrieb zum Hinterrad — und beides entsprach so wenig wie nur möglich der „englischen Schule“.

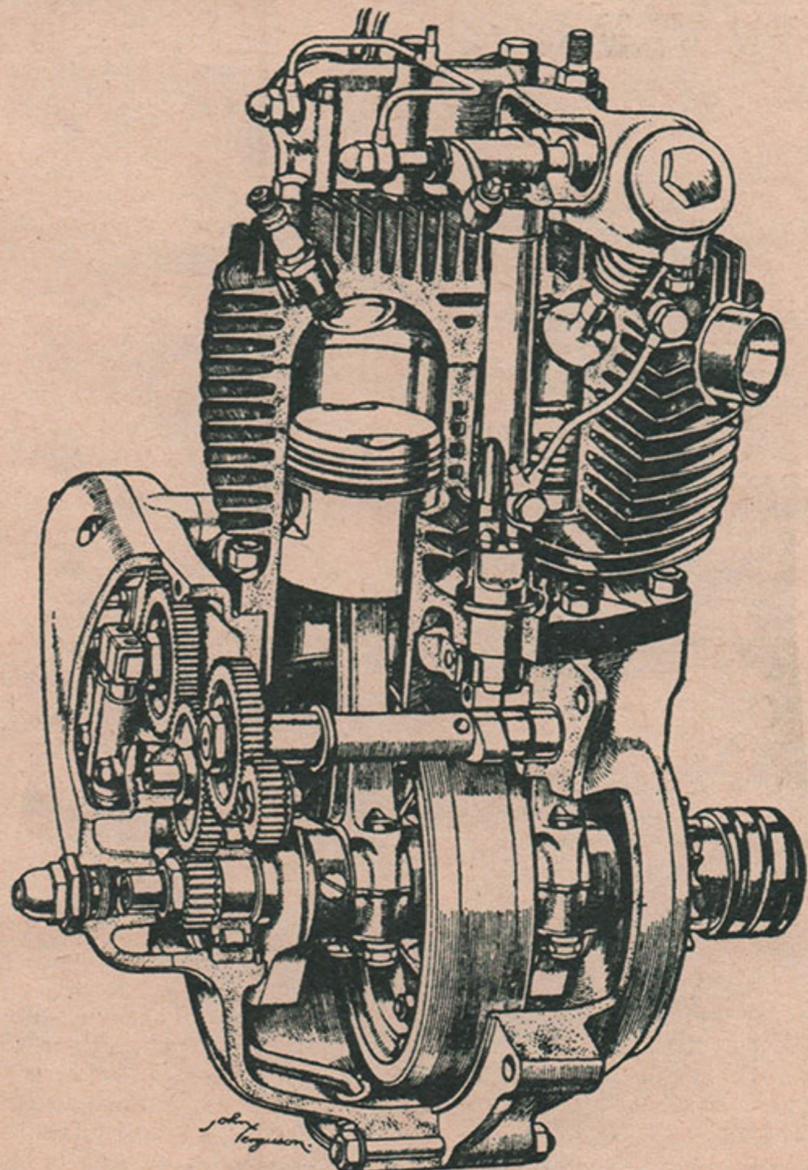
Da bot sich der Parallel-Zweizylinder als in vielen Punkten günstige Lösung an: zunächst einmal — sicherlich gerade bei der Mentalität vieler englischer Motorradkunden nicht unwichtig — ähnelt das Gesamtbild eines solchen Twin dem des Einzylinders sehr. Wenn man die beiden Kolben gleichlaufend arbeiten läßt, kann man ein Kurbelgehäuse verwenden, das sich eigentlich nur durch eine etwas größere Tiefe der beiden Hälften von dem eines Einzylindermotors unterscheidet und entsprechend einfach zu fertigen und zu montieren ist. Man kann dann auch, wenn man die Kurbelwelle nur genügend steif macht, auf ein Mittellager verzichten (tatsächlich haben englische Parallel-Zweizylinder ein solches ja nur als konstruktiven Ausnahmefall!). Und schließlich weist ein solcher Motor bei durchaus zufriedenstellenden, für beide Zylinder gleichen Kühlverhältnissen eine außerordentlich geringe Baubreite auf. Dadurch konnte die herkömmliche Anordnung von Motor-Primärkraftübertragung-Getriebe (in getrennter Ausführung wie später bei Blockkonstruktionen) ohne Schwierigkeiten beibehalten werden. Daß man bei dieser Zylinderanordnung sehr gut mit einem Vergaser arbeiten kann, zeigte sich ebenfalls sofort — und so war die Umstellung vom traditionellen Ein- zum neuen Zweizylinder mit parallelstehenden Zylindern ohne große Schwierigkeiten möglich — auch was den Rahmenbau betraf. Denn praktisch ließ sich ja der nur etwas breitere neue Zweizylinder in das gleiche Fahrwerk einhängen und mit nahezu dem gleichen Getriebe koppeln wie bisher der (teilweise gleichzeitig in der Fertigung weiterlaufende) Einzylindermotor.

Einen Nachteil mußte man dabei freilich in Kauf nehmen: hinsichtlich des Massenausgleichs war der neue Zweizylindermotor nicht besser als der Einzylinder, da ja, wie beim letzteren, die oszillierenden Massen an einer einzigen Kurbelkröpfung wirksam werden (nur eben auf zwei Pleuelstangen und Kolben aufgeteilt sind) und sich deshalb mit Hilfe rotierender Gegengewichte mindestens nicht besser ausgleichen lassen als beim Einzylindermotor. Will man einen besseren Ausgleich haben, so muß man die Kurbelkröpfungen, wie beim Zweitakt-Twin um 180° versetzen — bekommt aber dann, wie schon erwähnt, als Nachteil die ungleichen Zündabstände. (Wird fortgesetzt)



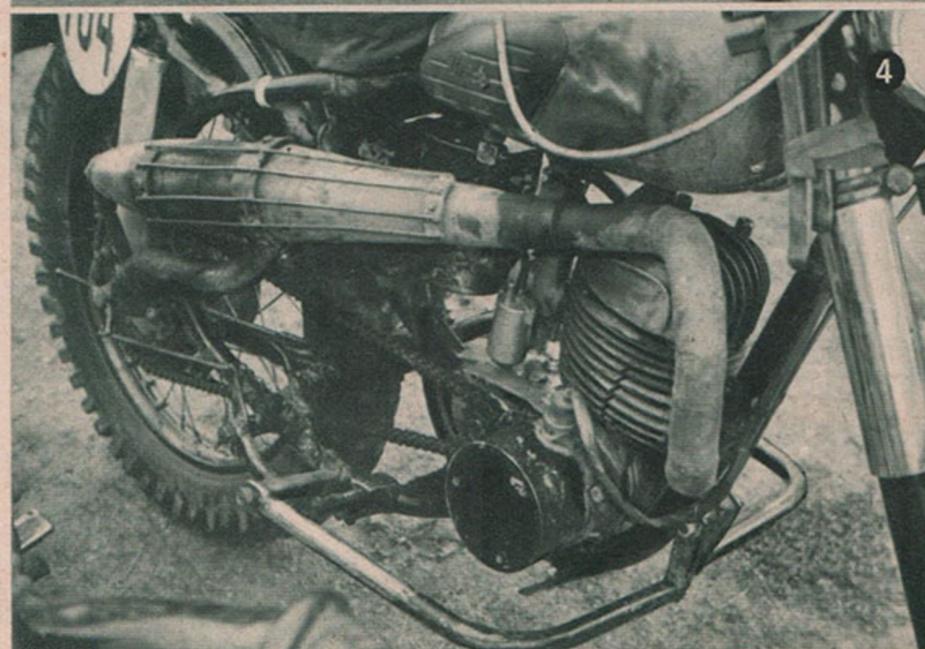
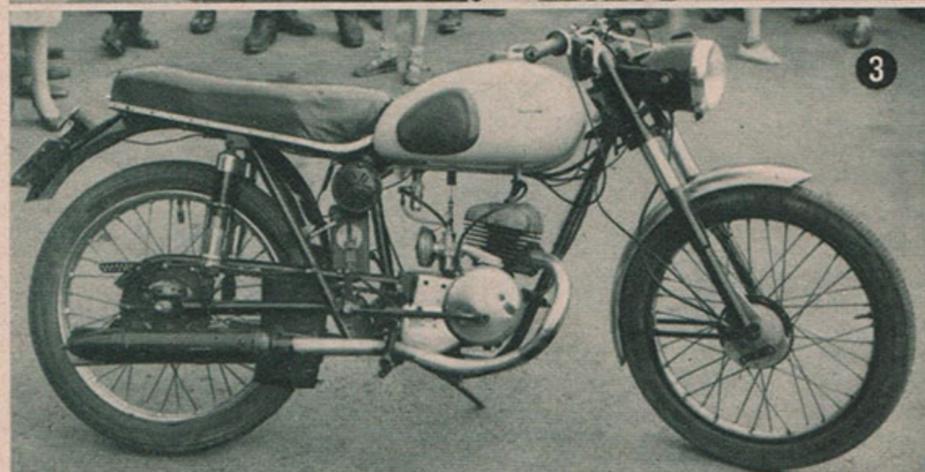
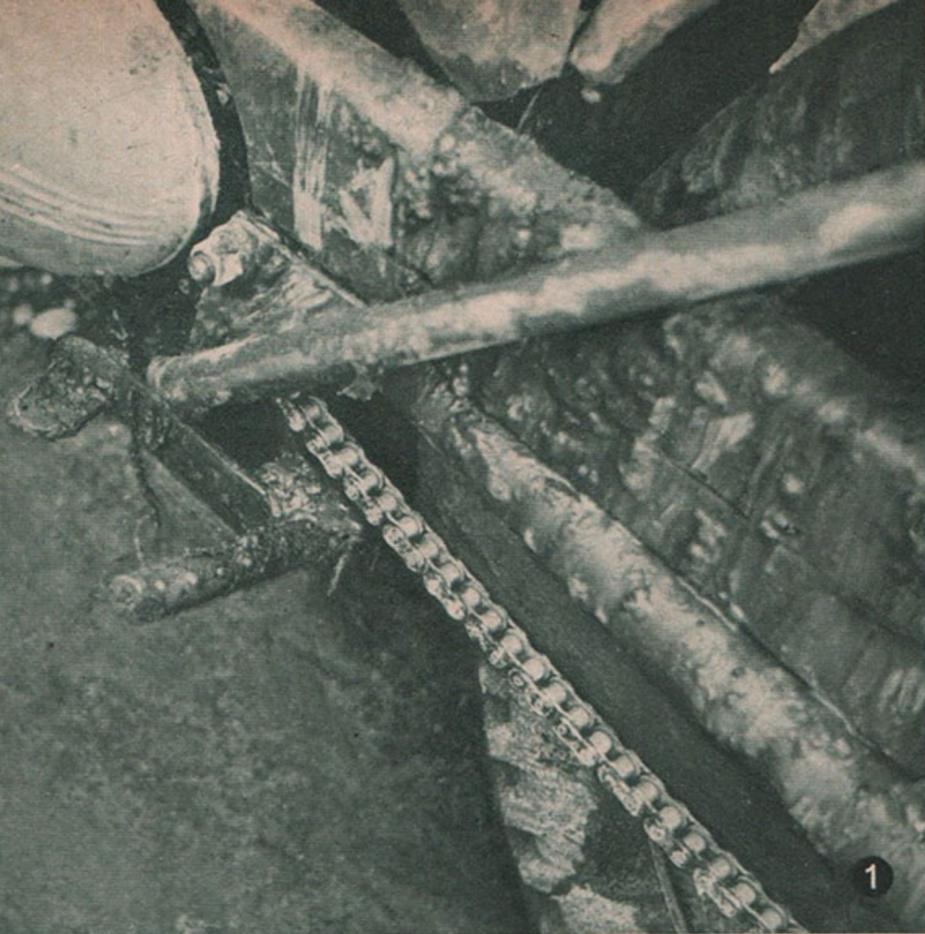
Oben: Auch Viertakter baute man schon vor dem ersten Weltkrieg als Parallel-Zweizylinder, und sogar, wie diese Schnittdarstellung zeigt, mit obenliegender, durch Königswelle angetriebener Nockenwelle, die offensichtlich die schräg im Kopf hängenden Ventile über Kipphebel betätigte (Peugeot-Motor!). Wie bei dem auf der gegenüberliegenden Seite gezeigten Zweitakt-Twin sind auch hier die Kurbelkröpfungen um 180° gegeneinander versetzt — aber das ist bei Viertaktern dieser Zylinderanordnung die seltener Ausführung.

Unten: Als man einige Jahre vor dem zweiten Weltkrieg den Parallel-Zweizylinder in England neu entdeckte, entschied man sich (im Hinblick auf die dabei gleichmäßigen Zündabstände und die einfachere Kurbelwelle) für um 360° versetzte (also gleichstehende) Kurbeln, wie hier bei einem der ersten dieser englischen Parallel-Twins, dem von Turner konstruierten Triumph-Motor. Eines der typischen Unterscheidungsmerkmale der verschiedenen englischen Parallel-Twins ist die Ausbildung der Ventilsteuerung mit einer oder zwei Nockenwellen.



STIEFKIND DER KONSTRUKTEURE:

DIE HINTERRADKETTE



Unsere Leser wissen es schon lange: viele Motorräder sind nur recht oberflächlich durchkonstruiert, teils weil dem Konstrukteur die entsprechenden Erfahrungen aus eigenem Erleben völlig fehlten, teils, weil man von seiten der kaufmännischen Abteilungen der Werke manche technisch wichtigen Details nicht genehmigen wollte. Manchmal kam es auch vor, daß man Fehler machte, die sich erst nach langer Zeit als solche herausstellten, die man aber unvorsichtigerweise nicht erst durch den Versuch laufen ließ, in der Meinung: es wird schon klappen, was soll da denn passieren. Schließlich gibt es auch noch die neuesten Erkenntnisse, die nicht immer in eine Serienkonstruktion hineingeplant werden konnten, weil sie eben zur Zeit der Zeichenarbeiten noch nicht bekannt waren.

Die Hinterradkette mit ihren vielen Problemen ist solch ein sehr oft vernachlässigtes Detail. Man kann sich dabei nicht darauf herausreden, daß erst in jüngster Zeit die Konstruktionsrichtlinien für einen anständigen und lange lebenden Kettentrieb durchdacht worden seien, daß man früher nichts davon gehnt hätte. In Katalogen der Kettenhersteller, in den Konstruktionsbüros von Werkzeugmaschinenherstellern sind die wichtigen Punkte, die man bei einem Kettentrieb beachten muß, schon seit langem veröffentlicht und bekannt. Außerdem hat es schon sehr oft im MOTORRAD gestanden, auf welche Weise die Kette eine lange Lebensdauer erreichen kann. Und was ist bisher in dieser Richtung geschehen? Man ist froh, wenn man 12 000 bis 15 000 km mit einer Hinterradkette fährt, läßt man sie länger drauf, dann wird das Ritzel in Mitleidenschaft gezogen. Dabei muß man noch laufend die Spannung der Kette kontrollieren, muß aufpassen, daß sie nicht trocken läuft, sollte sie möglichst alle paar tausend Kilometer richtig reinigen und mit Kettenfett kochen. Und wenn man im Winter fährt, auf der Autobahn, dann kann es sein, daß sie von den sehr stark wechselnden Beanspruchungen durch stellenweise Schneeglätte mit trockenen Straßenstücken schon nach wenigen Kilometern reißt. . .

Es gibt so viele Arten, die Kette zu schützen, wie es Möglichkeiten gibt, durch kleine Fehler ihr Leben unnötig zu verkürzen. Man hat seitens der Industrie angefangen mit dem Kettenschutz nach Fahrradbauart, bei dem wohl die Hosenbeine des Fahrers vor der Kette geschützt wurden, nicht aber die Kette vor ihrem ärgsten Feind, dem Schmutz. Später bekam man heraus, daß die Kette durch Schmutz schnellstens verschleißt, man kapselte sie ein, zunächst einmal nur das obere und das untere Kettentrumm, dann aber bald die ganze Kette mit dem Hinterradzahnkranz. Diese Kapselung war zwar einigermaßen dicht gegen dicken Dreck, jedoch lief bei heftigem Regen das Wasser doch hinein, Sand kam auch hindurch, das Ablaufloch im Kettenkastenunterteil war sowieso bald mit öligem Sand zugeschwemmt, so daß die Kette in diesen ersten geschlossenen Kettenkästen fast noch schlimmer litt als vorher ohne Schutz. Hinzu kam bei diesen Konstruktionen noch die Erschwerung, daß die Kette immer im selben Luftraum lief, also keine richtige Abführung der auftretenden Wärme mehr gewährleistet war. Man probierte dann an der weiteren Abdichtung herum, es wurden auch tatsächlich Kettenkästen gemacht, die weitgehend dicht waren (siehe Bild 5, den nachträglich anbaubaren Kettenschutz von Carl Jurisch, der jahrelang bei einzelnen Industriefirmen darauf aufmerksam machte, daß für die Hinterradkette endlich bessere „Lebensbedingungen“ geschaffen werden müßten). Wahrscheinlich waren es nur schwierig lösbare zeichnerische Probleme, die es zu dieser Zeit noch verboten, endlich konsequent zu sein, und die Kette nicht nur staubdicht, sondern auch öldicht einzusperrten. Schließlich ist ein Konstrukteur immer unter Zeitdruck, und es muß gerade bezüglich des Kettenschutzes so viel gezeichnet werden, daß sich die meisten lieber darum drückten. Noch im Jahre 1962 ließ man oft eher einen Kettenschutz im Versuch ausknobeln, um ihn dann nach Muster abzuzeichnen, als daß man sich einen Tag oder eine Woche nahm (oder geben ließ!), um das Problem mal gründlich zu durchdenken.

In der ersten Zeit der Entwicklung machten es viele Bastler der Industrie noch mit einfachsten Mitteln vor, wie man eine Kette vor dem Dreck, der vom Reifen kommt, richtig schützt. Die Bilder 1 bis 3 zeigen Eigenbauten dieser Art. Hier wurde der Kettenschutz nur für das obere Kettentrumm ausgebildet, dafür aber nicht die Kette gegen Sicht verdeckt, sondern durch ein langes Blech, welches auch noch am unteren Kettentrumm vorbeigeht, vom Reifen getrennt. Diese Methode wird ja auch heute noch bei Gelände- und Straßensportmaschinen verwendet, sie bringt relativ hohen Schmutzschutz, trotzdem aber noch ausgezeichnete Zugänglichkeit. Nur ist bei Sportfahrzeugen die Lebensdauer kein so wichtiger Faktor, sie bleibt bei dieser Art von Kettenabdeckung immer noch sehr gering. Es reicht ja auch, wenn die Kette eine Sechstagesfahrt übersteht, das ist praktisch die höchste Beanspruchung. Kurze Strecken kann man notfalls ganz ohne Kettenschutz überstehen, siehe Bild 4.

