

DAS **MOTORRAD**

WELTMEISTERSCHAFTSLAUF IN ASSEN

500 MEILEN THRUXTON
DREITAGEFAHRT ISNY
MOTO CROSS VILLINGEN
JUNIOREN AUF DER AVUS

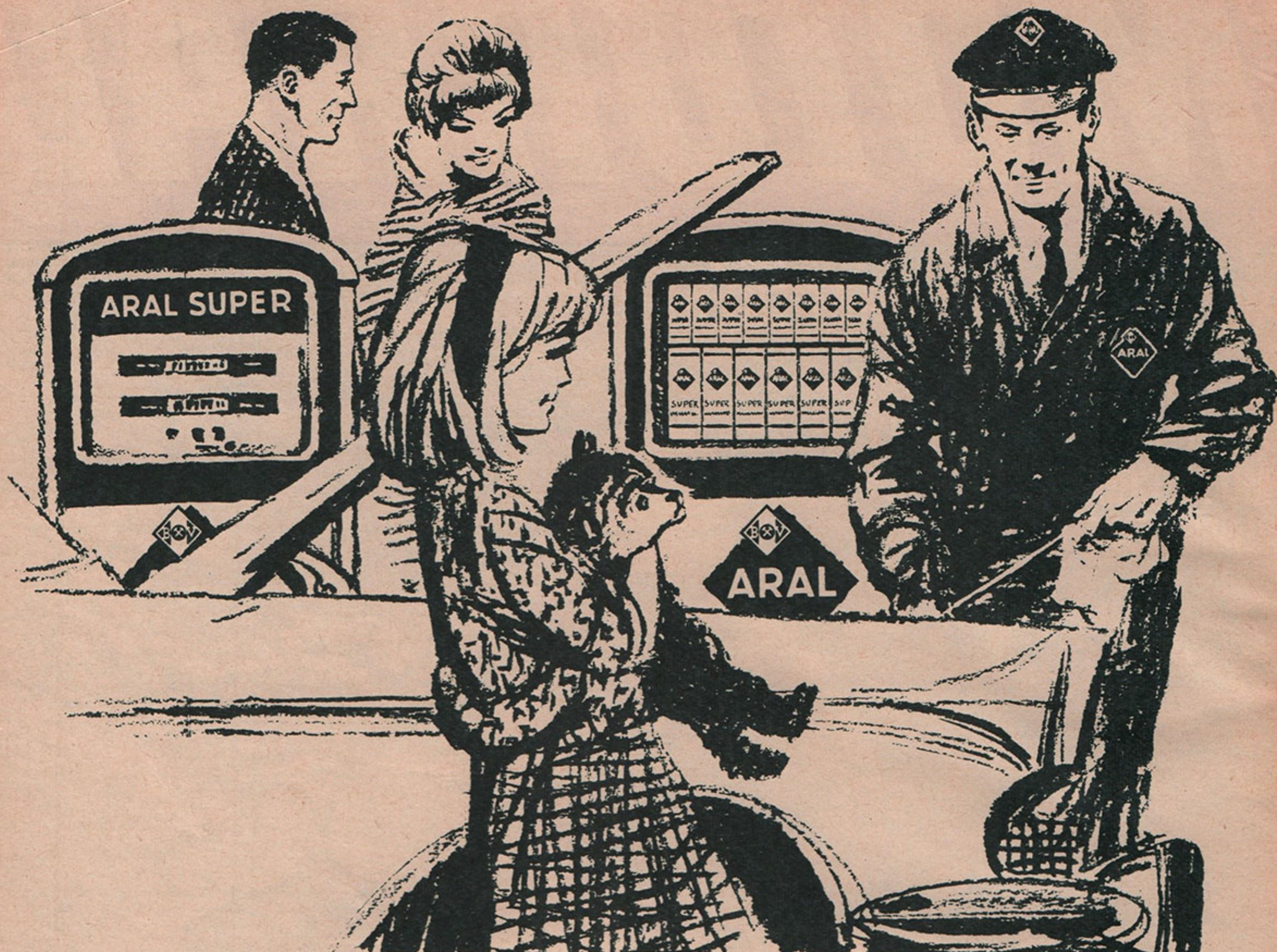


DIESMAL: RICHTIGE KETTENPFLEGE

15

DM 1.20 • E 4973 D • 46. Jahrgang • 18. Juli 1964

Schweiz Fr. 1.40 / Schweden Skr. 2.25 inkl. oms. / US \$ -.50
Österreich S. 8.80 / Dänemark dKr. 3.25 / Niederlande Hfl. 1.50



Vertrauen muß man immer neu verdienen

ARAL-Grundsatz: die Tradition wahren und den Fortschritt nutzen!

So wurde die Qualität der ARAL-Kraftstoffe sprichwörtlich.

Gleiches Vertrauen genießt ARAL SUPER Motor Oel.

Es bietet eine Super-Reserve an Sicherheit.

ARAL-Tankwarte wissen, was dem Kraftfahrer nutzt.

Sie helfen mit Rat und Tat.

Den Fortschritt nutzen
mit ARAL



Immer eine gute Wahl

DAS MOTORRAD

Technik · Wirtschaft · Sport

DIE DEUTSCHE
MOTORRAD-ZEITSCHRIFT

46. JAHRGANG

HEFT

15

1964

INHALT

Was sind „richtige“ Motorräder? . . .	401
5. Lauf zur Straßen-Welt- meisterschaft 1964:	
Holländische TT in Assen . . .	402
Kümmern wir uns mal um Reifen (2)	406
Geländesport in der Sackgasse:	
Gedanken, Notizen und Bilder zur Dreitagefahrt in Isny . . .	408
Moto Cross Villingen	411
Junioren auf der Avus	412
Stiefkind der Konstrukteure:	
Die Hinterradkette (3)	414
Die 500 Meilen von Thruxton 1964	416
Gewußt wo	422
Ganz unter uns	428

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH.

7000 Stuttgart, Postfach 1042

DAS MOTORRAD

erscheint vierzehntägig an jedem 2. Sonnabend

Nachdruck nicht gestattet

Heftpreis DM 1.20

Titelbild: Leo Holy fuhr bei der ADAC-Dreitagefahrt in Isny auf der 75er Zündapp als einziger in allen Klassen (!) die schnellste Zeit seiner Klasse und bestätigte damit das, was wir im vorletzten Heft sagten: zähe Beharrlichkeit lohnt sich!

Foto: Ben

Rücktitel: Wir fanden hier alle diesen Blick in die „Gasfabrik“ eines richtigen Motorrades begeisternd — Sie auch?

Foto: Thom

WAS SIND „RICHTIGE“ MOTORRÄDER?

Der Motorrad-Sport, der dank seiner Ausstrahlung auf einen breiten Kreis zunächst vielleicht noch nicht einmal voll mit dem Motorrad sympathisierender Menschen als Propaganda-Mittel eben für das Motorrad eine so große Bedeutung hat — der andererseits weitgehend auch ein Niederschlag der stetig fortschreitenden Entwicklung ist — gerade der Sport ist es, der einige Verwirrung hinsichtlich des Begriffs vom „richtigen“ Motorrad bringen könnte. Deshalb — und zu eindeutiger Klarstellung unserer Position, die wir vom MOTORRAD zu dieser Frage einnehmen, muß hierzu einmal etwas gesagt werden.

Verbesserte Materialien, neue Erkenntnisse hinsichtlich ihrer Ver- und Bearbeitung, dazu immer neues Wissen, immer umfangreicheres Erfahrungsgut über Kraft- und Schmierstoffe, tieferes Eindringen in die dem Außenstehenden beinahe geheimnisvolle Welt der Elektronik — nicht zuletzt aber die richtige Anwendung an sich längst vorhandener Kenntnisse über Schwingungen und über die Ausnutzbarkeit gasdynamischer Vorgänge haben im Laufe der letzten Jahre zu einer scheinbar unaufhaltsamen Steigerung der Hubraumleistung von Verbrennungsmotoren in Kraftfahrzeugen geführt. Bei Viertaktern ebenso wie bei Zweitaktern. Und wie schon wiederholt — oder besser gesagt wie eigentlich immer — im Verlauf der Entwicklungsgeschichte des Kraftfahrzeug-Motors ist auch heute wieder hinsichtlich der Hubraumleistung, also der Maximalleistung umgerechnet auf 1 Liter Hubvolumen, der Motorradmotor dem Automobilmotor um eine Nasenlänge voraus. Als Rennmotor nicht anders denn als Serienmotor.

Diese ständige Steigerung der Maximalleistung unserer Motoren hat dazu geführt, daß heute beispielsweise ein kleiner Motor mit 50 ccm Hubvolumen 4,5—5 PS auf dem Prüfstand abgibt — das ist etwa genau soviel wie die Leistung der 125er von 1939 bis in die ersten Nachkriegsjahre. Daß eine so erstaunlich hohe Leistung noch nicht das Ende bedeutet und daß die Motorenteniker noch mit ganz anderen Leistungen aufwarten werden, zeigt ein Blick hinter die Kulissen: die (ganz „normalen“!) 50 ccm-Versuchsmotoren, die bei einem deutschen Werk bereits auf der Straße laufen, leisten 7 PS (also die Maximalleistung der 200er von 1939, der gleichvolumigen Motocup-Rennmotoren von 1959/60) — und die allerneuesten Drehschieber-Rennzweitakter lassen sich aus 125 ccm gar knappe 30 PS entlocken.

Dementsprechend sind die Höchstgeschwindigkeiten: über 150 km/h laufen die 50er auf der Geraden heute schon — und bei der diesjährigen TT fuhr der Sieger der „Tiddler“-Klasse, also wiederum der Fünzfziger, knapp 130 km/h Schnitt — nicht viel weniger, als 30 Jahre früher die 500er! Aber man braucht gar nicht einmal an diese extremen Bereiche unseres Sports zu denken: schon im Vorjahr gewann den Alpenpokal der österreichischen Alpenfahrt, einer der schwersten kontinentalen Geländewettbewerbe, eine 100er Zündapp — in diesem Jahr genügte Sengfelder die 75er der gleichen Marke, um sich durch den Gewinn des Alpenpokals als Bester des gesamten Wettbewerbs zu qualifizieren. Und beim jüngst in Garmisch durchgeführten Geländemeisterschaftslauf fuhr nicht einer der BMW-Fahrer, nicht Schmider mit der NSU, wie sonst so oft, die beste Zeit aller Hubraumklassen bei der Geschwindigkeits-Sonderprüfung — sondern Klaus Kämper mit seiner 125er.

Dazu kommt — außerhalb aller sportlichen Betrachtungen — die Tatsache, daß derzeit in der Bundesrepublik auf jedes neu zugelassene Motorrad über 50 ccm etwa 15 neu in den Verkehr gebrachte „Kleinkrafträder“, also Motorräder mit ungedrosselten 50 ccm-Motoren, kommen.

Bedeutet das alles nun, daß die Zeit der Motorradmotoren mit größeren Hubräumen vorbei ist — daß die Motorräder der mittleren Hubraumklassen und die „schweren Brocken“ auf weite Sicht doch zum Aussterben verurteilt seien, wie man uns gelegentlich an Hand scheinbar eindeutiger Statistiken nachweisen will? Ist das — unabhängig von allen wirtschaftlichen und sozialen Einflüssen — etwa die unausweichliche Konsequenz der technischen Entwicklung?

Um es gleich vorwegzunehmen: keinesfalls. Die Erklärung für diese Behauptung ist an Hand einiger nüchterner Überlegungen auch ganz einfach zu geben.

Die außerordentliche Zunahme der sogenannten Kleinkrafträder ist, wie wohl kaum jemand bestreiten wird, allein durch die besonderen Begünstigungen motiviert, die diesen Fahrzeugen und ihren Fahrern der Gesetzgeber mit Zulassungs- und Steuerfreiheit und durch den erleichtert und schon mit 16 Jahren zu erwerbenden Führerschein 4 gibt. Wenn — was im Hinblick auf den Nachwuchs für den Führerschein 1 und die größeren Motorrad-Hubraumklassen überaus bedauerlich wäre — der Vierer eines Tages wegfallen sollte, wäre diese Hubraumklasse (als kleinste Motorrad-Kategorie) wahrscheinlich mit einem Schlag erledigt.

Weil — und damit kommen wir zum Kernpunkt der Sache — kein vernünftiger Mensch sich dann mehr ein Motorrad mit 100 PS (und mehr) Literleistung für die Benutzung im öffentlichen Straßenverkehr kaufen würde. Denn schließlich sind diese hohen Literleistungen ja gut und schön zur Erreichung sportlicher Erfolge in extrem leichten Fahrwerken — sie sind auch ein Beweis für das Können derer, die sie bauten — und sie sind vielleicht auch noch brauchbar im Konkurrenzkampf einer bis zur Selbstzerfleischung um Marktanteile ringenden Industrie. Aber für den, der ein Motorrad außerhalb sportlicher Wettbewerbe im Alltag, in seiner Freizeit und seinem Urlaub fahren will, wer nicht nur die augenblickliche Freude einer erstaunlichen Leistung, sondern die Befriedigung über Zuverlässigkeit und Lebensdauer eines in vielem noch immer dem Automobil überlegenen Einspurfahrzeugs haben will — für den kann die hohe Literleistung allein nicht das Entscheidende bei der Beurteilung eines Motorradmodells sein.

Denn es ist ja beileibe nicht die (oft viel zu stark herausgestellte) angeblich zu geringe Lebensdauer kleiner Höchstleistungsmotoren; natürlich ist die geringer als bei großvolumigeren Motoren mit niedrigerer spezifischer Leistung (obwohl sie es gar nicht unbedingt zu sein brauchte). Aber etwas anderes ist wichtig: die Charakteristik des Motors. Nicht die Möglichkeit, den kleinen Motor bis in die Puppen hochdrehen lassen zu können — sondern die Tatsache, daß die hohe Leistung eben nur mit Hilfe der hohen Drehzahl herzubringen ist. Die Tatsache, daß diese modernen „Expresbläufer“, wie sie Dr. Venediger einst klassifizierte, mit der Drehzahl das ausgleichen müssen, was sie an Drehmoment, sprich an „Mumm“, an „Untenwas-drin“, nicht haben und nicht haben können. Die daraus resultierende Charakteristik aber verlangt nach immer vielstufigeren Getrieben — sieben, acht, neun, zwölf Gänge sind es heute in Rennmotoren, und auch in der Serie tun's die Kleinsten kaum mehr unter fünf.

Solch ein kleiner, auf hohe Literleistung gebrachter Serienmotor mit 50 — aber auch mit 75, 100 oder 125 ccm ist ein technisches Meisterstück und sehr wohl geeignet, für kurze oder längere Zeit Begeisterung zu wecken (und vor allem, dank Führerschein 4, diejenigen zum Einspurfahrzeug zu holen, die ansonsten vielleicht gleich den gebrauchten VW kaufen würden und von denen nun doch, später wenigstens, ein Teil beim Motorrad bleibt. Insoweit können auch diese Maschinchen für viele, viele zunächst das „richtige Motorrad“ sein und insoweit zählen ihre Fahrer zu unserem Kreis, gehören sie zur Welt des Motorrades.

Auf die Dauer aber und im ganzen gesehen ist es gerade eine wohlüberlegt begrenzte Literleistung, die die brauchbare, die im Fahrbetrieb angenehme Motorcharakteristik ergibt und die das wichtigste Kennzeichen für das wirklich „richtige“ Motorrad ist. Man wird das wohl auch bei uns noch begreifen müssen.

S. R.

5. Lauf

zur Straßen-Weltmeisterschaft:

Ein großer Tag für Honda: Jim Redman gewinnt drei Klassen, Ralph Bryans siegt überlegen bei den Fünfzigern

Traditionsgemäß fand auch in diesem Jahr am letzten Juni-Samstag, am 27., die „Dutch TT“ in Assen auf dem „Circuit van Drenthe“ statt.

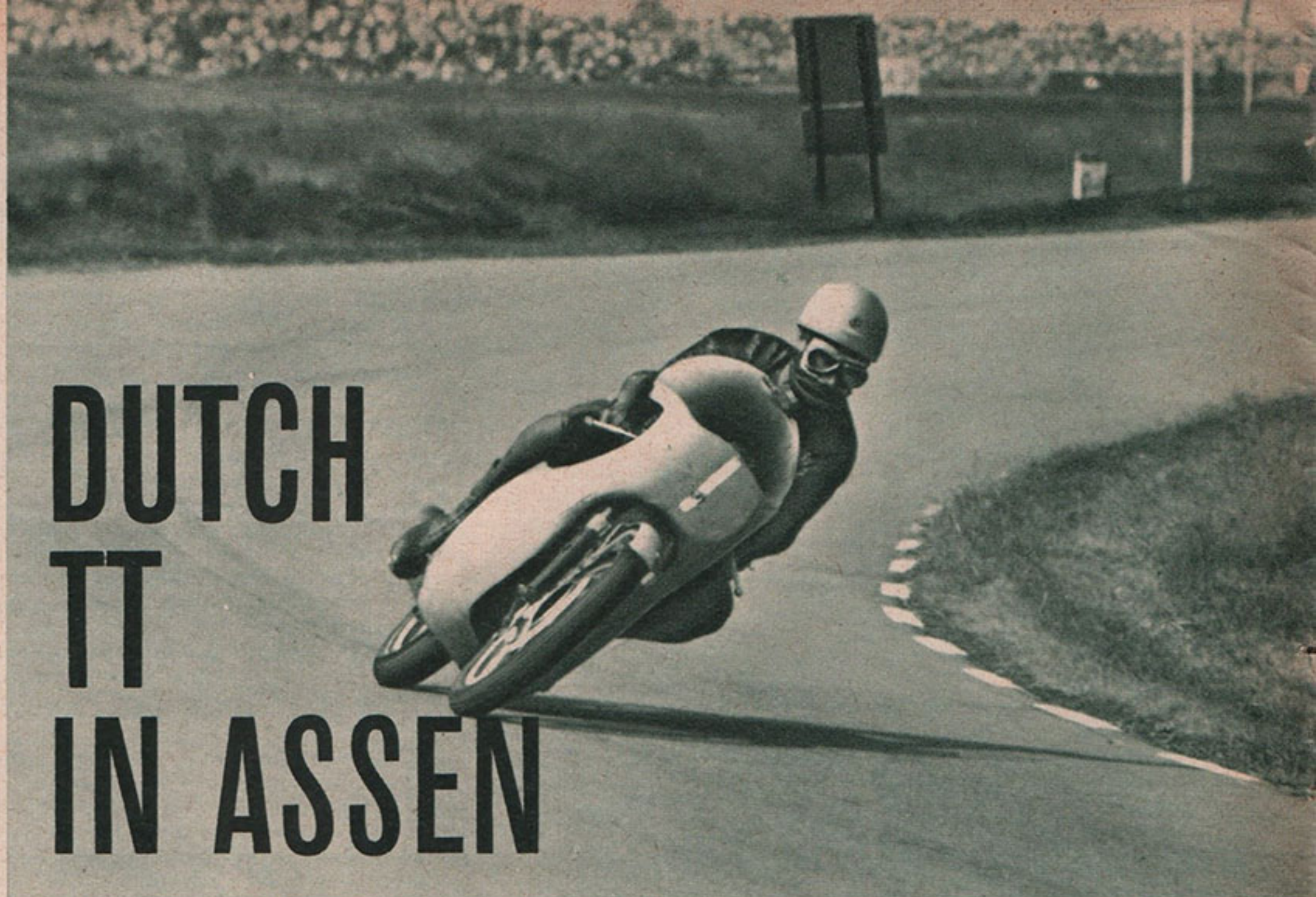
Die Holländische TT gilt als eines der schönsten Straßenrennen in Europa überhaupt — und das kommt nicht von ungefähr. Einmal ist der reichlich 7,5 km lange Kurs wunderschön angelegt, mit schnellen und langsamen Kurven, zum anderen verlaufen hier Stürze durch das Fehlen von Leitplanken, Gräben und Bäumen meist verhältnismäßig harmlos, die Zuschauer können weite Teile der Strecke überschauen, und die Organisation (mit wenig Leuten, die das offensichtlich rein aus Spaß an der Freude alljährlich tun) klappt so ausgezeichnet wie nur bei wenigen anderen Gelegenheiten. Man kann zu dieser famosen Veranstaltung den Holländern nur immer wieder gratulieren. Daß ihre Bemühungen um ein gutes Gelingen nicht umsonst sind, beweisen nicht zuletzt immer wieder die positiven Urteile aus dem Munde der Spitzenfahrer — und das beweisen vor allem auch die vielen, vielen Tausende von Zuschauern, die — aus dem In- und Ausland, vor allem auch aus dem nördlichen Deutschland — in jedem Jahr erneut nach Assen kommen.

In diesem Jahr waren es bei strahlendem Wetter wiederum mehr als im vergangenen — sie wurden auf 280 000 geschätzt!

Leider wurde das Training durch mehrere Stürze überschattet — und bedauerlicherweise traf in einem Fall das Obengesagte diesmal nicht zu: der talentierte Roland Föll stürzte so unglücklich, daß er später im Krankenhaus seinen Verletzungen erlag.

Auch Luigi Taveri hatte im Training mit der 250er Honda Pech — allerdings war sein Sturz, nach verschiedenen Aussagen, nicht seine Schuld, und er war wohl auch nicht auf irgendeinen Schaden an der Maschine zurückzuführen. Jedenfalls mußte er mit starken Prellungen und einer Gehirnerschütterung ins Krankenhaus eingeliefert werden. Es ist jedoch zu hoffen, daß er bis zur Solitude (in Francorchamps wird in diesem Jahr die 125er Klasse nicht gefahren) wieder fit ist und seine Position in der Weltmeisterschaftswertung verteidigen kann.

Auch Ludwig Hahn gehörte zu denen, bei denen es nicht glatt ging: er überschlug sich mehrmals mit seinem BMW-Gespann — aber wie durch ein Wunder passierte ihm nichts. Sein Beifahrer Rolf



Engelhardt dagegen brach sich das Handgelenk. Hahn ließ es sich aber nicht nehmen, trotzdem mit einem Ersatz-Beifahrer am Rennen teilzunehmen.

Die Überraschung von Assen war die schon für die englische TT angekündigte neue 125er von Yamaha. Alle drei Werksfahrer (Phil Read, Tommy Robb und Mike Duff — der ja seit der TT auch offiziell für Yamaha fährt) trainierten mit dieser 125er, wobei Read nur drei Sekunden langsamer war als Anderson und Taveri, die zusammen die schnellste Trainingszeit herausfuhren. Im Rennen aber wurden dann in der 125er Klasse von Yamaha nur Read und Robb eingesetzt, da man vorläufig nur zwei Maschinen dieses Typs fertig hat.

Außerlich gleicht diese kleine Yamaha genau der 250er. Auch sie hat den luftgekühlten Zweizylinder-Zweitakter, und auch bei ihr sitzt beiderseitig an den Gehäusen je ein Einlaß-Drehschieber. Daß aber diese neue 125er gleich bei ihrem ersten Auftreten nicht nur halten, sondern auch gleich schnell mit der Vierzylinder-Honda sein würde — das hatte wohl kaum jemand erwartet.

Eine sehr gute Trainingszeit bei den 125ern fuhr übrigens auch C. van Dongen, der hier auf einer Sechsgang-Werksmaschine von MZ saß und der mit ihr schneller sein konnte als Shepherd mit der Achtgang-Maschine.

In der 250er Klasse legte Phil Read mit 3:16,1 eine unglaublich schnelle Trainingszeit hin. Er war so auf der großen Yamaha nicht nur Trainingschnellster seiner Klasse, sondern gleich vier Sekunden schneller als Redman auf der Honda.

Klasse bis 350 ccm

Am Start zum ersten Rennen des Tages (Assen ist die einzige Weltmeisterschaftsveranstaltung, bei der an einem Tage alle fünf Soloklassen und die Gespannklasse gefahren werden!) stehen die Fahrer der Klasse bis 350 ccm. In der ersten Startreihe Jim Redman auf der Honda (mit der schnellsten Trainingszeit), neben ihm Mike Hailwood auf der MV Agusta. (Der hatte in Assen am Donnerstag trainiert, stieg anschließend ins Flugzeug und flog zum Training des Formel 1-Rennens in Rouen in Frankreich, kam am Freitagabend wieder zurück, fuhr am Samstag in Assen in zwei Klassen, unmittelbar danach flog er wieder nach Rouen und startete dort am Sonntag im Rennwagen!)

Hinter den beiden Genannten in der zweiten Startreihe Alberto Pagani (der hier auf Grund seines

TT-Erfolges in der 250er Klasse auf der Paton eine Werks-Bianchi fahren durfte), Bruce Beale auf Honda, und Remo Venturi, der immer wieder so sympathische Italiener als Werksfahrer Nr. 1 für Bianchi.

Beim Aufflammen des grünen Lichtes schießt Redman auf der Honda als Erster davon, dicht hinter ihm freilich Hailwood, und auch Paddy Driver auf der Kirby-AJS hat einen sehr guten Start.

Als Jim Redman in die zweite Runde geht, beträgt sein Vorsprung vor Hailwood bereits etwa 100 Meter, Paddy Driver folgt an dritter und Venturi an vierter Stelle. Als Redman in der dritten Runde bereits die Rechts/Links-Schlängelkurve hinter Start und Ziel anschneidet, taucht Mike Hailwood erst aus der Rechtskurve vor Start und Ziel auf, ihm folgen Beale, Venturi, Pagani, Driver, Milani (auf der Aermacchi) und Mike Duff auf der AJS. Und der Leistungsunterschied der Honda gegenüber der MV ist so groß, daß Redman sichtlich ohne jede Anstrengung seinen Vorsprung immer weiter ausbauen kann. Als deshalb Hailwood in die fünfte Runde geht, ist von Redman nichts mehr zu sehen. Und erst einige Sekunden später folgen dann die übrigen — Venturi, Beale, Pagani, Driver —, Mike Duff und Gilberto Milani, die etwas zurückgefallen sind, haben jetzt Derek Minter auf seiner Norton und Frantisek Stastny auf der Jawa hinter sich. Provini, der auch wieder für diesen Lauf genannt hatte, war nicht gestartet.

Das Feld zieht sich nun immer weiter auseinander, und in der achten Runde beträgt Jim Redmans Vorsprung vor dem ihm folgenden Hailwood schon 39 Sekunden — eine Runde später beginnt er bereits, die letzten Fahrer des Feldes zu überrunden! In der 10. Runde muß Milani an die Boxe. In der zwölften der zu fahrenden 20 Runden beträgt Redmans Vorsprung 57 Sekunden, aber auch Hailwood hat sich von seinen Verfolgern ganz beträchtlich abgesetzt. Bruce Beale schiebt zurück zur Boxe.

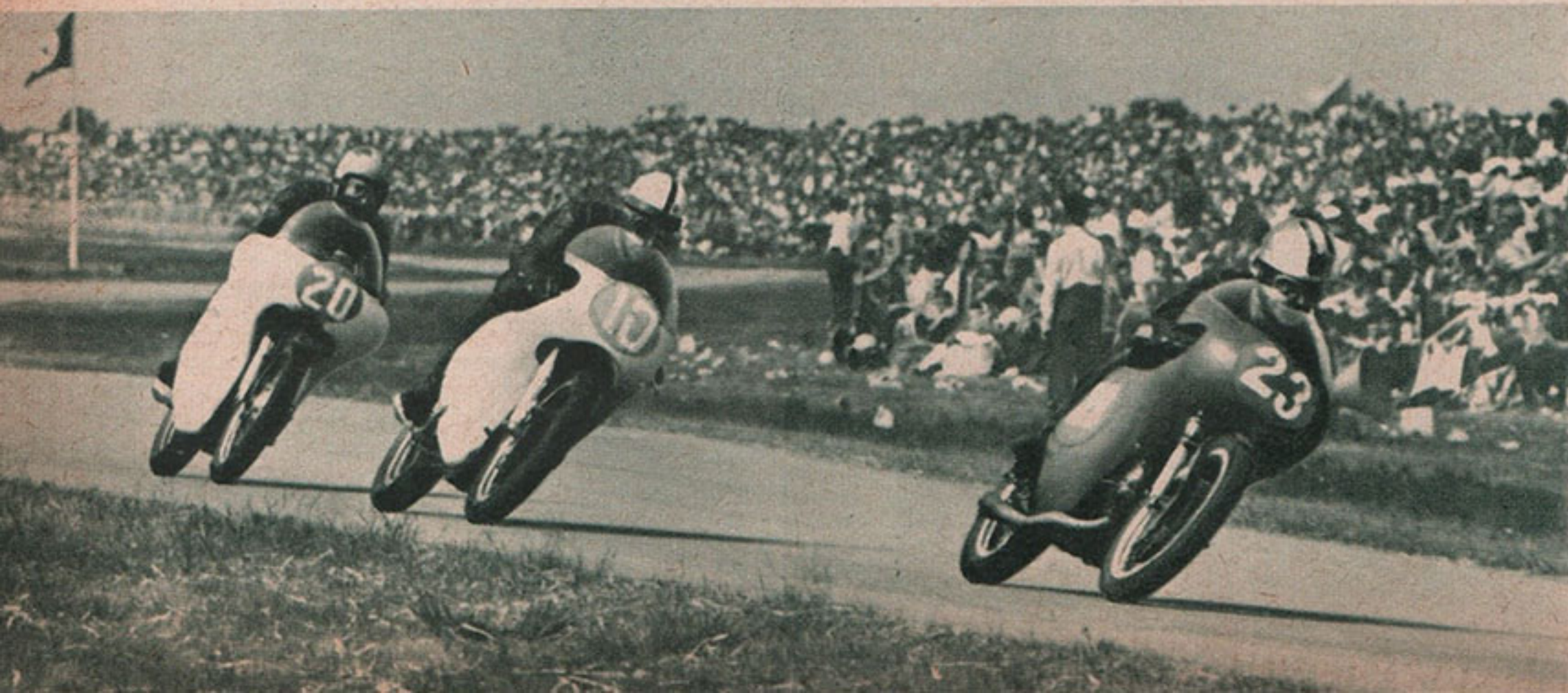
Obwohl Jim Redman praktisch ohne Konkurrenz fährt, vergrößert er von Runde zu Runde seinen Vorsprung, und in der 13. liegt er mit 62 Sekunden vor Hailwood, dem wiederum mit 38 Sekunden Rückstand der Dritte, Remo Venturi, folgt. Pagani ist Vierter und Paddy Driver liegt auf dem fünften Platz.

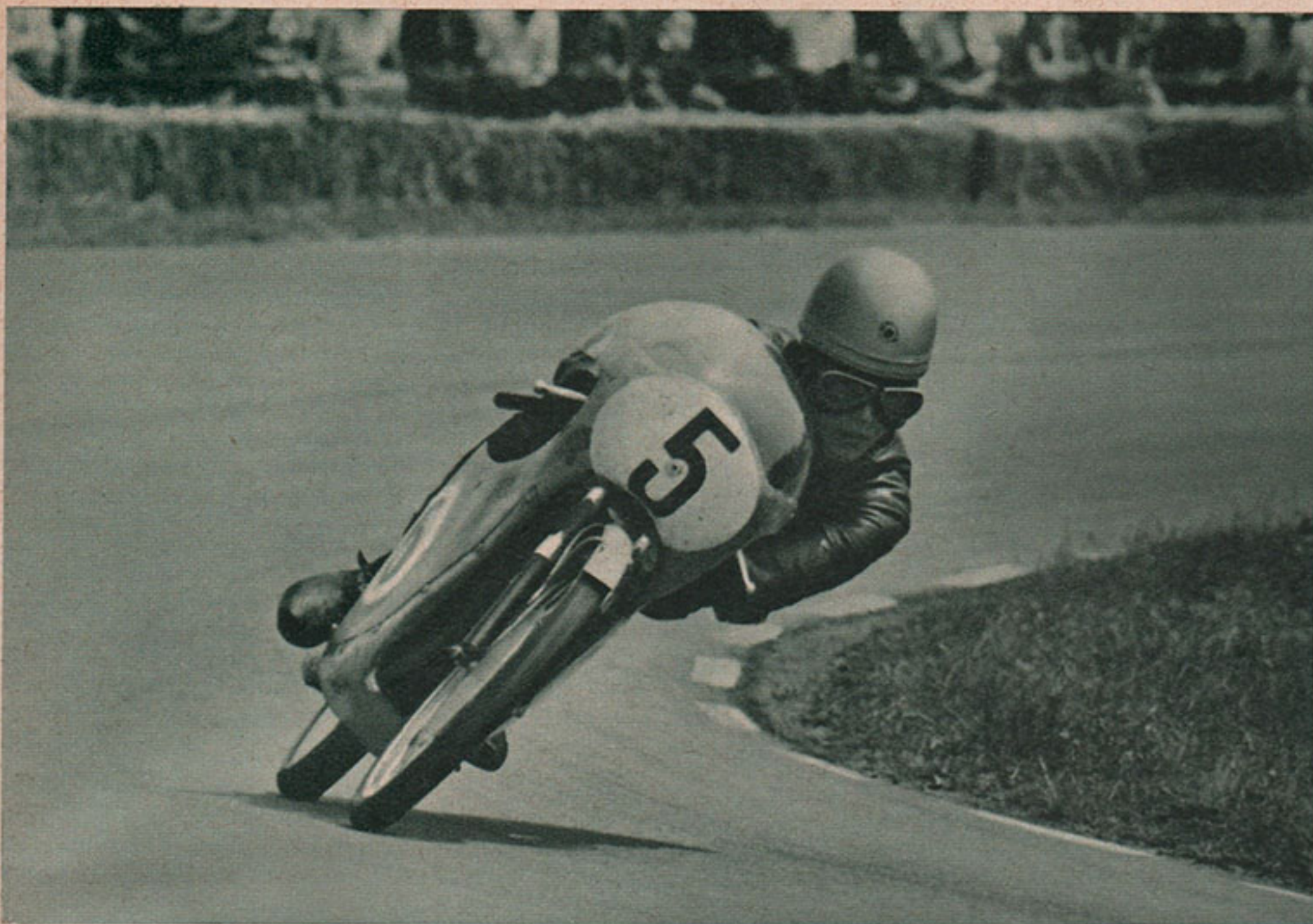
In der 18. Runde fällt Pagani mit Motorschaden aus, Redman aber liegt nun 1 Minute und 29 Sekunden vor Hailwood, dessen Vorsprung vor Venturi sich inzwischen auch auf über 1 Minute vergrößert hat.

Nach 20 Runden gewinnt Jim Redman auf der Honda das erste Rennen des Tages mit 1 Minute und 41 Sekunden Vorsprung vor Hailwood/MV und Remo Venturi, die als einzige mit ihm noch in der gleichen Runde liegen. Bereits der Vierte, das ist nun Paddy Driver, liegt eine Runde zurück.

Ergebnis:

1. J. Redman (Honda) mit 140,669 km/h; 2. M. Hailwood (MV Agusta); 3. R. Venturi (Bianchi); 1. Runde zurück: 4. P. Driver (AJS); 5. M. Duff (AJS); 6. D. Minter (Norton); 7. G. Havel (Jawa); 8. A. R. Hunter (AJS); 9. J. Ahearn (Norton); 10. F. Stastny (Jawa); 11. R. Thalhammer (Norton); 12. V. Cottle (AJS); 13. F. Stevens (AJS); 2 Runden zurück: 14. K. Hoppe (AJS). — Schnellste Runde: J. Redman (Honda) mit 143,190 km/h.





Klasse bis 50 ccm

Als Nächste werden die Fahrer der Klasse bis 50 ccm zum Start vorgezogen. Unter ihnen fehlt Tarquinio Provini, dessen Vertrag mit Kreidler gelöst wurde, ebenso wie Naomi Tanaguchi, dessen 50er Zweizylinder-Honda zurück nach Tokio gebracht wurde, weil am Motor einige Änderungen, die sich im Zuge der Weiterentwicklung ergeben haben, durchgeführt werden sollen. Und natürlich muß auch Taveri fehlen, der diesmal im Training auf der Kreidler Drittschnellster hatte sein können. In der ersten Startreihe Morishita, Anderson und Itoh, alle auf Suzuki; in der zweiten Reihe Bryans auf der Zweizylinder-Honda, Koshino auf der vierten Suzuki und H.-G. Anscheidt auf der Kreidler. Huberts auf einer Derbi und van Dongen, der die Kreidler von Provini fährt, stehen auf den letzten beiden Plätzen.

Mitsuo Itho/Suzuki ist es, der beim grünen Licht sofort die Führung übernimmt. Aber Anscheidt auf der Kreidler schießt aus der zweiten Reihe heraus und setzt sich ihm dicht auf die Fersen. Hinter ihm folgt dann Anderson auf der Suzuki.

Als sie aus der ersten Runde zurückkommen, liegt aber Ralph Bryans auf der Honda ganz knapp vor Hugh Anderson in Führung, Mitsuo Itoh wiederum knapp dahinter. Auf der Zielgeraden versucht zwar Anderson, an Bryans vorbeizukommen, aber es gelingt ihm nicht. Auf dem vierten Platz folgt H.-G. Anscheidt, hinter ihm Haruo Kashino und Isao Morishita auf Suzuki und van Dongen auf Kreidler. Jan Huberts liegt mit der Derbi an letzter Stelle.

Eine Runde später liegt Anderson ganz knapp vor Ralph Bryans in Führung. Auf dem dritten Platz

Oben: Jim Redman fährt in der 350er Klasse dem ersten seiner drei Siege auf Honda entgegen — nahezu zwei Minuten Vorsprung trennten ihn im Ziel von seinem Rivalen Hailwood.

Unten: Hinter der Spitze gab es auch im 350er Rennen harte Kämpfe — hier liegen Milani auf der Aermacchi (20), Derek Minter auf Norton (10) und Mike Duff (23) auf AJS dicht beisammen.

Oben: Ralph Bryans, dessen taktisches Können (wohl dank seinem Freund und Lehrmeister Redman!) ständig deutlich zunimmt, hat mit der schnellen Zweizylinder-Honda durchaus noch Chancen für die Weltmeisterschaft in der 50er Klasse.

Mitte: Die Spitzengruppe der Kleinsten: vorn Bryans/Honda, hinter ihm, fast verdeckt, Anderson/Suzuki, dann Itoh, ebenfalls auf Suzuki, und als Viertes (Nr. 8) Anscheidt mit der Kreidler.

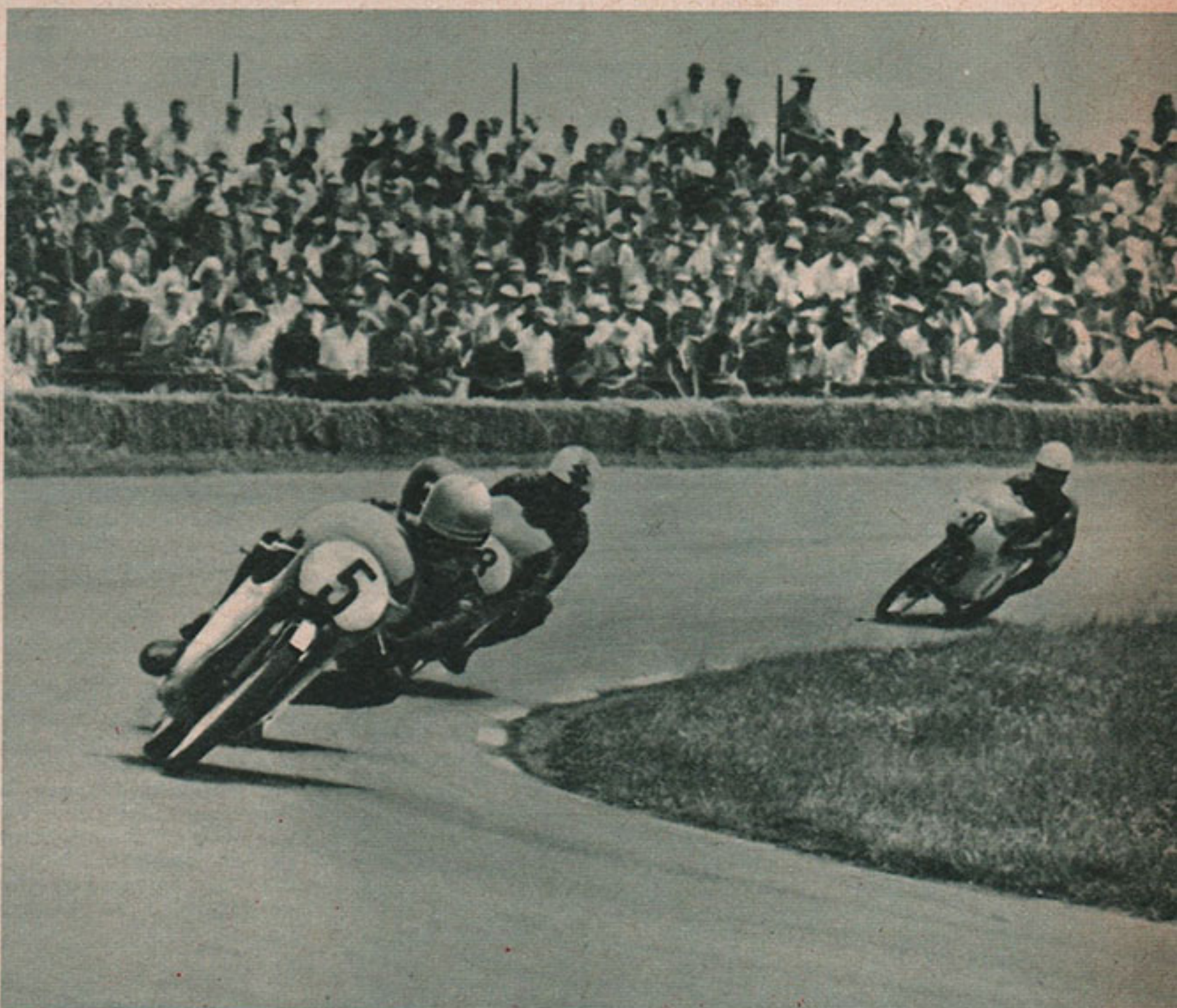
Unten: H.-G. Anscheidt vor seinem Suzuki-Konkurrenten Morishita (der Kreidler-Motor ist im übrigen, trotz gegenteiliger Meldungen einiger Tageszeitungs-Experten, noch immer ein Einzylinder).

noch immer Itoh, jedoch an vierter nunmehr der Suzuki-Fahrer Koshino, dem es gelungen ist, Anscheidt auf den fünften Platz zu verdrängen. Morishita, van Dongen und Huberts folgen.

In die vierte Runde geht wieder Bryans als Spitzenreiter, und es scheint, als spiele er Katz und Maus mit Anderson — auf der Geraden jedenfalls ist er ihm deutlich überlegen. Während Itoh noch immer auf dem dritten Platz liegt, hat sich hinter ihm eine Verschiebung ergeben: Morishita ist es gelungen, sich mit der Suzuki vor Anscheidt zu setzen, während Koshino hinter die Kreidler zurückgefallen ist — die Erklärung ist gleich da: er muß mit Motorschaden an die Boxe rollen und aufgeben. Aber auch Anscheidts Kreidler-Motor läuft zweifellos nicht mehr ganz einwandfrei.

Als dann Ralph Bryans, der auf der Zweizylinder-Honda ein ganz großartiges Rennen fährt, in seine sechste Runde geht, folgt, weit abgeschlagen, Mitsuo Itoh mit der Suzuki aus Position zwei, gefolgt von seinem Team-Kameraden Morishita und von Anscheidt. Hugh Anderson rollt mit aussetzendem Motor an die Boxe. Wahrscheinlich hat er bei dem Versuch, mit der unglaublich schnellen Honda des Irländers Bryans mitzuhalten, seinem Suzuki-Zweitakter etwas zuviel zugemutet. In dieser sechsten Runde gelingt es dann Morishita noch, sich auf den zweiten Platz zu setzen, vor Itoh.

Inzwischen erhalten wir auch die mit dem Gatsometer (dem von einem holländischen Ingenieur erfundenen Geschwindigkeits-Meßinstrument) ermittelten Zeiten: Bryans und Anderson waren mit 154 km/h auf der Meßgeraden gleichschnell, während Anscheidt 150 km/h erreichte.



Mit großem Vorsprung geht Bryans in seine vorletzte, die siebte Runde. Der kleine Viertakt-Zweizylinder mit seinen acht (!) winzigen Ventilen läuft wie ein Uhrwerk. Und nach acht Runden gewinnt Ralph Bryans ganz überlegen die fünfziger Klasse.

Es ist sein erster Sieg für Honda — und es ist das erste Mal, daß in Europa ein Viertakter die 50 ccm-Klasse gewinnt!

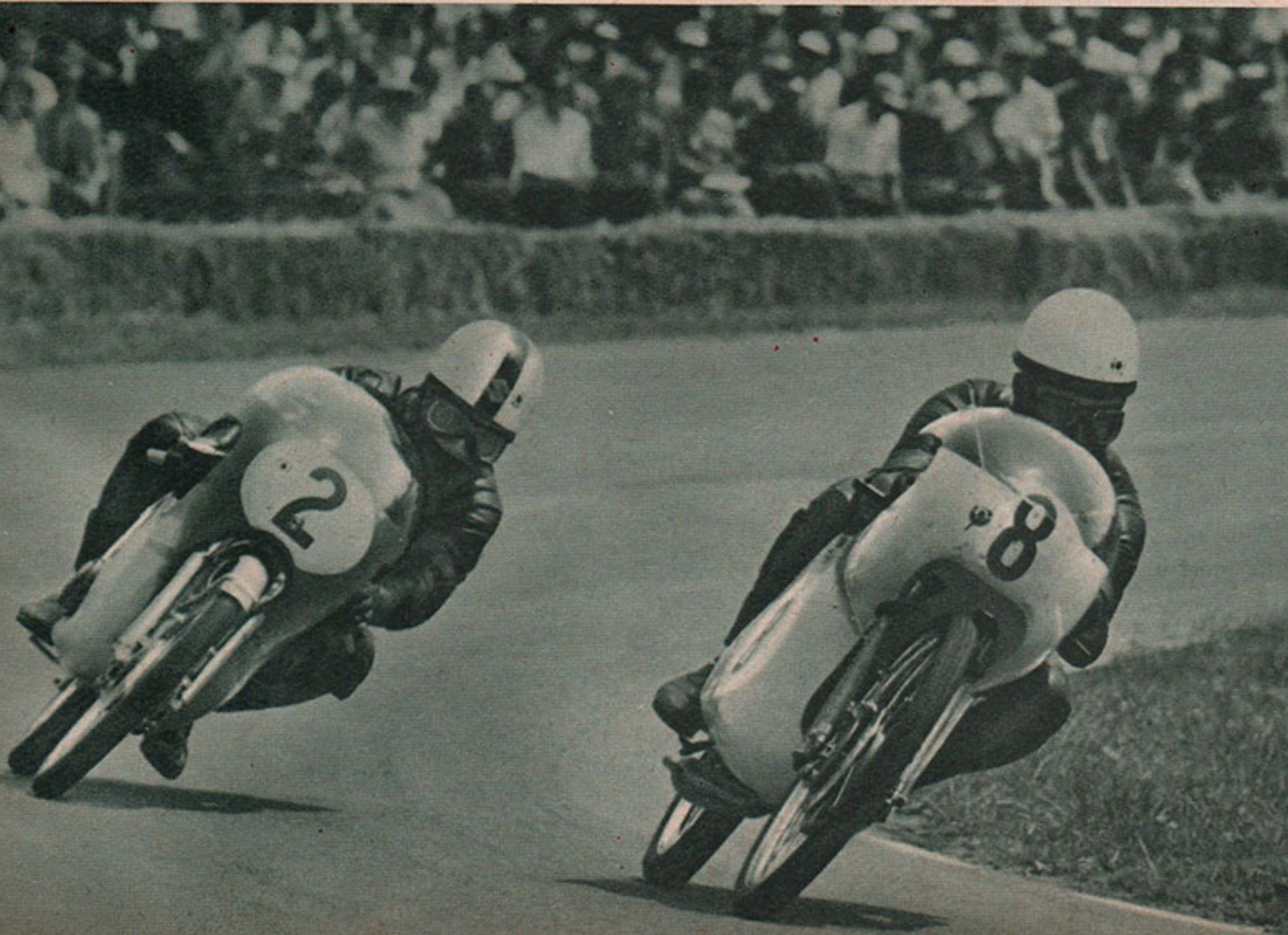
Erst 26 Sekunden nach ihm passiert Morishita, ganz knapp vor Itoh, beide auf Suzuki, das Ziel. Hans-Georg Anscheidt kann seine Kreidler, deren Motor nur noch mit sehr starken Aussetzern läuft, gerade noch vor van Dongen auf den vierten Platz dieses Weltmeisterschaftslaufes bringen.

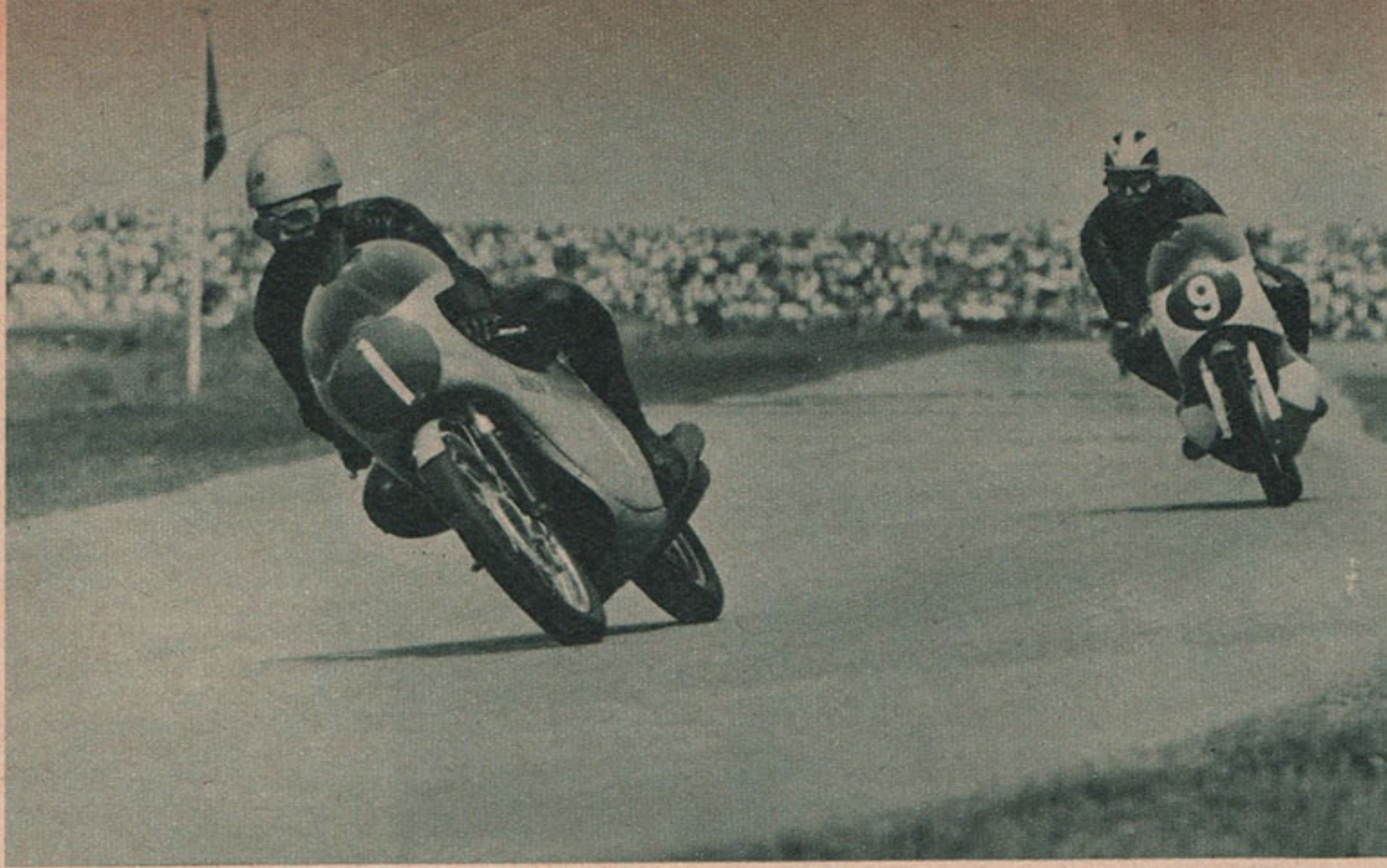
Ergebnis:

1. R. Bryans (Honda) mit 121,244 km/h; 2. I. Morishita (Suzuki); 3. M. Itoh (Suzuki); 4. H.-G. Anscheidt (Kreidler); 5. O. van Dongen (Kreidler). — Schnellste Runde: R. Bryans (Honda) mit 123,106 km/h.

Klasse bis 250 ccm

Dann stehen die Fahrer der 250er Klasse am Start. In der ersten Reihe Phil Read auf der Yamaha, Jim Redman mit der Honda und Tarquinio Provini auf der Vierzylinder-Benelli. In der zweiten Reihe Mike Duff/Yamaha, Bert Schneider/Suzuki und





schon eine elende Pechsträhne mit den Vierzylinder-Suzukis!

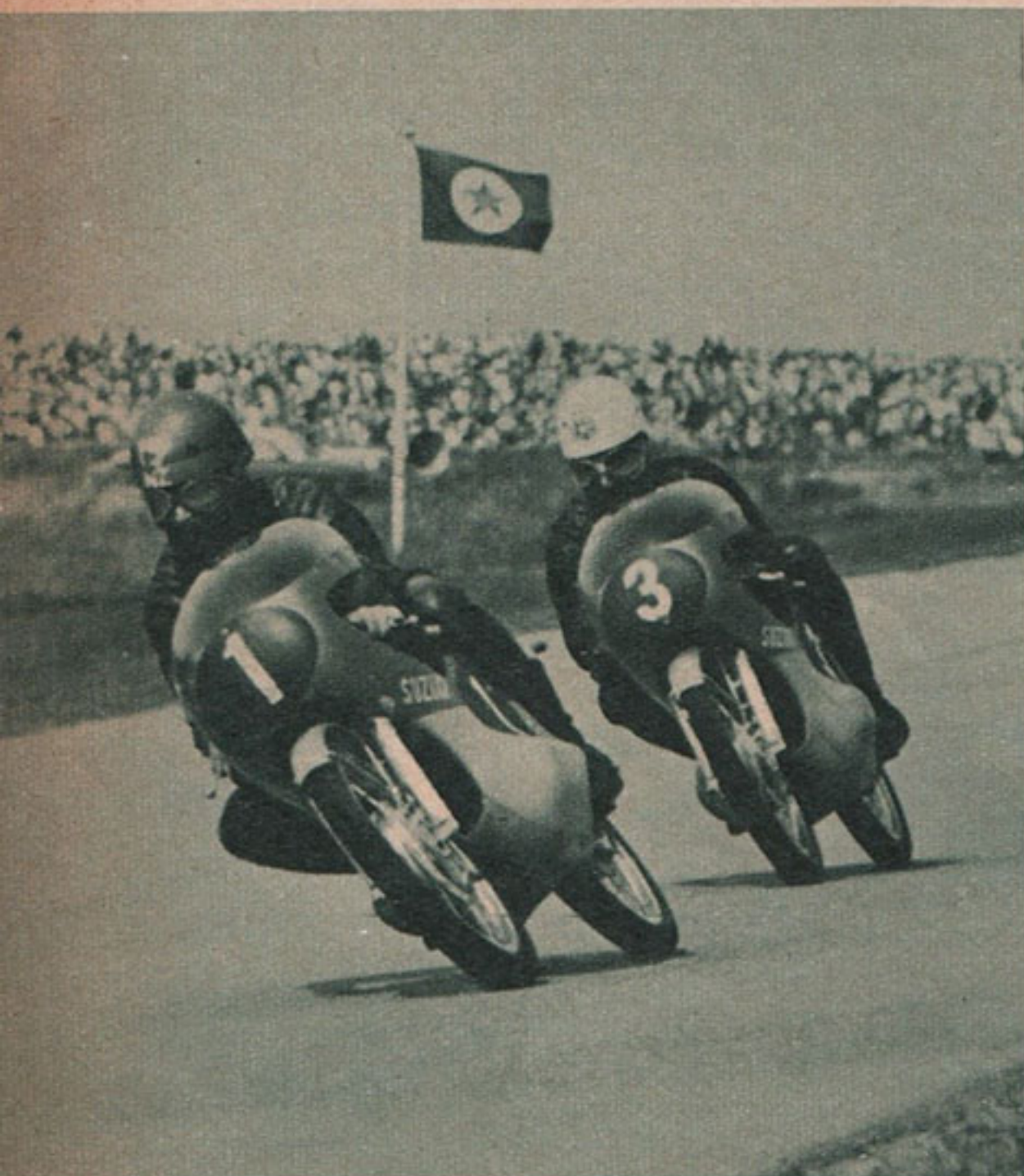
Als die beiden Spitzenreiter in die neunte der 17 zu fahrenden Runden gehen, führt Phil Read mit der Yamaha vor Redman auf der Honda. Duff, mit 42 Sekunden Rückstand noch immer Dritter, muß an die Yamaha-Boxe. Damit liegt Robb/Yamaha nun auf Platz drei vor Provini, der ihm mit 1 Minute und 45 Sekunden Abstand folgt. Aber da startet Mike Duff wieder!

Inzwischen kommt von der Strecke die Meldung, daß Redman wieder an Read vorbeigegangen ist — aber als die beiden die Zielgerade entlang-schießen, um in die 10. Runde zu gehen, zieht Read gerade wieder überlegen an Redman vorbei. Auch eine Runde später liegt Read ganz knapp vor Redmans Honda. Die beiden schenken sich wirklich nichts und fahren ein ganz großartiges Rennen. Mit 1 Minute und 37 Sekunden Abstand folgt ihnen Tommy Robb und, knapp zwei Minuten dahinter, Provini. In der 13. Runde liegt dann Redman wieder vor Read — um eine Runde danach die Führung wieder an Read abgeben zu müssen! Beide haben inzwischen das ganze Feld, Robb und Provini ausgenommen, bereits überrundet.

Mit etwa 5—6 Meter Abstand schießt Read vor Redman in die 15. Runde, nach ihnen folgen noch immer Robb und Provini. Und wieder gibt es Wechsel: als die Spitze in die vorletzte Runde geht, liegt Redman vor der Yamaha von Read — doch in der Schlingelkurve nach Start und Ziel kann Read bereits wieder an Redman vorbeigehen.

Frank Perris, ebenfalls auf Suzuki. Hinter ihnen in der dritten Startreihe stehen Tommy Robb/Yamaha und Alan Shepherd/MZ. Phil Read mit der Yamaha setzt sich sofort an die Spitze, als der Start freigegeben wird, gefolgt von Shepherd, der aus der dritten Reihe heraus einen sehr guten Start hatte.

Eine Runde später hat Redman die Führung übernommen — Read klebt ganz dicht hinter ihm, Duff, Schneider und Robb folgen auf den Plätzen. Derek Minter muß seine Starmaker-Cotton mit Motorschaden beiseiteschieben. Auch als sie zusammen in die fünfte Runde gehen, kämpfen Redman und Read um jeden Meter Abstand. Mike Duff,

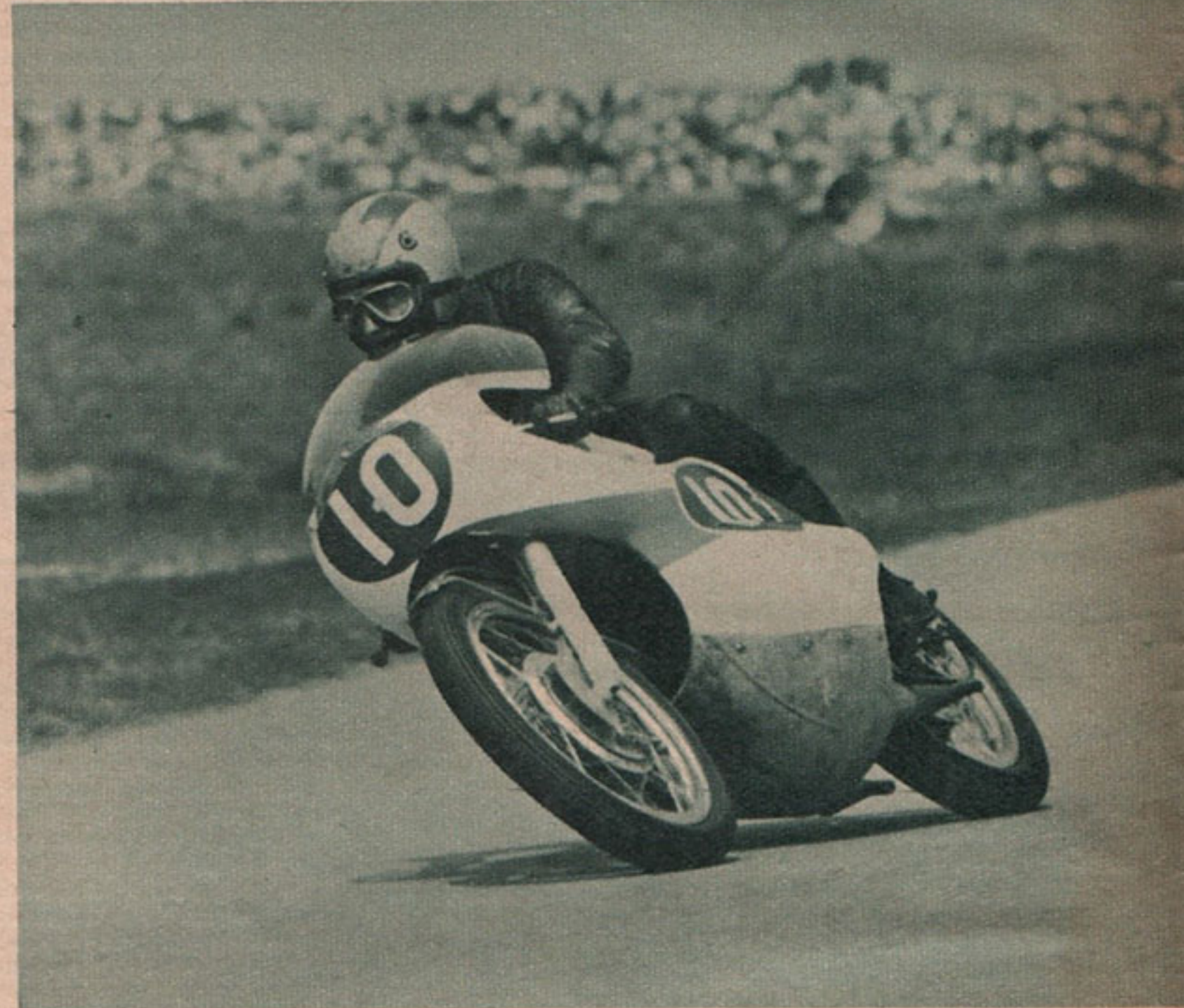


Oben: Im zähen Kampf um die Spitze zwischen Jim Redman auf der Vierzylinder-Honda und Phil Read auf der Zweizylinder-Yamaha, zwischen Viertakter und Zweitakter, wechselte unentwegt die Position der Beiden — hier ist gerade Redman vorn.

Links: Ein Bild aus dem Rennen der Fünziger: Hugh Anderson vor seinem Suzuki-Stallgefährten Itoh.

Rechts: Mike Duff, der in der 250er und dann auch in der 125er Klasse als Werksfahrer die Yamaha fuhr.

Unten links: Redman (Mitte) im Gespräch mit Frank Perris (links), Anderson und Bert Schneider. Im Bild daneben ist Tarquinio Provini (der nun nur noch für Benelli fährt) gerade damit beschäftigt, die Spur seiner Vierzylinder-Maschine zu kontrollieren.



Read/Yamaha, Redman/Honda, Duff/Yamaha, Robb/Yamaha, Masetti/Mondial, Schneider/Suzuki, Perris/Suzuki, Malina/CZ, Beale/Honda, Minter/Cotton, Pagani/Paton, Beer/Honda, Provini/Benelli und Shepherd/MZ (der aber an der Boxe hält) — so kommen sie aus der ersten Runde zurück.

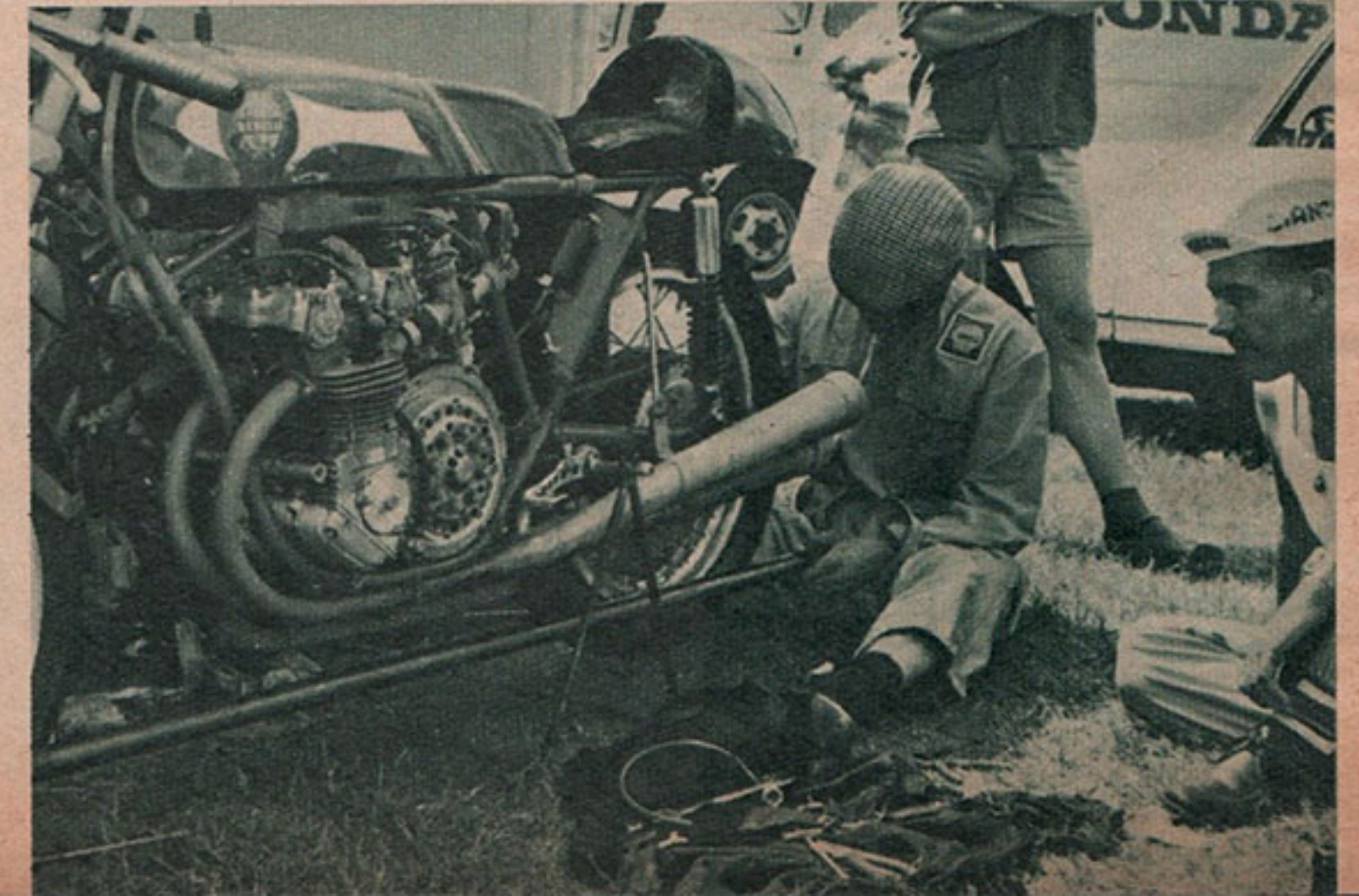
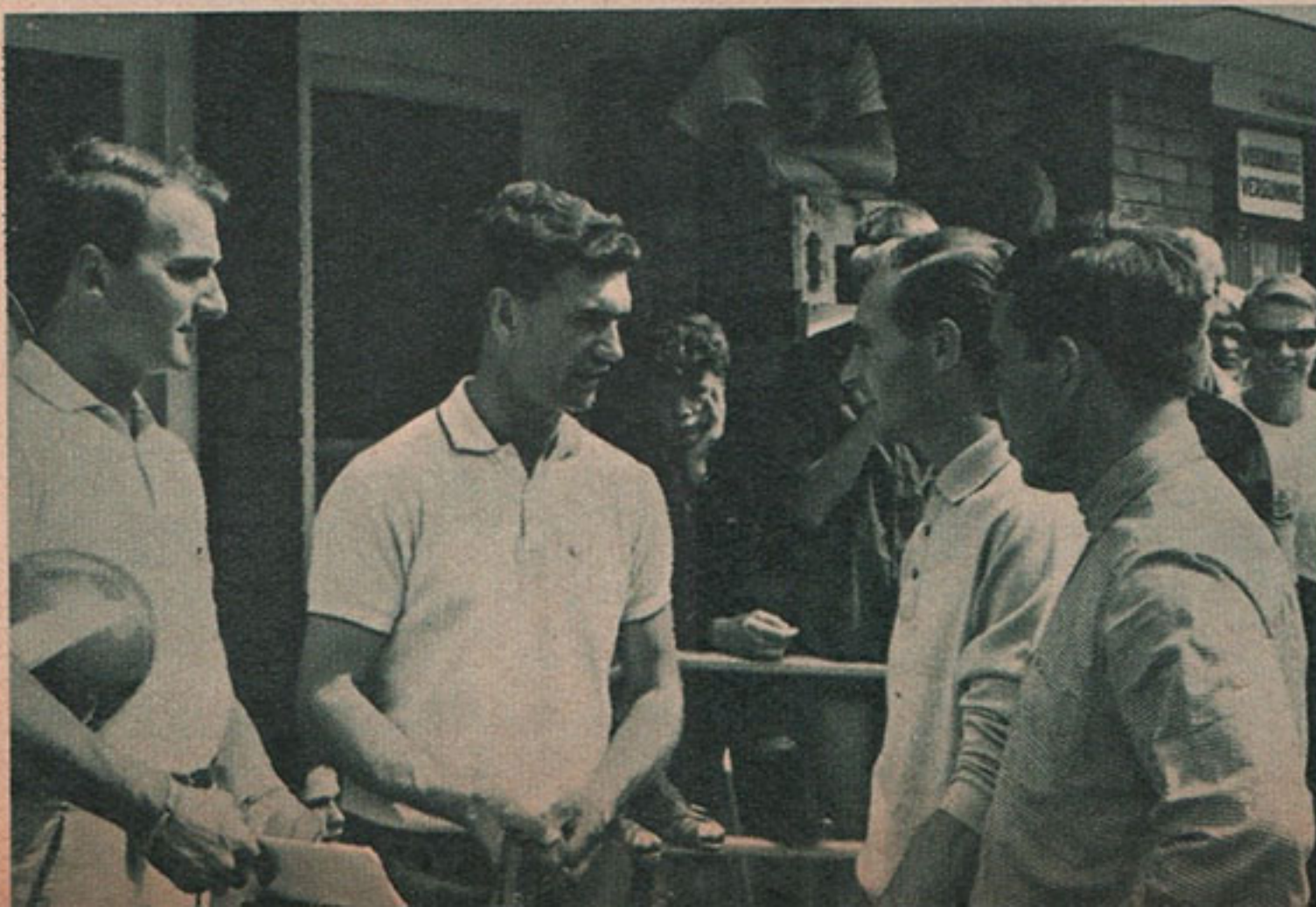
Dicht beisammenliegend gehen Read und Redman in die dritte Runde. Ihnen folgt Mike Duff und, mit einigem Abstand dahinter, Bert Schneider, Tommy Robb und Frank Perris. Provini folgt erst an elfter Stelle, und Jack Ahearn, der ebenfalls eine der Vierzylinder-Suzuki fährt, scheidet mit Motorschaden aus.

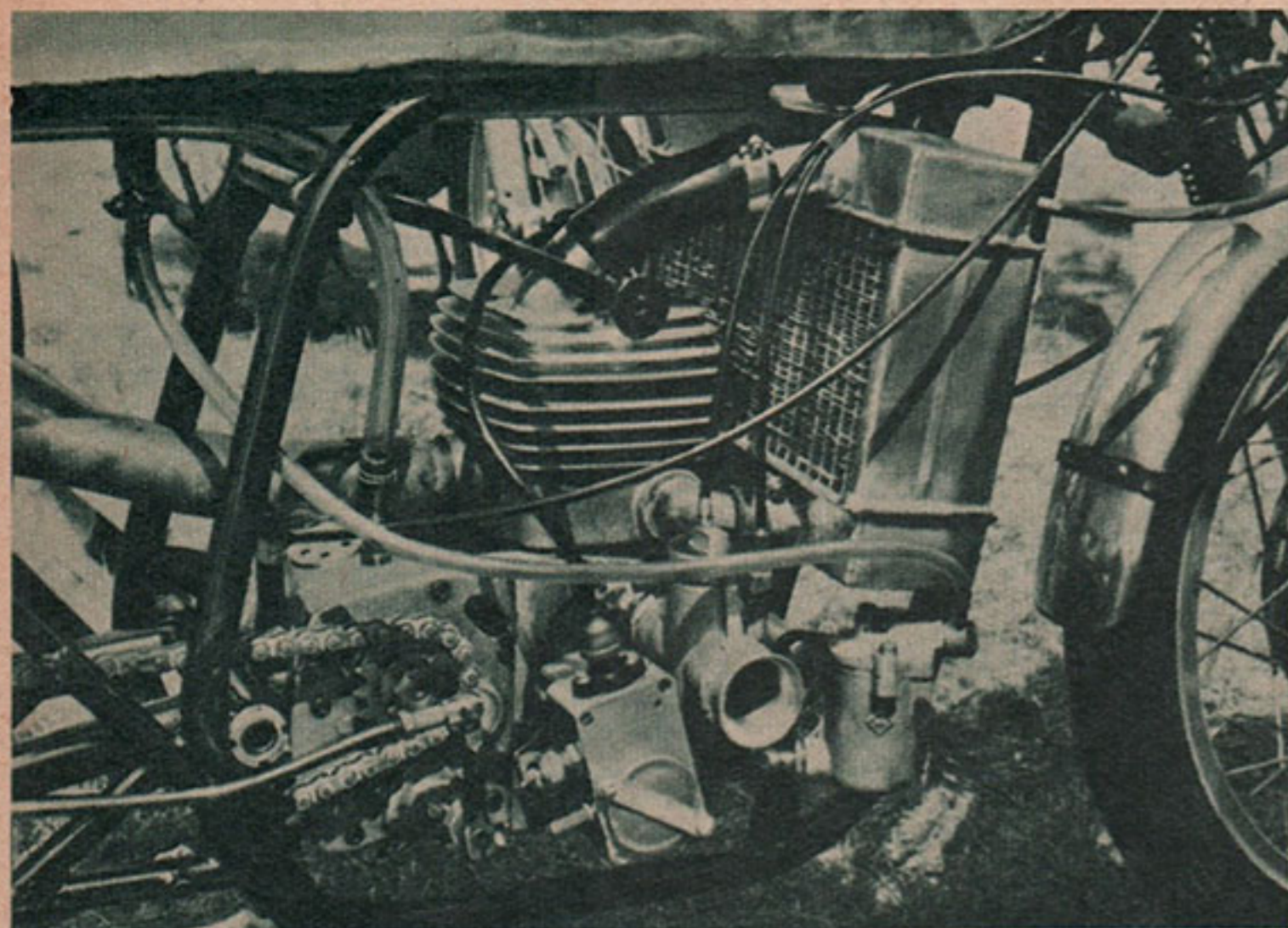
der etwas zurückgefallen ist, liegt noch immer an dritter Stelle mit der zweiten Yamaha — aber an vierter Stelle liegt nun Bert Schneider vor Robb und Provini, der sich auf den sechsten Platz vor-kämpfen konnte. Rex Avery auf der EMC muß an seine Boxe.

Redman und Read vergrößern von Runde zu Runde ihren Vorsprung vor ihren Verfolgern, und als sie in die sechste Runde gehen, liegt Mike Duff mit 23 Sekunden Rückstand auf dem dritten Platz, dicht beisammen folgen ihm Schneider und Robb. Auch Frank Perris muß nun an die Boxe — und eine Runde später scheidet Bert Schneider aus. Es ist

gehen. Ein wirklich fabelhaftes Rennen, das die beiden da bieten — keiner verschenkt auch nur einen Meter! Aber auch Tommy Robb kann seinen Abstand zu Provini auf 58 Sekunden ausdehnen.

Dicht beisammenliegend kommen Jim Redman und Phil Read zum letztenmal aus der Kurve vor Start und Ziel herausgeschossen, und mit allerhöchstens einem Meter Vorsprung gewinnt Redman auf der Honda dieses großartige Rennen vor Read auf der Drehschieber-Yamaha. Während Tommy Robb, der Dritte, ebenfalls auf Yamaha, sich mit den beiden Führenden noch in der gleichen Runde halten konnte, liegt Provini mit der Vierzylinder-Benelli





schon einmal überrundet auf dem vierten und Mike Duff trotz seines Boxen-Aufenthaltes mit der dritten Yamaha auf dem fünften Platz.

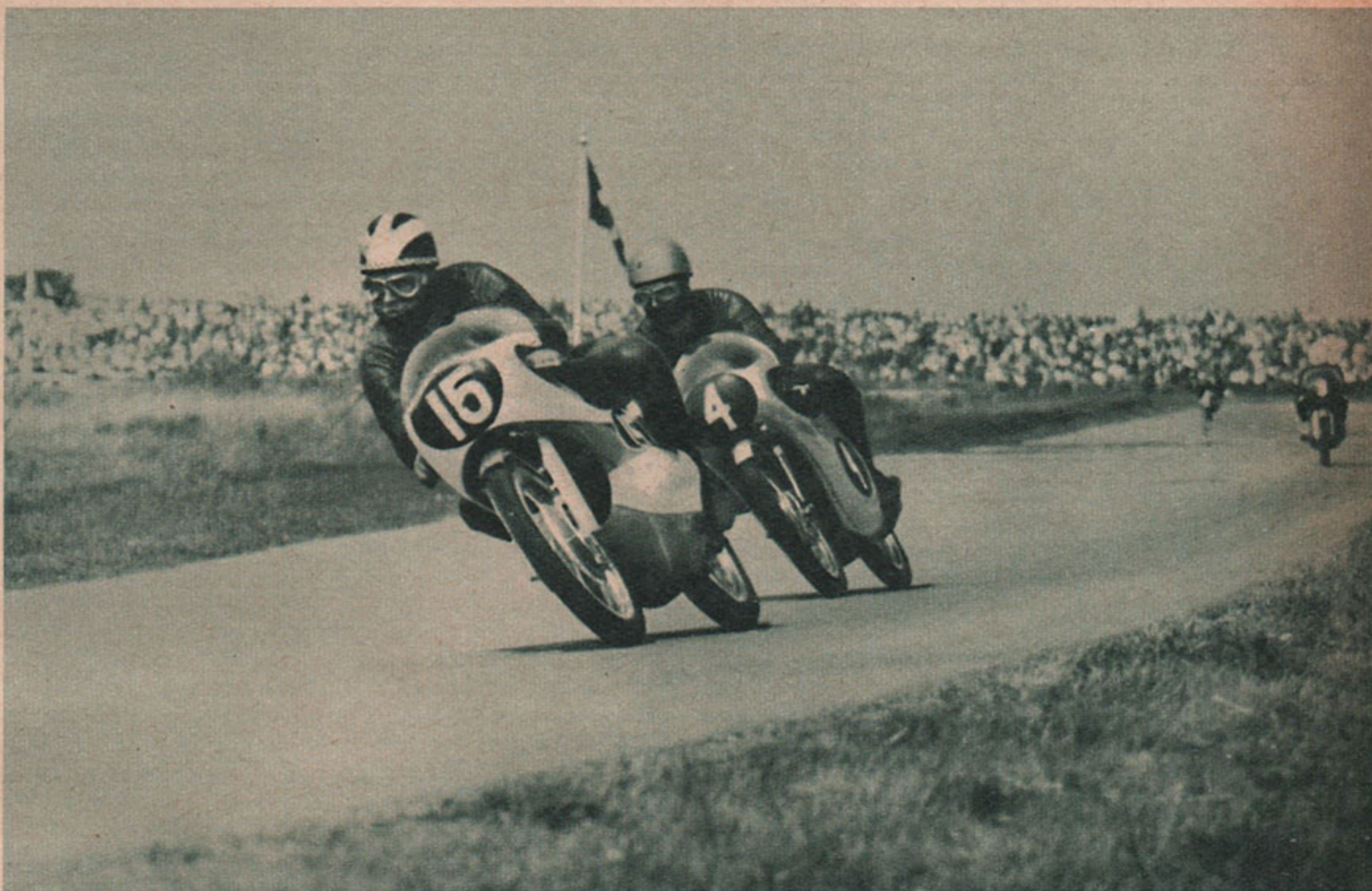
Wie uns Jim Redman später sagte, gab es zwischen ihm und Read im Verlauf der letzten halben Runde, das sind also weniger als 4 km, allein sieben gegenseitige Überholungen! Es dürfte eines der hervorragendsten Rennen der letzten Jahre gewesen sein, das hier in der Viertelliterklasse gefahren wurde. Wobei interessant ist, daß Redman, Read und Schneider mit dem Gatsometer gleichermaßen mit 209 km/h gemessen wurden, daß aber Mike Duff mit 212 km/h der effektiv Schnellste mit seiner Yamaha war!

Ergebnis:

1. J. Redman (Honda) mit 142.315 km/h; 2. P. Read (Yamaha); 3. T. Robb (Yamaha); 1 Runde zurück: 4. T. Provini (Benelli); 5. M. Duff (Yamaha); 6. G. Milani (Aermacchi); 7. B. Beale (Honda); 8. A. Pagani (Paton); 9. T. Barnes (Moto Guzzi); 2 Runden zurück: 10. G. Beer (Honda); 11. J. Vogelzang (Aermacchi); 12. S. Lohmann (Adler). – Schnellste Runde: J. Redman (Honda) mit 143.709 km/h.

Klasse bis 125 ccm

Nach einer Mittagspause nimmt die Klasse bis 125 ccm zum vierten Rennen dieses Tages Aufstellung zum Start. In der ersten Runde mit der schnellsten Trainingszeit Anderson/Suzuki und Bert Schneider/Suzuki. Dahinter dann Perris/Suzuki, Redman/Honda, Bryans/Honda. In der dritten Reihe dann die beiden Yamaha-Zweizylinder unter Read und Robb, und nochmals eine Reihe weiter hinten stehen Scheimann/Honda und Kasuya auf der dritten Werks-Honda. Erst in der nächsten Reihe sieht



Oben links: Der wassergekühlte 125er Drehschiebermotor von MZ mit Achtgang-Getriebe, die Shepherd in Assen fuhr.

Oben rechts: Die Honda-Monteure beim „Lunch“.

Mitte: Auch in der 125er Klasse gab es wieder den wechselvollen Kampf zwischen Yamaha und Honda, zwischen Zweitakter und Viertakter, zwischen Phil Read und Redman, der schließlich auch diesen Lauf – das dritte Rennen dieses Tages! – gewinnen konnte.

Unten: Phil Read in Führung vor der Spitzengruppe im Lauf der 125er – vorn Read, hinter ihm Anderson/Suzuki, Redman/Honda und Bert Schneider/Suzuki.

man Shepherd mit der MZ und Avery auf seiner EMC.

Anderson übernimmt auf der Suzuki, gefolgt von Phil Read auf der Yamaha, sofort die Führung. Read und Redman, zum zweitenmal an diesem Tag stehen Yamaha und Honda gegeneinander — und ihre Fahrer schenken sich gegenseitig nichts. Denn schon eine Runde später liegt Jim Redman abermals ganz knapp in Führung vor Phil Read. Schneider, Anderson, Bryans, Robb, Kasuya, Perris, van Dongen und Avery folgen. Dahinter kommt dann erst Shepherd — aber er soll wohl heute kein Glück haben: er muß die Boxe anlaufen und scheidet abermals aus.

In der dritten Runde liegt Read noch immer in Führung, doch Redman hat sich mit seiner kleinen Vierzylinder-Honda auf die zweite Position geschoben. Bert Schneider liegt an dritter Stelle, und Anderson ist auf den vierten Platz zurückgefallen. Und wieder wird es ein Zweikampf zwischen Read und Redman, zum zweitenmal an diesem Tag stehen Yamaha und Honda gegeneinander — und ihre Fahrer schenken sich gegenseitig nichts. Denn schon eine Runde später liegt Jim Redman abermals ganz knapp in Führung vor Phil Read. Schneider, Anderson, Bryans, Robb, Kasuya, Perris, van Dongen und Avery folgen. Dahinter kommt dann erst Shepherd — aber er soll wohl heute kein Glück haben: er muß die Boxe anlaufen und scheidet abermals aus.

Zwei Runden später liegt Read wieder mit ca. 10 Meter vor Redman. Schneider folgt an dritter Position, während Bryans und Robb an vierter und fünfter Stelle folgen, sie haben Anderson auf den sechsten Platz verdrängt. Dahinter kommen dann Perris und Kasuya. Aber eine Runde später scheidet Tommy Robb mit der Yamaha aus, so daß Anderson wieder einen Platz vorrückt.

(Fortsetzung auf Seite 418)

KÜMMERN WIR UNS MAL UM REIFEN

(Fortsetzung aus Heft 14/64)

Es mag nun sein, daß es noch hier und da vereinzelt mehr Vulkaniseure gibt, die Motorradreifen — selbst in der Größe 4.00—18 / 4.00—19 für Seitenwagenbetrieb — runderneuern. Wir hatten einmal eine Adresse in Nürnberg und eine aus der Schweiz. Von beiden Firmen hörten wir jedoch bis heute nichts mehr, auch sind uns deren verwendete Profile nicht bekannt. Grundsätzlich sollte man aber auf eine Runderneuerung von Wulst zu Wulst achten, gegen eine „Besohlung“ von Motorradreifen (besonders für schnelle Solomaschinen!) nur auf der Lauffläche sind wir sehr mißtrauisch. Man bedenke immer, daß plötzliche Reifenschäden bei Einspurfahrzeugen bei hohem Tempo weitaus gefährlicher sind als bei der vierrädrigen Zunft! Hier ist Sparsamkeit oft die falsche Medizin, heile Knochen zu behalten. Bei Solomaschinen, die sich häufig weit oberhalb 100 km/h bewegen, deren Motoren mit entsprechenden PS (von 18 an aufwärts) eine hohe Beschleunigung erzeugen, und die die Fahrleistungen der Maschinen von 1952 heute weit übertreffen und keine Westerwald-Motorräder mehr sind, sollte man grundsätzlich nicht an die Verwendung von runderneuerten Decken denken — und wenn es den Geldbeutel noch so sehr strapaziert! Bei Gespannen liegt allerdings die Sache anders: hier wäre es gut, wenn es die Größe 4.00—18 von Wulst zu Wulst erneuert mit flacher Lauffläche ebenso als Angebot wie die Größe 4.00—19 geben würde!

Ich habe dieses Kapitel der Runderneuerung zuerst behandelt, weil ja die meisten von uns gerade durch Reifenverschleiß neben Benzin und Öl die größten Ausgaben haben. Und die Geldfrage interessiert nun mal zuerst. Es zeigt aber auch, wo die Grenzen möglicher Sparsamkeit liegen, und wenn ich nun fortfahre in dieser Geschichte, so werden es meine Freunde wohl schon mit mir zusammen gemerkt haben, daß man auf dem Gebiet der Motorradreifen sein Geld gewaltig falsch investieren kann. Lassen wir uns also weiter von dem Gesichtspunkt leiten, wo es das Beste und Sicherste unter den Gummiwürsten für uns gibt.

Unser Redaktions-Tiftler, Briefkastenonkel und Werkstattmaus, der ewig emsige Hans-Joachim Mai (möchte nur wissen, wann der pennt?!), hat uns eine kleine Vorrichtung gebastelt, mit der wir zeigen können, worauf es bei der Profilierung von Reifen ankommt (Bilder 1—6, rechte Seite). Ein Stück Gummi wird von Gewichten auf eine Glasplatte gedrückt. Die Glasplatte versucht er seitlich unter dem Gummi wegzuziehen, die nötige Zugkraft zeigt eine selbstgebaute Federwaage mit Anzeigeskala an (Bild 4). Die Glasplatte ruht auf zwei Kunststoffrollen, deren Rollwiderstand vorher gemessen und jeweils bei den Versuchen berücksichtigt wurde. Es geht darum, zu zeigen, wozu das Profil eines Reifens nötig ist.

Bild 1: Das Gummistück liegt völlig glatt, ohne eingeschnittenes Profil, auf der Glasplatte. Um diese zu bewegen, braucht das Gewicht an der Federwaage acht Striche. Die Glasplatte wird naß gemacht — schon bei vier Strichen rutscht die Platte weg! **Bild 5:** Gummi von unten fotografiert.

Bild 2: Gleiches Zuggewicht an der Federwaage, gleiche Gummibelastung von oben. Es rührt sich nichts. Erst fast die doppelte Zugkraft bewegt die Glasplatte unter dem Gummistück weg. Warum? — Wir haben mit dem Messer die Auflagefläche des Gummi mehrere Male eingeschnitten und so die Fläche in viele unterteilt. **Bild 6:** Gummi hierzu von unten fotografiert. Deutlich ist zu sehen, daß sich sägezahnförmige Einzelaufgaben bilden mit scharfen Auflagekanten. Man bekommt eine Art Saugwirkung, und bei naß gemachter Platte, drücken die Kanten der Einzelaufgaben (gleichzusetzen mit den Profilblöcken unserer Reifen) durch den Wasser-Schmierfilm hindurch, so daß immer noch ein Kontakt über die fast ganze Gummiauflagefläche zwischen Gummi und Glasplatte besteht. Die Zugkraft sinkt nur um 1½ bis 2 Striche!

Bild 3: Wir schneiden eine richtige Nut in die Gummifläche. Aber die Zugkraft, um die Platte zu bewegen, bleibt die gleiche wie bei Bild 2. Nur bei nasser Platte sinkt sie um drei Striche! Warum? — Weil jetzt weniger Kanten zur Kontaktbildung durch den Schmierfilm vorhanden sind.

Zurück zu Bild 1: Jetzt nehmen wir statt des Stückchen Gummi, das von einem alten Reifen stammte, ein Stückchen Radiergummi, möglichst grobkörnig und weich. Damit machen wir alle Versuche noch einmal. Ergebnis: Zwischen dem unprofilierten und eingeschnittenen Gummi nur Unterschiede zwischen drei Strichen — selbst bei nasser Glasplatte! Warum das? — Hier versehen die „Körnigkeit“ und die weiche Nachgiebigkeit des Radiergummis die gleichen Dienste wie bei dem harten Gummi die Einschnitte.

Aus all diesem können wir folgern, daß derjenige Reifen am sichersten gegen seitliches Wegrutschen und in der Spurtreue selbst auf nassem Blaubasalt ist, der das feinste Profil und die „weichste“, anschmiegsamste Gummimischung hat.

Bei der Gummimischung beginnt aber schon das Problem. Je weicher sie ist, desto schneller nutzt sich der Reifen natürlich ab. Hier bemüht sich natürlich jede Reifenfabrik, den besten Wert zu finden, und unsere Testreifen sagen aus, daß der Phoenix K 3 (siehe Heft 14/64, Seite 383) hier eine erstaunliche Eigenschaft zu bieten hat. Er lief bei einer AJS 31 CSR (650 ccm, 43 PS) auf dem Vorderrad 20 000 km, bis er wegschmeißreif war. Das Motorrad wurde entsprechend unserer Testfahrten in dieser Zeit gefahren — also niemals langsam, wenn es nicht nötig war. Der Metzeler Block C hielt durchweg auf den Vorderrädern unserer Gespanne etwa 8000—10 000 km, auf dem Seitenwagenrad 15 000 km. Der Dunlop Universal, der seit 1961 mit einer weit seitlich heruntergezogenen „Sicherheitsschulter“ und „Fangrippe“ hergestellt wird, lebte auf einer Norton 99, 600 ccm, auf dem Vorderrad 11 000 km, auf dem Hinterrad 6000 km unter einem wirklich scharfen Fahrer. Alle anderen Reifen liegen hinsichtlich der Abriebfestigkeit unter diesen hier genannten Werten bei Solo- und Seitenwagenmaschinen. Wobei zu berücksichtigen ist, daß es sich hier um durchschnittliche Erfahrungswerte dreht, die durchaus bei jedem einzelnen Fahrer anders sein können, je nach Fahrweise, Motorenstärke, Bremsen, Pflege usw. Über die Lebensdauer der englischen Reifen können wir da wenig aussagen, da wir kaum Gelegenheit hatten, solche Reifen über längere Distanzen zu erproben. Anders hingegen die italienischen Pirelli- und Ceat-Reifen, die wir auf Test- und eigenen Maschinen erlebten. Sie haben eine hervorragende Spurtreue, rutschen auch auf übelster Schmiere seitlich nicht weg (besonders das Profil 353 von Pirelli, zu haben bei Motor-Rauscher in 8832 Weißenburg) und waren geradezu ideal! Nur nutzten sie sehr schnell ab, und wir haben sie auch nur auf den leichten italienischen Maschinen bis zu 175 ccm gefahren, wobei bei den Sportversionen von Motobi Geschwindigkeiten bis zu 120 km/h vorkamen. Die Profilform dieses Reifens haben wir immer bewundert. Erfahrungen bei höheren Geschwindigkeiten liegen nicht vor, bei Gespannbetrieb flogen einmal Profilblöcke am Hinterrad einer R 69 weg — ein Zeichen, daß hier eine zwar sehr gut haftende, aber sehr weiche Gummimischung verwendet wird. Hätte ich persönlich eine Solomaschine, die mit mir bis zu 140 km/h ginge, dann würde ich diese wahrscheinlich mit dem Pirelli 353, dem Dunlop-Universal oder vielleicht dem Metzeler Block C ausrüsten. Über den Conti-Reifen LB 2 (siehe Heft 14/64, Seite 383), dessen Profilform uns sehr gut gefällt, können wir nichts Näheres hinsichtlich Lebensdauer und Fahrverhalten sagen, da wir ihn selbst auf Solomaschinen noch nicht eingehend probieren konnten. Seine Gummimischung jedoch dürfte die gleiche wie bei dem Profil TT 4.00—18 sein, das wir bis zur Wegschmeißreife 6000 km auf dem Hinterrad eines R 60-Gespannes gefahren haben — und das ist schon ganz schön, für ein hart gefahrenes Gespann.