Für Tourenmaschinen, von denen Zuverlässigkeit und möglichst Wartungsfreiheit auch über längere Zeiträume verlangt wird (ideal wären hier mehrere Jahre, in denen man nur das Öl wechseln müßte), sind derart einfache Kettenabdeckungen nicht zu gebrauchen. Zwar sieht man, wenn die Kette pflegebedürftig ist, man kommt auch leicht ran, meist werden dann aber nur ein paar Tropfen Öl draufgeschüttet. Die Lebensdauer wird nach wie vor durch die widrigen Umstände begrenzt, und nicht, wie es einzig richtig wäre, durch die berechenbare Zugkraft, die Dauerfestigkeit der Kette selbst.

Eine Konstruktion, praktisch ein Zwischending zwischen den üblichen „geschlossenen Kettenkästen“ und den wirklichen Ölbadern für die Kette, kommt diesen Forderungen schon sehr nahe: der Kettenkasten der MZ-Maschinen, der wasserdicht und staubdicht ist, in dem die Kette aber noch nicht im Ölbad läuft. Dieser Kettenschutz nimmt eine Sonderstellung ein, er muß noch gesondert besprochen werden (Bild 8).

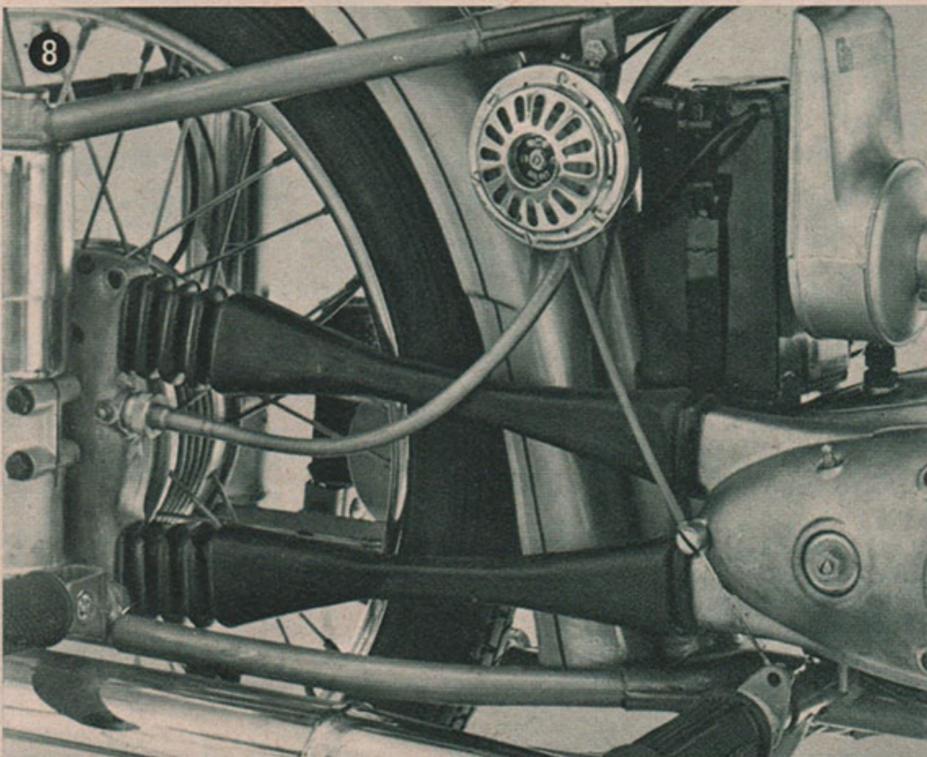
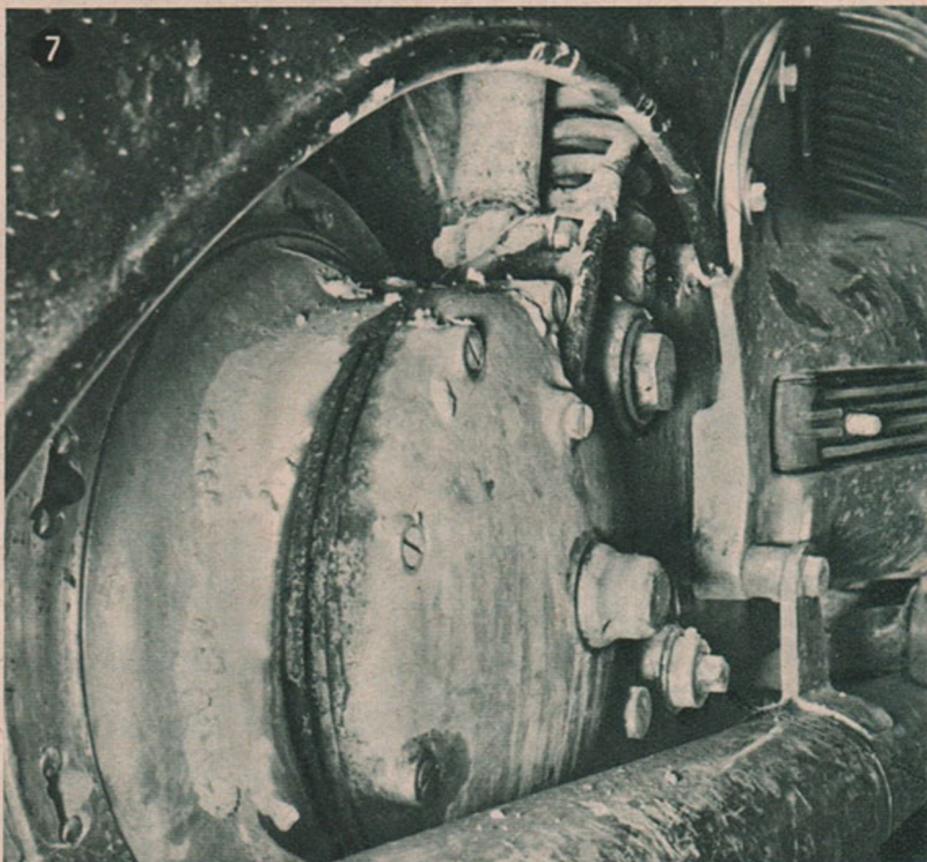
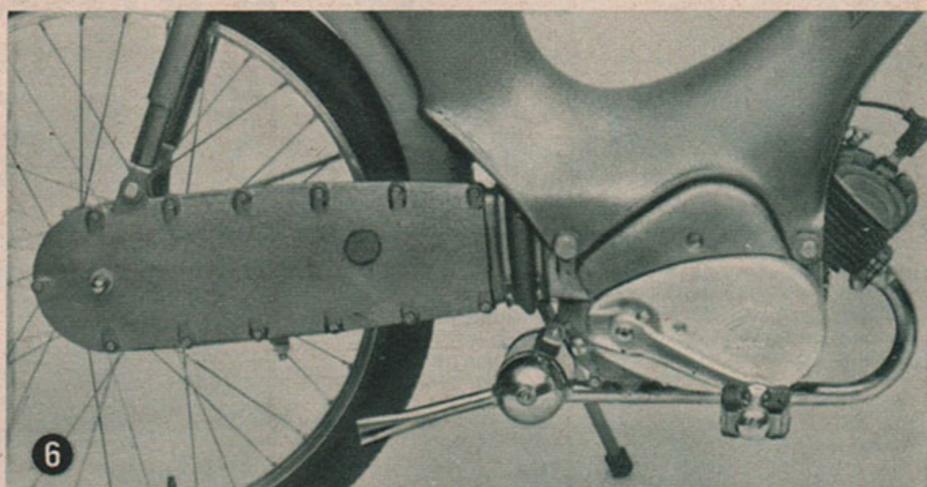
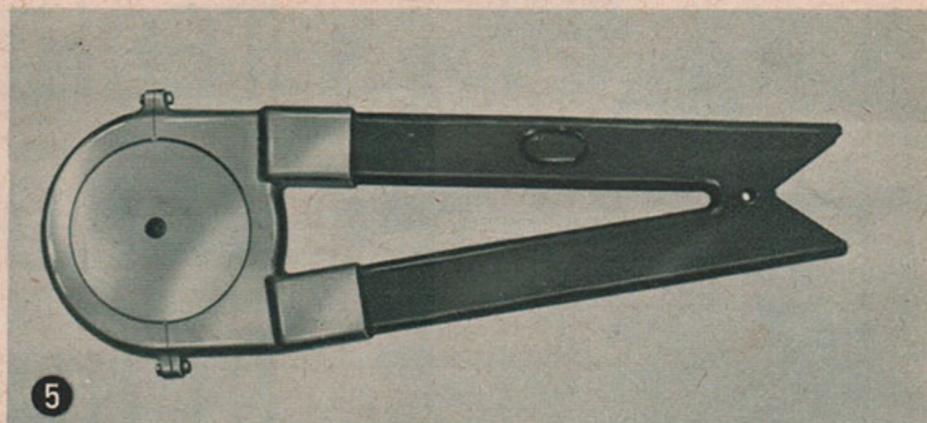
Es ist nun gar nicht so schwer, den Stand zu erreichen, der eben gefordert wurde. Ich kann es mir nicht verkneifen, hier einmal einen Seitenblick zu den meist verachteten Fahrzeugen zu tun, nämlich den alten Mopeds. Hier wurde mit einfachen Mitteln zu einem diskutablen Preis vorgemacht, wie man der Hinterradkette die Lebensbedingungen schafft, die sie braucht, nämlich annähernd gleiche Spannung, kein Schmutz, laufende Schmierung. Die Heinkel-Perle (Bild 6), eines der besseren Mopeds der Anfangszeit dieser Fahrzeugklasse, hatte einen *öldicht* geschlossenen Kettenkasten, der nicht einmal die konstruktiv schwierige Stelle um das Getrieberitzel mit einschloß, sondern die Bewegungen dort zwischen Motorblock und Kettenkasten beim Ein- und Ausfedern schlicht in einem ölfesten Gummibalg aufnahm. Außerdem war an diesem öldichten Kettenkasten unten noch eine Verstellerschraube dran, durch die die Kettenspannung eingestellt werden konnte. Aus dieser Anordnung ergeben sich noch wesentlich mehr Vorteile, als auf den ersten Blick zu bemerken sind:

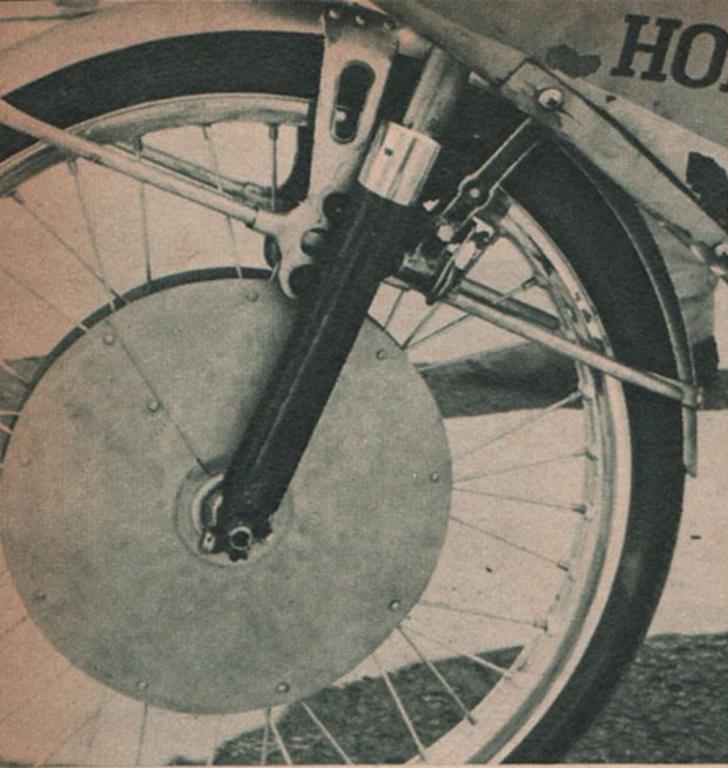
Wegen der vorhandenen Kettenspannschraube braucht nun die Hinterachse nicht mehr verstellbar zu sein. Man kann also nicht durch schlampige Montage die Kettenflucht verderben, die Maschinenspur bleibt erhalten, es sei denn, der ganze Rahmen verzieht sich. Die zwischen den einzelnen Kettenkastenteilen auftretenden Abdichtprobleme sind ohne weiteres lösbar, es kann sogar gesagt werden, daß sie fast nur dann auftreten, wenn beim Zusammenbau der Aggregate nicht ordentlich gearbeitet wurde.

Bei den richtigen Motorrädern waren es meines Wissens nur die ziemlich kompromißlos gebaute Maico Taifun (Bild 7) und die Victoria Swing, die einen öldichten Kettenkasten hatten mit einstellbarem Kettenspanner und fester Lage der Hinterachse. Hier war der Kettenkasten gleichzeitig Trägerarm der Hinterschwinge, was jedoch durchaus nicht notwendig ist. Aber es brachte bei der Taifun noch einen weiteren Vorteil mit, die Kettenspannung änderte sich beim Einfedern nicht, da Schwingendrehpunkt und Kettenritzelmitte auf derselben Achse lagen. Bei dieser Konstruktion konnte man also annehmen, daß alle Erfordernisse für eine vernünftige Kettenlebensdauer vorhanden waren.

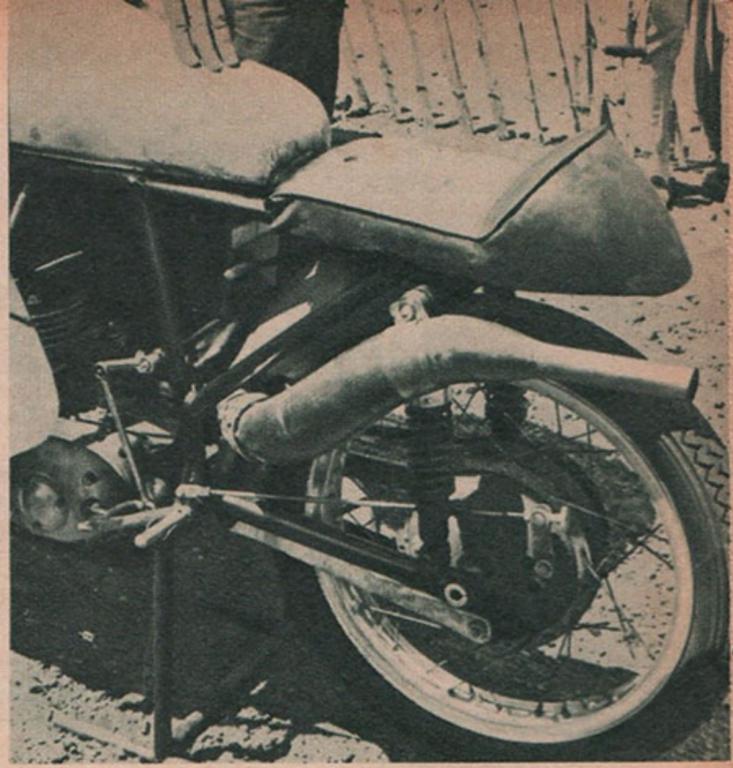
Wer sich sein Motorrad jetzt ansieht, der wird merken, wieviel gerade auf dem Gebiet der Hinterradkette gesündigt worden ist. Da gab es doch Getriebe, deren Abtriebsritzeln ganz vorn lag, die Getriebenebenwelle also hinter der Hauptwelle, so daß der Abstand zwischen Ritzellager und Drehpunkt niemals durch irgendeinen Kunstgriff unter etwa 120 mm gebracht werden konnte. Wenn man dann normal konstruierte, ohne viel nachzudenken, dann wurden aus den vielleicht möglichen 120 mm gar 240 mm, die Kettenspannung änderte sich jetzt schon bei geringen Federbewegungen, was die Erfindung der Schwinge eigentlich völlig witzlos machte. Das schaffte man schon mit der herkömmlichen Parallel-Hinterradfederung. Bei derart ungünstigen Verhältnissen ergeben sich dann aber auch in der weiteren Konstruktion ungeahnte Schwierigkeiten, so daß der, der zunächst gemeint hatte, an der Ritzellage und dem Schwingendrehpunkt Gedanken sparen zu können, später dann um so mehr Gedanken aufwenden mußte, um z. B. den ausreichenden Raum für den Kettendurchlauf freizuhalten. Wenn dann vollends noch zur Debatte stand, eine Moto Cross-Maschine aus diesem Fahrzeug zu machen, mit einem riesigen Zahnkranz am Hinterrad, dann merkte man schließlich, welch ein Murks durch eine relativ unwichtig erscheinende Konstruktionsaufgabe verschuldet wurde. Da mußte dann mit gebogenen Schwingenholmen gearbeitet werden, da mußten für die Federwege Begrenzungen angebaut werden, damit nicht die ungünstigen Endlagen erreicht werden konnten, kurz, man mußte mit konstruktiven Klammern anfangen, was erstens nie schön aussieht und zweitens immer, sowohl in der Fertigung als auch im Zeichenbüro, unnötige Komplizierungen bringt.