Es gibt da also durchaus Unterschiede, aber wie die Pirelli-Reifen uns schon zeigen — nicht in jedem Fall ist eine harte Gummimischung, eine

Metzeler Block C

Dunlop Universal



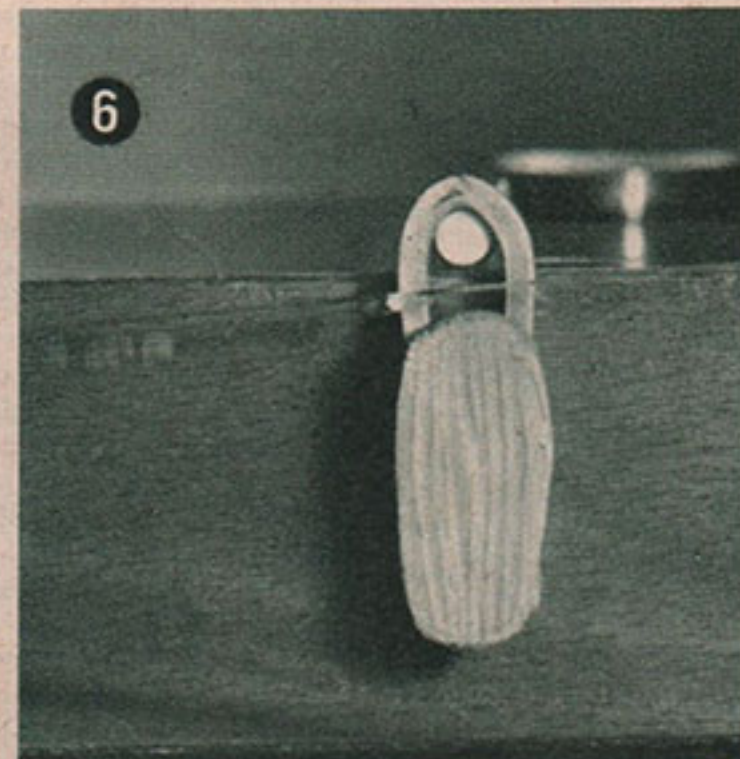
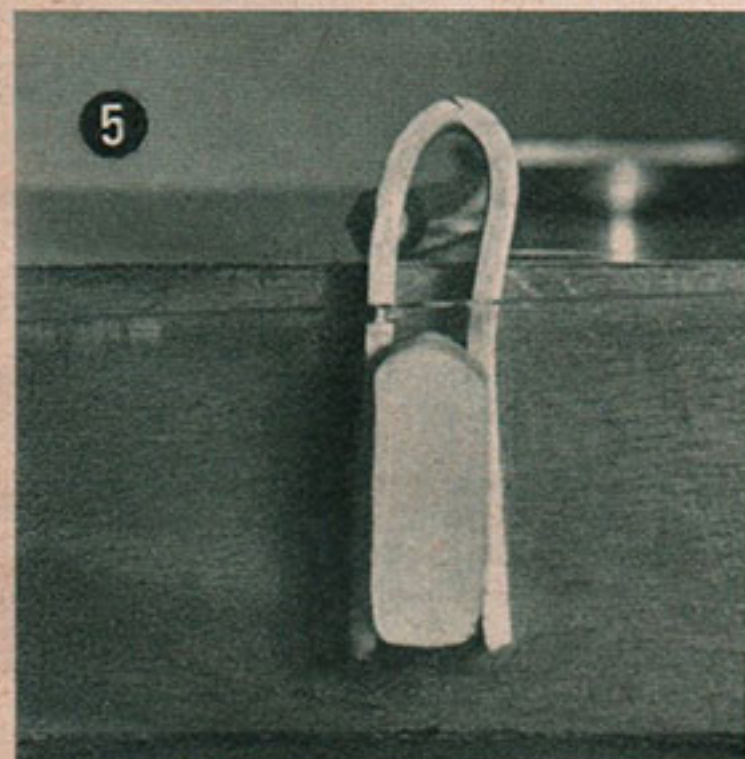
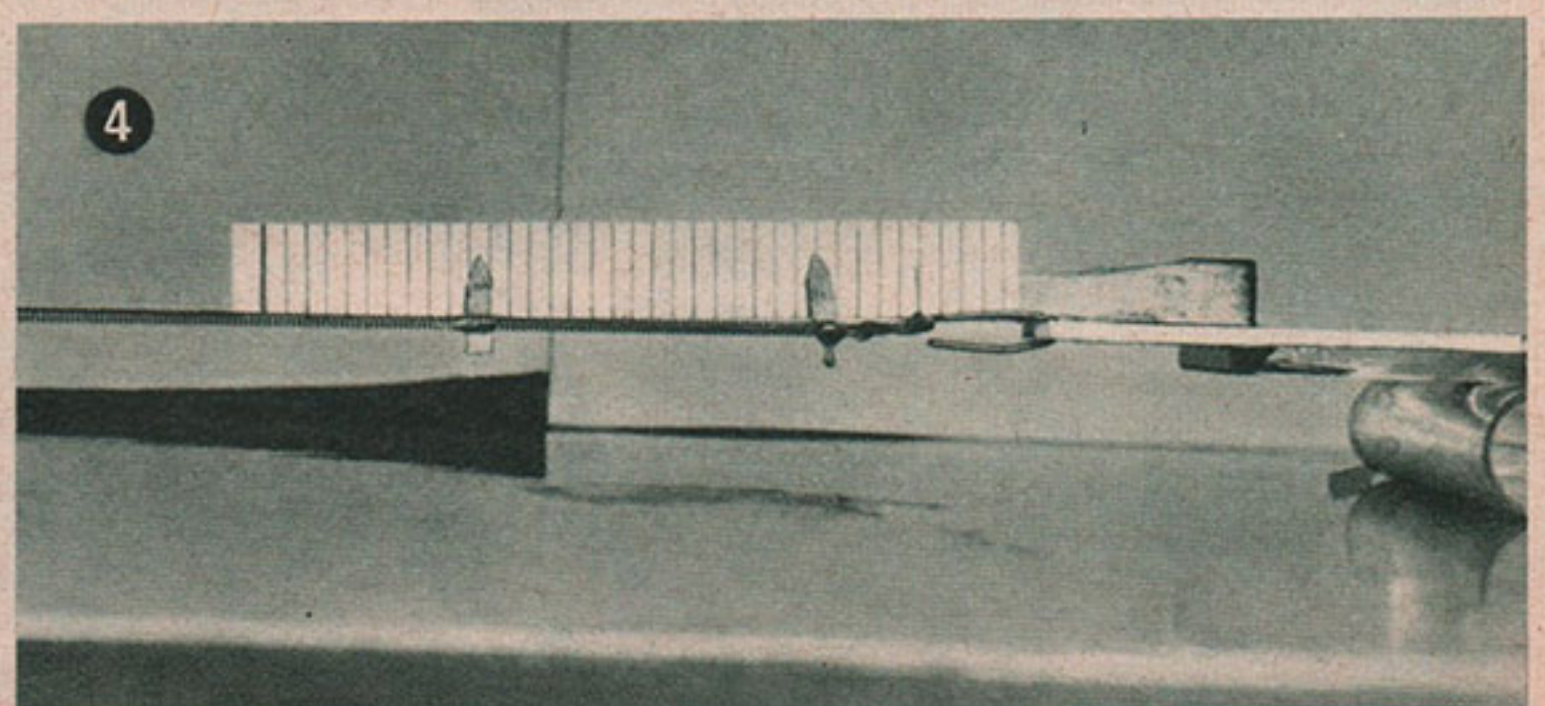
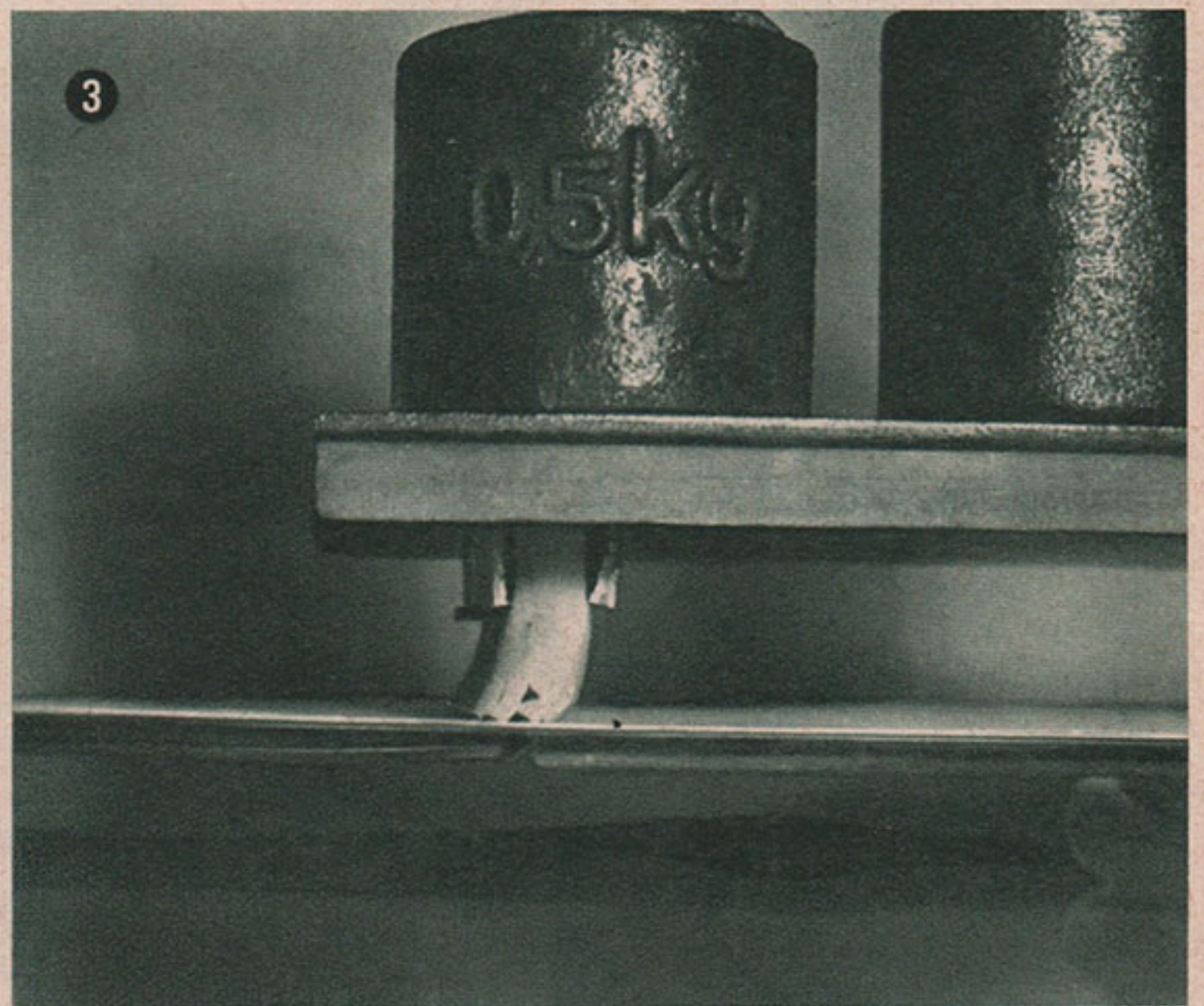
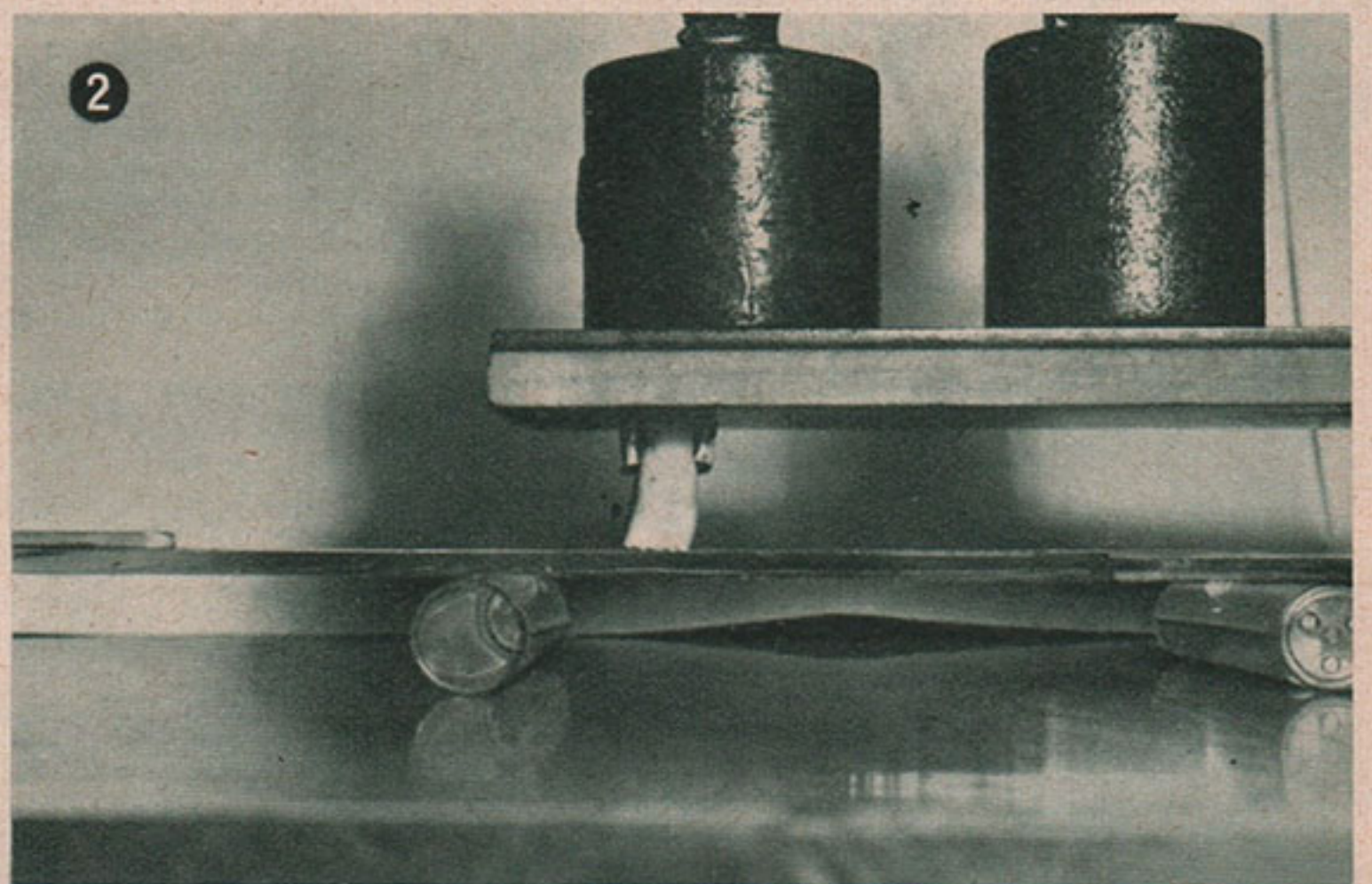
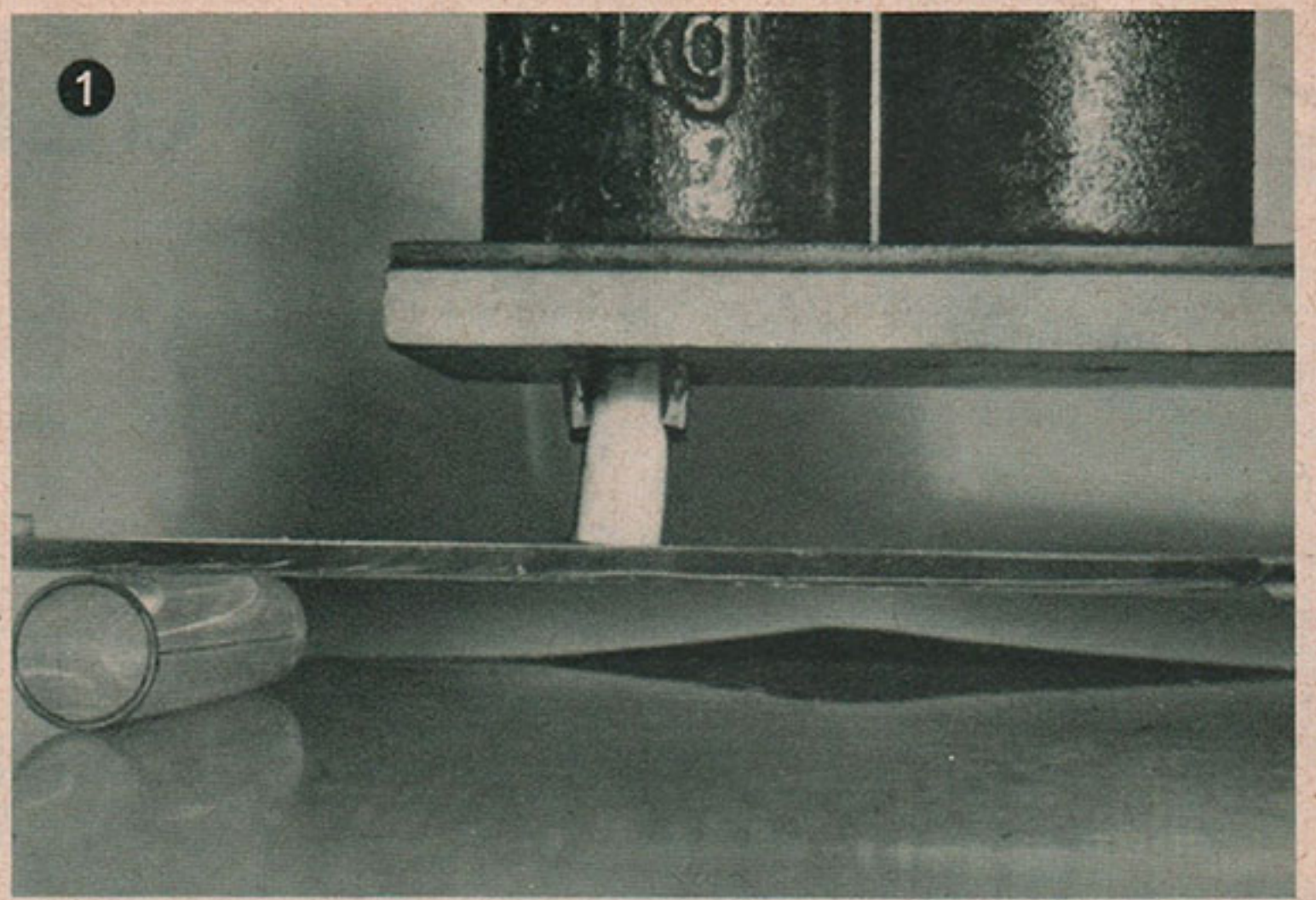
besonders hohe Abriebfestigkeit bei Motorradreifen von Vorteil. Es hat andererseits auch englische Reifen gegeben, die auf unseren Straßen zwar ewig zu leben schienen, mit denen man aber bei geringster Straßenglätte schon verraten und verkauft war — da nützte nur Nachschneiden mit dem Gilsterhobel noch etwas. Nun ja, die englischen Asphaltstraßen mit ihrer enorm groben Körnung und der unglaublich rauhen Oberfläche bedingen derart „harte“ Reifen, die Rutschfestigkeit kommt ja von der Straße selbst. (Für eine Reise zur TT hin und zurück rechnen wir auf Englands Straßen eine deutsche Hinterraddecke für das Gespann. Es sind ca. 3000 km!) Heute jedoch orientiert man sich auch in England nach den Problemen des Kontinents, und so hat sich mit den Profilen auch die Gummimischung der Reifen verändert — verbessert. Während die Lebensdauer nicht mehr der eines Nilpferdes, Elefanten oder Walfisches entspricht, mit entsprechender Außenhaut, an der alles abrutscht, ist die Bodenhaftung verbessert worden. Man hat früher viele Reifen- und Profilstudien gemacht. Reifenfabriken unterhielten damals sogar eigene Versuchsfahrer mit Motorrädern (!), was es heute in diesem Maße unseres Wissens nur noch in England gibt. Bei uns werden — wenn überhaupt an neuen Profilen gearbeitet wird — Versuche meist nur noch von „nebenberuflichen“ Motorrad-Versuchsfahrern gemacht. Man findet wohl mal ein neues Profil an irgendeiner Straßenrennmaschine, aber das nur selten, und selbst von den an Motorradreifen noch am meisten interessierten Fabriken hören wir nichts mehr von täglichen Straßenversuchen. Es werden vielleicht viel am Reißbrett des Profilkünstlers „Versuche gefahren“, vielleicht probiert man im Labor und auf Rollenprüfständen, und wenn man Glück hat, trifft man es für den Alltag richtig. Von Erfolg oder Mißerfolg eines neuen Profiles merkt man dann nur etwas in der Produktionsliste. Eines Tages gibt es irgendeinen neuen Reifen — sagen wir mal mit dem vielversprechenden Namen „Nürburg“ oder sonst einer Rennstrecke. Natürlich probieren wir den auch aus und finden einiges dran auszusetzen. Wir teilen es dem Hause mit. Kein Echo. Nach einem Jahr aber findet sich das Profil „Nürburg“ mit einem Male nicht mehr in der Liste! — So gewannen wir den Eindruck, daß zuletzt in der deutschen Reifenindustrie bei Motorradreifen mehr nach der Optik als nach dem Straßenversuch geplant wurde.

Man könnte es verstehen, denn schließlich wurden ja die letzten entscheidenden Profilformen (z. B. Metzeler Block C oder Fulda-Rasant) vor vielen Jahren auf Rennstrecken gefunden und haben ihre Brauchbarkeit bis heute unter Beweis gestellt. Was bis zur endgültigen Reife noch zu tun war, konnte man ja auch im Labor erledigen, und grundsätzlich Neues an Erkenntnissen war ja kaum zu gewinnen. Noch gilt heute die unumstößliche Regel, daß ein spurtreuer und sicherer Motorradreifen eine Mittelnut oder (wenn jemand gar nicht vom Mittelsteg abzubringen ist!) zumindest einen oft durchbrochenen und in kleine Blöcke unterteilten Mittelsteg (wie z. B. beim Phoenix K 3, siehe Heft 14/64, Seite 383) haben muß. Egal, ob das ein Vorder- oder Hinterradreifen ist. Selbst in England hat man das jetzt beim englischen Dunlop K 70-Reifen begriffen! Es hat eine Zeit vor vielen Jahren gegeben, in der sich DAS MOTORRAD in Diskussionen mit der Reifenindustrie für diese Mittelnut sehr hart einsetzen mußte, bis die Erkenntnis Allgemeingut war.

Das Profilproblem hängt an der Form der Blöcke. Nicht zu eng, damit Wasser und Dreck auch wieder abgeschleudert werden kann (siehe englische Profile!), nicht zu groß, damit die durch die Profilblöcke zu entspannende Auflagefläche genügend oft unterteilt wird (siehe unseren Versuch Bild 2!). Beim Metzeler Block C (siehe Bild rechte Seite) sind die Blockzwischenräume weit, die Blockkanten gerade, man geht hier den kürzesten Weg zur Erreichung größtmöglicher Bodenhaftung, auch auf weichem Boden mit der Möglichkeit des Abschleuderns auch größerer Dreckteilchen. Beim Dunlop-Universal haben die Blöcke zackige Kanten, die Zwischenräume sind enger, aber noch ausreichend weit zum Wasser- und Staub-Abschleudern. Mit dem Metzeler kann man daher nicht nur auf der Straße, sondern sogar auf losem Boden, Staubstraßen der Alpen usw. wunderbar zurechtkommen, während der Dunlop-Universal in dieser Form ein fast reiner, schneller Straßenreifen ist. Und zwar auch für die Sorte ganz schneller Maschinen. Die Dunlop-Leute sollten *schnellstens* hergehen und mit diesem Profil auch Reifen anbieten, die für Maschinen mit mehr als 150 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen sind! Daß dieser Reifen noch nicht so weit ist, ist sein einziger Fehler!

Bei beiden Reifen entdecken wir aber auch ganz feine Querschnitte — so eine Art „Sommerung“ — auf den Blöcken, die jedoch nicht ganz durch-

(Fortsetzung auf Seite 417)



GELÄNDESPORT IN DER SACKGASSE:



Dreimal 340 Kilometer waren in den drei Tagen zu fahren — altvertraute Kilometer zwar — aber dennoch wird man sich von ihnen langsam mal trennen müssen, wenigstens von einem Teil der seit Jahren „bewährten“ Strecke. Ihr Charakter hat sich im Laufe der Jahre halt geändert, sie ist zu einem Teil ebenso besser geworden wie das Fahrer- und das Maschinenmaterial — und nun muß man versuchen, es „mit der Gewalt“ zu machen. Das gibt aber kein richtiges Bild mehr — und dazu wird's höllisch gefährlich. Ist es ein Zufall, daß in diesen drei Tagen kaum ein Fahrer nicht gestürzt ist? Eher schon ist es ein Wunder, daß nichts Schwerwiegendes passierte. Wer die Fahrer mit hundert Sachen durch die Ortschaften stechen sah, links an den Haustürstufen vorbei um Ecken, hin-

ter deren jeder ein Heuwagen oder sonst ein tödliches Hindernis lauern konnte — also meine Herren, so wird's nicht mehr lange gut gehen!

*

Am ersten Tag werden „zum Angewöhnen“, wie es hieß, trotz sonnigem Wetter B-Zeiten gefahren — für die Großen stimmen sie, für die Kleinen sind sie viel zu reichlich, wie sich zeigt (paradox: eigentlich müßten jetzt die kleinen Klassen schneller fahren als die großen??). Es ist zu wenig Gelände drin (obwohl doch weiß Gott gerade dort genug da ist!), der ganze Streckencharakter ist eben für heutige Verhältnisse überholt.

Seitz hat Glück im Pech, als er, nachdem ein Funktionär ihm an einer Straßenkreuzung freie Fahrt winkte, in einen VW reinknallt, der gestoppt hatte und nun gerade losfährt. Seitz fliegt drüber, die Maschine ist hin — Dreitagefahrt aus.

Zeller stürzt mit der 175er Sachs auf der Sonderprüfung schwer, die Maschine fliegt gegen einen Baum, er haarscharf daneben vorbei. Ist die Sonderprüfung, um die sich mehr und mehr die ganze Geländefahrerei dreht, eigentlich das Richtige?

Schek fällt mit der Maico aus — der Simmerring auf der Welle ließ durch, und da bei der Maico die Kurbelwellenhauptlager vom Getriebe mit geschmiert werden und durch den Dichtungsdefekt das Getriebeöl abgesaugt wurde, geht die Lagerung fest.

Radl hat mit der 50er Victoria Getriebebeschwerden und fällt schließlich aus. Rotermundts Victoria-Motor dagegen geht so gut wie bisher keiner. Was haben die ZU-Männer da hineingezaubert? Hoffentlich wird er drei Tage halten!? (Aber er hielt!)

Volker Kramer und Klaus Kämper fahren hier die 125er Zündapp, der Volker ist in beiden Durchgängen schneller als Kämper. Und Witthöft auf der Hercules gewinnt trotz Vierganggetriebe beide Sonderprüfungen in der 175er Klasse — vor Witzel,



Oben: Klaus Kämper auf der 125er Zündapp ist noch immer einer unserer „Ganz Großen“ im Geländesport! Und wenn er sich auch am ersten Tag in der Geländesonderprüfung in beiden Durchgängen mit dem zweiten Platz hinter Volker Kramer begnügen mußte (der im übrigen auch hier wieder ganz großartig fuhr, leider aber am 2. Tag ausfiel), so langte es doch trotz allem Pech zum Klassensieg: in der Bergprüfung am zweiten Tag verschaltete er sich mit dem etwas diffizilen Zündapp-Getriebe — und in der Beschleunigungs- und Bremsprüfung startete er zu früh, was ihn nochmals einige Gutpunkte kostete. Aber wie gesagt — zum Klassensieg langte es.



Mitte: Horst Rotermundt auf der Sonderprüfung des ersten Tages. Man sieht ihm seinen Zorn über den eben erfolgten Sturz deutlich an. Aber sein Victoria-Motor hatte eine solch hohe Leistung, daß es ihm trotzdem im zweiten Durchgang gelang, nur sieben Sekunden langsamer zu sein als im ersten. Er selbst meinte, sein Motor habe jetzt die Leistungsüberlegenheit gegenüber der Konkurrenz wie vor Jahren seine Juniorenpokal-Kreidler! Der Motor ist jedenfalls das Beste, was man bei der Zweirad-Union seit der Beteiligung am Geländesport gebracht hat — so unwahrscheinlich erschien seinen Konkurrenten die Leistung, daß sie ihm die fünf Gänge nicht glauben wollten! Am zweiten Tag war der Leistungsunterschied auf der Bergprüfung, die ja eine reine Leistungsstrecke ist, besonders deutlich sichtbar, hier fuhr Rotermundt in beiden Durchgängen mit 3:14,9/3:14,5 eine ganz ausgezeichnete Zeit (Brandl fuhr 3:24,5/3:16 und Lehner 3:21,9/3:17,2). Und auch in der — überbewerteten — Beschleunigungs- und Bremsprüfung verpatzte er nichts, sondern war auch da Schnellster, und so gewann er, ganz verdient, die 50er Klasse.

Unten: Andreas Brandl kämpft hier auf der Geländesonderprüfung des ersten Tages um Zehntelsekunden. So in die Maschine geduckt sieht man nur wenige auf den Sonderprüfungen im Gelände. Doch langte es diesmal trotz aller Anstrengungen nicht ganz für ihn. Am ersten Tag holte sich in beiden Durchgängen Brinkmann (Hercules) die schnellste Zeit, während sich Brandl mit dem zweiten Platz begnügen mußte. Und leider mußte er am zweiten Tag wegen Getriebebeschadens ganz raus.

Bilder, Notizen und Gedanken zur DREITAGEFAHRT ISNY

der ein Fünfganggetriebe in seinem Sachsmotor hat. Specht auf der Zündapp wird in beiden Durchgängen Zweiter. Hessler ist Schnellster in der 250er, Schmider „selbstverständlich“ in der 350er und Sebastian Nachtmann in der „großen“ Klasse.

*

Am zweiten Tag werden in der ersten Runde B-Zeiten, in der zweiten A-Zeiten gefahren. Für die Klassen bis 125 ccm paßt es nun, aber für die größeren, vor allem ab 250 ccm, ist es nun eine Fahrerei um Kopf und Kragen. Macht man sich eigentlich Gedanken darüber, was geschieht, wenn mal was Ernstliches passiert? Ein Schweizer hört mit den Worten auf „Ich fahre doch zu meiner Freude Geländewettbewerbe — und nicht um mein Leben!“. Nachtmann meinte, er habe es sich zweimal (bei ganz gefährlichen Situationen, wo es um Haaresbreite ging) überlegt, ob er nicht besser aufhören solle, denn das sei ja lebensgefährlich gewesen — schmale Wege mit Gegenverkehr und Holzfuhwerken, Ortschaften mußten sowieso voll durchfahren werden, um den Schnitt überhaupt zu schaffen — man weiß nicht recht, wie sich das alles mit der Ausschreibung verträgt, in der es lakonisch heißt: „Die Vorschriften der StVO müssen während der ganzen Fahrt eingehalten werden. Bei groben Verstößen gegen diese Vorschrift kann der Ausschluß von der Fahrt erfolgen. Der Veranstalter weist mit allem Nachdruck auf die Beachtung der (fettgedruckt!) Geschwindigkeitsbegrenzung in geschlossenen Ortschaften hin.“

Wie gesagt — für die kleinen Klassen waren die Zeiten genau richtig, denn die Dreitagefahrt soll ja eine Vorprüfung für die Sechstagefahrt sein, und da soll es dann eben schon eine Auslese unter den Fahrern geben — sonst kommen wir ins Ausland und schaffen es nicht mehr. Aber für die großen Klassen (ab 250 ccm) war es eine halsbrecherische Angelegenheit, die mit einer „Vorprüfung“ nichts mehr zu tun hatte: Sensburg fällt mit Rahmenbruch aus, Föhner geht im Düsenwert um eine Nummer runter — Ergebnis: zu mager — Ende. Witthöft fährt einen Platten, wechselt, prompt fährt er, wohl weil der Schlauch gezwickt ist, einen zweiten Platten — Strafpunkte.

Brandl fällt auf der letzten Etappe mit Getriebeschaden aus. Tankrisse stellen sich auffälligerweise wieder ein. Bei Scheuenstuhls prächtig laufendem 175er Sachsmotor kreischt ein Kurbelwellenlager — aber der Motor hält.

*

Am dritten Tag springt in der Früh Hessler's Zündapp nicht an — das gibt bekanntlich keine Strafpunkte mehr, also behält er deshalb Gold — aber der Gutpunkteabzug kostet ihn den Klassensieg. Die Geschwindigkeits-Bremsprüfung erscheint als

Oben: Günter Dotterweich mit seiner 125er DKW zeigte am zweiten Tag auf der Bergprüfung in beiden Durchgängen mit der schnellsten Zeit seiner Klasse, daß nicht nur er, sondern ganz besonders auch sein Motor heute einer der schnellsten seiner Klasse ist.

Mitte: Lorenz Specht auf der 175er Zündapp in der Geländesonderprüfung des ersten Tages. Im ersten Durchgang lag er nur eine Sekunde hinter der schnellsten Zeit von Witthöft (Hercelus), aber im zweiten Durchgang klappte es irgendwie nicht recht (der Lenz hat noch immer schwer mit seiner Sturzverletzung von der Alpenfahrt zu kämpfen, und hoffentlich tut er nun mal was Richtiges dagegen, ehe die Sache schief geht!) — jedenfalls langte es auch hier mit sieben Sekunden Rückstand nur zur zweitschnellsten Zeit. Daß er alles einsetzte, zeigt das Bild deutlich.

Unten: Rudolf Schröter fuhr auch hier in Isny wieder seine BMW mit großer Ruhe und Sicherheit. Nach Manfred Sensburgs Ausfall am zweiten Tag und dem Ausfall Nachtmanns am dritten gewann er auf Nachtmanns vorjähriger Sechstage-Maschine verdient die große Soloklasse.

vollkommen überbewertet, da sie ein Glücksspiel ist und technisch kaum einen Sinn hat.

Gefahren werden nun doch wieder in beiden Runden B-Zeiten. Sensation: Schmider fällt aus — mit abgerissenem Pleuel! Und Linder, der Mann auf der Puch, der immer dabei ist und immer im Schatten der großen Werksfahrer fährt, stürzt, nachdem ihm in der Wasserdurchfahrt der Motor absoff — wahrscheinlich aber nicht nur der, sondern auch die Bremsen, und da die Wasserdurchfahrt so überaus glücklich lag, daß es unmittelbar hinterher über eine schmale Brücke mit Eisengeländer ging, auf der man die Bremsen braucht — also! Leider so unglücklich, daß er ins Krankenhaus gebracht werden muß. Günter Sengfelder fällt mit der kleinen Zündapp aus — Getriebe —





und kommt mit einem ausgeliehenen Fahrrad zur Kontrolle.

Nachtmanns Rahmen bricht ebenfalls — und so gewinnt Schröder, durchaus verdient, die große Solo-Klasse.

Die Geländefahrerei macht vielen derzeit keinen Spaß mehr — das Berichten darüber, aus mannigfaltigen Gründen, ist ebenso unerfreulich. Wird man etwas tun, damit hier Wandel geschaffen wird, ehe dieser Sport so am Ende ist, wie ihn Hertweck einst schon vor sechs Jahren sah?? Ben

Ergebnisse (alle Genannten mit Gold):

Klasse bis 50 ccm: 1. Rotermundt (Victoria) 297 Punkte; 2. Lehner (Zündapp) 294; 3. Roth (Hercules) 291; 4. Brinkmann (Hercules) 290; 5. Tschsch (Victoria) 261; 6. Epke (Rabeneick) 258; 7. Gabeler (Hercules) 255.

Klasse bis 75 ccm: 1. Holy (Zündapp) 300 P.; 2. Franke (Zündapp) 293; 3. Schell (Victoria) 290; 4. Schulzeck (Zündapp) 258; 5. Schwebel (Hercules) 258; 6. Beppler (Zündapp) 251.

Klasse bis 100 ccm: 1. D. Kramer (Zündapp) 299 P.; 2. Michel (DKW) 296; 3. Augustin (Hercules) 288; 4. Ott (DKW) 285; 5. Wessel (Hercules) 280; 6. Gienger (Zündapp) 276; 7. van Rijssel (DKW) 249.

Klasse bis 125 ccm: 1. Kämper (Zündapp) 297 P.; 2. Dotterweich (DKW) 296; 3. Gehring (Zündapp) 288; 4. Beranek (DKW) 274; 5. Weber (Hercules) 223.

Klasse bis 175 ccm: 1. Specht (Zündapp) 299 P.; 2. Witzel (Hercules) 294; 3. Behrens (Hercules) 285; 4. van Dobben (Maico) 284; 5. Clasen (Hercules) 283; 6. Haselbauer (DKW) 275.

Klasse bis 250 ccm: 1. Happel (Maico) 291 P.; 2. Heßler (Zündapp) 290; 3. Uhlig (MZ) 268; 4. Reutimann (Maico) 261; 5. Weigel (Zündapp) 260.

Klasse bis 350 ccm: 1. Olm (Maico) 273 P.; 2. Aukthun (Honda) 256; 3. Servay (Puch) 269.

Klasse über 350 ccm: Klassensieger und einziger „Überlebender“ Schröder (BMW) 274 P.

(Gespanne wurden in Isny nicht gefahren.)

Fabrik-Mannschaften: 1. Zündapp-Werke München mit Kämper, Heßler, Specht; 2. Zweirad Union Nürnberg mit Dotterweich, Rotermundt, Schell; 3. Zweirad Union Nürnberg mit Michel, Ott, Tschsch (nur diese drei Mannschaften blieben strafpunktfrei!).

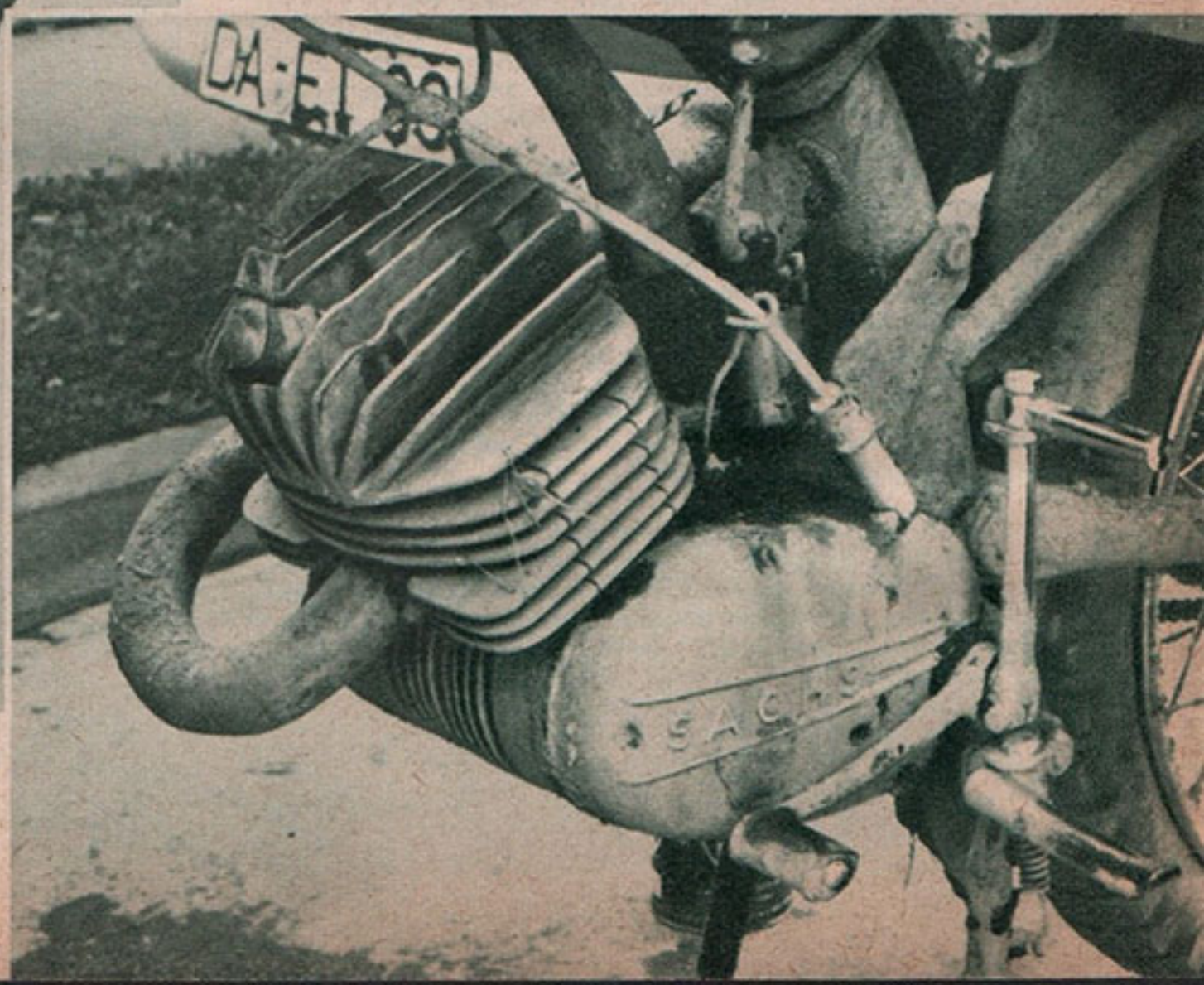
Clubmannschaften: Keine strafpunktfrei; 1. Koblenzer Motorsport-Club im ADAC (19 Strafp.); 2. ADAC-Club Lippe-West (25 Strafp.).

Landes- oder Gaumannschaften: Keine strafpunktfrei; 1. ADAC-Gau Nordbayern (11 Strafp.); 2. ADAC-Gau Nordrhein (100 Strafp.); 3. ADAC-Gau Mittelrhein (243 Strafp.).

Oben: Alfred Michel auf der 100er DKW überraschte in Isny mit ganz schnellen Zeiten. Auch auf ihn und seine DKW wird man in Zukunft besonders achten müssen. Ist es verwunderlich, daß er uns anlachte — wenn's so schön klappte?

Mitte: Walter Aukthun startete bei der Dreitagefahrt erstmals auf einer 300er Honda. Ein bulliger Motor, mit dem man, wenn er einmal das richtige Fahrwerk hat, schon einiges gewinnen kann! Im Moment allerdings fehlt es noch am Hinterbau, während die Vordergabel, von Oesterle präpariert, allen Ansprüchen entsprach (über Oesterles Gabelumbauten hörten wir schon verschiedentlich Lobpreisungen!).

Unten: Der Karl Schwebel hat sich (wir sahen ihn schon beim Meisterschaftslauf in Garmisch) einen ganz feinen 75er Sachs-Motor auf der Basis des Fünfing-50 S zusammengezimmert: Leichtmetallzylinder eigener Konstruktion und Herstellung mit eingezogener Buchse — will er eventuell in kleiner Serie liefern! Der Motor geht unheimlich. Hier allerdings hört der gute Karl ängstlich auf das klickende Geräusch eines Kolbenringes — aber er brachte dennoch seinen Motor mit Gold durchs Ziel.



MOTO CROSS VILLINGEN

Ob der neue Moto Cross-Kurs des MSC Villingen besser wird als es der alte war, müssen erst die nächsten Veranstaltungen erweisen. Vorläufig sieht man noch zu sehr die Improvisation. Man darf aber hieraus dem Veranstalter keinen Vorwurf machen, denn er bekam diesen „Ersatzkurs“ erst knappe 4 Wochen vor dem Termin des Meisterschaftslaufes zur Verfügung gestellt. Man muß im Gegenteil anerkennen, daß hier in der kurzen Zeit so viel geleistet worden ist. Es ist wahrhaftig keine Kleinigkeit, aus einer Wildnis einen befahrbaren Moto Cross-Kurs zu machen. Hoffen wir, daß nun auf dieser noch weiter auszubauenden Piste das Moto Cross eine dauernde Heimstätte finden und nicht nach erfolgtem Ausbau anderen Zwecken zum Opfer fallen wird. Eines kann man aber von dem neuen Kurs schon heute sagen, daß er für die Zuschauer — es mögen diesmal gegen 12 000 gewesen sein — ganz ideal ist, denn man kann von jedem Platz $\frac{2}{3}$ der Strecke übersehen. Für den Fahrer ist die heutige Strecke nicht sehr schwierig und darum unheimlich schnell, so daß man, um die Geschwindigkeit zu drücken, einen kleinen Kunstgriff anwenden mußte. Wie man mir aber versicherte, soll die Geschwindigkeit im kommenden Jahr durch Einbauen von Schwierigkeiten noch wesentlich gedrosselt werden.

Am Start hatte sich alles, was Rang und Namen im deutschen Moto Cross hat, bis auf Fritz Betzlbacher und Otto Walz, die in Italien bei einem Weltmeisterschaftslauf fuhren, eingefunden. Schon während des Trainings zeichnete es sich deutlich ab, daß, sofern von der Maschinenseite keine Überraschungen kämen, in der Klasse bis 250 ccm Gerhard Stauch und in der Klasse bis 500 ccm Christof Specht die Sieger sein würden.

Und so war es denn auch im Rennen. In der Klasse bis 250 ccm legte Gerhard Stauch-Sielmingen (Maico), der am 1. Meisterschaftslauf in Venne wegen seiner Meisterprüfung nicht teilnehmen konnte, ein derartiges Tempo vor, daß er dem ganzen Feld davonlief und in beiden Läufen einen sicheren Start-Ziel-Sieg für sich buchen konnte. Dafür spielte sich hinter ihm, im Kampf um die Plätze, ein erbittertes Ringen zwischen Adolf Weil-Solingen und dem Lokalmatador Georg Hauger ab, den im ersten Lauf der Einheimische zu seinen Gunsten entscheiden konnte, während er im zweiten Lauf durch eine abgebrochene Zündspulenhaltung weit zurückfiel. Ein ganz hervorragendes Rennen fuhr der in diesem Jahr ganz großartig herausgekommene Edgar Walz-Möhringen (WABEHA), der sich rundenlang mit Toni Rogg-Mindelheim (Maico) um Platz 4 stritt, um sich dann im 2. Lauf, nach Roggs Ausfall, diesen Platz endgültig zu sichern.

In der Klasse bis 500 ccm war dem Vorjahresmeister dieser Klasse, Christof Specht-Poltringen (Maico), in keinem der beiden Läufe der Sieg gefährdet. Genau wie in der kleinen Klasse gab es im Kampf um die Plätze vollen

Im Mittelfeld kämpften sie wie die Löwen um die einzelnen Plätze. Kein halber Meter wurde verschenkt.



Vorn liegt Dreisilker, der heftig von G. Hauger bedrängt wird. Man beachte im übrigen die Zuschaueremengen!

Einsatz und dauernde Positionsänderungen. Besonders die Auseinandersetzung zwischen Gerhard Dreisilker auf der bulligen BSA und dem durch seine Sturzverletzung vom Weltmeisterschaftslauf in Erlangen noch gehandicapten Erwin Schmider-Wolfach riß die Zuschauer zu spontanen Beifallskundgebungen hin. In 15 der 18 Runden klebte der Wolfacher am Hinterrad des Münsteraners, um dann in einem gewagten Spurt vorbeizugehen und seinen Vorsprung bis zum Ziel auf acht Sekunden aufzubauen, einen Vorsprung, der ihm dann im zweiten Lauf, bei dem es nur zum 3. Platz reichte, er aber nur fünf Sekunden Rückstand hatte, bei Punktgleichheit zum Gesamt-Zweiten reichte.

In den beiden Läufen der Ausweisklasse bis 250 ccm glänzte Herbert Näger-Zell-Weierbach (Maico) durch seine brillante Fahrweise, besonders im zweiten Lauf, als er, in der Annahme es sei ein Fehlstart, als Letzter auf die Strecke ging und sich durch das ganze Feld bis zur Spitze durchkämpfte und sich somit in beiden Läufen als Sieger eintragen konnte. Es muß immer wieder hervorgehoben werden, daß sich im Lager der Ausweisklasse viele junge Kräfte regen. Im nächsten Jahr ist sicher mit einer wesentlichen Bereicherung der Lizenzfahrerfelder zu rechnen.

Genauso aber, wie sich das Niveau der Ausweisklasse gehoben hat, ist auch ihr Maschinenmaterial mitgewachsen. Die „alten Ausweisklasser“, wie man sie häufig gewohnt war, gehören der Vergangenheit an. Die Motoren sind zuverlässig geworden, jetzt scheint man auch hier das Augenmerk auf die Fahrwerke zu lenken. Nicht nur, daß man die neuesten Fahrwerke von Maico benutzt. Nein, auch Fahrer wie Friedhelm Selbach haben an Verbesserungen gearbeitet. Seine Fahrwerke liegen sehr gut und sind in der Schweißtechnik durchaus vorbildlich zu nennen.

Die Organisation war, besonders in Anbetracht der Kürze der Zeit, die zur Verfügung stand, ausgezeichnet. Es waren sogar schwache Versuche von sanitären Anlagen zu sehen. Vielleicht glaubt der oder jener Veranstalter, es sei ein Tick von mir, wenn ich immer wieder auf diese Dinge hinweise, aber wenn die Veranstalter die spontane Zustimmung der Fahrer und ihres Anhangs zu meiner Forderung hören würden, gingen sie sicher mehr darauf ein. Vielleicht fällt doch mal der Groschen!