Fortsetzung folgt



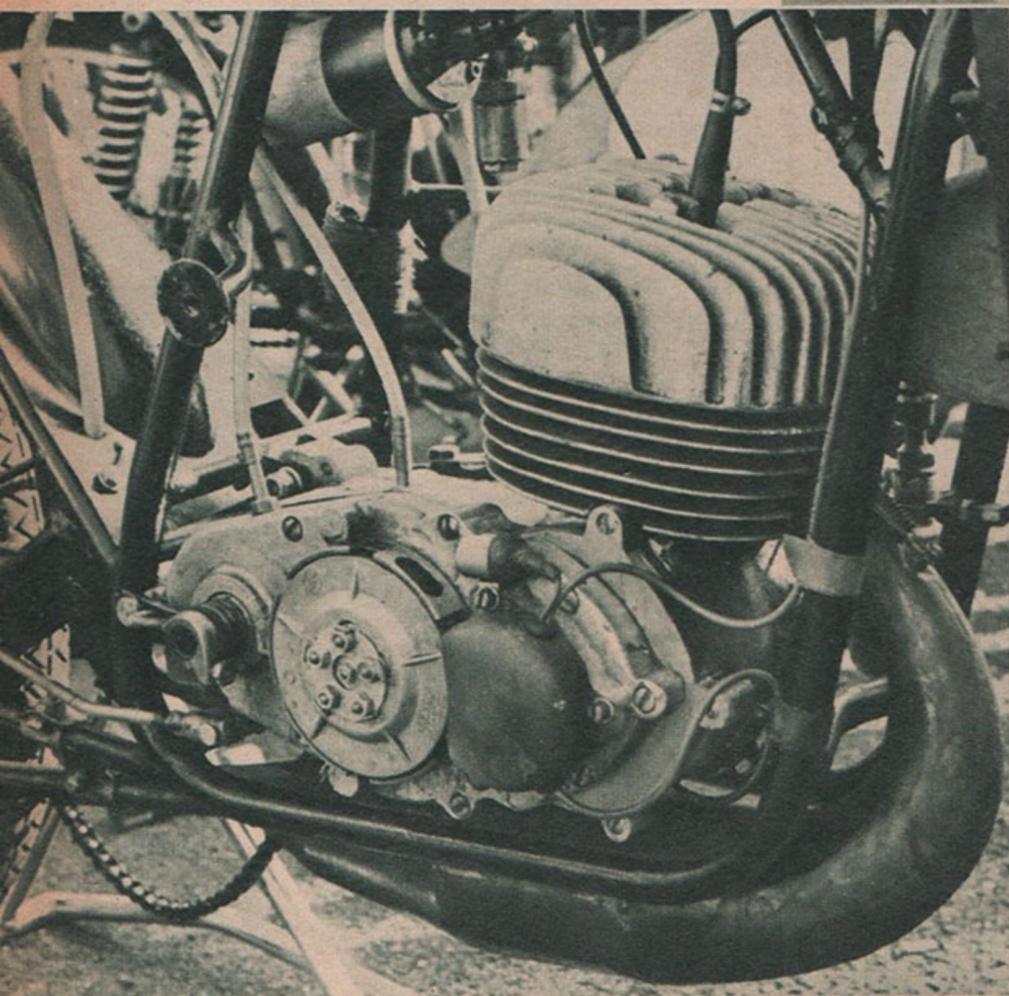
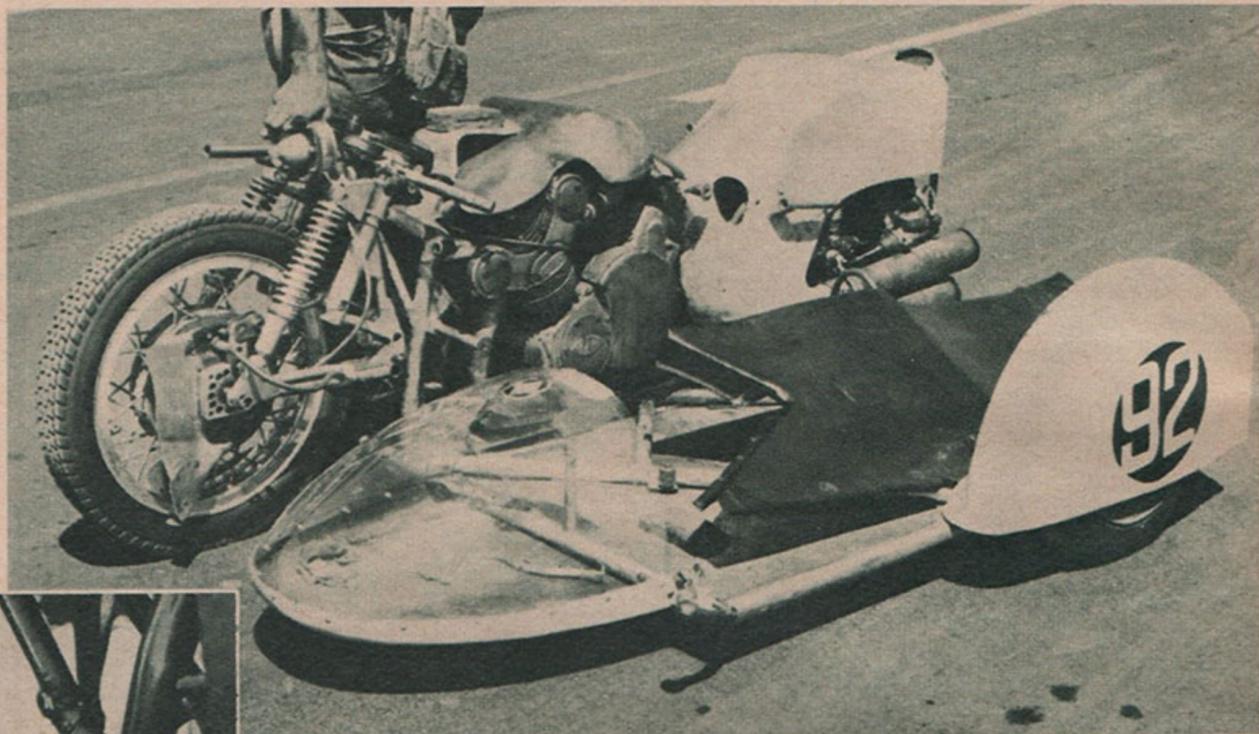


TECHNIK AM RANDE DER SCHNELLEN STRECKEN



Oben links: Schon im Vorjahr tauchten die kleinen 50 ccm-Zweizylindermaschinen von Honda erstmals mit einer in der Grundkonzeption dem Fahrradbau entnommenen Felgenbremse am Vorderrad auf – freilich fand damals als Nabe noch die ursprüngliche, nur ihrer Innereien entledigte Vollbremsnabe Verwendung. In diesem Jahr hat man sich nun für diese kleinste Maschine ganz für die Felgenbremse entschieden, deren Anordnung unser Bild zeigt; die großen Scheiben sind, wie man bei näherem Hinsehen erkennt, keine Nabe, sondern nur Abdeckbleche.

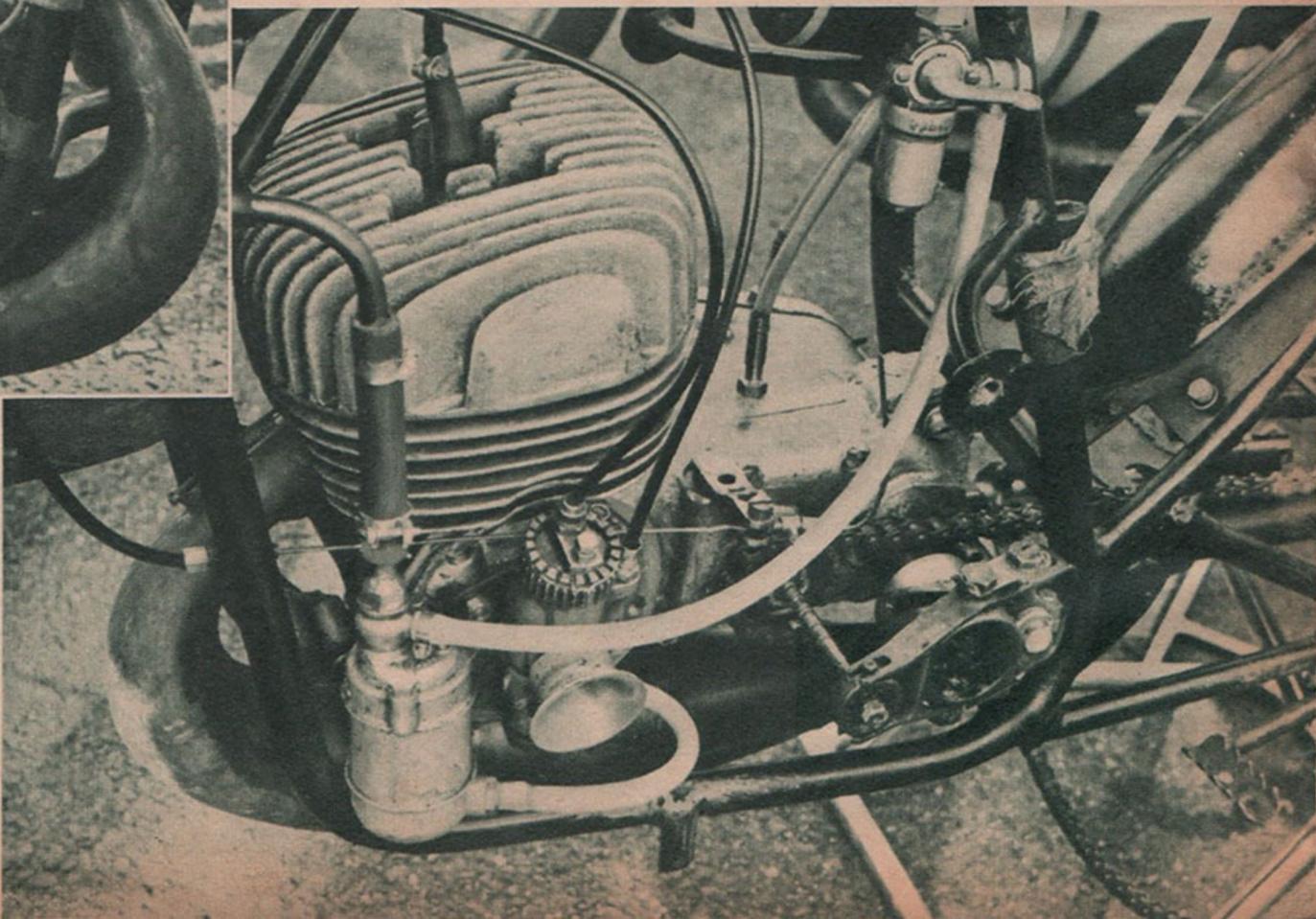
Oben rechts: In der Dimensionierung (übrigens auch der Materialdicken!) und der Formgebung der Auspuffanlage steckt nun mal beim Rennweitakter ein wesentlicher Teil der Abstimm-Möglichkeiten für die „schwingende Gassäule“ und damit die Leistung und die Charakteristik des Motors; die 125er EMC, die unter Rex Avory in Barcelona erstaunlich schnell war, war mit einer neuen, inzwischen wieder im Hauptteil auf runden Querschnitt gebrachten Auspuffanlage ausgerüstet – letztes Ergebnis der Prüfstandversuche während des Winters.

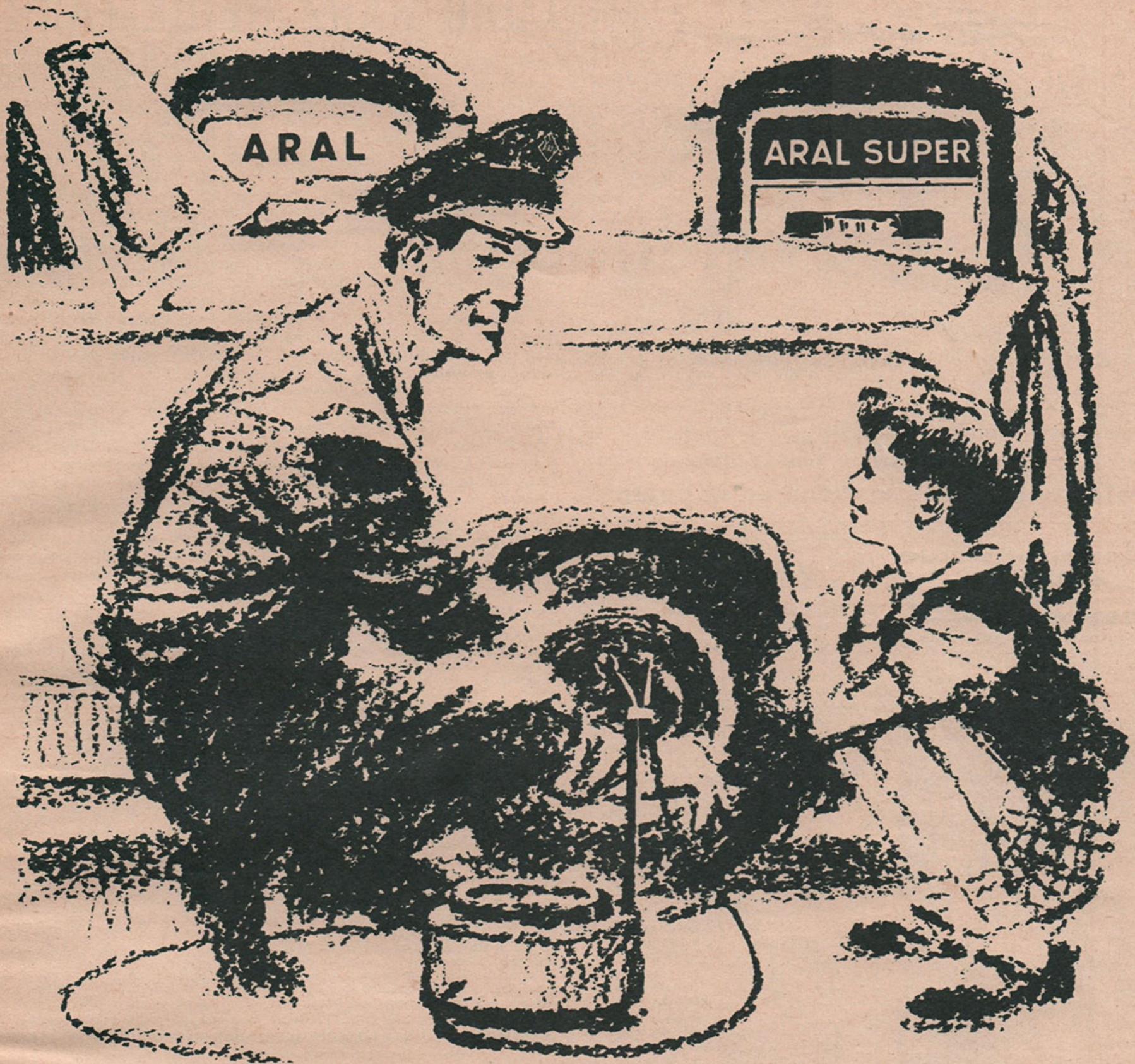


Links: Die Werksmotoren der 50er Derbi, die im vergangenen Jahr auf Wasserkühlung umgestellt wurden, sind in diesem Jahr wieder mit reiner Luftkühlung für Zylinder und Kopf versehen – und wie Busquets bewies, bekommt ihnen die nicht schlecht bzw. reicht sie auch für die inzwischen zweifellos weiter angehobene Leistung voll aus. Dieses Bild zeigt die Seite des Primärtriebs mit der trockenlaufenden, freiliegenden Kupplung und dem Unterbrecher, man sieht auch die heute bei Rennweitaktern allgemein übliche Befestigung des Auspuffrohrs auf dem Stutzen am Zylinder mittels Zugfeder (um gefährliche Spannungen in einer Schraubbefestigung zu vermeiden).

Oben: Wir brachten schon im vorigen Heft eine Anzahl von Bildern des Gilera-Gespans, mit dem in diesem Jahr Camathias versucht, den Kampf um die Weltmeisterschaft gegen seine übrige, meist BMW-Motor - bestückte Konkurrenz (und vor allem gegen Deubel/Hörner!) für sich zu entscheiden; der an anderer Stelle dieses Heftes in seinen Einzelheiten gezeigte mächtige Gilera-Vierzylinder ist mit Geschick in dem niedrigen Fahrwerk untergebracht.

Rechts: Die Ansaugseite des 50 ccm-Derbi-Rennmotors: nach wie vor Platten-Drehschieber in gesondertem Gehäuse mit leicht schräg nach oben führender Mischkammerbohrung des Dellorto-Vergasers. Dahinter der Mechanismus des fußgeschalteten Ziehkeil-Achtganggetriebes. Der geschlossene Doppelrohrrahmen ist noch immer sehr leicht, aber doch nicht mehr eine so gefährlich anmutende Leichtausführung wie in den Anfangsjahren dieses rührigen spanischen Motorradwerkes.
Leica-Fotos Ben





Man fährt gerne zu Aral

Überall in Stadt und Land grüßen die ARAL-Tankstellen.

ARAL-Tankwarte sind aufmerksame Helfer und gute Freunde

für jeden Kraftfahrer. Alle Fahrzeuge, ob groß oder klein,

genießen die gleiche sachverständige Betreuung.

An den ARAL-Tankstellen fühlt man sich sofort zu Hause.

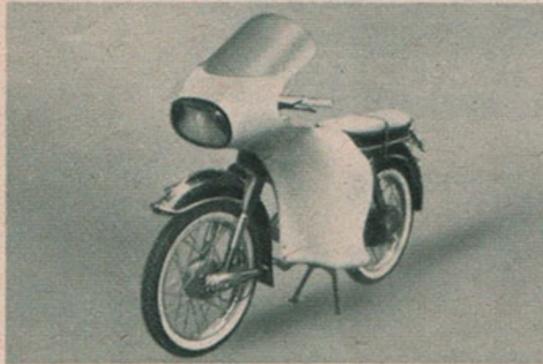
Den Fortschritt nutzen
mit ARAL



Immer eine gute Wahl

Riska

SPORTVERKLEIDUNGEN



Passend für alle Kreidler-Modelle

Passend für alle 50er Zündapp mit Telegabel

Preis komplett mit Befestigungsteilen DM 194.-

jetzt direkt ab Hersteller: Riska, Bonn, Stiftsplatz 1-3

Einfache Montage in wenigen Minuten

Kunststoffboote



zum Selbstbauen nach der Voss-Methode auch Wohnwagen, Karosserien, Überziehen von Holzbooten etc. Fordern Sie 88-seitige ill. Broschüre polyester + glasseide mit genauer Anleitung u. Preisliste geg. DM 3.90 + Nachnahme von CHEMISCHE FABRIK VOSS ABT. 49H 2082 UETERSEN BEI HAMBURG

Vereinigung bibliophiler Sammler

Auskunft frei
775 KONSTANZ · POSTFACH 688

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

Zündpunktmesser
— Patent —

Zündung einstellen leicht gemacht!
Durch Kerzenloch in jeder Zündkerzenlage.
Das präzise Such-, Meß- und Einstellgerät.
Die Zündlehre für das Kraftfahrzeughandwerk.

Dietrich Lauterbach Feintechnik
85 Nürnberg, Geiersberggasse 10

ADAC HARZ-HEIDE-FAHRT

(Schluß von Seite 355)

Auswertungsliste herumkorrigieren wollte, wenn er einen Fehler entdeckt hat! Deshalb gibt es ja vor der eigentlichen Siegerehrung einen Aushang der Ergebnisse, damit die Offiziellen auf etwaige Fehler aufmerksam gemacht werden können, ja damit gegebenenfalls protestiert werden kann und diese Fehler dann von der Fahrtleitung, und nur von dieser, ausgebessert werden können.