Ergebnisse:

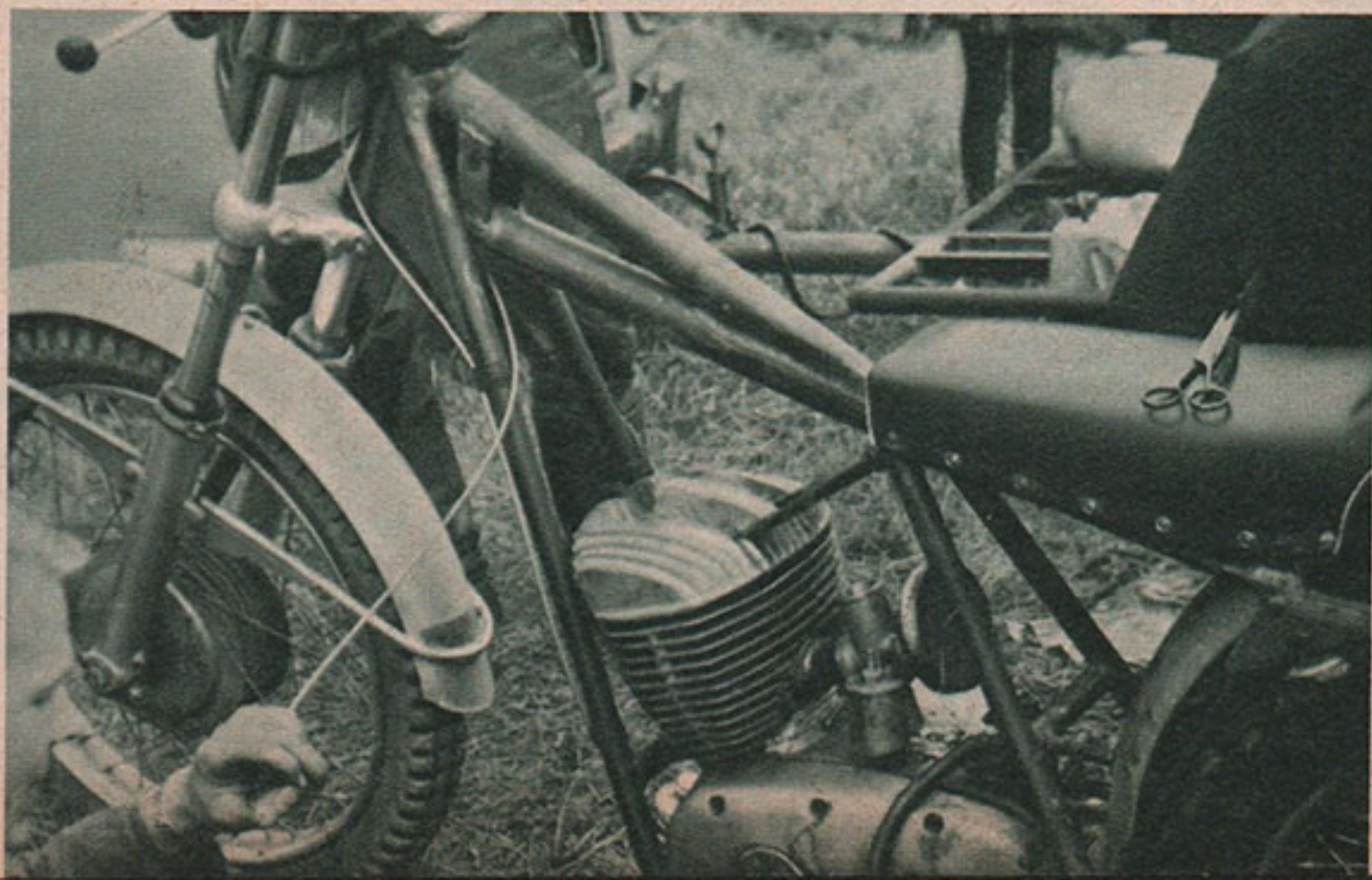
Lizenzfahrer, Klasse bis 250 ccm: 1. Gerhard Stauch-Sielmingen (Maico), 2 Punkte; 2. Adolf Weil-Solingen (Maico), 5 P.; 3. Erwin Schmider-Wolfach (Maico), 9 P.; 4. Edgar Walz-Stuttgart (WABEHA), 9 P.; 5. Manfred Möll-Schwäb. Gmünd (Maico), 12 P.; 6. Georg Hauger-Villingen (WABEHA), 12 P.

Klasse bis 500 ccm: 1. Christof Specht-Poltringen (Maico), 2 P.; 2. Erwin Schmider-Wolfach (Maico), 5 P.; 3. Gerhard Dreisilker-Münster (BSA), 5 P.; 4. Siegfried Wirths-Bielstein (Monark), 9 P.; 5. Kurt Klakow-Offenbach (Maico), 15 P.; 6. Werner Helmbold-Obertshausen (Maico), 17 P.

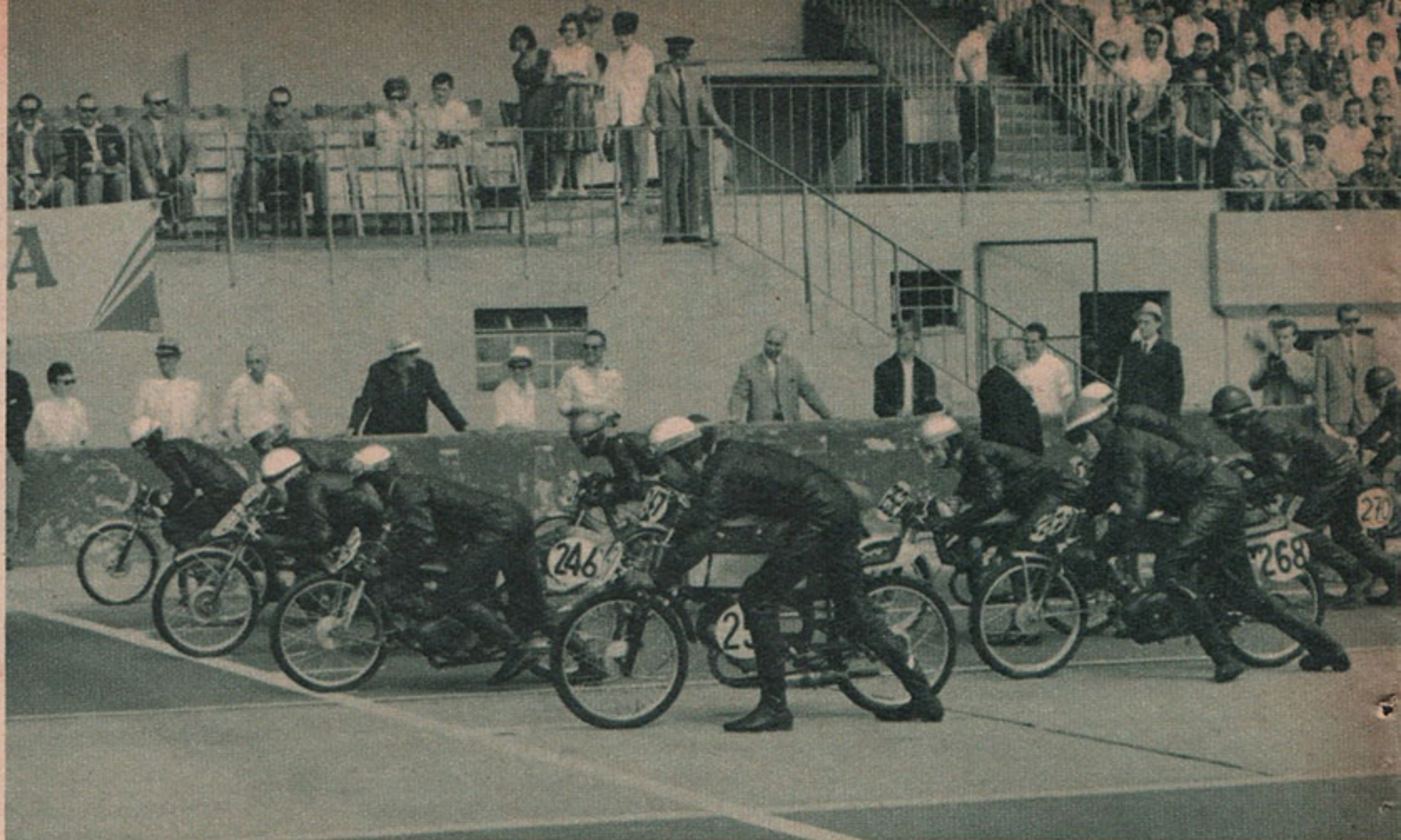
Ausweisklasse, Klasse bis 250 ccm: 1. Herbert Näger-Zell-Weierbach (Maico), 2 P.; 2. Werner Walz-Oberjesingen (Maico), 6 P.; 3. Arthur Oberle-Hügelheim (WABEHA), 8 P.; 4. Reinhold Strecker-Unterrot (DKW), 9 P.; 5. Alfred Schreiber-Buchloe (Maico), 10 P.; 6. Heinz Schiller-Schwenningen (Maico), 19 P.

Dr. Baumann

Viele der Moto Cross-Spezial-Eigenbauten machen in der letzten Zeit einen sehr guten Eindruck. Es wird viel sauberer geschlossert als früher, hier z. B. der Rahmen der Selbach-Spezial.



JUNIOREN AUF DER AVUS



Dieser Renntag auf der Avus war eine Mammut-Veranstaltung. Unter dem Motto 'für jeden etwas' wurde den Zuschauern pausenlos ein abwechslungsreiches Programm geboten. Außer den sechs Motorrad-Rennen gab es Läufe für Tourenwagen, für GT- und Formel III-Fahrzeuge, und auch die Go-Karts gaben sich in der Mittagszeit alle Mühe, die Tribünenbesucher zu unterhalten. Es wurde also etwas geboten fürs Geld. Aus der Sicht des Fahrers ist ein solches Riesenprogramm nicht ganz so ideal, vor allem nicht, wenn im Wechsel auch noch Wagenläufe veranstaltet werden, — es geht wohl aber nicht anders. Dieser Wechsel war von der OMK genehmigt. Ob man sich aber auch Gedanken darüber gemacht hatte, daß es kein glücklicher Griff ist, die schwere Solo-Klasse nach den GT-Wagen starten zu lassen? Die hatten beim Abbremsen und Beschleunigen kiloweise Gummi auf die Straße in der Südkehre geschmiert. Und nicht nur Gummi. Auch Öl! Nun macht sich doch der Fahrer beim Training seine Gedanken, wo er noch voll stehen läßt und wo er zumacht. Die Öllachen begannen so ca. 30 m vor dem Scheitelpunkt der Kurve, gingen durch die Kurve hindurch und hörten dann erst langsam wieder auf. In diesen 30 m hatten natürlich alle noch voll ihre Bremsen drin. Und da reichte es nicht mehr, was sie sich so im einzelnen ausgedacht hatten. Und da wurde dann gezaubert. Arlt aus Augsburg, Zweitschnellster im Training, merkte sehr schnell, was da unter ihm los war, ließ die Bremsen los und marschierte in die Strohballen. Den Peter Hiemisch mit seiner BMW hat's aber überlistet, er legte sich hin — nicht ganz geschickt, aber er befand sich mitten im Kneuel und wollte wohl unter keine fremde Maschine kommen. So fiel dann seine eigene auf ihn. Bei der Preisverteilung am Abend hatte man ihm einen Sonderpreis 'zur Erinnerung' reserviert. — Hatte man da gemerkt, daß sich das hätte vermeiden lassen?

Funktionäre in der Südkehre, ein Thema für sich! Es dauerte lange, bis jetzt eine Flagge gezeigt wurde. Sollten die geschont werden? Den Gestürzten hat man dann — ungeschickter ging es nicht mehr — regelrecht über die Strohballen geworfen. Gegen Luftmatratze und Sonnenschirm ist ja nichts zu sagen, so lange auf der Strecke alles glatt geht. Was aber, wenn nicht? In der 2. Runde der 50er Klasse hatte ein Sportsfreund Bodenberührung. Grund unersichtlich. Er wurde nicht behindert, kam ganz allein angefahren, mit einem Mal warf ihn sein Tier ab. Der Tankverschluß flog weg und der Sprit lief aus. Die Fahne wurde geschont. Nachdem man nun eine Weile geguckt hatte, raffte sich einer auf, sprang über das Stroh und — hob den Tankverschluß auf. Als man sich dann an die Fahne erinnerte, wurde sie genau vor das gefallene Modell gehalten. Die Spritlache zu sehen hatte man auf den Selbsterhaltungstrieb der Fahrer verantwortlich umgelagert.

Da wir gerade in der Südkehre sind: Fahrtechnik deutlich spürbar besser als im vorigen Jahr. Es gab noch welche, die nicht an ihre Vorderbremse glaubten, aber sie waren in der Minderheit, die 'Rund um den Kirchturm-Dorfkino-Demonstrier-Matadore'. Und noch etwas fiel auf: Je schwerer die Klasse, um so besser der Fahrstil. Natürlich gab es auch hier in der einen oder anderen Richtung Ausnahmen. Gemeint ist das Gros der Fahrer.

Nun mal aber der Reihe nach: Bei den über 240 Nennungen hatte man bei der Abnahme Bedenken, alle Maschinen rechtzeitig abfertigen zu können. Es ging aber verhältnismäßig reibungslos, da auch der Zustand der Maschinen in diesem Jahre um Längen besser war. Abgefahrene Reifen, ausgeschlagene Lager und ähnliche Scherze, über die im vergangenen Jahr noch berichtet werden mußte — fast ganz verschwunden. Einige sehr gekonnte Arbeiten (ich kann nicht alle aufzählen) waren darunter: Die Superfox von Adamczewski aus Recklinghausen, der mit einem Adler-Zusatzgetriebe aus den 4 Gängen seiner Fox 12 gemacht hatte, die wassergekühlte 'MS Spezial' auf Puch-Basis von Osiander, Augsburg, die überdimensionierten Kühlrippen der Eigenbau-Zylinder an der BMW von Ulrich Bader und nicht zuletzt die herrlichen Muthig-Gespanne. Es war eine echte Freude, diese Maschinen zu sehen und zu studieren.

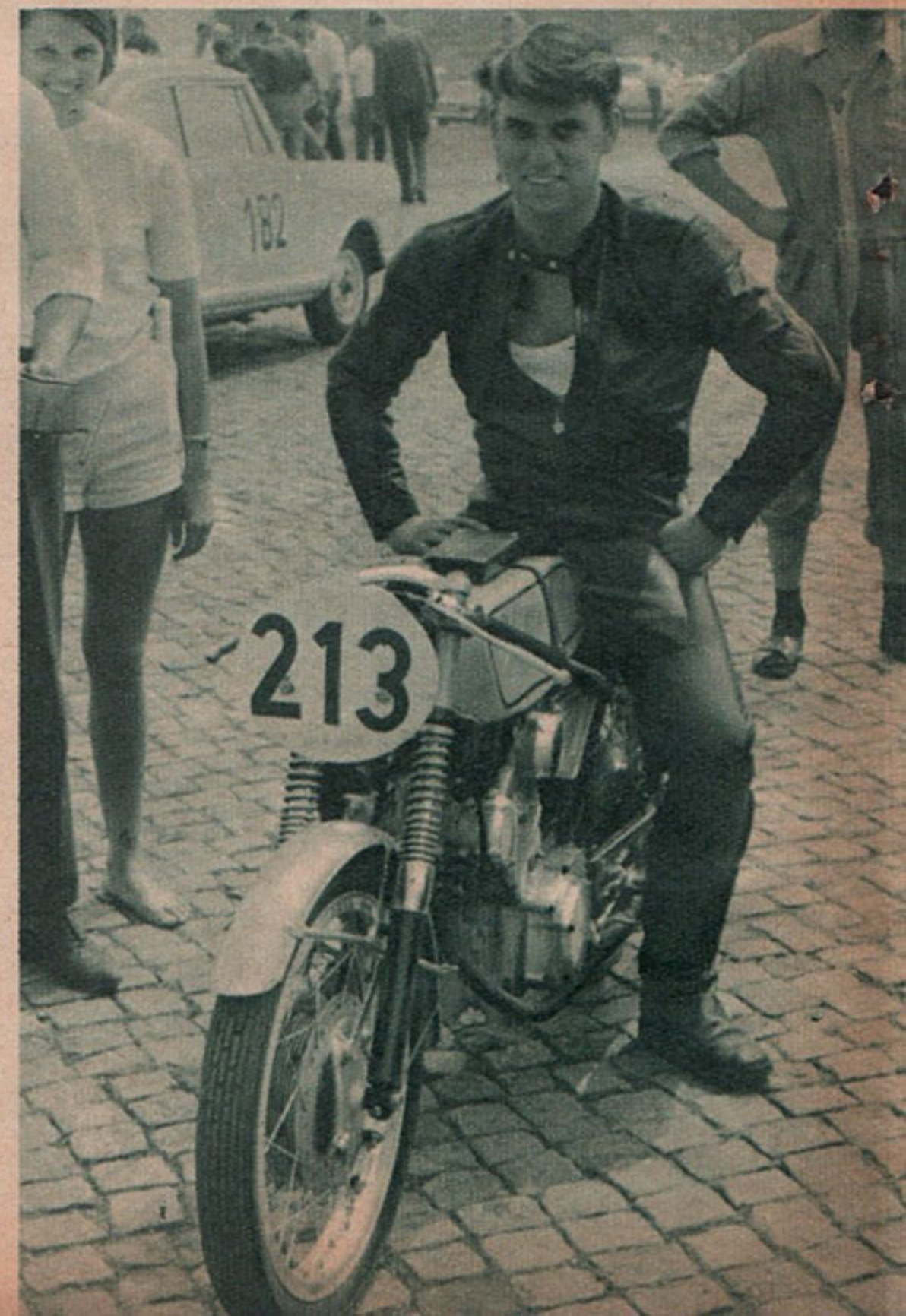
Bei der Abnahme gab es eine heftige Kontroverse zwischen einer Anzahl von Fahrern und der Rennleitung über die Auslegung des Begriffes 'Verkleidung'. Über den Steuerkopf zurückgebogene Nummernschilder wurden als Steuerkopfverkleidung klassifiziert, obwohl es aerodynamisch schwer denkbar ist, daß das soviel bringen soll. Es wäre wichtig, wenn die OMK in dieser Hinsicht einmal klar und eindeutig entschiede. In einigen Fällen diente diese 'Verkleidung' zur Aufnahme des Tourenzählers, ein kurzfristiger Umbau wäre nicht möglich gewesen. Verständlich, daß Fahrer, die 1000 km und mehr gefahren waren, um nach Berlin zu kommen, ihre Erregung deutlich äußerten. Verständlich auch die Befürchtung der Rennleitung, daß es dadurch zum Protest kommen könnte. Schwer verständlich aber die Tatsache, daß ein hoher Vertreter der OMK einen Fahrer, der an sich ganz ruhig seine Meinung äußerte, wie auf dem Kasernenhof zusammenstaucht. Und ganz unpopulär sind doch in solchem Zusammenhang Bemerkungen wie 'ich war bei Hühnlein schon im Motorsport'. In seinen weiteren Ausführungen stellte er fest, daß die Bestimmungen nicht genau definiert seien und daß es Sportkommissare gäbe, die diese Stellung hätten, weil sie sich im Club Verdienste erworben, aber sonst von Tuten und Blasen keine Ahnung hätten. (Wieso das hierher gehörte, ist nicht recht klar, aber es durften alle fahren.) Schade, daß er dann beim weiteren Verlauf der Veranstaltung nicht mehr im Fahrerlager war. Es wäre eine so wunderbare Gelegenheit gewesen, die Hand an den Puls der Fahrer zu legen und festzustellen, wo 'uns der Schuh drückt'.

Das wäre übrigens eine herrliche Aufgabe für alle 'Offiziellen': echten Kontakt zu den Fahrern zu suchen und zu erhalten. Ist wohl aber seit Harun al Raschid nicht mehr so üblich.

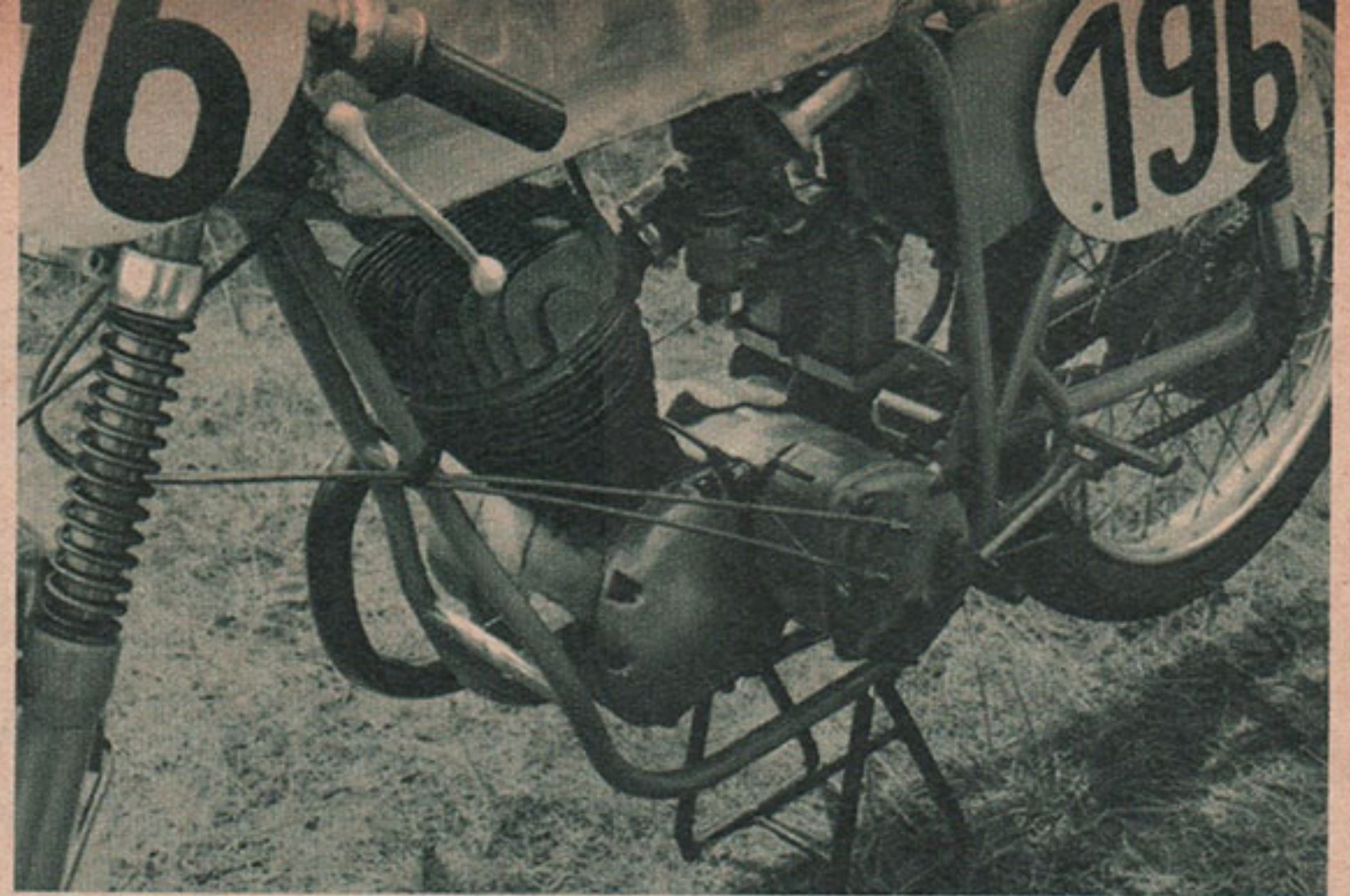
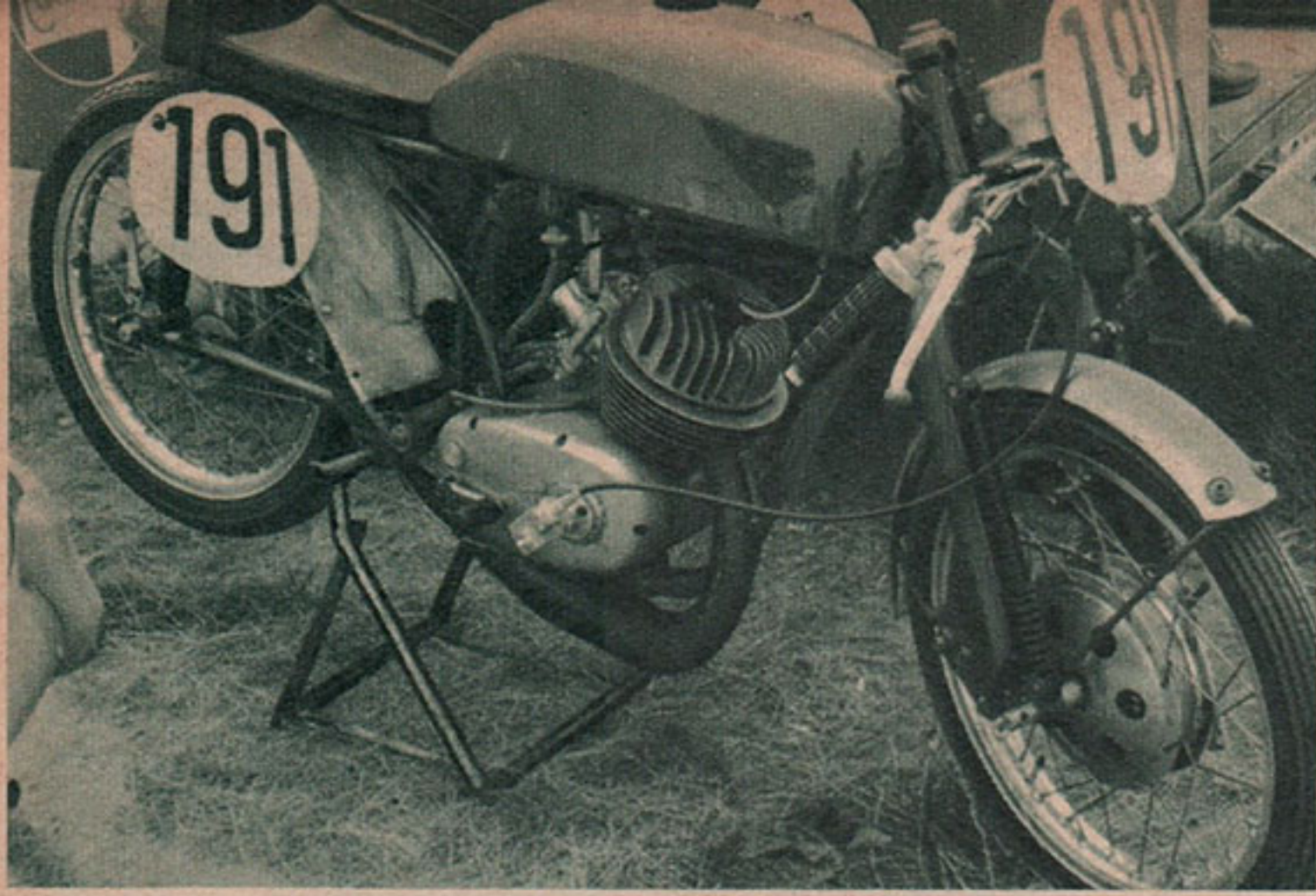
Nun also: 5 — 4 — 3 — 2 — 1 — — Start der Klasse bis 50 ccm am Sonntag, 28. Juni, um 9.30 Uhr. Rauber (Honda), Dotterweich (Victoria) und Korf (Kreidler) hatten die schnellsten Trainingsrunden gefahren und kommen auch gut vom Start weg. Aus der 1. Runde kommt Dotterweich als Erster schon mit Vorsprung, Rauber und Ivenz (Kreidler) eng aneinanderliegend an 2. und 3. Stelle.

Zwischen diesen beiden entwickelt sich ein hartes Gekurbel, die Reihenfolge der Spitzengruppe bleibt zwei Runden unverändert, bis in der 4. Runde Ivenz an Rauber vorbeiziehen kann, der in der 3. Runde mit 4:21,7 (114,2 km/h) eine 'schnelle' gedreht hatte. Aus dieser 4. Runde kommt Rauber vor Ivenz und Dotterweich. Der Zustand hält aber nicht lange, nach der 5. ist die Reihenfolge Dotterweich, Ivenz, Rauber, nach der 6. liegt Rauber an zweiter Stelle, und in dieser Reihenfolge gehen sie auch durch das Ziel.

Ergebnis: 1. Dotterweich (Victoria), 30:45,7 = 113,6 km/h; 2. Rauber (Honda), 30:46,1; 3. Ivenz (Kreidler); 4. Valentin (Honda). — Schnellste Runde: Dotterweich 4:19,8 = 115 km/h.



Oben: Start der Klasse bis 50 ccm. Links: G. Dotterweich auf Victoria, der Sieger der Klasse bis 50 ccm. Rechts: G. Dieringer, der mit seiner Zweizylinder-Honda die Klasse bis 125 ccm gewann.



125 ccm: Den besten Start hatten Muckle (Honda) und Steuper (Honda). Ferner Dieringer (Honda), der die schnellste Trainingsrunde gefahren war. Eine Honda, zwei Bultaco und eine NSU kamen nicht so recht vom Start weg. Nr. 213, Dieringer, hat nach der 1. Runde die Spitze, gefolgt von Muckle (Honda) und Seel auf Bultaco. In der 2. Runde fährt Dieringer einen Schnitt von 146,4. In der 4. Runde hatte er schon 4 Maschinen überundet. Hervorragendes zeigt auch Hess auf seiner Honda, der als Letzter vom Start weggekommen war und jetzt an 6. Stelle lag. Ab 5. Runde änderte sich in der Spitzengruppe nichts mehr. Herbert Mann (Bayreuth) hatte sich auf seiner Bultaco auf den 3. Platz vorgeschoben und Alberti, Hannover (Honda), der so lange an 3. Position fuhr, auf Nummer 4 plazierte. Der Kampf um diesen Dritten war dann noch erbittert und mitreißend, er konnte schließlich von Mann für sich entschieden werden.

Ergebnis: 1. W. G. Dieringer (Honda), 23:56,7 = 146,5 km/h; 2. F. Muckle (Honda), 24:39,9 = 141,4; 3. H. Mann (Bultaco), 25:27,4 = 137,0; 4. E. A. Alberti (Honda), 25:29,1 = 136,9. – Schnellste Runde: Dieringer 147,3 km/h.

Die Klasse bis 250 ccm war mit 63 Meldungen am stärksten besetzt. 40 Maschinen konnten nur zum Start zugelassen werden, so war also das Training schon ein kleines Rennen für sich. Die schnellste Trainingsrunde hatte K. Meub auf Adler RS gefahren, mit 157,3 km/h. Der bisherige Streckenrekord für Ausweissfahrer lag bei 155,3. Neben ihm in der 1. Startreihe standen die Hondas von H. J. Dittberner und W. Sommer. 38 Fahrer standen um 13.00 Uhr am Start. Beim Fallen der Flagge geht H. de Haas auf Ducati mit einem unerhörten Sprutz aus der dritten Startreihe als Erster weg. Aber auch Meub kommt gut vom Start weg. Schon aus der 1. Runde führt er mit 8,8 Sek. Vorsprung das Feld an vor John, Sommer und Dittberner und einem ganz eng zusammenliegenden Feld von zehn Maschinen, kurz danach nochmals ein eng zusammenliegendes Feld von 8 oder 9 Maschinen. In der 2. Runde setzt sich R. Argast auf NSU auf den 2. Platz vor Sommer, John, Dittberner und Martinek. Meub fährt Rundenrekord mit 161,2 km/h. Fantastisch, wie das Gerät läuft. Hinter ihm tobt der Kampf nicht nur in der Spitzengruppe, auch im Mittelfeld zeigen Haussmann und Stawicki auf dem 10. und 11. Platz mitreißende Positionskämpfe. Dittberner ist nach der 6. Runde nicht mehr mit dabei. Es hatte ihn in der Südkehre 'überlistet' — nach Zeugenaussagen war er aber ausgesprochen gekonnt zu Boden gegangen.

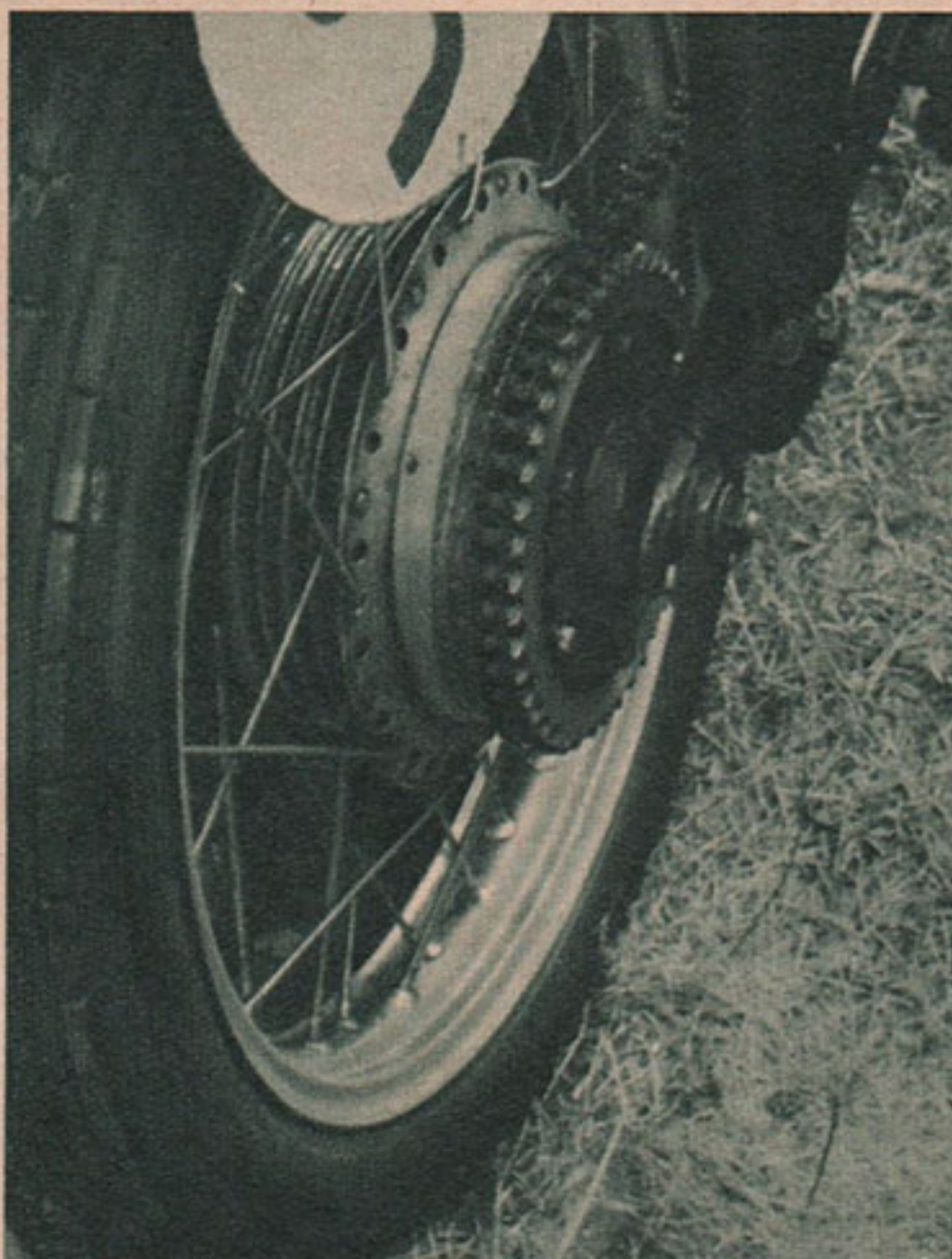
Ergebnis: 1. K. Meub (Adler RS), 21:54,3 = 159,2 km/h (Rekord); 2. R. Argast (NSU), 22:20,3 = 156,0; 3. W. Sommer (Honda); 4. K. John (Bultaco); 5. H. J. Martinek (Honda).

Bei den 350ern hatte F. Muckle mit seiner Norton die schnellste Trainingszeit gefahren, erschien dann aber wegen Wellenschadens nicht am Start. 25 Maschinen standen am Start. O. Anders mit seiner NSU-Eigenbau hatte den besten Start aus der dritten Startreihe. In einer langen Kette kam das Feld aus der 1. Runde, angeführt von Göbel (AJS) vor Hess (AJS), Kilian (Norton), Nerger (Honda) und Kochanski (AJS). In der 2. Runde

hatte sich R. Main (AJS) auf den 3. Platz vorgegearbeitet. Damit lagen jetzt drei AJS-Maschinen auf den ersten 3 Plätzen. Anders, der den guten Start hatte, hatte Ärger mit seinem Motor, der arg stotterte. Im weiteren Verlauf des Rennens blieb die Spitze unverändert.

Ergebnis: 1. A. Göbel (AJS), 21:52,9 = 159,5 km/h; 2. F. Heß (AJS), 22:07,8 = 157,5; 3. R. Main (AJS), 22:31,8 = 154,6; 4. H. Kilian (Norton); 5. U. Kochanski (AJS). – Schnellste Runde: Göbel 161,4 km/h.

Über das wesentliche Handicap beim Lauf der großen Soloklasse ist schon berichtet worden. 27 Maschinen stehen am Start. M. Andronik hatte mit seiner Norton-Manx die schnellste Zeit im Training gefahren. In der Südkehre war ihm jedoch ein etwas nervöser Freund breitseits in die Maschine gefahren, so daß er mit einer gebroche-



Oben: Das linke Bild zeigt die spanische „Lube“, die Peter Zollner-München in der Viertelliter-Klasse an den Start brachte, und im rechten Bild sieht man die im Text erwähnte Superfox mit dem Adler-Vorgelege — zusammen entstanden so 12 Gänge für die Maschine, die Adamczewski aus Recklinghausen in der 250er Klasse fuhr.

Mitte: Die Max von Willi Bertsch verlor pro Runde durchschnittlich drei Sekunden. Nach dem Rennen fand er die Erklärung: nicht die Kupplung war gerutscht, sondern die Kette war abgesprungen und hatte dennoch, zwischen Kettenrad und Nabe liegend, die Maschine angetrieben. Eigentlich kaum glaublich!

Unten: Im linken Bild der Sieger der 250er Klasse, der junge Meub mit seiner wassergekühlten Adler, und rechts A. Goebel auf AJS, der Sieger in der 350er Klasse. Fotos: Bredow

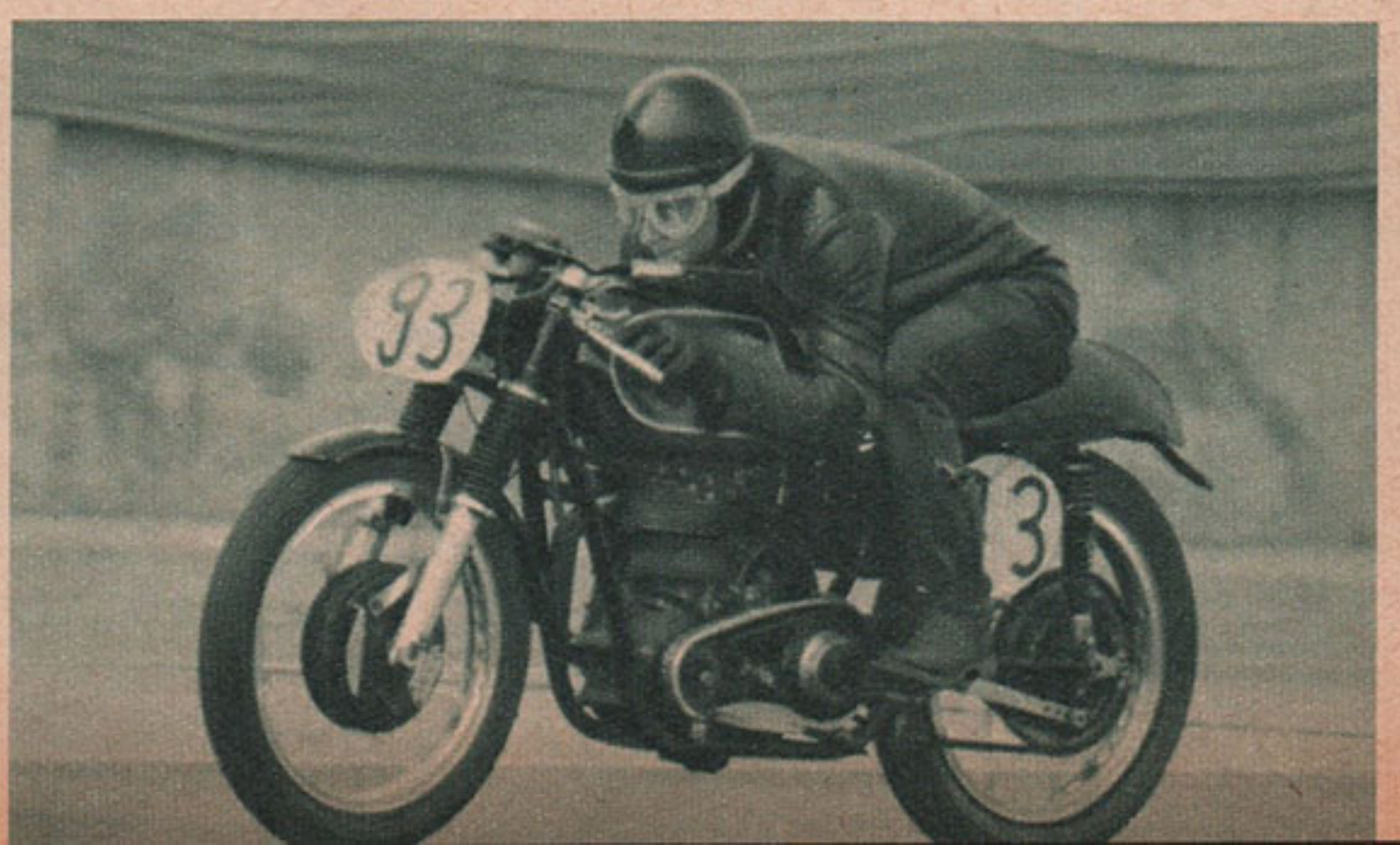
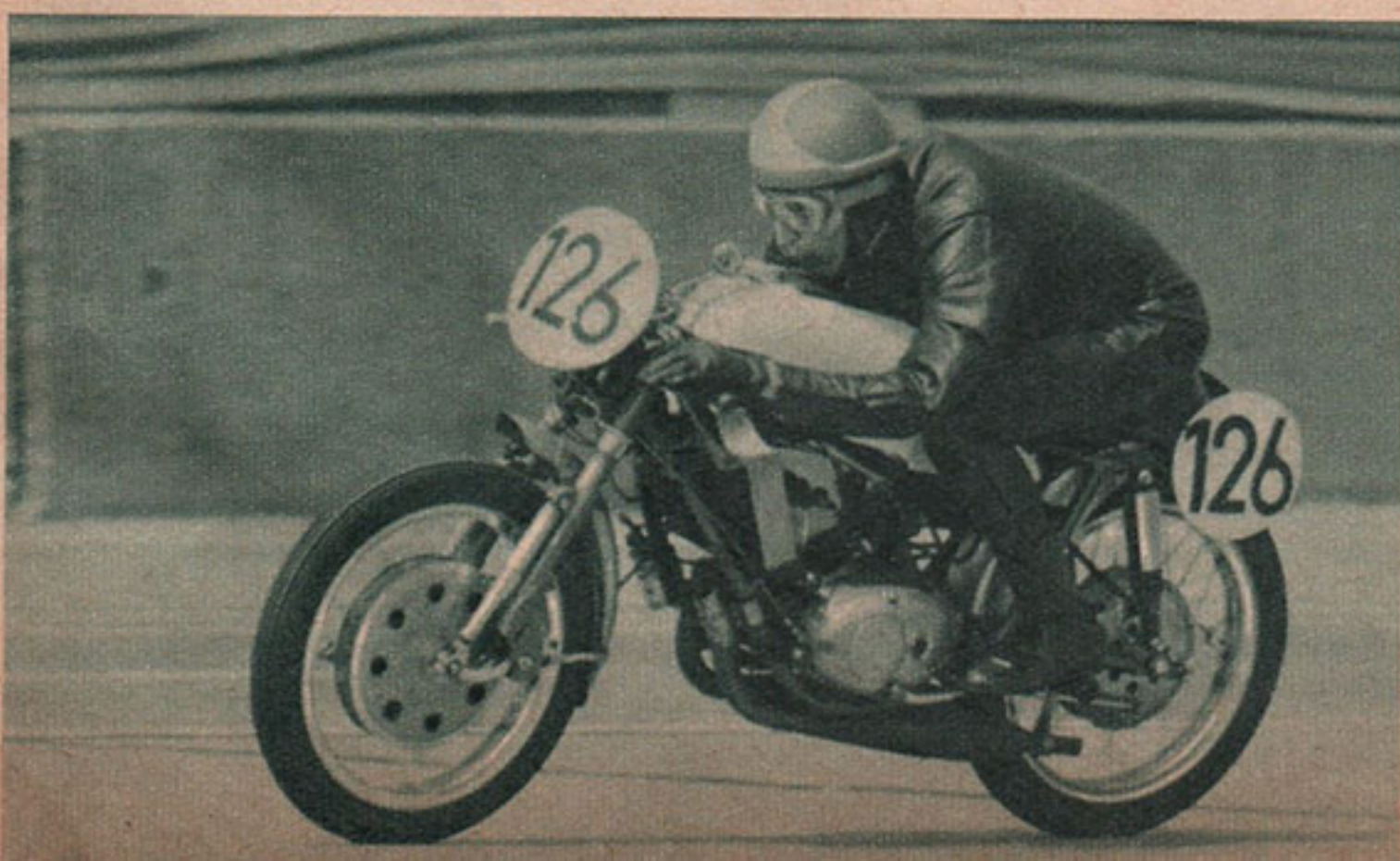
nen Zehe ins Rennen gehen mußte, seine Maschine nicht selbst anschieben konnte und aus der letzten Startreihe von seinem Helfer angeschoben werden mußte. Niedzielski, dessen alte ehemalige Kompressor-BMW wieder aussah, als käme sie gerade aus dem Laden, hatte aus der vierten Reihe heraus einen raketartigen Start. Als Erster aus der 1. Runde kam jedoch Hampe auf Norton, gefolgt von Häring (Norton), Bopp (Norton) und Andronik (Norton). 2. Runde Häring, Hampe, Bopp, Andronik. 3. Runde Reihenfolge unverändert. 4. Runde Spitze ebenfalls unverändert. Nach der 5. Runde fehlt Häring, nach Andronik kommt Döhmman (BMW) und John (Norton). In der 6. Runde war auch Hampe ausgefallen, während John vom 5. Platz in der vorigen Runde auf den 2. Platz vorgekommen war. Hinter ihm Andronik, und als neuer Mann in der Spitzengruppe Sütterlin (Norton). An 6. Stelle hinter fünf englischen Maschinen als erster BMW-Fahrer der Berliner H. Glück, der nach und nach, einen sauberen Strich fahrend, das übrige Feld kassiert hatte.

Ergebnis: 1. H. Bopp (Norton), 20:48,8 = 167,5 km/h; 2. K. John (Norton), 20:55,5 = 166,5; 3. M. Andronik (Norton), 166,4; 4. P. Spahr (BSA), 163,5; 5. D. Sütterlin (Norton), 163,4. – Schnellste Runde: A. Häring 173,5 km/h.

Am Start der Seitenwagenmaschinen bis 500 ccm standen 22 Gespanne, die sich für diesen Lauf qualifiziert hatten. Beim Schlußtraining am Samstag abend war ein regelrechtes Unwetter niedergegangen, so daß das Training verschoben werden mußte, bis der Regen aufgehört hatte. Sie trainierten aber dann doch noch buchstäblich im Wasser. Auch am Sonntag abend sah es zum Start wieder so aus, als müßten sie mit Wasserkühlung fahren, das Wetter hielt sich jedoch noch. Die schnellsten Trainingszeiten hatten Arnold/Oemig (BMW RS), Istel/Fleck (Muthig-BMW) und Schons/Lauterbach (BMW). Arnold/Oemig hatten im Training einen Schnitt von 165,5 km/h gefahren. Nach einem guten Start des Feldes kam eine Dreiergruppe ganz eng zusammenliegend aus der Nordkurve: Istel/Fleck, Stuttgart/Obluda (BMW) und Arnold/Oemig. Danach eine weitere Gruppe: Schneider/Kraus (Muthig-BMW), Dahlenburg/Hammermeister (BMW) und Sachse/Maczus (Münch-Horex). Nach der 2. Runde Arnold/Oemig auf Platz 2 vor Stuttgart/Obluda, weitere Reihenfolge unverändert. In der 3. Runde fehlten Arnold/Oemig, ihnen war der Ventildeckel weggefliegen, Stuttgart/Obluda lagen jetzt auf Platz 2, deren BMW aber schon nicht mehr sauber lief, gefolgt von Schneider/Kraus und Dahlenburg/Hammermeister. Auf Platz 5 Goebel/Rubach (Horex), die sich vom 13. Platz hervorgearbeitet hatten. Platz 6 Sachse/Maczus. Nach der 4. Runde wurden Stuttgart/Obluda vermißt, die Reihenfolge war jetzt Istel/Fleck, Schneider/Kraus, Dahlenburg/Hammermeister, Goebel/Rubach, Sachse/Maczus und so blieb sie auch bis zum Ziel.

Ergebnis: 1. Istel/Fleck (BMW-Muthig), 23:57,2 = 145,6 km/h; 2. Schneider/Kraus (BMW), 24:10,2 = 144,4; 3. Dahlenburg/Hammermeister (BMW), 24:46,3 = 140,7; 4. Goebel/Rubach (Horex); 5. Sachse/Maczus (Horex). – Schnellste Runde: Arnold/Dehmig 149,5 km/h.

Horst Bredow

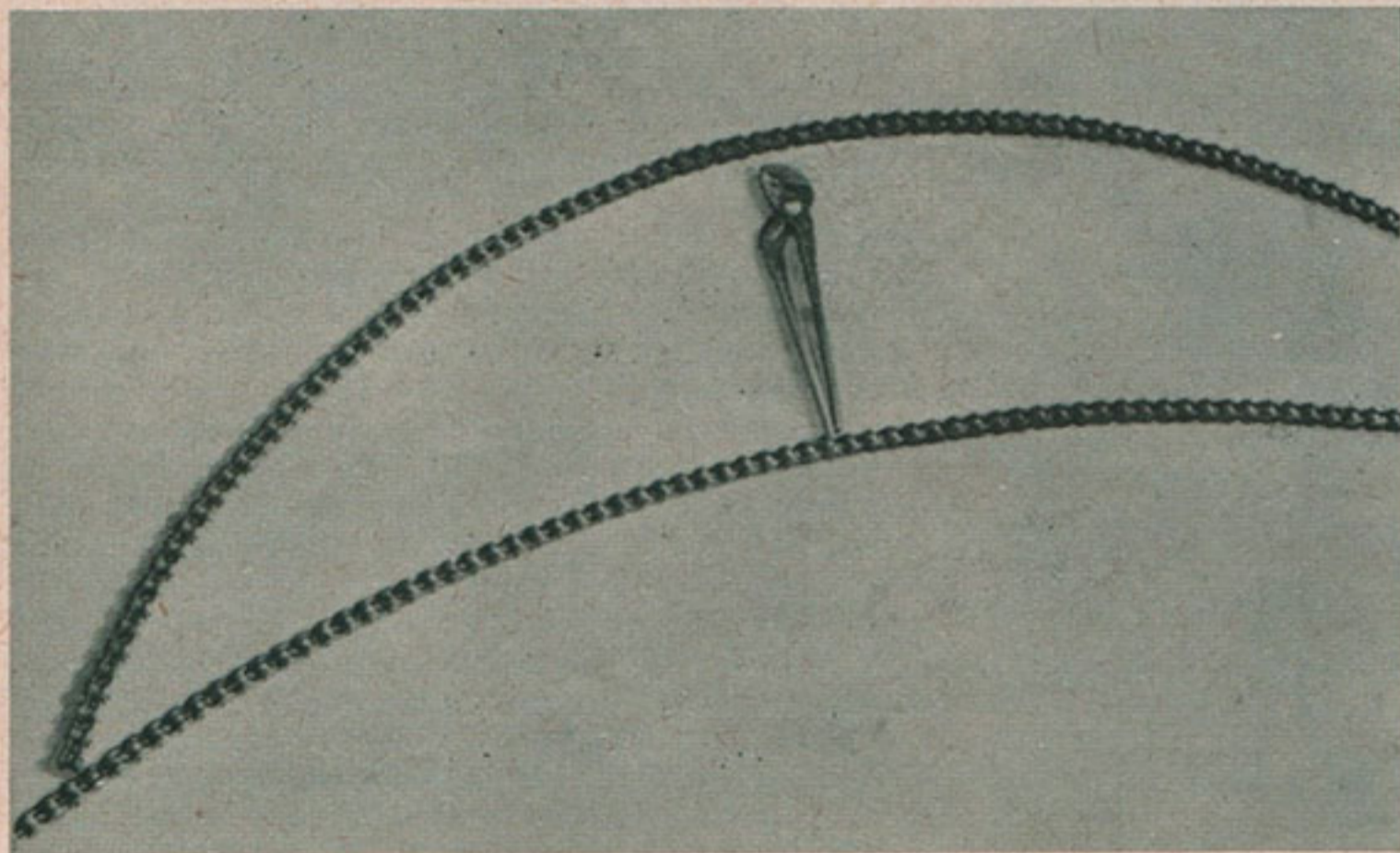


STIEFKIND DER KONSTRUKTEURE:

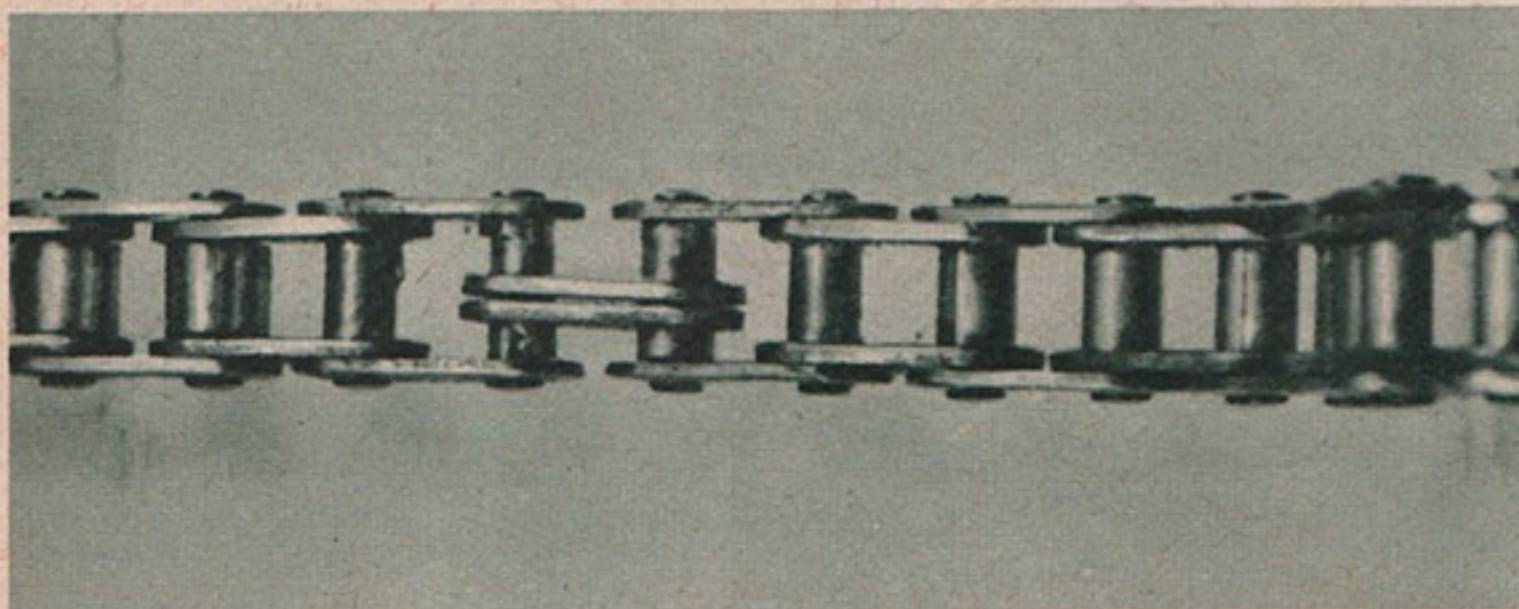
DIE HINTERRADKETTE

Fortsetzung aus Heft 14/1964

Nachdem wir uns bisher so viel mit neuen Ketten, ihren Abmessungen, ihren verschiedenen Ausführungen und mit den Einbauproblemen handwerklicher Natur beschäftigt haben, sollte doch auch mal gesagt werden, wann denn nun eine Kette so weit ist, daß man sich nach dem nächsten Kettenhändler umsehen muß. Im letzten Heft wurde eine durchschnittliche Kettenlebensdauer von 12 000 bis 15 000 km angegeben. Das kann so ziemlich als Maßstab gelten, die Gründe dafür sind ja bereits genügend klargelegt. Der Kette selbst sieht man den Verschleiß nicht immer an, sie kann nach dem Waschen in Benzin noch schönstens blank und sauber aussehen und doch nur noch Schrottwert haben. Am besten legt man sie flach auf den Boden und versucht dann ohne Gewalt, sie zu einem Kreis zu biegen. Im Bild ist ja ganz deutlich zu sehen, welche tolle Unterschiede



zwischen zwei derart hingelegten Ketten bestehen können. Die da sichtbare Zange gibt die Größenverhältnisse an, das ist nun nicht etwa ein besonders unterentwickeltes junges Zänglein, das erst noch wachsen muß, sondern die ganz normale „Universalzange“ (auch Wasserrohrzange, Hexenzange oder ähnlich genannt). Klar, daß die Kette, die sich so weit biegen läßt, nicht mehr brauchbar ist. Warum eigentlich nicht? Verschleiß der Kette tritt nur in den Gelenken auf, also zwischen Nietstift, Hülse und Rolle. Wenn hier zuviel Spiel erscheint, dann stimmt natürlich im gespannten Zustand der Kette die Teilung nicht mehr genau. Dann schlägt die Rolle oder die Hülse wesentlich stärker auf den Zahn des Ritzels, als sie es schon im normalen Zustand tut. Eine Zahnflanke wird dann überbeansprucht, so kommt es zur Haiﬂischzahnbildung. Außerdem kommt es bei solchen Beanspruchungen recht oft vor, daß die Rollen der Kette platzen, wodurch nicht nur noch mehr Toleranz in der Teilung vorhanden ist, sondern leicht ein Effekt eintritt, wie er im Bild unten gezeigt ist. Die kleine Kette war einmal die Steuerkette in einem Regina-Motor älteren Baujahres. Der erreichte Kilometerstand war schon sehr hoch, deshalb konnte es hier wahrscheinlich trotz der guten Schmierverhältnisse doch noch zu solchem Bruch



kommen. Der Fahrer ist aber damit noch unbeschadet bis vor seine Haustür gekommen, erst dann machte es „Knack“, und der Motor stand.

Man muß aber die Kette nicht erst abnehmen, um den Verschleißgrad festzustellen. Es genügt in vielen Fällen schon, wenn man am großen Zahnkranz des Hinterrades versucht, die Kette aus den Zähnen herauszuheben. Sobald hier viel Spiel ist, sollte man schon angefangen haben, fleißig zu sparen.

Die ersten Anzeichen eines nahenden Endes der Kette sind die immer kürzer werdenden Intervalle, in denen man die Kette nachspannen muß. Der Verschleiß wird durch die dann ja nicht mehr genau stimmende Teilung schnell größer, so daß man auch ohne Demontage bereits Bescheid weiß. Den Verschleiß kann man selbst noch beschleunigen, indem man so tut, als merke man die Kettenlängung nicht, und erst dann nachspannt, wenn die Kette schon ab und zu „überkaut“, also über einen Zahn hinwegklettert. Das gibt ein schönes Rucken der ganzen Maschine, besonders wenn man aus dem Stillstand oder aus niedrigen Geschwindigkeiten hart beschleunigt. Dann ist es aber schon dringend nötig, eine neue Kette zu spendieren, weil in diesem Stadium schon nicht mehr alle Rollen oder Hülsen in Ordnung sind. Ebenso sollten dann die Zahnräder mal begutachtet werden.

Man kann zur Verkürzung der Kettenlebensdauer auch noch mehr tun: Kettenkästen haben allgemein Schaulöcher zur leichten Kontrolle des Kettenzustandes. Diese Löcher braucht man nur mit Nichtachtung zu strafen. Die Kette kann dann schön verrostet, ohne daß man etwas merkt. Schon in jungem Alter, mit 1000 bis 2000 km, ist dies leicht möglich. Die Kette heizt sich nämlich durch die hohe Reibung bei hohen Drehzahlen im geschlossenen Kettenkasten sehr schnell auf. Dabei entstehen Temperaturen, die Fette und Öle so dünnflüssig machen, daß sie beim Umlenken der Kette um die Zahnkränze durch die Fliehkraft weggeschleudert werden. Bald ist die Kette dann strohtrocken, wird deshalb heißer, es kann sogar zu regelrechten „Klemmern“ innerhalb der Kettengelenke kommen. Nur werden diese immer wieder durch die hohen Kräfte in die richtige Richtung gebogen, man merkt es also nicht. Einzig der sehr hohe Verschleiß ist dann das Zeichen für derartige Vernachlässigung.

Eine Kette braucht also Pflege! Wo besonders hohe Temperaturen auftreten können, etwa an einigen englischen Maschinen, bei denen der Hinterradzahnkranz direkt auf der Bremsstrommel befestigt ist und durch die Bremsenwärme erhitzt wird, kann es sogar nötig sein, daß man sich nach einem Fett mit besonders hohem Tropfpunkt umsieht. Öl ist für eine Motorradkette sowieso nur wenig geeignet, jedenfalls dann, wenn es sich nicht gerade um ein Ölbad oder regelmäßige Tropfenzufuhr handelt. Sonst wird es nämlich zu schnell wieder abgeschleudert. Deshalb wird auch von den Kettenherstellern für Motorradketten immer ein spezielles Kettenfett empfohlen. Dieses Fett muß mehrere, teilweise einander ausschließende Eigenschaften haben, so daß es sich bei solchen Fetten immer um Kompromißlösungen handelt. Vom Fett wird einerseits nämlich verlangt, daß es den hohen Flächenpressungen innerhalb der Kettengelenke widersteht, andererseits soll es bei der entsprechenden Betriebstemperatur auch schon kriechfähig genug sein, um in die Spalten des unbelasteten Teiles der Gelenke eindringen zu können, schließlich darf es aber wiederum nicht so flüchtig werden, daß es durch die Fliehkkräfte leicht weggeschleudert werden kann.

Aus diesen Forderungen geht schon hervor, daß man eigentlich bei jeder Maschine erst die auftretenden Kettentemperaturen feststellen müßte, um danach das richtige Fett auszuwählen.

Kettenfette hat es vor zehn Jahren noch an jeder Tankstelle gegeben. Heute jedoch muß man sich erst groß auf Suche begeben, wenn man es nicht gleich vorzieht, sich an den Zubehör-Versandhandel zu halten. Firmen wie Dico in Stuttgart und Detlev Louis in Hamburg und noch einige andere haben auch heute Kettenfette auf Lager, insbesondere liefert auch die Firma Klüber-Lubrication, München, Geisenhausener Straße 7, derartige Spezialfette.

Die richtige Kettenpflege mit Kettenfett ist eine recht umständliche, schmierige Arbeit, weswegen wohl kaum jemand gern darangeht. Zunächst muß die Kette gesäubert werden. Ein Liter Waschbenzin oder Petroleum ist dafür bei weitem zu wenig. Es soll ja versucht werden, den Sand aus den Kettengelenken herauszuwaschen, was übrigens durch leicht schüttelnde Bewegung der Kette in einem größeren flachen Gefäß mit Benzin am besten klappt. Sämtlichen Schmutz wird man aber nicht loswerden. Das ist leider dasselbe wie bei Kugellagern. Wenn diese erst mal irgendwie Sand innerhalb des Käfigs haben, kann man sie meistens doch gleich wegwerfen. Ich selbst habe trotz Engelsgeduld, Preßluft und mindestens fünf Litern Benzin jedenfalls noch kein verschmutztes Kugellager wieder vertrauenerweckend sauber bekommen. Wenn man sich das aber zu genau überlegt, dann macht das Kettensäubern bloß noch weniger Spaß.

Die saubere Kette läßt man abtrocknen, währenddessen kann man schon das Kettenfett in der mitgelieferten flachen Dose heiß machen. Vorsicht dabei! Mir ist es schon passiert, daß der ursprünglich nach unten durchgewölbte Dosenboden sich plötzlich durch die Hitze und das Weichwerden des Fettes knallend nach oben durchdrückte. Wie Muttis Küche danach aussah, das kann sich jeder mit eigener Phantasie ausmalen. Wegen der entstehenden Dünfte soll man das Kettenfett sowieso lieber im Freien aufheizen. Dazu nehme ich seit meinen obigen Erfahrungen am liebsten meinen kleinen Fünfmark-Spiritus-Campingkocher. Nur muß man auch dabei aufpassen, daß das heiße Fett nicht überläuft oder dessen Dämpfe plötzlich vom Kocher her Feuer fangen. Flamme kleindrehen!

In diese heiße, flüssige Fettbrühe wird dann die möglichst trocken-saubere Kette eingelegt und vor allem mit zwei Stöcken gut durchgerührt. Jedes

Gelenk sollte mal kurz bewegt werden, damit das Fett auch überall hineingelangen kann. Raffinierte Leute mischen ihr Kettenfett noch mit einigen Eßlöffeln Graphitpulver, besonders reiche Bastler nehmen sogar ein MoS₂-Präparat (Molybdändisulfid) dazu. Das hat natürlich den Vorteil, daß einmal die Kettenreibung noch weiter verringert wird, zum anderen auch beim Ausbluten des Träger-Fettes noch immer genug Schmiermittel in den Gelenken bleibt. Schließlich nimmt man die Kette aus dem flüssigen Fett heraus und hängt sie zum Abtropfen auf. Beim Anwärmen des Fettes sollte man übrigens nie länger heizen, als es zum Flüssighalten des Fettes unbedingt nötig ist. Öl kann vor dem Kochen sehr hohe Temperaturen erreichen, außerdem können einzelne Kettenlaschen, die etwa auf dem Boden der Dose liegen, schon wesentlich höher erhitzt werden, als es der Festigkeit zuträglich ist.

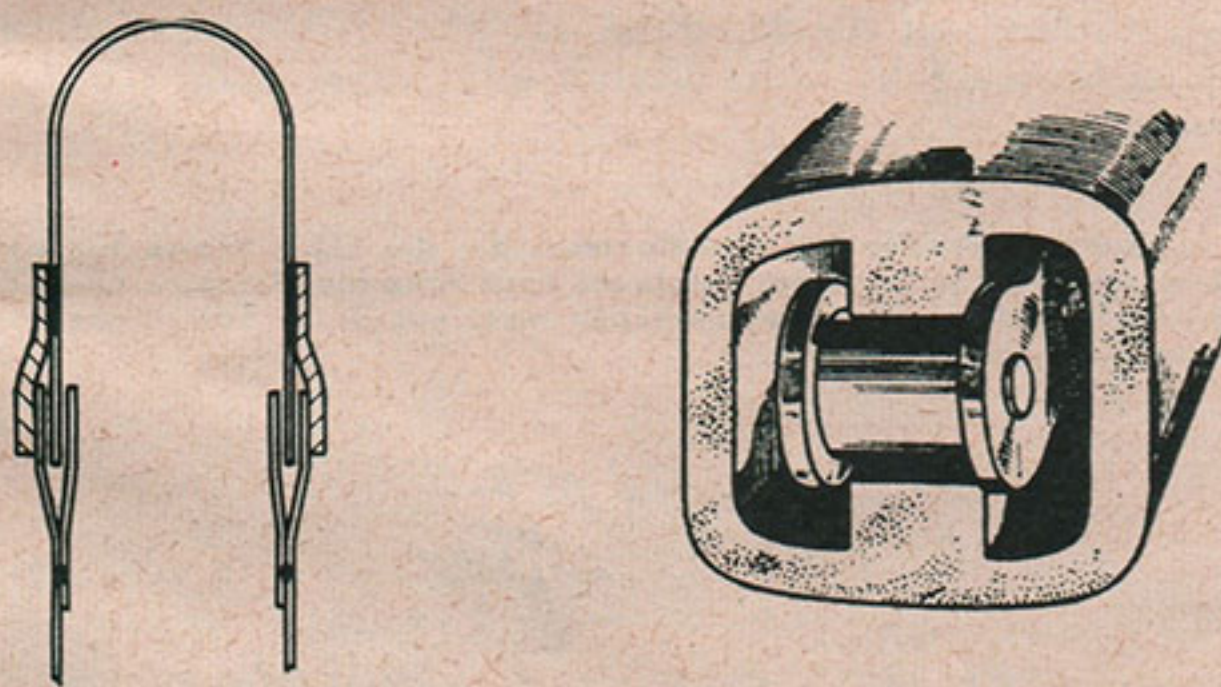
Wer nach dieser Arbeit die schön saubere, neugefettete Kette wieder auf die dreckigen Zahnkränze legt, vor allem auch den Kettenkasten und die übliche Dreckecke um das Ritzel herum nicht reinigt, der hätte sich die ganze Arbeit sparen können. Schon nach wenigen Kilometern sieht man dann nämlich der Kette nichts mehr von der Verjüngungskur an.

Basteltips

Durch regelmäßige Pflege auf die beschriebene Art kann man das Kettenleben unwahrscheinlich verlängern. Ärgern wird man sich zwar jedesmal von neuem, so daß der Gedanke naheliegt, etwas gegen die Verschmutzung zu unternehmen. Kettenkästen aus Blech sind meist zweigeteilt. Der Schmutz kommt dabei auf der Reifenseite mit dem Spritzwasser bei Regenfahrten meist durch die Verbindungsstelle zwischen Ober- und Unterhälfte. Ein weiterer kritischer Punkt ist die Gegend um das Kettenritzel. Wegen der nötigen Bewegungsfreiheit für den Kettenkasten bei Federbewegungen des Hinterrades muß hier auch immer ein mehr oder weniger großer Spalt offenbleiben. Nur bei ganz wenigen Maschinen ist er durch Gummibälge abgedeckt. Hier und an der Trennfuge zwischen beiden Hälften kann sich ein geschickter Bastler nun helfen: Die Trennfuge wird mit einem Gummistreifen (etwa ein Stück eines alten Schlauches) verdeckt. Zweckmäßig wird der ca. drei bis vier cm breite Streifen an der oberen Hälfte des Kettenkastens angeklebt. Er liegt dann auch unten gut an. Als Kleber eignen sich Pattex und ähnliche, auch die in Karosseriewerkstätten viel verwendeten Kleber von Teroson sollten in die engere Wahl gezogen werden. Pattex z. B. klebt nach meinen Erfahrungen Gummi auf saubergewaschenen Lack sehr gut, nur muß der Lack noch in Ordnung sein, er darf nicht schon von allein abplatzen.

Schwieriger ist allerdings die Abdichtung der Ritzelgegend. Zwar kann man hier schon etwas gewinnen, wenn man verhindert, daß direktes Spritzwasser am Hinterradkotflügel vorbei hierhin trifft. Immer bleibt jedoch der Schmutz, der durch Wasserwirbel dahingelangt. Bei manchen Maschinen geht es, daß man ein Stück alten Autoschlauches hier überzieht, das hält jedoch wegen der Ölempfindlichkeit des Gummis nur kurzzeitig. Mühselig könnte man sich aus Buna-Gummiplatten die Abdichtung zurechtschneiden und so aufkleben, daß man erstens nicht bei späteren Demontagen gehindert wird, und zweitens überall mindestens ca. 15 cm Überlappung an den Dichtflächen vorhanden ist. Wie gesagt: mühselig.

Schön wäre es, wenn man sich ähnlich helfen könnte, wie es bei den MZ-Maschinen serienmäßig vorgesehen ist. (Siehe auch im ersten Teil, Heft 13/64, Seite 363, Bild 8.)



Links ist mal kurz skizziert, wie die Abdichtung eines Kettenkastens in Blechausführung gedacht ist: das schraffierte Stück ist der Gummistreifen, der an der oberen Kettenkastenhälfte angeklebt werden könnte.

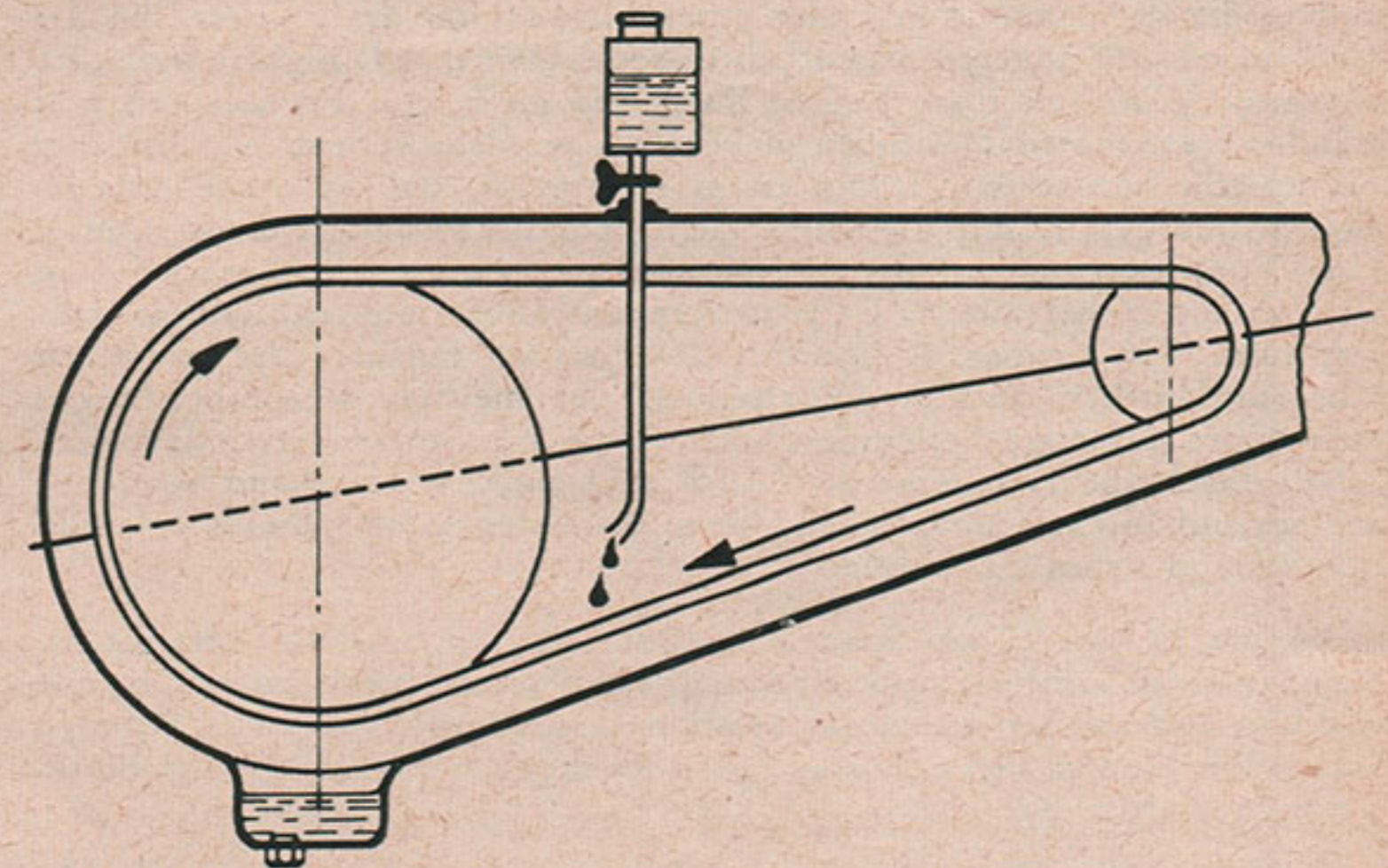
Rechts der oft (mit Recht) erwähnte und gelobte Kettenschlauch der MZ-Maschinen. Die Profilierung macht's!

Hier wäre dann darauf hinzuweisen, daß der Trick der MZ-Kettenschläuche deren inneres Profil ist. Dessen mittlerer Steg bewirkt, daß nur die Kettenrollen die Hülle berühren, sie können dann darauf abrollen. Würde man versuchen, nur die Kettenlaschen zu stützen (durch einen ähnlich engen Plastikschlauch), so würde man bald Überraschungen erleben. Nicht der Kettenschutz würde nämlich in kurzer Zeit durchgescheuert sein, vielmehr wären die Kettenlaschen die Leidtragenden. Schmutz und Sandkörner werden nämlich vom Kunststoff schön eingebettet, sie geben damit eine sehr schöne Schmirgelfläche ab. Daraus ergibt sich, daß man, wenn man nicht auf die MZ-Schläuche zurückgreift, genügend Platz innerhalb der Ketten-

hülle freihalten muß. Wegen der Vielfalt der einzelnen Kettenschutzformen muß ich mich auf diese allgemeinen Anregungen beschränken, sie sollen ja auch nur die wichtigsten Punkte aufzeigen, auf die man bei solchen Basteleien achten müßte. Die Gegend um den Hinterradzahlkranz wurde bisher noch gar nicht erwähnt. Sie ist allerdings auch am wenigsten kritisch, hier ist nämlich eine recht saubere Zone. Die Abdichtung zwischen Kettenkasten und Nabe bzw. Mitnehmerteil kann sich da auf einen angeklebten Gummiring beschränken, der die Nabe ringförmig zart berührt. Man sollte ihn nicht gerade daran schleifen lassen, sonst könnte er, durch Sand unterstützt, eine festigkeitsmindernde Rille in den Nabenkörper schmirgeln. Möglicherweise kann man ja den Gummiring auch an der Nabe befestigen, so daß er am Kettenkasten schleift. Wegen der relativ großen Sauberkeit in dieser Gegend braucht dieser Gummiring keine simmerringähnlich gute Wirkung zu haben.

Ist man nun endlich soweit gekommen, daß Sand nur noch in ganz geringen Mengen eindringen kann, so ergibt sich automatisch die nächste Überlegung: das Säubern der Kette ist nur noch selten nötig, könnte man nicht auch das Neufetten vermeidbar machen? Man müßte doch nur eine Schmierung durch Öl vorsehen, die mengenmäßig etwa ausreicht, das abgeschleuderte Öl rechtzeitig zu ersetzen. Dazu blättern wir mal kurz in den Anweisungen der Kettenhersteller, in unserem speziellen Falle habe ich mich an den Katalog der Firma Ruberg & Renner gehalten, der die Schmierungsfrage sehr ausführlich behandelt. Darin ist man sich darüber klar, daß ein Ölbad für die Kette (in dem das untere Kettentrum läuft) die günstigste Schmierung bringt. Ein solches Bad würde außerdem auch die anfallende Wärme noch leichter abführen. Weil aber nun die meisten Kettenkästen nicht öldicht sind, weil auch für normal bemittelte Bastler die hier auftauchenden Probleme kaum lösbar sind, deshalb fällt ein Ölbad leider aus.

Die nächstgünstige Methode wäre für uns die Tropfschmierung, die einem Ölbad unter bestimmten Voraussetzungen fast gleichgestellt werden kann. Allerdings müßten dann mindestens 20 Tropfen und mehr in der Minute auf die Kette laufen, und zwar so, daß sie nicht noch vor der Berührung mit der schnellen Kette durch den Luftzug etwa wieder weggewirbelt werden können. Also beispielsweise auf die Innenseite des Kettentrums, möglichst in der Nähe des Zahnrades. Da kann das Öl nämlich auch noch ein Polster bilden zwischen der Rolle und der Zahnflanke, wodurch der

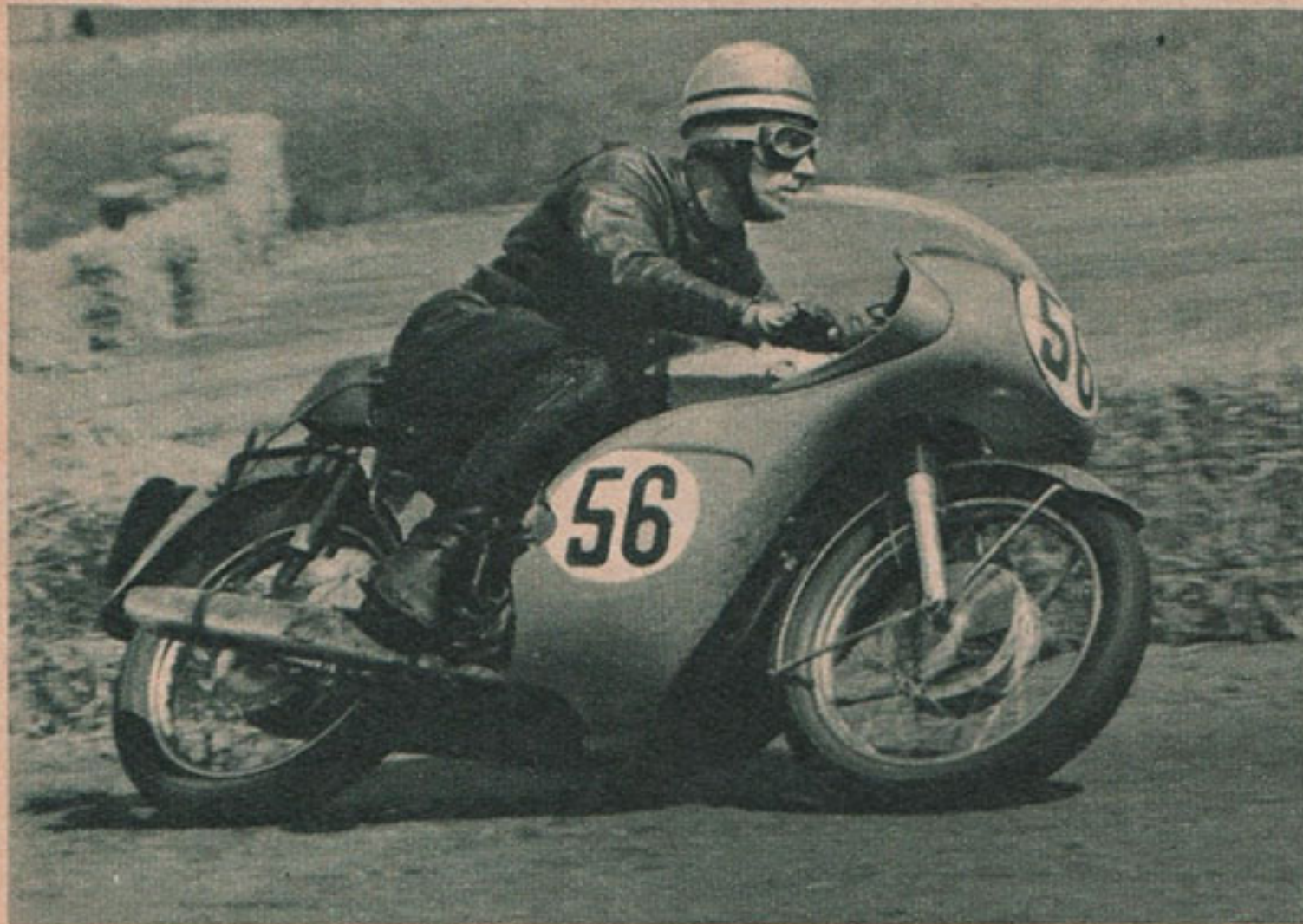


Die Tropfschmierung, die man noch anstelle eines richtigen Ölbadens anwenden könnte, muß auch mit Überlegung angebracht werden. Es genügt nicht, die Tropfen einfach irgendwo auf die Kette zu lenken. Sie sollten von innen auf die Kette treffen, außerdem nicht allzuweit vom Kettenrad entfernt, so daß dieses auch noch Schmierung zur Dämpfung der harten Schläge der Rollen auf die Zahnflanken abbekommt. Schließlich ist noch die Anzahl der Tropfen pro Minute wichtig, deshalb ist eine Einstellmöglichkeit skizziert.

harte Aufprall der Rolle gedämpft würde. Weiterhin bliebe die Filzschmierung zu erwähnen, man kann Filzpolster mit Öl tränken und sie so befestigen, daß die dicht vorbeistreichende Kette bei Wellenbewegungen immer wieder den Filz leicht berührt und dabei Öl mitnimmt. Auch am Zahnkranz könnte man ein Filzklötzchen seitlich anbringen, die Fliehkraft würde dann das im Filz enthaltene Öl nach außen an die Kette schleudern. Nur müßte man hierbei immer den Filz neu auffüllen. Die schlechtesten Betriebsbedingungen für die Kette liegen bei vier bis zehn Öltropfen pro Minute. Diese Zahlen geben sehr gute Anhaltspunkte, man braucht ja nur mal 10 Tropfen abzuzählen, um abschätzen zu können, daß dies eine Ölmenge ist, die bei keiner bisherigen Kettenschmierung auch nur annähernd erreicht wird. Jetzt bekommt das Abflußloch für überschüssiges Öl, welches in den Kettenkästen an der tiefsten Stelle ist, auch seine Berechtigung.

Die Tropfschmierung läßt sich verhältnismäßig einfach installieren. Man braucht nur einen kleinen Tank als Vorratsbehälter, einen Schlauch, der durch den Kettenkasten in Richtung Kettentrum geführt wird, und möglichst auch eine kleine Sammel-Beule unten im Kettenkasten, damit sich nicht all das abgespritzte Öl außen auf dem Reifen verteilt, nachdem es aus dem Abflußloch ausgetreten ist. Zu solch kleinen Basteleien braucht man gar nicht viel Werkzeug, auch eine Beschreibung kann ich mir wohl sparen.

(Wird fortgesetzt)



Die Norton, die das dritte Mal die 500 Meilen von Thruxton gewann, mit dem Fahrer Brian Setchell.

DIE 500 MEILEN VON THRUXTON 1964

Heute ist das 500-Meilen-Rennen von Thruxton, das von der englischen Motorradzeitung THE MOTOR CYCLE ins Leben gerufen wurde, das einzige Langstreckenrennen für Serienmaschinen in England. In diesem Jahre zählt es außerdem als Wertungslauf für den Coupe d' Endurance der FIM. Die große Frage war schon vorher, ob Phil Read und Brian Setchell das dritte Jahr hintereinander das Rennen auf Sid Lawtons unglaublich schneller und zuverlässiger 650 ccm-Norton SS gewinnen würden.

Es ist erlaubt, daß die Serienmaschinen für dieses Rennen besonders vorbereitet werden. Allerdings darf die Motorleistung nicht erhöht sein, auch dürfen an Motor und Getriebe keinerlei konstruktive Änderungen vorgenommen werden. Die Vorbereitungen dürfen nur solche Maßnahmen betreffen, die der Handlichkeit, der guten Sitzposition des Fahrers, die der Straßenlage und anderen, eigentlich unbedeutenden, Kleinigkeiten zugute kommen. Inwieweit diese Regeln durch die meist von Privatleuten und Händlern genannten Maschinen eingehalten werden, können wir von hier aus schlecht beobachten. Jedoch ist es erstaunlich, daß es der Fahrer im allgemeinen gerade mit diesem Reglement ganz besonders ernst nimmt. Eine Voraussetzung, an der — wir wollen es ganz offen sagen — in Deutschland bisher alle Ansätze zu Rennen mit Serienmaschinen scheitert sind. Wir glauben auch nicht, daß bei der Eigenart der deutschen Motorradfabriken und der Vorstellung der meisten Werbeabteilungen vom Sport derartige Serienmaschinenrennen mit *echten* Serienmaschinen jemals durchführbar sein werden. Auch wäre eine Abnahme und Kontrolle der Serienmäßigkeit unter allen diesen Aspekten in der Bundesrepublik Deutschland kaum zu realisieren!

Schön, um 18 Uhr 10 am Sonnabend, dem 20. Juni, war die Antwort da. Nein, es schien nicht geklappt zu haben: die Norton wurde um eine Runde von Lawtons zweiter genannter Maschine geschlagen! Von einer Triumph Bonneville, die von Percy Tait und Fred Swift, zwei Motorrad-Testfahrern, gefahren wurde.

Aber einige Minuten später große Aufregung: es war ein Fehler gemacht worden! Die Fahrer konnten eine Runde mehr fahren als nötig, und auf der wirklich letzten Runde war die Setchell-Norton der Spitzenreiter. Aber gerade in dieser Runde schoß er zu einem ganz schnellen Nachtanken an seine Boxe, weil sein Tank restlos leer war, ohne daß er wußte, daß er bereits das Rennen gewonnen hatte! Diesmal war aber sein Co-Pilot (jede Maschine wird abwechselnd von zwei Mann gefahren) nicht Phil Read, sondern Derek Woodman. Read machte Versuchsfahrten mit Yamaha-Rennmaschinen für den holländischen Grand Prix in Assen.

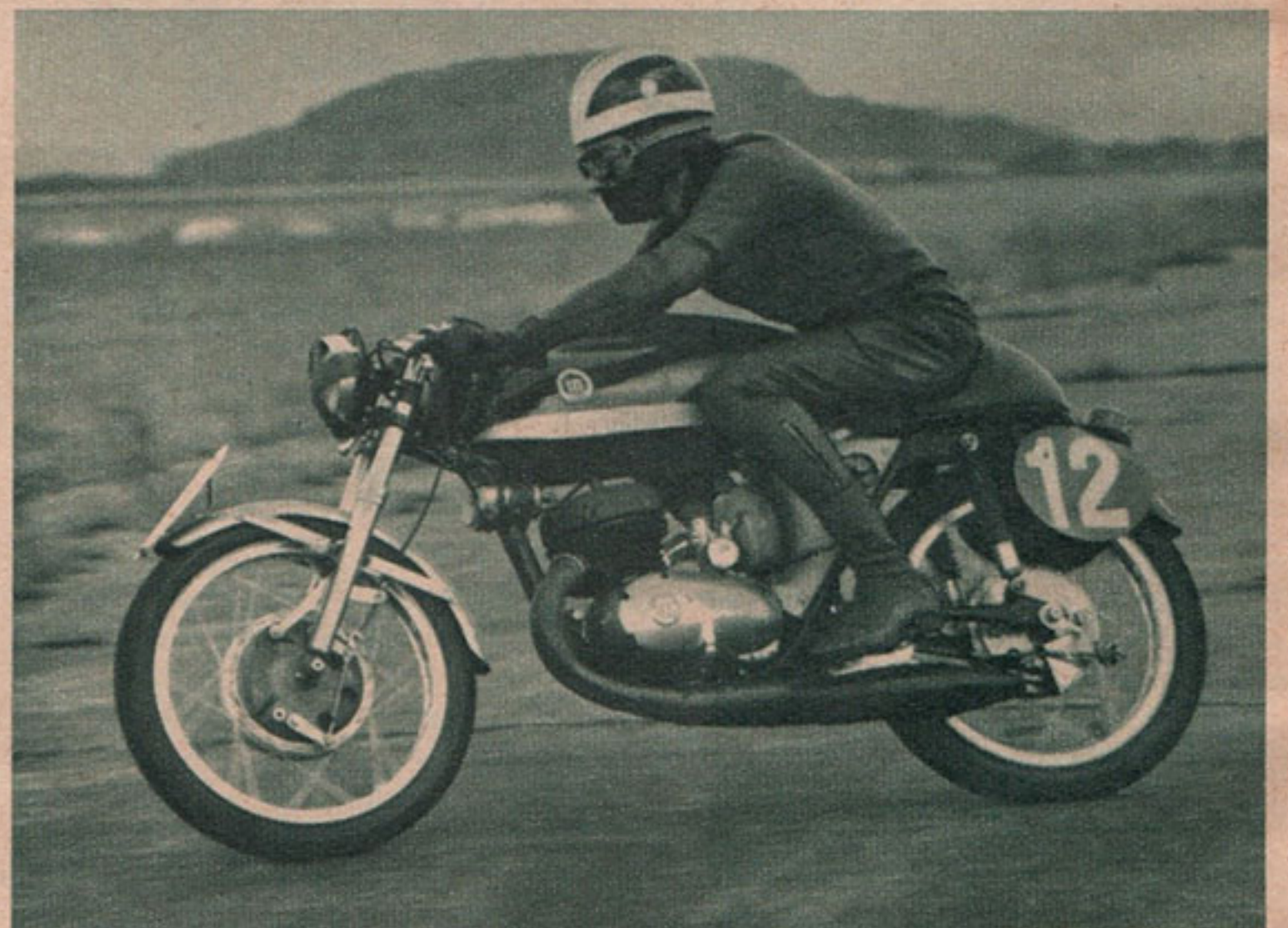
Die 7 Stunden und 11 Minuten, die das Rennen dauerte, waren wirklich für die voller Aufregung, die an den Boxen Buch führten. Immer die drei oder vier führenden Maschinen waren nur in derselben Runde, alles andere ging durcheinander. Und diese drei Maschinen waren eine 1963er AJS 31 CSR mit Paddy Driver und Roger Hunter, eine 1964er Bonneville mit Tait/Swift und die 1962er Norton mit Setchell/Woodman. In der ersten Hälfte des Rennens war noch eine andere 31 CSR unter den Spitzenreitern, die von dem alten, berühmten Fahrer Bob Manns (Sie werden ihn sicher noch als berühmten 6-Tage-Fahrer kennen) und Mick Gunyon gefahren wurde. In der Geschwindigkeit war zwischen diesen Maschinen kaum ein Unterschied, aber in der Straßenlage waren geradezu frappierende Verschiedenheiten. Die Triumph — wie alle 1964er Triumph — wedelten und hopsten herum wie eine bayerische Ziege. Sie gaben den Fahrern eine Menge Arbeit und versetzten sie manchmal ganz schön in Schrecken. Das Rennen findet auf einem alten, nicht mehr benutzten Flugplatz statt, dessen Betonplatten sehr versetzt sind, die Ränder mit Gras bewachsen, und dessen Asphaltstücke alles andere als ebene Pisten sind! Die Norton ging sehr gut durch die Links- und Rechtskurven-Stücke, die 150 km/h vertrugen, auf anderen Stücken aber schwang sie ebenfalls überraschend schlecht hin und her. Die Besten in der Spitzengruppe waren die beiden AJS, die beme-

kenswert spurtreu gingen — vielleicht auch wegen ihres großen Gewichtes. Ein zusätzlicher Faktor der schlechten Handlichkeit war in diesem Jahr auch der Gebrauch von Dunlop-Triangular-Rennreifen, übrigens auch das erste Mal bei Serienmaschinen-Rennen. Dieser Reifen wurde erstmals 1962 auf der TT bei Rennmaschinen ausprobiert. Er hat eine ganz schmale Auflagefläche, wenn die Maschine senkrecht steht. Die seitlichen Flächen sind breit, um in Schräglage eine größere Bodenhaftung zu ermöglichen. Offensichtlich jedoch ist dieser Reifen für derartige holprige Strecken nicht geeignet. Dieser Ärger betraf vor allen Dingen die Triumph-Maschinen, und die Fabrik hatte den Fahrern empfohlen, normale Straßenreifen für hohe Geschwindigkeiten zu benutzen, weil die Maschinen damit ruhiger wären. Aber die Firma Dunlop beeinflusste die Fahrer, indem sie sagte, daß normale Straßenreifen das Rennen nicht durchhalten würden. So mußten die unglücklichen Fahrer lächeln (obgleich sie andere dunkle Sachen murmelten!) und Dunlop-Rennreifen benutzen, ausgenommen die, welche lachen konnten, weil sie einige alte Avon-Rennreifen gefunden hatten (Avon liefert ja in diesem Jahre keine Rennreifen mehr).

In den ersten beiden Stunden führte die AJS von Driver/Hunter, die von Tom Kirby genannt worden war. Die Tait/Swift-Triumph war dicht hinter ihnen, gefolgt von der Setchell/Woodman-Norton. Alsdann übernahm die Bonneville die Führung, aber nur um sie wieder an die AJS zu verlieren und schließlich auf dem dritten Platz zu landen, nachdem die Norton sie eingeholt hatte, obwohl letztere noch einen schnellen Kerzenwechsel machen mußte.

Kurz nach 16 Uhr hielt die AJS mit einem furchtbaren Knirschen, und Paddy Driver mußte sie an die Boxen schieben. Er dachte, die Primärkette wäre gebrochen, aber während die Mechaniker arbeiteten, entdeckten sie einige wirklich sehr ernste Schwierigkeiten — ein großes Loch im Kurbelgehäuse! Eine Pleuelstange war gerissen! Der Motor war nicht mehr geöffnet worden, seit die Maschine das 1000 Kilometer-Rennen gewonnen hatte im letzten Jahr. Offensichtlich war einiges in ihr seit der Zeit müde geworden.

Die unglaublich schnelle 175 ccm-Montesa, die die 250er Klasse für eine lange Zeit anführte. Hier von Jorge Sirera gefahren. Vorn hatte die Maschine eine Oldani-Bremse. Aber leider wird ein Langstreckenrennen nicht nur durch Schnelligkeit, sondern auch durch Ausdauer gewonnen.



Diese Katastrophe brachte die Norton in Führung, welche sie nun bis zum Ende des Rennens nicht mehr abgab, obwohl die zweite Maschine, die Triumph von Tait/Swift, immer hinter ihr in Sichtweite fuhr. Es war wohl allen klar, daß Sid Lawton bei der Nennung seiner beiden Maschinen von vornherein plante, diese Norton das dritte Jahr gewinnen zu lassen. Die spaßige Sache dabei ist, daß die Norton-Werksleute gar nicht so scharf auf diesen Sieg waren, sie hatten kaum ein Interesse an dem Rennen! Die Triumphleute vom Werk waren am interessiertesten, sie bereiteten die Maschinen vor und gaben ihre besten Versuchsfahrer Tait und Swift an ihren Händler Lawton ab, der die Maschine ja genannt hatte. Man meinte, daß die Norton im nächsten Jahr nicht noch einmal verwendet werden könne, sie machte nach dem Rennen doch einen mitgenommenen Eindruck und wird bei den scharfen Anforderungen nächstes Jahr schon zu alt sein.

Was passierte mit den beiden BMWs R 69 S, die im Namen des Werkes von der BMW-Vertretung MLG Motorcycles Ltd. London genannt waren?