Allgemein jedoch wäre die Veranstaltung bis auf die leidige Sonderprüfungsstarterei, die wir nun schon langsam gewöhnt sind (an die uns zu gewöhnen wir aber durchaus nicht gesonnen sind! D. Red.), eine nette Durchschnittsveranstaltung gewesen, hätte sich am Abend beim Aushang der Ergebnisse und bei der Siegerehrung nicht noch gezeigt, auf wie schwachen Füßen das Ganze stand. Daß der Aushang später als vorgesehen stattfinden würde, hatten wir wegen der großen Anzahl von Teilnehmern trotz der optimistischen Äußerungen der Fahrtleitung von vornherein erwartet. Aber leider stellten sich auch beim verspäteten Aushang der Ergebnisliste noch so viele Fehler heraus, daß man das auch bei bescheidenen Ansprüchen schon nicht mehr als normal bezeichnen konnte. Die Siegerehrung, die unmittelbar zur Veranstaltung gehört (wir möchten das ausdrücklich betonen, denn sie ist ja Bestandteil der Ausschreibung!) begann endlich um 21.55 Uhr. Was hier unter drei ADAC-Fahnen mit dem Aufdruck Gau Niedersachsen geboten wurde, spottete jeder Beschreibung. Einige Industrieleute waren froh, daß ihre Wirtsleute die Einladung zur Siegerehrung abgelehnt hatten; denn wie sie selber sagten, „hätten sie sich da schön blamiert“. Der Herr Fahrtleiter, der als einziger Veranstaltungsoffizieller zu dieser „Ehrung“ erschienen war, führte sie in einer derart lässigen und unwürdigen Form durch, daß selbst Sportkommissare und OMK-Schmidl den Kopf schüttelten. Seine Aufmachung und Verfassung wollen wir zu seinen Gunsten den Wirren und Anstrengungen des Veranstaltungstages zuschreiben. **ASN**

Ergebnisse

Lizenzfahrer:

Solo bis 50 ccm: Alfred Lehner, Nürnberg (Zündapp), Gold, 5,51; H. Rotermundt, Altenfurt (Victoria), Gold, 5,51; H. Brinkmann, Bottrop (Hercules), Gold, 5,52.
Solo bis 75 ccm: Dieter Zörnig, Eibach (Victoria), Gold, 5,41; Leo Holy, Grafing (Zündapp), Gold, 5,44; Gustav Franke, Stadeln (Zündapp), Gold, 6,04.
Solo bis 100 ccm: Siegf. Gienger, Schützlingen (Zündapp), Gold, 5,33; Dieter Kramer, München (Zündapp), Gold, 5,42; Karl Augustin, Behringersd. (Hercules), Gold, 5,49.
Solo bis 125 ccm: Klaus Kämper, Burscheid (Zündapp), Gold, 5,27; G. Dotterweich, Worzeldorf (DKW), Gold, 5,55; Ferd. Schmalz, Heideck (DKW), Gold, 6,02.
Solo bis 175 ccm: E. Haselbauer, Porz (DKW), Gold, 5,42; Rolf Witthöft, Bad Oldesl. (Hercules), Gold, 5,46; Wilfr. Behrens, Elvershausen (Hercules), Gold, 5,54.
Solo bis 250 ccm: Herbert Schek, Wangen (Maico), Gold, 5,23; Richard Heßler, Rückersdorf (Zündapp), Gold, 5,35; Fritz Nödinger, Eßlingen (Gold), 5,52.
Solo bis 350 ccm: Erwin Schmider, Wolfach (NSU), Gold, 5,40; Edwin Linder, Amtzell (Puch), Gold, 6,30; Walter Aukthun, Hamburg (Maico), Gold, 6,53.
Solo über 350 ccm: Manfred Sensburg, München (BMW), Gold, 6,10; Rudolf Schröder, Tecklenburg (BMW), Gold, 6,40; Kurt Tweesmann, Detmold (BSA), Silber, 6,51.
Gespanne bis 350 ccm: Kelle/Vetter, Weinsberg (NSU), Gold, 6,30.
Gespanne über 350 ccm: Ibscher/Rettschlag, München (BMW), Gold, 6,25.

Ausweisfahrer:

Solo bis 50 ccm: Willi Epke, Brackwede (Rabeneick), Gold, 13 Pkte.; H. P. Lohmann, (Rabeneick), Gold, 13.
Solo bis 75 ccm: Ludwig Terne, Grainau (Zündapp), Silber, 9 Pkte.
Solo bis 100 ccm: Werner Schröder, Moorkatzen (Hercules), Gold, 12 Pkte.
Solo bis 175 ccm: Dietmar Weiß, Köln (DKW), Gold, 12 Pkte.
Solo bis 250 ccm: Fritz Kruse, Norderney (Maico), Gold, 11 Pkte.
Solo bis 350 ccm: Karl Müller, Steinh., Gold, 16 Pkte.
Solo über 350 ccm: Gerald Richter, Berlin (BMW), Silber, 26 Pkte.
Gespanne über 350 ccm: Kotzion/Merk, München (BMW), Gold, 7,10.

Stand der Deutschen Geländemeisterschaft 1964 bei Halbzeit

(Gesamtpunktzahl aus den ersten drei Läufen)

50 ccm: Brandl (Zündapp) 1104; Roth (Hercules) 1102; Sengfelder (Zündapp) 1102; Rotermundt (Victoria) 1098; Trinkner (Hercules) 1097; Wessel (Hercules) 1092.
75 ccm: Zörnig (Victoria) 1109; Holy (Zündapp) 1108; Franke (Zündapp) 1104; Schell (1097); Schwebel (Hercules) 1093; Pollmann (Zündapp) 997.
100 ccm: Gienger (Zündapp) 1109; Kramer (Zündapp) 1108; Seitz (Hercules) 1103; Augustin (Hercules) 1100; Ott (DKW) 1098; Michel (DKW) 1096.
125 ccm: Kämper (Zündapp) 1109; Dotterweich (DKW) 1108; Gehring (Zündapp) 1103; Schmalz (DKW) 1102; Bräutigam (Hercules) 992; Weber (Hercules) 986.
175 ccm: Witthöft (Hercules) 1104; Zeller (Hercules) 1100; Behrens (Hercules) 1095; Schulte (Hercules) 1077; Paritschke (Hercules) 1087; Hinze (Hercules) 984.
250 ccm: Schek (Maico) 1109; Hessler (Zündapp) 1108; Happel (Maico) 998; Winkel (Maico) 799; Kolisch (Maico) 791; Stüdemann (Maico) 731.
350 ccm: Schmider (NSU) 1110; Linder (Puch) 1006; Aukthun (Maico) 800; Kretschmar (MZ) 790; Glogowski (Maico) 729; Olm (Maico) 728.
Über 350 ccm: Sensburg (BMW) 1006; Nachtmann (BMW) 740; Neidig (Eigenbau) 637; Tweesmann (BSA) 636; Schröder (BMW) 369; Höring (BMW) 366.
Gespanne bis 350 ccm: Kelle/Vetter (NSU) 740; Habiger/Habiger (NSU) 739; Kehl/Wohnhas (Horex) 437; Keppler/Eckert (NSU) 369; Müller/Valdor (NSU) 368.
Gespanne über 350 ccm: Ibscher/Rettschlag (BMW) 1110; Krieb/Wenz (BMW) 738; Schneider/Sternitzke (Zündapp) 736; Kronemann/Schlepper (BMW) 366; Schmidtke/Menger (Zündapp) 267; Hermann/Kersting (BMW) 69.

ALPENPOKAL

(Schluß von Seite 355)

Die Strafpunktfreien und Edelweißgewinner: 50 ccm: Brinkmann (Hercules) 11 Strafpunkte / 1814,0 Sonderprüfungspunkte; Brandl (Zündapp) 33/1889,1, beide Bronze; Brandl Edelweißgewinner. 75 ccm: Sengfelder (Zündapp) 0/1919,2, Alpenpokal, Edelweiß; Holy (Zündapp) 0/1777,8; Pohal (Simson) 10/1715,3. 100 ccm: Augustin (Hercules) 0/1873,6, Edelweißgewinner; Gienger (Zündapp) 0/1854,8; Seitz (Hercules) 0/1834,3. 125 ccm: Halser (MZ) 0/1772,2; V. Kramer (Zündapp) 7/1860, Edelweißgewinner. 175 ccm: Lohr (MZ) 0/1845,8, Edelweißgewinner; Stiegler (MZ) 0/1813,1; Uhliä (MZ) 0/1801,6; Reichenbach (MZ) 0/1579,7. 250 ccm: W. Salevsky (MZ) 0/1887,0, Edelweißgewinner; Heßler (Zündapp) 0/1721,0; Wabnig/Osterreich (Puch) 0/1651,1. 350 ccm: Schek (Puch) 0/1869,6, Edelweißgewinner; Baumann (MZ) 0/1763,1. Bis 500 ccm: Orzepowski/Polen (Junak) 8/1711,7.

DICO - NACHRICHTEN NR. 4

Sehr geehrter Dico-Kunde!

Oder solcher der es werden sollte:
Auch Magnetzünd-Maschinen haben Batterien, sind die immer voll? Wir sahen oft welche mit 'ner Funzel wie ein Talglüht.

Muß das sein?

Ist deine Batterie mal leer,
hol schnell ein Ladegerät von Dico her

Spec. Heko-Ladegeräte 6 Volt 1,2 Amp.
Ladeleistung 6,7-36 Amp/std. DM 38.50
Desgleichen für 6 und 12 Volt DM 49.50

Freundliche Grüße
Ihre Firma



W. DILLENBERG, SPORTBEDARF
7 Stuttgart-Vaihingen, Hauptstraße 100
Telefon (0711) 7881 03
Geschäftszeit: Mo.-Fr. 8-12, 14-18, Sa. 8-13

Betriebsferien vom 27. Juli - 8. August

MOTORRAD-MARKT
Günstige Gelegenheiten!
BEZUGSQUELLEN

Sofortige Einschaltung, kleine Preise
günstige Rabatte

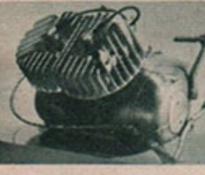
Norton
A.J.S.
Velocette
MATCHLESS

Motorräder
von 200—750 ccm und
Original-Ersatz-Teile

Avon-Reifen 18, 19, 20 u. 21"
Lodge, K. L. G.
Champion-Kerzen
engl. Renold-Ketten

Importeure:
Fr. u. W. Herrmann GmbH
ab 1. 2. 1964
Stuttgart-Sonnenberg
Laustraße 62, Telefon 71 04 08

ADLER



Achtung!
Spezialköpfe mit
Schrägrippen für
Adler Sport und
Renntmotoren

Ralf Seidel, 77 Singen (Hohentwiel)
Pommersche Straße 2

Adler MB mit Schwinge (Eigenbau), sehr guter Zustand, mit div. Ersatzteilen zu verkaufen. Preisidee DM 500.—. Dieter Krüger, 5605 Hochdahl (D'dorf), Falkenberg Weg 1. 40 043


Verkaufe Adler MB 250, in bestem Zust., Lichtmaschine, Kupplg. neu. Vorne Alu-Koffler, gel, verchr. Scheinwerfer, Sportlenker, Sportgas, neue Renngriffe, 90% bereift. Grundfarbe schwarz, Tank weiß. TÜV bis 1966, mit Ersatzmotor, ohne Verkleidung. DM 850.—. Zuschriften unter M 4265 A an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 016

Verkaufe für Adler MB 250 guterhaltene Denfeld-Sitzbank für DM 70.— bis 80.—. Joachim Heerwagen, 7712 Blumberg, Haldenstraße 31. 39 951

Verkaufe Adler MB 250, fahrbereit, mit generalüberh. 2-Motor, Einzelteile von: Adler M 250, neue Bereifung. Moped Victoria, 3-Gang, 1 Vespa-Reif. mit Felge neu, 3,50—8, 1 Sturzhelm, 1 Hinterrad von DKW RT 250, 1 Vespa-Reifen 60%. Günter Siegel, 7233 Lauterbach (Württ.), Siedlung 512. 39 958

Suche erstklass. Adler MB 250-Gespann, evtl. auch Solo. Angebote an Wilhelm Glänzer, 3573 Gemünden/Wohra, Wohrastraße 27. 39 978

Verkaufe Adler 250 ccm, mit Schwinge, 2-Vergaser-Motor, 2. Motor, auseinandergebaut, u. v. Ersatzteilen, gegen Gebot. Wolfgang Eberhard, 6106 Erzhäuser üb. Dsttd., Wixhäuser Str. 41. 39 954

Verkaufe von MBS Sitzbank, Federb., SW-Anschl., Chromtank, Übersetzungen, neue Seilzüge u. Zündsp., MBS- u. Sprinterkurbelw., MB-Rahmen, Gabel, Räder, 2-Verg.-Gehäuse, Zyl. u. alle Kleinteile, 18" GS-Decke, 19" Alufelge, beide Max-Vollnabenräder und -bremsen. B. Flade, 7032 Sindelfingen, Rotbühlstr. 2. 40 128

Adler M 250 für DM 180.— zu verkaufen. Maschine ist zugelassen. Theo Deutzmann, 565 Solingen, Erbenhäuschen 78. 40 093

Suche defekte Adler-Sprinter oder nur Sprinter-Fahrgestelle. Wolfgang Aust, 1 Berlin 13, Mäckeritzstr. 14. 40 136

AERMACCHI
ZV Stuttgart, Gänshöhe 19

AJS

Für Freunde des modernen 1-Zyl. Kurzhubmotors die beiden 500 ccm-Modelle der neuesten Entwicklung
Karl Witzemann, Mechaniker-Meister
75 Karlsruhe, Waldhornstr. 30 · Tel. 6 58 35
mit dem seit 30 Jahren bekannten Kundend.

A.J.S. Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
39 892

AJS 31 CSR, Bauj. 1961, 13 000 km, neue Kurbelw., Drehzahlm., Bestzustand, zu verkaufen. Preisidee DM 2300.—. Anzusehen Sa. u. So. bei Firmbach, 638 Bad Homburg, Brendelstr. 47. 39 904

Verkaufe AJS 31 CSR, Bauj. 60, Kurbelw. defekt, Preis DM 850.—. Peter Schröder, 1 Berlin 26, Oranienburger Str. 88. 39 924

Verkaufe AJS 7 R Boy Racer, 350 ccm, Bauj. 54, in gutem Zustand, neu bereit, mit div. Ersatzteilen. Peter Bahsler, St. Pölten, Angergasse 291 (Österreich). 39 063

AJS 18, robuste 1-Zylinder-Tourenmasch., vor 1 Jahr für DM 1500.— bei km-Stand 30 000 von Louis erworben, aus Zeitmangel für Motorradfahrten mit km-Stand ca. 32 000 für DM 900.— zu verkaufen. Voelskow, 32 Hildesheim, Am Katztor 8. 40 104

ARIEL

Verkaufen 1955 4 G (1000 ccm 4-Zyl.). C.M.I., Old Farm, Lamberhurst, Kent, England. 40 144

Ariel, 1000 ccm, 4-Zyl., Bauj. 52, 60 000 km, TÜV Dez. 65, an Bastler günstig abzugeben. Hans Hinn, 7808 Waldkirch, Blumenstr. 8. 40 129

BERNEG

Verkaufe „Berneg“ 175, 2-Zylinder, 4000 km, neuwertig, Bestzustand, Ia Bereifung, TÜV 1966, Drehzahlmesser, Bauj. 1962, Preis nach Anfrage. Peter Melzig, 6728 Germersheim, Königsberger Str. 5. 40 145

BSA

BSA Motoren-Instandsetzung Motorräder
großes Ersatzteillager, auch für ältere Typen
Fr. Benzinger, 307 Nienburg, Bahnhofstr. 3

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

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

BSA Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
39 894

BSA „Super-Rocket“, Baujahr 62, 46 PS, 15 000 km gelaufen, Ia Zustand, um 85 17 500.— zu verkaufen. B 34 „Clubmans“ ab Bauj. 55 wird in Zahlung genommen. Krenek, Salzburg (Österreich), Ebenau Strubklammwerk 75. 39 925

Verkaufe 650er BSA „Golden Flash“, Bauj. 52, 35 PS, nachweislich überholt u. in sehr gut. Zustand. Preis DM 500.—. Zu besichtigen bei Herbert Morsbach, 565 Solingen, Bergstr. 26. 39 974

Verkaufe BSA Shooting Star, Bauj. 1956, für DM 1450.—. Maschine ist in gutem Zustand. Gerd Scherz, 5208 Eitorf/Sieg, Weingarten 4. 39 972

Verkaufe BSA A 7, 55, Schwinge, und viele Teile für A 7 und A 10 wegen Rocket-Kauf. Ludwig Kemmeter, 6521 Eich/Worms, Schanzenstr. 27. 39 975

Achtung! Einmalige Gelegenheit!
Wegen Kauf einer Vincent verkaufe ich an schnell entschlossenen Käufer meine gen.-überh. BSA B 34 Gold-Star, 500 ccm, 42 PS, Alumotor, TÜV Juni 66, Motor, Gabel, Magnet, Lichtmasch. von Emonts, Köln, überholt (Spitze ca. 180 km/h), Reifen, Ketten, Ritzel, Kupplung, Felgen, Speichen, Bremsen, Sitzbank, Batterie, ges. Elektroanl., Tacho, Drehzahlm., Vergaser, Armaturen, Kolben, Kurbelwelle, Federbeine, alle Lager im Motor u. Radlager, alle Züge usw. sind neu, km-Stand ca. 200, Maschine ist neuwertig und unfallfrei. Kosten der Überholung ca. DM 2700.—, für ca. DM 2600.— oder Gebot, nur gegen bar zu verkaufen. W. Borgmann, 5301 Alfter-Bonn, Steingasse 25. 39 949

Achtung! Eilt!
Verkaufe BSA A 10, 650 ccm, Road-Rocket mit Rennverschalung, Jahrg. 57, Zündung defekt, umständehalber dem Meistbietenden, sonst Maschine in Ordnung. Heinz Feldmann, 10/37 Zürich, Wibichstr. 10. 39 915

Suche nur gut erhaltene 650 ccm BSA oder Triumph gegen bar. Erbitten Angebote mit Preis u. genauer Beschreibung, möglichst mit Bild, unter M 4269 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 074

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 (Nettetal) am Nürburgring, Telefon Mayen 26 44

DKW

Eilt! Suche guterhaltene Telegabel DKW RT 200 S, Bauj. 57, evtl. vord. Laufrad oder Nabe mit Ankerplatte. Arthur Fisch, 84 Regensburg, Kalmünzergasse 2. 40 001

Verkaufe von DKW Type RT 200/2 Teile einzeln, Sitzbank, gut erhalten, DM 40.—, Motor, Zündanlage defekt DM 45.—, Reifen Metzeler 3.00—19 mit Felgen und Vollnaben DM 20.—, Rahmen mit Brief DM 25.—, 1 Geländelenker DM 8.—. Ernst Tritschler, 7711 Hammereisenbach, Felsentälcherhof. 39 992

DUCATI

ZV Stuttgart, Gänshöhe 19

GELÄNDEMASCHINEN

Zündapp GS 75 sofort lieferbar. Zwei Maico GS-Maschinen, gebraucht, preisgünstig am Lager. Motorrad-Verworner. 39 935

Gesucht wird: 1 Zündapp GS 75 oder 100 ccm (auch Unfallmaschine) zum Preis bis DM 75.—. Erich Serth, 8572 Auerbach, Degelsdorfer Str. 168. 39 969

Maico 250 GS DM 300.—, guter Zustand. Frank Schneider, 1 Berlin 51, Haßlinger Weg 16. 39 979

Verkaufe Maico 175 Breitwand GS mit Zubehör u. Ersatzteilen, Bauj. 1963, einwandfreier Zustand. Helmut Hagemann, 1 Berlin, Jasmunder Str. 4, Tel. 45 19 21. 39 920

Geländesport Express-Sachs, 175 ccm, 14 PS, 21er-Vorder-, 19er-Hinterrad, geländeber., Hercules-Tele, Suspa-Schwinge, 14 Ltr.-Tank, km-Tageszähler, Geländelenker, Preßluftfl., Sitzb., zus. 1 neuer 19er Geländereifen, DM 480.—. Eberhard Borgmann, 725 Leonberg, Birkenweg 1. 40 040

Suche 100 ccm-Geländemaschine. J. Timmer, Vaart 29, ASSEN (Holland). 39 947

Wegen Aufgabe des Geländesports Hercules K 103 GS, Ia Zustand, mit Zubehör, nur 2 Veranstaltungen gelaufen, zum Barpreis von DM 1400.— abzugeben. Zuschriften unter M 4261 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 971