Wie gewöhnlich fuhren sie zunächst auf Warten, um zu sehen, wie weit die Spitzenmaschinen sich selbst zu Tode hetzen würden. Das letzte Wort, das der Betreuer seinen Fahrern sagte, als diese zum Start gingen, war: „Was immer auch passiert — kommt nicht gegenseitig ins Hetzen, und baut mir keinen Sturz!“ Und das war ganz genau das, was sie nachher taten! Beide Fahrer, die mich herzlich baten, ihre Namen wegen der nun folgenden „Schande“ nicht zu nennen, kollidierten ausgerechnet zusammen miteinander an einer langsamen Ecke, und eine Maschine wurde dabei schwer beschädigt. Aber nach der Reparatur setzte sie das Rennen noch fort. Später schied eine der Maschinen mit beschädigtem Ventiltrieb aus. Auch die reparierte Maschine mußte das Rennen schließlich aufgeben. Keine von ihnen war zu irgendeiner Zeit in der Spitzengruppe des Rennens. Eine dritte Maschine, die von englischen Privatfahrern genannt worden war, wurde zu langsam gefahren, um einen Erfolg zu buchen. Sie endete als vierte im Gesamtklassement mit 10 Runden Rückstand.

Die einzigen deutschen Fahrer waren Ferdinand Meyer und Manfred Rahn aus Düsseldorf auf einer 175 ccm-Montesa. Sie fuhren mit sehr viel Überlegung, Ruhe, Übersicht und Schnelligkeit die Maschine auf den dritten Platz in der 250 ccm-Klasse. Ihr Durchschnitt betrug knapp 93 km/h!

Zwei Fabrik-5-Gang-Montesas führten die ersten drei Stunden die 250 ccm-Klasse an. Die eine davon wurde von den Brüdern Sirerd gefahren, die andere bekam schon nach 12 Stunden ein Loch in den Kolben. Aber die Sirerd-Montesa sah so schnell wie die 500er und 650er Maschinen aus! Nach drei Stunden hatten sie auf dem 3,5 Kilometer langen Kurs 92 Runden gefahren! Sie führten ihre Klasse mit 7 Runden Vorsprung an und waren nur 4 Runden hinter dem Spitzenfahrer des ganzen Rennens! Aber dann scherte das Schwungrad ab, und das war das Ende!

Von diesem Augenblick an führte die 250 ccm AJS (!), die Tom Arter genannt hatte und die von Peter Williams/Tony Woods so überlegen gefahren wurde, daß sie mit neun Runden Vorsprung gewann, und zwar vor der Honda von Bill Ottewell (mit 41 Jahren der älteste Fahrer des Rennens) und Malcolm Bailey. William/Wood (Gesamtdurchschnitt ca. 98 km/h) beendeten das Rennen auf normalen Dunlop Straßenreifen K 70 Profil. Nur auf der rechten Seite des Hinterradreifens war die Leinwand zu sehen.

Wie immer gab es in der 500er Klasse eine große Schlacht zwischen den Velocettes und Triumphs. Nach zwei Stunden war die 1963er Triumph Tiger 100 von Chapman/Prouting zwei Runden vor den beiden Velocette Venom von Tom Thorp/Ellis Boyce und Harris/German. Aber dann packte es den Motor der Triumph, und die Harris/German Velocette überholte die Venom von Thorp/Boyce, um mit einer Runde Vorsprung die Führung zu übernehmen. Zwei Stunden später verschaltete sich Thorp beim Zurückschalten vor einer Kurve vom vierten Gang in den zweiten statt in den dritten Gang. Das hatte zur Folge, daß durch den wahnsinnigen, plötzlichen Stoß das Einlaß- und das Auslaßventil beschädigt wurden. Die nächste Maschine hinter Harris/German war nun mit acht Runden Rückstand eine Velocette, die von Rex Avery und Brian James gefahren wurde. Die Venom von Harris war so schnell, daß er nur zwei Runden hinter dem Gesamtsieger das Rennen beendete. Sie war von dem Mechaniker L. Stevens genannt worden. Das ist ein unerhörter Erfolg, wenn man dabei bedenkt, daß über die Hälfte des Rennens hin der dritte Gang nicht zu benutzen war und kurz vor dem Ende des Rennens sogar noch der zweite Gang verloren ging. Dennoch war diese Maschine in einer Runde zwei oder drei Sekunden schneller als die Siegermaschine gewesen.

Drei Motorrad-Fachjournalisten waren unter den 54 Startern — Bruce Main-Smith — von der englischen Motorradzeitung MOTOR CYCLING auf einer 650er Triumph, Peter Fraser (650 Triumph) und David Dixon (500er Velocette) von der Motorrad-Zeitschrift THE MOTOR CYCLE.

Main-Smith stellte seine Maschine nach der Hälfte des Rennens beiseite, weil sie eine zu schlechte Straßenlage hatte und er deswegen das Tempo nicht halten konnte. Aber Peter und David kamen beide ins Ziel. Peter hatte einen zerrissenen Hinterrad-Kotflügel und David mußte sich mit einem lecken Tank und mit Kupplungs-Schwierigkeiten ärgern. Allerdings: beide Maschinen waren ihre eigenen, schon mehrere Jahre alten Brötchenhol-Maschinen!



Trubel vor den Boxen.

Ergebnisse:

Gesamt-Klassement: 1. Setchell/Woodman (Norton 650 SS), 228 Runden, 111,0 km/h; 2. Tait/Swift (650 ccm Triumph Bonneville); 3. Harris/German (500 ccm Velocette Venom); 4. Holder/Payne (600 ccm BMW R 69 S) ca. 106,0 km/h; u. a.

Klassensieger:

bis 1000 ccm Setchell/Woodman, 26 Fahrer gestartet — 13 Fahrer angekommen.
bis 500 ccm Harris/German, 17 Fahrer gestartet — 13 Fahrer angekommen.
bis 250 ccm Williams/Wood (250 ccm AJS, 202 Runden, ca. 98,5 km/h Durchschnitt), 11 Fahrer gestartet — 8 Fahrer angekommen.

Ausfallgründe:

AJS 31 CSR (Moore/Burns) 61 Runden, Vorderrad-Stoßdämpfer defekt.

BSA (Langston/Williams) 22 Runden, Zylinderkopfdichtung durchgeblasen, (Mahan/Smith) 28 Runden, Getriebeschaden, (Face/Denyer) 125 Runden, Zündungsschaden.

BMW eine Maschine durch Sturz beschädigt, eine Maschine Ventilschaden, (Darvill/Price) 87 Runden, Maschinenschaden (der Motor blieb nach einer Reihe von lauten Schüssen aus den Auspuffrohren stehen).

Ducati (Paul/Jefferies) 61 Runden, Zündungsschaden.

Matchless (Driver/Hunter) 159 Runden, Pleuelbruch.

Montesa (Regas/Arenas) 12 Runden, Loch im Kolben; (J./E. Sirera) 103 Runden, abgescherte Schwungscheibe.

Norton (Oliver/Lindley) 13 Runden, Motor blockiert; (Degens/Goddard) 24 Runden, Motor blockiert; (Watson/Bettison) 100 Runden, Kolbenklemmer; (Ratcliffe/Westgarth) 103 Runden, nicht zu flickender Tankriß.

Triumph Purnell/Cooper) 53 Runden, Kurbelwellenschaden; (Lodge/Webb) 61 Runden, Getriebeschaden; (Chapman/Prouting) 106 Runden, Motor blockiert; (Snow/Pitt) 127 Runden, Sturzschaden; (Main-Smith/Kidson) 144 Runden, schlechte Straßenlage; (Davis/Scott) 189 Runden, Zündungsschaden.

Velocette (Thorp/Boyce) 157 Runden, Getriebeschaden.

Corner

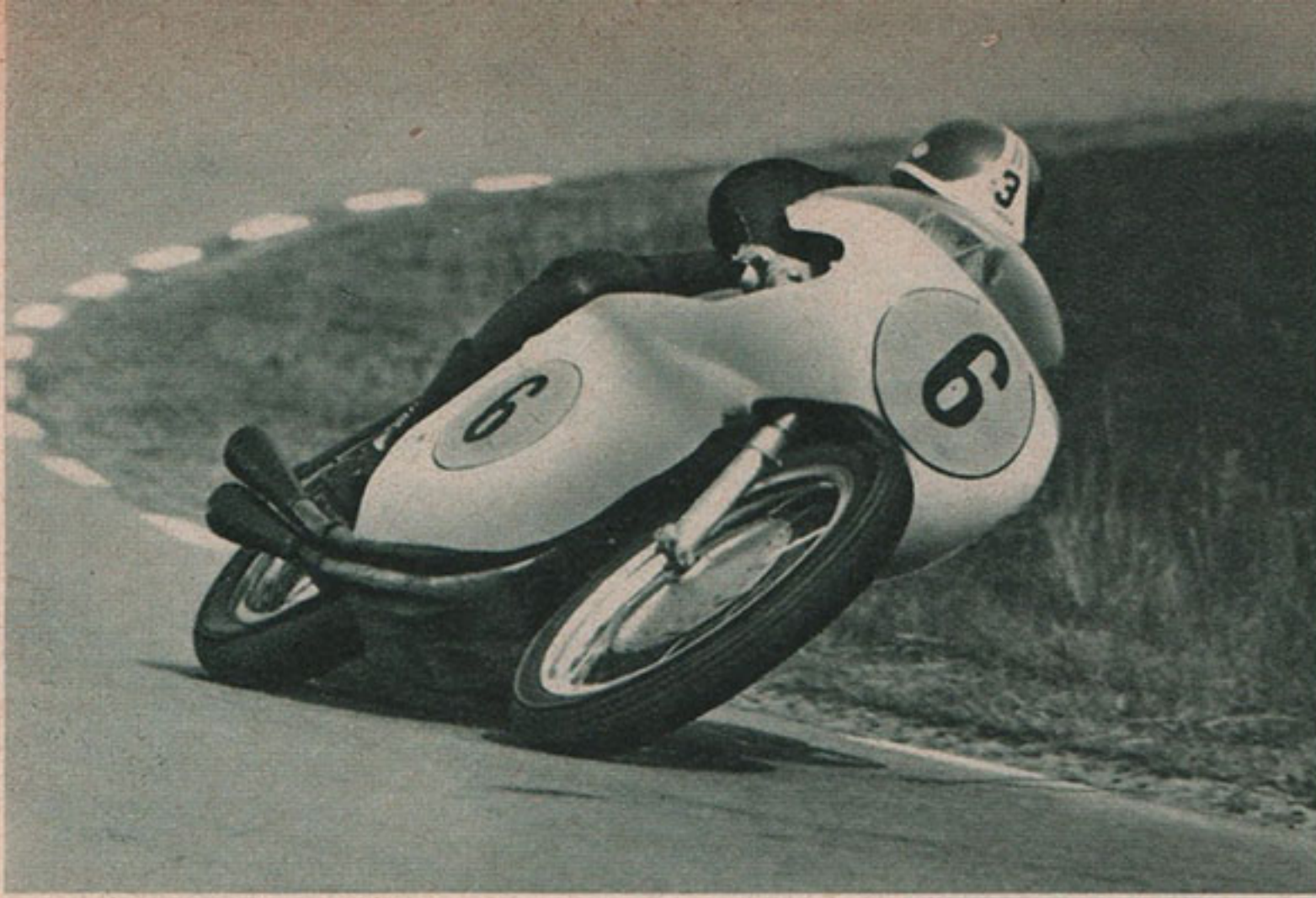
KÜMMERN WIR UNS MAL UM REIFEN

(Fortsetzung von Seite 407)

gehen. Es ist eine Art serienmäßiger Feinstprofilierung, die uns auf Schmiere und Wasser zugute kommen soll. Schauen wir wieder Bild 2 unseres Versuchs an: je feiner die Unterteilung, desto besser die Haftung. Doch wiederum darf das auch nicht so weit gehen, daß die Stabilität leidet. Die Blöcke sollen sich also „festsaugen“.

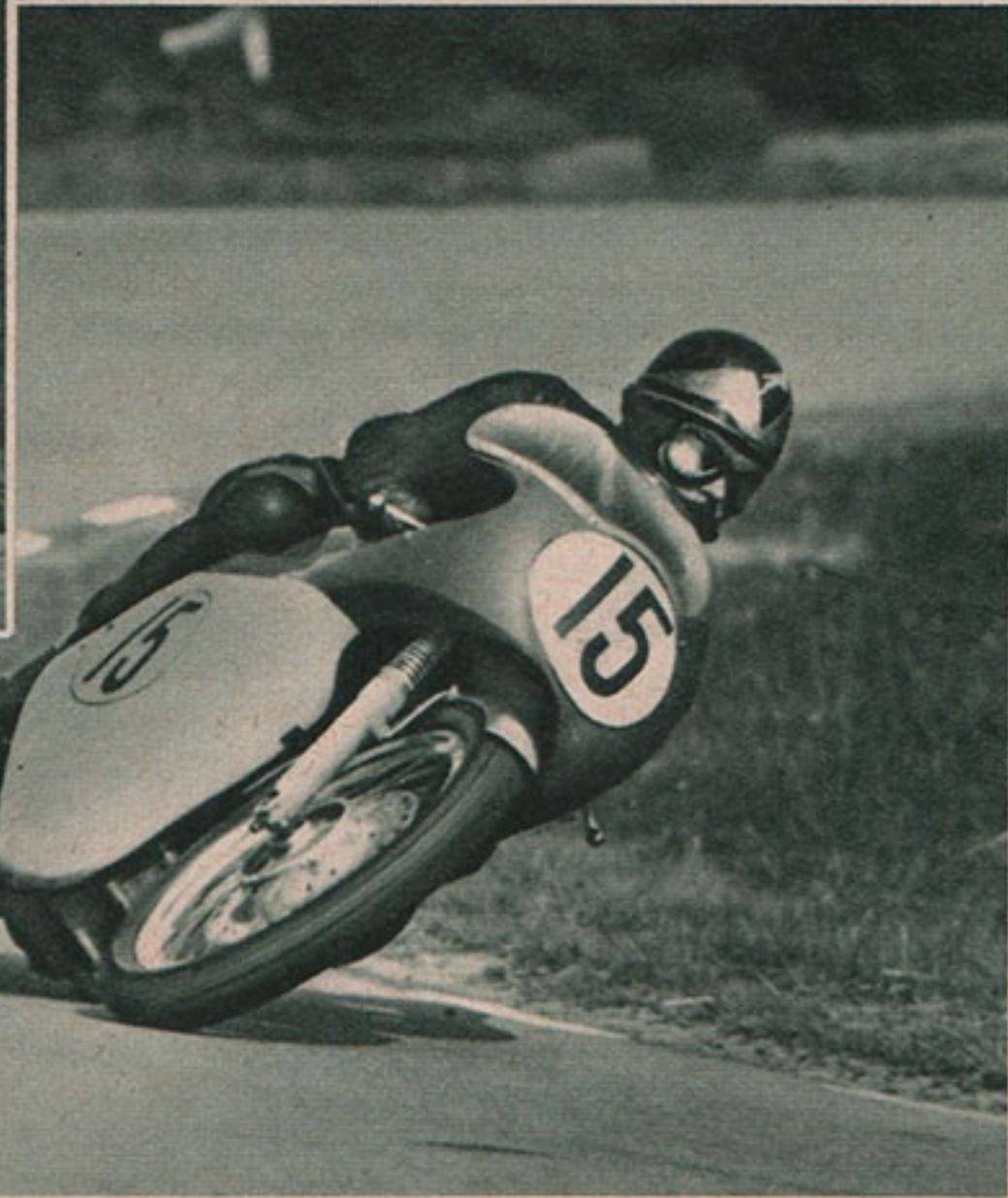
Um auf die nötige Mittelnut noch einmal zurückzukommen: bei den Metzeler Block C-Reifen konnten wir stets etwa 2000 km beim Gespann den Lenkungsdämpfer vollkommen offenlassen, eine derart starke Geradeausführung bewirkte diese Mittelnut des Reifens auf dem Vorderrad! Erst wenn das Profil so weit abgefahren war, daß die Kanten der Blöcke sich rundeten und die Reifenrundung flacher wurde, zogen wir den Dämpfer etwas an, jedoch nur sehr wenig. Bei Reifen mit Mittelsteg oder gezackt ausgeführter Mittelnut mußten wir den Lenkungsdämpfer von Anfang an leicht anziehen! Das ist doch ein wirklich guter Beweis — jedoch auch ein Hinweis darauf, daß die Haftung und Führung eines Reifens solange gut ist, solange die K a n t e n der Profilblöcke gut sind.

(Wird fortgesetzt)



WELTMEISTERSCHAFTSLAUF IN ASSEN

(Fortsetzung von Seite 405)



Jim Redman auf der Honda — nur einen halben Meter dahinter Phil Read auf der neuen luftgekühlten Zweizylinder-Drehschieber-Yamaha, so schießen beide die Zielgerade entlang in die achte Runde; in der Reihenfolge der anderen hat sich inzwischen nichts geändert.

Und mit ca. 10 Metern vor Redman kommt abermals Read aus dieser Runde zurück; er hat sich also wieder von Redman absetzen können! Wieder sehen wir einen großartigen Kampf zwischen den beiden, denen Schneider und Bryans folgen. Dahinter dann Frank Perris, der seinen Team-Kameraden Anderson wieder auf den sechsten Platz gedrängt hat, und nach einer weiteren großen Pause folgen van Dongen/MZ und Avery/EMC.

Es ist nicht zu glauben: wiederum 10 Meter Abstand zwischen den beiden an der Spitze — aber nun ist wieder Redman vorn, als sie in die 10. Runde gehen. Das Feld hat sich mittlerweile stark auseinandergezogen, denn dem Tempo der beiden Führenden, die eine Rekordrunde nach der anderen hinlegen, ist keiner gewachsen. Bryans mit der Honda ist etwas näher an Schneider herangekommen und in der 11. Runde gelingt es Anderson, an Perris vorbeizugehen. Auch Bryans kann sich in dieser Runde noch vor Bert Schneiders Suzuki auf den dritten Platz schieben. Kasuya mit der dritten Werks-Honda liegt als Siebter hinter Anderson und Perris.

Jim Redman aber, der mit 137,442 km/h noch eine ganz schnelle Runde präsentiert, zeigt an diesem Tag in drei Rennen, daß er einer von den ganz, ganz Schnellen ist und daß er in diesem Jahr eine Form erreicht hat, die er in den zurückliegenden Jahren noch nie hatte: während Bryans und Schneider weiterhin verbissen um den dritten Platz kämpfen und Schneider vor Bryans in die 14., die letzte Runde geht, hat sich Redman noch weiter von Read absetzen können. Und mit sechs Sekun-

den Vorsprung vor dem Yamaha-Fahrer gewinnt er, zum drittenmal an diesem Tage, auch dieses Rennen für Honda.

Phil Read, der auch in diesem Lauf sein großes fahrerisches Können ebenso wie die Leistungsfähigkeit seiner so simpel aussehenden Yamaha unter Beweis stellen konnte, wird Zweiter, und Ralph Bryans gelingt es doch tatsächlich noch, seine Honda auf den dritten Platz vor Bert Schneiders Suzuki zu bringen. Danach folgen Anderson und Perris, beide auf Suzuki.

Ein großer Tag also nicht nur für Jim Redman, der alle drei Rennen, in denen er startete, gewann — ein großer Tag auch für Honda, die alle vier beschickten Klassen gewannen. Und das gegen eine wirklich nicht leichte Konkurrenz!

Ergebnis:

1. J. Redman (Honda) mit 135,336 km/h; 2. P. Read (Yamaha); 3. R. Bryans (Honda); 4. B. Schneider (Suzuki); 5. H. Anderson (Suzuki); 6. F. Perris (Suzuki); 7. J. Kasuya (Honda); 8. C. van Dongen (MZ); 1. Runde zurück: 9. R. Avery (EMC); 10. G. Visenzi (Honda); 11. W. Scheimann (Honda). — Schnellste Runde: J. Redman (Honda) mit 137,442 km/h.

Links: Caldarella, der junge und nach wie vor erfolgversprechende Argentinier, der in Assen wieder auf der 500er Gilera-Four saß, jedoch mit Maschinenschaden aufgeben mußte. Daneben Paddy Driver, der langsam wieder zu seiner alten Form aufzurücken scheint und der in diesem Lauf Dritter wurde, nachdem er im Rennen der 350er den vierten Platz erobert hatte.

Unten: Im linken Bild Recktenwald mit der 500er Norton (27) vor Alberto Pagani, der zum ersten Male auf einer Werks-Bianchi saß (Nr. 3), und Ernst Hiller (26) auf Norton; Hochachtung vor diesen deutschen Privatfahrern, die immer wieder in sportlichem Ehrgeiz gegen die internationale Spitzenklasse der Werksfahrer antreten! Im rechten Bild Remo Venturi, der mit der Bianchi in der Halbliterklasse Zweiter hinter Mike Hailwood auf der MV werden konnte.

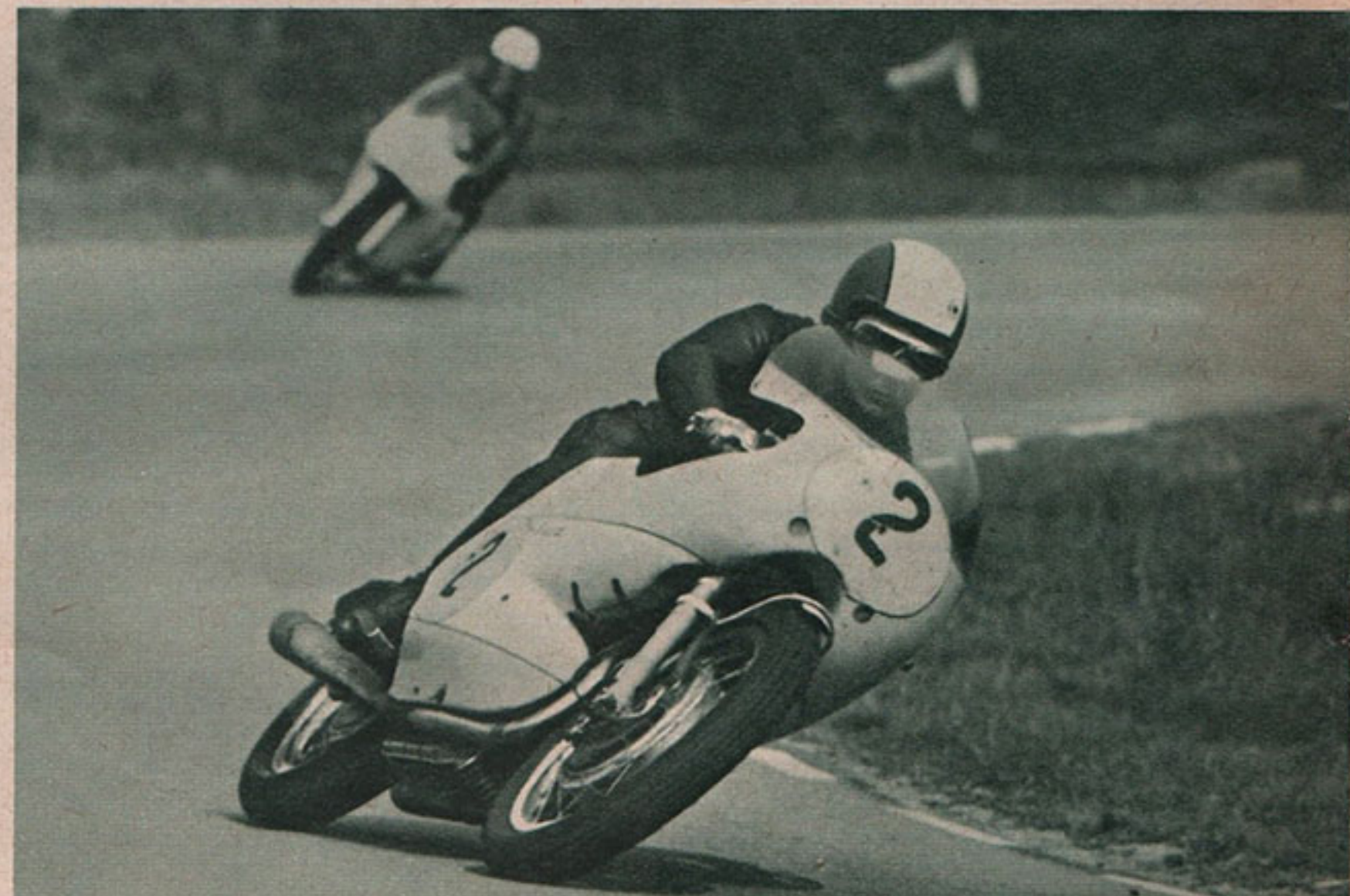
Klasse bis 500 ccm

Am Start zum letzten Solo-Rennen des Tages stehen nun die Fahrer der Halbliterklasse. Mike Hailwood, der auch hier wieder die beste Trainingszeit fuhr, mit der MV Agusta in der ersten Reihe. Neben ihm Benedicto Caldarella auf der Gilera und Remo Venturi auf der Bianchi. Dahinter dann Derek Minter mit seiner Norton, Paddy Driver auf einer Kirby-Matchless, und Mike Duff, ebenfalls auf einer Matchless.

Gewohntes Bild in dieser Klasse: Hailwood schießt als Erster davon, als das Startzeichen gegeben wird, gefolgt von Paddy Driver und dem jungen Argentinier Caldarella.

Als die Spitzengruppe, geführt von Hailwood, aus der Kurve vor Start und Ziel herauskommt, fährt Caldarella auf den Rasen raus und führt einen recht gefährlich aussehenden Tanz auf. Er schleudert mehrmals von rechts nach links und umgekehrt, kann die Maschine aber, auf dem zweiten Platz liegend, wieder abfangen — ja er lächelt sogar noch über sein Mißgeschick, das ihm

(Schluß auf Seite 420)



JWS
die zuverlässige Kette

Gedanken vor der IFMA 1964

Als sich die verantwortlichen Männer der Industrie in den zurückliegenden Jahren, 1960 und 1962, dazu entschlossen, im Herbst eine Internationale Ausstellung von Zweirädern als IFMA in Frankfurt durchzuführen, erschien das vielen als eine Fehlentscheidung – und eine Fehlinvestition obendrein: was wollte die – der Zahl der Herstellerbetriebe nach zu urteilen – so stark reduzierte Zweiradwirtschaft auf den Ständen zeigen, wer sollte sich, nachdem die Verkaufsziffern für alle motorisierten Zweiräder oberhalb des Mopeds so rapide zurückgegangen waren, als Händler oder potentieller Käufer für das verbliebene Angebot interessieren – wie sollten sich die Aufwendungen für diese Ausstellung lohnen – wer sollte den Optimismus honorieren, dem sie Ausdruck verlieh?

Die Männer, die in jenen Jahren unbeirrbar daran glaubten, daß auch in der Bundesrepublik die Zeit wiederkommen werde, in der Motorrad und Motorroller, freilich unter teilweise ganz neuen Aspekten und unter besonderer Berücksichtigung ihres sportlichen Wertes, einen festen Platz und einen stetigen Absatz neben dem Automobil haben würden – diese Männer haben recht behalten. Wenn für den Herbst dieses Jahres turnusmäßig wieder eine IFMA – erstmals in Köln – angesetzt wurde, dann bedarf es keiner weitausholenden Bemühungen, ihre Berechtigung, ihre Notwendigkeit nachzuweisen. Nicht sprunghaft zwar, aber dafür ganz stetig hat sich besonders im Verlauf der letzten

beiden Jahre die Situation in der deutschen Zweiradwirtschaft auch auf den Sektoren, die jahrelang mit Fug und Recht als „notleidend“ bezeichnet werden konnten, geändert. Man fährt wieder Motorrad!

Vieles hat zusammengewirkt, bis es zu dieser Feststellung kommen konnte: das ständig zunehmende Interesse am Sport mit Motorrädern in mannigfaltigen Formen, der Wunsch nach einem sportlichen, individuellen Fahrzeug, das trotz technischer Hochentwicklung in Anschaffung und Betrieb erschwinglich ist, die Erkenntnis, daß die unbestreitbare Witterungsabhängigkeit häufig gering wiegt gegenüber der Wendigkeit und dem geringen Raumbedarf des motorisierten Einspurfahrzeugs im hektischen Stadt- und Vorortverkehr unserer Tage, dazu belangreiche Entwicklungsfortschritte im Motoren-, Getriebe- und Fahrwerksbau – und nicht zuletzt die Ausräumung all dessen, was viele Jahre lang in der breiten Öffentlichkeit sich in einer Aversion insbesondere gegen das Motorrad niederschlug.

Sicherlich hat es nach dem Krieg in Westdeutschland keine Zweirad-Ausstellung gegeben, die sich auf eine so gesunde Basis stützte wie die IFMA 1964 in Köln. Weder bestimmt eine überhitzte Konjunktur, durch akuten Nachholbedarf ausgelöst, das Programm der Hersteller – noch zwingt eine latente Krisenstimmung zur Zurückhaltung hinsichtlich Modellzahl, technischem Aufwand und Preisgestaltung:



tung: die IFMA 1964 wird das Schaufenster einer gesunden deutschen Zweirad-Wirtschaft sein; und es wird nicht an Besuchern fehlen, die in dieses Schaufenster einen interessierten Blick werfen möchten – um im Anschluß daran bei ihrem Händler als Käufer in den Läden zu treten!

Zur IFMA diese Mitteilung an unsere Geschäftsfreunde

Zur Internationalen Fahrrad- und Motorrad-Ausstellung Köln vom 16.—20. September 1964 bringt „DAS MOTORRAD“, Deutschlands älteste und führende Motorrad-Fachzeitschrift für Fahrer, Händler und Werkstätten, 2 Spezialausgaben. „DAS MOTORRAD“ er-

scheint 14-täglich mit einer Auflage von über 40000 Exemplaren. Die Hefte zur IFMA werden im Umfang erweitert und in der Auflage stark erhöht.

Heft 19 erscheint am 12. September 1964 als Hauptausgabe

Heft 20 erscheint am 26. September 1964 als Berichtsheft

Achtung!

Der Anzeigenschluß für Heft 19 ist am 27. August

Der Anzeigenschluß für Heft 20 am 10. September 1964

Die Anzeigenpreise bleiben unverändert und erfahren keine Preisangleichung an die erweiterten und erhöhten Auflagen. Farbige Anzeigen sind möglich. Sonderwünsche werden, soweit durchführbar, berücksichtigt. Frühzeitige Festlegung ist erforderlich. Der zur Zeit gültige Anzeigentarif Nr. 10 bleibt auch für die IFMA-Ausgaben in Kraft. Unsere Preise:

1/1	1/2	1/4	1/8	1/16	1/32	Seite
1595.-	797.50	398.75	199.50	99.70	49.85	DM

Farbzuschlag für 2. Farbe (rot) 25%. Die 2. Farbe steht nur in begrenztem Umfang und nur auf bestimmten Seiten zur Verfügung.

Unsere Rabatte:

Bei	3	6	13	26	Anzeigen innerhalb 12 Monaten
	5	10	15	20%	Nachlaß

Bestellen Sie jetzt Ihre Anzeigen zur IFMA! Noch können wir für gute Placierung sorgen. Wir erwarten gern Ihren Bescheid.

MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH, 7 Stuttgart 1, Postf. 1042

Telefon 22 41 41 Fernschreiber 07-22036 Telegramm-Anschrift Motorpresse Stuttgart

WELTMEISTERSCHAFTSLAUF IN ASSEN

(Schluß von Seite 418)

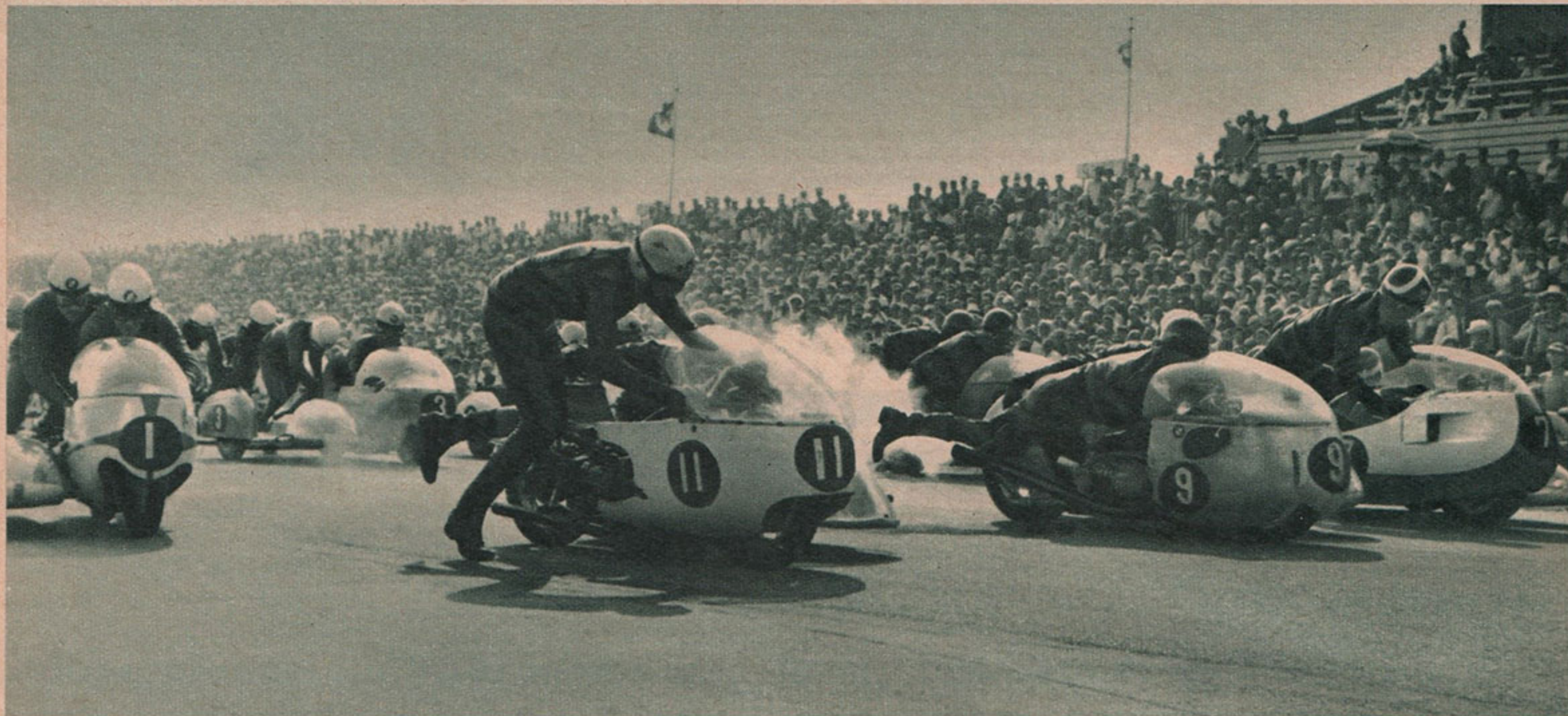
in dem Augenblick zustieß, als er gerade an Hailwood vorbeigehen wollte. Phil Read folgt an dritter Stelle, vor Paddy Driver, Mike Duff und Derek Minter.

Als Hailwood in die dritte Runde geht, hat er bereits Abstand zu Caldarella gewonnen, und Minter hat sich auf den fünften Platz hinter Read und Driver geschoben. In der vierten Runde liegt Hailwoods MV bereits acht Sekunden vor Caldarellas Gilera. Dann folgen Read und Driver und — Remo

Venturi, der sich nach einem großartigen Spurt mit der Bianchi-Zweizylinder auf den fünften Platz setzen konnte, während Derek Minter mit seiner Norton an die Boxe muß. Eine Runde später führt Mike bereits mit 11 Sekunden vor Caldarella, und hinter Venturo liegt Frantisek Stastny mit der Jawa — aber leider muß nun er an die Boxe.

23 Sekunden beträgt der Vorsprung Hailwoods vor Caldarella, als er in die neunte Runde geht. Allerdings kommt der Argentinier mit Zündaussetzern,

er stoppt die Maschine und schiebt sie zurück zur Boxe. Venturi ist aufgerückt und liegt jetzt hinter Read auf dem vierten Platz. Aber eine Runde später — Mike vergrößert seinen Vorsprung immer mehr — liegt Venturi mit der Bianchi bereits an zweiter Position und Read scheint Schwierigkeiten zu haben. In der 12. Runde führt Hailwood mit einer Minute vor Venturi, der inzwischen 10 Sekunden gegenüber Read herausgefahren hat. Der muß in der 15. Runde an die Boxe, nimmt allerdings kurze Zeit später das Rennen wieder auf. Dadurch hat sich Paddy Driver auf den dritten Platz schieben können, gefolgt von Jack Ahearn/Norton und Fred Stevens/Matchless. Mike Hailwood aber baut bis zur 17. Runde seinen Vor-



=====**DIESER RAT IST GOLDES WERT!**=====

Helmut Hütten

Schnelle Motoren — seziert und frisiert

Die „Schnellen Motoren“ sind kein theoretisches Lehrbuch, sondern ein Überblick über den modernen Wagen-, Boots- und Motorradhochleistungsmotor mit einer großen Zahl von Beispielen. Helmut Hütten, der bekannte Renn-Ingenieur und Konstrukteur schnellster Triebwerke legt von seinem bereits berühmt gewordenen Buch „Schnelle Motoren — seziert und frisiert“ die 4. vollkommen neu bearbeitete Auflage vor. Damit ist diese Motoren-Bibel wieder auf dem neuesten Stand der Technik. Hütten kennt sein Metier und ist geradezu immun gegen Fehlurteile, denn: Er ist nicht nur Theoretiker, sondern fährt selbst Rennen auf zwei und vier Rädern. Er ist Lizenzfahrer der 500-ccm-Motorradklasse und mehrfacher Klassensieger auf dem Nürburgring. Er ist Renndienstleiter in der Mineralölindustrie. Seinen großen Erfahrungsschatz hat Dipl.-Ing. Hütten aus der Praxis gewonnen. Zahlreichen Rennen und mit größter Härte durchgeführten Tests verdankt er sein reiches Wissen. Sein Rat ist, im wahrsten Sinne des Wortes, Gold wert.

4. völlig neubearbeitete und erweiterte Auflage, 577 Seiten, 5 Ausschlagtafeln, 392 Abb., Ganzl., DM 22.—

Das Buch der tausend Tips für Konstrukteure, Ingenieure und alle sportbegeisterten Fahrer!

Bitte senden Sie nebenstehenden Bestellschein an uns ein. Lieferung erfolgt sofort.

MOTOR-PRESSE-BUCH · 7 STUTTGART 1



Bestellschein

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

Bitte liefern Sie mir sofort — ab DM 28.— portofrei:

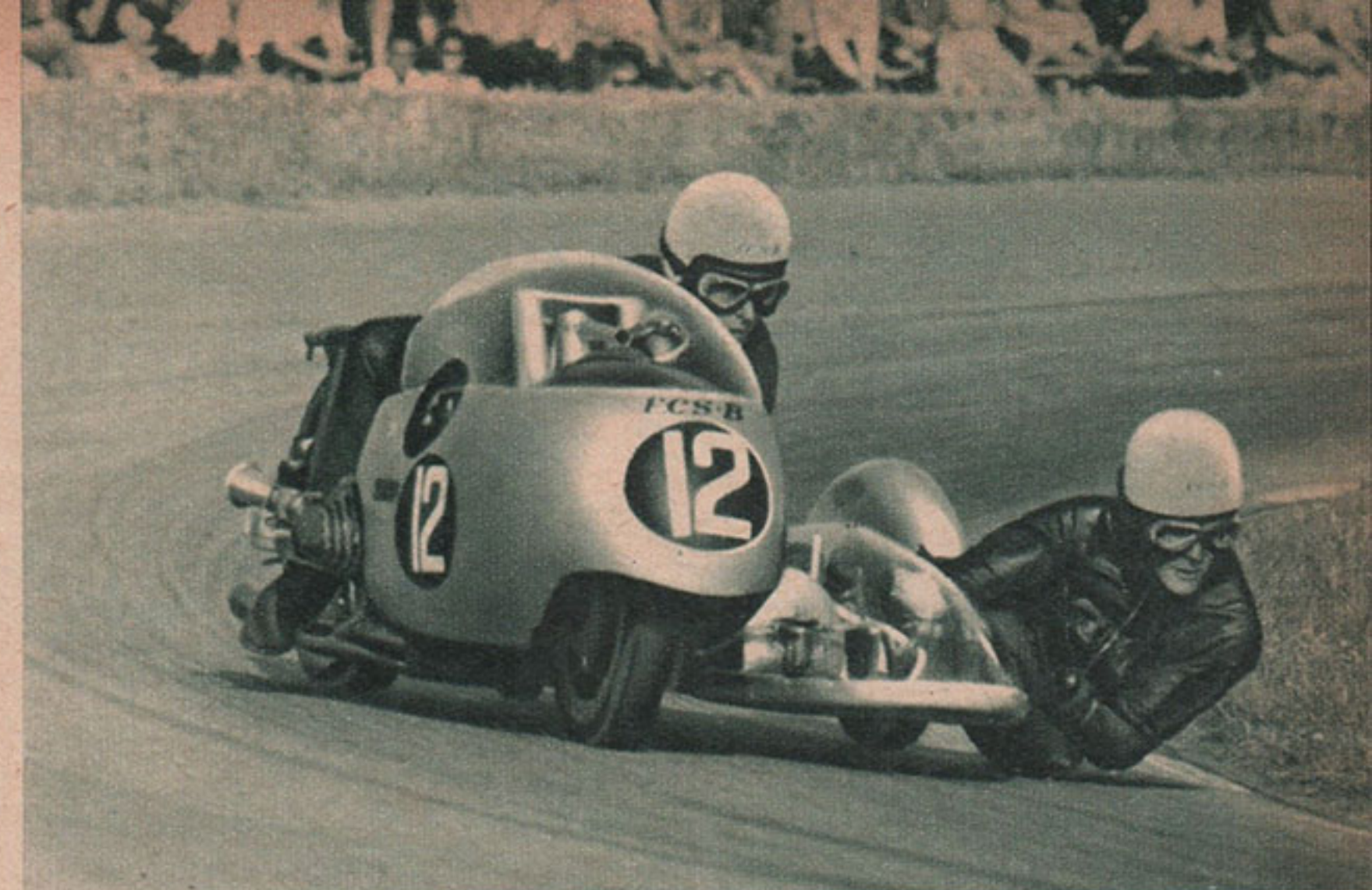
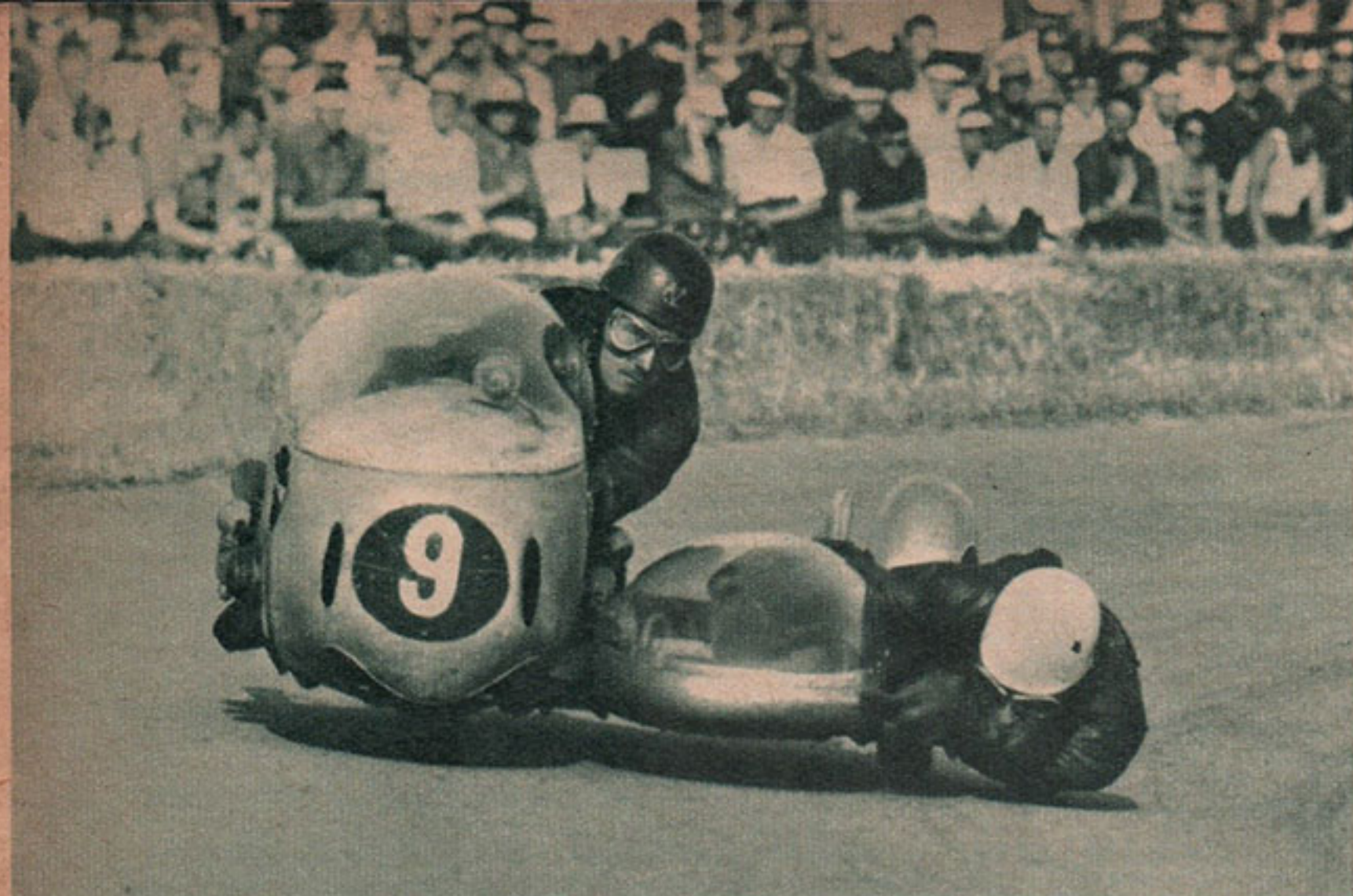
..... Expl. Hütten, **Schnelle Motoren** **DM 22.—**

Liefern Sie per Nachnahme Ich zahle nach Erhalt

Vor- und Zuname _____

Postleitzahl _____ Ort _____

Straße und Hausnummer _____ Mo 15



sprung vor Venturi bis auf 1 Minute und 15 Sekunden aus.

In der Reihenfolge Hailwood/MV, Venturi/Bianchi, Driver/Matchless und Ahearn/Norton passieren die ersten Vier dann schließlich nach 20 Runden das Ziel.

Ergebnis:

1. M. Hailwood (MV Agusta) mit 140,956 km/h; 2. R. Venturi (Bianchi); 3. P. Driver (Matchless); 4. J. Ahearn (Norton); 1 Runde zurück: 5. F. Stevens (Matchless); 6. P. Read (Matchless); 7. A. Pagani (Bianchi); 8. D. Shorey (Norton); 9. W. Scheimann (Norton); 10. K. Rektenwald (Norton); 11. F. Stastny (Jawa); 12. E. Hiller (Norton). — Schnellste Runde: M. Hailwood (MV Agusta) mit 144,759 km/h.

Das letzte Rennen: die Gespanne

Das Rennen der Seitenwagengespanne beschließt dann diesen wunderschönen Renntag. Mit der schnellsten Trainingszeit stehen Pip Harris auf der BMW, Florian Camathias mit seiner Gilera und Chris Vincent mit seinem BMW-Gespann in der ersten Startreihe, hinter ihnen Max Deubel und Fritz Scheidegger, und in der dritten Reihe Georg Auerbacher, Otto Kölle und Colin Seeley — alle auf BMW.

Linke Seite: Start der Gespanne; Nr. 11 Pip Harris (BMW), Nr. 9 Chris Vincent (BMW), Nr. 7 Camathias mit dem Gilera-Gespann, Nr. 1 Deubel/Hörner, Nr. 3 Auerbacher.

Rechte Seite: Nr. 9 ist Engländer Chris Vincent, der in Assen Zweiter der Gespannklasse werden konnte, und Nr. 12 war diesmal die Startnummer von Colin Seeley, dessen Gespann noch immer die Bezeichnung FCS (Fath/Camathias-Spezial) aus dem Vorjahr trägt, als es noch Camathias gehörte! Ob er den Verkauf jetzt manchmal ein wenig bereut? Leica-Fotos: Ben

Deubel, Seeley und Camathias setzen sich beim Start an die Spitze, aber aus der ersten Runde kommt Colin Seeley (mit der Vorjahresmaschine von Camathias) in Führung vor diesem und vor Vincent, Deubel, Scheidegger, Harris, Kölle und Auerbacher zurück. Eine Runde später geht Scheidegger vor Deubel auf den vierten Platz, und in der dritten Runde gelingt es Chris Vincent, Camathias mit seinem Gilera-Gespann auf den dritten Platz zu verweisen. Zwei Engländer also nun auf den ersten Plätzen!

In der fünften Runde stoppen wir Seeley fünf Sekunden vor Vincent, acht Sekunden vor Camathias, 17 Sekunden vor Scheidegger und zwanzig vor Deubel. Als dann die Spitze, angeführt noch immer

von Colin Seeley, in die achte Runde geht, fehlt Camathias, der erst nach Scheidegger und Deubel kommt und an der Boxe hält. Seeley baut seinen Vorsprung weiter aus, und als er die neunte Runde beginnt, liegt er 16 Sekunden vor seinem Landsman Vincent und 27 vor Fritz Scheidegger. Max Deubel folgt gar erst 38 Sekunden später an vierter Stelle. Harris fehlt, und so liegt Otto Kölle nun auf dem fünften Platz, Auerbacher ist Sechster. Bis zur 13. Runde ändert sich an diesen Positionen nichts, erst in der letzten Runde, der 14., gelingt es Fritz Scheidegger, an dem offenbar nicht mehr ganz einwandfrei laufenden BMW-Gespann von Chris Vincent vorbeizugehen und sich auf den zweiten Platz zu setzen. Colin Seeley aber gewinnt unangefochten mit einem Start-Ziel-Sieg dieses Rennen. Vincent wird Dritter vor Deubel, Kölle und Auerbacher. Womit die BMW also mal wieder im Ziel unter sich sind. Ben

Ergebnis:

1. C. J. Seeley (FCS-BMW); mit 126,0 km/h; 2. C. J. Vincent (BMW); 3. F. Scheidegger (BMW); 4. M. Deubel (BMW); 5. O. Kölle (BMW); 6. G. Auerbacher (BMW); 1 Runde zurück: 7. A. Butscher (BMW); 8. B. Snajder (BMW); 9. H. Wohlfahrt (BMW). — Schnellste Runde: C. J. Seeley (BMW) und C. J. Vincent (BMW) mit 127,8 km/h.



50 ccm Klassensieg

durch Horst Rotermundt auf VICTORIA 166

2 Goldene Mannschaftspreise, 9 Gold-, 3 Silbermedaillen bei der

Internat. 3-Tagefahrt

Ein sensationeller Erfolg in der Klasse der schnellen kleinen Bienen — in schwerstem Gelände, bei internationaler Konkurrenz, unter klassischen 6 Tagefahrt-Bedingungen. Der überzeugende Beweis für fahrerisches Können und

für die Spitzenqualität des Materials — für Maschinen mit Vollblut-Triebwerken, spritzigem Temperament und mehr als gesunder Lebensdauer. Geboren in einem Werk mit jahrelangen Erfahrungen im Rennmaschinenbau.

Typ 166

Hummel / Vicky

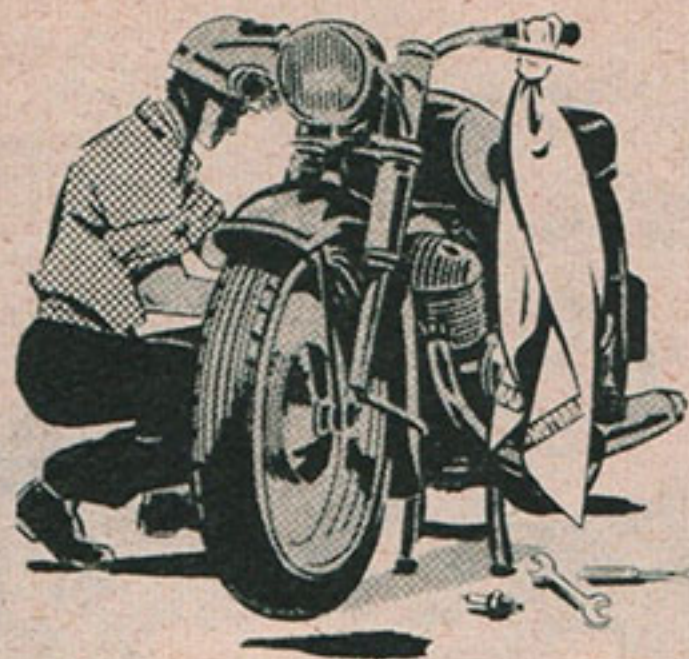
4,6 PS
80 km/h
5 Gänge

ZWEIRAD UNION

VICTORIA

DKW

EXPRESS



Das Geheimnis des gelben Schals

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

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

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

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

Möchten auch Sie den gelben Schal?

Sie bekommen ihn ganz einfach.

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

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

GUTSCHEIN

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

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

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

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

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

Name, Vorname
Postleitzahl, Ort
Straße, Nr.

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

Mo15



DKW-Telegabel hat Spiel

An meiner DKW RT 250/2 haben die Führungsbuchsen der Vordergabel ziemlich viel Spiel. Auf Anfragen im Handel wurde mir gesagt, daß es diese Buchsen nicht gäbe, daß vielmehr die Gabel getauscht werden müßte. Ist das richtig oder kann man sich doch irgendwo mit Buchsen versorgen? R. B. in H.

Unseres Wissens hat es die Führungsbuchsen für die Holme der DKW-Telegabel nie einzeln gegeben, weil diese nach dem Einpressen genau fluchtend ausgerieben werden mußten. Dazu gehört unbedingt Spezialwerkzeug. DKW hatte daher Austausch-Holme im Handel.

Diese Holme können Sie ohne besondere Hilfsmittel montieren. Es empfiehlt sich, darauf zu achten, daß die Abschlußmanschetten noch einwandfrei sind, sonst funktioniert die Luftdämpfung nicht mehr. Achten Sie ferner auf die richtige Lage der Feder und des Dämpfungsstabes. Dieser muß 65 mm aus dem unteren Ende der Feder herausragen. Ölfüllung: 100 ccm Motorenöl SAE 20 pro Federbein.

Was ist „Maxi-Sport“?

Vor einiger Zeit kaufte ich mir ein Motorrad mit Maxi-Motor und italienischem Rahmen. Gabel und Vorderrad sind von Ducati, der Hersteller des Rahmens ist unbekannt. Wer hat eigentlich mal für den Maxi-Motor einen Sportrahmen gebaut? Bei der Maschine waren keine Papiere, die aber vielleicht noch zu bekommen sind. Wenn ich nun die Maschine hier in Deutschland als Eigenbau zulassen will, komme ich damit ohne Schwierigkeiten durch den TÜV? F. H. in P.

Eine Maxi-Sport mit Sonderrahmen hat es niemals gegeben. Wir müssen also annehmen, daß die von Ihnen gekaufte Maxi ein sogenannter Eigenbau ist. Wir können natürlich von hier aus nicht sagen, um welches Fabrikat es sich bei dem Rahmen handelt. Ihnen bleibt also gewiß nur der Weg offen, dort nachzufragen, wo Sie die Maschine gekauft haben, um dann weiter nach Ersatzteilen forschen zu können.

Wenn Sie ein solches aus Teilen mehrerer Fabrikate zusammengesetztes Motorrad wieder betriebsklar gemacht haben, führt kein Weg am TÜV vorbei. Selbst wenn Sie noch die alten Papiere der Maschine auftreiben können, müssen Sie zum Technischen Überwachungs-Verein, um die Maschine abnehmen zu lassen. Das kann unter Umständen viel Ärger bringen.

Batteriezündung ohne Lichtmaschine

Für meine DKW 200 ccm-Moto Cross-Eigenbau brauche ich einen Tip. Wie kann ich den Motor mit Batterie, ohne Lampe, starten? Bisher mußte ich anschieben, und das ist ja auch nicht das bequemste. H. E. in A.

Wir nehmen an, daß Sie mit Ihrer RT 200/3 ohne Lichtmaschine fahren. Die Schaltung der Elektrik sieht dann folgendermaßen aus:

Batterie minus auf Masse. Batterie plus zur Zündspule Klemme 15. Dazwischen muß ein einfacher Zugschalter zum Ein- und Ausschalten gelegt werden. Von Zündspule Klemme 1 zum Unterbrecher. Mit dieser Schaltung springt Ihre RT 200/3 mit dem Kickstarter an.

Florett fährt nur 500 m

Mein Florett, welches ich gebraucht gekauft habe (ohne Betriebsanleitung), will einfach nicht weiter als ca. 500 m laufen. Es hat jetzt etwa ein Vierteljahr gestanden, km-Stand 5000. Ich habe bereits den Tankdeckel untersucht, dessen Belüftung funktioniert einwandfrei. Auch sonst ist alles in Ordnung. Selbst Vergaserputzen brachte keine Abhilfe. H. M. in P.

Nachdem das Florett bei Ihnen ein Vierteljahr gestanden hat, ist praktisch nur denkbar, daß sich im Tank Verunreinigungen absetzen konnten, die jetzt die Benzinzufuhr unterbrechen. Ziehen Sie den Benzinschlauch vom Vergaser und schrauben Sie den Messingstutzen für diesen Schlauch vom Vergaser ab. Darinnen ist ein winziges Sieb, welches sicher zugesetzt ist. Außerdem wird Ihnen nichts anderes übrigbleiben, als mal den Tank abzunehmen und gründlich auszuspülen.

Adler M 200 Einstellung

Für mein drittes, frisch gekauftes Pferdchen im Stall benötige ich folgende Angaben: Wieviel Öl hat's im Bauch (Getriebe), welcher Zündzeitpunkt und welche Vergasereinstellung sind vorgesehen? Es hört auf den Namen Adler M 200 und ist im Jahre 1953 geboren. R. E. in W.

Das Pferdchen mit dem Namen M 200 möchte gern, daß 1 l Öl in seinem (Getriebe-) Bauch gluckert, daß die 11,4 Teilpferdchen 22° = 2,45 mm vor O.T. geweckt werden und daß diesen das Futter nach folgender Ration zugemessen wird:

- Hauptdüse 110 (Einfahrzeit 115)
- Nadeldüse 2,65
- Nadelposition 1
- Gasschieber 4
- Leerluftschraube 3/4-1 1/2 Umdrehungen offen.

Wie wird das Amperemeter geschaltet?

Nach einer Generalreparatur meiner Maschine hat sich in der elektrischen Anlage ein Fehler eingeschlichen, dem ich noch nicht auf die Spur gekommen bin. Wenn ich bei stehendem Motor einen Verbraucher einschalte, dann schlägt das Amperemeter auf „minus“ aus. Bei laufendem Motor geht der Zeiger nun aber nicht auf „plus“, sondern immer weiter in die falsche Richtung, bis zum Anschlag. Die Lichtmaschine liefert aber Strom, denn der Motor läuft auch bei abgeklemmter Batterie, das Amperemeter zeigt in diesem Falle „Null“ an. Ich nehme an, daß ich mich beim Anschließen der Amperemeter-Kabel etwas geirrt habe, wie muß das nun richtig sein? Das Amperemeter kann ja nicht defekt sein, das würde sich doch anders äußern. U. H. in Z.

Die richtige Schaltung des Amperemeters ist wie folgt: Der eine Anschluß geht direkt an die Batterie, der andere Anschluß führt zu sämtlichen Verbrauchern und der Lichtmaschine. Mit anderen Worten, an der Leitung vom Amperemeter zur Batterie darf weder ein Verbraucher noch die Lichtmaschine hängen.

MOTORRAD-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

Sofortige Einschaltung, kleine Preise
günstige Rabatte

ADLER

**Frankfurter Topf-Hochleistungsschall-
dämpfer** für alle Adler-Zweizylinder. Rostfrei und mit
hervorragender Leistung DM 58,50 per Stück. Zahlungs-
erleichterung durch unser zinsfreies Ratensystem. Fordern
Sie unverbindlich unsere Bildprospekte an. **SCHALL-
DÄMPFER** Direktversandh. 8228 Freilassing Obb. Postf. 376

Adler MB 200, Bauj. 54, leicht defekt, für
DM 70.—. Dr. Quinkenstein, 665 Homburg
(Saar), Robert-Koch-Straße 18. 40 518

Verkaufe Adler MB 250, Bauj. 1955. Ma-
schine in bester Verfassung. Verkauf we-
gen Maschinenwechsel, Preis DM 300.—.
Alfred Wagner, 8501 Allersberg, Schlesier-
straße 8. 40 514

Verk. Adler MB 200, gepfl. Zust., TÜV
Nov. 65, mit Ersatzmotor, Preisidee DM
330.—. M. Leyens, 5166 Kreuzau/Rhld.,
In der Au 12. 40 497



Verkaufe Adler MB 250,
2-Vergasermotor, 28er
Bing-Verg., Motor ge-
neralüberh., RS-Kolben
neu, mit neuem Zylind-
er, Kupplung neu, Ge-
triebe überh., Rennbank und Alu-Kot-
flügel, 90% bereift, Preis DM 500.—. Her-
bert Krütt, 5 Köln-Sülz, Blankenheimer
Straße 27. 40 472

Verkaufe MB 200 Sport, TÜV bis April
1966, Austauschmotor mußte beschafft
werden! Christoph Rüb, 6791 Mittelbrunn,
Hauptstraße 78. 40 388

Eilt! Suche für Adler MB 250 Motor, nur
in bestem Zustand (auch ohne Getriebe).
Hermann Zellner, 823 Bad Reichenhall,
Avenstraße 31. 40 387



MB 250,
besten Zustand, Verklei-
dung, gegen Gebot.
Näheres Telefon Rothen-
burg o. Tbr. 814. 40 556

Suche defekte Adler Sprinter oder nur
Sprinter-Fahrgestelle. Wolfgang Aust,
1 Berlin 13, Mäckeritzstraße 14. 40 386

AERMACCHI

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

Aermacchi Ala Verde, Bauj. Dez. 62,
10 000 km, neuwertig, umständeh. ca. 40%
unter Neupreis zu verk. Zuschr. unter
M 4307 an „das MOTORRAD“, 7 Stutt-
gart, Postfach 1042. 40 537

AJS

A.J.S. Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
40 398

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

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

Verkaufe CSR wie neu. Bauj. 62, neue
Kurbelw. u. Kolben, DM 1900.—. J. Voß,
28 Bremen, Kohlhöckerstraße 29. 40 527

Erstkl. AJS-Mod. 20, zugel. bis Sept.,
DM 1100.— Verhandl.-Basis. K. Weicht,
8919 Oberschondorf a. A. Nr. 133. 40 516

Verkaufe AJS 31 de Lux, Bauj. 61, 28 000
km, TÜV 12. 65, Chromschutzbleche und
viel Zubehör, für DM 2000.—. Markus
Laux, 559 Cochem-Cond, Zehnhausstr. 31.
Tel. 277 ab 19.00 Uhr. 40 542

BSA

BSA Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
40 400

BSA Motoren-Instandsetzung Motorräder

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

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

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

Verkaufe BSA Golden Flash 650 ccm, in
gutem Zustand, z. Z. vers. u. verst., TÜV
März 1965, für DM 900.—. Zuschriften unt.
M 4302 an „das MOTORRAD“, Stuttgart,
Postfach 1042. 40 495

Verkaufe BSA Clubmann B 34, 500 ccm,
Bauj. 62, 41 PS, 8000 km gel., gegen An-
gebot. Eine Harr-Rennkombi, Körper-
größe 1,72, für DM 150.—. Herbert Spitz-
nabel, 4103 Walsum, Aug.-Thyssen-Str. 85.
40 426

Road Rocket, 43 PS, 24 000 km gelaufen,
Motor bei Benzinger überholt, 0 km, für
DM 1300.— zu verk. Brinkmann, 3111
Brauel Nr. 3. 40 553

Verkaufe 650er BSA „Golden Flash“, Bau-
jahr 52, 35 PS, nachweislich überholt und
guter Zustand, Preis DM 600.—. Besich-
tigung bei Heinz Kontenich, 5 Köln, Erf-
straße 58. Abends ab 18.00 Uhr. 40 538

BSA A 10, 58er-SR-Mot., 43 PS, Schwinge,
Kurbelwelle neu gelagert, vers. bis 21. 3.
1965, TÜV bis 9. 65, einwandfreier Zust.,
gegen Gebot. D. Ranft, 667 St. Ingbert,
Gartenstr. 1. 40 576

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

DERBY



Sensation der 50 ccm-Klasse!

Die neue DERBY 49 ccm Gran Sport, 5-Gang,
6 PS, 95 km/st., sowie Rennmaschine 50 ccm,
5-Gang, 10,5 PS bei 11500 U/min, mit Ver-
kleidung 150 km/h in Kürze lieferbar.
Fragen Sie an bei Generalimporteur Alfons
Mohr, 5441 Hausen bei Mayen (Nettetal)
Telefon 26 44.

DKW

Verkaufe von DKW RT 250 S: 1 s. g.
Motor DM 120.—, 1 Rahmen mit Brief
DM 30.—, 2 Räder à DM 15.—, 1 K.-
Kasten DM 5.—, 1 Tank mit Beule DM
5.—, 2 Federbeine à DM 15.—. H. Gehrke,
3002 Bissendorf b. Hannover, Sonnenweg.
40 473

Verwoner liefert BMW

DKW, Express, Hercules, Maico,
Riesenersatzteillager. Versand nach
allen Orten. Berlin 65, Müllerstr. 40,
und Bln.-Moabit, Ufastr. 14, Sa-
rabeneick, Victoria und Zündapp.
Ruf 46 28 47. 40 384

Zu verkaufen ist eine DKW 125 ccm, gut
erhalten, Bauj. 54, motorenmäßig erst-
klassig, wenig gefahren, neu bereift, DM
200.—. Zuschriften unter M 4310 an „das
MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042.
40 547

Kaufe DKW-Motor 175 S und Bremsanker-
platte für Hinterrad S, gut erhalten. Wer-
ner Suing, 532 Bad Godesberg, Pionier-
straße 16. 40 484

Verkaufe RT VS 200, Bj. 59, 18 000 km,
zugelass., Verhandlungsbasis DM 200.—.
C. Mrozek, 33 Braunschweig, Hänsel-
mannstraße 3. 40 449

Verkaufe von DKW 175 VS Rahmen (mit
Brief), Vorderradschwinge mit Rad, 50%
bereift, mit Tank. Eine Hinterradnabe.
K. Pschorr, 8910 Landsberg/Lech, Her-
komerstr. 25/1. 40 416

Verkaufe für DM 350.— 2-Zylinder-DKW,
ganz Alu-Rennmotor, 28 PS. Joachim Hap-
pel, 35 Kassel, Jägerstr. 12. 40 574



Verk. neuw. 50 ccm DKW
geg. Gebot, für GS geeig-
net, Bauj. 63. V. Stapel-
feldt, 206 Bad Oldesloe
(Holstein), Hbg. Str. 200.
40 248

Verkaufe DKW 200 ccm, Bauj. 57, sehr
gut erhalten. Bis Mitte August versteuert
und versichert, DM 200.—. Gerhard Mee-
wes, 2 Hbg.-Nienstedten, Baumschulen-
weg 13. 40 310

DKW RT 175/1, Bauj. 56, fahrb. Zustand,
mit Blinkanl., neu bereift, § 29 bis 66,
Ersatzteile u. Werkzeug DM 225.—. Pierel,
Hermannsburg 22. 40 189

Verkaufe von RT 175 S, 1956, 22 000 km,
alle Teile außer Rahmen u. Gabel. Dieter
Pohl, 75 Karlsruhe, Hertzstr. 172 d, Tele-
fon 5 48 41. 40 369

DUCATI

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

Verk. DUCATI ELITE 200, generalüber-
holt, Kurbelwelle, Lager, Kolben, Nok-
kenwelle, Kipphebel, Ventile u. Führun-
gen neu, Schwinge neu gel., NC-Batterie
zusätzl. Umbausatz für vers. Fußraster,
Spezialauspuff u. Ritzel 16, TÜV 66, DM
1150.—. A. Kreitmeier, 8 München-Pasing,
Jos.-Retzer-Straße 17. 40 429



DUCATI 175 S
10 000 km, sehr guter Zu-
stand, DM 750.—. Tele-
fon 0 65 72 — 379. 40 430

**Wegen Studium sehr gut erhaltene, ge-
neralüberholte Ducati 200 Elite** zu ver-
kaufen. Ferner einen kaum gebrauchten
neuwertigen Barbour International Gr.
175—180. Rudolf Häcker, 7141 Eberdingen,
Stuttgarter Straße. 40 298

Verkaufe Ducati Elite, Bauj. 61, neu be-
reift, SSI- u. Normalvergaser, DM 950.—.
Holger Hochlenert, 75 Karlsruhe-Durlach,
Weingartener Straße 49. 40 324

Verkaufe rote Ducati 200 Elite, mit Hoske-
tute, in sehr gutem Zustand, Bauj. 61,
mit 15 000 km. Werner Münzer, 72 Tutt-
lingen (Württ.), Möhringer Str. 8. 40 356

GELÄNDEMASCHINEN

Welche Firma oder Werk liefert Teile
für Kreidler Geländemaschine, 4,2 PS?
Herbert Vogel, 7831 Kiechlingsbergen/
Kaiserstuhl, Langgasse 73. 40 523

Suche Maico GS oder MC 250 ccm im
Raum. H. Odörfer, 85 Nürnberg, Bing-
straße 6. 40 465

Hercules K 103 GS, Bestzust., zu verk.
oder gegen CB 92 o. ä. zu tauschen. Gut-
tenberger, 8703 Ochsenfurt, Hauptstr. 31.
40 448

Zu verkaufen ist eine Gelände-Kreidler,
4,2 PS. Kolben, Zylinder, Ansaugstutzen,
Vergaser für 6,5 PS noch dazu, ein Ersatz-
Vorderrad, neu bereift, TÜV abgenom-
men bis 65, gut gepflegt, motorenmäßig
erstklassig, Ritzel und viele Ersatzteile,
DM 700.—. Zuschriften unter M 4311 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach
1042. 40 548

Verkaufe Hercules K 103 GS (Breitwand),
fabrikneu, z. Listenpreis. Günther Voltz,
6070 Langen, Flachsbadstr. 47. 40 418

**Verkaufe Zündapp-Super-Combinette Ge-
ländesport**, Preisidee DM 450.—. Zuschr.
unter M 4297 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 463

Hercules 175 GS mit Transportanhänger
zu verkaufen. Zuschr. unter M 4300 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 40 479

Hercules GS, 5-Gang, Bj. 64, günstig zu
verk. K. Bloss, 6 Frankfurt, Unter den
Eschen 4. 40 499

Verkaufe meine werksüberh. Hercules
175 GS, mit sämtl. Zubehör u. Ersatz-
teilen. Preis nach Vereinbarung. A. Zim-
mermann, 465 Gelsenk.-Horst, Fischer-
straße 116. 40 361

Hercules GS 50, wie neu, noch keine Ver-
anstaltung gelaufen, wegen Krankheit für
DM 1295.— zu verkaufen. Joachim Daigl,
Oberpfaffenhofen, Post 8031 Weßling,
Nelkenweg 9. 40 459

NSU Superfox-Geländemasch., erstkl. Zu-
stand, mit vielen Ersatztl. gegen Gebot
zu verk. Hans Loosen, 532 Bad Godes-
berg, Kreuzstraße 15. 40 296

Verkaufe Hercules K 50 GS, Bauj. 1963,
mit Ersatzmotor (Breitw.), wegen Auf-
gabe des Sports. Klaus Detlefsen, 23 Kiel,
Olshausenstraße 6. 40 256

Verkaufe erfolgr. 250er GS Werks-Maico,
Bauj. 63, DM 1000.—. H. Glogowsky, 349
Gladbeck, Buerschestr. 48. 40 368

Horex Resident 350 GS, Bestzustand, mit
vielen Ersatztl. (mehrere Mot. u. Fahr-
gest.) gegen Gebot zu verk. Toni Latz,
532 Bad Godesberg, Lehnputz 28. 40 295

GILERA

Gilera 125 ccm, Bj. 56, guter Zustand,
für DM 450.—. Ferdy Blum, Rütli-Bülach,
Bühlhof (Schweiz). 40 445

GIULIETTA

Verkaufe neuen Tank von Giulietta Sport
für DM 40.— oder tausche gegen ver-
chromten Kreidler-Tank. Martin Weichen-
han, 298 Norden-Tidofeld, Rheinstraße 10,
Telefon 30 30. 40 432

Wegen „Bernegg“-Kauf eine „Giulietta“
GSS-TS 50, Bauj. 1962, mit Kreidler 4-
Gang-Motor (Umbaukosten DM 250.—,
ohne Motor), TÜV Juli 1966! Für DM
600.— zu verkaufen. Peter Herzig, 8858
Neuburg/Donau, Amalienstr. 921. 40 572

HARLEY-DAVIDSON

Importeur für das Bundesgebiet Fa. Georg
Suck bietet große Auswahl in nur erst-
klassigen Maschinen 2. Hand. 2 Ham-
burg 1, Nagelsweg 19. 40 555

Harley Duo Glides, 1200 ccm, mit
Schwinge, Prachtstück. Rudolf Lauterbach,
5038 Rodenkirchen b. Köln, Weißerstr. 42.
40 493

Verkaufe Harley-Davidson, Bauj. 1930,
ohne Batterie, 1200 ccm, 25 PS, für DM
150.—. Dieter Spitznagel, 4103 Walsum,
Aug.-Thyssen-Straße 85. 40 427

Suche großen Harleysattel für zwei Per-
sonen. Evtl. Tausch gegen Meier-Bank.
Eilangebot an Bernhard Stadler, 812
Weilheim, Eichenweg 10, Postfach 106.
40 204

HEINKEL

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

HERCULES

**Bestellen Sie schon jetzt Ihre Gelände-
maschine f. 1965 bei Motorrad-Verwoner.**
40 383

**Ich suche eine Firma, die Zahnräder an-
fertigt für Hercules K 50.** Eilt! Herbert
Vogel, 7831 Kiechlingsbergen/Kaiserstuhl,
Langgasse 73. 40 521

Hercules K 50, 5-Gang, liefert Rolf Ro-
hardt, MOTORRADER, 243 Neustadt/H.,
Reiferstraße 2 a. 40 415

Hercules K 101, reparaturbedürftig, Bau-
jahr 1961, DM 150.—. Drehzahlmesser,
el. für Batteriezündung, auch Pkw, In-
strument 120 x 140 mm, billig. B. P.
Hermes, 5227 Rosbach/Sieg, Wilhelmstr. 5.
40 441

Verkaufe Hercules K 103/4, Bauj. 62,
14 500 km, für DM 600.—. Willi Geh-
ring, 8722 Stettbach, Hauptstr. 13. 40 569

Achtung Bastler!
Hercules K 100 (Dreigang-Drehgriff), Bau-
jahr 1958, mit vielen Ersatzteilen (Motor),
f. DM 50.— zu verkaufen. Dieter Hankel,
505 Porz, Kölner Str. 103. 40 511

Anzeigenschluß

für Heft Nr. 17

ist am 30. Juli 1964



Die BMW-Seite



Ersatzteile

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

Kaufe bar alle BMW-Motorräder

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

BMW 500/600 ccm ab Bj. 1951 (auch defekt) bis DM 300.— bar gesucht. Komme selbst abholen! Angebote mit Baujahr, Typ und Preis unter M 4289 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 385

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

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

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

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

SEIT 1935

überh. gebrauchte Motorräder Ständig große Auswahl in BMW 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

Zu kaufen gesucht alle BMW-Motorräder ab Bauj. 55 gegen Barzahlung. Auch Unfallfahrzeuge. J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubbrugge (Holland), Telefon 0 17 29 — 120. 40 381

Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7
40 399

Original-Ersatzteile für BMW-Motorräder, auch für alt. Modelle. E. Kathrein, 6239 Lorschbach (Taun.). 40 379

Zu verkaufen ist eine BMW mit Seitenwagen, Bauj. 1954, 54 000 km, TÜV abgenommen bis 1966, zwei neue Reifen, sehr gepflegt, 250 ccm, DM 700.—. Zuschriften unter M 4309 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 546

Verkaufe von R 51/III: 2 Vergaser 22 mm, je Stück DM 10.—, eine fast neue Übersetzung 9/35 für DM 30.—. S. Kujaneck, 41 Du.-Hochfeld, Wörthstr. 170 (Sauerstoffwerk). 40 466

Verkaufe Gespann R 67/II — S 500, Baujahr 52/54, neu lackiert, schmale Spur, Motor ca. 22 000 km, teilüberholt, Elektrik generalüberholt, Drehzahlm., gr. Rücklicht, SW hydraul. geb., mit selbstgeb. Kabine u. Kofferbrücke. Zubehör: Rep.-Anl., 1 kompl. Laufrad, gr. Windschutzscheibe (ideal), def. Hinterradantrieb mit Kardanwelle u. Solo-Übersetzg. Preis DM 1200.—. R. Zellmer, 4272 Kirchhellen, Hohe Heide 12. 40 467

Verkaufe guterhaltenes R 75-Gespann; Originalzustand, angetriebener Seitenwagen. Peter Sucker, 1 Berlin 30, Ettaler Straße 10. 40 494

Verkaufe gepflegte R 50, ca. 45 000 km gel., bei 42 000 km nachweislich generalüberholt, TÜV bis 66, Hoske-Tank, neue Chrom-Stahlfelgen, neu bereift, viel Chrom und Extras. Preis DM 1500.—. Alfred Jegodtka, 2831 Blockwinkel Nr. 59, üb. Bassum bei Bremen. 40 554

Verkaufe R 50, Bauj. 59, schwarz, gr. Hoske-Tank, Sch.-Meier-Bank, Mot. 25 000 km, in gepflegtem Zustand, umständehalber für DM 1500.—. Alois Zimmermann, 788 Säckingen/Südb., Mumpferjahnstraße 4. 40 552

Schweren Herzens, aber wegen länger andauernder Krankheit, muß ich meine bisher anspruchsloseste u. zuverlässigste Gespann-Maschine verkaufen.

BMW R 60 mit SW TR 500, Baujahr 1963, km-Stand 21 000. Wirklich eine besondere Maschine, die Testmaschine von MOTORRAD Nr. 16/1963, Seite 438! Fahrbereit, in erstklassigem Zustand, vorübergehend abgemeldet, TÜV Februar 1966. Besonders praktische Extras. Für Leute, die lange Reisen mit zuverlässiger Maschine lieben! Ernst Leverkus, c/o Redaktion „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Seidenstraße 50, Tel. priv. Neckarrems 70 50 (Vorwahl 0 71 46). 40 456

Verk. BMW R 25, 59 000 km gelaufen, unfallfrei, einwandfreier Zustand, TÜV bis Juni 66, für ca. DM 500.—. H. Cura, 6115 Münster, Goethestr. 3. 40 541

BMW R 69, 600 ccm, umgebaut auf R 69 S mit Verkleidung, Magura-Griffen, neuem S.-Getriebe, großer Sitzbank und Zubeh., verkauft günstig Horst Hansen, 41 Duisburg, Prinzenstr. 53. 40 540

750 ccm Alu-Zyl. f. R 68, 69, 69 S

45 bzw. 49 PS, Verd. 7:1. Nur geringfüg. Änderung an Gehäuse u. Kopf, Preis komplett DM 465.—, mit Mont. DM 520.—. Die Montage kann bei mir in ca. 6 Std. durchgeführt werden. Anmeldg. Wolfgang Kayser, Motoren-Spezialwerkstatt, 7012 Fellbach-Stuttgart, Ludwigsburger Straße 43. 40 536

Verkaufe von R 69 S, 17-Ltr.-Tank, neuw., Preis DM 60.—, und Hoske-Tank 25 Ltr., leicht beschädigt, Preis DM 40.—. Gepäckträger DM 15.—. Willi Orth, 505 Porz-Elsdorf, Hermann-Löns-Straße 30. 40 534

BMW R 69/57, Liebhaberstück, mit Gläserverkleidung, nach Generalüberholung ca. 6000 km gelaufen, wurde nur als Zweitfahrzeug benutzt, gegen Angebot abzugeben. Alfred Vallentin, 5 Köln-Nippes, Longericher Straße 27. 40 531

BMW R 50 S, Hoske-Tank, S.M.-Sitzbank, DM 1000.—. Haferkorn, 33 Braunschweig, Große Straße 42. 40 526

Suche BMW R 69 S, bis DM 3500.— bei DM 2000.— Anzahlg. Rest monatl. DM 200.— bis DM 300.—. Nur privat an privat. Angebote unter M 4305 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postf. 1042. 40 510

Suche R 69 S, nicht unter Baujahr 1963, zahle bar. Helmut Braune, 8858 Neuburg/Do., Fliegerhorst 13. 40 509

BMW R 26, in neuwertigem Zustand, 30 000 km, wegen Autokaufs für ca. DM 1000.— sofort zu verkaufen. Anzusehen täglich von 18-22 Uhr oder samstags-sonntags. Konrad Beck, Oberaltenberheim 3, 8802 Oberzenn, üb. Ansbach. 40 504

Verk. R 51/III, 54, mit Vollnaben, Sportgas, Sturzbl., neuen Schalldämpfern, evtl. mit Seitenwagen, Ia Zustand, noch ca. 3 Mon. vers., mit Ledermantel, Preis DM 680.—. Willi Krämer, 5071 Blecher, üb. Berg.-Gladbach, Blumenweg. 40 501

BMW R 27, Bauj. 61, mit Heinrich-Lenkerverkl., 33 000 km, TÜV 65, sehr gepflegt, mit vielen Extras, für DM 1200.— zu verkaufen. Friedh. Hücke, 563 Remscheid, Rosenhügeler Straße 67. 40 476

Verkaufe BMW R 68, sehr gepflegt, Rahmen neu, Hoske-Naben, Rennbank, Hinterradantrieb mit Rad (extra stark verspeicht für höchste Ansprüche, neu!) zusätzlich, für DM 900.—. L. Siegel, 6711 Frankenthal-Flomersheim, Odenwaldstraße 5. 40 488

Zu verk. R 60, Solo oder Gespann, evtl. mit SW TR 500, Bestzustand, gr. Meier-Tank, breite Sitzbank, gegen Höchstgebot. H. Schaefer, 483 Gütersloh, Eichenallee 43. 40 485

Kaufe R 60 ab Bauj. 61, zahle bis DM 1500.—. Winkelmeier, 8077 Reichertshofen. 40 378

Biete BMW R 69 S (wie Bild), Bauj. 62, 16 000 km, Langstrecke gefahren, gegen Höchstangebot. Ab 17.30 erreichbar. Horst Pudenz, 565 Solingen, Uteweg 2, bei Fam. Bode. 40 492

Verkaufe sportliche R 26, Bauj. 59, grundüberholt, original neu emailliert, mit neuem Seitenwagengetriebe. Zweiklang-Fanfare, Schorsch-Meier-Bank neu. Bereifung und Batterie, engl. Rennschutzblech, neuer Kolben und Zylinder usw. Verhandlungsbasis DM 1000.—, evtl. Tausch gegen 600er und Wertausgleich. (Raum Schleswig-Holstein). Uwe Petersen, 235 Neumünster, Altonaer Straße 20. 40 477

BMW R 69 S, Bj. Aug. 62, mit Schwingungsdämpfer, nur 11 000 km, gar. unfall- und fehlerfrei, für nur DM 2780.— bar zu verk. Zuschriften unter M 4297 A an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 470

BMW-Krad 250, Bauj. 62, 1. Hand, DAT-Preis, Vollschwingen und Fanfaren, abzugeben. Angeb. unter Nr. 2853 an ZEITSCHAU Anz.-Verm., 72 Tuttingen. 40 469

Suche guterhaltene BMW R 50 — R 60, nicht über DM 1600.—, nicht unter Baujahr 1957. Georg Diebow, 8561 Eschenbach (üb. Lauf) Nr. 58. 40 462

R 50 S zu verkaufen, 23 000 km, Bauj. 62, Sturzbügel, TÜV bis Mai 66, Preis DM 2200.— in bar. Klaus Kauer, 7941 Tiefenbach, Krs. Saulgau. 40 458

BMW R 51/II mit Sturzbügel, gr. Rücklicht und Sportgas, verkauft Friedhelm Göb, 433 Mülheim/Ruhr, Ludwig-Bender-Straße 9. 40 457

BMW R 68 mit Steib S 500 zu verkaufen. Maschine und Beiwagen Ia in Lack und Chrom. Farbe signalrot, mit Hoske-Tank + Naben, Drehzahlmesser, lange Hebel, Sturzbügel, Auspuffanlage neu, 1 Satz Räder mit 100% Metzeler Block C, 1 Satz Räder mit 100% Conti Brutal, 1 Rad mit 4,00-19 für Gespannbetrieb, 1 Getriebe, 1 Solo- u. 1 Seitenwagenantrieb mit Kardanwelle, 1 Rahmen, 4 Gabelholme, 2 Vergaser, 1 Stirndeckel, 1 Satz Stirnräder, 1 Kuppl., Schutzbleche u. Auspuffanlage für Winterbetrieb u. diverse andere Teile. Beiwagen mit Bremse u. Allwetterverdeck, alles für nur DM 2222.—. Bruno Mohr, 23 Kiel, Wilhelmsplatz 3. 40 455

BMW R 67/II-Gespann, Masch. in sehr gutem Gesamtzust., für ca. DM 750.— zu verk. Finanz. möglich. Kfz.-Haus Reiter, 34 Göttingen, Reinh. Landstraße 20, Tel. 5 94 95. 40 437

R 60 mit Steib TR (evtl. getrennt), Motor, Getriebe, Bereifung neuwertig, Drehzahlmesser in Lampe, S-Getriebe, DM 1700.— bar. Außerdem einen Antrieb 11-35 DM 160.—, 2 Federbeine DM 60.— sowie Spezialwerkzeug verkauft H. Wolf, 5 K.-Dellbrück, Hauptstr. 190, Bundesbahnhof, Telefon 68 39 37. 40 564

Achtung!
R 60 GS-Gesp. u. Spez.-Anh. zu verk. Maschine März 64, Fahrg. u. Motor generalüberh. Bel. vorhanden, erst 900 km gel., SW: TR-Rahmen mit BMW-Langarmschw., Rad mech. geb., Hänger zulass. und steuerfrei, TÜV bis 5. 66, Eigengew. 175, Nutzl. 400 kg, evtl. a. Einzelverk. Angeb. an G. Schlieper, 3419 Fürstenhagen, Krs. Northeim. 40 438

R 50, 63, 1800 km, neu, DM 2500.—. Zapf, 8673 Rehau, Hoferstraße 20. 40 475

BMW R 25/III, 30 000 km, sehr guter Zustand, Motor generalüberholt, geg. Gebot zu verkaufen. Willy Messemer, 6745 Offenbach ü. Landau (Pfalz), Gasolin-Tankstelle. 40 453

R 26, 33 000 km, Motor überholt, wegen Seefahrt für DM 850.— abzugeben. Zu besichtigen täglich von 15-18 Uhr. H. J. Schmitz, 7023 Echterdingen, Flughafenhôtel (Küche). 40 451

BMW R 60, Bauj. 63, 7000 km, US-Bank, 24-Ltr.-Tank, br. Lenker, solo, zu verkaufen. Verh.-Basis DM 2750.—. Rahmen TR 500, neu lackiert, DM 100.—. Willi Wegampff, 8042 Oberschleißheim bei München, Parksiedlung 231/0. 40 435

Verkaufe BMW R 69 S, Bauj. 1962, km-Stand 40 000, Drehzahlmesser, Ölthermometer, Sturzbügel, TÜV 1966, für DM 2000.— bar. Peter Hait, 46 Dortmund, Möllerstraße 16. 40 431

Verkaufe BMW R 50 S-Motor, 35 PS, max. 160 km/h, Bauj. 62, mit kompl. Auspuffkrümmer, Luftleitungen, 14 000 km gelaufen, Motor einwandfrei, für DM 650.— Schutzbügel kompl. für Zyl. DM 15.—. Helmut de Vries, 2919 Busboomsfehn, Stickhausen-Velde. 40 424

Suche R 67/II-Motor ohne Getriebe. Angebote mit Preisangabe unter M 4294 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 423

Verkaufe Original R 60-Gespann, Bauj. 1962, 20 000 km gel., viele Extras, Preis DM 2300.—. Rolf Repenn, 2371 Jevenstedt, Krs. Rendsburg. 40 420

Verkaufe BMW R 50 S, 61, 28 500 km, viel Extras, Bestzustand. Barpreis DM 2300.—. Manfred Thiele, 732 Göppingen, Feyhlstr. 5. 40 567

Verkaufe R 69 S, Bauj. 62, 26 000 km, mit 32 Ltr.-RS-Tank, für DM 2200.—. Zu besichtigen alltags nach 17 Uhr, samstags u. sonntags. Johannes Nisle, 4473 Hase-lünne, Gartenstr. 30. 40 566

R 69 S, 63-64, 21 600 km, Hoske-RS-Tank, Sturzbügel, Nebelscheinwerfer, Stahlfelgen, Gepäckträger usw., neuwertig, gegen bar zu verkaufen, Preis DM 3200.—. Siegfried Strohschenk, 565 Solingen, Gerichtsstraße 17. 40 565

Verkaufe R 26, Bauj. 59, 30 000 km, best. Zustand, ca. DM 800.—. BMW 700 CS, Bauj. 62, 22 500 km, neuer Motor muß eingef. werden, viel Zubehör, ca. DM 4300.—. Suche R 60 oder R 69 in bestem Zustand. H. Kuhn, 852 Erlangen, Erlanger Weg 51. 40 563

1 R 27, Bauj. 63, 2100 km, DM 1500.—.
1 R 27, Bauj. 62, 22 000 km, DM 1000.—.
1 R 26, Bauj. 58, 40 000 km, DM 550.—, Motor überholt, 0 km. 1 Getriebe R 25/III DM 25.—, 2 Motorgeh. à DM 25.—, R 26-H.-Schwinge, Kardan, Antrieb Solo u. 1 Radnabe, 10 000 km gel., billigst gegen Gebot. W. u. H. Schäfer, 58 Hagen i. Westf., Rembergstr. 69. 40 558

BMW R 26, Bauj. 56, TÜV 6. 66, gut erhalten, aus finanz. Gründen für DM 450.— zu verkaufen. Gefr. Olschewski, 56 Wuppertal, Beob.-Battr. 171, Sagan-Kaserne. 40 571

Verkaufe umständeh. guterhaltene R 50 zu angemessenem Preis. Klaus-Dieter Handschug, 4151 Schiefbahn/Düsseldorf, Bahnstr. 166. 40 577

Verkaufe R 26, Bauj. 58, 48 000 km, für DM 600.—. Dr. G. Lehmann, 34 Göttingen, Münchhausenstr. 23. 40 580

Verkaufe: 31 Ltr.-Hoske-Tank, passend für R 51/III, neuwertig. Zuschr. an Herrn Xaver Soller, 8095 Schnaitsee, Loibersdorf 56. 40 581

Von BMW R 51/III: 25 Ltr.-Meier-Tank DM 100.—, Meier-Sitzb. DM 50.—, Denfeld-Bank DM 40.—, Horex-Gabeln, Bauj. 1950 u. 54, DM 30.— u. DM 50.—. Neue Tikle-Verkl. DM 200.—, Alu-Zylinder mit Kolben BMW R 51/II DM 25.—, sowie alle Teile von Horex Regina 3 u. Resident 350 ccm. Klaus Urban, 41 Meiderich, Philippstr. 3. 40 585

HONDA



Honda-Motorräder

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

Ersatzteile + Reparaturen

HONDA - Motorüberholungen

Bezirksvertretung · Motorradzentrale

Franz Beckmann

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

HONDA

Alle Modelle sofort lieferbar. Ersatzteil-lager. Reparaturen.

NESTLER · BONN, STIFTSPLATZ 1-3

Honda Motorräder in Berlin

Bezirksvertretung Kurt Kannenberg, Kraftfahrzeuge, Berlin 31 (Halensee) Joachim-Friedrich-Str. 34, Tel.: 8876433

ACHTUNG, HONDA-FAHRER!

Reparaturen und Generalüberholungen von Honda-Motoren schnell und preiswert Honda-Motorräder. Ersatzteile, Tauschzylinder.

RÜDIGER LIENERT

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

Sämtl. Honda-Motorräder

von 50-300 ccm ab Lager lieferbar. Täglich Expres-Versand von Honda-Ersatzteilen. Honda Bezirksvertretung:

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

Honda Motorräder

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

Elektronic-Drehzahlmesser



f. HONDA 50

Günter Schätzle
Mech. Werkstatt
7805 Bötzingen

HONDA Motorräder · Zubehör und Tuning

Bitte fordern Sie Prospekt!

Verkaufe Honda C 92, Bauj. 63, mit Gläserverkl., DM 1200.—. Wolf Mager, 795 Biberach, Gymnasiumstr. 29. 40 389

Verkaufe meistbietend Honda 50 C 110, Bauj. Sept. 63, ca. 7000 km, Motor generalüberholt (muß neu eingefahren werden). K.-H. Pahl, 24 Lübeck, Wickedestr. 50. 40 486

Verkaufe 305 ccm Honda CB 77 mit ca. 800 km, Bauj. 1964, weit unter Neupreis, mit Höcker u. normaler Sitzbank, wegen Anschaff. einer Honda-Geländemaschine. Manfred Schäuble, Total-Tankstelle, 74 Tübingen, Am Westbahnhof. 40 491

Honda C 72, Unfallmasch., 7000 km gel., Motor nicht beschädigt, kompl. mit Brief oder einzeln zu verk. zum Preis von DM 400.—. Philip Braun, 51 Aachen, Bismarckstraße 43. 40 502

Honda 125 ccm, sehr guter Zustand, 8000 km, DM 750.— zu verkaufen. Leo Hess, 675 Kaiserslautern, Alte Brücke 1. 40 506

Honda CB 92 oder CB 72 ges. (evtl. mit leichten Blechschäden durch Unfall etc.). Bis ca. DM 1100.—, Zahlung bis Ende August. Rudi Church, 35 Kassel, Stillingstraße 25. 40 515

Suche Honda CB 92 SS 125, auch defekt, gegen bar. Bahntransportgebühr bezahle ich, gebe evtl. neuwertige Harro-Rennkombi 170 cm, schlank, in Zahlung oder verkaufe für DM 160.—. Genaue Angaben an Edmund Czink, Wien 22, Stadlau, Brunelleng. 25 (Österreich). 40 519

Zwecks Anschaffung größerer Maschinen sehr günstig zu verkaufen:

1 Honda CB 72 Supersport, Jahrg. 1964, 250 ccm, erst 8000 km, garant. einwandfr.
1 Honda CB 72 Supersport, Jahrg. 1964, 250 ccm, erst 9000 km. Beide Maschinen sehr eingefahren. Da beide Maschinen erst seit März 64 laufen, sind beide sehr gut erhalten. Verhandlungsbasis je sfr 2800.—, evtl. weniger. Anfragen an: Hs. Zambon, Waidstr. 14, Mellen ZH/Schweiz. 40 575

Suche Zweitmotor für HONDA C 110 sowie preiswertes Moped. Zuschriften unter M 4313 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 568

HONDA-Fahrer?

Dann natürlich auch eine regendichte warm gefütterte Allwetterjacke aus Japan.

Selbstverständlich auch für andere Kraftfahrer. Höchste Qualität, erstaunlich niedrige Preise. Überzeugen Sie sich! DM 24,50, 28,50, 29,50. Nachnahmefrei, Umtauschrecht. Größen 48, 50, 52 u. 54

Prospekte sehen — staunen — kaufen!