Verkaufe Hercules K 103 GS (Breitwand), fabrikneu, noch nicht zugelassen, zum Listenpreis, sowie eine 175er 5-Gang-Puch MC, Bauj. 1964, eine Veranstaltung gefahren, für DM 1800.—. Zuschriften unter M 4274 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 120

Verkaufe Hercules GS 5-G., Bauj. 64, DM 1200.—. K. Bloss, 6 Frankfurt/M., Unter den Eschen 4. 40 107

Suche gebrauchte 50 ccm-Geländemasch. Biete DM 300.— in bar. Raum Baden. Zuschriften unter M 4277 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 142

GILERA

 Motorräder 50 bis 300 ccm sofort lieferbar. W. Blatter, Lindenhof, Bauma Zch. (Schweiz). 39 922

Gilera 175 ccm, Bauj. 1963, fabrikneu, weit unter Neupreis, für DM 1350.— abzugeben. Zuschriften unter M 4263 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 987

HARLEY-DAVIDSON

Harley Duo Glides, 200 ccm, mit Schwinge, Prachtstück. Rudolf Lauterbach, 5038 Rodenkirchen b. Köln, Weiße Str. 42. 40 068

HEINKEL

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

Achtung Heinkel-Fahrer, gebr. Ersatzteile günstig. Wendland, 2 Hamburg-Bramfeld, Fabriciusstr. 323, Tel. 6 41 88 60. 40 067

Verkaufe Heinkel-Roller Tourist, zur Zeit nicht angemeldet. Preis ca. DM 650.—. Manfred Wittig, 2839 Kirchdorf, Bez. Bremen, Telefon 235. 39 981

HERCULES

Verworner liefert BMW

DKW, Express, Hercules, Maico, Riesenersatzteillager. Versand nach allen Orten. Berlin 65, Müllerstr. 40, und Bln.-Moabit, Ufnaustr. 14, Sa.-Rabeneick, Victoria und Zündapp. Ruf 46 28 47. 39 933

Hercules K 50, 5-Gang. Verlangen Sie Prospekte von Rolf Rohardt, MOTORRADER, 243 Neustadt/H., Reiferstr. 2 a. 39 928

Suche erstkl. gebrauchte Hercules K 50. Angebote mit Preis an Trux, 6102 Pfungstadt, Mühlbergstr. 68. 40 009

Hercules K 101 zu verkaufen, weil Zweitmaschine, Bauj. 60, neuw., viele Extras, vers., verst., TÜV zug., Verhand.-Basis DM 300.—. M. Schüler, 6751 Trippstadt (Pfalz), Hauptstr. 120. 40 083

Suche Hercules K 101/4 oder K 101, nicht unter Bauj. 62. Verk. alle Teile von Puch SGS mit Brief. Helmut Reitz, 6 Frankfurt a. M., Humboldtstraße 64. 40 077

HOFFMANN

Suche dringend für Hoffmann Gouverneur 250 ccm zwei intakte Zylinderköpfe. Angebote an Gerd Widmann, 78 Freiburg, Wölflinstr. 4. 40 042

HONDA

HONDA Benly 125, neuer Motor, neue Kurbelwelle, zu verkaufen. Jürgen Hackenbruch, 5471 NAMEDY, Hauptstr. 9. 39 907

Anzeigenschluß

für Heft Nr. 15
ist am 2. Juli 1964

Verkaufe meistbietend Honda CB 72, Bauj. 63, 10 500 km, in gutem Zustand, zwecks Anschaffung einer größeren Maschine, Horst Speck, 6655 Waldmohr, Bahnhofstr. 79. 39 914

Suche Honda Sport Cub, 50, Ausstellungsma- schine, Baujahr 1963—64, zu erniedrigtem Preis. Zuschr. unter M 4244 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 684



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 Schwabach/Taunus, Feldbergstr. 9

Kaufe sämtl. Typen BMW Tageshöchstpreise, Barzahlg., Abhol.

Ondrak, München 23, Ungererstr. 137, Tel. 366428

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 Nürburging, Telefon Mayen 2644

SEIT 1935

überh. gebrauchte Motorräder Ständig große Auswahl in BMW Motorrädern von 250 ccm bis 600 ccm, auf Teilzahlung 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 Reparaturen und Revisionen rasch, gut u. günstig.

J. Hofmann, Hedingen/ZH



Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
39 893

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. **J. W. Keessen,** Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland), Telefon 0 17 29-120. 39 931

Original-Ersatzteile für BMW-Motorräder, auch für ältere Modelle. **E. Kathrein,** 6239 Lorsbach (Taunus). 39 930

BMW 500/600 ccm, ab Bauj. 1951, (auch defekt), bis DM 300.— bar gesucht. Komme selbst abholen! Angebote mit Bauj., Typ u. Preis unter M 4267 A an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 046

R 26, weiß, Motor 8000 km, Bauj. 58, Liebhaberstück, TÜV bis 6. 66, für DM 750.— verkauft **Heinz Grübner,** 58 Hagen-Haspe, Salzburger Str. 34. 40 006

Verkaufe günstig R 26 (Langstreckenfahrzeug), auch in Einzelteilen. Außerdem 2 Dellorto SSI 30 A mit Schwimmerk. **SS 2, Hans-J. Martens,** 2 Hamburg-Lohstedt, Münsterstr. 6. 40 044

BMW R 50, generalüberh., mit mehreren Ersatzteilen, für DM 2000.— **Günter Rebscher,** 545 Neuwied, Schloßstr. 74. 40 071

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 1962, 17 000 km, neuwertig, mit Sportarmaturen, 31 Ltr.-Hoske-Tank u. -Tüten, für DM 3300.— bar. **Arnold Tröck,** 5 Köln-Rath, Porzer Straße 25. 39 921

BMW Sahara Modell 1940

mit Orig.-Seitenwagen u. Reservemotor, sehr gepflegt, zu verkaufen. Biete ferner **Orig.-Veteranen** wie z. B. große alte amerikan. **HD, Indian, Henderson, Super X** u. engl. **BSA, Ariel, Rudger** etc. von 1926 bis 1938, **Original und gut gepflegt** an. Schreiben Sie an: **Svend Amidsen, Nörbek pr. Faarup (Dänemark).** 40 062

BMW R 51/III zu verkaufen, einwandfr. Zustand, versich. bis Febr. 1965, anzusehen bei **Hans Fulde,** 334 Wolfenbüttel, Ernst-Moritz-Arndt-Str. 105. 39 919

Einziges laufendes 1000 ccm BMW-Gespann 2-Zylinder, altershalber zu verkaufen. Maschine des erfolgreichsten Berliner Sandbahnfahrers **Fritz REES.** Maschine ist für den Straßenverkehr zugelassen und kann Probe gefahren werden. Motor 7:1 verd., 78 Hub, 90 φ Bohrung, gedrehte Duraluzylinder, Stahlbuchse, geschmiedete Kolben. Köpfe 30 φ, 45 Ventile, sämtl. Teile neu gelagert, Rahmen 51/III, Vollnabe, Hoske-Tank, Drehzahlmesser, TR 500 gedämpft. Motor paßt in R 75-Rahmen u. alle BMW mit Hirafe, dazu 1 Motor R 75, 10 000 km, 2 kompl. Übersetz. 8/35/0/36, 1 Rahmen 51/III mit Tele ohne Nr., 1 Paar Köpfe R 75 normal, diverse Lager, Kurbelw., Pleuel u. etliche Kisten Teile, alles zusammen DM 1500.— **H. Peterhoff,** 1 Berlin 36, Admiralstr. 7, Telefon 61 38 34. 40 048

R 69 S, 61, 17 000 km, Hoske-RS-Tank, Hoske-Tüten, Sturzbügel, Fanfaren usw., neuwertig, gegen bar zu verkaufen, Preis-idee DM 2400.— **F. D. Linnarz,** 588 Lüden-scheid, Hochstr. 40, Telefon 2 02 88. 40 037

Verkaufe BMW R 51/III, Bauj. 53, 58 000 km, Heinrich-Scheibe, Blinkanlage, Drehzahlmesser, div. Zubehör u. Ersatzteile. **Hugo Anuth,** 24 Lübeck, Kaninchenberg. 40 035

Verschenke v. R 25/II bei Selbstabholung sämtliche Einzelteile (zum Teil defekt), ausgen. SM-Bank DM 30.— u. gr. Rückl. DM 5.— **A. Vogl,** 8 München 8, Rosenheimer Straße 6. 40 033

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 62, Motor neuester Stand, 14"-Räder, Drehzahlm., Öltherm., 3 Ltr.-Olwanne, Hoske-RS-Tank, Alubleche, 1-Mann-Sitzbank, Sporthebel, gegen Höchstgebot. **Helmut Enderich,** 4136 Kaldenhausen, Buchenstr. 41. 40 030

Verkaufe R 50, guter Zustand, alles neu überholt, für DM 1900.— **Rolf Suing,** 532 Bad Godesberg, Pionierstr. 16. 40 028

Suche sehr gut erhaltene BMW 500 oder 600 ccm, nicht unter Bauj. 1956, zahle bis DM 2000.— bar. **Johannes Casimir,** 4404 Telgte, Storkshamp 2. 40 022

Verkaufe Orig.-BMW-Solo-RS mit sämtl. Zubehör an Meistbietenden. **A. Stöcker,** 8071 Oberhausenstadt, Wielandstr. 7. 40 019

R 50 S, siehe Bild (165 km), mit Rennkombi (175 cm), Festpr. DM 2200.— **Kann finanziert werden.** **Ludw. Findler,** 8871 Oberknöringen, Hauptstr. 31/2. 40 017

Verkaufe: R 51/II mit Sitzbank, gr. Rücklicht, DM 260.— **R 51/II, Meier-Bank,** 24 Ltr.-Tank, Chromfelgen, DM 400.— **2 R 67/II-Rahmen** mit Telegabel à DM 70.—, **R 66** mit zerlegtem Zweitmotor, 30 PS, DM 400.—, div. Teile, **R 67/II-Rahmen,** Telegabel, zerlegt, DM 55.— u. viele Fahrwerksteile, 250 Horex-Motor DM 20.—, **VW Export, Schiebedach,** DM 400.—, **NSU Fox 98,** mit div. Teilen, DM 100.— **Suche: R 75-Magnet kompl. u. alle Teile** von gr. Schwingen „**BMW**“ **E. Link,** 5411 Neuhäusel, Hauptstr. 5. 40 013

Verkaufe BMW R 60 S

Bauj. 63, 7400 km, neuwertig, Preis DM 3000.— bar. **Zu besichtigen u. anzurufen** jederzeit. **Autohaus Braun,** 741 Reutlingen, Sickenhäuser Str. 38-40, Telefon 42 75. 40 008

Verkaufe R 60, Bauj. 61, 66 000 km, mit Drehzahlm., Elefantentoy, Gepäckträger, vers. u. verst. bis Sept., in einwandfreiem Zustand, **Barpreis DM 1650.—** **B. Hartmann,** 5828 Ennepetal-Milspe, Leibnizstraße 16. 39 994

S.M.-Bank, Z.-Schutzbügel, H.-Tüten, VDO-Drehzahlmesser (mech.) von R 69 S gegen Gebot. **Martin Rupps,** 8202 Bad Aibling, Haus Wittelsbach. 40 075

Verkaufe BMW R 27, 4000 km, topfit, geg. Gebot. **Zuschriften** unter M 4265 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 005

Suche BMW R 50 - 60 - 69, Bauj. 58-60, Bestzustand, S.-Getriebe bevorzugt. Preis nicht über DM 1400.— **Otto Hollatz,** 71 Heilbronn, Achtungstr. 30. 39 996

Eilt! Suche von BMW R 25/II: Kardangetr. mit Kardan, 1 Tacho bis 140 km/h. **Ulf Wende,** 336 Osterode (Harz), Scheerenberger Str. 31. 39 988

Suche BMW 500/600 ccm mit Vollschw., auch Unfall oder Motordefekt, zahle bar. **F. Simmank,** 72 Tuttingen, Mozartstr. 22. 39 984

BMW R 69 S, Bauj. 63, 14 500 km, Bestzustand, nur Langstrecke gefahren, für DM 3400.— (amtl. Schätzwert DM 3950.—) umständehalber gegen bar zu verkaufen. **Neu bereift, Hoske-Tank.** **Jürgen Müller,** 8 München 9, Elilandstr. 26/IV. 40 011

Verkaufe BMW R 69 mit 500 Steib-Seitenwagen, 35-Liter-Hoske-Tank, Hoske-Tüten, für DM 1800.— **Klaus Seel,** 56 Wuppertal-Barmen, Ringelstr. 19. 39 980

Gelegenheitskauf von BMW R 69 S, Bauj. 1963, 10 000 km, neuwertig, zu verkaufen. **Edward Cvikl,** 401 Hilden, Herderstr. 19. 39 967

Verkaufe R 51/II, Bauj. 50, 60 000 km, neue M.-Bank, gr. Tank, HR.-Tüten, Motor für DM 600.— generalüberh., zus. 1 Behördenboot, ungebremst, geg. Gebot. **W. Heinze,** 61 Darmstadt, Goethestr. 17-19. 39 956

Verkaufe von BMW 500 ccm u. 600 ccm 2 Kurbelwellen, neuwertig, Verhandlungsbasis je DM 100.— bar. **K. Klingor,** 6101 Roßdorf, Messeler Weg 15. 39 952

Verkaufe BMW R 69 mit Gläserverkleid., 23 700 km, Ia Zustand, bar DM 2600.— **Ernst Radischnigg,** 8 München 13, Lüneburger Str. 4. 39 946

Suche dringend 500er- oder 600er-BMW mit Extras. Nur gepflegte, einwandfreie Maschine; bis DM 2000.— in bar. **M. Hummel,** 5023 Weiden/Köln, Ludw.-Jahn-Straße 46, Tel. 0 22 34/7 56 78. 39 940

Verkaufe BMW R 69, Bauj. 1955, Motor 8000 km gelaufen. Außerdem 1 **Harr-Damen-Kombi,** 160 cm. **Hinrich Moje,** 2156 Borstel, Post Jark, Gr. Seite 1, Krs. Stade. 40 069

BMW R 50, Bauj. 57, neue Schalldämpfer, neu bereift, neue Bremsen, TÜV 1966, DM 1500.— bar oder tausche gegen erstklassige R 26. **Wertausgleich** in bar. **Bernd Vogl,** 46 Dortmund-Echhinghofen, Hansmannstraße 15. 40 087

R 69 S, Motor Bauj. 63, 9800 km, sehr gut. Zust., viel Chrom, DM 2500.—, nur bar. **Rolf Schober,** 8 München 13, Türkenstr. 31. 40 091

Suche für BMW R 50 Solo-Übersetzung mit Gehäuse, möglichst 7:25 Zähne! **Heinz-Jürgen Fiehn,** 234 Kappeln/Schlei, Königberger Str. 78. 40 143

Verkaufe sehr gepflegte BMW 500 R 51/III, Bauj. 1954, gegen Gebot. **Wolfgang Nasdala,** 7858 Weil a. Rhein, Bühlstr. 1. 40 140

Suche für R 60 17-Liter-Unfalltank, ca. DM 30.— bis DM 40.— **Lothar Rausch,** 6222 Geisenheim, Rüdesheimer Str. 21. 40 110

Suche 500 od. 600 ccm BMW mit Schwingen bis DM 1300.— **Angebote** an **Manfred Temmler,** 8501 Wendelstein, Fabrikstr. 95. 40 112

Suche dringend Motor R 68 oder R 69 u. Hinterradantrieb für Schwingenmasch. (Übersetzung spielt keine Rolle). **Angebote** unter M 4273 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 119

BMW R 50-Motor, komplett, Ia, u. R 51/II-Motor mit Getriebe, preiswert abzugeben. **Winfried Rauch,** 8961 Durach (Allgäu). 40 130

Von R 50/II, gar. 5000 km gel., 2 Zyl. mit Kolben φ 68, DM 100.—, kompl. Gabel mit Federbeinen, Schellenlenker und verchromter Schwinge, DM 200.—, Kurbelwelle DM 90.—, Stirnradsatz DM 25.—, kompl., Kupplung mit Schwungscheibe DM 35.—, alles Bestzustand. **D. Schienagel,** 1 Berlin 12, Goethepark 18. 39 948



Verkaufe R 50 mit R 68/35 PS-Motor, Hoske-Tankrucksack, weiße Sportverkleidung, zwei Sturzhelme, Handschuhe, DM 1000.— **Gerhard Wohlan,** 2841 Steinfeld i. Oldenburg, Telefon 586. 40 064

1 Getriebe DM 60.—, 2 Zylinderköpfe DM 70.—, Zyl. mit Kolben 68,5 à DM 35.—, gute Kurbelw. DM 60.—, Lichtmasch. mit Anker DM 50.—, Zündanl. DM 30.—, Rahmen mit Brief DM 50.—, Vergaser 22 mm à DM 10.—, alles guter Zustand, von R 51/III. **R 50 S neuw. Vergaser à DM 18.—, Nockenwelle DM 15.—. **Guter R 51/II-Motor DM 60.—, R 25/III-Zylinder,** Kopf, Getriebe u. Kardan auf Anfrage. **Dieter Fleck,** 1 Berlin 19, Tauroggener Straße 1. 40 100**

Verkaufe Unfallfahrzeug BMW R 27, 5520 km, gegen Höchstgebot. **Helmut Dettweiler,** 7769 Mahlspüren, Oberrusserhof. 40 122

R 25/III u. 67/II verkauft billig, Rahmen kompl., Kardan, Getr., Gabel, Lampe, Zyl., Köpfe. **Kaape,** 1 Berlin 30, Marburger Str. 14. 40 094

Großer Tank u. Auspuffanlage für BMW R 51/II gesucht. **W. Gärtner,** 318 Wolfsburg, Heßlinger Str. 21. 40 090

Verkaufe R 26, Bauj. 60, 48 000 km, S.-Lenker u. S.-Meier-Bank, Maschine sehr gut erhalten, Preis DM 1000.— in bar. **Gerd Mehlfeld,** 774 Triberg, Kreuzstr. 12. 40 082

Suche Motor für BMW R 69 od. R 69 S, n. ü. 50 000 km, evtl. leicht beschädigt. **Wilhelm Boch,** 5903 Geisweid, Sohlbacher Straße 122. 39 813

Anzeigen-Schluß

für Heft 15
ist am
2. Juli 1964

Suche R 50 - R 60 mit TR bis ca. DM 1250.— bar. **Franz Dippold,** 8601 Starkenschwind Nr. 11. 39 821

Verkaufe 2 BMWs R 50. **Jonny Krause,** 23 Kiel, Preetzer Straße 119. 39 799
BMW R 50 S, 61, neuwertig, 27 000 km. **Gg. Schmidt,** 8562 Hersbruck, Poststr. 7, b. Glück. 39 795

BMW R 50 mit Gläser-Verkleidung, Baujahr 63, TÜV 65, vers. u. verst., Ia gepflegt, für DM 2600.— in bar zu verkaufen. **Dietmar Schultz,** 2 Hamburg-Billstedt, Cottaweg 38 f. 39 770

Von R 25/III Rahmen mit Brief DM 15.—, Getr. u. Motor à DM 35.—, sowie alle anderen Teile billig zu verkaufen. **Von R 51/III** 1 Nockenw., 1 Kardanw., Schwungscheibe, Kuppl. und Kardangehäuse. **Helmut Kramp,** 4222 Friedrichsfeld, Spellerstr. 67. 39 759

Verk. R 50, 59, 32 000 km, Rennverkleid., Hoske RS-Tüten, engl. Sitzbank, Lenkstummel, schmale Schutzbleche, sehr gut. Zustand, Preis DM 2300.—. **A. Zascha,** 638 Bad Homburg, Mammolshainer Str. 11. 39 756

Verkaufe dunkelrote BMW R 67/II Solo, Hoske-Tank, Meier-Bank u. Sturzbügel, Maschine in Ia Zustand, 1 Hinterachsgetriebe mit Kardan, 1 Reifen 19" x 4.00, 1 Steib 200, alles für DM 1200.—, auch einzeln. **K. Franz,** 21 HH-Harburg, Friedrich-List-Straße 25 a. 39 744

HONDA

HONDA alle Modelle sofort lieferbar. Ersatzteillager. Reparaturen.