LOHSE & BEHRENDT GMBH
Japan Import und Versand
2 Hamburg-Blankenese, Postf. 13775

HOREX



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

Suche Geländeseitenwagen für 250 Horex und erstklassigen Residentmotor 250 ccm. H. Eicken, 5 Köln-Dellbrück, V.-d.-Leyen-Straße 26. 40 440

Horex Imp. 400-Gespann oder solo, sehr guter Zustand, TÜV bis Febr. 66, wegen Krankheit zu verkaufen. Zuschr. an K. Heil, 6243 Falkenstein, Am Bornacker 4. 40 410

Horex Regina, 350 ccm, viel Chrom, neu gespritzt, sehr gepflegt, gegen Gebot. 1 Motor 350 ccm DM 70.—. Viele Einzelteile. Manfred Pfuhl, 6393 Wehrheim/Ts., Feldbergstraße 5. 40 528

Horex Imp. 400 Gespann

oder solo, sehr guter Zustand, TÜV bis Febr. 66, wegen Krankheit zu verkaufen. Zuschr. an K. Heil, 6243 Falkenstein, Am Bornacker 4. 40 410

Verkaufe: Horex Regina 400, Motor einwandfrei, Bj. 54, 22 000 km, Tele-Gabel, Hoske-Tank, Bereifung 90%, gutes Aussehen, wegen Lichtmaschinenschaden an schnell entschlossene Käufer.
Suche guterhaltene 450 Imperator mit Preisangeb. Heinz Plättner, 6631 Iln-Kr. Saarlouis (Saar), Am Friedhof. 40 532

Für HOREX-Motorräder Original-Ersatz- und Austauschteile sofort ab Lager lieferbar. Nachnahme-Versand. HOREX-Bezirksstelle Putsch-Berger, 56 Wuppertal-Cronenberg, Herichhauser Straße 55. Postfach 261. 40 533

Suche zwecks Bastelarb. 400-450er 2-Vergaser-Imperator m. H.-Schwinge. Auch Unfallmaschine. Angeb. an Siegfried Geisser, 8972 Sonthofen, Goethestraße 25. 40 578

Resident 350, Bauj. 56, Kurbelwelle def., gegen Gebot zu verkaufen. Horst Hoffmann, 3 Hannover, Bronsartstr. 19. 40 586



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-Press-Verlag GmbH., 7 Stuttgart 1, Postf. 1042

Bitte nehmen Sie den nachstehenden Textx 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 15/64

HOREX

Verkaufe Horex Imperator, 2 Verg., Telegabel, Höckerbank, Lenkerstummel, 25-Liter-Tank, Matchless-Tüten u. 2. Motor. TÜV 66, DM 1000.—. Ferner 1 Rennkombi 1,84—1,86, 1 Paar Rennstiefel, 1 Jet-Helm, 1 elektr. Bohrmaschine mit biegsamer Welle, 1 K 601 mit 2. Motor, 1 Spez.-Seitenwagen, hydr. Bremse. Angeb. an Peter Weyer, 2901 Wüstring. Eilt. 40 237

Verkaufe Imperator-Motor 450 ccm, Resident-Motor 350 ccm, einige Regina-Motoren sowie viele Ersatzteile u. verschiedene Jahrgänge „das MOTORRAD“. A. Goldmann, 4522 Wellingholzhausen. 40 308

Suche 1 Imperator Original 450 ccm-Motor in gutem Zustand, kpl. mit Vergaser, od. Unfallmaschine. Biete 1 Bausparvertrag, Wert DM 850.—, evtl. DM 350.— bar. Angebote mit Bauj., km und Mängel an Rudolf Tiefenbach, 7525 Mingolsheim, Goethestraße 21. 40 284

JAWA

Sonderangebot

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

KREIDLER

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

Frankfurter Topf-Hochleistungsschalldämpfer für Kreidler Florett 4,2 PS DM 34.— per Stück. Zahlungsvereinfachung durch unser zinsfreies Raten-system. Fordern Sie unverbindlich unsere Bildprospekte an. SCHALLDÄMPFER DIREKTVERSANDHAUS 8228 Freilassing Obb. Postfach 376

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.

Frisieranleitung

zuverlässige, für Kreidler 3- und 4-Gang-Motoren, bis 115 km/h, 6—8 PS, 12 Maschinenseiten DIN A 4 mit erstkl. Skizzen und genauen Maßen, DM 45.— NN. von Schlosser KG., 7887 Grenzach. 40 468

Suche V.-Rad und Telegabel für 4,2 PS Florett. Karl Oehl, 7741 Tennenbronn, Wintermoos 47. 40 517

Achtung Kreidler-Fahrer!

Verkaufe Frisieranleitung. Günter Brecht, 68 Mannheim K. 3, 5. 40 560

LAVERDA

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

MAICO

M 175 SS
Bauj. 61, 8000 km, neuwertig, zugel., TÜV 66, Marq.-Mantel, Gis.-Hose, Römerhelm usw., verk. für DM 950.— Berner, 7012 Fellbach b. Stgt., Gerokstr. 18. 40 434

Zu verkaufen:
Maico 250 GS, Bj. 62, für DM 700.—
Maico 250 Blizzard mit oder ohne Seitenwagen, für DM 350.— oder zu tauschen für Honda CB 72. Honda-Service, 7401 Lustnau-Tübingen, Zundelstr. 5. 40 551

Suche 250er Maico Blizzard, Motor (defekt) oder heiles Motorgehäuse. Henning Schoeppe, 33 Braunschweig, Comeniusstraße 19. 40 530

MATCHLESS

Motorräder Ersatzteile Zubehör
MATCHLESS Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7 40 401

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 ccm, Bj. 60, überholt; Motor leicht defekt, für sfr 400.—. Erich Frei, 8152 Glattbrugg, Rosenstr. 6 (Schweiz). 40 444

MOTO CROSS

Verkaufe eine 175er 5-Gang-Puch MC, Bauj. Juni 1964. Karl Schwebel, 61 Darmstadt, Unter den Goldäckern. 40 419

Verkaufe Moto Cross BSA B 34, Bauj. 59, Ia Zustand, Erwin Eckhardt, 6341 Rittershausen, Hauptstr. 6. 40 582

ACHTUNG! Moto Cross-Fahrer!

Verkaufe sofort sehr schnelle **Bultaco 250 ccm**, Bauj. Mai 64, erst 2 Rennen gel., 29 PS, mit Ersatzteilen, vollkommen neuwertig, ca. DM 600.— bis DM 700.— unterm Neupreis, dazu 1 Transport-Anh. in voll geschlossener Form, sehr günstig. Angebote an Siegfried Wittmann, 7858 Weil/Rhein, Hinterdorfstr. 31. 40 589

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, Soziusfußrasten, Rückspiegel**

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

PAUL LANGE & CO
7 STUTT GART 1, POSTFACH 661

NORTON

Motorräder Ersatzteile Zubehör
Norton Detlev Louis Hamburg 13, Rentzelstr. 7 40 402

Suche von Norton: Motor 99, 600 ccm, Bauj. 54—57 (auch reparaturbedürftig). Angebote mit Angaben über Zustand u. Preis an Walter Baumgarten, Trimbach (SO), Basler Straße 67 (Schweiz). 40 454

„99 2-Vergaser“, 1960, für DM 2000.— zu verkaufen. Jürgen Raddatz, 7412 Eningen u. Achalm. 40 505

NSU

NSU Maxi, in gutem Zustand, DM 350.— Verhandlungsbasis. Anton Hober, 5529 Dasburg, Kreis Prüm. 40 377

Verkaufe NSU-Max, Bauj. 55, blau, mit Sitzbank, für DM 180.—. Wolfgang Ambo, 896 Kempten (Allgäu), Striglstr. 2. 40 397

Suche gutenhaltenen und lauffertigen Supermax-Motor. Angebote mit Preis an Heinrich Schoch, 776 Radolfzell, Erlengweg 2. 40 391

Verkaufe wegen Heirat NSU-Supermax, 1962, 16 000 km, einwandfrei, vers. bis November 1964, für DM 900.—. Heinz Dulas, 5672 Leichlingen bei Düsseldorf, Ziegwebersberg 23 a. 40 390

Eilt! Suche betriebsfertigen, gutenhaltenen 17 PS-Spezial-Max-Motor (Typ 2510 SB/Max), ohne Vergaser u. Ritzel, bis rd. 10 000 km gelaufen. Möglichst Raum Nordwest-Deutschland. Angebote unter M 4312 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 557

NSU Consul OST 351, Bj. 53, in gepflegtem Original-Zustand, 19 500 km, vor 1500 km neuer Kolben u. Zylinder, Bereifung neu, TÜV-fertig mit Seitenwagenanschlüssen u. Übersetzung, für DM 300.— oder Gebot zu verkaufen. DKW RT 175-Motor, guter Zustand, Kickstarterritzel neu, u. Sitzbank, gut erhalten, zusammen DM 50.— zu verk. Albert Bruns, 435 Recklinghausen, Rheinstraße 6. 40 544

Verkaufe wegen Studiums NSU Max DSB 251, blau, neu bereift, mit Horex-Tele, bester Zustand, TÜV bis 6. 66, gegen Gebot. Joachim Zimmermann, 6 Frankfurt/M., Wiesenstr. 31. 40 588

NSU Max, 250 ccm, gut erhalten, bis 1966 TÜV zugelassen, aus gesundheitl. Gründen für DM 350.— abzugeben. Zu erreichen jeden Montag, Mittwoch und Freitag von 19—20 Uhr. Lothar Diester, 5 Köln-Brück, Olpener Straße 862. 40 561

Suche: Sportliche NSU (Super-)Max ab Bauj. 1955. J. Prinz, 875 Aschaffenburg, Hertzstr. 3. 40 583

Verkaufe wegen Krankheit schnelle NSU-Max, 55, in gutem, fahrbereitem Zustand, TÜV 65, mit Sporttank, Sp.-Sitzbank, Sp.-Vergaser mit Ansaugstutzen, Federbeinzusatz vorn und hinten und vielen Ersatzteilen, sowie Rennstiefel und Helm und Nierenschutzgürtel. Preisvorschlag DM 500.—. Zuschriften unter M 4308 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 543

Verk. NSU-Max, Bj. 60, DM 550.—. Viele Einzelteile. DKW-Motor 50 ccm DM 60.—. J. Bachmann, 43 Essen, Karolingerstr. 86. 40 489

Verkaufe sportl. NSU-Max, blau-metalleffekt, Hoske-Tüte, Aluschutzbleche vorn und hinten, Vollnabe, Federbeine, gut bereift, Spezial-Tank, in gepflegtem Zustand, für DM 600.—. Zuschriften unter M 4303 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 503

Verkaufe von Spezial-Max: 1 Rahmen m. Brief DM 20.—, 1 zerlegten, defekten Motor DM 20.—, 1 Rad DM 15.—, 1 Tank DM 15.—, 1 Kettenkasten DM 3.—, 1 Schwingsattel und 1 Soziuskissen à DM 5.—. H. Gehrke, 3002 Bissendorf, Sonnenweg. 40 474

Verkaufe NSU-Supermax, Bj. 1960, mit Ausschlächtmaschine DM 500.—. Verst. u. vers. bis 1. 9. 64, TÜV Oktober 64, eilt. Dieter Hellbach, 7 Stgt.-Fasanenhof, Solferinoweg 7 d. 40 483

Suche für NSU-Konsul 50 OS-T, Bauj. 1951, sehr gut erhaltenen Zylinderkopf, evtl. auch Zylinder. Wolf-Jürgen Weber, 8032 Gräfeling, Hartnagelstr. 2. 40 461

Gelegenheit!
Superfox (s. Bild), TÜV bis 8. 8. 65, angemeldet bis 8. 7. 64, mit sehr vielen Ersatzl., wie 2. Motor, 3 Laufräder, 1 Rahmen, 2 Gabeln etc. um DM 280.— zu verkaufen.
Ferner 1 Motobi-Catria 175 ccm, neu lackiert, um DM 400.—, neu bereift, Lackierung rot.
Weiterhin ein R 75-Motor um DM 200.—. Motor ist für DM 150.— überholt, muß noch eingefahren werden, 0 km. 2 AMAL-Vergaser. Weiterhin ist noch ein Glas T 600, Bj. 59, 20 000 km, unfallfrei, mit defekter Kurbelwelle, zum Preis von DM 250.— zu verkaufen.
Suche! Moto Cross-Zylinder, -Kopf mit Kolben für 175 ccm DKW. Zuschriften an Horst Till, 792 Heidenheim, Schülestr. 29. 40 500

Verkaufe gutenhaltene Super-Max, Bj. 58, 21 000 km, blau, für DM 400.—. Gerhard Schmidt, 8832 Weißenburg, Gunzenhäuser Straße 34. 40 460

Verkaufe sportl. NSU-Max, Bestzustand, für DM 800.—. Peter Straubinger, 85 Nürnberg, Friedrichstr. 53. 40 446

Verkaufe NSU-Max mit Standardmotor, TÜV bis 5. 66, ca. DM 400.—. Werner Martens, 285 Bremerhaven-Sp., Seegersweg 24. 40 443

NSU-Roller, Prima V, guter Zust., 24 000 km, für DM 350.— zu verkaufen. Friedrich Lotz, 62 Wiesbaden, Platterstr. 70. 40 508

Verk. NSU Super-Max, Bauj. 58, 38 000 km, bar geg. Höchstgebot. Walter Spoede, 3091 Bücken, Krs. Hoya/Weser, Bäckerstraße 3. 40 240

Verkaufe schnelle „Max“ 300 ccm, 21 PS, Gehring-Dämpfer, Magura-Hebel usw., sehr gut erhalten, DM 700.—. Zu besichtigen Sa., So. G. van der Heide, 891 Landsberg/L., Spöttinger Str. 17. 40 319

Verkaufe NSU Lux, 28 000 km, in gutem Zustand, neue Kurbelwelle, neuer Kolben, Maschine ist abgemeldet. Preisidee ca. DM 200.—. Hans-Jürgen Falke, 1 Berlin 20, Groenerstr. 26. 40 304

Verkaufe 1 NSU-Max (ausgebr.) mit Beiwagen, Zweitmotor zum Ausschachten. Heino Hemann, 2 Hamburg 43, Graudenzer Weg 17. 40 211

Eilt! Suche betriebsbereiten 17 oder 18 PS Max-Motor ohne Vergaser und Ritzel; zahle bis DM 70.—, u. 1 Kabelzuführungsrohr vom Motor zum Rahmen. Bernhard Bisplinghoff, 46 Dortmund-Wickede, Eichwaldstraße 15. 40 271

Suche von NSU Konsul Vorder- u. Hinterrad mit guten Chromfelgen ohne Bereifung, Bremsen nicht erforderl., evtl. gute Auspuffanl., letzte Ausführung. Eilangebote mit Preis an W.-D. Spurrmann, 62 Wiesbaden-Dotzheim, Frauensteiner Straße 2. 40 188

Verkaufe schnelle Superfox, Sportlenker, Sportgas, neue Kurbelwelle, Zyl. u. Kolben, verst. u. vers., TÜV 1966, DM 350.—. H. Eichholz, 7326 Heiningen/Göpp., Postfach 8. 40 331

OEPO

1 Versuchs-Moto Cross-Maschine „Oepo“ V 2 (auch Puch) zu verkaufen. Willy Oesterle, Sportmotorräder, 7062 Rudersberg-Oberndorf. 40 344

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 Renngetriebe-sätze.
Spezialwerkstätte, Kundendienst, Zentralersatzteillager
Puch-Generalvertretung **L. L i e d l**, Regensburg-Gräbfling, Telef. 0 94 05 / 274. 40 375

Puch SGS-Zylinder gesucht. Angeb. mit Zustand und Preis an G. Schwarz, 237 Rendsburg, Roggenkamp 19. 40 228

RENNMASCHINEN

Suche Original BMW-Rennmaschine für solo zu fahren. Angeb. mit Preis und Bauj. an J. W. Keessen, Kerkstraat 18, Woubrugge (Holland). 40 380

Verkaufe 350 ccm Sandbahnrennmaschine DM 800.—, 125 ccm Straßenrennmaschine DM 450.—. Beide Maschinen rennfertig! 1 Sandbahnrahmen DM 150.— (Maxreiter). Herbert Putz, 8015 Mkt. Schwaben, bei München, Böhmerwaldstr. 7. 40 539

Achtung Rennfahrer! JAPI

Verkaufe: 350 ccm und 500 ccm Sandbahnrennmaschinen, Bj. 1962—63, mit diverser Zubehör. Beide Maschinen sind absolut konkurrenzfähig. Pr. DM 4000.—. Gerhard Pabst, 844 Straubing, Hans-Sachsstraße 13. 40 452



Maico-Sportmaschinen überall siegreich!

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



Maico - Fahrzeugfabrik 7403 Pfäffingen-Tübingen
Telefon 324 und 325 Unterjesingen (Vorw. 071 202)

1 Grasbahnmaschine 175 ccm Maico für DM 350.— zu verkaufen. 1 Straßenrennmaschine 125 ccm MV Agusta für DM 300.— zu verkaufen. Hans Bechthold, 6301 Krofdorf, Kattenbachstraße. 40 482

BMW-Grasbahn-Rennesp., Lizenzspitzenklasse bei der Hessenmeisterschaft, überholt und rennfertig, zu verkaufen. Hrch. Lippert, 6431 Breitenbach am Herzberg. 40 464

Achtung Ausweissfahrer!

Verkaufe umständehalber mein erfolgreiches, saisonfertig. BMW-Rennespänn. Angebote unter M 4314 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 570

Verk. meine schnelle 350 ccm AJS 7 R mit Verkl., Übers. u. Ersatz. Horst Ebert, 6901 Grein. 40 447

SEITENWAGEN

Suche Geländeseitenwagen für 250 Horex und erstklassigen Residentmotor 250 ccm. H. Eicken, 5 Köln-Dellbrück, V.-d.-Leyen-Straße 26. 40 439

Suche Seitenwagenboot für BMW TR 500 in gutem Zustand. Rainer Heilemann, 7317 Wendlingen, Stuttgarter Straße 22, Telefon 0 70 24 — 72 40. 40 496

Suche Seitenwagen „LS 200“ oder „S 250“. Nur mit Bremse, f. R 27. Zahle bar. Angebote an Hans-Joachim Hilbrecht, 4425 Billerbeck, Dörholt 7. 40 428

Suche TR oder Spezial-Seitenwagen für R 60, gebremst, zahle bar. Horst Prip-penow, 865 Kulmbach, Basteigasse 8. 40 590

TORNAX

Suche einen Rahmen von Tornax S 250, möglichst mit Brief. Hans Stümpert, 6757 Waldfishbach, Schloßstr. 2. 40 487

TRIUMPH

Triumph-Ersatzteillager

BDG 125, BDG 250
Boss, Cornet, Confessa

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

40 413

ENGL. TRIUMPH

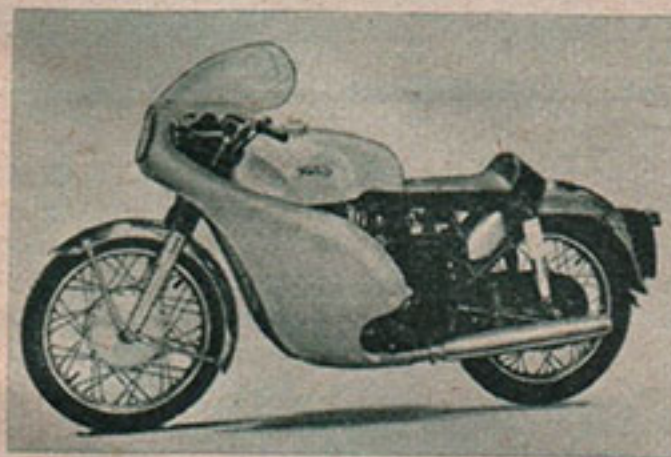
Die bekannte TROPHY u. BONNEVILLE 2-Zyl. Straßensport, 650 ccm, 40 und 46 PS
Karl Witzemann, Mechaniker-Meister
75 Karlsruhe, Waldhornstr. 30 · Tel. 6 58 35
mit dem seit 30 Jahren bekannten Kundend.

TRIUMPH Motorräder Ersatzteile Zubehör
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
40 403

Verkaufe 2 St. Engl. Triumph T 100 cc, 2 Vergaser, noch nicht eingefahren, 1000 km, mit Verkleidung, und 23-Ltr.-Tank à DM 1500.— nur bar. Mit Schwinge, Maschinen sind beide wie neu. G. Rüter, 669 St. Wendel, Luisenstr. 12, Tel. 0 68 51/28 36. 40 392

Gläser-Sportverkleidung, Typ Nürnberg passend für 2-Zylinder-BMW, und Halterung zu verkaufen. Angebote unter M 4295 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 42. 40 433

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 G. M. I., Old Farm, Lamberhurst, Kent, England.



STAR
leicht, stabil,
strömungsgünstig,
mehrfarbig.



Weiterhin alle
Tickle-Verkleidungen
F. RULFF
5302 Bevel-Bonn,
Combahnstraße 90

Plexiglas-Scheiben für Renn- und Sportverkleidungen, Preis DM 40.—, liefert portofrei per Nachnahme Peter ESER, 89 Augsburg, Augsburger Str. 31. 40 396

VESPA

Angez. VESPA-Roller GS 150/3, krankheitsh. abzugeben, n. zugell. Angeb. unt. M 4293 an „das MOTORRAD“, Stuttgart, Postfach 1042. 40 422

Verkaufe Vespa GS, Bauj. 59, ca. 30 000 km gelaufen, Bereifung 100%, ohne Reserververad, Preis DM 300.—. Heinz Kutz, 4781 Lipperode, Lippestraße 300. 40 529

VICTORIA

Ersatzteillager für Victoria-Motorräder Victoria-Mopeds

Rudolf Baitinger, Stuttgart,
Hauptstätter Straße 45
Fernruf 245712. Stützpunkt
der Zweirad Union AG. 40 414



Verkaufe gegen Gebot
mein Victoria-Gespann
250 ccm, Type KR 26,
Bj. 1958, mit Zubehör,
sowie Lederjacke und
Sturzhelm. Bässler, 712
Bissingen/Enz, Blumenstr. 25. 40 481

Bergmeister-Sportkamerad in Mexiko in Not! Wer hat kompl. Hinterachsgetriebe, Solo- oder Bergübersetzung, neu oder gut erhalten, zu verkaufen? Angebote unter M 4315 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 592

VINCENT

Black Shadow, Bauj. 55, Bestzustand, Verkleidung, DM 3600.—. Motorrad-Verworner. 40 382

ZÜNDAPP

ZÜNDAPP

Ersatzteile-Lager:

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



Motorräder Mop. Ersatzl. Spez. 601-T
Detlev Louis, Hamburg 13, Rentzelstr. 7
40 404

Frankfurter Topf-Hochleistungsschall-dämpfer für Zündapp KS 50 Super 4,2 PS DM 34.— per Stück. Zahlungserleichterung durch unser zins-freies Ratensystem. Fordern Sie unverbindlich unsere Bildprospekte an. SCHALLDÄMPFER DIREKTVERSANDHAUS 8228 Freilassing Obb. Postfach 376

Zündapp 250 S zum Ausschachten zu verkaufen. Paul Sieblist, 23 Kiel-Mettendorf, Königsförder Weg 39. 40 562

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

Zu verkaufen: Alle Teile von KS 601. Repariere alle 14er-Kerzengewinde (Heli Coil). K. Steinmüller, 85 Nürnberg, Lübecker Str. 11. 40 591

Zündapp KS 601, Bauj. 1953, mit TR 500, Geländelenker, große Batterie, Regler im Werkzeugkasten, Sept. 63 Motorüberholg., Farbe schwarz, für DM 1000.— zu verkaufen. Alfred Schaper, 3001 Vinnhorst/Hannover, Bahnhofstr. 50. 40 573

Zündapp KS 750, Wehrmachtsmodell, auch defekt, zu kaufen gesucht. Zuschr. unter M 4298 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 471

KS 601 / TR 500

mit dem bewährten K 800 4 Zyl.-Motor von Küchen, Ia Zustand, mattgrün/grün, div. Ersatzteile, 2 Motoren, verkauft geg. Gebot: Klaus Kleeberg, 3388 Bad Harzburg, Am Kurpark 2, Tel. 0 53 22 / 879. 40 411

Verkaufe KS 601, Bestzustand, für DM 700.—. Manfred Hampel, 5034 Sielsdorf bei Köln, Kölner Straße 239. 40 393

Zündapp-Zentral-Ersatzteillager für alle Typen: Zündapp-Hensch, 1 Berlin 61, Gitschiner Straße 47, Tel. 61 26 79. 40 376

KS 601 Sp. — Liebhaberstück — wegen Trauerfall zu verkaufen. Motor im April generalüberholt, neuer Rahmen, Hoske-Tank, RS-Lager, Alu-Naben, Sturzbügel und flache Dämpfer. TÜV Mai 65, St. u. Vers. Nov. 64. Alle Rechnungen vorhanden, Preis DM 1600.—. Außerdem Rahmen m. B. DM 40.—, Gabel DM 60.—, Motor b. auf Kurbelwelle u. Lager alles neu, DM 280.—, Seitenwagenge-tr. DM 90.—. Zuschr. unter M 4304 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 507

VERSCHIEDENE

Motorräder, Roller, Mopeds

kauft — tauscht — verkauft
Spaett München, Landwehrstraße 66,
Telefon 53 16 90

Motorräder und Ersatzteile

aller Klassen billig abzugeben bei **Mathias Haffert**, 3341 Füllmelse, Hauptstraße 21

Anzeigen-schluß

Heft 17 30.7.64

Suche R 50 S, Bauj. 61—62, Verhandlungsbasis DM 1000.—. Verkäufe Max, Bauj. 1955, mit 3 Motoren. Verhandlungspreis DM 250.—. Udo Rath, 429 Bocholt, Wendenstraße 12. 40 587

Fabrikneuer Heinkel Tourist weit unter Neupreis abzugeben und gut erhaltene Hercules 175 GS, Bauj. 62. A. Kleinschrod, 8703 Ochsenfurt, Langgasse 4. 40 545

Horex Regina 400 ccm, n. ATM, u. div. Motorteile. Zündapp GS 75, Bauj. 63, ca. 5000 km gel. Kreidler Florett S, 1200 km gel., DM 400.—. Honda 50 ccm für DM 380.— zu verkaufen. 2 Laufr. für Kreidler 19", geländebereift, 90%. Werner Schulz, 4222 Friedrichsfeld, Nordstraße 42. 40 346

BMW R 27, Bauj. 61, 18 000 km, Lederkombi, Stiefel, 2 Helme, zus. DM 1500.—. Maxi 175 ccm zum Ausschachten DM 300.—. Neuer Motor. Franz Fass, 672 Speyer, Eibenweg 3. 40 550

Achtung! Infolge Umbau unseres Geschäftes geben wir noch folgende, fabrikneue Krafträder mit 20% Ermäßigung auf den Listenpreis ab: 1 Zündapp KS 100, Bauj. 1964, 1 Zündapp KS 50 Super, 64, 1 Victoria, Typ 166, 5-Gg., 4,6 PS. Angebote unter M 4299 an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 478

Suche Sport-Motorrad bis 250 ccm, Bauj. 61 bis 63. Angebote an M. Leyens, 5166 Kreuzau, In der Au 12. 40 498

ALU-SCHUTZBLECHE

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

BATTERIEN

Nickel-Cadmium-Batterien GLZ
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

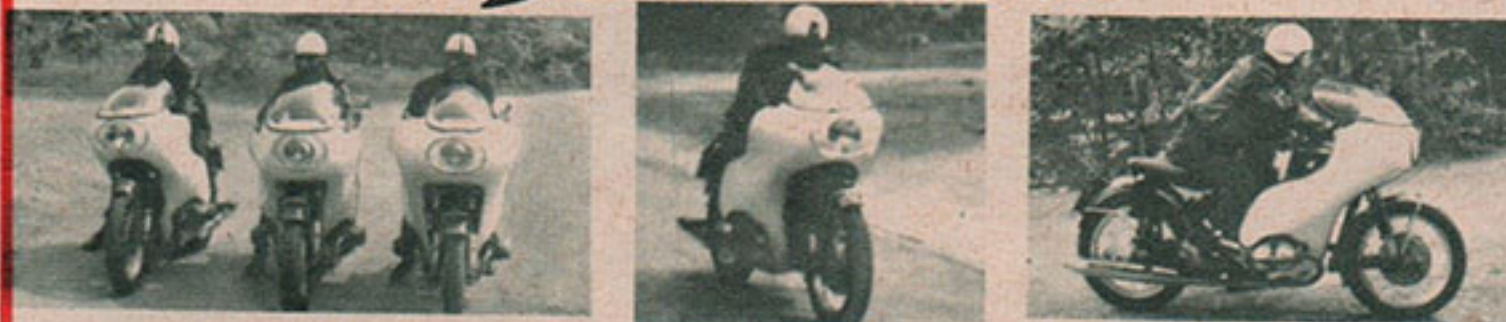
RADSPANNEREI — Spezialbetrieb für Drahtspeichenräder — mit Reparatur für Auto — Motorrad — Moped — Räder. Sämtliche Speichen und Felgen, auch BMW. Gabler-Krause, 1 Berlin SW 68, Gitschiner Str. 64. Ruf 61 28 58

MONTEURANZÜGE

ital. blau, Motor-Rauscher

Die Ideal-Linie!

- im Stil der neuen Zeit -



Gläser-Sportverkleidungen ges. gesch.

3387 Vienenburg-Goslar/Harz

Perfektion in Wirkung und Ansicht

- überragende Fahreigenschaften - zeitlos schöne Form -

superleicht und elegant
- weltbekannt -

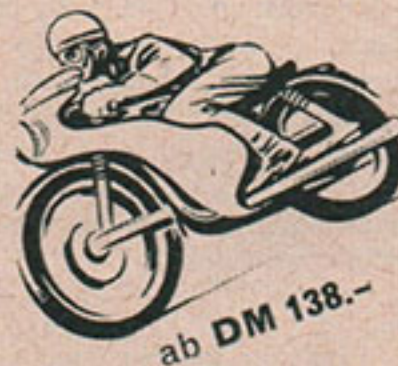
IHR FAHRT DAMIT:

schöner schneller

sicherer billiger



in allen Größen



ab DM 138.—

Für jeden Maschinentyp passend.



... ganz winter uns

Wenn das nicht hilft!

Allen meinen Freunden und den Lesern des MOTORRAD, die mir inzwischen ihre Grüße und Genesungswünsche übersandten, möchte ich auf diesem Wege herzlichst für ihr Daumendrücken danken.

In erster Linie den 187 Fahrern und den Abnahmeleuten des Avus-Rennens um den Juniorenpokal am 28. Juni aus Berlin, sodann den 108 Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern des Monatstreffens des Bundesverbandes der Motorradfahrer in Österreich, schließlich den 60 Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern sowie den 18 Motorradfahrern aus Holland vom Rotterdamer Motorradclub, die am Pfingsttreffen in Dannenberg bei Bremen teilnahmen, und vor allem auch den Berliner Freunden, die von weither so hilfreich auf dem Plan erschienen. Ich erhielt aber auch vom Nürburgring, vom Eifelrennen, von der TT und aus anderen Orten Europas herzliche Grüße und Wünsche.

Da ich noch längere Zeit liegen muß und nur beschränkt schriftliche Arbeiten erledigen kann, ist es mir leider nicht möglich, jedem einzelnen meinen Dank schriftlich zu sagen. Bekanntlich macht die Medizin, die der Onkel Doktor verschreibt, nur die Hälfte der Genesung aus, das andere muß man selber dazutun. An meinem Glauben an die Gesundheit soll es nicht fehlen, wenn man aber eine solche Rückenstärkung erfährt — Mensch, ich weiß nicht, was dann noch besser helfen soll!

Liebe Freunde, in meiner Freude über Ihre Wünsche und Gedanken möchte ich Sie daran erinnern, daß es in unserer Zunft außer mir noch andere Männer gibt, die durch Verletzungen oder Krankheiten einer solchen Aufrichtung bedürfen. Vergeßt sie bitte auch nicht!

Und im Frühjahr nächsten Jahres, hoffe ich, sehn wir uns wieder — dort wo der Wind über die Straßen weht!

Ihr KLACKS



Achtung Seniorentreffen!

Das Bild oben zeigt die idyllische Gegend, in der sich dieses Jahr die Senioren unter unseren Freunden treffen wollen. Die Organisation des Treffens macht schon Fortschritte, nachdem es zunächst so aussah, als sollten von den vielen vorgeschlagenen Treffpunkten nur Ablehnungen kommen. Termin ist der 22. und der 23. August, Ort der Zusammenkunft die Güntersmühle bei Kassel im Spessart. Vorsicht, wenn man auf der Landkarte sucht, dann muß man sich die Gegend östlich von Frankfurt vornehmen, dort erst mal den Ort Gelnhausen suchen, dann findet man auch Kassel. Von da zur Güntersmühle ist es nicht mehr so weit. Was im letzten Jahre in Trips-trill so vielversprechend angefangen hat, wird jetzt fortgesetzt. Damit nun diesmal die Anfahrtswege nicht allzuweit werden, wählte man einen Ort an der Mainlinie. Alsdann fleißig die Maschinen vorbereiten. Wegen näherer Auskünfte über dies Treffen, sowie Quartierbestellungen (die möglichst jetzt schon abgegeben werden sollten) bitte an Herrn A. Kleindienst, 7 Stuttgart S, Dornhaldenstraße 19 schreiben.

Was war das für eine Maschine?

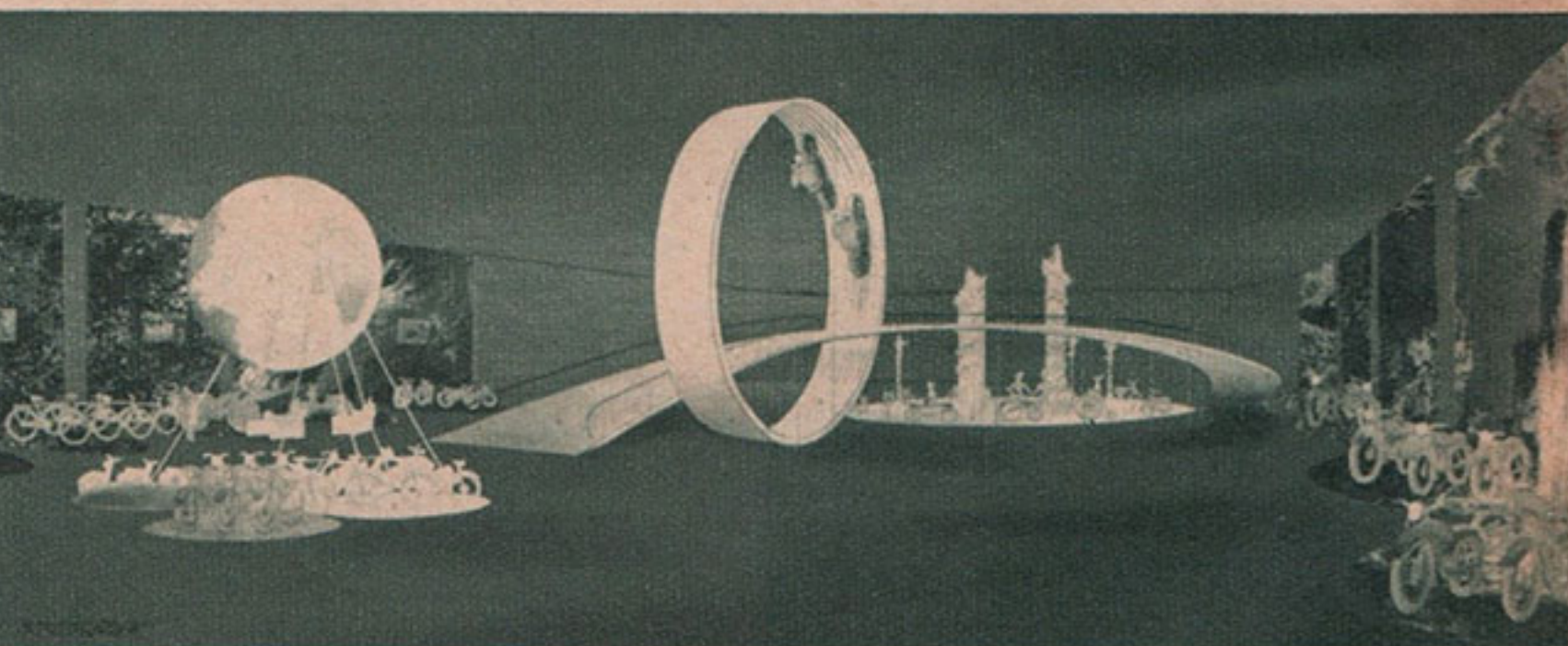
Der Rücktitel unseres letzten Heftes zeigte nicht etwa den Eigenbau eines besonders versierten Bastlers, sondern vielmehr eine Versuchsmaschine der italienischen Capriolo-Werke, die Klacks durch Zufall vor einigen Jahren ausgerechnet in Stuttgart vor die Kamera bekam. Der 150 ccm-Boxer-Viertaktmotor war mit dem von den Einzylindermotoren des Werkes her bekannten Königswellenantrieb für die Ventile (mit horizontaler Nockenscheibe) ausgerüstet. Die Maschine ging (Capriolo baut keine Motorräder mehr) nicht in Serie. Fu.

Wer schickte uns den Kolben?

Im Anschluß an unseren Bericht über den neuen Zündapp-Motor, im Heft 11/64, schickte uns ein Leser aus Hamburg aus seiner Sammlung von Veteranenteilen einen Zweitaktkolben, dessen drei Fenster nach seiner Meinung die Annahme rechtfertigen, daß es sich um einen Dreistromspülungsmotor gehandelt haben muß, zu dem dieser Kolben gehörte (wahrscheinlich Victoria-Muldenspülung). Leider vergaß der Einsender, seine Anschrift aufzugeben — und wir bitten, das nachzuholen, damit wir ihm antworten und ihm seinen Kolben zurückschicken können. D. Red.

Motorräder auf der Verkehrsausstellung

Im Jahre 1965 wird in München eine große internationale Verkehrsausstellung stattfinden. In der richtigen Überlegung, daß man für Fahrzeuge mit zwei Rädern nicht genug Gelegenheiten suchen kann, um sie der breiten Masse vorzustellen, hat sich die deutsche Zweirad-Industrie (also die Hersteller von Fahrrädern, Mopeds, Rollern und Motorrädern) im Gegensatz zur Automobil-Industrie, die nicht mittut, entschlossen, dort für ihre Erzeugnisse im Rahmen einer repräsentativen Gemeinschaftsschau zu werben. Untenstehend der genehmigte Entwurf für den Stand. Die Ansichten darüber, wie man insbesondere für Motorräder werben könnte, sind halt verschieden! Fu.



Zündapp-Wanderpreis für die Deutsche Gelände-Mannschaftsmeisterschaft

Zum Gedenken des verstorbenen Herrn Dr. Eitel-Friedrich Mann stiftete seine Witwe, Frau Elisabeth Mann, Mitinhaberin der Münchner Zündapp-Werke GmbH., den Dr.-Eitel-Friedrich-Mann-Gedächtnispreis. Die OMK genehmigte inzwischen die Vergebung dieses Wanderpreises im Rahmen der Deutschen Gelände-Mannschaftsmeisterschaft, und zwar wird er — erstmalig 1964 — derjenigen Clubmannschaft zugesprochen, die gemäß den Austragungsbedingungen die höchste gewertete Gesamtpunktzahl erreicht hat und der der Titel „Deutscher Gelände-Mannschaftsmeister“ zuerkannt wurde. Der Wanderpreis bleibt in Verwahrung der Clubs bis zur Beendigung der nächstjährigen Geländemeisterschaft. Die Mannschaftsfahrer erhalten zur Erinnerung kleine Nachbildungen des Originals in Silber, die in ihrem Besitz verbleiben.



Verlag: MOTORPRESSE-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 Patteich, Wien. — Verlagsdirektor und verantwortlich für den Anzeigenteil: Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung: Kupfertiefdruck Chr. Belsler, Stuttgart. Tiefdruckpapier der Papierfabrik Albbuck, Albbuck (Baden). Printed in Germany. — Das MOTORRAD erscheint 14täglich 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 durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel. Bezugspreis für Deutschland direkt ab Verlag 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: MOTORPRESSE-VERLAG GMBH., Stuttgart, Postfach 1042. Preis laut Liste Nr. 10. — Gelegenheitsanzeigen (kompres): 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“



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

Fospaic - Detlev Louis, 2 Hamburg 13.
40 408

alle Fospaic-Typen
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

RENNDOPPELBREMSEN

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

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.
40 409

RENNSTIEFEL

Motor-Rauscher, 8832 Weißenbg.

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

RENNVERGASER

Dellorto-Renn- und Sportvergaser
ZV Stuttgart, Gänsheide 19

SECHSGANGGETRIEBE

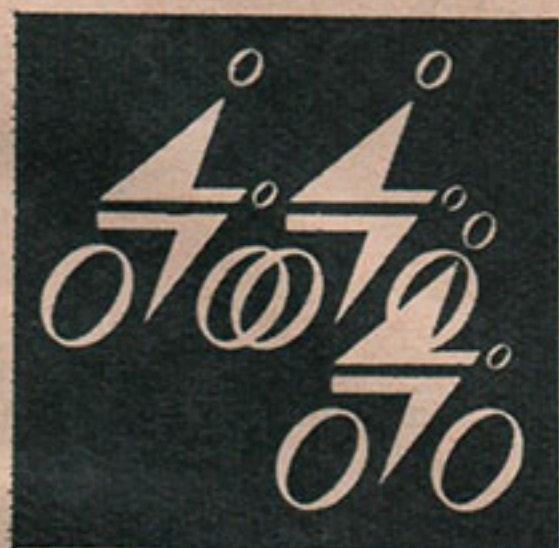
 **Schafleitner**
GETRIEBE-ERZEUGUNG
Zell am Moos Nr. 113
Oberösterreich

Die rennerproben Sechsganggetriebebesätze
für Norton, AJS und Matchless Serien-
motorräder sind einbaufertig. Umbaudauer
ca. 1 Tag. Direkt vom Erzeuger. DM 1080.—

SPORTTANKS

ZV Stuttgart, Gänsheide 19

IFMA KÖLN



16.-20.9.64

STURZHELM

Engl. Sturzhelme

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



RÖMER STURZHELM
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

Verkaufe 2 Sturzhelme, weiß DM 30.—,
silbergrau DM 20.—, noch neuwertig und
gut erhalten. Herbert Vogel, 7831 Kiechlins-
bergen/Kaiserstuhl, Langgasse 73.
40 520

Renn- und Straßensturzhelme, alle Aus-
führungen. Detlev Louis, 2 Hamburg 13,
Rentzelstraße 7. 40 407

TAUSCH

Tausche von R 50 Hinterrad und Solo-
Antrieb gegen gleiche Teile für SW-Ber-
trieb. Verkaufe außerdem 2 Reifen 18 x
3,25, 90% und 80%, für DM 55.—. Link,
332 SZ.-Lebenstedt, Reppnersche Str. 42.
40 442

Kunststoffboote

Motor- und Segelboote



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

Eine Werkstatt zu Hause?

Für uns Motorradfahrer besonders wichtig!
(unsere Reparaturen machen wir doch aus
bekannten Gründen besser selbst, nicht
wahr?)

Ich liefere Ihnen **COMBIWERKZEUGE**
für Heimwerker zu verbilligten Preisen!
Nur 1. Qualität, originalverpackte Marken-
fabrikate, Umtauschrecht, also kein Risiko.

Kostenloses Angebot anfordern bei
Eckhardt O. W. Redecke
Einkaufsvermittlungen - Vertretungen
7301 BERKHEIM/Esslingen/N.
Jakobstr. 62, Telefon 349813 Stuttgart

Verkaufe 2 neue Borrani-Felgen 18x2 1/4
Record, pro Stück DM 38.—. Manfred
Asmus, 1 Bln.-Charlottenburg, Knobels-
dorffstraße 23. 40 425

... immer mehr entscheiden:

Gläser-sportverkleiden!

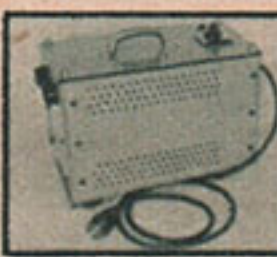


Tausche oder verkaufe Florett Super,
Bauj. 63, 8500 km, Liebhaberstück, Sport-
lenker, Büffeltank, Lampenverkl., Motor-
verkleid., h. Schutzblech, alles verchromt,
gegen einwandfreie BMW R 50, R 51/III,
R 67/II oder gegen Gebot. Peter Rösch,
85 Nürnberg, Schildgasse 30. 40 559



Biete Verkleidung für
BMW 2 Zyl. gegen Sport-
tank oder einwandfreies
Vollnaben-Laufrad, Tele-
skop-Mod. Walter Spall,
6101 Seeheim a. d. B.,
Ober-Beerbacher Str. 4.
40 394

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

Suche einen VW-Anhänger, auf den man
eine Moto Cross-Maschine laden kann.
Herbert Vogel, 7831 Kiechlinsbergen/Kai-
serstuhl, Langgasse 73. 40 525

Möbl. Zimmer sucht Techniker, 26 J., mit
Imperator-Gesp. bei Motorradfreund in
Butzbach ab sof. G. Lehoczy, 61 Darm-
stadt, Martinstr. 41, b. Zalan. 40 450

Suche Motorradfahrer im Raum Siegen
i. W. mit schwerer Maschine, der mich
als Sozios bei Wochenendfahrten mit-
nimmt. Unkostenbeteiligung, kpl. Leder-
zeug vorh. Zuschriften unter M 4290 an
„das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Postfach
1042. 40 395

Motorradfreund (35) aus Amsterdam, eige-
nes Heim, sucht deutsche gleichgesinnte
Freunde kennenzulernen. Briefe mit Bild
unter M 4301 an „das MOTORRAD“,
7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 480



-NACHRICHTEN NR.6

Sehr geehrter Dico-Kunde!

Weißt Du in der Fremde nicht mehr weiter
und kennst aber doch das Lädle
hol Dir von dort die Mair-Karten zum Begleiter
so bist Du bald im richt'gen Städtle

Dies gilt nicht nur für die, die den Nürburgring bei Nürnberg suchen. Auch große
„Fahrensleute“ wissen, daß Mairs Generalkarten, 1:200 000
Reisekarten 1:85 000 - 1:1 500 000
sowie der Große Shell-Atlas zu den besten gehören.
Also wenn Urlaub, dann auf der richtigen Straße. Bitte Sonderprospekt anfordern.

Freundliche Grüße
Ihre Firma



W. DILLENBERG, SPORTBEDARF
7 Stuttgart-Vaihingen, Hauptstraße 100
Telefon (0711) 788103
Geschäftszeit: Mo.-Fr. 8-12, 14-18, Sa. 8-13

Betriebsferien vom 27. Juli - 8. August

Motorradfreund sucht ein begeistertes
Mädchen bis 20 Jahre, das an Motorrad-
fahren interessiert ist, für eine Woche
Zelten am Bodensee. Aus dem Raum Süd-
deutschland. Zuschriften unter M 4306 A
an das „MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 40 524

Barbour-Anzug, im intern. Motorsport er-
probt. Detlev Louis, 2 Hamburg 13, Rentzel-
straße 7. 40 406

Suche einen Geländeanzug Größe 50. Eilt.
Herbert Vogel, 7831 Kiechlinsbergen/
Kaiserstuhl, Langgasse 73. 40 522

Tausche BMW 51/II Kurbelw., H.-Rad,
Kardan, 17-Ltr.-Tank, alles neu, gegen
NSU-Fox, 98 ccm, 4-Gang, mit Ers.-Motor,
oder verk., DM 350.—. J. Bachmann,
43 Essen, Karolingerstr. 86. 40 490

Suche Geländereifen 4.50-16. Hinrichs,
81 Garmisch, Wettersteinstr. 19. 40 549

Lederstiefel hose günstig zu kaufen ge-
sucht, Gr. 177 cm, Bund ca. 85 cm. An-
gebote unter M 4296 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 436

Verkaufe meine Harr-Rennkombi, schlk.,
168, für DM 190.—, fast neu. Christian
Horreß, 4102 Hornberg/Ndr., Südstr. 35 g.
40 535

Motorsportler, 23, ev., 174 cm, 500er
BMW, wünscht Briefwechsel mit nettem
Mädchen. Bildzuschriften unter M 4306
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 40 512

Suche Motorradfahrer mit schwerer Ma-
schine als Sozios-Mitfahrer für Freizeit u.
Wochenend. Lederzeug vorh. Unkosten-
beteiligung geht klar. Mögl. Raum Düs-
seldorf-Köln-Bonn. Zuschr. unt. M 4292
an „das MOTORRAD“, 7 Stuttgart, Post-
fach 1042. 40 421

Ausländer sucht Briefwechsel und Be-
kanntschaft mit zünftiger lederbegeister-
ten Motorsportanhängerin, modern den-
kend, Alter 25 bis 35 Jahre. Diskretion
zugesichert. Bildzuschrift (Ganzfoto) er-
beten unter M 4291 an „das MOTOR-
RAD“, 7 Stuttgart, Postfach 1042. 40 417

Verkaufe 28 Ltr.-Hoske-Tank gegen Gebot.
Harald Fitsch, 2226 Eddelak, Krs.
Süderdithmarschen. 40 579

1 Barbour-Kompl. (International), mittl.
Größe, neuw., DM 95.—. Dieter Oster-
roth, 87 Würzburg, Felix-Dahn-Str. 1.
40 584

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

ZUBEHÖR

ZUBEHÖR Katalog anfordern
Detlev Louis Hamburg 13 Rentzelstr. 7
40 405

STADIUM-Brillen
TRIALMASTER-Anzüge
GIRLING-Federbeine
RENOLD-Ketten
LODGE-Kerzen
Bitte Zubehörliste anfordern!
Fr. Benzinger
Nienburg, 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

DAS **MOTORRAD**