NESTLER · BONN, STIFTSPLATZ 1-3



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.-Telle, 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 Lippke, Kempten im Allgäu,
Füssener Straße 56, Telefon 7678

Honda Motorräder

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

Verkaufe gegen Gebot Imperator 400, 55, 2-Vergaser 26 φ, asymm. Scheinw. 200 φ, NC-Batt., Knickregler, Tele od. Schwinde. Steib „S 350“ mit Boge-Federb. u. Regina-Bremse. Nehme evtl. sportl. Masch. bis 250 ccm dagegen. H. Kipphan, 7171 Morstein, Haus 16. 39 943

Horex Regina 400, Bauj. 54, 12 000 km, in Bestzustand, umständehalber zu verkaufen. Preis DM 750.-. Wienhausen, 28 Bremen-Huchting, Flämische Str. 10, Telefon 5 16 87. 39 917

Horex Imperator, 2 Vergaser, für DM 650.-. Günter Rebscher, 545 Neuwied, Schloßstr. 74. 40 072

Verkaufe Imperator-Rahmen mit Rädern u. Gabel u. Brief u. vielen Motorteilen für DM 190.-. Schubert, 4618 Kamen, Am Stadtpark 16. 40 055

Verkaufe Regina 400, auch teilweise. Kleiner Motorschaden, Bereifung 90%, TÜV bis 6. 65. Detlef Renner, 3102 Hermannsburg, Am Markt 5. 39 906

Verkaufe billig alle Teile von Regina u. Motoren. O. Morneweg, 6311 Dannenrod. 40 118

Horex Regina 350 ccm DM 150.-, von Horex Resident 1 Motor 250 ccm DM 70.-, von BMW R 26 Motor mit Getriebe DM 70.- sowie Kleinteile von Horex zu verkaufen. Ingeborg Purz, 295 Leer/Ostfr., Blinke 28. 39 957

Verkaufe 350 ccm Horex Resident, einwandfreier Zust., 27 000 km gel., sportl. hergerichtet. Pr. DM 500.-, Spitze 145 km. Lorenz Steindl, 842 Kelheim, Fischer-gasse 30. 40 132

Verkaufe Horex Imperator, mit vielen Ersatzteilen, zum Preise von DM 300.-. Günter Hoppe, 585 Hohenlimburg, Haardtstraße 31. 40 106

INDIAN

Indian 1200 ccm, Bauj. 39, 7000 km, mit Hirafe, für DM 200.- zu verkaufen. Fr. Twittmann, 58 Hagen (Westf.), Pasche-straße 44. 40 141



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

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

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

DAS MOTORRAD

— Deutschlands größte Motorradzeitschrift —

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

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

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

Verwenden Sie bitte den anhängenden Bestellzettel oder eine Postkarte. Ohne Formalitäten und ohne Vorauszahlung erfolgt die Einschaltung 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 13/64

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. Lätsch, Münchwilen / TG (Schweiz)



Honda Motorräder in Berlin

Bezirksvertretung Kurt Kannenberg,
Krafffahrzeuge, Berlin 31 (Halensee)
Joachim-Friedrich-Str. 34, Tel.: 887 6433

HOREX



Original-Ersatzteile für alle Typen.
In- und Auslandsversand.
Hch. Wendel, 694 Weinheim/Bergstr.,
Pappelallee 21

Verkaufe Horex Imperator, mit neuem 500 ccm, 45 PS-Motor (Kayser), noch nicht gelaufen, Hoske-Dämpfer, Sturzbügel, Fanfaren usw., neuwertiger Zustand, DM 1500.-. Schlöbl, 8 München 12, Wilh.-Riehl-Str. 32. 40 025

Verkaufe 1 Imperator 400, kompl., und 2 Motoren 400 und 1 Rahmen Resident gegen Angebot. Besichtigung samstags u. sonntags. Paul Scheerer, 5413 Bendorf/Rh., Abteistr. 25. 39 908

HOREX IMPERATOR — 400 ccm — 2 Vergaser, Hoske-Tüten, Ia Zustand, umständehalber um DM 1000.- zu verkaufen. TÜV bis Mai 1965. Zuschriften an: Kurt Utschig, 8225 Traunreut, Permoser Weg 20. 40 137

JAWA

Sonderangebot

Jawa 125 ccm = 850.- DM, fabrikneu
Jawa 250 ccm = 1150.- DM, fabrikneu
Moto Cross 250 ccm = 1550.- DM
Moto Cross 350 ccm = 1670.- DM
K.-H. Meller, Hbg. 22, Winterhuder Weg 58-62 · Telefon 23 69 53 - 55

Verkaufe wegen Familienzunachs Jawa 350 ccm, Bauj. 1959, ca. 20 000 km, für DM 450.-. Maschine in sehr gutem Zustand. Hinten neu bereift. Klaus Schwarz, 7032 Sindelfingen, Goldmühlestr. 39. 40 010

KREIDLER

Spezial-Zubehör-Versand für KREIDLER „FLORETT“. Gratiskatalog „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.

Suche Kreidler-Motor. Günter Brecht, 68 Mannheim K 3. 5. 40 084

Verkaufe mein erfolgreiches Langstrecken-Florett gegen Gebot. H. Löpp, 5231 Oberwambach 26. 39 959

KREIDLER

Kreidler Florett, 4,2 PS, Bauj. 63, 10 Monate gelaufen, 12 000 km, unfallfrei, einwandfreier Zustand, umständehalber abzugeben. Verhandlungsbasis DM 500.—. Peter Dörr, 6689 Merchweiler/Saar, Poststraße 47 a. 40 038

Verkaufe wegen Anschaffung einer größeren Maschine meine Kreidler „Super Florett“, Bauj. 63, mit Beinschild, für DM 650.— bar. Ernst Wierer, 1 Berlin 61, Heimstr. 3, b. Thom. 39 982

Verkaufe spottbillig 1 Vergaser Dellorto UA 17 S mit Original-Ausaugstutzen für Kreidler, ferner Lichtmaschinen, Getrieberäder, Kettenräder, Scheinwerfer u. div. Teile von Kreidler. Rudolf Meir, 8069 Wolnzach-Markt, Finkenweg 2. 39 910

Diverse Teile von Kreidler Florett zu verkaufen. Näheres bei Hans J. Kurzer, 2 Hamb.-Bramfeld, Tucholskyring 38. 40 012

2 Floretts, sehr guter Zustand, 1 in Sportausführg., mit Telegabel, türkisblau gespritzt, DELORTO SSI 20 C, neu, passende Ansaugstutzen, Giulietta-Sporttank, 15 Liter, 2 Hähne, Springdeckel, Kreidler-4-Gang-Motor, Rahmen, Tank, Gabel und viele andere Teile, lange Rennbremshebel, neu, zuverlässige Fristeranleitung für Geschw. bis 115 km/h. Auskunft und Preise von Schlosser, 7887 Grenzach. 39 968

Verkaufe Kreidler Florett, 3,6 PS, 8500 km, in bestem Zustand, für DM 400.— in bar. Stefan Brandt, 69 Hbg.-Rohrbach, Heidelberger Str. 55. 40 050

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

Blizzard, Bauj. 63, erst 3400 km gelaufen, DM 1250.—. Motorrad-Verworner. 39 936



Schnelle sportl. Malco 250 ccm zu verkaufen. Viel Extras, Zubehör, TÜV 1965, 34 000 km, Bestzustand, Preisidee DM 800.—. Til Trautmann, 7143 Vaihingen/Enz, Dammstr. 10. 39 937

Verkaufe Malco-Motor 175 SS, werksüberholt, mit Vergaser u. GS-2-Reifen 18"–3.25, fast neu, zu DM 300.—. Helmut Dettweiler, 7769 Mahlsbüden i. Tal, Obernusserhof. 40 049

MATCHLESS

Motorräder Ersatzteile Zubehör **MATCHLESS** Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7 39 895

Verkaufe: 1 Matchless 350 ccm im BSA-Rahmen G 3 L, hinten Schwinge. 1 Motor 500 ccm mit Brief, beide, 1 Rennmotor G 3 L, verkürzter Hub, mit Rahmen, diverse Ersatzteile, zusammen 4 Motoren, 4 Getriebe. Uwe Fasse, 28 Bremen, Robert-Bunsen-Str. 78. 39 912

Verkaufe generalüberholte G 20/55, für DM 850.—. Reinhard Koch, 2861 Wulfsbüttel, Krs. Wesermünde. 40 125

MESSERSCHMITT

TG 500, TÜV, zugeln., fahrbereit, Radio, Cabrioverdeck, für DM 300.— zu verkaufen. A. Collet, 6601 Heusweiler, Saarlouiser Straße 8. 39 998

MOTOBI

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

ZV Stuttgart, Gänsheide 19



Motobi 125 Super, neuwertig, erst 200 km, mit Harr-Lederkombi, Gr. 1.72, sfr 2100.—. P. Skalsky, Zürich 7, Billeterstr. 3. (Schweiz). 40 023

MOTO CROSS

Verkaufe Malco Moto Cross 250 ccm, Aluzylinder, Ceriani-Gabel, Flugrohrrahmen, 4 Rennen gelaufen, DM 1500.—. Horst Seel, 5982 Neuenrade, Breslauer Str. 32. 40 139

Verkaufe HOREX MC 500 ccm sowie eine HOREX MC 350 ccm. Beide mit Ersatzmotor sowie vielen Einzelteilen. Außerdem 1 Transportanhänger für 2 Maschinen DM 700.— zusammen, auch einzeln. 6050 Offenbach, Bieberer Str. 255. 39 955

Achtung! Maico MC 250 ccm, Bauj. 1964, 1 Rennen gelaufen, wegen Aufgabe des Sportes für DM 2500.— zu verkaufen. Sowie viele Ersatzteile. Frank Oloth, 5142 Hückelhoven/Erk., Ludovicistr. 37, Telefon 25 88. 40 060

Achtung! Moto Cross-Fahrer u. Grasbahnfahrer. Verkäufe sofort meine sehr schnelle 250 ccm Bultaco, Bauj. 1964, erst 2 Rennen gelaufen, 29 PS, mit voll geschlossenem Anhänger. Eilangebote an Siegfried Wittmann, 7858 Weil a. Rhein, Hinterdorfstraße 31. 40 109

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, Sozialsüßrasten, Rückspiegel

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

PAUL LANGE & CO
7 STUTTGART 1, POSTFACH 661

Suche guterhaltene MZ 125/3. Preisangebote an Roland Pohl, 8702 Gerbrunn, Mühlweg 3. 40 039

NORTON

Motorräder Ersatzteile Zubehör **Norton** Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7 39 896

Norton Jubilee 250 ccm, Bauj. 61 TÜV 1966, Bestzustand, wegen Finanzschwierigkeiten sofort abzugeben. Verhandlungsbasis DM 1100.—. A. Koch, 74 Tübingen, Corrensstr. 6. 39 913

Verkaufe: Norton Jubilee 250 ccm (neues Modell), Ultrakurzhub-Twin-Blockmotor, 4500 km gefahren, sehr weicher Lauf, bester Zustand, Festpreis DM 1950.—. Zuschriften unter M 4262 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 985

NSU

NSU Super-Fox, 10 000 km gel., TÜV 1966, mit zerlegter Zweitmaschine, DM 200.—. B. P. Hermes, 5227 Rosbach/Sieg, Wilhelmstraße 5. 40 052

Verkaufe sportliche Max, blau, mit Horex-Teile u. vielen Extras. Motor 21 PS, 10 000 km. Preis nach Vereinbarung. Zuschriften unter M 4266 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 032

Super-Max, 21 PS, mit Tele, Hoske-Tank, Drehzahlm. etc. zu verkaufen. Holtermann, 33 Braunschweig, Stobenstr. 14. 40 003

Verkaufe von NSU Max, 56, alle Teile. Jochen Söhngen, 56 W.-Barmen, Leonhardstraße 6. 40 027

Verkaufe NSU Max (schwarz), Bauj. 54, 18 000 km, über 1 Jahr abgemeldet, jederzeit fahrbar. Arthur Kneisel, 609 Rüsselsheim, Beethovenstr. 12. 39 989

NSU Supermax, blau, Bauj. 57, 1 NSU OSL-Motor mit Getriebe, 1 Zündapp-DB-200-Motor zu verkaufen. Herbert Winkler, 6365 Ober-Rosbach, Taunusstr. 60. 39 986

Verkaufe NSU Max, beschädigt, für DM 100.—, auch Teile einzeln, Motor in einwandfreiem Zustand. Ernst Tritschler, 7711 Hammereisenbach, Felsentälerhof. 39 991

NSU Max, Bauj. 60, 19 400 km, TÜV bis 6. 66, für DM 500.— verkauft Heinz Grübner, 58 Hagen-Haspe, Salzburger Straße 34. 40 007

Verkaufe NSU Max-Spez.-Gespann, Bauj. 1955, TÜV 1965, gegen Gebot. F. Mönch, 8 München 19, Dölinger Str. 37. 39 965

Verkaufe 54er-Max mit Steib LS 200, gr. Rücklicht, GS-Lenker, dazu Ersatzmotor, 2 Räder komplett, 90% bereift, für DM 350.—. Günter Helfers, 336 Osterode, Berliner Str. 12 a. 40 070



Verkaufe NSU Max mit 2. Motor u. Rahmen o. Gabel, mit Federbeinen u. kompl. Hinterrad mit neuwert. Reifen, TÜV abgen. bis Sept. 1965. Preis DM 500.—. Josef Bongard, 5488 Adenau, Näbbach. 40 065

NSU Max Super mit Federbein u. Bank, TÜV bis Dez. 65, preisgünstig zu verkaufen. Roland Nunn, 7554 Kuppenheim, Hafnerstr. 8. 40 114

Suche für NSU Max, 55, zwei einwandfreie Laufräder. Harald Lösch, 6091 Trebur, Kurt-Liebknecht-Str. 22. 40 108

Verkaufe Max, 9000 km, GS-Lenk., Hosketüte, Federb., DM 390.— u. Steib S 250 mit Anchl. für Max. Scheid, 674 Landau (Pfalz), Nordring 14. 40 098

Max-Gespann (blau, Sitzbank, Horex-Tele, Bauj. 56), DM 450.— zu verkaufen. W. Stauffer, 53 Bonn, Humboldtstr. 42. 40 088

Verkaufe gepflegte NSU Max 251 OSB, Bauj. 61, 90% bereift, vers. bis 14. 7., verst. bis 14. 10. 64, TÜV April 65, nur Langstrecken gelaufen, für DM 700.—. Wolfg. Kofalk, 614 Bensheim-Schönberg, Nibelungenstraße 165. 40 086

OEPO

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. 39 939

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 Renngetriebesätze.

Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung L. Liedl,
Regensburg-Gräßling, Telef. 0 94 05 / 274. 39 929

Verkaufe Puch 250 TF (mit Seitenw. Steib), überholt, Modell 51, Preis nach Vereinb. Klemens Endler, 8 München 9, Elilandstraße 10/II, Telefon 49 78 10. 40 029

Puch 250 SGS, in gutem Zustand zu kaufen gesucht. Heinrich Schweinfurter, 842 Kelheim/Do., Regensburger Str. 88, Telefon 504. 40 134

2 Puch 250 MC, 1 Puch 175 MC, in sehr gutem Zustand, gebraucht, abzugeben. L. Liedl, Puch-Generalvertretung, 8401 Regensburg-Gräßling. 40 126

Suche einwandfreien Motor (ohne Zylinder u. Kolben) für Puch SGS u. verkaufe guten SGS-Rahmen kompl. mit Brief. G. Ziegler, 8 München 19, Dölinger Str. 37. 40 115

RENNMASCHINEN

Achtung Rennfahrer:

J A P

Verkaufe meine schnelle 350 ccm Sand- und Grasbahnrennmaschine mit Schwedennocken u. zahlreichen Ersatzteilen. Verhandlungsbasis DM 2400.—. Zuschriften erbeten an Horst Kießlich, 844 Straubing (Ndb.), Wittelsbacher Höhe 9. 40 127

Achtung! Wegen Aufgabe des Rennsports verkaufe ich AJS 18 CS, 500 ccm, Bauj. 1960, Moto Cross u. Grasbahn mit Transportanh., sehr günstig. Walter Kunschke, 4619 Weddinghofen, Krs. Unna, Bachstraße 12. 40 092

Suche Original-BMW-Rennmaschine für solo zu fahren. Angeb. mit Preis und Baujahr an J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland). 39 950

Zu verkaufen, nur gegen bar, dem Meistbietenden, inf. Aufgabe des Rennsportes HONDA CR 110 Productions Racer (Schweizer Meisterschaftsmaschine 1963). Verschied. Ersatzteile vorhanden. Schriftl. Offerten an Jörg Leu, Schauenbergstr. 100, Zürich 11/46 (Schweiz). 40 014

Verkaufe 500 ccm Horex-Renngepann, 5-Gang, Fritz Koch, 6521 Bechthelm, Hintergasse 30. 40 148

Verk. meine schnelle 350 ccm AJS 7 R mit Verkl. u. Zubehör. Horst Ebert, 6901 Grein. 40 057



Verkaufe völlig neu aufgebaute Straßenrennmaschine mit Zweivergaser, Adler-Twin-Motor, luftgekühlt, sofort gegen Höchstgebot und bar. Burkhard Liesfeldt, 216 Stade (Elbe), Dickmannsweg 26. 39 997

Suche Rennm. für Ausw. 125 oder 250er, möglichst 2 Zylinder, auf Raten. Zahle DM 100.— monatl. Angeb. mit Preis an Erwin Blüm, 6831 Oberhausen, Jahnstraße 23. 40 054

Verkaufe meine 500 ccm Norton Manx wegen Aufgabe des Rennsports. Bernhard Bockelmann, 28 Bremen, Gr. Johannisstraße 115. 39 962

Verk. Rennmasch. MV Agusta 125 ccm, 5-Gang, Doppelnocke, rennfertig, DM 950.—. W. Engelhardt, 352 Hofgeismar, Fr.-Pfaff-Straße 6. 39 990

Wegen Aufgabe des Rennsports zu verkaufen:

1 Original Bleifuß DKW 125 ccm (DM 550). 1 schnelle 125 ccm DKW, 2. Platz Hess. Grasbahnmeisterschaft (DM 450.—). Beide Masch. rennfertig. 1 NSU Max-Motor DM 50.—. 1 Rudge Ulster-Motor 500 ccm DM 60.—. Dieter Illing, 6451 Ostheim, Vorderstraße 3. 40 066

Max-Motor, mit sämtlichen Sport-Max-Teilen u. Getriebe ausgerüstet, DM 650.— zu verkaufen. Schröder, 46 Dortmund-Barop, Menglinghauser Straße 4. 40 018

SEITENWAGEN

Verkaufe S 250 u. Anschlüsse für Max. Scheid, 674 Landau (Pf.), Nordring 14. 40 059

Verkaufe STEIB S 501 mit Plexischiebe u. Staubplane, mech. Bremse, passend für BMW oder Zündapp, Preis DM 200.—, sowie 1 Seitenwagen-Übersetzung, 6/26. F. D. Linnarz, 588 Lüdenscheid, Hochstr. 40, Telefon 2 02 88. 40 036

Verkaufe SW Kall, Bj. 54, 65 kg, sehr geräumig, DM 100.—, sowie Rahmen Adler M 250 mit Gabel und Brief DM 15.—. Ulrich Fleischmann, 62 Wiesbaden, Fichtestraße 4. 39 963

Steib S 501, neuwertig, DM 150.—. Werner, 2 HH-Altona, Juliusstr. 35/III. 40 078

TRIUMPH

Triumph-Ersatzteillager

BDG 125, BDG 250
Boss, Cornet, Contessa

Rudolf Baitinger, 7 Stuttgart 1,

Hauptstätter Str. 45, Anruf 24 57 12
39 927

Wegen Anschaffung eines Kleinwagens verkaufe ich Triumph Contessa-Roller. Verhandlungsbasis DM 300.— bis DM 350.—. Fritz Lüttswager, 7611 Gutach, Krs. Wolfach, Mattenhof 423. 39 909

Suche von Triumph T 100, Bauj. 1953, Pleuel u. Zylinder (+20). H. Obermaier, 8 München 25, L.-Kiesselbach-Platz 21. 40 132

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 Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
39 897

Verkaufe zu günstigem Preis T 110, 42 PS, Bauj. 1958, Bestzustand (wie neu)! Walter Sames, 8 München 58, Oberseestr. 38. 39 953

Zu verkaufen 1 engl. Triumph 650 ccm, 6 T, 13 000 km, Modell 1962. Heinz Kurt-Lüthy, Roggwil BE, Hubelweg 9, Schweiz. 40 076

UT

Suche eine UT TS 252, ab Baujahr 1955, zum Ausschlichten. Rahmen muß unbeschädigt sein. Gerd Kirstätter, 7126 Sersheim, Industrie 1. 39 977

VETERANEN

Verkaufe Triumph B 200 ccm LF, Bauj. 1936, und 125 ccm, Bauj. 1950, beide fahrbereit, oder in Teilen. O. Morneweg, 6317 Dannenrod. 40 117

Verkaufe gegen Gebot Triumph Veteran 500 ccm. B. Engelhardt, 6051 Lämmerspiel, Goethestr. 11. 40 121

Gelegenheitskauf!
NSU 248, Bauj. 1927, mit Kfz-Brief, fahrbereit Zustand, Basis DM 400.—, Volker Keinath, 741 Reutlingen, Emil-Adolf-Straße 7. 40 123

VICTORIA

Ersatzteillager für Victoria-Motorräder Victoria-Mopeds
Rudolf Baitinger, Stuttgart, Hauptstätter Straße 45
Fernruf 245712. Stützpunkt der Zweirad Union AG. 39 926

Kleinkraftrad „Victoria“, 4,6 PS, 5-Gang, Spitze ca. 80 km, 4300 km, Bauj. 1963, für DM 700.— zu verk. oder gegen BMW 500 zu tauschen. Aufpreis in bar. Rolf Schröder, 6 Frankfurt, Friedlebenstr. 36. 40 000

VILLIERS

Zu verkaufen günstig:
VILLIERS Star Maker-Motor 250, neuwertig, für Moto Cross oder Straßenrennen geeignet, mit Zweivergasen- oder Einvergasenflansch. Klaus Fischer, Alsenegg, Thalwil, Schweiz. 40 095

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

Ersatzteile-Lager:

Ferd. Schad, Frankfurt a. M., Rheinstr. 11, Tel. 7258 22
Austauschmotoren — Austauschteile — Zubehör

Kaufe bar alle KS 601 nur mit TR-Beiwagen (Behördenboot). Baujahr und Preisangabe an R. Cikrit, 6231 Schwabach/Ts.

Geländesport-Fahrer!

1 fabrikneue GS 75 (Ausstell.-Maschine) für DM 995.— abzugeben. Teilzahlung.
K.-H. Meller, Hbg. 22, Winterhuder Weg 58-62 · Telefon 2369 53 - 55



Motorräder Mop. Ersatzl. Spez. 601-T
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
39 898

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Str. 47, Tel. 61 26 79. 39 932

Suche Ia Motorentelle, Getriebe, Werkzeug von KS 601. Angebote unter M 4268 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 061

Verkaufe für KS 601: 1 Hoske-Tank und 1 mech. Drehzahlmesser, kpl. mit Stirn- deckel u. Entlüfter. Außerdem 2 Dellorto SSI 30 A mit Schwimmerkammer SS 2. Hans-J. Martens, 2 Hamburg-Lohstedt, Münsterstraße 6. 40 045

Verk. 1 Zündapp 200 ccm, Bauj. 1953, TUV 65, 1 Max-Rahmen mit Brief u. a. Max-Teile sehr billig. Suche Max-Buch. Hermann Gertz, 85 Nürnberg, Gleichhammerstraße 98 c. 40 058

Verkaufe KS 601, Bestzustand, für DM 700.—. Manfred Hampel, 5034 Sielsdorf bei Köln, Kölner Straße 239. 39 983

Suche im Raum Baden-Württemberg für Zündapp KS 601 preisgünstigen, guterhaltenen Motor (ohne Getriebe). P. Widmann, 745 Hechingen, Im Weiher 32. 39 973

Dringend: Suche guterhalt. Motor KS 601 (auch Sport) oder komplette Maschine, sowie 1 Hoske-Tank und -Tüten. O. Lindner, 1 Berlin 13, Rapsstr. 35 (bei Walter). 39 944

KS 601 mit TR, Bauj. 1955, sehr gepflegt, div. Extras, TUV 1966, DM 850.—. Schultz, 2 Hamburg 22, Vogelweide 18, Telefon 29 07 43. 40 073

Verkaufe Zündapp 175 S, Bauj. 57, für DM 100.— oder auch in Einzelteilen. Heiner Albersmann, 428 Grutlohn Nr. 7, b. Borken i. Westf. 40 147

Verkaufe Zündapp KS 100, 11 000 km, guter Zustand, umständehalber für DM 650.— bar. Erich Becker, 77 Singen am Hohentwiel, Eisvogel 10. 40 089

Suche Soloantrieb 8/39 für KS 601 zu kaufen oder tausche geg. Ia SW-Antrieb. R. Pflanz, 4973 Vlotho/Weser, Oeynhauser Str. 23. 40 099

Zu kaufen gesucht: Guterhalt. günstigen 4-Gang 50 ccm-Zündapp-Motor. Offerten (nur Schweiz) an Leo Bircher, Huob, Hagendorn/ZG, Schweiz. 40 097

VERSCHIEDENE



Gebrauchtmotorräder

viele preiswerte Typen
Teilzahlung Liste anfordern!

DETLEV LOUIS · HAMBURG 13
Rentzelstraße 7 · Telefon 44 74 91

Motorräder, Roller, Mopeds

kauft — tauscht — verkauft
Spaett München, Landwehrstraße 66,
Telefon 5316 90

Suche engl. Maschine, 500—600 ccm, zahle bis DM 1300.— bar. Angebote, evtl. mit Foto, an Gerhard Kaiser, 8031 Olching bei München, Schillerstr. 21. 40 031

Adler 250 DM 150; 200 DM 100.—; Roller 100 DM 50.—; Roller: Bella, 2 NSU Prima; Vespa; Motor: Sachs 175 u. 100 ccm; Moped: DKW, Zündapp, Dürkopp, Velosolex, Mobilette, alle gebraucht, mit Papieren, billig. Schmitz, 4967 Bückeburg, Scheierstr. 1 a, Tel. 33 84. 40 053

Gelegenheit: Horex Regina 350 ccm DM 100.—. Ein großer Sport-Zylinderkopf für Horex DM 25.—. Zündapp-Elastik 200 ccm DM 100.—. Expreß 150 ccm mit Sachsmotor DM 100.—. DKW 250 ccm DM 100.—. DKW 125 ccm DM 100.—. Richard Herfort, 429 Bocholt, Münster Straße 36. 40 021

SCHWEIZ. Zündapp Bella 200 gegen Gebot, evtl. Tausch an Passendes. Telefon 04 13 48 80. 40 124

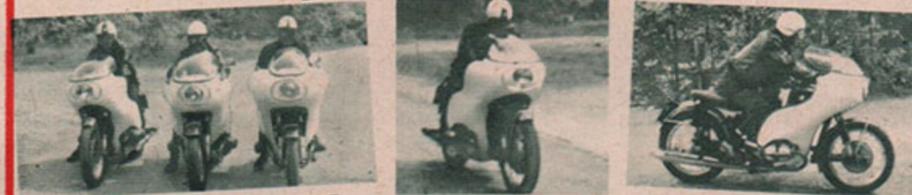
Verkaufe 1 NSU Max Spezial, TUV abgenommen, DM 350.—. 1 BMW R 25/II, TUV 1965, DM 120.—. 1 Kreidler Florett Super DM 400.—. 1 Adler MB 250 ccm DM 320.—. 1 MB 250 ccm-Motor, kompl., DM 120.—. 1 BMW R 51/III-Rahmen DM 60.—. Max-Motor Spezial, Kurbelw. reparaturbed., DM 35.—. A. Zimmermann, 465 Gelsenk.-Horst, Fischerstr. 116. 40 102

Suche gebrauchten Motorroller, Klepper-Mantel, Größe 50, Barzahlung. H. Daniels, S.S. Hanseatic, 219 Cuxhaven Stautenhöf. 40 101

AJS 500 ccm, 1 Zyl., Schwinge, DM 750.—. BSA A 7 DM 450.—. Matchless 350 ccm DM 450.—. Engl. Triumph, 500 ccm, Speed Twin DM 500.—. Brühlend, 56 Wuppertal-E., Uellendahler Str. 86. 40 080

Die Ideal-Linie!

- im Stil der neuen Zeit -



Gläser-Sportverkleidungen

3387 Vienenburg-Goslar/Harz

Perfektion in Wirkung und Ansicht

- überragende Fahreigenschaften - zeitlos schöne Form -

superleicht und elegant
- weltbekannt -

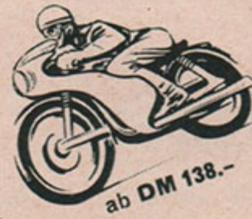
IHR FAHRT DAMIT:

schöner schneller

sicherer billiger



in allen Größen



ab DM 138.—

Für jeden Maschinentyp passend.

Verkaufe Puch SGS mit SG, Zyl. u. neuen Kolben, DM 380.—. 1 KS 601, gerade verz., zum Ausschl., DM 150.—, u. versch. KS 601-Teile. 2 SW LS 200, 16" Lauf- rad und Bremse. F. Blos, 8676 Schwarzenbach/S., Hirschsteinweg 3. 39 976

Suche Lizenzgespann BMW RS od. Horex (Liegestuhl). Tausche 350 ccm Maltry Twin, neuwertig, 1 Rennen gelaufen. Spitze über 200 km. Zuschr. unter M 4267 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post- fach 1042. 40 041

Verkaufe: DKW RT 200 H mit Ersatzmotor DM 120.—. BMW R 51/III Rahmen mit Brief DM 50.—. Suche SW-Übersetzung für 31/III. Manfred Bennert, 565 Solingen- Ohligs, Krüderscheide 11. 39 999

Verk. DKW RT 350 S, 28 500 km gel., gut erh., o. Kfz.-Brief, DM 250.— bar, auch Einzelteile, geg. Gebot. Puch 250 SGS mit Burgessanal. Kolben defekt, gut. Zustand, DM 220.— bar oder Gebot. Helmut Klohr, 6731 Gimmeldingen, Bahnhof- straße 26. 40 020

Verk. 251 OSL, wie neu, neu bereift, DM 150.—, sowie Messerschmitt-Karo, zerlegt, aber vollständig, Bj. 55, mit Spezialwerk- zeug, DM 300.—. G. Mager, 725 Leoh- berg, Golfplatz. 40 024

Verkaufe KS 601-Gespann DM 400.—, Victoria Parilla DM 450.—. Helmut Lorenz, 6731 St. Martin, Bergstr. 259. 40 105

Kaufe Zündapp KS 100 „Neu“, Barz. Suche Händler, der NSU Lux, Bauj. 54, 19 500 km, guter Zustand, Bereifung 100%, noch zugelassen, u. evtl. Zündapp Sportkombi- nette, Bauj. 62, 14 000 km, wie neu, sehr schnell, in Zahlung nimmt. Theo Schmitz, 5301 Brenig, Heerweg 4. 40 081

Suche gebrauchte Kreidler oder 5-Gang Sachs gegen Barzahlung. Uwe Grupe, 2418 Ratzeburg, Gr. Wallstr. 6—8, b. Horst. 40 079

TAUSCH

DKW Meisterkl., Bj. 53, Lim., aus 1. Hd., 84 000 km, gegen 250 ccm-Motorrad zu tauschen ges. L. Wagner, 2 HH-Wandsbek, Walddörfer Straße 179 a. 40 047

Tausche Honda CB 72 mit Rennsitzbank u. Werkstatthandbuch geg. BMW R 50 S. Verhandl.-Basis etwa DM 1800.—. Oskar Dingler, 7967 Rempertshofen, Post Kießlegg im Allgäu. 40 051

Verkaufe od. tausche 400er Imperator 55 gegen italienische Sportmaschine oder Honda CB 92 (Verkaufspreis DM 750.—). Lothar Herrmann, 532 Bad Godesberg, Hans-Böckler-Allee 15. 39 970

ALU-SCHUTZBLECHE

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

BATTERIEN

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

ERSATZTEILE



Eine Fundgrube

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

RADSPANNEREI — Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder — mit Reparatur für Auto — Motorrad — Moped — Räder. Sämtliche Speichen und Felgen, auch BMW. Gabler-Krause, 1 Berlin SW 68, Gitschiner Str. 64. Ruf 61 28 58

ZUBEHÖR Katalog anfordern
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
39 899

MONTEURANZÜGE

ital. blau, Motor-Rauscher

PKW

VW Standard, 57, mit zweitem Motor, verk. Schroeder, 6078 Neu-Isenburg, Taunusstr. 35. 40 034

REIFEN

Pirelli-Ceat, Motor-Rauscher
Renner 2.00x18 CONTINENTAL

RENNCOMBI

hauteng — italienisch — 1250 g
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

RENNBRILLEN

FOSPAIC GS 11/Leder genau wie in Heft 1 und 25/63 getestet, liefert sofort für DM 32.— PELTZ
8 München 8, Wörthstraße 23

alle Fospaic-Typen
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

Fospaic — Detlef Louis, 2 Hamburg 13.
39 902

RENNDOPPELBREMSEN

Stück DM 48,50 (vorn) für 50 ccm
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

Setzen Sie ein Bild in Ihre Anzeige!

Keine Klischeekosten,
keine zusätzlichen Insertionskosten!

Ihre Anzeige wird wirkungsvoller.
Gutes Amateurfoto genügt.



... ganz winter uns

Motorradferien in der Schweiz

Wer seine Ferien mit dem Motorrad im Gebirge verbringen will, kann das ab 29./30. August auf dem Zeltplatz von Landquart bei Chur tun, dort treffen sich schweizerische und deutsche Motorradfreunde. Es sind gemeinsame (aber freiwillige) Fahrten auf Hochgebirgsstraßen, Pässen und Ziegenpfaden vorgesehen, für deren Planung ein (natürlich 100% ortskundiger) Schweizer Vermessungsbeamter mit einer BMW R 60 zuständig ist. Natürlich fährt der Mann auch selbst alle Fahrten mit, und es dürfte Gewißheit bestehen, daß er Straßen und Wege kennt, von denen keiner von uns etwas ahnt.

Außer dem Zeltplatz gibt es in Landquart auch Privatquartiere. Um diese Jahreszeit ist der Hauptstrom des Tourismus abgeklungen, außerdem hat man im Spätsommer die beste Sicht in den Bergen. Wer Lust hat, kann ja von Landquart aus gleich nach Monza zum Weltmeisterschaftslauf weiterfahren. Nach Landquart fährt man über Lindau, Feldkirch, Vaduz. Meldung und weitere Auskünfte über das Treffen: Motorradclub Ravensburg, Otto Gerster, 7981 Vogt über Ravensburg.

Noch ein Tip: Während der ganzen Urlaubszeit, also vom Juni bis Ende August, treffen sich Motorradfahrer auf dem Campingplatz von St. Giulio bei Orta am Orta-See in Oberitalien. Es soll dort noch sehr still sein, ohne Urlauber-Rummel. Scipio

Die Entlassung des Ministers Seeböhm

„wegen Verfassungsbruchs“ und „Störung der Rechtsordnung“ wurde in einem Schreiben vom 25. Mai 1964 an den Bundeskanzler durch den Verband Deutscher Mitfahrerzentralen gefordert, nachdem das Bundesverfassungsgericht am 7. April 1964 festgestellt hatte, daß das im Personenbeförderungsgesetz von 1961 enthaltene Verbot der Tätigkeit der „Mitfahrer-Zentralen“ verfassungswidrig ist. (DDD)

Großer Preis in Francorchamps am 5. 7. 1964!

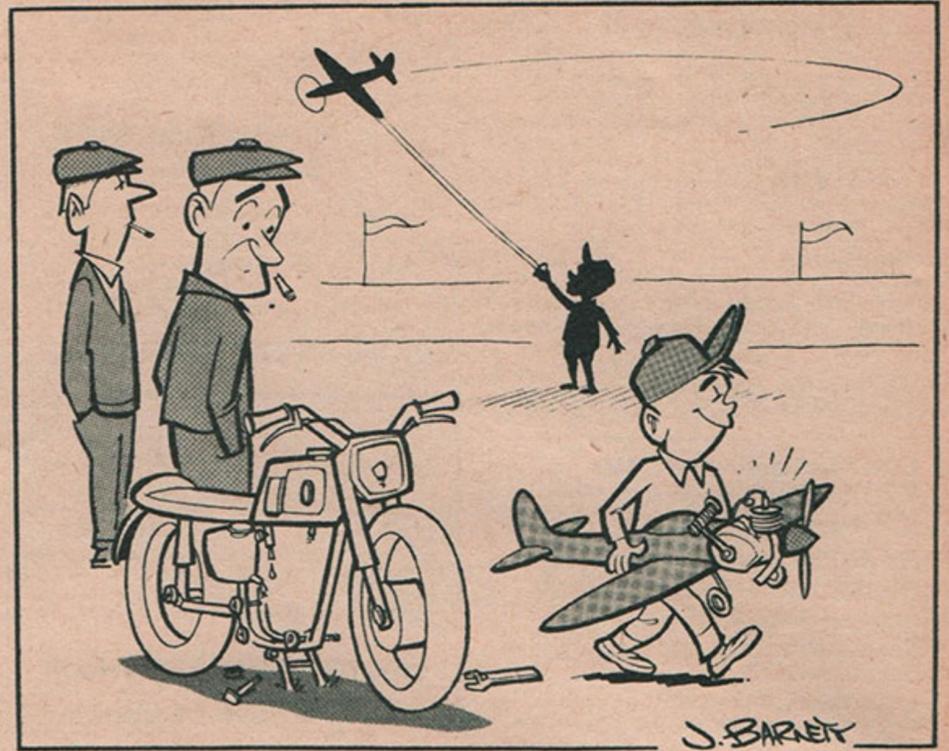
Irrtümlich hatten wir den Großen Preis von Belgien in unserem Terminkalender im Heft 4/1964 unter dem Datum 4. 7. angeführt. Tatsächlich findet dieses Rennen aber, wie jedes Jahr, am Sonntag, dem 5. 7., statt. Dagegen ist der Termin der Holländischen TT in Assen wirklich der 27. 6.

Loch Ness 1964

Das Ungeheuer war längst im Bett, weil es seit 8 Tagen in Strömen geregnet hatte — selbst die Camping-Sektierer waren aus Zelten und Wohnwagen gekommen, um sich vom ununterbrochenen Getrommel der Tropfen zu erholen und hatten die letzten freien Betten in Fort Williams belegt. Der Touristendienst erbeutete mir telefonisch eine Unterkunft bei Mrs. Mac Innes, lieferte Skizze und Stichwort „rote Telefonzelle an dreieckiger Wegkreuzung“ . . . nach 3 Stunden hatte ich's gefunden. — Auf Madame Innes Dachfenster trommelte erbarmungslos derselbe Regen. Überm Bett dampfte die bei der technischen Begutachtung naßgewordene Kleidung. Mahlzeiten waren wegen wichtiger Ereignisse durch Tee ersetzt worden — es gab noch Kameras zu füllen und einen Plan zu machen. Wenn ich mich ins Bett zurückzog, dann war am meisten Platz.

Wo wollten die morgen hin? Nach Fersit! Ich hatte eine 1/2 Zoll-Karte. Sagt das Ihnen etwas? Jede Anhöhe war drauf — Fersit jedoch noch nicht geboren, als diese Karte gedruckt wurde. Den Wecker hatte Claude versteckt. Aus den unzähligen schräggeschnittenen Türen dieses Puppenheims, über die steilen Treppen, die das Entzücken eines Theaterdekorateurs hervorrufen würden, waren Sportangler und andere Naturburschen zum Frühstück erschienen, denn über Nacht wurde es durch die Pappwände gewispert: es sei ein ausländischer Journalist wegen des Six Days-Trials gekommen . . . aus Paris! Entgegen überlieferten Geschichten war die Unterhaltung bei ham and eggs allgemein, aber von Trials war nichts bekannt — die Feriengäste wurden also vom Ausländer über Leitir Bo Fionn und Scott Ellis aufgeklärt.

Aber als ich zwei Tage später mit Hirten und Bauern den langen Weg vom Eildpaß zurückwatete, war's wieder anders. Die entsannen sich noch an Hugh Viney, der viermal (ab 1947) die Schottische gewann und an die zwei Johns, Draper, Brittain. „Aber mein Junge kann das auch, was wir hier eben gesehen haben“ — sagte der eine. Criss



(Dieses Bildchen, das wir der amerikanischen Zeitschrift MOTORCYCLIST entnahmen, fanden wir so nett, daß wir es nachdrucken. D. Red.)

Der Versicherungsonkel teilt mit:

Im Laufe der letzten Wochen konnte ich das Netz der Stützpunkte weiter ausbauen (s. untenstehende Karte). Die neuen Anschriften lauten: Horst Wetterauer, 6951 Neckarburken, Sulzbacher Str. 100; Christian Gaßmann, 7012 Fellbach, Adlerstraße 20; Richard Vallery, 6 Ffm-Praunheim, Heerstraße 197; Siegfried Lauks, 72 Tuttlingen, Agip-Station; Rolf Waiblinger, 7401 Tübingen-Lustnau, Zundelstr. 5.

Weiterhin bin ich aber stark daran interessiert, in den noch nicht besetzten größeren Ortschaften weitere „Stützpunkte“ zu errichten. Eigenartigerweise haben sich kaum Händler und sonstige interessierte Motorradfahrer aus dem Hohenloher Land und dem Raum Heilbronn gemeldet, die an einer Zusammenarbeit mit mir interessiert waren. Die Fa. Hercules z. B. hatte ihre Händlerorganisation angeschrieben und auf die verkaufsfördernden Versicherungs-Prämien hingewiesen. Bei mir gemeldet haben sich aber nur vier Händler, denen das Zweiradgeschäft offenbar noch am Herzen liegt . . . Wer also an einer Zusammenarbeit mit mir und einer kleinen Nebenbeschäftigung interessiert ist, der möge mir schreiben!



Hans Ehlert
Lorch (Württemberg)
Hauptstraße 2

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 Pätzle, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belsler, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbruck, Albbruck (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14-tägig an jedem 2. 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 (kompreß): Preis DM 1,50, Stellengesuche nur DM 1,— für 1 mm Höhe bei 47 mm Breite. Zwei Anzeigen mit 10%, drei mit 15% und sechs Anzeigen mit 20% Rabatt. — Im gleichen Verlag „der MOTOR-TEST“. In den VEREINIGTEN MOTOR-VERLAGEN GMBH. „das AUTO, MOTOR und SPORT“, „MOTOR-REVUE + Europa-Motor“, „FLUG-REVUE“, „LASTAUTO und OMNIBUS“, mot — die Zeitschrift für wirtschaftliches Fahren, „der MOTOR-TEST“



RENNFELGEN

Alu f. Reifen 2x18
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

RENNLENKER

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

RENNÖL

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

RENNSITZBÄNKE

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzelstr. 7.
39 903

RENNSTIEFEL

Motor-Rauscher, 8832 Weißenbg.
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

RENNVERGASER

Dellorto-Renn- und Sportvergaser
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

SPORTTANKS

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

STURZHUELME

Engl. Sturzhelme

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



RÖMER STURZHUELME
die meistgetragenen –
die 100000fach 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. 39 901

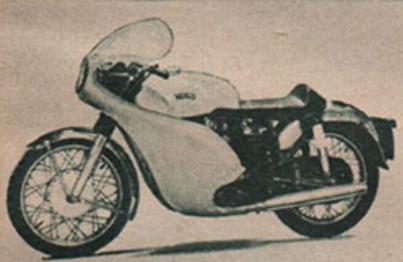
UNTERRICHT und AUSBILDUNG

Fahrlehrer-Fachschule Gerhard Klein

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

Sorgfältige, individuelle Ausbildung auf
Grund mehrjähriger Tätigkeit und Erfah-
rung in der Fahrlehrer-Fachausbildung.
Erstklass. Referenzen u. beste Erfolgswach-
weise bei modernstem Lehrmaterial

VERKLEIDUNGEN



Überall fährt man jetzt diese Sport-Super-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.



Große Neuheit für FLORETT:

schwenkbare Kickstarterkurbel, komplett mit
Keil u. Gummi, massive Ausführung, gesetzlich
geschützt. Einfachste Montage. Anleitung liegt
jeder Kurbel bei. Fr. 19.80 plus Nachnahmekosten.

Edw. Oswald, Mopedhaus, Gossau ZH (Schweiz)

STAR

Eine neue Verkleidung!
... Schon wieder eine?

Ja, aber diesmal etwas wirklich Neues

- mit einem bisher für unmöglich ge-
haltenen niedrigen cw-Wert.
- Von einem namhaften deutschen
Flugzeugwerk in Flugzeug-Qualität
gebaut.
- Nicht nur in einer Einheitsfarbe,
sondern in signalrot, azurblau und
weiß lieferbar.

Durch mehrteilige Bauart an jede Ma-
schinenzuordnungen. Farbkombinationen
ohne Aufpreis möglich. — Eine Verklei-
dung nach dem Baukastenprinzip, die
Sie sich ganz nach Ihren Wünschen und
Vorstellungen gestalten können.

Ferner lieferbar: das kompl. Pro-
gramm der Fa. Tickle, London, mit
Rennseitenwagen, Plexi-Nasen für Renn-
seitenwagen, Verkleidungen, Renn-
tanks für Norton und AJS, Polierpaste
für Plexi-Scheiben.

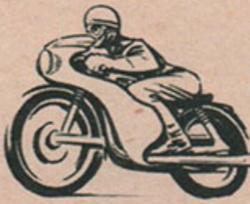
FRED RULFF, 5302 Beuel/Rh., Combahnstr. 90

Verkaufe eine 6 Monate alte Rennverklei-
dung für Honda 50 ccm, Hercules K 50
ccm, Kreidler. Neupreis DM 250.—, jetzi-
ger Preis DM 100.—. Schnittige Form.
Aber keine Gläserverkleidung. Anfragen
unter M 4271 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 096

Suche gebrauchte Verkleidung für Florett.
Preis- u. Bildangebote unter M 4270 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 40 085

. . . immer mehr entscheiden:

Gläser-sportverkleiden!



VERSCHIEDENES



Schweißtrafo –
Selbstbau 220 + 380 V
Schweißstrom bis 180 A, Bausatz
ab 170.- DM. Bauplan p. Nn. DM
9,80 liefert Jos. Bode,
502 Frechen, Im.-Kant.-Str. 7

TRIALMASTER-Anzug

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

Bitte Prospekt anfordern!
Import: Fr. Benzinger, 307 Nien-
burg, Bahnhofstraße 3

Sturzhelme – Brillen – Schutzschei-
ben – Motorrad- u. Moped-Zubehör
– Ersatzteillager für Kreidler –
Zündapp – Hercules
Victoria – Sachs – NSU



Bei Bestellung Mo-
dell erforderlich
85 NÜRNBERG
Ludwigstraße 50

Barbour-Anzug, im int. Motorsport er-
probt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13,
Rentzelstraße 7. 39 900

Wegen Raummangel ca. 200 Rahmen ver-
schiedenster Modelle billig abzugeben.
Motorrad-Verworner, 1 Berlin 65, Müller-
straße 40. 39 934

Verkaufe od. tausche gegen BMW-Krad,
Horex 350 ccm, TÜV 7. 65, gut. Zustand,
inkl. Motor, generalüberh., zerlegt, ohne
Gehäuse, inkl. Rahmen mit Rädern, ber.,
u. Brief, viele Teile sowie Pkw Fiat 1400,
TUV 11. 64, 54, fahrber., Basis DM 660.—.
Probst, 71 Heilbronn, Olgastr. 90. 39 995

Welcher Privatmann oder Fabrik unter-
stützt jungen Nachwuchsfahrer (Moto
Cross). Übernehme auch Werbevertrag
für Transporter, gleich welcher Art. Zu-
schriften unter M 4272 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 103

Plexiglas-Scheiben für Renn- und Sport-
verkleidungen, Preis DM 40.—, liefert
portofrei per Nachnahme Peter Eser,
89 Augsburg, Augsburger Str. 31. 40 015

Suche 3,2 PS Sachs-Motor, evtl. repara-
turbed., gegen bar. P. Prucker, 8 Mün-
chen 13, Milbertshofener Platz 10. 39 941

Verkaufe: Motor Ducati 175 S, neue 19 PS-
Nocke, neue verchr. Kipphebel, mit 25er
Dellorto, hohem Kolben, mit kompl.
elektr. Anlage DM 200.—. Telegabel
R 67/II mit 19er-Laufrad und Hoske-Kot-
flügel, passend für R 50, DM 90.—. Tele
R 51/II DM 25.—. Rahmen R 67/II mit
Brief DM 25.—. Von R 51/II ohne, DM
15.—. Motor Adler M 250, Pleuel def.,
ohne Lichtmasch., DM 30.—.

Suche: Rennkombi 1,70 m, schlank. Alle
Teile von großen Schwingen-BMWs. Karl
Woltschendorf, 556 Wittlich, Bergweiler
Weg 33. 39 960

7. ADAC-Zuverlässigkeitsfahrt „Frei-
gericht“, 19. Juli 1964, National-Offen,
252 km. MSC „Freigericht“ e. V. i. ADAC.
6463 Somborn, Barbarossastr. 14. Sportl.
Theo Schmitt. 39 918



Motorsportfreund, 26, 1,78, mit schwerer
Maschine, möchte Mädels kennenlernen.
Zuschriften unter M 4264 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 993

Welcher junge Motorradsportler fährt ab
1. August mit nach Italien? (Bild.) Zu-
schriften unter M 4260 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 966

Anzeigenschluß

für Heft Nr. 15

ist am 2. Juli 1964

Achtung BMW-Fahrer!
Suche gleichaltr. Motorradfreund, 25 bis
26 Jahre, der gleichgesinnt ist wie ich.
Der gern Rennveranstaltungen mit mir
besucht. Fahre BMW 500 ccm, möglichst
mit Maschine, aber nicht bedingt. Es mö-
gen sich bitte nur Interessenten aus dem
Raume Holstein-Steinburg melden. Zu-
schriften unter M 4259 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 964

BMW R 50-Gespansfahrer möchte motor-
radbegeistertes Mädels bis 25 Jahre ken-
nenlernen zwecks Wochenend- und Ur-
laubfahrten. Raum Hamburg und Um-
gebung. Zuschriften unter M 4258 an „das
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042.
39 961

Motorradfreund, 27 J., wünscht ein sport-
liches, natürl., aufgeschlossenes Mädchen
auf dem Briefweg kennenzulernen. Raum
Norddeutschland. Zuschr. unter M 4257 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach
1042. 39 945

SOZIUS - MITFAHRER IN HAMBURG
sucht sportlichen Fahrer, Unkostenbetei-
ligung selbstverständlich. Zuschr. unter
M 4256 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart,
Postfach 1042. 39 942

Kaufe Rennkombi (ein- oder zweiteilig),
170 cm, schlank Figur. Zuschr. unter
M 4255 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 39 916

Eilt! Suche Rennkombi (Gr. 167), schlank.
Albert Schneckepointner, 8226 Alten-
markt/Alz, Baumburg 29. 40 002

Verkaufe neuwertiges Großhauszelt mit
Vordach, 1 Luftmatratze, 1 Benzinkocher
und Kochgeschirr, Neupr. DM 320.—, zu-
sammen für DM 200.—. Heinrich Albers-
mann, 428 Grutlohn b. Borken Nr. 7,
i. Westf. 40 146

Verkaufe 750 ccm Renault-Vierzylinder,
verkürztes Gehäuse, für „Büffel“. Her-
mann Roth, 87 Würzburg, Leutfresserweg.
40 131

Adler MB 250-Tank, Gabel, Schalldämpfer
u. V.-Blech, neu, nicht komplett montiert,
gegen Gebot zu verkaufen. DKW-Fahr-
gestell mit Horex-Gabel u. Max-Motor
ebenfalls abzugeben. Nikolaus Rück, 425
Bototrop, Peterstr. 1, Ruf 20 20. 40 116

Verkaufe Harr-Kombi, schwarz, Größe
1,72 m, schlank, für DM 150.—. Walter
Schneider, 6144 Zwingenberg, Rheinstr. 13.
40 113

Suche Betriebsanleitung f. NSU-Fox Vier-
takt. Verkaufe zum Ausschlichten DKW
RT 175, Bj. 55, mit Sitzbank u. Brief, ca.
DM 80.—. Albert Bruns, 435 Recklinghau-
sen, Rheinstraße 6. 40 056

R 69-Fahrer, 23 Jahre, sucht Urlaubspart-
ner mit gleichwertiger Maschine für Jug-
oslawien- oder Italiensfahrt (3.—24. Aug.).
Manfred Wurzbacher, 565 Solingen, Zeisig-
weg 3. 40 111

Welches nette tolerante Paar hätte Lust,
zwecks gemeinsamen Ausfahrten (NSU
Max-Gespann) u. für schöne Stunden ein
jg. Ehepaar kennenzulernen? Zuschriften
unter M 4275 an „das MOTORRAD“, 7
Stuttgart, Postfach 1042. 40 135

Suche Motorradfahrer mit schwerer Ma-
schinenzuordnungen für gemeinsame
Fahrten. Unkostenbeteiligung selbstver-
ständlich. Zuschriften unter M 4276 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 40 138

MMM (186 cm) DM 70.—, Drehzahlm. mit
Max-Deckel kompl. zu verk. Holtermann,
33 Braunschweig, Stobenstraße 14. 40 004

Junges Ehepaar mit 600 ccm-BMW sucht
Ehepaar mit schwerer Maschine (ab 250
ccm) zwecks Wochenendausflügen, Urlaub
usw., möglichst nicht weiter als 100 km
Umkreis Crailsheim. Jürgen Seidel, 718
Crailsheim, Burgbergstr. 67. 39 891

BMW-Fahrer R 69 S, 30 Jahre, möchte
nettes Mädels aus dem Kreis Nürnberg
für Urlaub an die Nordsee kennenlernen,
bei gegenseitiger Zuneigung spätere Hei-
rat. Zuschriften unter M 4254 an „das
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.
39 872

Suche gebrauchten Jet-Helm, Größe 60-61,
möglichst mit Schutzscheibe. Angeb. mit
Preisangabe an Klaus Bodendörfer, 8561
Reckenberg, Post Pommelsbrunn, üb. Lauf
a. d. Pegnitz. 39 866

Verk. Ledermantel, überschlank Größe
1,82—1,85 m, neuwert., DM 100.—. 1 BSA-
Getriebe, 1 Zündmagnet BSA 2 Zyl. Zu-
schriften unter M 4253 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 866

Suche naturverbundenes, jüngeres Ehe-
paar zwecks Reisen (Zelt), sonstigem Zu-
sammensein. Bastelgelegenheit auf eigen-
em, schön gelegenen Grundstück mög-
lich. Motorrad ca. 250 ccm. Melden bitte
nur Leute, die auch nach 5 Stunden Regen-
fahrt noch lachen können. Bln. Zuschriften
unter M 4247 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 659

Achtung!
Suche Belfahrer für neues (Muthig BMW)
Straßenrennspann. Kostenbeteiligung
DM 1500.— bis DM 1800.—. Eilt! Zuschr.
unter M 4252 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 39 865

Elektrische Drehzahlmesser



für Maschinen mit vierpoli-
gen Wechselstromlicht-
maschinen (Zündapp 50,
75, 100, Kreidler, Sachs 50,
Bultaco usw.) DM 118.—.
Sonderausführungen für
Straßenrennmaschinen a.
Anfrage.

Wolfgang Kröber, 5406 Winingen,
Wilhelmstraße 27

DAS **MOTORRAD**

